

**COMMISSION CONSULTATIVE
DE L'ENVIRONNEMENT
DE L'AERODROME DE
PONTOISE-CORMEILLES**



Mardi 18 septembre 2001

ORDRE DU JOUR

Evolution du trafic 1999/2000..... 6

Mesures de réduction du bruit..... 18

?? Charte riverains / usagers (p18)

?? Conclusion des essais des nouveaux circuits de piste (p 37)

?? Réduction du bruit à la source (p 61)

?? Vols de nuit (p 70)

Ouverture de la liaison Pontoise/Londres 86

Application du PSA (Bois de Chantecoq) 139

Travaux d'entretien de la piste 05/23 140

COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT

?

??

?

Aérodrome de Pontoise-Cormeilles

???

Mardi 18 septembre

La séance est ouverte à 9 heures 30 sous la présidence de M. Michel MATHIEU, Préfet du Val d'Oise.

M. LE PRESIDENT.- Mesdames Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs membres de la commission, je vous propose de commencer nos travaux.

Je vous remercie d'avoir répondu à notre invitation pour tenir cette réunion de la commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Pontoise-Cormeilles.

Vous connaissez le rôle de cette commission : elle a été créée par la loi du 11 juillet 1985 dans son article 2 qui dit : "la commission est consultée sur toute question d'importance relative aux incidences de l'exploitation sur les zones affectées par les nuisances de bruit".

Elle a été complétée par la loi du 12 juillet 1999 que vous connaissez également et par le décret d'application du 21 mai 1987 relative aux commissions consultatives de l'environnement des aérodromes qui en fixe notamment la composition.

J'ai reconstitué la commission consultative de l'environnement de Pontoise-Cormeilles par un arrêté que j'ai pris au mois de juin qui était nécessaire, compte tenu des changements intervenus dans le cadre des élections municipales du mois de mars et après consultation de l'ensemble des conseils municipaux concernés.

Je vous propose de nous assurer de la présence de chacun au sein de cette commission. Je vous rappelle qu'il y a un premier collège représentant les professions aéronautiques composé de 14 représentants.

La société Aéroports de Paris a 5 représentants dont les titulaires sont : MM. LORRIAUX, COLL, MOREAU, BLIN et BRUN.

Les usagers ont 7 représentants : M. SOUDRY représenté par Mme SEDILLOT (AEROPE) ; M. CHOIX (HISPANO SUIZA) ; M. TROCHAIN (AERO ACADEMY) ; M. SAINT MARTIN représenté par M. VALDELIEVRE (Cergy Pontoise Air Club) ; M. TERNIZIEN (ASTH) ; MM KROTOFF et MOREL (privés basés sur l'aérodrome)

Le personnel de l'aérodrome a 2 représentants : M. HENRY (Syndicat national de la navigation aérienne) ; M. BEN MAIZ (Syndicat national du contrôle du trafic aérien).

Les représentants des collectivités locales : Mme HADDAD (Conseil régional) ; M. PICHERY (Conseil général) ; les communes ont 10 représentants : M. GUIARD (Boissy l'Aillierie) ; M. GASSELIN (Bréançon) ; M. PICHERY (Cormeilles-en-Vexin) ; M. PATTO (Courcelles sur Viosnes) ; Mme PELLE-MACHET (Epiais-Rhus) ; M. HUCHET (Frémécourt) ; Mme POU CET (Génicourt) ; M. TOUBLANC représenté par M. LE BARS (Montgeroult) ; M. LEMAIRE (Puisseux-Pontoise) ; M. MORATEL (Sagy).

Les établissements de coopération intercommunale : M. JACQUET (S.A.N de Cergy-Pontoise) ; M. GIROUD (P.N.R du Vexin Français).

Les représentants des associations de riverains protection de l'environnement :

Pour la DIRAP : Mme GIRARDIN, M. BUTEUX, M. GOURDIN, M. LEBRUN

L'association des Osnysois du versant nord : MM. GAQUIERE et DUPRE.

La coordination des associations des quartiers de Pontoise : M. FRANCHETTE.

Les associations de protection de l'environnement : MM. LUNAZZI et LE MEE (VOE) ; MM GUILLAMBERT et HENIN (Les Amis du Vexin Français) ; MM. LARRERE et MARTINOT (l'Union des amis du PNR) ; Mme LANOOTE représentée par M. AMIOT (Sauvegarde de la vallée du Sausseron).

Je rappelle que le secrétariat de notre commission est assuré par ADP et le quorum exigé est égal à la moitié du nombre des membres titulaires, ce qui est le cas.

En introduction, notre rôle qui est celui de l'administration est, dans un dialogue soutenu avec chacune des parties, de veiller aux abords d'un aérodrome au respect nécessaire de la qualité du cadre de vie et de notre environnement, en sachant également le concilier avec le libre exercice d'un certain nombre d'activités commerciales et de loisirs. C'est dans cette perspective que nous nous situons et ce n'est pas d'aujourd'hui que cette préoccupation nous anime.

L'ordre du jour vous a été adressé, il y a quelques jours. Nous prendrons les questions dans leur ordre logique, c'est-à-dire en abordant en premier lieu la question qui nous préoccupe tous au sens large qui est celle de la réduction de bruit de jour comme de nuit. Nous sommes tous ici sensibles, à un titre ou un autre, à cette question.

Nous verrons ensuite, dans ce contexte général, la question de la liaison commerciale Pontoise - Londres que va ouvrir la société PLATINUM.

Puis nous verrons l'application du plan de servitudes aériennes sur le bois de Chantecoq et enfin les questions diverses éventuelles.

Je voudrais redire encore une fois que beaucoup de travail a déjà été fait sur ces questions, nous y reviendrons dans un instant en ce qui concerne la Charte, les silencieux. Je voudrais que chacun comprenne que nous souhaitons poursuivre et amplifier encore cette démarche

dans un esprit d'étroite concertation avec l'ensemble des partenaires concernés.

Voilà ce que je voulais vous dire en introduction. Si vous avez des points que vous souhaiteriez aborder tout de suite, je vous laisse la parole.

Monsieur le maire de Boissy l'Aillerie...?

M. GUIARD (Boissy l'Aillerie).- Merci, Monsieur le Préfet.

Au nom des élus et des associations, nous formulons le souhait que l'ordre du jour soit sensiblement modifié afin que le point 3 puisse passer en point 2, compte tenu de son importance.

M. LE PRESIDENT.- Nous disposons de la journée entière pour traiter de toutes les questions. J'essaie de nous situer dans un ordre logique, en partant du général pour aller au particulier. La liaison Pontoise / Londres me paraissant un point particulier du problème général du bruit. Je rappelle qu'elle représentera un volume relativement réduit de vols. D'autres activités me paraissent beaucoup plus importantes en termes de nuisances sonores sur l'aérodrome.

Ma démarche se voulait logique, si la commission veut pratiquer une démarche illogique, je me rangerai au point de vue de la commission, étant minoritaire. J'ai toute ma journée pour vous.

Est-ce qu'il y a d'autres questions préalables ? ...

S'il n'y a pas de question, je vous propose d'abord d'entendre une première communication sur l'évolution du trafic au cours de ces dernières années que va nous présenter M. MOREAU d'ADP.

Le dossier qui vous a été remis sur table facilitera nos échanges. Il s'agit d'un certain nombre d'éléments statistiques sur la fréquentation de l'aéroport à des titres divers. Si vous pouvez nous présenter de

manière synthétique ce point de telle sorte qu'on puisse répondre à des questions et avoir un échange là-dessus.

Je passe la parole à ADP...

1- Evolution du trafic 1999/2000

M. MOREAU (ADP).- Merci, Monsieur le Préfet. Mesdames et Messieurs, bonjour.

Vous avez sous les yeux un document de synthèse sur l'activité des années 1999 et 2000 en comparaison, avec également les premiers mois de l'année 2001 comparés aux premiers mois de l'année 2000.

Page 1, il y a un rappel de l'activité 1999 et les statistiques de l'année 2000 en comparaison. Le total en 1999 s'élevait à 113.717 mouvements. Je rappelle qu'un mouvement est un atterrissage ou un décollage. En 2000, il y a eu 90.079 mouvements, soit une baisse d'activité d'environ 20 %.

Ces chiffres tiennent compte d'un ancien décompte, j'y reviendrai tout à l'heure, mais l'ancien décompte est le décompte des mouvements tels que nous les pratiquons depuis de nombreuses années jusqu'à l'année 2000, mais à partir du 1^{er} janvier 2000, les modalités du décompte ont légèrement changé.

La part respective des hélicoptères et du trafic IFR : la part des hélicoptères reste faible (0,72 % en 1999 et 1,3 % en 2000). Le trafic IFR représente les vols aux instruments qui procèdent selon des procédures particulières de circulation aérienne, notamment tous les vols commerciaux pratiquent selon ces procédures. La part en 1999 était de 6,56 % pour 7.459 mouvements et en 2000 elle a légèrement chuté à 5,72 %, soit 5.153 mouvements.

En page 2, c'est la représentation graphique de ces évolutions de trafic. On retrouve toujours cette répartition annuelle avec des pointes

d'été puisque dans la totalité du trafic de l'aérodrome sont comptés les mouvements IFR et VFR qui sont sujets à des variations de saison, les meilleures conditions pour voler en vol à vue étant les périodes d'été.

En page 3, il y a une comparaison des premiers mois 2001 par rapport aux premiers mois 2000. Je vous ai dit que nous avons modifié notre manière de compter les mouvements. C'est suite à des instructions de la Direction de la Navigation Aérienne qui nous a demandé, à partir de l'année 2000 de comptabiliser les tours de piste d'une façon différente. Certains d'entre vous sont familiers avec cette notion de tours de piste. Lorsque les pilotes sont en entraînement, ils effectuent ce qu'on appelle des "touch an go" qui consistent à poser les roues et puis à redécoller dans la foulée. Auparavant ces vols étaient comptés pour 2 mouvements, le fait de toucher les roues et de repartir. Depuis le 1^{er} janvier 2000, ils ne comptent que pour un mouvement. Ce sont des instructions de la Direction de la Navigation Aérienne qui s'appliquent à l'ensemble des aérodromes français.

Toutefois pour l'année 2000, devant comparer le trafic avec celui de 1999, nous avons tenu un double décompte. Voilà pourquoi la situation vous est présentée avec un ancien décompte. En revanche, à partir de l'année 2001, pouvant comparer avec le trafic de l'année 2000, nous avons des chiffres qui tiennent compte de nouvelle méthode de décompte de mouvements.

M. LE PRESIDENT.- Sur ce point est-ce qu'il serait possible d'avoir la double comptabilité ?

Cela permettrait de comparer les choses, sinon on risque de se perdre. C'est une proposition que je fais pour essayer d'avoir des éléments de comparaison. Je plaiderai pour avoir les deux en usage interne.

Nous n'allons pas contester cette orientation nationale mais pour les comparaisons entre nous, je préférerais qu'on ait le maintien de l'ancien décompte.

Si cette proposition vous agréée, je considère que c'est un voeu de la commission.

M. LORRIAUX (ADP - Chef du Sce Environnement).- Entendu.

M. MOREAU (ADP).- D'autant plus que cette demande est similaire à celles que nous avons dans l'ensemble des CCE sur nos plates-formes. On saura répondre à cette demande.

Je vous propose de vous reporter aux tableaux page 5...

M. LE PRESIDENT.- Pour être sûr d'avoir bien compris, page 3, les chiffres que l'on voit apparaître de 2001 sont les chiffres nouveaux...

M. MOREAU (ADP).- Absolument.

M. LE PRESIDENT.- Et les chiffres 2000 qui sont en face sont les chiffres anciens ?

M. MOREAU (ADP).- Non, ce sont les chiffres nouveaux, on compare des données comparables volontairement.

M. LE PRESIDENT.- En fait, c'est l'inverse de ce que je demandais tout à l'heure, c'est-à-dire qu'on a refait 2000 sur une nouvelle base, c'est bien cela ?

M. MOREAU (ADP).- Il y a eu une double comptabilité pour l'année 2000. La première page compare l'année 1999 et 2000, et c'est volontairement l'ancien décompte afin de comparer des données

comparables. En revanche, en ce qui concerne l'année 2000, il y a un double décompte. Page 3 où l'on compare l'année 2000 et 2001, on a les chiffres nouveau décompte.

M. LE PRESIDENT.- La série que l'on retrouvera plus loin de 1986 à 2000 est homogène ?

M. MOREAU (ADP).- Elle est ancien décompte et homogène de ce point de vue.

M. HENIN (Les Amis du Vexin Français).- Est-ce que la légende de la page 4 est exacte ? En rouge, c'est 2001, la courbe est supérieure à celle de 2000, or statistiquement on a des chiffres inférieurs.

M. MOREAU (ADP).- Pour l'année 2001, elle vous est présentée dans le tableau 3/7 dans le cadre du nouveau décompte ainsi que l'année 2000. Le total dans ce tableau pour 2001 est de 42.489 mouvements et porte sur les 7 premiers mois de l'année. Le trafic total 2001 est effectivement inférieur au trafic 2000 bien qu'en été la courbe passe au-dessus.

En début d'année 2001, le trafic a été nettement plus faible que ce qu'il était en année 2000. Ce sont bien des données comparables dans le cadre du nouveau décompte.

M. LE PRESIDENT.- En fait la fréquentation d'été 2001 est supérieure à la fréquentation d'été 2000 mais, par contre, le début d'année 2001 a été plus faible que le début d'année 2000. Au total l'écart n'est pas énorme, néanmoins quand on totalise, cela fait 42.489 en 2001 contre 43.121 en 2000.

M. MOREAU (ADP).- C'est tout à fait cela.

M. MORATEL (SAGY).- Je vous remercie, Monsieur le Préfet, d'avoir évoqué la possibilité de maintenir l'ancien décompte. Ce nouveau décompte, pour un riverain, est une manipulation statistique et pour la personne qui est dans son jardin en bout de piste, que l'avion ait légèrement touché le sol ou totalement touché, c'est exactement pareil. Les chiffres ont été divisés par deux par une manipulation statistique.

M. LE PRESIDENT.- Là-dessus on est d'accord, je le dis d'autant mieux que je l'ai déjà dit.

M. MORATEL.- Oui, mais cela gagnerait à être répété au niveau supérieur. Ce type de manipulation ne trompe personne et porte préjudice aux autorités qui les pratiquent.

M. LE PRESIDENT.- Il est acquis que, pour nous, à l'issue de nos échanges, que nous continuerons ici sur le plan local à raisonner sur l'ancienne base qui compte tout. On est bien d'accord là-dessus.

Les statistiques internes à l'administration de l'Aviation civile c'est autre chose, c'est un autre problème.

M. MOREAU (ADP).- Juste un élément d'appréciation sur ce qui vient d'être dit. La Direction de la Navigation Aérienne n'a pas pris cette décision à la légère. En réalité, ce problème que vous avez évoqué a été évoqué partout en France et il est prouvé que c'est plus réaliste de compter les mouvements dans le nouveau décompte puisque l'avion ne

passé qu'une fois, il ne passe pas deux fois. On tiendra malgré tout la double comptabilité.

M. LE PRESIDENT.- Encore une fois, je considère que pour nous sur le plan départemental, le débat est clos, au sens positif du terme, si je puis dire. Nous continuerons à travailler sur les anciennes bases avec l'accord ADP qui veut bien continuer à faire cette double comptabilité dont une seule sera traitée par nous.

M. LORRIAUX (ADP - Chef du Sce Environnement).- Tout à fait.

M. MOREAU (ADP).- Sur le tableau de la page 5, vous avez une comparaison pour les années 1999 - 2000 selon les anciens décomptes : répartition du trafic par type d'utilisateur. Sur ces graphiques apparaît clairement que l'activité est essentiellement une activité de basés puisqu'en 1999 elle s'élevait à 80,9 % et en 2000 à 81,9 %. On reste dans une tranche supérieure à 80 % d'activité de basés.

Le tableau de la page 6 indique une répartition du trafic par type de vol.

Parmi les types de vol, nous avons identifié les vols de voyage, c'est-à-dire les vols effectués par les associations basées sur la plateforme au cours de leurs déplacements dans différentes destinations mais également sont compris dans cette rubrique les vols "commerciaux" selon des procédures que j'ai décrites tout à l'heure aux instruments.

En ce qui concerne les tours de piste, ce sont essentiellement les vols d'école. Les vols locaux, ce sont les vols essentiellement des basés qui consiste à s'éloigner à une faible distance de l'aérodrome et à y revenir.

Ces répartitions pour l'année 1999 et 2000 sont assez voisines puisque les tours de piste sont aux alentours de 64 / 65 %, la part des vols locaux reste de l'ordre de 10 / 11 % et les voyages sont inférieurs à 26 % (23,5 % en 1999 et 25,7 % en 2000).

Enfin en page 7, il y a une représentation de l'évolution du trafic au cours des quinze dernières années et l'on voit que l'année 2000 a connu une baisse significative d'activité puisqu'elle est de l'ordre de 20 % par rapport à l'année précédente. On se rapproche de la moyenne connue de l'aérodrome de Pontoise qui oscille aux alentours de 100.000 mouvements par an. L'aérodrome a connu une pointe d'activité dans les années 1990 - 1991 et 1992, ensuite le trafic a chuté pour osciller aux alentours de 100.000 mouvements.

M. LE PRESIDENT.- Je vous remercie de cette présentation
Monsieur le Président de la DIRAP...

M. LEBEUN (DIRAP).- Dans quelles catégories rangez-vous les vols de fret ?

M. MOREAU (ADP).- Dans la catégorie "voyages".

M. LE PRESIDENT.- On n'a pas la répartition, à moins que vous ayez une autre statistique.

M. MOREAU (ADP).- Je n'ai pas le détail à ce niveau-là.

M. LE PRESIDENT.- On verra en parlant des vols de nuit puisqu'on les retrouvera en valeur absolue quand on parlera des vols de nuit. Il est vrai qu'il aurait été intéressant d'avoir la tranche

représentant les vols de nuit à l'intérieur de la catégorie "voyages". On vous la communiquera à l'issue de cet échange.

M. BUTEUX (DIRAP).- Ce n'est pas simplement les vols de nuit, c'est l'ensemble des vols commerciaux et fret.

M. LE PRESIDENT.- Vous avez raison, on mettra la tranche fret à l'intérieur de la tranche "voyages".

Est-ce que vous avez d'autres questions sur cette présentation statistique ? ...

Vous observerez au passage sur cette série homogène de la page 7, l'évolution globale du trafic qui est sensiblement inférieure au cours des années 1995 - 2000 à ce que ce trafic a été entre les années 1989 – 1993.

Je rappelle que le parc naturel régional du Vexin a été créé en 1995 et qu'à l'époque le trafic de l'aéroport était visiblement à hauteur de 100.000 mouvements annuels. Nous sommes actuellement de fait en dessous sensiblement de ce chiffre de 100.000 mouvements puisqu'en 2000, nous sommes à 90.000, soit 10 % de moins qu'au moment de la signature de la création du parc. Non seulement on n'a pas accru au cours de l'année 2000 cette fréquentation mais on l'a diminuée.

M. GIROUD (PNR).- Puisque vous évoquez le parc du Vexin, Monsieur le Préfet, la seule mesure qui intéresserait le parc du Vexin et certainement beaucoup de personnes ici, c'est celle du bruit en fonction des endroits car on ne peut pas rester sur cette image d'une réduction puisqu'on ne mesure pas ce qui nous nous importe le plus.

M. LE PRESIDENT.- Nous allons y revenir tout à l'heure en essayant de situer d'où vient le bruit mais le nombre d'avions n'est quand même pas neutre dans cette affaire.

Le M. BRUN (DIRAP).- Qu'est-ce qui explique qu'on soit monté à 100.000 mouvements en 1991 et 1992 ?

M. MOREAU (ADP).- C'est probablement d'excellentes conditions météorologiques, je ne m'engage pas beaucoup en disant cela, cela dit c'est assez conjoncturel. On a remarqué qu'en matière d'aviation générale, il y avait une certaine inertie par rapport aux variations de trafic commercial. Mais je ne peux pas vous dire très exactement quelles en étaient les raisons.

M. LE PRESIDENT.- L'épisode DEBONAIR était plus récent et doit expliquer le pic relatif de 1999.

M. MOREAU (ADP).- Entre autres.

M. BLIN (ADP).- DEBONAIR a dû faire 1.500 mouvements au maximum en 1999, cela n'explique pas la différence entre 140.000 et les 90.000 mouvements que nous avons actuellement. A mon avis, des écoles ont disparu. Je pense que c'est beaucoup plus lié à l'activité école qu'à l'activité commerciale ou avions d'affaires.

M. BUTEUX (DIRAP).- Cette question voulait souligner que l'aérodrome de Cormeilles a au moins un potentiel de 140.000 mouvements, même si actuellement il n'y en a que 90.000.

M. LE PRESIDENT.- C'est une évidence à travers les chiffres que nous produisons que la capacité de l'aéroport peut être plus importante que celle qu'elle est aujourd'hui.

Est-ce qu'il y a d'autres questions ?

M. GUIARD (Boissy l'Aillerie).- Parallèlement à l'évolution sensiblement inférieure du trafic local, il y a une augmentation régulière du trafic international en provenance ou en allant sur Roissy par des avions qui volent de plus en plus bas aujourd'hui. Ceci explique peut-être pourquoi il y a une sensibilisation accrue aux problèmes de bruit.

M. LE PRESIDENT.- Soyez assurés que nous partageons tous cette sensibilisation au bruit, en particulier ceux qui habitent ici, dont je fais partie. Il m'arrive de regarder le ciel de Pontoise. Cette fréquentation aérienne n'est pas uniquement celle de Pontoise Cormeilles pour les habitants. Mais là, nous parlons de l'aérodrome de Pontoise Cormeilles.

Il y a un autre débat sur le trafic vers Roissy, il y a une autre commission consultative de l'environnement à laquelle certains d'entre vous participent qui est celle de Roissy.

M. HENIN.- Pour appuyer les propos de Monsieur le Maire, dans les commissions des années précédentes, Monsieur le Préfet en tant que Président, insistait bien auprès d'Aéroports de Paris d'avoir toutes communications et notifications des autorisations qui étaient données pour que les gros-porteurs respectent les altitudes d'approche au-dessus du Vexin, aux alentours de la balise de Cormeilles puisque c'est là qu'il y a le plus grand nombre de virages. Aéroports de Paris nous avait indiqué en effet que les encombrements avaient provoqué de leur part la mise en place d'une procédure à au moins deux plafonds de

survol. Il est évident que la sensibilisation de la population à ce sujet est en fait l'addition des deux sources de bruit : les vols locaux, c'est une chose, mais aussi les vols internationaux . S'il pouvait y avoir un progrès dans le maintien de procédures avec altitude élevée, ce serait d'autant mieux.

M. LE PRESIDENT.- Je partage tout à fait cette préoccupation, je la note au cours de cette réunion et je m'en ferai l'interprète à différents niveaux d'intervention.

Nous devons avoir une vigilance permanente sur le respect en l'état actuel des choses des lignes de vols de telle sorte que les altitudes soient respectées systématiquement. C'est écrit, c'est dit tout le monde partage cette opinion, il faut s'y appliquer. Il n'y a pas de débat de fond à ce niveau-là. Je crois que cela fait partie des questions auxquelles nous sommes attachés en tant que riverains de ces aéroports.

Je note ce qui me paraît être un voeu unanime de la commission, son silence valant approbation sur cette question.

Je le reprendrai en tant que tel dans le compte rendu et dans mes interventions au niveau ministériel.

Nous compléterons cette présentation statistique des éléments fret que vous avez évoqués tout à l'heure et nous conserverons, je le répète, la même base d'analyse statistique pour l'avenir. Sur l'avenir, je souhaite que nous ayons un travail d'échanges et de concertation encore plus actif qu'il ne l'a été dans le passé. Ces questions nourriront ces échanges d'avenir.

Vous avez remarqué aussi qu'il y avait des évolutions internes. Le représentant du parc disait qu'il n'y avait pas que le nombre d'avions, apparemment il y a une progression des hélicoptères. Page 1, vous avez vu qu'entre 1999 et 2000 les hélicoptères passaient de 821 mouvements à 1168 mouvements.

Je ne porte pas de jugement sur le bruit des hélicoptères, mais il y a des évolutions à l'intérieur de ces chiffres.

M. GASSELIN (Bréancon).- Est-ce qu'il n'y aurait pas une tendance à vouloir desservir Guyancourt qui est une grosse base aérienne d'hélicoptères et la ramener sur Cormeilles ?

M. LE PRESIDENT.- Je n'ai pas d'éléments de réponse. Est-ce qu'ADP a des informations ?

M. CHOIX (Hispano Suiza).- Guyancourt a fermé il y a plus de dix ans.

M. BLIN (ADP).- Pour répondre à votre question, Monsieur, pas du tout. Les seuls utilisateurs que nous avions étaient Héli-Inter de St-Ouen l'Aumône qui ne fait plus d'entraînement. Il n'y a pas eu de transfert.

M. GASSELIN (Bréancon).- Parce que question bruit, le bruit d'un hélicoptère est nettement supérieur à celui d'un avion.

???

2 – Mesures de réduction du bruit.

M. LE PRESIDENT.- Si vous n'avez pas d'autre question, je vous propose d'aborder la question générale du bruit, en sachant qu'un certain nombre de choses ont déjà été faites : la charte riverains usagers, la conclusion des essais des nouveaux circuits de piste, les réductions de bruit à la source, l'organisation des vols de l'aviation de l'aviation légère, les vols de nuit.

Ce sont des questions importantes sur lesquelles nous allons essayer de faire le point et sur lesquelles nous avons encore des marges de progression pour essayer de réduire ces nuisances aériennes.

2.1 Charte riverains / usagers

M. LE PRESIDENT.- Sur la Charte riverains – usagers, elle a été signée en début d'année 2001. Elle est actuellement en application. Je pense qu'elle est rediffusée. Chacun la connaît mais peut-être que le sous-préfet de Pontoise veut en dire un mot ... ?

M. FINANCE (Sous-préfet de Pontoise).- Simplement pour rappeler que cette charte est une première étape de concertation entre les associations de riverains, les aéroclubs et également les entreprises de travail aérien et les municipalités.

C'est donc une première démarche qui a voulu acter cette concertation nécessaire et qui a voulu aussi se donner une ouverture sur un dialogue permanent. Il y a effectivement, comme vous le souligniez, encore des avancées à réaliser dans ce domaine et je crois que cela correspond à une forte volonté d'information et d'association sur toutes les évolutions envisageables en ce qui concerne le fonctionnement de la plate-forme.

Dans cette charte, il y a des engagements mutuels, bien sûr, qui sont d'ailleurs d'ordre assez général qu'il conviendra peut-être de préciser, et il y a des mesures qui sont des premières mesures, mais qui ne sont pas complètes, concernant le bruit, les circuits de piste, une intégration d'un certain nombre de notions dans les règlements intérieurs des aéroclubs.

Il y a des éléments qui n'apparaissent pas, notamment les problèmes d'urbanisme, en ce qui concerne l'évolution de l'urbanisme autour de la plate-forme.

Et puis il y a des pistes, si je puis dire, sur la fréquentation de la plate-forme notamment en ce qui concerne les vols de nuit, en ce qui concerne un certain nombre d'activités aériennes dont il sera question ultérieurement.

Je retiendrai surtout un besoin étroit de dialogue et de concertation qui devra s'exprimer d'une façon ou d'une autre pour que cette charte puisse vivre et puisse correspondre à un véritable échange, habituel, courant avec les gestionnaires de la plate-forme ADP, avec les usagers, les riverains et les collectivités territoriales, y compris le Parc qui a un rôle important, et avec tous les aéroclubs et toutes les organisations de travail aérien ou d'activité commerciale qui seront amenées à gérer cette plate-forme.

Voilà le cadre qui a commencé à être défini. Il conviendra de faire évoluer cette charte pour avoir une partie qui soit d'ordre général et puis une partie qui comporte des objectifs précis, notamment en ce qui concerne les équipements puisque nous savons que tout cela est en cours mais n'est pas encore aujourd'hui finalisé.

Voilà les simples observations que je puis me permettre de faire sur ce sujet.

M. LE PRESIDENT.- Je vous remercie.

Y a-t-il des questions ?

M. HENIN (Les Amis du Vexin Français).- Sans remettre en cause la qualité des rédacteurs de cette charte, Monsieur le Préfet, c'est très bien que cette charte existe et qu'elle soit diffusée, je suis étonné de constater que nous n'avons aucune mention sur la sécurité et en particulier sur la sécurité des agglomérations. Nous demandons depuis de nombreuses années l'interdiction de survol des agglomérations et il n'y a pas dans ce texte la mention de la sécurité.

En tant qu'association des Amis du Vexin, nous nous battons avec les élus pour essayer de faire comprendre aux pilotes que c'est toujours agréable de regarder un village d'en haut mais le survol peut-être dangereux. Heureusement les accidents récents sont peu nombreux, mais la Charte devrait refléter le souhait commun d'avoir toute sécurité dans les vols, c'est-à-dire que les vols doivent être courts en décollage et surtout interdiction de survol des agglomérations.

M. LE PRESIDENT.- Sur la question du survol des agglomérations, le citoyen qui est au sol se pose souvent la question de savoir pourquoi un avion passe au-dessus de son village ou d'une ville. Est-ce qu'il y a une réglementation claire là-dessus ?

M. LORRIAUX (ADP - Chef du Sce Environnement).- Pour répondre à votre demande, nous nous proposons dans l'ensemble des aérodromes d'aviation générale de pouvoir porter à connaissance des élus et des associations les corps de règles qui régissent la navigation aérienne. Un effort de communication et d'information doit être fait en observant qu'il n'y a pas d'interdiction de survol des communes. C'est simplement le rappel des règles qui doivent être précisées et portées à connaissance des associations et des élus.

M. MOREAU (ADP).- Je voudrais simplement rappeler qu'autour d'un aéroport des circuits sont définis. Ces circuits évitent dans la mesure du possible les agglomérations. On ne peut pas non plus leur donner des formes complètement absurdes. Donc automatiquement au cours des manoeuvres de décollage et d'atterrissage, les avions passent d'une altitude de croisière à une altitude zéro et à certains moments peuvent survoler à plus basse altitude des zones urbanisées. Tout le monde a pu prendre l'avion et on voit très bien que dans tous les terrains de France, au moment de l'atterrissage, on survole des habitations. Si vous vous êtes posés sur Orly, vous avez certainement pu le remarquer. Il y a des trajectoires qui à proximité des aéroports passent sur les agglomérations. C'est inévitable mais, dans la mesure du possible, les trajectoires sont étudiées pour éviter au maximum les agglomérations.

M. LE PRESIDENT.- Il y a deux questions :

Il y a la question des bandes d'atterrissage, chacun comprend bien qu'il faut que l'avion se pose et que s'il y a des maisons quelque part dans l'axe des pistes forcément l'avion survole ces habitations. Après on peut descendre plus ou moins vite etc. mais on comprend bien cette logique.

L'autre question est de savoir si en vol horizontal il n'y aurait pas une réglementation qui permettrait de relever le plus haut possible le passage de ces avions. C'est cela que l'on se pose aussi comme question.

M. PATTO (Courcelles-sur-Viosnes).- Il y aurait aussi une troisième question, à savoir que sur certains aéroports de la région parisienne tels que Lognes, il existe des altérations de caps. C'est-à-dire que lors d'un décollage, si je regarde la plate-forme de Cormeilles dans le sens nord – sud, il serait tout à fait envisageable d'altérer le cap de façon à éviter le survol des villages. C'est une volonté de la plate-

forme, il s'agit je pense de donner une simple information au pilote. C'est en particulier au décollage, c'est à ce niveau-là où les nuisances sonores se font le plus remarquer.

S'il y a une réponse à cette question ?

M. CHOIX (Hispano Suiza).- Je voudrais répondre sur les deux premières questions : il y a deux règles de l'air.

Une règle en vol horizontal, en fonction de l'importance du village, c'est le diamètre de l'agglomération qui est pris en compte. Les pilotes doivent voler à une certaine altitude. Je dirai même plus, même pour une maison isolée, on est obligé de voler à une certaine altitude. Cette altitude est plus faible que celle pour survoler un village qui fait un kilomètre de diamètre. Même Paris, on dit toujours qu'on ne peut pas survoler Paris, c'est faux, l'altitude de survol de Paris est tellement élevée qu'en réalité on n'entend pas. Pour ceux qui seraient inquiets en matière de sécurité, rappelez vous l'incident d'un Boeing qui a quand même fait plus de cent et quelques kilomètres pour aller se poser en plein milieu de l'Atlantique récemment. Le problème de sécurité, c'est une question d'altitude, cela permet aussi d'atténuer le bruit.

Naturellement en ce qui concerne les circuits d'aérodrome, on ne peut pas avoir les mêmes règles mais, dans la mesure du possible, les pistes ont été faites de façon à ce qu'il n'y ait pas de commune dans l'axe. Sur le terrain de Pontoise, il n'y a pas de commune exactement dans l'axe. Le problème ne se pose pas vraiment. Il y a une commune qui est un peu pénalisée, parce qu'elle est vraiment tangente, c'est Courcelles-sur-Viosnes. Elle est vraiment très près, on n'y peut rien, on ne peut pas déplacer la piste, ni la commune. Tout le monde le sait, tous les aéroclubs et les écoles de pilotage ont cerclé en rouge les communes pour que les aviateurs les visualisent bien.

Courcelles-sur-Viosnes a un deuxième inconvénient, étant dans la vallée un pilote qui arrive par le sud ne la voit pas. S'il n'est pas tout à fait sur son cap, il voit le clocher du village au dernier moment.

Sinon aucune autre commune n'est dans l'axe des pistes.

M. LE PRESIDENT.- Je voudrais acter, si la commission en est d'accord parce que ça répond à travers cet échange à une demande, je souhaiterais qu'on rappelle à l'ensemble des pilotes concernés le respect de ces règles de survol, que ce soit en vol horizontal ou que ce soit dans les lignes d'approche, en essayant d'inclure l'observation du maire de Courcelles sur ce que vous appelez les altérations de caps.

M. CHOIX (Hispano Suiza).- C'est un autre sujet.

M. LE PRESIDENT.- Nous allons faire ces rappels.

M. CHOIX (Hispano Suiza).- L'altération de cap n'est pas une règle. Sur certains aérodromes très particuliers, théoriquement l'usage est de décoller dans l'axe de la piste et de monter dans l'axe et de se poser dans le même axe pour des raisons de sécurité.

L'altération de cap qui peut exister dans des cas particuliers n'est pas un facteur sécuritaire. Ce n'est pas forcément dramatique si l'altération n'est pas importante mais la navigation aérienne essaie d'éviter au maximum de façon à avoir des pilotes qui arrivent droit face à l'axe et qui s'occupe plus de la tenue de leur machine plutôt que d'être sur un axe et de penser à se remettre dans l'axe de piste.

Ce n'est pas interdit mais ce n'est pas souhaitable dans la mesure du possible. On ne peut le faire que dans certaines configurations et assez loin. On ne peut pas le faire proche de la piste.

M. LEBRUN (DIRAP).- On s'est inspiré de la Charte de Lognes. Je sais qu'à Lognes cela ne se passe pas très bien, j'espère qu'à

Pontoise cela se passera mieux. A Pontoise, ils ont monté quatre ou cinq silencieux pour 180 avions en cinq ans. J'espère qu'on fera mieux.

Pour reparler de cette charte, suite à une période d'essai depuis le 12 janvier 2001, force est de constater qu'elle n'a pas eu l'impact escompté au niveau du respect des circuits de piste. L'ensemble des gens qui habitent dans les villages n'ont pas vu la différence entre avant et après la signature de la Charte.

Il est question de la diffusion de cette charte, il s'agit des articles 6 et 11, mais je n'ai pas vu cette charte affichée dans les aéroclubs, ni dans la tour de contrôle, mais peut-être ai-je mal vu.

La DIRAP demande qu'une commission officielle de suivi de la charte soit mise en place pour veiller à son application dans le temps.

Il faudra aussi reparler des aéroclubs et des sociétés qui n'ont pas signé cette charte. Que fait-on ?

Il faudra, à la demande du Conseil général et de la DIREN que l'on reparle également d'un avenant à cette charte, en ce sens que tout nouvel avion acquis par un aéroclub devra d'office être équipé d'un silencieux, afin qu'un avion équipé d'un silencieux subventionné à 80 % ne parte pas ailleurs et ne soit remplacé par un avion non équipé. C'était une condition dans la négociation des silencieux.

Je tenais à le dire parce que cela s'inscrit dans l'article 5 de la Charte.

M. LE PRESIDENT.- Sur ces questions, pour ma part côté administration, et si c'est l'avis de la commission, je suis tout à fait d'accord pour que cette charte soit diffusée plus largement. Je considère avec vous qu'elle est perfectible et qu'il y a des choses à rajouter.

Pour la partie administration, et si c'est l'avis de la commission, je suis tout à fait prêt à constituer un comité de suivi d'application de la Charte qui aura vocation à se réunir régulièrement et à faire un point

avec les différents partenaires. Ce comité de suivi sera une sorte d'émanation de notre CCE et qui pourra, à l'initiative du sous-préfet, se réunir régulièrement dans une forme adaptée pour suivre la mise en oeuvre de cette charte.

Je souhaite que les sociétés et les aéroclubs qui n'ont pas signé la charte, la signent.

Le sous-préfet reprendra les initiatives nécessaires en termes de dialogue pour convaincre ceux qui n'ont pas signé.

Je partage votre sentiment sur la nécessité de mettre les silencieux mais aussi de faire en sorte qu'il n'y ait pas de dérive dans ce domaine. On les installe mais qu'ensuite on les garde.

Mes réponses sont claires là-dessus

M. GUIARD (Boissy l'Aillerie).- Je prends acte de votre volonté de créer un comité de suivi qui faisait partie de notre demande et je vous en remercie.

Je voudrais faire un retour en arrière pour parler des survols. Lorsque nous parlons de survol en terme de nuisance, nous parlons évidemment des survols volontaires à basse altitude. Je m'adresse aux responsable des aéroclubs en leur demandant quelles sont les actions qu'ils comptent mener pour que ces survols cessent ou qu'ils soient à un niveau inférieur à ce qu'ils sont actuellement. Il n'est pas possible de continuer à avoir des survols à longueur de semaines, à très basse altitude.

Vous êtes les seuls à pouvoir faire des actions concrètes dans ce domaine. La question qui vous est posée est : qu'est-ce que vous comptez faire comme action ? Votre intérêt serait que vous ayez des actions assez fortes auprès de ces pilotes qui ne respectent pas les populations riveraines de l'aérodrome de Cormeilles.

M. CHOIX (Hispano Suiza).- Je voudrais faire deux observations : il nous est reproché à nous, aviation légère, d'avoir amplifié soi-disant les mauvais circuits de piste et les nuisances.

Je vous rappelle qu'à la dernière CCE, Monsieur le Préfet reconnaissait qu'il y avait eu des progrès significatifs du côté des aéroclubs. Peut-être qu'on ne peut pas continuer à faire des progrès à l'infini. Je voudrais quand même qu'on se rappelle que des progrès significatifs ont été effectués depuis plusieurs années et que cela avait été acté lors de notre dernière commission consultative de l'environnement.

En ce qui concerne maintenant les survols à basse altitude dits "volontaires", à ma connaissance, je n'en connais aucun. Le pilote serait sanctionné immédiatement si j'apprenais qu'il avait fait volontairement un survol à basse altitude. C'est contre la réglementation, ADP pourrait aussi sanctionner, ainsi que la gendarmerie de l'air et notre règlement intérieur permettrait de sanctionner.

Il peut se passer qu'il y ait un survol non volontaire exceptionnel de quelqu'un qui s'est laissé surprendre ou qui, pour des raisons de sécurité, s'est déplacé de sa piste pour éviter un autre avion qu'il n'avait pas vu, cela peut arriver, mais ce doit être exceptionnel et en aucun cas cela ne peut être volontaire.

A partir du moment où c'est volontaire, je suis d'accord avec vous, c'est insupportable. On confie des avions à des gens, nous entendons entretenir des relations normales, saines avec l'environnement et on comprend très bien que ce ne soit pas supportable.

De ce côté là, je parle au nom des aéroclubs de la plate-forme, il n'y a pas l'ombre d'un doute.

M. LEBRUN (DIRAP).- Combien y a-t-il eu d'avertissements ou de sanctions cette année ?

M. CHOIX (Hispano Suiza).- On ne m'a pas donné le nom d'une seule immatriculation d'avion qui ait survolé à basse altitude certains villages.

M. PATTO (Courcelles-sur-Viosnes).- Je vous propose de faire un petit tour sur le terrain, de temps en temps, je pense que vous seriez surpris !

M. LE PRESIDENT.- Sur ces questions de l'aviation légère, nous avons le temps de l'aborder tranquillement, en terme de démarche générale, ce que souhaite l'administration, c'est que l'aviation légère prenne bien en considération les soucis des riverains de la plate-forme. Je souhaite que nous progressions de manière concertée sur ces questions.

Je serai très attentif au niveau de l'administration à deux choses :

La première, le respect des altitudes.

La deuxième, c'est qu'on introduise une réflexion sur un certain nombre de paramètres. Je prends un exemple, parce que cela se fait sur d'autres aéroports avec l'acceptation des usagers de l'aviation légère, celui des créneaux horaires : la pratique de l'aviation légère pendant le week-end, le dimanche matin etc. Ce sont des questions sur lesquelles je souhaite qu'on réfléchisse ensemble et qu'on regarde ensemble comment on peut progresser. Nous avons une réglementation sur les tondeuses à gazon, les maires la connaissent bien. Je n'assimile pas l'avion à une tondeuse à gazon, mais je dis qu'il n'est pas interdit de réfléchir à cela et je souhaite qu'on le fasse ensemble.

C'est l'intérêt mutuel de chacun d'essayer de réfléchir à ces questions, étant entendu qu'ailleurs des points d'équilibre ont été

trouvés et ce qui a été trouvé ailleurs n'est pas forcément interdit ici. Ce sont des pistes de réflexion.

Sur la problématique générale, il y a à la fois les vols, leur altitude, les silencieux mais il y a aussi les créneaux horaires. Je souhaite qu'on avance de manière aussi concertée que possible mais qu'on ne conduise pas l'administration - mais si on l'y conduit, elle fera son devoir - à faire des propositions de réglementation au niveau ministériel sur ce type de question.

M. HENIN (Les Amis du Vexin Français).- Le point 3 de notre ordre du jour est aussi directement concerné, celui que l'on verra peut-être cet après-midi. C'est un sujet qu'il faudra aborder au fond. Finalement, nous avons une activité commerciale déjà sur la plate-forme et nous avons sans doute quelques britanniques qui pratiquent le survol de nos communes de façon assez sportive. Nous n'allons pas faire le procès de l'aviation légère et de loisir aujourd'hui, mais il faudrait aussi dans le compte rendu dire que ce sujet concerne directement les sociétés, qu'elles soient de droit britannique ou français. Quand elles font une approche de Pontoise avec sans doute des passagers pressés, hommes d'affaires, j'ai moi même emprunté en son temps assez souvent cette plate-forme pour aller outre-manche, je trouvais cela extrêmement pratique, mais néanmoins il ne faudrait quand même pas que ces habitudes étrangères polluent de façon complémentaire la plate-forme.

M. CHOIX (Hispano Suiza).- Je voudrais préciser que tous nos pilotes sont contrôlés une fois par an alors que la réglementation ne l'exige pas. Dans la check-list des instructeurs qui font ces contrôles il y a tout un petit briefing sur l'environnement, sur les circuits de piste et sur le respect de l'environnement et des circuits de piste.

Tout à l'heure il a été question de ceux qui avaient signé la charte et de ceux qui ne l'avaient pas signée, tous les aéroclubs de la

plate-forme ont signé la charte, malheureusement certaines écoles de pilotage, qui ne sont pas des associations, n'ont pas suivi. Mais les aéroclubs de l'aérodrome sont tous signataires de la Charte. Ils sont trois.

Ce sont certaines écoles de pilotage, qui ont la même activité en ce qui concerne les tours de pistes, qui n'ont pas signé.

M. HENIN (Les Amis du Vexin Français).- C'est-à-dire 2 sur 7.

M. PICHERY (Conseil Général).- Pour ce qui est des survols d'agglomération, je pense qu'on peut regarder de très près la façon dont sont tracés les circuits de piste. Comme l'avait expliqué M. CHOIX un circuit de piste n'est pas un rail. Par exemple, dans la branche que je connais bien qui passe juste entre Frémécourt et Cormeilles, il est extrêmement difficile de ne pas déborder sur l'un ou sur l'autre.

L'approche que l'on va voir tout à l'heure des circuits de piste pourrait régler un des problèmes de survols de certains secteurs de nos communes.

M. BUTEUX (DIRAP).- L'assistance est inquiète sur le fait de savoir si on aura le temps ou pas de traiter l'ensemble des sujets. Je pense qu'on a tous une volonté constructive aujourd'hui.

La loi prévoit que les discussions de la commission peuvent avoir comme conclusion des résolutions qui sont votées par la CCE.

Monsieur le préfet, mais de manière à ce que les choses soient claires et qu'elles soient assez rapides, ce serait bien qu'à partir du moment où on est d'accord pour se poser la question d'une résolution, on énonce la résolution et on dit alors si on est d'accord ou pas. Ceux qui sont pas d'accord pourraient lever le doigt. Je pense que dans la plupart des cas, les membres seraient d'accord.

Si j'ai encore la parole, la DIRAP voudrait que la CCE se prononce sur la résolution suivante : nous demandons que la CCE demande la nomination d'une commission de suivi ou un comité permanent pour contrôler et faciliter l'avancement des dispositions prévues dans la Charte.

Vous l'avez déjà évoqué, il serait important que la CCE se prononce.

M. LE PRESIDENT.- Je veux bien revenir d'un mot en arrière mais je considérais qu'on avait déjà acté cette démarche. Je veux bien remettre aux voix la question de la création d'un comité de suivi, d'autant que la loi le prévoit. C'est l'application d'une disposition législative.

Qui est contre ? ...

Tout le monde est d'accord, je m'étais permis d'anticiper.

Il est acté comme résolution de la commission consultative de l'environnement à l'unanimité la création d'un comité de suivi de l'application de la Charte.

Monsieur le Maire...

M. GUIARD (Boissy l'Aillerie).- Concernant les problèmes de survol, lorsque je parlais de survols volontaires, je ne parlais pas des survols de tours de piste qu'évoquait mon collègue de Cormeilles, mais des survols volontaires de villages.

Je prends acte, Monsieur CHOIX, que vous n'êtes pas au courant de cette situation, ce qui, permettez-moi de le dire, m'étonne parce que c'est un problème qui est évoqué depuis des années. A une certaine époque, des responsables de la DIRAP avaient communiqué des dizaines et des dizaines de numéros d'immatriculation d'avions qui ne respectaient pas la réglementation, il ne s'était jamais rien passé.

Ceci étant dit, je veux bien croire que vous n'êtes pas au courant, mais cela existe, c'est un fait et je réitère ma question : êtes-vous d'accord ou avez-vous déjà mis en place des actions de style pédagogique afin de sensibiliser l'ensemble des pilotes ?

M. CHOIX (Hispano Suiza).- C'est très clair, je ne peux pas mettre un gendarme derrière chaque avion. Votre demande, je l'ai entendue, je ne vous ai pas dit que j'étais certain qu'aucun pilote n'était descendu en-dessous d'un minima ou n'avait jamais commis une infraction. C'est certain qu'il y a dû y en avoir, compte tenu du nombre de mouvements.

Ce que je voulais dire c'est qu'il n'y en avait pas, à ma connaissance, de volontaire.

Je vous rappelle que la DIRAP avait donné un certain nombre de noms mais la DIRAP n'avait aucun moyen pour nous donner des renseignements suffisants en altitude qui puissent servir de base légale. Je serais condamné séance tenante par n'importe quel tribunal si, sur une déclaration qui serait considérée même comme une délation d'un particulier, je convoquais un conseil pour exclusion de mon club par exemple quelqu'un alors que je n'ai pas les éléments de preuve valable par une autorité reconnue.

C'est une question de fait.

On rentre dans une espèce de juridisme qui n'est pas de mise. Si j'avais l'assurance que quelqu'un le faisait de façon régulière, naturellement qu'on se ferait un plaisir de l'aligner mais ce n'est pas avec une liste d'avions qu'on peut le faire. On avait joué le jeu à l'époque, on avait regardé quels étaient les avions pour voir s'il y avait une régularité.

De toute façon, je vous rappelle que ce genre de délation, je ne peux rien en faire. Si je le fais, c'est moi qui vais être condamné.

M. LE PRESIDENT.- Sur ces questions là, sujet difficile mais il faut essayer d'avancer, ce sera le travail du comité de suivi notamment, pas que du comité suivi, mais en particulier du comité de suivi qui réunira des maires, des usagers etc... et qui nous fera le point régulièrement. On va voir la régularité de la réunion de ce comité mais on peut le réunir tous les trimestres, ce qui donne des plages d'observation significatives de telle sorte que sur des questions comme celles-ci, nous essayons de progresser.

Je crois que nous pouvons le faire et a priori je considère que les aéroclubs sont de bonne volonté. C'est simplement la recherche de la démonstration de ce progrès. Il faut le comprendre comme cela et à partir de là, je pense qu'on peut progresser.

Si jamais on ne progressait pas, l'administration prendra de son côté ses responsabilités en ce domaine. J'ai sous les yeux la réglementation prise par arrêté du ministre sur Issy-les-Moulineaux ou ailleurs. Je ne souhaite pas plaider auprès du ministre la prise en considération d'arrêté de ce type, mais si on ne devait pas y arriver d'accord parties, pour ma part, je prendrais les responsabilités qui sont les miennes.

M. GIROUD (PNR).- Nous avons la chance d'avoir des représentants du personnel de la tour de contrôle. Quelles sont leurs observations sur cette question du contrôle des procédures ? Est-ce que tout est parfaitement respecté dans les procédures d'approche et de décollage ?

M. BEN MAIZ (SNCA).- Pour les circuits de piste, on essaie au maximum de les respecter sauf quand il y a une densité de trafic importante. A ma connaissance, la majorité du trafic respecte les tours de piste. On est équipé d'un radar et on voit très bien que les avions respectent bien les circuits.

M. GIROUD (PNR).- Quand vous dites la majorité, la minorité vous la chiffrez à combien ?

M. BEN MAIZ (SNCTA).- La minorité le fait quand les conditions météo sont défavorables pour éviter des nuages ou pour des raisons de sécurité. C'est minime.

Un intervenant.- Qu'est-ce que vous faites quand vous constatez une infraction ?

M. BEN MAIZ (SNCTA).- On peut rédiger un compte rendu d'exploitation à un pilote qui est en infraction.

M. GIROUD (PNR).- Combien de fois l'avez-vous fait ?

M. BEN MAIZ (SNCTA).- C'est surtout vis-à-vis des pilotes qui ne respectent pas l'altitude, mais je ne sais pas combien d'infractions par an.

Un intervenant.- Depuis quelques mois, on ne peut plus téléphoner à la tour de contrôle, elle ne répond plus. Donc quand on constate des infractions, on ne peut même pas vous les communiquer.

M. BEN MAIZ (SNCTA).- Ce n'est pas de notre ressort. C'est notre Direction qui s'occupe de tout ce qui est infraction. Nous, nous avons des comptes rendus à remplir, mais c'est l'administration qui s'en occupe. Ce n'est pas nous qui devons répondre aux usagers, c'est du domaine de l'administration. C'est pour cela que si vous avez des plaintes, c'est le directeur de l'aérodrome qui s'occupe de cela.

L'intervenant.- Ce peut être simplement pour donner des informations concernant la sécurité ou l'insécurité de tel ou tel avion.

M. BEN MAIZ (SNCTA).- En tous cas, au plan de la sécurité, on voit très bien ce qui se passe, on a des équipements très modernes et très fiables qui nous permettent de constater s'il y a des infractions, sauf pour les avions qui ne sont pas équipés, mais c'est très rare maintenant.

M. LE PRESIDENT.- Ce sont des questions comme celles-là que je souhaite que l'on traite en comité de suivi. Je ne dis pas cela pour clore le débat, je dis cela pour qu'on ait des appréciations chiffrées par rapport aux questions que vous avez posées.

M. GIROUD (PNR).- Pourrait-on avoir en annexe de l'analyse du trafic une évaluation des infractions, de leur suivi, comme un élément descriptif de l'activité et de ses débordements ?

M. LE PRESIDENT.- Est-ce que c'est possible ? ADP me répond par l'affirmative.

Sachant que les travaux du comité de suivi seront répercutés au niveau de la commission de l'environnement. Il y aura un compte rendu de l'activité de suivi et il sera rendu compte devant la commission consultative de l'environnement de ce qui sera fait au sein du comité de suivi.

M. CHOIX (Hispano Suiza).- Je m'étonne que vous acceptiez qu'on puisse dire que n'importe quel citoyen peut constater une infraction.

M. LE PRESIDENT.- Je n'ai jamais dit cela !

M. CHOIX (Hispano Suiza).- C'est ce qui a été dit. On vient de parler de "constater une infraction". On ne peut pas constater une infraction, il doit avoir des mandats.

Je m'étonne que cela ne soit pas relevé.

M. LE PRESIDENT.- Il a jamais été dans mon esprit de dire que chaque citoyen dressait un procès verbal etc., en revanche chaque citoyen a la possibilité de porter à la connaissance des autorités compétentes toutes infractions commises sur le territoire national. C'est l'article 40 du Code de procédure pénale. Bien sûr le citoyen ne dresse pas de procès verbal sauf les maires qui sont officiers de police judiciaire, les préfets ont perdu ce pouvoir. Le citoyen peut faire passer un certain nombre d'informations, il peut déposer plainte auprès des services de police et gendarmerie.

M.HENIN (Les Amis du Vexin Français).- Le ton devient un peu grinçant, et j'en suis désolé. Je voudrais simplement remémorer qu'on travaille ensemble depuis une douzaine d'années au sein de cette commission sur les problèmes de pollution sonore et de survol. Il me semblait me souvenir que les citoyens pouvaient lire les immatriculations et quand elles étaient communiquées aux aéroclubs, ceux-ci se chargeaient gentiment de le faire remarquer aux pilotes concernés. J'aurais préféré cette réponse de la part du Président, mais enfin...!

La deuxième chose, nous n'avons en effet, que nous soyons maires ou simples citoyens, aucun recours sinon de porter plainte.

On sait que la gendarmerie de l'air est à Roissy et absolument indisponible pour constater quoique ce soit sur la plate-forme de Cormeilles.

M. LE PRESIDENT.- Là-dessus, je souhaite qu'on travaille dans un rapport de concertation et de confiance sur ces questions, je ne fais pas de procès d'intention à qui que soit dans ce dossier. Je pense qu'au-delà du propos et de l'échange, je crois que les responsables d'aéroclubs perçoivent très bien cette nécessité.

Mais je répète, y compris sur le plan des plaintes, même si la gendarmerie de l'air est à Roissy, Roissy est dans le 95, donc rien de ce qui se passe à Roissy ne nous est totalement étranger. Si on n'arrive pas à progresser sur ce plan, sans faire de menace à l'égard de qui que ce soit, il faudra aussi que les choses se fassent.

Y a-t-il d'autres questions sur ce point, avant que nous ne passions aux nouveaux circuits de piste ? ...

Nous en venons aux circuits de piste.

2.2 Conclusion des essais des nouveaux circuits de piste.

M. LE PRESIDENT.- Un certain nombre de documents figurent dans le dossier qui vous a été remis avec des cartes à l'appui. Il y a trois projets de circuit de piste A, B et C.

Le mieux est qu'ADP vous présente l'état actuel de son analyse de ces trois projets aussi succinctement que possible. Chacun ici a bien en tête une partie de ces paramètres et ce qui sera intéressant, ce seront les réactions des uns et des autres.

M. MOREAU (ADP).- Merci, Monsieur le Préfet.

Je me propose de commenter les plans joints à la note.

Le premier plan concerne les circuits actuels.

Je rappelle que ces circuits sont le fruit de certaines modifications qui ont été apportées, il y a de cela environ quatre ou cinq ans, certaines d'ailleurs à la demande de la DIRAP, pour ce qui concerne la piste secondaire.

Pour dénommer les pistes, je vous propose de mentionner la piste principale qui orientée au 048-238, c'est la piste équipée pour le vol aux instruments. Sachant que les procédures aux instruments ne sont pas les circuits que vous avez sous les yeux, ces circuits ne concernent que l'aviation VFR, l'aviation légère et une partie de l'aviation de voyage qui évoluent en vol à vue.

La piste secondaire est la piste 12-30 orientée 121-301.

Les modifications avaient porté sur le circuit de la piste secondaire. Je propose de ne pas en débattre aujourd'hui, vu que la demande concernait essentiellement une modification du circuit de la piste principale, la piste orientée au 048-238.

Plusieurs propositions ont été faites :

La première, le projet A :

Ce projet A pour la piste principale, on voit que le circuit qui dans les circuits actuels passe au-delà de Grisy-les-Plâtres et Epiais-Rhus est tronqué pour passer devant ces deux communes.

Egalement pour une raison d'homogénéité, le circuit a été revu dans ses proportions et passe très légèrement plus près de Courcelles-sur-Viosnes, l'idée étant d'avoir une trajectoire très bien matérialisée grâce à la ligne haute tension que vous pouvez voir sur le fond de plan.

Les modifications de ce projet A par rapport au circuit actuel sont : une branche vent transversier parallèle aux lignes à haute tension alignée sur un repère bien visible, et une trajectoire qui lui est parallèle qui passe à l'intérieur de Grisy-les-Plâtres et Epiais Rhus par rapport au circuit actuel.

Sur ce circuit A, les commentaires que je peux faire sont les suivants :

Ces circuits ont tous été évalués en vol par des pilotes inspecteurs de l'administration. Il est très bien au niveau du suivi de trajectoire grâce à ce repère de haute tension. C'est un point positif. Il n'améliore rien en ce qui concerne la trajectoire vent arrière qui passe entre Frémécourt et Cormeilles en Vexin. En revanche, il passe au plus près à l'intérieur et évite un contournement de Grisy-les-Plâtres et Epiais-Rhus.

L'inconvénient que présente ce raccourcissement de trajectoire parce que c'est une trajectoire raccourcie par rapport au circuit actuel, c'est que la branche finale dans l'axe des pistes est relativement courte et peut présenter un certain nombre de difficultés au niveau du pilotage pour les écoles puisqu'il faut commencer la descente dans les procédures en amont.

M. LE PRESIDENT.- Je pose une question qui n'est peut-être pas pertinente mais un circuit de piste est-il forcément de forme quasi rectangulaire ?

M. MOREAU (ADP).- Non, un circuit n'a pas une forme imposée. En revanche, il est clair que le décollage se fait dans l'axe...

M. LE PRESIDENT.- Par rapport à ce que vous dites sur le circuit A où l'atterrissage est plus court, si on imaginait d'atterrir Epiais-Rhus vers Mongeroult, est-ce qu'il est possible d'imaginer que la branche qui descend le long de Grisy-les-Plâtres et Epiais-Rhus se prolonge par une boucle qui éloignerait vers le nord l'avion mais sans passer sur Epiais-Rhus et le ramènerait en position plus acceptable, en terme de pente, sur la descente vers la piste ?

M. MOREAU (ADP).- C'est le circuit actuel.

(Monsieur le Préfet montre sur une carte la trajectoire)

M. LE PRESIDENT.- Quand vous tournez comme cela, il s'agirait de faire une boucle et de venir prendre la piste de cette façon.

M. MOREAU (ADP).- C'est techniquement impossible.

M. LE PRESIDENT.- Alors, passons à autre chose !

M. CHOIX (Hispano Suiza).- On risquerait d'avoir deux avions qui se croisent.

M. BUTEUX (DIRAP).- Il y a beaucoup de circuits qui ne sont pas rectangulaires. Par exemple, à Lognes ce n'est pas rectangulaire, à Chavenay non plus.

M. MOREAU (ADP).- Le circuit B :

C'est une proposition de mon service qui consiste à allier différents avantages du circuit actuel et du circuit projeté.

Il bénéficie toujours de ce repère ligne à haute tension du côté de Courcelles, c'est un point vraiment positif.

On a attiré l'attention sur le fait qu'un circuit n'est pas un rail et qu'il y a de la dispersion autour du trait, une trajectoire qui passe au milieu de deux agglomérations automatiquement génère des survols. L'idée est d'avoir une trajectoire qui passe à l'intérieur de Cormeilles-en-Vexin pour ensuite avoir une divergence sur un carrefour très bien

identifiable en vol pour contourner Grisy-les-Plâtres et Epiais-Rhus afin de bénéficier d'une étape finale qui soit pilotable.

En résumé, les points positifs de ce circuit, c'est un très bon alignement au niveau de la branche vent traversier au-delà de Courcelles sur la ligne haute tension ; une modification de la branche vent arrière pour éviter ce noeud de passage entre Frémécourt et Cormeilles ; et enfin on se raccorde sur le circuit actuel pour contourner Grisy et Epiais-Rhus avec une ouverture, c'est en fait une altération de la branche vent-arrière. Et là vous voyez bien qu'un circuit n'est pas forcément rectangulaire, c'en est la preuve, et finalement avoir une finale qui soit très bien pilotable.

Ce circuit a été évalué en vol, je l'ai moi-même évalué. Le repère au niveau de Cormeilles en Vexin d'altération est bien visible. On a une matérialisation en vol de la commune de Cormeilles et de la commune de Grisy qui donne un axe qui est très facilement pilotable.

Ce circuit présente des intérêts au niveau circulation aérienne tout en prenant en compte les remarques formulées pas les maires.

Le circuit C :

C'est un projet qui nous a été communiqué par la DIRAP. A l'issue de nos travaux, la DIRAP nous a demandé d'étudier un circuit qui contournerait très largement les agglomérations et nous a proposé ce schéma qui a été également testé en vol.

Il est vrai que la branche vent arrière, parallèle à la piste, est renvoyée très loin de la piste, à plus de cinq kilomètres, et là le premier commentaire que j'y ferai, outre le fait qu'on éloigne des agglomérations les trajectoires des avions, est le fait que cela devient un circuit anormalement grand parce que la branche vent arrière étant à plus de cinq kilomètres, les contrôleurs de la tour de contrôle ne voient plus les avions.

Je rappelle que le contrôle aérien doit dans un circuit donner des informations de trafic afin de pouvoir donner dès numéros d'ordre à l'atterrissage. Quand on est plus capable de bien voir les avions, on

n'est plus capable de les identifier et on ne peut plus délivrer les numéros d'ordre à l'atterrissage et, de ce fait, on rend le métier de contrôleur excessivement difficile.

Deuxièmement, une trajectoire vent arrière éloignée à cinq kilomètres de la piste rend pour les pilotes un pilotage difficile parce qu'on ne voit plus la piste dans certaines conditions de visibilité, on n'est plus capable de tenir un alignement à vue. Probablement cela engendrerait des divergences de tenue d'axe.

Au plan de la circulation aérienne, c'est un circuit qui présente d'importantes contraintes.

M. LEBRUN (DIRAP).- Sur le dernier circuit de la DIRAP, c'est un circuit qui a été reconnu par les avions de M. CHOIX d'Hispano Suiza. Des gens de la DIRAP étaient monté à bord et cette trajectoire a été suivie par des inspecteurs d'ADP et un instructeur pilote de chez Monsieur CHOIX.

Il nous semblait que plutôt que de continuer à sillonner les villages comme on peut le voir dans les projets A et B, il nous semblait que les contourner était bien préférable.

D'autant que, quand on a survolé ce circuit, on s'est aperçu que pratiquement tout le temps on était au-dessus des champs et non pas au-dessus de maisons. Si ce n'est que c'est un peu court sur Dampont et que cela mériterait d'être un peu revu.

Dire que le circuit est plus long, ce n'est pas vrai, sur le papier il est plus court. Dire que par vent arrière on n'a plus de visibilité, alors qu'on voit très bien les deux gros hangars d'Aigle Azur de très loin, il n'y a aucun problème.

Maintenant quand on nous objecte qu'il y a problème quand il y a une mauvaise visibilité, peut-être par sécurité il faudrait que les gens ne volent pas ce jour-là.

Peut-être peut-on reparler du circuit en pointillé, du fameux circuit de mauvais temps qu'on ne voit pas apparaître là-dedans. Il y avait un petit circuit en pointillé qui faisait le tour du terrain et qui s'appelait "circuit mauvais temps". Ce circuit n'apparaît pas dans les plans qui nous sont donnés.

On souhaite, à la DIRAP, non pas conclure aujourd'hui, on n'est pas utopistes, mais on souhaiterait une expérimentation sur un an avant de dire non au projet, sur une saison afin de pouvoir donner une conclusion après plutôt qu'avant.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce qu'un circuit est quelque chose qui est fixe ou est-ce quelque chose qui peut être adapté en fonction du temps. S'il fait très beau, est-ce que qu'on peut prendre le circuit large, s'il fait mauvais le circuit dont vous parlez ? Est-ce que cela se pratique ou est-ce une aberration ?

M. LEBRUN (DIRAP).- Je voudrais rajouter que le circuit de la DIRAP est régulièrement pratiqué. Ce circuit qui n'existe pas sauf officieusement est régulièrement pratiqué par des pilotes.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce qu'on pourrait dire, quand il fait beau que le circuit est large mais quand il fait mauvais, qu'il est plus étroit ? Est-ce que cela se pratique ou est-ce une aberration ?

M. CHOIX (Hispano Suiza).- Ce n'est pas une aberration. Ce qui est important, c'est qu'à un instant t tous les pilotes soient sur le même circuit. Il faut que les pilotes connaissent les circuits, donc il faut que les circuits soient publiés. Il faut que le contrôleur dise : "aujourd'hui, c'est le circuit A qui est en service, ou le B ou le C".

Il est certain qu'il ne faut pas les multiplier à l'infini pour des raisons de sécurité car il vaut mieux les avoir dans sa tête que de lire un bouquin.

Il peut y avoir deux circuits, c'est le cas actuellement avec un circuit à cinq cents pieds et un autre à 1000 pieds.

Ce qui est le pire, c'est de mettre des pilotes sur des circuits différents en même temps.

M. LE PRESIDENT.- Loin de moi cette idée.

Deuxième observation que je voulais faire, il y a le circuit et il y a le nombre d'appareils sur le circuit.

M. CHOIX (Hispano Suiza).- Vous avez un problème technique qui est évident. Plus le circuit est grand, plus on met d'appareils puisque les séquences d'atterrissage sont à peu près les mêmes. De la même façon les contrôleurs régulièrement limitent le nombre d'avions dans le circuit à partir du moment où ils considèrent qu'il y a une trop grande densité. C'est leur métier de tous les jours, c'est quelque chose qui se pratique de façon courante.

M. LE PRESIDENT.- Je souhaiterais que la commission donne son sentiment là-dessus. On peut aussi contrôler, limiter volontairement le nombre d'appareils en circuit, même si le circuit est grand, on n'est pas obligé de mettre le maximum d'avions.

Là-dessus, je souhaiterais qu'on s'exprime.

M. BUTEUX (DIRAP).- Nous attendions le point "organisation des vols de l'aviation légère".

M. PATTO (Courcelles-sur-Viosnes).- Je voulais poser une question sur les circuits, étant néophyte : est-ce que les circuits sont faits en fonction des repères naturels ou s'il y avait la possibilité de construire des balises ?

M. LEBRUN (DIRAP).- Est-ce qu'on a pensé aux villages quand on a construit ces circuits ?

M. MOREAU (ADP).- Pour répondre à la première question, ce sont des circuits qui se pilotent à vue. Quand vous êtes dans un avion, notamment un avion en école, il faut des repères très visibles. Les balises dont vous faites référence, si ce sont des mâts plantés en pleine nature, ils ne seront pas vus des pilotes. Un pilote doit regarder en face de lui, il faut qu'il ait dans son champ visuel des repères très visibles. C'est pourquoi je vous parlais tout à l'heure d'un alignement de haute tension. C'est quelque chose qu'on voit de loin et qui se suit facilement, un alignement de deux communes, c'est quelque chose qu'on sait matérialiser.

Voilà pourquoi ces circuits ont ces formes. Par ailleurs, les circuits actuels sont le résultat de travaux. Cette CCE avait travaillé par le passé. Il se trouve qu'ils sont remis aujourd'hui à l'étude, mais ils sont le résultat déjà d'études antérieures.

M. GUILLAMBERT (Amis du Vexin Français).- J'ai comme particularité d'habiter Grisy-les-Plâtres. Lorsque je compare le circuit actuel qui pose déjà des nuisances aux habitants de cette commune et que je vois le circuit B, je me pose beaucoup de questions. Le circuit B se rapproche beaucoup plus des agglomérations aussi bien dans la zone arrière que dans la zone de virage.

Je vous invite le dimanche matin à voir les avions qui tournent autour du clocher de Grisy-les-Plâtres pour vous assurer que ce S autour de la commune est toujours fait au plus court.

M. KROTOFF.- Je voudrais signaler qu'un circuit de piste peut se tenir en largeur à plus ou moins 100 ou 150 mètres. Ce qui fait que quand on serre un circuit sur Epiais et Grisy-les-Plâtres, on peut se retrouver dans certains cas à survoler Grisy-les-Plâtres et Epiais parce qu'il arrive parfois qu'un avion en rattrape un autre, et le deuxième va demander un allongement de la branche vent arrière. Dans le circuit actuel, on peut allonger très loin la branche vent arrière derrière Grisy-les-Plâtres et Epiais pour revenir se poser.

Dans le projet A, on ne peut plus allonger cette branche vent arrière. Donc il va y avoir des problèmes d'incorporation d'avions volant à des vitesses différentes.

Quant au projet B, ce projet nous fait passer sur Cormeilles-en-Vexin avec la tolérance qu'on va avoir en largeur, parce qu'il faut bien dire qu'on fait du vol à vue, un coup sur deux vous allez avoir un pilote qui va passer à la verticale de Cormeilles.

C'est pour cela que, personnellement je préfère encore le circuit qui actuellement autorisé.

M. GAQUIERE (Ass des Osnysois versant nord).- Ce qui m'étonne dans ces circuits de piste, c'est qu'on n'ait pas pris en compte les paliers de Roissy et qu'on n'ait pas envisagé la possibilité de faire des circuits de piste en mettant les avions comme des crêpes, empilés les uns sur les autres.

M. GUILLAMBERT (Amis du Vexin Français).- Je reviens sur le circuit B, il faut savoir que les villages d'Epiais et de Grisy-les-Plâtres sont situés à des altitudes de 170 mètres et 187 mètres.

M. CHOIX (Hispano Suiza).- Ce qui est important pour un pilote, c'est de voir la piste, s'il ne voit qu'un hangar, il ne voit pas un cap, il peut se retrouver dans différentes situations. Ce qui est important, c'est de matérialiser la piste au bout de son aile, c'est d'avoir un axe. La branche dite vent-arrière, c'est-à-dire celle qui est parallèle à la piste à l'opposé, il faut à tout prix qu'on ait une vue claire et nette de la piste, c'est une question de sécurité.

Mais le plan B permet cela puisque à la hauteur de la piste, on est bien parallèle. Ensuite l'altération de cap est possible.

Je reconnais que les gens de Grisy-les-Plâtres vont regretter le circuit antérieur parce que ça va être pire, non pas que je crois qu'on va serrer pour aller passer sur le village, mais il est vrai que la topographie fait que Grisy est en hauteur, le circuit de piste est d'autant plus bas du sommet.

Techniquement pour un pilote, il n'a aucun problème de pilotage. On peut l'appliquer, les points sont bien cernés. Ce sera sans doute le circuit qui sera le mieux suivi, mais ce ne sera pas forcément le meilleur au sol.

M. GUILLAMBERT(Amis du Vexin Français).- Ce circuit a été tracé à 700 pieds. Alors que le circuit actuel est de 1.000 pieds, c'est-à-dire quand même plus haut. Au niveau de Cormeilles, de Grisy, et d'Epiais, les avions vont passer 300 pieds plus bas.

M. PICHERY (Conseil Général).- Sur le projet B, je rejoins ce qui vient d'être dit compte de l'expérience que je peux avoir de la vie à Cormeilles, sur le papier le circuit est bien, mais je ne crois pas que ce circuit puisse vivre très bien aussi bien pour Cormeilles que pour Grisy.

M. BUTEUX (DIRAP).- La DIRAP demande à la CCE de voter la résolution suivante :

La DIRAP demande que "la CCE demande l'expérimentation d'un tour de piste tel que proposé par la DIRAP, c'est-à-dire le circuit C, en fixant un planning avec une date limite pour prise de décision qui serait septembre 2002 et en définissant la méthode d'observation avec les élus, les riverains et les usagers via le comité permanent".

On demande le vote ce sur cette résolution.

M. MOREAU (ADP).- Monsieur le Préfet, j'ai dit tout à l'heure qu'il y avait une question de sécurité, les contrôleurs ne voient pas les avions, je ne peux pas accepter d'expérimenter ce circuit.

Il y a des contrôleurs dans la salle, je veux bien leur laisser la parole, je ne peux pas accepter d'expérimenter un circuit qui mettrait en jeu la sécurité. Une vent arrière à 5 kilomètres, c'est contraire à tout ce que fait la Direction de la Navigation Aérienne. Je ne serais pas suivi sur un sujet comme cela.

M. LEBRUN (DIRAP).- Actuellement, les avions qui sont au-dessus de Cormeilles, on ne les voit déjà plus.

M. HENIN (Les Amis du Vexin Français).- A quoi sert le radar ?
A quoi servent les balises ?

M. MOREAU (ADP).- Je vous ai expliqué tout à l'heure que sur le terrain de Cormeilles-en-Vexin on traitait les avions en vol à vue et les avions en vol aux instruments. Le radar est fait pour traiter les avions en vol aux instruments. Ce sont des avions "commerciaux" qui bénéficient des services radars.

Les avions qui décollent, les usagers que représente M. Bernard CHOIX ici présent, sont des avions qui tournent dans un circuit de piste qui ne bénéficient pas des services radars. Le contrôle aérien pour les avions qui évoluent en règles de vol à vue se fait à vue. De la tour de contrôle, il faut voir les avions. Les avions qui volent aux instruments, on leur donne des cartes radars, on les amène jusqu'en final de la piste, ils procèdent selon des procédures tout à fait différentes. Les avions en vol aux instruments ne suivent pas ces circuits. Ces circuits s'appliquent uniquement au trafic à vue.

M. BUTEUX (DIRAP).- Il a été dit tout à l'heure que la majeure partie des avions pouvait être contrôlée et surveillée au radar, on pourrait préciser la remarque du contrôle aérien.

M. HENRY.- Je voudrais tout d'abord préciser que notre travail s'applique principalement sur la sécurité. On se doit dans tous les cas de figure, d'assurer l'anti abordage entre les différents aéronefs qui évoluent dans notre espace. Ceci évidemment va se faire de deux façons : d'une part par l'utilisation du radar lorsque les avions sont équipés et d'autre part, par l'information de trafic qui est devenue maintenant obligatoire. Et cette information, nous l'avons par les pilotes, par les reports de position et d'altitude.

Je rappelle que la détection radar ne peut se faire qu'à une certaine altitude en dessous de laquelle il nous est impossible de voir.

En ce qui concerne les circuits de piste, puisque c'est le sujet qui vous interpelle, il nous est difficile à chaque fois de visualiser au radar les appareils. Premièrement parce qu'ils sont parfois un peu bas, nous avons aussi des difficultés en propagation au niveau de la détection, les conditions météorologiques pouvant de temps en temps un peu altérer cette détection.

Et puis nous ne le faisons pas non plus dans le circuit de piste pour deux raisons :

La première, c'est que bien évidemment dans le circuit de piste qui est un circuit assez court pour nous, cela impliquerait la visualisation systématique de tous ces appareils et c'est ce que nous appelons une pollution radar, c'est-à-dire que nous aurions beaucoup trop d'appareils dans un endroit trop restreint et nous ne serions plus à même de dire qui est devant qui et de faire une séparation radar. C'est pourquoi nous appliquons une séparation visuelle. Cette séparation visuelle, nous la faisons nous. Nous voyons les avions, nous les identifions, nous transmettons cette information et nous donnons un numéro d'ordre à l'autre appareil intégrant le circuit d'atterrissage, en lui donnant cette information de trafic pour que lui également se sépare visuellement. Si ce deuxième appareil n'obtient pas ce contact visuel, alors nous prenons des mesure de façon à assurer l'anti abordage.

Le circuit d'aérodrome, comme le précisait tout à l'heure Monsieur Moreau, nous est effectivement défavorable si les avions sont loin et bas.

Le projet C remplit les deux conditions : les avions son loin et les avions sont bas. Nous serions dans une certaine mesure dans une problématique qui serait de rendre cette fonction de sécurité et d'anti abordage impossible.

Voilà ce que j'avais à dire sur ce point-là.

M. GAQUIERE (AOVN).- Est-ce qu'on ne peut pas remonter les paliers au décollage ? Je sais bien que Roissy vous gêne un peu, mais aujourd'hui on est 300 pieds, on était à 400 pieds autrefois. Si on remonte les paliers, à ce moment-là vous pouvez faire un contrôle.

M. HENRY.- J'aurais souhaité que vous précisiez un peu votre point de vue. Je vais rentrer dans le domaine de l'aéroclub, n'oublions pas que l'activité de la plate-forme de Pontoise est une activité d'école. Il nous est impossible de demander à des pilotes privés ou stagiaires un comportement de pilotes professionnels. Nous ne pouvons pas leur

demander une tenue machine professionnelle. Nous sommes confrontés à des pilotes qui sont jeunes, inexpérimentés et partant de ce principe-là, nous sommes obligés de ne pas trop leur en demander sur des tenues d'axes, de vitesse ou même des tenues d'altitude.

Nous avons de temps en temps des problèmes parce que les pilotes s'écartent un peu. Je prendrai simplement pour exemple ce qu'on appelle la vent arrière. Cette branche est une branche de préparation de l'aéronef. Bien évidemment, avec un pilote professionnel en 30 secondes, il va vous préparer sa machine en altitude, il va vérifier que les vitesses sont cohérentes avec les vitesses d'approche et d'atterrissage, ce sera fait d'une façon assez rapide. Si nous prenons un élève qui va appliquer très strictement les règles, ce délai va être plus long et à force de vouloir vérifier, il va s'écarter un petit peu de la trajectoire ou va monter un peu. Cela nous est difficile de lui dire : "regardez votre trajectoire et ne regardez pas trop comment vous préparez votre machine".

M. GAQUIERE (AOVN).- Est-ce qu'on pourrait avoir l'avis de M. CHOIX sur ce problème des élèves pilotes qui pourraient voler à une altitude beaucoup plus haute qu'à l'heure actuelle.

M. CHOIX (Hispano Suiza).- Je ne voudrais pas qu'on interprète, sous prétexte que ce sont des élèves pilotes ou des pilotes non professionnels, qu'ils font n'importe quoi et ont des tolérances qui ne sont pas les mêmes. Théoriquement les tolérances sont les mêmes. La tolérance n'est pas considérable, un excellent pilote tient une altitude à 10 mètres près et un élève pilote la tient à 30 mètres près. Ce n'est pas la latitude de faire 500 mètres à gauche ou à droite. Peut-être sont-ils un peu moins aguerris donc un peu moins précis. C'est simplement une question de précision, pas de tolérance.

En ce qui concerne l'altitude, tout à l'heure la question a été posée : pourquoi 700 mètres ? pourquoi 1.000 mètres ?

Vous avez deux critères et c'est un peu un choix au point de vue des nuisances. Si vous montez à 1.000 mètres, vous allez avoir moins de nuisances, en revanche vous allez arroser beaucoup plus large. C'est-à-dire que le cône de propagation du bruit est plus large et donc plus de personnes vont être concernées. Plus vous descendez, plus le cône de propagation va être étroit mais le bruit sera un peu plus fort.

M. GAQUIERE (AOVN).- Le bruit est amorti aussi beaucoup plus facilement.

M. CHOIX (Hispano Suiza).- Je veux bien mais il faut être conscient que plus on monte, plus vous allez arroser une superficie importante.

Le deuxième problème est un problème de circuit de piste et pour pouvoir raccourcir notamment la dernière branche, si le circuit de piste est bas, ceci permet d'être sur l'axe d'atterrissage plus près de la piste.

Si vous voulez être à 1000 pieds dans l'axe, vous êtes forcément plus loin que si vous êtes à 700 pieds, ce qui permet de raccourcir la dernière branche, la branche d'atterrissage, en étant dans l'axe. Voilà l'avantage.

Il y a un inconvénient et un avantage, c'est une question de choix.

Il est certain que le circuit hélicoptères à 500 pieds ne gêne absolument personne parce qu'il est tellement bas et tellement court sur le terrain qu'il n'arrose plus personne.

Il est anecdotique.

M. LEBRUN (DIRAP).- Monsieur MOREAU, quel est le pourcentage d'utilisation de la plus petite piste, la 12-30, et le grand circuit ?

L'observation qu'on a faite et qui est communément répandue, c'est que c'est le grand circuit qui est le plus utilisé.

Deuxièmement, j'ai constaté pendant le mois d'août 2000, pendant que vous avez refait votre piste et que la grande piste était fermée, que vous avez utilisé sans problème ce petit circuit et nous n'avons pas eu de plainte au mois d'août 2000. Ce fût pour nous un bon mois.

Comment fait-on pour privilégier le grand circuit au détriment du petit ? est-ce qu'un rééquilibrage est possible ?

M. MOREAU (ADP).- Le choix des pistes se fait en fonction du vent. On est dans une région où les vents de secteur Sud-Ouest sont des vents dominants. Ce qui explique que c'est la piste 05-23 qui est la plus souvent en service. Il arrive effectivement d'avoir des vents du nord, quand c'est le cas on met la 12-30 en service.

L'exemple que vous avez cité, c'est un cas particulier parce que l'année dernière on a refait la piste principale, on était bien obligé d'écouler le trafic sur la piste secondaire. On a exploité pendant un mois la 12-30 en piste unique pour des raisons d'ordre technique.

Mais la règle que tous les aérodromes observent, c'est la règle du vent dominant, les avions décollent et atterrissent face au vent.

Le soir il arrive que le vent tombe, c'est la position du soleil qui détermine le choix des pistes. Il est certain que quand vous avez un soleil rasant, on évite de faire poser les avions face au soleil pour éviter l'éblouissement mais de façon générale, c'est le vent qui détermine.

M. LE PRESIDENT.- Une ultime question sur les circuits ?

M. GUIARD (Boissy l'Aillerie).- C'est une constatation plus qu'une question. Finalement lorsque j'écoute les uns et les autres, je

me rend compte que les projets A et B sont des projets qui déplacent plus ou moins les problèmes ou on en ajoute d'autres. Le projet C pose problème pour des raisons de sécurité, je veux bien le comprendre, finalement je me demande si le circuit actuel n'est pas celui qui est préférable.

C'est une interrogation que je me fais.

M. GUILLAMBERT (Amis du Vexin Français).- Il y a eu une expérimentation au mois de novembre l'année dernière sur les circuits de piste avec des avions équipés ou non équipés de silencieux, je peux vous garantir que pour le village de Grisy-les-Plâtres, les observateurs placés aux quatre coins du village ont été très surpris de voir des avions qui, en respectant le circuit actuel, ne produisaient aucune nuisance. Ils ont été très surpris parce que ce n'est jamais là qu'ils les trouvent habituellement.

Intervenant (représentant de Génicourt).- Je suis très inquiet en tant que représentant de Génicourt de la position qui vient d'être émise à propos de l'utilisation de la piste. Je vous rappelle que notre position à Génicourt est particulièrement sensible au niveau sécurité puisque nous sommes sur un colline à une altitude de 108 mètres, la plate-forme est à 91 mètres, les angles d'atterrissage des aéronefs sont de l'ordre de 4 à 5 %. Un simple calcul arithmétique montre que le survol de Génicourt s'opère à 73 mètre maximum par rapport au sol. Si on déduit de cela la hauteur des constructions et notamment une école et un complexe sportif, si je tiens compte des remarques des aiguilleurs qui nous ont dit que certains pilotes inexpérimentés pouvaient avoir des dérives d'environ 30 mètres, vous faites $73 \text{ m} - 30 \text{ m}$, si on continue comme cela on sera à la cave !

Nous sommes très inquiets pour la sécurité de cette école et de la population.

M. LE PRESIDENT.- Nous comprenons tous que nous avons un certain nombre de paramètres qui ne sont pas simples à conjuguer.

La proposition que je veux vous faire est la suivante :

Cette question des circuits, j'ai tendance à l'analyser comme une question pratique. Des expérimentations ont été faites. Je souhaiterais qu'on fasse une expérimentation non pas en terme ordinaire mais sur un jour, deux jours ou trois jours un test sur le circuit C qui est proposé par la DIRAP avec éventuellement même un appendice qui reporterait dans le circuit C la transversale Grisy-les-Plâtres et Epiais au-delà de Grisy-les-Plâtres et d'Epiais Rhus, comme c'est le cas dans le circuit actuel. En observant au passage, que lorsqu'on fait la distance à la main on constate que les distances sont à peu près égales quand on fait le nord du circuit. Je souhaiterais que cette question soit faite de manière expérimentale, qu'on regarde concrètement, qu'on fasse une expérience au sens mathématique ou physique du terme avec tous les échanges, tour de contrôle, observations visuelles, avec des observateurs au sol, avec des pilotes expérimentés, et de bien regarder comment cela fonctionnerait en faisant des débriefings complets : la température au sol, la nébulosité, les altitudes respectées etc...

C'est ce débriefing qu'on fera ensuite au niveau du comité de suivi pour voir si le circuit est pertinent, s'il faut le compléter. En attendant, on garde le circuit actuel. On s'engagerait dans le mois ou dans les deux mois qui viennent à faire cette expérience.

Je me tourne en même temps vers ADP, je ne veux pas proposer des choses que la morale aéronautique réprouverait, mais voilà le sens dans lequel nous pourrions essayer d'avancer.

M. GAQUIERE (AOVN).- Je souhaiterais qu'on en profite pour faire des mesures de bruit à cette occasion pour qu'on puisse respecter la charte du Parc qui dans l'article 9-3 précise qu'il ne doit pas y avoir de bruit supplémentaire.

M. LE PRESIDENT.- Les mesures de bruit font partie de l'expérience complète avec tous les paramètres qu'on peut lister. On le fera avec les maires, les associations et toutes les parties en présence pour essayer de faire cette expérience au sens scientifique du terme.

Il y aura tout, le dialogue avec la tour de contrôle, les échanges avec le pilote, que l'on voit les espaces, les marges de latitude, une ligne n'est pas un rail.

On peut le faire assez rapidement, ce n'est pas à reporter aux calendes grecques.

Je demanderai à ADP de me faire le protocole de l'expérience : 1 vol, 2 vols, 3 vols, conditions météo etc... tout ceci se fera dans la plus complète transparence.

Si ADP partage ce point de vue ainsi que les responsables de l'aéroport, est-ce c'est possible ?

M. MOREAU (ADP).- Monsieur le préfet, j'espère avoir été clair tout à l'heure, mais je ne peux pas continuer une expérimentation avec vent arrière à 5 kilomètres, il y va de la sécurité. Je veux bien que le comité de suivi rouvre le dossier sur les circuits, peut-être qu'il y aura d'autres idées qui germeront dans les esprits, mais le circuit C est, au plan de la circulation aérienne, inacceptable.

En tant qu'agent de la navigation aérienne, je suis obligé de vous le dire, je m'opposerai à une expérimentation même de courte durée du circuit C.

M. LE PRESIDENT.- Ce n'est pas l'expérimentation avec des usagers, c'est "in vitro".

M. MOREAU (ADP).- Cela a été fait, Monsieur le Préfet.

M. LE PRESIDENT.- Je dis cela pour qu'on mesure bien au sol avec une variante qui va au-delà de Grisy-les-Plâtres et Epiais-Rhus, de façon à avoir un debriefing complet, si on partage mon point de vue bien sûr.

M. LEBRUN (DIRAP).- Le but est quand même de se préoccuper des villages d'Ableiges, d'Us, de Frémécourt et de Cormeilles, où le fait de passer entre ces villages est une absurdité. Les gens en souffrent. Il y a quatre villages qui souffrent énormément depuis des années, on doit pouvoir améliorer les choses.

M. LE PRESIDENT.- C'est la proposition que je voulais faire à la commission. Il me semble qu'on ne peut pas trancher comme cela entre le circuits.

Je vous propose d'essayer de monter dans les deux mois ou le plus tôt possible, au maximum dans les deux mois, cette expérience. Le sous-préfet de Pontoise va coordonner cette démarche. Je ne demande pas de le faire faire par des élèves des aéroclubs.

On aura le debriefing complet. Et le comité de suivi le travaillera et, à partir de là, il regardera ce qui se passe, on aura un dialogue là-dessus, est-ce clair ?

Est-ce que cette proposition vous agréée les uns et les autres ?

M. HENRY.- Dans votre proposition, Monsieur le préfet, nous verrions bien également une étude à moment là avec les élèves pilotes, c'est-à-dire qu'un vol pourrait se faire avec un instructeur à bord, bien évidemment...

M. LE PRESIDENT.- Je ne veux pas mettre en péril un village.

M. HENRY.- ... de façon à bien voir si un élève pilote, à une distance aussi éloignée, avec sa préparation machine, est à même de pouvoir se repérer sur le terrain. Avec un professionnel, on n'aura pas trop de souci, il aura normalement un comportement assez sûr mais un élève, on ne le sait pas. Dans ce cas-là, puisque c'est notre rôle d'assurer la sécurité, de voir si les élèves sont à même d'assurer ce point très important.

M. LE PRESIDENT.- Si on s'accorde sur la démarche, on peut inclure cette problématique, étudier si on peut le faire en accord avec les aéroclubs. Ce travail-là, le sous-préfet le prendra en charge avec vous, il faudrait essayer de le faire dans un délai maximum de deux mois, et cette expérience on en rendra compte. On aura alors des éléments d'appréciation et toutes les parties prenantes pourront présenter leurs observations. On rentrera le maximum de paramètres, y compris le bruit. On pourra éventuellement le faire, une fois avec un avion sans silencieux, une autre fois avec silencieux, je ne veux pas multiplier les paramètres, mais on va voir ce qu'on peut faire pour approcher au maximum de la vraie expérience au sens de la méthode expérimentale, pour ceux qui se souviennent de nos années de philosophie.

M. HENRY.- On pourrait en profiter pour faire un relevé avec des audiomètres du cône de bruit que fait un avion en le faisant passer à 700 ft et à 1.000 ft avec des sonomètres dispersés pour se rendre compte à la fois du nombre de décibels et de l'amortissement des décibels en fonction de la distance.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce qu'ADP veut bien mettre ne chantier le protocole de l'expérience en liaison avec le sous-préfet de Pontoise ?

M. CHOIX (Hispano Suiza).- Quant à moi, j'ai émis toutes les réserves mais enfin ... par bonne volonté, je mets les avions de l'aéroclub à la disposition de l'expérience et les pilotes professionnels qui sont les instructeurs.

Mais en aucun cas que ce ne soit pris comme un agrément pour quelque chose qui d'évidence ne nous paraît pas souhaitable en matière de sécurité.

M. LE PRESIDENT.- Chacun dans cette affaire garde sa liberté d'appréciation, de jugement et de responsabilité. L'expérience en tant que telle n'engage personne. C'est la recherche du debriefing.

M. GAQUIERE (AOVN).- Sur la mesure de bruit, je souhaiterais que ce soit fait de manière contradictoire. Autrement dit, que ce soit fait par ADP et par un organisme indépendant.

M. LE PRESIDENT.- ADP va réfléchir à tout cela.

M. HENIN.- Il existe un Laboratoire National d'Essais, ils sont très efficaces. A l'époque où j'avais fait des mesures sur ma commune, il s'agissait d'un test sur un circuit motos sur la colline de Marines. Il s'est avéré que le Laboratoire National d'Essais a fait un rapport particulièrement sur le bruit des avions, c'était en 1984.

M. LE PRESIDENT.- Mesdames et Messieurs, est-ce que qu'on s'accorde là-dessus ?

Je mets aux voix. Qui est contre ? ...

A l'unanimité, nous allons essayer de progresser comme cela, le plus rapidement et le plus objectivement possible, étant précisé que cela n'engage pas les différents responsables et que le protocole va

être établi en toute sécurité par ADP en liaison avec les uns et les autres.

La question suivante est celle de la réduction du bruit à la source... Oui, Monsieur ?

M. KROTOFF.- Il y a le problème de Génicourt qui a pas été soulevé parce que c'est pratiquement impossible de faire une altération de cap. Le dernier virage avant de se poser est très rapproché de la piste, on passe au niveau des silos et pratiquement tout le temps, vous avez des avions qui passent derrière Génicourt.

En plus, quand vous avez un bimoteur, il est en approche directe sur la piste 12-30, il passe à la verticale de Génicourt.

On a un dernier virage qui est très rapproché du seuil de piste. Quand on prend le circuit A, il est proposé la piste 228 qui passe à côté d'Epiais Rhus. Ce qui va se passer, c'est que des avions vont passer à la verticale du village, surtout les gros avions.

M. GAQUIERE (AOVN).- Les gros avions n'ont pas à passer par là, ils ne passent pas sur la 12-30 !

M. LE PRESIDENT.- On va pas épuiser tous les sujets aujourd'hui. Je crois que la façon dont nous nous accordons pour essayer de progresser permettra de clarifier au maximum toutes ces questions.

Nous allons faire un travail de précision, si ADP veut bien nous accompagner, de telle sorte que chacun voit bien les différents arguments en présence et les réalités.

2.3 Réduction du bruit à la source.

M. LE PRESIDENT.- Sur les silencieux, je pense qu'on peut peut-être aller assez vite là-dessus. Toute la démarche en terme de procédure a été faite, les accords ont été trouvés.

M. LEBRUN (DIRAP).- Je vous confirme que jeudi après-midi on se rencontrera avec la DIREN, le Conseil Général et M. CHOIX pour finaliser les dossiers de subvention et fixer la liste des avions.

J'ai lu avec attention la convention d'ADP et j'ai eu un petit haut-le-coeur quand j'ai vu que la date butoir pour fournir la liste des avions était fixée au mois de juin 2002 alors qu'on s'est quitté au mois de juin 2001. J'ose espérer qu'on aura la liste des avions avant juin 2002.

M. LE PRESIDENT.- Il y a cette réunion qui est programmée. Certains aéroclubs n'ont pas signé cet accord, d'autres l'ont fait.

M. CHOIX (Hispano Suiza).- Monsieur le préfet, toutes les associations fédérales ont signé, seules les écoles commerciales qui se trouvent de l'autre côté de la piste n'ont pas signé. La DIRAP les connaît parfaitement.

M. LEBRUN (DIRAP).- Mais cela pose quand même problème, plus exactement un souci d'équité. Pourquoi certains accepteraient de s'équiper et pas d'autres ? A terme, on va continuer à avoir des avions bruyants alors qu'il y a un paquet de subventions à attribuer, je trouve très regrettable qu'une douzaine d'avions échappent à l'accord à cause de deux sociétés qui ne veulent pas nous rejoindre, bien qu'on les ait invitées à le faire.

M. CHOIX (Hispano Suiza).- J'en suis doublement pénalisé, parce qu'on va faire un investissement avec des complications pour

s'équiper, alors qu'une concurrence, si je peux m'exprimer ainsi, même si on ne travaille pas tout à fait dans le même domaine, ne va pas faire le investissements, et en plus vont dégrader nos relations avec l'environnement alors qu'on essaie de les améliorer. C'est-à-dire qu'on va être pénalisé sur les deux points.

M. LE PRESIDENT.- Nous allons reprendre pour notre part cette affaire, nous allons faire le nécessaire pour convaincre ces sociétés commerciales de s'équiper également au niveau des silencieux.

Déjà, faisons le travail pour tous ceux qui sont d'accord, la réunion du 21 sera utile, le sous-préfet y participera. Je souhaite qu'on avance, ce n'est pas facile, il y a des problèmes techniques, de coût, mais je crois que cela fait partie d'un accord que nous avons passé ensemble, dans le passé, il faut le mettre en oeuvre dans le respect des règles de sécurité.

M. CHOIX (Hispano Suiza).- On va le respecter.

M. TROCHAIN (AERO ACADEMY).- Il faut savoir que nous sommes un petit club, loi de 1901, nous nous sommes inquiétés du coût même s'il va être bien partagé. Mais le problème est aussi l'homologation des silencieux. Plusieurs sociétés nous ont fait des propositions mais personne n'est capable de nous dire si elles sont réglementaires. On pourra peut-être résoudre ce problème par la suite, on s'en occupe.

M. LE PRESIDENT.- Nous aborderons ce point lors de la réunion du 21. Les instructions que je donne pour la partie administrative des choses, c'est d'essayer d'aboutir concrètement et rapidement.

Le Conseil général qui prend sa part, il participe au montage financier, partage cette attention...

M. PICHERY (Conseil général).- Absolument.

M. LE PRESIDENT.- Donc nous allons essayer de conclure et nous devrions y arriver. Et nous allons faire le nécessaire vers les retardataires.

M. CHOIX (Hispano Suiza).- Je veux confirmer à la commission que nous avons pris l'engagement, nous entendons le respecter. Ce ne sera jamais rapide, cela n'ira jamais assez, ces pots d'échappement feront toujours trop de bruit, mais on respectera les engagements qu'on a pris et le plus rapidement possible.

Je dois reconnaître qu'on est dans un cas de figure un peu particulier parce que la DIRAP nous aide dans nos actions en tant qu'aéroclub. On travaille vraiment en commun.

M. LE PRESIDENT.- Je souhaite que sur ces questions nous progressions, je souhaite que les aspects qu'on a abordés - sur le nombre d'avions – soient réexaminés pour voir si on peut gérer les causes de manière plus cohérente. Je souhaite que la question des horaires soit abordée au niveau du comité de suivi, qu'on regarde si on peut imaginer une amélioration en termes d'horaires, par exemple, que le dimanche matin les vols ne commencent qu'à 10 heures, des choses comme cela ne me paraissent pas incompatibles avec l'activité d'aéroclub et peuvent permettre à des gens qui, comme d'autres, travaillent de ne pas tomber du lit au premier avion.

Des choses comme celles-ci sont humainement compréhensibles, des deux côtés. Je souhaite que ces questions soient abordées au niveau du comité de suivi dans un esprit de dialogue et d'ouverture

M. LEBRUN (DIRAP).- Je ne sais pas si cette histoire d'horaires est aussi simple. Autant nous en sommes convaincus mais en revanche, je sais qu'il y a beaucoup de réticences, M. CHOIX ne va pas me contredire.

La proposition de la DIRAP est qu'entre mai et septembre, comme il y a beaucoup de vols et que les gens aiment bien profiter de leur jardin, qu'entre midi et 14 heures, si ce n'est pas trop vous demander, on ait un peu la tranquillité, quitte à ce que vous ayez des cours théoriques au sol ou que vos pilotes puissent "casser la croûte" et se détendre.

Je suis pas sûr qu'on vienne à bout facilement de cette question.

M. LE PRESIDENT.- Je souhaite qu'on le fasse dans un certain esprit.

M. CHOIX (Hispano Suiza).- C'est beaucoup plus difficile qu'il n'y paraît.

Aujourd'hui vous ne pouvez pas voler avec la météo actuelle. Je vous rappelle que nous avons des avions en VFR, en vol à vue, et non pas aux instruments, il nous faut une météo clémente.

Plus de 150 jours par an, nous ne pouvons pas décoller avant dix heures le matin. Si on veut continuer à avoir un personnel il faut qu'il puisse voler un nombre d'heures suffisant. Si on leur dit à midi, vous ne pouvez pas voler avant trois heures, ils n'ont plus qu'une demi-journée. A la fin de l'année...

M. LEBRUN (DIRAP).- Nous savons que les créneaux horaires existent sur bien d'autres plates-formes. Nous en faisons un point important de la réunion d'aujourd'hui.

M. LE PRESIDENT.- Nous ne sommes pas en train de l'imposer, nous sommes en train de chercher.

M. CHOIX (Hispano Suiza).- Il y a des emplois en cause.

M. LE PRESIDENT.- Nous ne sommes pas en train de dire que nous allons supprimer des emplois, nous essayons de voir si dans ce domaine il y a une marge de progression qui puisse se trouver d'accord parties. Je le répète, si on ne devait pas aboutir dans ce domaine, j'y réfléchirai avant d'agir mais je n'exclus pas de solliciter le ministre lui-même sur des questions comme celles-là si on ne devait pas aboutir, parce qu'ailleurs, je le répète, on a abouti. Je pense que l'intelligence qui est la nôtre doit permettre aussi de le faire.

M. CHOIX (Hispano Suiza).- Là où je suis un peu étonné et choqué, dans les discussions qu'il y a eu jusqu'à présent, on a avancé sur les échappements en disant, par opposition aux horaires : "équipez-vous d'échappement et on met de côté les horaires". Si maintenant qu'on a dit d'accord pour les échappements, on nous en remet une louche avec les horaires, pour ensuite nous en remettre une autre ...

M. LEBRUN (DIRAP).- Non, Monsieur CHOIX, cela ne s'est pas passé comme cela, quand on a écrit la charte, on a dit : les créneaux horaires ne sont pas du ressort d'un accord entre riverains et aéroclubs, donc on en reparlera lors de la prochaine CCE.

M. CHOIX (Hispano Suiza).- C'était " équipez-vous et on aura une tranquillité". On sent très bien qu'on voudrait nous faire disparaître.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur le Président, si les silencieux se mettent en place rapidement, si les observations concluent à une amélioration notable des choses, peut-être la discussion sur les créneaux horaires disparaîtra, mais elle reste en suspens tant qu'on n'a pas fait la démonstration du progrès qui pour l'instant n'est pas acquis parce que les silencieux ne sont pas installés. Si les silencieux sont mis rapidement en place, si les choses se passent bien, si les constatations au sol font qu'on considère que le bruit est supportable, la question des créneaux horaires ne se posera pas dans les mêmes conditions.

La question des créneaux horaires peut être posée de manière raisonnable après débats, échanges et en tombant d'accord sur tel ou tel type de créneaux d'horaires. Il ne s'agit pas de déterminer des créneaux horaires qui feront qu'il n'y a plus d'activité possible. Ce n'est pas l'objectif. C'est d'essayer de trouver le point d'équilibre entre les uns et les autres.

Je dis simplement que le matin du dimanche, cela ne me paraîtra pas aberrant. Je prenais l'exemple des tondeuses à gazon, chacun admet qu'on ne tond pas sa pelouse le matin à 7 heures en plein été.

M. CHOIX (Hispano Suiza).- Monsieur le préfet, il n'y aura aucun problème à 7 heures !

M. LE PRESIDENT.- Il fait jour à 7 heures, et il y a des avions qui peuvent décoller à 7 heures au mois d'août. On peut essayer de trouver des accords là-dessus qui ne mettent pas en question l'activité de l'aérodrome.

M. GUIARD (Boissy l'Aillierie).- Je voulais simplement préciser qu'au nom du collectif des maires, votre proposition a notre agrément puisqu'elle faisait partie de nos demandes. Si on veut arriver à notre objectif qui est la réduction globale des nuisances, il faudra bien un jour

ou l'autre en passant par là. Je ne pense pas que la bonne volonté des uns et des autres, sans vouloir la mettre en cause, soit suffisante.

Un jour ou l'autre, il faudra bien réglementer, en le faisant intelligemment et avec votre accord, ces créneaux horaires, notamment le dimanche où on doit respecter le repos d'une majorité face aux loisirs d'une minorité.

La problématique est là. On a affaire aux loisirs d'une minorité, certes elle y a droit, mais il faut qu'elle respecte une majorité qui vit en-dessous.

M. CHOIX (Hispano Suiza).- On est d'accord sur ces bonnes intentions, je dis simplement que je croyais signer de bonne foi avec des gens de bonne foi une charte. Quand on en a parlé, on nous a dit : "réduisez le bruit à la source, faites des efforts de ce côté-là et le problème des horaires ne sera plus abordé". On a accepté ce deal, si maintenant vous nous dites c'est cela et puis on fait cela en plus, c'est-à-dire que vous êtes en train de nous condamner avant de commencer.

M. LE PRESIDENT.- Les choses ne se posent pas depuis le début de la réunion en terme d'antagonisme ou de confrontation. Nous essayons de trouver les points d'équilibre. Je souhaite qu'on regarde cette question, qu'on regarde ce qu'il est possible de faire. Maintenant, je répète que l'Etat existe, il a vocation aussi à prendre ses responsabilités si les choses ne voulaient pas se régler entre vous et si la nécessité s'en fait sentir.

Je ne suis pas en train de dire qu'on va le faire, je préciserai pour ma part concrètement les choses dans les semaines ou dans les mois qui viennent selon la façon dont les discussions évolueront, les deux choses sont liées.

Si on met bien en place rapidement les silencieux, parce que cela tarde objectivement depuis des mois pour différentes raisons, je ne dis

pas que c'est de votre fait, peut-être que la question des créneaux disparaîtra. Mais si elle devait rester, on ne peut pas la nier, et on ne peut pas nier l'existence des gens qui se trouvent sous les avions

C'est une question de bon sens, d'adaptation et de recherche. Voilà dans quel esprit je me situe, c'est tout.

M. BUTEUX (DIRAP).- Une remarque par rapport à ce que vous venez de dire, nous pensons que cela dure depuis pas mal de temps et pourtant beaucoup de personnes ont fait beaucoup d'efforts pour que cela avance vite.

Au niveau de la DIRAP, ce que l'on propose, c'est que la CCE se prononce sur le fait qu'il faut définir un planning le plus rapidement possible de façon à ce que qu'on puisse suivre les choses beaucoup plus facilement. Tant qu'on n'a pas de planning précis, on va toujours diverger.

M. LE PRESIDENT.- Vous vous réunissez le 21 sur la question des silencieux, je serai très attentif au compte rendu qui sera fait de cette réunion et de son niveau d'avancement. Je souhaite qu'elle soit aussi conclusive que possible. Nous allons nous occuper immédiatement de ceux qui n'ont pas signé cette convention.

Je souhaite vraiment dans les semaines qui viennent, là aussi avant la fin de l'année, que cette question des silencieux soit réglée, au sens que les choses se fassent.

Je souhaite inscrire, si vous le voulez bien, la question des autres problématiques qui tournent autour du bruit, à savoir le nombre d'avions en circuit, les horaires éventuellement si la nécessité transparaît dans nos échanges dans cette problématique.

Là aussi, je souhaite que sur ces questions, d'ici la fin de l'année, à travers les travaux du comité de suivi, nous puissions faire en sorte que nous ayons progressé.

Voilà le planning que je vous propose.

M. GIROUD (PNR).- Sans préjuger de la décision, serait-il possible dès à présent d'avoir une attitude différente entre silencieux et non silencieux en matière d'horaires ?

M. LE PRESIDENT.- C'est une idée intéressante, sur la question des créneaux horaires on peut imaginer qu'un avion à silencieux ne soit pas sujet peut-être à créneaux horaires et que les avions sans silencieux soient sujets à créneaux horaires. Je ne conclus pas sur ce point, mais ce peut être une façon de progresser sur cette question. On va le faire pas à pas et sur ce calendrier.

Si l'assemblée est d'accord, si personne n'est contre, cette résolution est adoptée.

2.5 - Vols de nuit.

M. LE PRESIDENT.- Sur la question des vols de nuit et des vols de fret, est-ce qu'ADP peut nous donner la photographie de la situation ?

M. MOREAU (ADP).- Dans le dossier figure une fiche qui reprend les modalités de l'exercice des vols de nuit actuellement.

On rappelle que l'aérodrome de Pontoise n'est pas fermé la nuit. Il n'y a pas d'arrêté qui empêche l'activité aéronautique la nuit, en revanche les services de contrôle de la circulation aérienne ne sont pas assurés au-delà de 22 heures 30.

Il est vrai que les circonstances actuelles ne nous permettent pas, pour un simple problème d'effectif, d'assurer le contrôle aérien

dans le créneau publié de 7 heures à 22 heures 30. Actuellement nous arrêtons le contrôle à 20 heures 30.

Quand nous aurons les effectifs contrôleurs suffisants, le contrôle sera assuré dans le créneau 7 heures – 22 heures 30.

En dehors de ces créneaux horaires, l'aérodrome reste utilisable mais très fréquemment, même en été, il fait nuit. Pour permettre un minimum d'activité aéronautique, nous avons, à la demande des usagers, installé un système de télécommande du balisage lumineux qui est l'aide indispensable à toute activité de nuit sur un aérodrome.

Ce système, comme le contrôle aérien est fermé, est activé au départ du contrôleur le soir, et ce système permet au pilote à partir de son avion d'allumer le balisage par des appuis successifs sur son "alterna" (?), l'alterna étant le moyen permettant de faire des émissions à la radio.

En appuyant un certain nombre de fois sur l'alterna le pilote active le balisage lumineux et le balisage lumineux reste allumé, le temps d'évolution de l'avion et, s'il n'est pas réactivé par le même pilote ou un autre, le balisage s'éteint de lui même.

C'est dans ce cadre-là que se produit un certain nombre de vols la nuit, sachant que ces vols restent néanmoins excessivement rares puisque nous avons dénombré pour le premier semestre de l'année 88 mouvements. Ces mouvements concernent essentiellement des vols de fret dans le cadre du transport de pièces détachées automobiles.

J'ai précisé également que les usagers de l'aviation légère utilisent très exceptionnellement cette possibilité offerte de télécommande de balisage lumineux pour des sorties, mais en aucun cas des vols d'école. Ce sont donc exclusivement des vols de voyage, les avions décollent très fréquemment de jour et reviennent sur le terrain la nuit en allumant grâce à la télécommande le balisage lumineux. Cette activité est tout à fait marginale et n'a lieu qu'une fois par an lors de la nuit la plus courte. C'est une activité très faible.

En page deux du document, il y a la répartition par créneaux horaires sur ces six premiers mois de l'année et enfin les types d'avions utilisés. Ces avions utilisés sont essentiellement des turbo-propulseurs, des avions à hélice. Ils respectent la réglementation actuelle de l'aérodrome. Je rappelle que l'aérodrome est interdit aux avions de plus de 45 tonnes.

Je vois qu'on a dans la liste des avions un Falcon 50, ce doit être une erreur, car ce n'est pas un turbo-propulseur mais un turboréacteur. Il y a effectivement trois mouvements faits par un turboréacteur, un Falcon 50.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce qu'il y a des questions sur cette présentation ?

Mme POU CET (Génicourt).- Ce n'est pas une question mais une observation. Je voudrais savoir si vraiment l'aérodrome de Cormeilles est ouvert ou fermé la nuit parce que le 12 novembre 1998 nous étions réunis pour parler d'un arrêté de restriction de l'usage de l'aérodrome qui je crois a été pris le lendemain, je n'en ai pas eu connaissance de façon officielle puisque, Monsieur le Préfet, je vous ai écrit deux fois en mars 1999 et en juin 2000 pour obtenir copie de cet arrêté, mais je ne l'ai toujours pas.

En tout cas, ce qui a été dit en novembre 98, je vous relis les propos de Monsieur le Président qui était M. MARGERIE (?) à l'époque :

"Je constate qu'il y a dans l'arrêté désormais une réglementation sur la circulation de nuit dans cet aéroport pour la sécurité et la tranquillité des riverains.

Cet aéroport sera fermé entre 22 heures 30 et 7 heures ou 6 heures, on peut encore en discuter.

Ce sont les dispositions de l'arrêté qui est proposé ici, étant entendu qu'à titre exceptionnel et cela veut dire ce que cela veut dire, des dérogations pourront être accordées mais certainement pas selon le système actuel de la simple demande qui aboutit à faire en sorte que cet aéroport est ouvert tout le temps.

Voilà la proposition qui vous est faite dans cet arrêté et disposition à laquelle l'administration est particulièrement attachée."

Je voudrais savoir où on en est de cet arrêté.

Puisque vous faites référence à cet arrêté qui dit que les avions de plus de 45 tonnes ne sont pas autorisés à Cormeilles, c'était l'objet de l'arrêté, et simultanément, il était également stipulé que l'aérodrome était fermé entre 22 heures 30 et 7 heures.

M. LE PRESIDENT.- Il faut clarifier cette question, il y a une certaine confusion dans cette affaire.

D'abord, il s'agissait d'un projet.

Deuxièmement, mais ADP va nous donner des précisions, à ma connaissance cet arrêté n'a pas été pris et pour ce qui concerne la réglementation sur les tonnages, cela a été fait au niveau du ministre et de la DGAC par le biais d'une décision qui a fixé à 45 tonnes la masse maximale des appareils.

L'arrêté dont vous parlez, si je ne vous ne l'ai pas communiqué, mais j'aurais dû vous le dire, c'est parce qu'il n'a pas été pris, ce qui veut pas dire que c'est bien ou mal. Je réponds à votre question.

M. GAQUIERE (AOVN).- Nous sommes bien dans une zone de non droit. Normalement un arrêté s'il modifie la réglementation de l'aérodrome, doit être signé par le ministre, c'est le code de l'Aviation Civile, il doit être publié au JO.

Or l'arrêté précédent n'a pas été publié non plus. Cela veut dire que nous sommes effectivement à la merci du bon vouloir d'AEROPE ou d'ADP.

Il faudrait qu'on rentre aujourd'hui dans une zone de droit avec une publication au Journal Officiel.

M. MOREAU (ADP).- Au niveau de la réglementation de l'aérodrome, pour clarifier les choses, il n'y a jamais eu d'arrêté sur ce terrain.

Je rappelle l'enchaînement de la situation et de la réglementation du terrain. Il y avait une décision de la DGAC du 25 avril 1980 qui apportait une réglementation sur le terrain : limitation de la masse maximale des avions à 17 tonnes, limitation en sièges à 25 sièges, interdiction de toute ligne régulière et il y avait également des limitations sur les hélicoptères. C'était une décision signée en 1980 par le Directeur général de l'Aviation Civile qui représentait le ministre.

Ensuite, ces décisions ont évolué. Il y a eu une nouvelle décision qui a été signée en 1986. En 1986 a été levée la restriction d'exploitation d'une ligne régulière par une modification signée par le Directeur général de l'Aviation Civile.

Enfin la dernière décision qui a modifié cette réglementation, c'est la décision du 1er décembre 1998 qui a permis aux avions de 45 tonnes de venir sur le terrain.

Donc une évolution dans les décisions mais toujours prises au même niveau de l'Aviation Civile.

M. GAQUIERE (AOVN).- Tout cela ne respecte pas le parallélisme des formes. On sait très bien que si l'on modifie une législation, il faut nécessairement respecter la même réglementation. Et là, on ne l'a pas fait.

M. BRUN (ADP).- Si vous le permettez, on peut peut-être lire l'article qui s'applique à ce type de réglementation. Je vous précise que je suis ADP et que cet article s'applique au service de l'Etat.

M. GAQUIERE (AOVN).- J'espère qu'on a le même, c'est l'article D-221.4.

M. BRUN (ADP).- Non, c'est l'article R-221.3.

M. GAQUIERE (AOVN).- On a R-221.2 et D-221.4, si vous ne prenez pas les mêmes !

M. BRUN (ADP).- Oui, mais c'est bien celui-là qui s'applique ! L'utilisation d'un aéroport ouvert à la circulation aérienne publique peut, à toute époque, être soumise à certaines restrictions ou temporairement interdite si les conditions de la circulation aérienne sur l'aéroport ou dans l'espace aérien environnant ou des raisons d'ordre public le justifient. Ces conditions font l'objet d'avis aux navigateurs aériens.

Quand je vous dis que c'est cet article-là qui s'applique, c'est après en avoir discuté avec la DGAC lors de la préparation de la précédente CCE.

M. GAQUIERE (AOVN).- Ce n'est pas la DGAC qui modifie la réglementation, c'est le ministre...

M. LE PRESIDENT.- Nous sommes sur un débat très juridique.

M. GAQUIERE (AOVN).- Je regrette mais j'ai travaillé sur ce point avec la DGAC, effectivement ils ont reconnu qu'ils n'étaient pas dans les règles.

Maintenant, c'est vrai qu'il il faut respecter la souplesse. M. SOUDRY voudrait faire travailler son équipe, cela me paraît tout à fait normal.

Mais en ce qui nous concerne, on voudrait au moins – parce qu'on l'impression d'être bluffé – que la législation soit respectée, à ce moment tout sera clarifié. Pour l'instant, on vous suspecte de vouloir vous installer en marchant masqués...

Mais oui, Monsieur Moreau, vous avez l'habitude de faire des colloques, vous plaisez à tout le monde. Par contre, vous vous permettez, lorsque je vous dis que cela doit être publié au JO, de me dire : "mais non, un arrêté n'est jamais publié !". Vous m'avez dit cela lors de la réunion sur la plate-forme.

Vous faites exprès d'ignorer la réglementation, à moins que vous ne la connaissiez pas parce que vous êtes des techniciens, j'en conviens. Mais vous avez dans vos équipes des juristes suffisamment compétents pour dire qu'il faut respecter cette forme. Or vous ne l'avez pas respectée.

M. LE PRESIDENT.- Sur cette question, on vous a donné l'état actuel du droit tel qu'il est analysé au niveau d'ADP. Ce sont des décisions prises par le Directeur général de l'Aviation Civile pour le ministre et par délégation.

Par ailleurs, je comprends que vous contestiez l'analyse juridique. Je crois savoir qu'il y a des instances qui ont été ouvertes devant le tribunal administratif sur cette question.

Je crois que la sagesse, dans un Etat de droit, c'est d'attendre que les tribunaux tranchent ce litige, si litige il y a.

M. GAQUIERE (AOVN).- Il suffisait que la bonne volonté d'ADP se soit manifestée en publiant cet arrêté, et non pas un arrêté de 45 tonnes puisqu'il n'a aucune valeur juridique, on va demander à ce qu'il retourne à 17 tonnes. On reviendra au statut quo. Pour l'instant, tout ce que vous avez fait est illicite.

M. LORRIAUX (ADP - Chef du Sce Environnement).- Une simple précision, ce n'est pas Aéroports de Paris que vous devez viser dans vos propos, après nous avoir accusés de suspicion, mais c'est à vérifier à l'issue du jugement du tribunal administratif qui dira ce qu'il en est du point de vue du droit et à vérifier auprès de l'Aviation Civile qui a été saisie de ce problème et qui doit vous donner des réponses dans les meilleurs délais.

M. LE PRESIDENT.- Ce débat sera tranché. Si vous avez raison, il vous sera donné raison, et "nous" exécuterons la décision du tribunal administratif.

M. GAQUIERE (AOVN).- Nous avons demandé dans cette commission paritaire à Osny qu'on abroge cette réglementation des 45 tonnes et qu'on revienne à 17 tonnes. A ce moment là les esprits seront plus clairs.

M. LE PRESIDENT.- C'est un autre débat mais là nous étions sur l'aspect juridique.

M. CHOIX (Hispano Suiza).- Justement je voudrais sortir de l'aspect juridique et des batailles d'articles pour rappeler à Madame le Maire que lors de la dernière CCE, on était passé de 17 tonnes à 45 tonnes en considérant qu'il valait mieux un avion de 45 tonnes qui avait

des normes de pollution acoustique faible plutôt qu'un 17 tonnes bruyant.

Ce qui me gêne dans ces discussions, c'est qu'on fait une avancée, on passe un accord et on revient dessus toujours dans dans le même sens.

De la même façon en ce qui concerne les vols de nuit, j'ai mémoire qu'un accord avait été fait en disant pas de ligne la nuit. Je me rappelle que certains des maires disaient : "nous sommes des agriculteurs, donc nous sommes levés à partir 6 heures 30" mais le principe était de dire : pas de ligne la nuit. Tout le monde était d'accord autour de la table.

En revanche personne n'avait dit : "pas d'activité la nuit". On avait même expliqué le problème des évacuations sanitaires qui nécessitent des ouvertures la nuit.

C'est embêtant de revenir sans arrêt sur des débats qui ont déjà eu lieu, qu'on reparte du point où on en était resté la dernière fois mais qu'on ne revienne pas sans arrêt en arrière.

M. LE PRESIDENT.- Je comprends votre réaction, mais en même temps on ne peut pas nier le temps qui passe, la sensibilité de nos concitoyens qui peut évoluer, parfois parce que le trafic augmente, et la recherche de notre collectivité de limiter ces nuisances tout en préservant l'activité économique. Ce n'est pas incompatible, il faut arriver à les concilier.

Le débat sur les vols de nuit se repose aujourd'hui parce que depuis trois ans le trafic aérien augmente, un certain nombre d'aéroports se posent des questions sur le trafic de nuit à l'échelon européen. C'est un problème économique, ce n'est pas facile, il y a tout le débat sur le troisième aéroport, bref on ne peut pas non plus figer le problème et dire que tout a été réglé une fois pour toute.

M. CHOIX (Hispano Suiza).- J'ai dit qu'on progresse dans le débat mais pas qu'on revienne en arrière.

M. LE PRESIDENT.- Il faut tenir compte de l'évolution des esprits et de la situation internationale. Des grands aéroports s'interrogent là-dessus, ce n'est pas anormal de s'interroger, nous aussi.

Mme SEDILLOT (AEROPE).- Lors de la décision qui a été prise en 1998, on a également limité l'accès de l'aéroport de Pontoise aux avions qui n'étaient pas dans le chapitre 2 qui sont les avions les plus bruyants et cela a été appliqué à partir de 1998.

M. GAQUIERE (AOVN).- La restriction pourrait être apportée au groupe 5, les chapitre 3 sont peut-être plus bruyants que les groupe 5, je ne vois pas pourquoi les chapitre 2 viendraient se poser à Cormeilles, ils pourraient très bien aller se poser à Roissy. C'est vrai que Roissy est fermé la nuit, alors il faudrait que Cormeilles les accueille.

M. LE PRESIDENT.- Roissy est ouvert la nuit, c'est Orly qui est fermé.

M. GAQUIERE (AOVN).- Orly est fermé la nuit, le Bourget est fermé la nuit.

M. LORRIAUX (ADP - Chef du Sce Environnement).- Non, il est interdit aux avions de plus de 9 tonnes au décollage à partir de 23 h 30. C'est un arrêté.

M. GAQUIERE (AOVN).- A ce moment-là, on fait une restriction sur l'aérodrome de Cormeilles et on interdit aux chapitre 2 de se poser.

M. LEBRUN (DIRAP).- Au sujet des vols de nuit, je voudrais simplement dire que votre grille fait état de 88 mouvements en 6 mois, en 180 jours, cela veut qu'en moyenne une nuit sur deux, des habitants ont été réveillés ou ont eu un sommeil perturbé, ce n'est pas si minime que cela.

De plus, la majorité des vols ont eu lieu dans des phases importantes du sommeil, après 22 heures et après 4 heures du matin, heure à laquelle on ne se rendort plus.

Il est admis que les évènements sonores de plus de 48 décibels perturbent le sommeil et l'OMS recommande ne pas dépasser 35 dB(A) pour un sommeil de qualité.

Compte tenu que le niveau et la nature de l'activité de fret ne justifie pas de voler 24 heures sur 24 et compte tenu des impératifs de sécurité, je pense Monsieur le Préfet que vous avez un rôle important à jouer, la DIRAP demande que cette activité soit cadrée dans les 16 heures ouvrables et que l'on "foute" la paix à la population la nuit pendant les huit heures restantes.

M. GUIARD (Boissy l'Aillerie).- Première question à M. MOREAU : comment arrivez-vous à déterminer le nombre d'avions qui volent la nuit puisqu'il y a pas de contrôle ?

Deuxième question à Mme SEDILLOT qui représente AEROPE, quel est l'intérêt pour des sociétés qui livrent le fret de le faire la nuit par rapport au jour ?

M. MOREAU (ADP).- Sur la première question, je propose au Directeur de l'aérodrome de répondre.

M. BLIN (Dir aérodrome).- Pour répondre à votre question, tous les jours nous décryptons tout ce qui passe la nuit. Tout vol IFR fait l'objet d'un plan de vol et automatiquement chez nous ça imprime une bande papier et systématiquement nous faisons le rapprochement entre la fréquence et la bande papier, ceci tous les jours.

M. GUIARD.- Est-ce que cela veut dire qu'un avion qui ne vole pas aux instruments pourrait se poser sur l'aérodrome la nuit ?

M. BLIN (Dir aérodrome).- On pourrait l'imaginer mais il y a le déclenchement de la balise et cela s'entend à la fréquence. Cela ne veut pas dire pour autant qu'on aura l'immatriculation mais le déclenchement s'entend à la fréquence. Pour l'instant on n'a pas vu de dérive.

M. LE PRESIDENT.- Sur cette question des vols nocturnes, y a-t-il d'autres questions ou observations ?

Mme SEDILLOT (AEROPE).- Je tenais à apporter des précisions sur le plan économique.

Comme cela a été confirmé par de nombreuses sociétés, il y a un nombre important d'entreprises qui sont liées au transport de matériel et pour ces sociétés l'utilisation de l'aérodrome pour des envois ou la réception de fret urgent constitue un élément déterminant pour la compétitivité de ces sociétés et la défense des emplois en France.

C'est important également dans le cadre d'évacuations sanitaires qui peuvent se déclencher sur l'aérodrome de Pontoise.

Et au titre de ces activités, y compris en période nocturne, même si c'est à titre occasionnel, car cela reste quand même très

occasionnel, pour faire face à des situations imprévisibles liées aux contraintes de flux tendus ou dans le cadre d'évacuations sanitaires, ne sont accueillis que des appareils qui répondent strictement aux normes applicables sur l'aérodrome, c'est-à-dire les avions les moins bruyants.

Il n'est pas imaginable d'imposer une restriction d'usage qui interdirait l'utilisation ponctuelle de l'aérodrome en période nocturne sous peine de mettre en péril la viabilité des entreprises utilisatrices.

Une entreprise comme la nôtre qui exerce des activités sur l'aérodrome depuis plus de 12 ans et qui exploite des appareils bi-turbo propulseurs particulièrement peu nuisants est sensible à l'impact environnemental de son activité, mais la pérennité de nos entreprises en dépend également.

C'est la raison pour laquelle une sensibilisation de nos équipages à la protection de l'environnement est recherchée en permanence afin de limiter les nuisances.

Je tiens aussi à préciser que l'existence d'un trafic aérien commercial à Pontoise, assez paradoxalement, vous l'avez évoqué Monsieur le Maire, est un facteur de limitation des nuisances sonores liées au flux important des appareils à destination ou en provenance de Roissy, c'est une question de plafond. Paradoxalement quelques vols qui peuvent apparaître en période nocturne imposent la mise en place d'un plafond minimum, une altitude de sécurité plus élevée pour les avions de Roissy.

M. LE PRESIDENT.- Sur cette question, qui n'est pas une question simple, je voudrais faire la proposition suivante : à partir du sentiment que nous avons que sur les vols de nuit nous avons vocation à progresser et à essayer de trouver un point d'équilibre, je vous propose d'être mandaté par votre commission pour, avec les sociétés industrielles qui utilisent l'aérodrome, faire un travail d'analyse dont il vous sera rendu compte sur l'usage nocturne de cet aérodrome et sur les restrictions que nous pourrions apporter à cet usage. Ce n'est pas

simplement le constat de ce que ces sociétés font, c'est de voir si nous pouvons, d'accord parties, arriver à trouver un point d'équilibre sur l'usage nocturne de cet aérodrome qui en limiterait les plages horaires.

Je ne m'engage pas sur une heure pour essayer de trouver cet accord avec eux. Les urgences ne sont peut-être pas à ce point absolues qu'on ne puisse pas les programmer deux heures avant ou après.

Je laisse de côté l'aspect évacuation sanitaire qui relève d'une autre problématique et je pense que personne ici n'a envie d'interdire l'évacuation sanitaire.

M. CHOIX (Hispano Suiza).- Je voulais rappeler pour l'évacuation sanitaire, je l'ai déjà fait lors de la dernière commission, qu'une entreprise qui assure l'assistance au sol d'avions qui font l'évacuation sanitaire ne peut exister que si elle est entraînée. Une société ne sera pas capable de faire de l'évacuation sanitaire ou du transport d'organes à Pontoise si elle n'a pas des équipes qui sont rodées à le faire aux mêmes horaires.

Si on condamne le vol de nuit commerciaux, on condamne toute évacuation sanitaire et tous transferts d'organes à Pontoise.

Je crois qu'on ne peut pas dissocier les deux.

M. LE PRESIDENT.- Je ne comprends pas le lien entre les deux.

M. CHOIX (Hispano Suiza).- Une entreprise qui n'a pas des équipes habituées à travailler de nuit, qui ont des contrats qui permettent de travailler de nuit...

M. LE PRESIDENT.- Vous voulez dire que les sociétés qui font les évacuations sanitaires sont les mêmes que celles qui font les vols de nuit commerciaux ?

M. CHOIX (Hispano Suiza).- C'est la même infrastructure pour les accueillir au sol. C'est la même entreprise d'assistance au sol.

M. LE PRESIDENT.- Vous voulez dire que si on ne faisait pas des vols de nuit, il n'y aurait plus d'assistance au sol, donc on ne pourrait pas faire des vols de nuit d'évacuation sanitaire ?

M. CHOIX (Hispano Suiza).- C'est cela. Il n'y aura pas le personnel au sol pour le faire.

M. LE PRESIDENT.- La recherche dans laquelle je suis n'est pas de dire : on va interdire les vols de nuit totalement. C'est d'essayer de voir, sans préjuger du point d'équilibre, si on ne peut pas imaginer que les vols de nuit sont autorisés jusqu'à 23 heures, par exemple, je n'ouvre pas un débat sur l'heure, et puis peuvent reprendre à partir de 6 heures. Cela n'interdit pas le vol de nuit, cela n'empêche pas les équipes d'être opérationnelles.

C'est ce type de recherche que je souhaiterais mener si la commission locale de l'environnement va dans ce sens-là. En toutes hypothèses, je le ferai, pour que ce soit clair. Mais cela ira encore mieux si j'ai le soutien de la commission locale de l'environnement.

Voilà la proposition que je vous soumets.

M. GAQUIERE (AOVN).- Je voulais simplement faire remarquer qu'il y a deux problèmes :

Le premier, c'est l'intérêt privé d'une entreprise face à l'intérêt général, c'est la première question, parce qu'il y a des problèmes de santé publique.

Il y a une deuxième problématique qui se pose si on laisse ouvert la nuit cet aérodrome, il y a le droit européen qui permet à n'importe quelle entreprise de s'installer. Vous ne pouvez pas avoir le monopole de l'accueil des passagers ou de la livraison la nuit. On ne peut plus interdire l'ouverture de l'aérodrome la nuit à ce moment.

Par contre, si on a pas d'infrastructure au sol, aujourd'hui, pour développer cet aérodrome, on pourra rester dans l'état où se trouve cet aérodrome.

Voilà la remarque que j'avais à faire.

M. LE PRESIDENT.- Sur cette question, quelle est l'avis de la commission locale de l'environnement ? Y a-t-il d'autres propositions ?

M. LORRIAUX (ADP).- Cela fait deux fois que le mot santé publique a été prononcé dans le cadre de cette commission, je souhaite rappeler l'existence de l'Autorité indépendante. Parmi les commissaires de l'Autorité indépendante, il y a le Dr MUSE qui est directeur d'un laboratoire au CNRS et considéré comme le spécialiste de santé publique en France.

Je puis assurer que les niveaux de bruit qui peuvent être relevés sur une activité de l'ordre de 66 vols sur les 7 premiers mois de l'année n'est absolument pas – je l'ai déjà dit dans d'autres instances et en particulier à l'observatoire du bruit de la Ville de Paris - de nature à altérer en quelque degré que ce soit la santé publique, qu'il s'agisse des enfants ou du sommeil.

M. GAQUIERE (AOVN).- Il y a des gens qui se plaignent ! Il y a la répétitivité et la réceptivité...

M. LORRIAUX (ADP).- On ne peut pas parler de répétitivité quand il y a 1 avion tous les deux nuits. Le vœu que je formule est que l'Autorité indépendante qui a été créée à l'unanimité par la représentation nationale par la loi du 12 juillet 1999 puisse émettre un avis sur cette problématique et ne pas laisser accroire qu'un vol toutes les deux nuits pourrait attenter à la santé publique parce que ce n'est pas le cas.

M. GAQUIERE (AOVN).- Je peux vous dire que la Poste, à une époque me réveillait toutes les nuits, mais mes enfants n'étaient pas réveillés. On peut donc dire que la réceptivité est différente selon les individus. Votre approche est tout à fait subjective, il faut aller voir sur le terrain.

M. LE PRESIDENT.- Ce travail que je vous propose de faire, nous le ferons en liaison avec l'ACNUSA.

Est-ce que ma proposition recueille un avis favorable de la commission ?

Qui est contre ?

Je considère que nous avançons dans cette direction.

Nous abordons la question de l'ouverture de la liaison Pontoise – Londres.

???

3 – Ouverture liaison Pontoise - Londres

M. PORQUET (ADP).- En avril dernier une Compagnie du Royaume-Uni, PLATINUM, a contacté ADP et a évoqué de mettre en place une liaison quotidienne en semaine du lundi au vendredi entre le terrain de Pontoise-Cormeilles et Londres Biggin Hill Airport qui est une petite plate-forme située au sud de Londres, similaire à Pontoise.

Ceci en utilisant un avion d'affaires, Jetstream 31, d'un poids de 7 tonnes et d'une capacité de 18 sièges.

Le Jetstream 31 est un petit avion de type bi-turbo propulseur qui appartient au chapitre 3, un avion classé parmi les moins bruyants.

La première chose qui a été faite a été de vérifier pour ADP la comptabilité du type d'appareil avec la plate-forme. Il est apparu immédiatement que le type d'avion en question était tout à fait compatible avec les caractéristiques de la plate-forme et que, par ailleurs, les équipements de la plate-forme permettaient sans souci de traiter ce type de liaison.

Une considération a été de dire aussi qu'il n'y avait pas d'aérogare publique. ADP ne peut pas mettre des équipements ou des installations à disposition de PLATINUM et, s'il y avait ligne aérienne, ce serait forcément un traitement privatif par une compagnie privée, en l'occurrence Full and Flight, qui dispose d'un bâtiment qui est celui qui avait été utilisé lors de la liaison assurée par DEBONAIR, il y a deux ans.

Il restait à vérifier que le bâtiment était conforme, je crois que cette vérification a eu lieu.

Deux mois plus tard, PLATINUM a précisé ses vues et nous a communiqué ses horaires. Les horaires proposés par PLATINUM seraient d'arriver à Pontoise à 8 heures le matin, d'en repartir à 10 heures et de refaire le soir un autre aller et retour en partant de Pontoise à 17 heures et en revenant à Pontoise à 20 heures.

M. BLIN (ADP).- Il y a une inversion.

M. PORQUET (ADP).- Je crois qu'il y a eu deux hypothèses. Les deux trajets, l'aller et retour du matin et l'aller et retour du soir sont compris entre 8 heures le matin et 20 heures le soir.

M. LE PRESIDENT.- Merci de cette présentation technique.

Un mot pour rappeler le contexte d'utilisation des aérodromes et de celui de Pontoise en particulier, si on remonte à 1999 par arrêté ministériel l'aéroport de Pontoise-Cormeilles a été déclaré ouvert à la circulation aérienne publique au sens de l'article R221-20 du code de l'Aviation civile.

Je rappelle également que nous sommes dans l'Europe, que le règlement du conseil des Communautés européennes de juillet 1992 relatif à l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires ouvre ce marché à la libre-concurrence, puisque nous construisons dans ce domaine, comme dans d'autres, ce qu'on appelle le "marché unique", ce qui ne veut pas dire le marché sans règle. Nous nous sommes engagés dans la construction d'un marché intérieur qui comporte un espace sans frontière intérieure, dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux est assurée. Ce sont les textes fondateurs de la communauté que nous sommes en train de constituer et c'est dans ce cadre-là que se situe l'activité du transport aérien.

Toute compagnie aérienne de droit communautaire dont les aéronefs présentent les caractéristiques voulues, dès lors que par ailleurs ils respectent la réglementation applicable à un aéroport en particulier, notamment la masse maximale autorisée au décollage, est en droit d'ouvrir une liaison commerciale après avoir déposé son programme d'exploitation auprès de la DGAC.

Je rappelle que le préfet, dans ce domaine, ne dispose d'aucun pouvoir d'autorisation ou d'interdiction de la mise en service d'une ligne

aérienne et s'il y a un pouvoir qui s'exerce éventuellement, c'est celui du ministre chargé des Transports.

Pour ma part, je n'ai jamais autorisé telle ou telle compagnie aérienne à se poser sur l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles. Je le dit pour mémoire car j'ai lu un certain nombre d'articles qui disaient "le préfet a autorisé etc..."

Voilà comment les choses se posent sur le plan du droit.

Sur le plan de l'appréciation des choses, je voudrais que chacun sache que, dès que nous avons su qu'il y avait ce projet, compte tenu de la sensibilité collective sur ces problèmes d'environnement, j'ai essayé de pendre toutes les initiatives pour entendre les uns et les autres sur ce sujet, même si aucun texte ne m'y oblige. J'ai donc rencontré longuement les élus locaux, que ce soit le Président du Conseil général le 12 juin, le Président de l'Union des maires, le député-maire de Pontoise, une délégation des maires du Vexin a été reçue le 19 juin par le sous-préfet de Pontoise à leur demande et à ma demande, j'ai adressé un courrier personnel à chacun des maires en juin pour expliquer comment les choses se présentaient en rappelant la vigilance de l'administration dans cette affaire et la tenue d'une prochaine commission consultative de l'environnement, celle qui se tient aujourd'hui, et j'ai essayé de rencontrer les représentants des riverains, notamment la DIRAP.

J'ai donc essayé d'entendre et d'écouter le maximum de partenaires dans cette affaire.

Je rappelais ces quelques points pour qu'on resitue bien la démarche que nous avons suivie et que la séquence d'aujourd'hui a été précédée d'un ensemble de contacts et d'analyses. J'ai rencontré personnellement, longuement, le Directeur général de l'Aviation Civile, au mois de juillet. J'ai essayé aussi de me faire ma propre conviction sur ce dossier pour essayer, à l'échelle qui est la mienne, de le traiter de manière aussi transparente et concertée et aussi positive que possible pour trouver le point d'équilibre entre l'activité économique à

laquelle nous sommes attachés et puis le souci de protéger l'environnement et les riverains d'un certain nombre de nuisances aériennes.

Voilà ce que je voulais dire pour rappeler le contexte général. C'est pour cela que j'ai demandé, cela figure dans le dossier, qu'on prépare un projet d'engagement environnemental de la compagnie PLATINUM.

C'est un projet que vous découvrez peut-être en séance et sur lequel on va avoir un échange, il n'a pas vertu à être définitif, il est ouvert à la discussion pour essayer de l'améliorer. Il a vertu à essayer de faire en sorte que cette activité ne provoque pas de nuisance inacceptable pour les riverains.

Voilà la perspective dans laquelle nous nous situons.

M. LORRIAUX (ADP - Chef du Sce Environnement).- J'ajouterai que cet engagement est historique car c'est la première fois qu'on voit un engagement aussi volontariste de la part d'une compagnie aérienne en terme d'environnement de l'aéroport.

M. LE PRESIDENT.- Nous avons essayé de rédiger ce texte. En l'état actuel des choses, il ne soulève pas d'objection de la part de la compagnie PLATINUM. Il est soumis à votre avis, à vos observations, en plus des observations générales que vous voudrez faire sur le projet en lui même et cette commission est faite pour vous entendre et vous écouter.

Qui souhaite prendre la parole ? ...

M. PICHERY (Conseil général).- Je m'en suis déjà expliqué lors de la réunion qui s'est tenue sur la plate-forme, samedi dernier.

Notre inquiétude va au-delà de la ligne PLATINUM. On a eu AIGLE AZUR pendant des années qui a fonctionné dans l'indifférence de tout le monde parce qu'elle se comportait bien. On a eu pendant très peu de temps DEBONAIR dont le mode d'exploitation a concouru à la manifestation géante qui s'est tenue à Cormeilles. Aujourd'hui, l'inquiétude va au-delà des deux aller et retour de PLATINUM.

Ce qui nous inquiète, c'est ce que vous nous avez lu sur la réglementation. On en a parlé très longuement avec M. LORRIAUX et M. MOREAU. Ils nous opposent que, même si c'est vrai que la réglementation permet finalement à d'autres lignes de venir s'installer sur Pontoise-Cormeilles si les avions correspondent aux possibilités techniques de la plate-forme, les services actuels ne permettent pas cette évolution de la plate-forme.

Personnellement, je crois très volontiers quand M. LORRIAUX me dit – je n'y vois pas un discours de complaisance - que rien ne se ferait sans l'avis des élus. La question que je me pose très sincèrement est : que vaut cet engagement que je crois sincère par rapport au droit qui permet à des compagnies de s'installer ?

D'un côté il y a le domaine de la relation et de l'autre côté il y a celui du droit, on voit le bien le poids de l'un par rapport à l'autre. Pour ce qui est des équipements sur place, je ne sais plus qui me disait le jour même de cette manifestation, qui s'est par ailleurs fort bien déroulée dans un climat excellent et constructif, aujourd'hui sans aménagements complémentaires lourds et sans qu'il soit besoin de demander au Conseil général de savoir s'il veut mettre quelque chose ou non, on pourrait déjà avoir un développement en l'état.

C'est ce qui nous inquiète. On se trouve vraiment confronté à une difficulté qui est celle d'un engagement d'ADP sur un non développement sans concertation avec les riverains et la réglementation qui permet de faire des choses qui pourraient aller à l'encontre de ce que souhaitent les riverains.

C'est le souci premier qui est le mien et celui d'un certain nombre de mes collègues.

M. LE PRESIDENT.- D'autres questions ?

M. CREMER (DIRAP).- Je voudrais vous donner le point de vue de la DIRAP qui est opposée à cette ouverture de ligne qui apportera son cortège de nuisances et surtout, comme le faisait remarquer M. PICHÉRY, qui est un préalable au développement des lignes régulières.

En réalité, vous avez fait remarquer qu'il n'était pas de votre ressort d'interdire ou d'autoriser cette ouverture. Cependant il existe un point de droit dans le code de l'aviation civile qui permet au ministre de réglementer, notamment l'article R 221-3 qui prévoit que "lorsque plusieurs aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique desservent une même Région, le ministre chargé de l'aviation civile peut réglementer leur utilisation dans l'intérêt général, notamment réserver spécialement chacun d'eux à certains types d'appareils ou à certaines natures d'activités aériennes ou d'opérations commerciales".

Pour aller dans ce sens et intervenir auprès du Ministre, la DIRAP demande que cette commission vote une résolution demandant au ministre des Transports de prendre un arrêté de restriction d'usage de l'aérodrome de Cormeilles en interdisant la ligne régulière Pontoise – Londres en particulier et les lignes régulières en général.

D'autre part, nous demandons aussi au Ministre un arrêté portant restriction d'usage de l'aérodrome de Pontoise Cormeilles pour le retour à la situation d'avant le 1.12.1998, c'est-à-dire avant l'arrêté qui permet de passer à 45 tonnes, toujours dans le même souci de limiter de façon réglementaire la nuisance.

On a eu de nombreuses assurances de la part d'ADP et c'est très bien, on ne peut pas douter de la bonne foi de ces assurances que rien

ne sera fait sans consultation, mais il y a un moment où l'intérêt supérieur prime si Roissy sature, et à ce moment là on nous dira : on ne peut pas faire autrement.

D'autant que, comme le rappelait M. PICHERY, les infrastructures actuelles, si elles ne permettent pas grand-chose, peuvent être améliorées dès lors que le montant d'investissement ne dépasse pas un certain montant, elles peuvent être améliorées assez largement de façon à pouvoir accepter plus d'activité.

Je voudrais argumenter sur le point d'un retour à la situation d'avant le 1^{er} décembre 1998.

Par décision de la DGAC de 1980, étaient autorisés les avions de moins de 25 passagers et 17 tonnes. Nous demandons le retour à cette situation pour plusieurs raisons :

A cause des vols de nuit qui, bien qu'on ne puisse pas en l'état actuel les interdire, se font grâce à cet arrêté des 45 tonnes. Les avions de plus 17 tonnes représentent 16 % des mouvements de nuit qui ont été effectués ces six premiers mois de l'année. D'ailleurs, je rappelle au passage que la commission a le devoir d'entendre les personnes gênées par ces vols de nuit.

Ces vols de nuit sont d'ailleurs largement des vols de fret.

Cette restriction d'usage à 45 tonnes était prévue pour permettre l'exploitation DEBONAIR qui a fermé, cela n'a plus lieu d'être.

Et en plus, on s'est aperçu d'une évolution depuis deux ou trois ans : à l'époque la position du Conseil général à la dernière CCE, par l'intermédiaire de son représentant M. PATERNOTTE, était clairement favorable au développement, cela n'a plus l'air d'être le cas du tout quand on lit le mémoire de M. (?) qui a pris position assez clairement sur un statu quo et un contrôle très draconien de la nuisance.

Sur le point d'interdire les lignes régulières, revenir à la situation d'avant 1986, nous notons qu'il existe depuis quelques années une liaison TGV Paris-Londres qui est efficace et des liaisons aériennes

Roissy-Londres qui fonctionnent, elles ne sont pas saturées autant que je sache.

Est-ce qu'il y a un vrai besoin ? Est-ce que cette nuisance qu'on veut nous imposer correspond à quelque chose d'important ?

Dernièrement, nous justifierons en final les demandes précédentes par le fait que l'aérodrome de Cormeilles est situé dans le parc régional du Vexin français et que la charte énonce dans un de ses articles "le syndicat mixte demande qu'une étude sur les nuisances existantes soit menée et qu'il n'en soit pas créé de nouvelles".

Nous n'avons pas d'état de la nuisance, elle n'a pas été mesurée, et donc on ne devrait rien d'entreprendre avant de savoir ce qu'il en est réellement de cette nuisance. Dernièrement l'Etat a signé une convention d'application de cette charte le 6 novembre 1995, c'est un point important.

M. LE PRESIDENT.- D'autres questions ? ...

Sur la problématique que vous évoquez, Monsieur le conseiller général, je comprends bien le souci vous avez. Mais je crois qu'il y a à la fois l'aspect concertation sur des équipements qui seraient nécessaires et il ne faut pas oublier aussi que, dans les affaires comme celles-là, l'Etat en tant que tel a sa propre préoccupation en terme de passage aux frontières, de contrôle des passagers, en terme de sécurité des bâtiments, même si c'est la commission locale de sécurité qui s'en occupe. Donc nous sommes plusieurs partenaires.

Vous disiez que même si ADP s'engage, est-ce qu'on ne va pas imaginer que etc... c'est une question importante. On ne peut pas imaginer de facto que des compagnies qui profitant de l'espace aérien ouvert amèneraient des centaines de passagers par jour puissent le faire en l'état actuel des choses.

Quand bien même elles le feraient un jour, les cents passagers qui attendraient sous la pluie le contrôle de leur entrée dans le territoire ne reviendraient pas nécessairement le lendemain.

Il faut garder raison dans cette affaire. Ce n'est pas évident d'amener du monde comme ça sur un aéroport et de provoquer une décision favorable.

Un bâtiment d'accueil, une zone de traitement des passagers, cela ne s'improvise pas, la concertation serait indispensable. Même si elle devait ne pas exister, l'Etat dans cette affaire garde sa propre marge d'appréciation des choses et peut, à tout moment, considérer au niveau du ministre qu'il y a un problème de transit de passagers. C'est pour vous dire que quand on dit une extension des capacités de traitement de l'aéroport sera concertée, nous sommes plusieurs : il y a la chambre de commerce et d'industrie, le Conseil général, l'aéroport, ADP qui est le gestionnaire général du dispositif puisque nous sommes dans le dispositif ADP, il y a aussi l'Etat en terme de police et d'accueil des étrangers au territoire national. Je rappelle que, dans le cas particulier, la liaison avec Londres se fait hors espace Schengen et que de ce fait l'Etat a vérifié qu'il avait la capacité de traiter 18 passagers au maximum pour chaque vol.

Si j'avais à gérer deux cents passagers en tant qu'Etat, j'aurais peut-être un avis différent qui en lui même suffirait à empêcher l'ouverture de la ligne.

Même si vous avez un doute sur ADP, ce que je peux comprendre, je dis cela en plaisantant bien entendu, je pense que vous n'en avez aucun à l'égard de l'Etat.

Il y a plusieurs paramètres dans une extension de volume de passagers sur l'aérodrome de Cormeilles.

M. GUIARD (Boissy l'Aillierie).- Je veux préciser que l'intervention de mon collègue Jean PICHÉRY est le reflet exact de ma

propre pensée et de celle de mes collègues membres du collectif des Maires qui représentent 17 communes.

Je vais pas alourdir le débat, je m'en tiens à ce qu'il a dit sans ajouter d'arguments supplémentaires.

M. LE PRESIDENT.- J'entends bien ce que vous dites sur des perspectives de développement. J'essaie d'expliquer que dans l'état actuel du droit applicable, dans le contexte général de la réglementation sur les aéroports, en particulier sur l'aéroport de Pontoise-Cormeilles, la compagnie qui a fait cette proposition en l'état actuel des choses n'a aucun empêchement de faire.

Ce que nous essayons de faire, c'est un accord avec cette compagnie, de prendre toutes les dispositions compte tenu du volume relativement faible en terme de trafic, pour faire en sorte que les nuisances soient réduites au minimum. Je ne peux pas dire qu'il n'y en aura pas, un moteur est toujours un moteur, en sachant qu'il faut relativiser son impact sur l'environnement, que cela ne suppose aucun aménagement particulier de l'aérodrome, qu'il n'y a pas d'extension des capacités d'accueil de l'aérodrome et que ce qui peut se passer à ce niveau-là doit être mis à proportion de ce qui se passe dans d'autres domaines.

L'aviation légère, l'aviation de nuit paraissent beaucoup plus perturbante que l'activité en tant que telle de cette compagnie de transports aériens.

Ce qui ne veut pas dire qu'il faut la passer sous silence, qu'il ne faut pas prendre les précautions. C'est pour cela que j'ai essayé de voir tout le monde dans le rôle qui est le mien et d'essayer de déboucher au niveau de cette compagnie sur ce projet qui devra être accepté par les uns et par les autres, pour l'instant il n'est signé par personne. C'est un projet d'engagement environnemental que je souhaite que l'on regarde, et qu'on ne tire pas un trait d'office sur cette démarche qui se veut protectrice de l'environnement.

Est-ce que je me fais bien comprendre ?

M. GUIARD (Boissy l'Aillierie).- Pour préciser néanmoins que notre position part du principe que notre action se situe dans le contexte de la réduction des nuisances en général. Il est évident que l'ouverture d'une ligne ne se situe pas dans ce contexte-là, même si les précautions sont prises, même si un engagement environnemental est pris, on ne peut pas dire cela se situe dans le cadre de la réduction des nuisances et cela ne va pas dans le sens qui est souhaité par nos populations qui font pression sur nous.

M. LE PRESIDENT.- Je comprends bien qu'un avion qui ne vole pas fait moins de bruit qu'un avion qui vole. Je pense que chacun partage ce point de vue.

J'essaie de trouver avec vous, en vous proposant cette démarche, et ensuite chacun prendra ses responsabilités, une façon de progresser sur ces questions, dès lors que la réglementation générale ne permet pas d'interdire l'activité commerciale. Même une mesure, que j'anticipe peut-être, qui serait prise par le ministre dans ce domaine, il faudrait qu'elle soit fondée sur des critères très précis pour tenir la route au niveau européen.

Une mesure de restriction qui ne serait pas fondée sur des éléments objectifs serait traduite immédiatement en justice par nos partenaires commerciaux au niveau européen dans le cadre du libre marché, comme d'autres décisions l'ont été au niveau local par d'autres.

Je dis simplement que nous avançons dans un domaine où le droit existe comme tout à l'heure sur d'autres questions.

M. GAQUIERE (AOVN).- Comme cela les compagnies plaideraient, comme on le fait, et on gagnerait du temps. Ce serait exactement la même situation que celle dans laquelle on est.

M. LE PRESIDENT.- Vous anticipez sur les différents degrés d'intérêt des procédures juridiques. Le droit c'est le droit, ce ne sont pas des arguties de procédures.

M. LEBRUN (DIRAP).- Il n'est pas impossible que la DIRAP aille voir le ministre dans les jours à venir.

Je crois que la population a manifesté le 15 son refus et ses craintes clairement exprimées de tous développements de l'activité commerciale. On l'a déjà dit depuis deux heures, il y a Roissy, il y a l'aviation légère, qui est un gros morceau et qui est loin d'être réglé. Cessons d'en rajouter !

Nous pensons à la sécurité et aux écoles riveraines, il faut y penser de temps en temps. Nous pensons aussi qu'il existe suffisamment de moyens de se rendre à Londres sans rajouter des fantaisies. Nous savons qu'aucune autorité locale ne pourra empêcher quoique ce soit, nous l'avons bien compris.

Nous avons écouté M. SOUDRY sur FR3 attentivement nous dire qu'il y avait la place pour cinq ou six lignes régulières multipliées par un certain nombre de rotations. Nous savons par ailleurs en consultant le site Internet de cette compagnie qu'elle offre des destinations vers toutes les grandes villes européennes. Amsterdam, Genève, Nice, Francfort, Malaga, Milan etc...

Nos craintes sont justifiées et je suis loin d'être rassuré par ce que nous entendons depuis plusieurs jours, je vous le dis, et loin d'être convaincu.

Ne me proposez pas de signer une charte de plus avec ces gens-là parce que la DIRAP refusera de le faire. La question n'est pas de

signer une charte, la population ne veut pas de cette activité commerciale sur l'aérodrome de Pontoise. La position de la DIRAP est très claire.

M. GAQUIERE (AOVN).- Je tiens à rappeler que nous avons signé une pétition qui a été remise à la préfecture, au Conseil Général et au SAN, dans laquelle il y avait 10.000 personnes qui s'opposaient au maintien de la ligne commerciale régulière. Il faudrait peut-être tenir compte de cette pétition.

On sait très bien qu'une ligne commerciale ne peut pas tenir si on ne fait pas une plate-forme de correspondance parce que sinon ce n'est pas rentable, il faut faire des économies d'échelle. Nécessairement, il va y avoir un développement de cette ligne Pontoise – Londres sur d'autres secteurs européens. On ne peut pas faire autrement.

Tertio, on sait très bien qu'une procédure d'approche sur Cormeilles pose des difficultés parfois lorsqu'on ne peut pas se poser sur la 05, on est obligé de se poser sur la 23 et à ce moment-là on va se poser à vue. Vous avez une procédure qui passe au-dessus d'Osny, au-dessus des habitations, au dessus de Génicourt et qui va amplifier le risque d'accident qui existe aujourd'hui. On ne veut pas que cette procédure soit remise en route.

Monsieur Blin pourrait, je pense, nous en parler. Est-ce que cette procédure a été supprimée ? Parce qu'on avait parlé à une époque d'une approche par le nord sur la 23 et apparemment elle n'existe pas. J'aimerais bien savoir si PLATINUM passera au-dessus des habitations ou si elle pourra approcher par la 23 alors qu'il n'y a pas d'ILS. S'il y a des problèmes de mauvais temps, il faut pouvoir approcher aux instruments.

Par ailleurs, on aimerait bien savoir si cet avion qui est un chapitre 3, peut-être pas groupe 5, a suffisamment d'appareils à bord pour pouvoir faire une approche sans intervention du pilote par mauvais temps.

Voilà, toutes les questions qu'on peut se poser. Autrement dit, la sécurité de cette compagnie est-elle suffisante pour qu'on puisse admettre qu'il y ait de nouveau des appareils comme DEBONAIR qui posait des problèmes et qui, un jour d'ailleurs, avait fait au-dessus de la (?) un virage dangereux qui aurait pu provoquer un accident irréparable s'il y avait eu un trou d'air ou une mauvaise manœuvre de la part du pilote.

On aimerait bien savoir sur les points techniques, si tout est résolu.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce que nous avons des éléments de réponse aux questions qui viennent d'être posées ?

M. MARTINOT (Union des Amis du PNR).- Monsieur le préfet, s'il vous plait...

Je ne partage pas vos propos en ce qui concerne la concertation maximum en tant que membre du mouvement associatif du département du Vexin puisque nous ne pouvons que regretter qu'au forum de l'environnement de l'année 2000, vous ayez fait annoncer une initiative d'information et de concertation avec le mouvement associatif sur les questions d'environnement pour la fin de l'année 2000 et qu'aujourd'hui elle ne s'est toujours pas tenue. Au-delà de cela...

M. LE PRESIDENT.- Sur ce point, mon intention reste la même, ma porte vous est toujours ouverte et à défaut d'y arriver moi-même, j'ai renouvelé cette instruction à mes services de vous accueillir. Ceci dit, si vous souhaitez me rencontrer personnellement, je suis prêt à le faire rapidement. C'est simplement que j'ai eu un emploi du temps chargé. C'est simplement pour vous dire que c'est dans cet esprit-là que j'essaie de travailler mais personne n'est parfait.

M. MARTINOT (Union des Amis du PNR).- Ce n'était pas une rencontre personnelle mais une rencontre d'information plus générale. Il y a eu, malgré tout avec un certain nombre de contacts avec les représentants du mouvement associatif du Vexin, notamment la DIRAP. C'est très positif puisqu'ils expriment d'une certaine manière l'inquiétude, les volontés et les objectifs de la population.

Plusieurs avant moi, élus ou associations, ont fait part de cette inquiétude et je dois rappeler - je vois un élu de Courcelles qui me confirmera cela - que depuis plus d'un quart de siècle la population des environs de Cormeilles est très attentive à tout ce qui peut se développer ou s'initier sur la plate-forme. Nous avons, il y a 25 ans, bagarré dur pour empêcher un développement de cette plate-forme et les années qui précèdent ont montré que cette mobilisation sous d'autres formes, dans d'autres conditions de projet, était toujours là. Parce que cette sensibilité et cette inquiétude perdurent et sont augmentées avec la population concernée. Il ne s'agit plus des quelques communes riveraines aujourd'hui de l'aérodrome mais de larges secteurs de la population du Vexin, de la ville nouvelle et de ses alentours.

Je crois que cette opinion de la population s'est exprimée encore avec force samedi dernier, puisque dans des conditions difficiles de la rentrée, dans les conditions de la situation internationale qui pèsent lourdement sur chacun d'entre nous, une mobilisation de près de 1.500 personnes s'est faite sur la plate-forme de Cormeilles-en-Vexin. Elle se situe à la suite des actions de mobilisation, notamment celle du 7 octobre 1999 qui avait réuni à peu près autant de monde sur l'espace de Cormeilles, et un certain nombre d'autres initiatives, notamment les 10.000 pétitions de gens qui s'opposent à tout développement important du trafic de la plate-forme.

Sans aller loin, puisque d'autres ont abordé les questions, au-delà de ces deux aller et retour par jour prévus par l'ouverture de la ligne PLATINUM, c'est la possibilité d'implanter en Région capitale française un grand centre de développement aéronautique, c'est aussi

le risque d'avoir un développement de la plate-forme et c'est aussi une forme de test pour savoir si on va laisser faire.

On s'est déjà exprimé là-dessus. La population aura sans doute l'occasion de redire qu'elle ne veut pas se faire imposer par une politique de petits pas un développement de la plate-forme.

Je l'ai dit samedi, des projets de développement de la plate-forme, il y en a. Il faut que les responsables là où ils sont, prennent effectivement leurs responsabilités, je ne parle pas seulement d'ADP, mais aussi des partenaires, c'est-à-dire les élus locaux et les élus du Conseil général du Val d'Oise. Le Conseil général ne parle pas encore aujourd'hui d'une façon déterminée et ferme sur cette question. Il faudra clarifier les choses.

Développer une activité sur Cormeilles, c'est le risque d'ouvrir la porte, de mettre la main dans un engrenage comme le disait très bien la DIRAP, c'est aussi le risque de développer et d'accroître l'insécurité au niveau du risque aéronautique sur le département et notamment sur sa partie ouest. Je rappelle que le risque aéronautique, dans un département comme celui du val d'Oise qui contient la plate-forme internationale de Roissy, n'est pas inclus dans le dossier départemental des risques majeurs. Il y aura peut-être des évolutions à avoir avec le développement ou non de la plate-forme.

Et enfin je crois qu'à terme on ne peut pas envisager le développement de la plate-forme sans le connecter à une politique de régulation du trafic aérien dans notre pays et au moins en Europe de l'Ouest et à une réflexion, je m'adresse au représentant de l'Etat puisque c'est une réflexion qui doit être initiée au niveau gouvernemental, sur une adéquation entre les différents modes de transport.

J'espère que sur cette question l'opinion de la population sera entendue et que, pour continuer l'examen des problèmes liés au trafic de l'aérodrome de Cormeilles, nous verrons dans les semaines et mois à venir une concertation qui ne sera pas menée sous le coup des

événements parce qu'une société veut se développer sur le site ou parce que la population exprime avec force son opinion.

M. LE PRESIDENT.- Je pense que vous donnerez acte que vous avez pu vous exprimer aujourd'hui.

Aéroports de Paris...

M. LORRIAUX (ADP - Chef du Sce Environnement).- Merci de me donner la parole, Monsieur le préfet.

Je voudrais simplement rappeler pour ne pas qu'ils soient passés en pertes et profits, je remercie Monsieur le Conseiller général Pichery de nous en avoir donné acte, les engagements d'Aéroports de Paris. Ils ont été précisés oralement par le Président Yves Cousquer lors de la réunion au mois de septembre 2000. Ils ont été confirmés par une note du Directeur général d'Aéroports de Paris par lettre.

Les engagements d'Aéroports de Paris sont clairs et précis, ils sont écrits, et avec votre autorisation, Monsieur le Préfet, ne méritent pas de suspicion légitime ou illégitime. Ils sont affichés.

Premièrement, il n'y a pas de volonté, d'ambition, ni de plan stratégique d'Aéroports de Paris de développer la plate-forme de Cormeilles-en-Vexin.

Tel a été l'engagement écrit et oral pris par Aéroports de Paris.

M. LE PRESIDENT.- Je pense que c'est un point important car, au-delà du procès d'intention - chacun peut douter de tout, suspecter tout le monde, chacun peut croire que tout ce qu'on dit n'a pas de sens - cela fait plusieurs fois qu'ADP dit, écrit, s'engage sur cette question et dit : "*il n'y a pas sur les dix ans à venir...*", je reprends les termes de la lettre d'Yves Cousquer, "*... de projet prévisible, raisonnable sur lequel ADP ait des idées pour développer la plate-forme de Cormeilles*".

M. LEBRUN (DIRAP).- Est-ce qu'ADP a les moyens d'empêcher un Pontoise-Madrid dans trois mois ?

M. LE PRESIDENT.- On essaie d'expliquer que pour développer Madrid etc..., il faudra probablement des équipements au sol. Ces équipements au sol n'existent pas et ne sont pas programmés.

M. LEBRUN (DIRAP).- Nous pensons que la petite aérogare peut accueillir 18 personnes toutes les 30 minutes, sans problème.

M. LORRIAUX (ADP - Chef du Sce Environnement).- Pas nous, Monsieur !

M. LE PRESIDENT.- C'est votre point de vue, ce n'est pas le mien.

M. LORRIAUX (ADP).- Ayant souhaité rappeler les engagements d'Aéroports de Paris précis, oraux et écrits, je voudrais aussi rappeler la situation historique qui nous réunissait.

Nous sommes aujourd'hui au niveau historique le plus bas d'activité de cette plate-forme, le PEB de 1980 – les deux autres tentatives de révision de 1980 n'ayant pas été acceptées par la commission consultative de l'environnement – prévoyait une activité de 320.000 mouvements d'avions. Nous sommes aujourd'hui même pas à la moitié de cette hypothèse de trafic telle qu'elle avait été élaborée en 1980, avec des avions qui n'étaient pas de la qualité des avions d'aujourd'hui.

Nous sommes tenus aussi, nous l'avons dit samedi puisque nous avons eu le plaisir de vous rencontrer sur la plate-forme, par le niveau

d'infrastructure. M. Moreau l'a très bien rappelé, le niveau actuel d'infrastructures ne nous permettrait pas de satisfaire à une demande qui serait au-delà de 5 ou 6 rotations.

D'autre part, nous n'engagerons jamais d'investissement sans qu'ils n'aient reçus le consentement des population riveraines.

A partir de là, pour fonder la confiance qui prélude à cette commission, Monsieur le Préfet, je serais tenté de suggérer que nous installions une station de mesure de bruit pour parler des nuisances sonores qui sont la préoccupation essentielle des des riverains qui viendrait caler la situation ex ante et post ante.

M. PATTO (Courcelles-sur-Viosnes).- Il ne faut pas se cacher la face, on sait très bien que les écrits peuvent évoluer. On a bien vu que de 17 tonnes, on est passé à 45 tonnes, que par ailleurs les lignes régulières auparavant interdites ont été autorisées après. Il y a une certaine évolution, comme le disait Monsieur le Préfet tout à l'heure, logique quelquefois mais il ne faut pas arrêter non plus à un texte ou une lettre qui dit "un jour ce sera de cette façon".

M. LE PRESIDENT.- Il n'y a pas qu'ADP qui est dans la question. A propos de l'avenir de la plate-forme, ce que nous disons clairement aujourd'hui, c'est qu'il n'y a pas de projet, il n'y a pas de réalisation au sol, d'extension physique des capacités de l'aérodrome. Elles n'ont pas bougé, il y a eu des projets divers et variés, il n'y a pas de projet actuel dans les cartons, dans les esprits, de constructions nouvelles ouverts sur la plate-forme et s'il devait y en avoir, parce que l'avenir n'appartient à personne, cela passerait par un accord préalable des gestionnaires de cet équipement, c'est-à-dire notamment le Conseil général, la Chambre de commerce, ADP et l'Etat.

Nous en sommes là en terme d'avenir. Je vous entends bien, Monsieur le maire, mais nous essayons aussi raisonnablement et aussi

logiquement que possible de traiter cette question au niveau qui est le nôtre.

Les engagements qui sont dits aujourd'hui figureront au procès-verbal et ce sont aussi les engagements que je tiens. Tout à l'heure, on faisait observer que le préfet actuel n'était pas ouvert à la concertation. Je ferai observer que les précédentes commissions locales de l'environnement étaient tenues par le sous-préfet de Pontoise. Ce n'est pas péjoratif pour le sous-préfet, mais voyez-y peut-être un signe d'intérêt du préfet lui-même pour participer à vos réunions. Je dis cela pour mémoire.

C'est un sujet important, je n'ai pas dit que la concertation que j'avais menée amenait à clore le débat, je l'ai commencé il y a quatre mois avec tous les partenaires ici présents et d'autres qui ne sont pas là. J'ai essayé de traiter ce dossier aussi sérieusement que possible avec les uns et avec les autres. Je continuerai à le faire.

Sur l'avenir, les choses que nous disons me paraissent claires et sans suspicion parce qu'il n'y a pas matière à suspicion. Aéroports de Paris, pas plus que moi-même, nous ne sommes actionnaires des sociétés en question.

Qu'on ne fasse pas de critique là-dessus, nous n'avons pas d'intérêt particulier.

Le cas concret que nous avons là maintenant, c'est PLATINUM, qui fait un aller retour le matin et un aller retour le soir dans des plages qui ne touchent pas les week-ends avec des appareils de faibles dimensions qui sont des avions dans les catégories qui sont autorisées sur tous les aéroports de France et de Navarre.

Savoir s'il faut supprimer la navigation aérienne, c'est un autre débat, nous ne sommes pas ici au parlement. Cette compagnie en terme de droit a la capacité d'atterrir, ce sont nos engagements internationaux qui sont derrière cette démarche-là. Nous sommes pour la liberté du commerce et de l'industrie mais surveillée, ce que je vous propose de faire ensemble c'est de surveiller cette activité considérée

comme une activité libre dans le cadre des textes fondateurs de la communauté européenne. C'est la réalité des choses.

La proposition que je vous fais, c'est de dire : cette liberté s'exerce, il n'y a pas de motif de l'empêcher, au sens juridique. A la minute où je parle, nous n'avons pas la possibilité de l'empêcher. Je vous propose de la contrôler.

Voilà sur le deuxième point, la démarche que j'essaie d'expliquer.

Monsieur...

M. HENIN (Les Amis du Vexin Français).- Je pense, Monsieur le Préfet, que pour apporter quelque crédibilité aux intervenants et au demandeur, il s'agit un peu d'un examen de passage, nous n'avons pas connaissance des antécédents de cette compagnie. Autrement dit, pouvait-elle s'installer au Bourget et pourquoi Aéroports de Paris n'a pas poussé dans cette direction puisque c'est plus proche de Paris ?

Deuxièmement, est-ce que cette compagnie a des projets ? Je n'avais pas accès à Internet pour vérifier d'où elle vient, quels sont les capitaux qui sont derrière. On a entendu parler au moment de DEBONAIR de l'arrivée de compagnies européennes internationales qui auraient repris le passif. Ces antécédents sont à connaître pour éventuellement nous rassurer.

M. LE PRESIDENT.- Il n'y a pas de mystère. Est-ce qu'on a les réponses tout de suite ?

M. LORRIAUX (ADP - Chef du Sce Environnement).- Pourquoi Aéroports de Paris n'a pas pu pousser PLATINUM vers le Bourget ? Parce qu'il n'y a pas d'exploitation commerciale sur la plate-forme du Bourget. Nous sommes sur une aviation d'affaires mais pas une plate-forme servant des lignes régulières. Il n'y a pas de lignes régulières, ni de passagers venant d'un pays ou d'autres pays, il n'y a pas de lignes

commerciales régulières sur la plate-forme du Bourget. La plate-forme du Bourget, je le redis sous le contrôle de son chef de service, est une plate-forme d'aviation d'affaires et non pas commerciale.

M. HENIN (Les Amis du Vexin Français .- J'ai perdu un président dans un accident au Bourget, le président de la compagnie St-Louis. Eclairiez-moi sur vos propos, je ne comprends plus très bien !

M. LORRIAUX (ADP).- C'est de l'aviation d'affaires, ce n'est pas de l'aviation de lignes régulières.

M. LE PRESIDENT.- Les compagnies du Bourget sont des compagnies que je connais bien pour d'autres raisons. Ce sont des compagnies d'aviation privée qui louent leurs avions à des sociétés, ce n'est pas le cas de PLATINUM.

M. GAQUIERE (AOVN).- Monsieur le Préfet, j'entends bien votre argument sur la liberté du commerce et de l'industrie. Je sais également que l'article 85 du traité de Rome n'empêche pas non plus les restrictions. Cela veut dire qu'aujourd'hui, si on demande une restriction sur l'ouverture d'une ligne commerciale, autrement dit si on empêche l'ouverture d'une ligne commerciale, ce n'est pas une disposition contraire à l'article 85.

M. LE PRESIDENT.- Il faut le justifier. Nous ne sommes pas à l'époque du libre arbitre.

M. GAQUIERE (AOVN).- J'entends bien. C'est pour cela que je vais demander une résolution de cette commission sur l'ouverture de la ligne, c'est le point le plus important : est-ce qu'on peut autoriser une

aviation d'affaires, c'est-à-dire un vol irrégulier en fonction des besoins ou est-ce qu'on doit autoriser une ligne régulière qui peut circuler à vide comme on l'a vu avec la ligne précédente. Si on ouvre une ligne commerciale aujourd'hui qui est déficitaire, on va arriver à des problèmes. Vous savez que les pilotes ne volent pas toujours dans de bonnes conditions etc...Vous le savez bien.

Il ne faut pas mettre le doigt dans l'engrenage.

En ce qui me concerne, je souhaiterais demander une résolution de cette commission qui sera peut-être acceptée par le Ministre parce qu'on va trouver des arguments : le problème de sécurité, d'accueil etc. La population est fermement opposée à ce que ce qu'on ouvre une ligne commerciale.

Je demande donc une résolution de cette commission.

M. LE PRESIDENT.- Je voudrais vous préciser un point de droit. Actuellement nous n'avons pas à autoriser ou à refuser une liaison commerciale, la CCE n'a pas vocation à statuer sur une autorisation qui n'a pas à être donnée.

M. GAQUIERE (AOVN).- Elle donne un avis.

M. LE PRESIDENT.- Il n'y a pas d'autorisation, on ne peut pas donner un avis sur un acte qui n'existe pas.

M. GAQUIERE (AOVN).- J'entends bien mais on peut donner un avis.

M. LE PRESIDENT.- Vous pouvez dire il faut supprimer l'aviation commerciale ou d'affaires...

M. GAQUIERE (AOVN).- Ce n'est pas ce que j'ai dit !

M. LE PRESIDENT.- ... mais sur l'ouverture d'une liaison commerciale régulière comme celle dont nous parlons sur un aérodrome ouvert à la circulation aérienne dans le cadre de la réglementation de cet aéroport, je répète...

M. GAQUIERE (AOVN).- Dont l'exploitant est une compagnie anglaise. Les anglais ont déjà démontré qu'ils ne respectaient pas les procédures... (*mouvements divers*)

DEBONAIR ne respectait pas les procédures !

M. LE PRESIDENT.- Nous parlons de PLATINUM, nous parlons d'aujourd'hui.

M. GAQUIERE (AOVN).- D'accord, il ne faut pas faire d'amalgame, mais on peut prendre des précautions.

M. LE PRESIDENT.- Sur DEBONAIR, la concertation qu'on a évoquée tout à l'heure a été menée comme celle que nous menons aujourd'hui.

M. GAQUIERE (AOVN).- DEBONAIR était déjà en faillite lorsque l'autorisation de la ligne a été donnée. Par conséquent, on ne peut pas savoir, nous aujourd'hui, si ...

M. LE PRESIDENT.- Je crois qu'on ne se comprend pas bien sur les mots.

C'est peut-être choquant pour vous, cela heurte peut-être votre bon sens, peut-être que vous n'admettez pas en tant que citoyen cette situation, mais encore une fois je ne suis pas en train de vous dire ce qu'il faut penser, j'essaie dans le rôle qui est le mien de vous expliquer et de vous donner l'information. Encore une fois, je ne tiens pas à convaincre qui que ce soit ici.

M. GAQUIERE (AOVN).- Mais on peut donner un avis !

M. LE PRESIDENT.- On ne peut pas donner un avis sur un acte qui n'existe pas. Comment voulez-vous en droit donner un avis sur un acte qui n'existe pas ?

M. GAQUIERE (AOVN).- On peut donner notre avis sur l'opportunité de l'ouverture de la ligne.

M. LE PRESIDENT.- C'est toujours difficile de parler de droit quand on touche à des choses passionnelles, ce que je comprends parfaitement. Les nuisances aériennes font réagir les uns et les autres et chacun réagit à ces nuisances mais j'essaie de vous expliquer, dans le rôle qui est le mien, l'état du droit.

M. GAQUIERE (AOVN).- J'aimerais bien qu'on m'explique comment la population va accepter l'ouverture de cette ligne alors que les politiques eux-mêmes s'étaient engagés à ce qu'il n'y ait pas d'ouverture comme on l'avait vu à l'occasion de DEBONAIR. Si vous réitérez l'ouverture de cette ligne, je suspecte pour les prochaines élections un revirement.

M. LE PRESIDENT.- Je suis pas soumis à élection, d'autres le sont peut-être, j'essaie simplement à l'échelle qui est la mienne de vous expliquer le droit. Chaque citoyen, ici, comme en dehors de cette enceinte, se déterminera en liberté de conscience et là-dessus, je fais entièrement confiance à mes concitoyens depuis longtemps.

M. GAQUIERE (AOVN).- Mais vous représentez l'Etat.

M. LE PRESIDENT.- Oui, et l'Etat a vocation à rappeler le droit, à appliquer le droit...

M. GAQUIERE (AOVN).- Et vous représentez l'intérêt général.

M. LE PRESIDENT.- Bien sûr, et de faire valoir l'intérêt général. Sur l'affaire PLATINUM, l'intérêt général que j'essaie de défendre avec vous...

M. GAQUIERE (AOVN).- Aujourd'hui, l'intérêt général c'est celui d'ADP.

M. LE PRESIDENT.- Non, Monsieur, l'Etat et ADP, ce n'est pas la même chose. Ce que nous essayons de trouver et je souhaite le faire avec vous à travers tous ces échanges, maintenant et dans le futur - j'ai ouvert suffisamment de portes pour que chacun le mesure dans l'acquis de cet échange, je suis tout à fait prêt à discuter de toutes ces questions en permanence avec les uns et les autres – c'est un point d'équilibre qui soit acceptable par une majorité au moins de nos concitoyens dans le cadre des lois applicables.

Si demain la loi est différente, je tiendrai le même discours pour appliquer d'autres lois. Si demain la loi dit : la circulation commerciale

sur les aérodromes français est interdite de manière générale, je viendrai ici je défendrai ce point de vue devant la chambre de commerce et d'industrie du Val d'Oise.

J'essaie de vous expliquer l'état de droit et de vous dire que sur la ligne PLATINUM en tant que telle, je ne vous demande pas d'être d'accord, je vous explique la situation : nous n'avons pas à autoriser ou à interdire. C'est l'application des dispositions d'un traité international, c'est l'application d'une réglementation nationale, prise pas les autorités légitimes de notre pays et donc j'essaie de vous expliquer que je ne peux pas empêcher cette ligne commerciale. Nous ne pouvons pas prendre un voeu disant : on va empêcher, cela n'a pas de sens juridique.

J'essaie de vous proposer une façon de faire qui permette de limiter au maximum les risque de nuisance de cette compagnie.

Voilà modestement la démarche que je vous propose.

M. LORRIAUX (ADP - Chef du Sce Environnement).- Si vous m'autorisez, Monsieur le préfet, on ne peut pas laisser accroire l'idée que la société DEBONAIR était juridiquement en faillite au moment où elle a eu son autorisation. Si elle avait été juridiquement en faillite...

M. GAQUIERE (AOVN).- Si vous aviez vérifié les comptes, vous pouviez vous rendre compte que l'exploitation n'était pas possible.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur, nous ne sommes pas dans cette situation là. Nous n'avons pas vocation à vérifier a priori la capacité de chacun à se livrer au libre exercice d'une activité commerciale ou industrielle. Cela se juge pendant ou après mais pas avant.

M. GAQUIERE (AOVN).- On a des établissements classés qui sont soumis à des réglementations et des contrôles. Les avionneurs ne sont pas soumis au même contrôle.

M. LE PRESIDENT.- Nous vérifions que les avions sont en état de voler, que la compagnie est régulièrement immatriculée, nous faisons un certain nombre de vérifications juridiques, mais nous ne portons pas de jugement a priori sur la capacité d'une société à mener une activité économique. Ou alors on change peut-être de régime ou de système politique.

Sur la proposition d'Aéroports de Paris de mesurer concrètement le niveau de bruit, cela ne me paraît pas inintéressant dès lors qu'on essaie de traiter le problème de cette société de manière aussi rationnelle que possible.

Monsieur ?

M. Frédéric ZUBER.- Cela fait plusieurs fois que j'entends ADP parler des niveaux de bruit, c'est un sujet qui hérisse la population depuis des années. ADP, la DGAC et les responsables aéronautiques en général, arrivent depuis quelques années, en utilisant les chiffres d'exposition au bruit, des chiffres en décibels par 24 heures, à nous expliquer que le bruit stagne, voire diminue dans certains cas.

La population que je représente dans les villages du Vexin a observé depuis deux ans et surtout depuis un an une dégradation de la situation environnementale par les avions de Roissy en particulier et de Cormeilles entre autres. La sensibilité de cette population est exacerbée par ce qu'elle ressent comme une manipulation non pas des chiffres, mais de systèmes statistiques et de modes de calcul qui servent seulement à dire : "la situation s'améliore".

Permettez-moi de vous dire que la population qui est sous les avions dit : "la situation s'est dégradée". Donc on nous trompe. Cela

peut viser l'Etat, ADP ou la DGAC qui ont l'habitude de créer des commissions et des modes de calcul qui cherchent à endormir la population. Mais cela ne trompe personne.

M. LE PRESIDENT.- En ce qui concerne les vols de nuit, j'essaie de travailler plutôt pour permettre à chacun de dormir.

Monsieur... ?

M. GIROUD (PNR).- Le parc du Vexin est régi par une charte qui apporte un éclairage à la question que nous abordons.

Cette charte demande qu'il y ait représentant à cette commission et mandate le représentant notamment pour faire-valoir la défense des intérêts des riverains. Le parc se rallie évidemment à la position présentée pas le collectif.

La charte dit aussi une chose, qui rejoint la proposition d'ADP, qui est que le parc demande qu'une étude sur les nuisances existantes soit menée. C'est un point de passage obligé de relance de la discussion que d'avoir un audit sur ces nuisances qui soit réalisé de manière indépendante, qui ne puisse pas être contesté et qui nous permette ensuite de suivre de manière globale l'évolution des nuisances intégrant ce dont on a parlé au point 2 et ce dont on parle au point 3, et de s'engager, une fois ces nuisances mesurées, dans une démarche d'amélioration progressive et très contrôlée de l'évolution de ces nuisances.

Le parc n'a pas pris jusque là une position définitive sur cette question. Je vais rapporter ces débats dans la réunion du comité qui se tient dans huit jours.

Et j'évoque aussi une autre question, c'est que la charte du parc a cette caractéristique essentielle d'être faite pour dix ans et que nous entrons cette année dans la phase de révision de cette charte.

L'aéroport de Cormeilles faisait l'objet d'un petit développement dans la charte qui nous régit actuellement, il va falloir engager un chantier pour que la nouvelle charte du parc soit plus précise que ne l'était la précédente et qu'elle apporte des réponses aux questions dont on parle ce matin et qu'elle lève les ambiguïtés sur les perspectives de développement puisque c'est ce point là qui est la source de l'inquiétude de chacun des élus comme des riverains.

Vous posiez une question précise sur la proposition d'ADP. Le parc ne peut que s'y associer en soulignant que ce n'est pas nécessairement à ADP de réaliser cette mesure de bruit.

M. LE PRESIDENT.- Sur cette question du bruit, les deux propositions que nous pouvons faire sont : d'une part celle d'ADP sur ce qui se passe au niveau de la ligne elle-même ;

La deuxième proposition pose la problématique des niveaux sonores. Il évident que personne n'a envie de tromper quiconque, entre le vécu et la réalité parfois il y a des nuances. Il y a une telle liberté de propos et d'échanges d'information d'ailleurs que même si c'était le cas, cela n'irait pas très loin.

Je souhaite, si on partage aussi ce sentiment, qu'une étude de gêne sonore soit engagée par le gestionnaire de la plate-forme, ADP, sur l'ensemble de la problématique sonore afin d'analyser ce qui se passe exactement et qu'on le sache.

Je ne fais de procès d'intention à quiconque, que ce soit ceux qui entendent ou ceux qui font le bruit, il faut clarifier les choses. Le Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles date de 1980, cela fait quand même 21 ans. Je pense qu'il faut que nous lancions cette étude pour voir si en conséquence il ne faut pas réviser le Plan d'Exposition au Bruit de la plate-forme de Cormeilles. C'est très concret et cela ne demande pas des années pour être fait, c'est une démarche qu'on pratique ailleurs. Je souhaite, cela relève de l'Etat, mais si la commission soutient la démarche ce serait encore mieux, je

souhaiterais que cette étude de gêne sonore soit engagée rapidement par le gestionnaire de la plate-forme.

Ce sont deux propositions très concrètes sur le sujet.

Je ne dis pas cela pour faire changer quiconque d'idée sur les problèmes que nous évoquons. Ce n'est pas cela mon objectif et je ne convaincras pas Monsieur de changer d'opinion compte tenu de ce qu'il a déjà dit.

Ce sont des démarches très concrètes en termes d'expérimentation pour préciser ce dont nous tous parlons.

C'est plus important que d'autres questions.

M. MARTINOT (Union des Amis du PNR).- Pour rebondir sur ce que vous venez de dire, Monsieur le Préfet, et préciser les propos, dans cette action à mener contre les nuisances existantes, je tiens à préciser ce que dit la charte du PNR : le syndicat mixte demande qu'une étude sur les nuisances existantes soit menée pour les limiter, ce n'est pas une étude académique, qu'il n'en soit pas créé de nouvelles, et que l'aérodrome ne connaisse pas d'extension sur le territoire du parc.

Si je prends la peine de souligner ce paragraphe de la charte du PNR, c'est pour bien montrer la responsabilité importante des élus locaux.

J'ai aussi le compte rendu de la réunion du 12 septembre, ADP est très clair et a fait un historique des démarches qui émanaient de certains élus du Conseil général pour éventuellement partir allégrement vers un développement de la plate-forme.

Pour moi, ADP n'est pas tout noir, si je puis dire.

M. LORRIAUX (ADP - Chef du Sce Environnement).- Merci, Monsieur MARTINOT !

M. PICHERY (Conseil général).- Quelques remarques, pour rappeler le côté sportif de l'appréciation du Plan d'Exposition au Bruit.

Il faudra bien voir quel tour de piste on adopte compte tenu de ce que l'on a dit tout à l'heure. Au niveau des tours de piste, avec le travail fait par la DIRAP, les choses se sont plutôt améliorées, il faut le dire, mais la difficulté d'apprécier le bruit c'est quand il ne se produit pas là où il devrait se produire. On finit par ne plus savoir où mettre les appareils de mesure. Je tenais à le dire parce qu'à l'époque c'est ce qui avait amené des communes à ne pas signer parce que le bruit ne se passait pas là où il aurait dû se produire.

M. LE PRESIDENT.- Que nous ayons des progrès à faire, j'en suis tout à fait convaincu. Nous allons essayer de faire mieux, mais les propositions que je fais à la commission me paraissent très claires.

C'est la Charte que nous allons suivre, je ne vais pas revenir sur les deux heures d'échanges qui ont précédées ceux-ci, nous avons créé un comité de suivi qu'on inclura dans la commission permanente un peu plus large qui pourra se réunir sans qu'on ait l'obligation de manipuler tantôt l'une ou l'autre.

Cette volonté de suivre un certain nombre de problèmes s'applique aussi à la ligne commerciale avec cette idée de faire une charte de suivi sur la façon dont les pilotes piloteront leurs appareils. C'est un vrai sujet, vous le savez très bien. J'habite Pontoise, il y a manière et manière d'approcher Roissy, il y a manière et manière d'utiliser les gaz de façon plus ou moins intempestive, il y a manière et manière de tenir les couloirs d'approche. Si on prend le plancher ou le sommet, ce n'est pas la même chose.

Ce sont des sujets sur lesquels, avec le souci de la sécurité aérienne parce qu'il y a aussi des gens dans les avions, on ne peut pas les oublier, on peut travailler positivement et utilement sans considérer que la circulation aérienne doit être rayée d'un trait de l'activité économique.

Je souhaite qu'il y ait des mesures sonores au sol avec les observations que vient de faire M. PICHERY. Comme nous sommes, semble-t-il, innovateurs en matière de charte de pilotage sur ce type d'aérodrome, nous pouvons peut-être de faire des choses meilleures en matière de nuisance sonore et de mesure de la compagnie elle-même, avec un suivi auquel participera le sous-préfet, et je serai là aussi.

Je souhaite que nous mettions en activité tout de suite une étude de gêne sonore pour vérifier ce qui se passe exactement sur l'ensemble du fonctionnement de la plate-forme, ce qui rejoint les orientations générales qui ont été rappelées au niveau du parc.

Ce sont des propositions très concrètes sur lesquelles on pourra juger l'activité de PLATINUM et de la plate-forme existante.

Pour l'avenir, en tant qu'autorité d'Etat, dans le cadre qui est le mien, il n'y a pas de projet d'extension des capacités de l'aérodrome, ainsi que l'a rappelé ADP par écrit et par oral, signé et diffusé à tout le monde. Même si ce risque existait, il n'y a pas qu'ADP qui est concerné, c'est une affaire à concerter avec le Conseil général et avec l'Etat, sans parler d'autres partenaires éventuels.

Ai-je été clair là-dessus ?

Le représentant de Génicourt.- Monsieur le préfet, je vous remercie de vos propos concernant le Plan d'Exposition au Bruit, c'est un sujet que je voulais justement évoquer.

Aujourd'hui, je ne vois pas comment la ligne PLATINUM pourrait utiliser la plate-forme puisque le Plan d'Exposition au Bruit est celui du 25 avril 1980. Vous l'avez dit vous-même, Monsieur Moreau, qu'il ne devait pas y avoir de ligne régulière. Comment s'inscrirait cette ligne PLATINUM dans le cadre de ce PEB de 1980 ?

Effectivement, Monsieur le préfet, je suis tout à fait d'accord avec vous, cela exige une révision du PEB. Il faut une enquête publique et dans ce cadre, je demanderai à l'assemblée de reconsidérer de

manière très spécifique la position géographique de Génicourt. Je sais qu'ADP est sensible à la sécurité de ce village.

Nous avons un problème spécifique, il faudra dans le cadre de ce nouveau Plan d'Exposition au Bruit étudier la situation vraiment de très près de Génicourt.

M. LE PRESIDENT.- Nous avons le souci de toutes les communes et de tous les habitants de ce département, vous en avez la responsabilité en tant qu'élu, l'Etat aussi a cette responsabilité.

M. GAQUIERE (AOVN).- Je souhaitais pour compléter votre proposition d'adjoindre la proposition des associations, c'est-à-dire de limiter l'utilisation de la plate-forme et d'abaisser la réglementation à 17 tonnes 25 passagers.

Par ailleurs, je souhaiterais qu'on étudie la possibilité d'éviter la procédure d'approche par la 23 en ayant la possibilité d'atterrir directement par le Nord sur cette 23 lorsque l'ILS n'est pas utilisable. On en avait déjà parlé avec M. BLIN. La DGAC apparemment avait l'air d'accord pour mettre en place cette procédure, or elle n'existe pas. Les avions survolent les communes aussi bien de Génicourt qu'Osny. On aimerait bien que soit supprimée cette procédure.

A ce titre, il faudrait qu'on prenne une résolution.

M. LE PRESIDENT.- Sur la question des tonnages, il y a une instance ouverte devant le tribunal administratif. C'est la justice administrative qui nous dira quel est le droit dans ce domaine. Pour la clarté des choses là-aussi, le recours a été fait il y a déjà un moment, les décisions sont sûrement imminentes, nous avons désormais un tribunal administratif à Cergy Pontoise qui a comme mérite d'accélérer les procédures et les jugements. A mon avis, sur cette affaire-là qui est pendante devant le tribunal administratif, le tribunal tranchera. Je crois

que la sagesse et le bon sens, c'est de pas embrouiller toutes les questions : il y a une instance, il me paraîtrait plus clair de ne pas interférer avec les procédures judiciaires.

M. GAQUIERE (AOVN).- Le juge peut se dessaisir si la commission...

M. LE PRESIDENT.- Le juge est autonome dans ce domaine, il ne fera que s'il jugera bon de faire.

M. LORRIAUX (ADP - Chef du Sce Environnement).- Je voudrais simplement rappeler que nous étions sur le point de l'ordre du jour de la liaison PLATINUM, et que cette ligne ne porte que sur un avion de 7 tonnes donc nous serons largement à l'intérieur des dispositions.

M. GAQUIERE (AOVN).- Qui peut le plus peut le moins, bien sûr.

M. LORRIAUX (ADP - Chef du Sce Environnement).- Si le Président en convient, je voudrais simplement rappeler ce dont nous parlions, c'est-à-dire l'exploitation de deux vols par jour d'un avion de 7 tonnes emportant moins de 19 passagers, ceci pour remettre les choses dans leur situation réelle

M. BUTEUX (DIRAP).- Pour revenir dans le cadre du droit, cela fait plusieurs fois que des propositions sont faites par vous mêmes, Monsieur le préfet, et personne ne décide. Je pense que c'est dommage parce que nous avons tous une responsabilité, nous représentons tous des élus ou des adhérents.

Je voudrais repréciser que nous voudrions qu'une résolution soit votée par la CCE parce que je pense que cela ne pose pas de problème de voter. La résolution que nous proposons serait la suivante :

"La CCE mandate Monsieur le Préfet pour demander au Ministre des Transports de prendre un arrêté portant restriction à l'usage de l'aérodrome Pontoise-Cormeilles, de façon à limiter à 17 tonnes et 25 sièges les avions, d'interdire les lignes commerciales régulières puisque c'était le cas avant, et de limiter les dérogations de vols de nuit aux urgences sanitaires".

Rien ne s'oppose à ce que les membres de la CCE donnent leur avis et votent sur ce sujet qui consiste à vous mandater auprès de Monsieur le Ministre pour ce faire.

Je demanderai à ce que qu'il y ait un vote.

M. LE PRESIDENT.- Aéroports de Paris sur cette question...

M. LORRIAUX (ADP - Chef du Sce Environnement).- Je souhaite à tout le moins qu'une analyse juridique soit faite de la loi de 1985 portant sur les pouvoirs des CCE. Il me semble que nous sortons complètement du cadre normal de la CCE et, pour la part d'ADP, je souhaite qu'une analyse juridique approfondie soit faite.

M. BUTEUX (DIRAP).- La CCE délibère. Elle doit prendre les avis de ses membres. Nous pouvons tout à fait délibérer sur la résolution que j'ai proposée. On ne peut effectivement pas interdire une ligne, ni quoique ce soit, mais on peut délibérer et voter sur la résolution que j'ai proposée.

M. LORRIAUX (ADP - Chef du Sce Environnement).- On peut pas délibérer sur une résolution qui serait contraire au droit public français.

M. GAQUIERE (AOVN).- Non ! Vous inventez le droit.

M. LORRIAUX (ADP - Chef du Sce Environnement).- Je donne mon avis à la demande de Monsieur le Préfet, je ne refais pas le droit. On a sollicité mon avis, j'ai demandé une étude juridique.

M. LE PRESIDENT.- Sur cette question, qu'on se comprenne bien, nous sommes réunis en commission locale de l'environnement. Nous pouvons nous réunir à nouveau dans deux jours ou dans trois jours, tout ne se décide pas aujourd'hui pour l'éternité. Je n'ai pas dit qu'on le ferait mais ne raisonnons pas comme si aujourd'hui tout devait se débattre, s'arrêter, se formaliser comme cela à chaud sur des questions.

Je vous ai répété tout au long de cette réunion qui est relativement complète, me semble-t-il, que je souhaitais un dialogue continu là-dessus. Sur une question comme celle-ci, je souhaite que nous prenions le temps de la réflexion.

Je m'engage à réunir la commission locale de l'environnement dès que ce sera nécessaire là-dessus, je souhaite analyser les propositions que vous avez faites parce que nous sommes dans un Etat de droit, cela ne servirait à rien de prendre des propositions qui n'auraient pas de sens.

Je peux pas non plus mettre au vote une proposition interdisant les vols de nuit, en me chargeant de le faire, je ne suis pas l'exécutif au sens juridique de la commission locale de l'environnement. Il y a donc une série de questions qui se posent.

J'entends bien les positions des uns et des autres, je répète qu'elles peuvent se prendre aussi en dehors de la commission locale de l'environnement, c'est tout à fait naturel, il n'y a pas qu'ici que chacun s'exprime. Ce n'est pas parce que son point de vue n'est pas retenu ici qu'il est interdit de le manifester ailleurs. D'ailleurs des manifestations sur le terrain que vous évoquiez se sont déroulées avec mon accord puisque la DIRAP m'en avait informé, compte tenu des circonstances un peu exceptionnelles dans lesquelles nous sommes.

Je le répète, il ne faut pas vivre ces réunions comme le moment où tout se décide, tout se tranche une fois pour toutes, à chaud, et par inadvertance.

Les questions que vous évoquez, nous allons les regarder. Nous nous retrouverons pour en débattre, soit de manière générale, soit de manière particulière.

Je souhaiterais sur le cas concret qui est celui de la ligne PLATINUM savoir s'il y a une objection de votre part aux trois mesures que j'ai proposées, non pas pour que vous les adoptiez, ce n'est pas parce que vous accepteriez ces mesures que vous perdriez votre liberté de jugement sur la ligne en question.

Je vous propose trois choses : la charte de fonctionnement de PLATINUM, le contrôle au sol de PLATINUM en termes sonores - c'est de la compétence de la commission locale, c'est sur les questions de bruit, ce n'est pas sur la réglementation de la navigation aérienne qui est de la compétence du Ministre - et troisièmement la mise en application d'une étude de gêne sonore sur l'ensemble du dispositif.

Je vous propose de mener ces trois opérations dans des délais minimum, il ne s'agit pas de les reporter aux calendes grecques.

Je voudrais savoir s'il y a des objections à cette démarche, ce qui ne donne pas la réponse au reste, il ne s'agit pas de convaincre ou de vaincre mais de donner des avis sur un certain nombre de dispositifs que nous essayons de mettre en place en l'état actuel du droit.

M. GAQUIERE (AOVN).- On peut quand même préciser que notre avis tacite n'a pas été donné à l'occasion de cette décision. Il faut que ce soit marqué dans le compte rendu.

M. LE PRESIDENT.- Ce sera marqué, ce n'est pas un accord donné à PLATINUM. Je le dis clairement.

C'est une démarche plus générale qui est, comme nous l'avons fait sur l'aviation légère, comme je vais essayer de le faire sur les vols de nuit, en tant qu'autorité de l'Etat.

Je vais le faire sur les vols de nuit parce que vous avez évoqué le problème du bruit provoqué par ces vols de nuit. Sur la ligne commerciale PLATINUM, je vais m'employer à faire ce que je viens de proposer, mais si la commission dans ses compétences en matière de bruit, parce que c'est cela le texte fondateur, donne son analyse sur les problèmes de bruit, cela me conforte et je pense que cela va dans le sens que souhaitent nos concitoyens.

M. MILLET.- Permettez-moi, Monsieur le Préfet, d'intervenir sur la charte proposée "Projet d'engagement environnemental Compagnie Platinum". Je suis un peu étonné du point 2 et 3 :

Point 2 : *"si la compagnie envisage pour des raisons commerciales ou techniques d'aménager son programme de vols et ses horaires..."* Qu'est-ce qui se passe à ce moment là ?

Au point 3, c'est exactement la même chose : *"Si la Cie envisage pour des raisons commerciales ou techniques d'exploiter un type d'aéronef différent du Jetstream 31..."*, il est dit simplement : *"la Cie s'engage à en informer Aéroports de Paris"*. Qu'est-ce que cela veut dire ? Jusqu'où la compagnie peut-elle aller ?

M. LE PRESIDENT.- J'ai bien dit que c'était un projet. C'est un document qui a été remis en séance, il n'a pas vocation à être signé à

la sortie. C'est un document à lire pour nous faire des observations. Je n'ai pas dit que c'était le texte qui tombait. Nous avons essayé de construire un document qui n'existe pas ailleurs avec nos propres lumières. La formulation peut être modifiée. Si vous avez des propositions de modifications immédiates ou à terme rapproché à ce texte, je suis prêt à les analyser avec vous.

Ce qu'on a voulu dire, c'est que sur les bases horaires qui étaient les siennes, PLATINUM ne pouvait pas les modifier sans en informer préalablement Aéroports de Paris pour recueillir son avis au plan environnemental. C'était pour ouvrir tout de suite une discussion. Certaines modifications d'horaires peuvent être neutres. Si c'est, par exemple, 8 h 30 au lieu de 8 h. Par contre, si cela touchait à la nuit ou au week-end, alors là on changerait complètement de problématique. La réaction que nous avons eue tout à l'heure sur les vols de nuit, les horaires éventuels etc..., pourrait exister aujourd'hui vis-à-vis de PLATINUM. Sur des questions de cette nature, nous pourrions, à mon niveau, saisir éventuellement le ministre pour dire : "voilà, c'est une modification qui ne va pas".

M. CREMER.- Il me semble un peu dommage que cette commission se sépare sans avoir acté formellement qu'apparemment une grande partie de ses membres sont opposés à l'ouverture de cette ligne. Il me semble que d'un point de vue juridique, puisqu'il faut rester dans le cadre du droit, rien ne s'oppose à ce qu'on demande au ministre de faire ce qui est de sa compétence, cela n'a rien d'illégal, à savoir prendre un arrêté pour revenir à la situation d'avant 1986. Cela aurait le mérite d'acter de façon claire la position d'une majorité des membres de cette commission et puis aussi de la population.

M. LE PRESIDENT.- Ce que vous pouvez nous demander, c'est une grande vigilance sur cette question. Vous pouvez demander au ministre des Transports d'être très attentif à tout cela, vous pouvez

demander à être reçus et entendus mais vous ne pouvez pas lui demander de changer la réglementation européenne.

M. CREMER.- Il ne s'agit pas de changer la réglementation européenne...

M. LE PRESIDENT.- En disant on est "contre le vol", je le répète, c'est contraire à nos traités. En terme de droit, nous sommes engagés dans un processus européen qui est la liberté du commerce, nous ne pouvons pas dire que nous sommes contre. C'est comme si nous déclarions la guerre ! Nous n'avons pas cette compétence.

M. BUTEUX (DIRAP).- Monsieur le Préfet, il y a une différence entre imposer à Monsieur le Ministre de prendre des dispositions contre la réglementation européenne et le fait de demander à la CCE de se prononcer sur le fait qu'elle demande à Monsieur le Préfet de demander au Ministre de prendre en compte les différentes dispositions qu'on a évoquées. Ce sont deux choses totalement différentes et M. LORRIAUX peut opiner de la tête plusieurs fois, il n'y a rien qui s'oppose à ce que la CCE s'engage et que ses représentants votent sur le fait qu'on demande à Monsieur le Préfet de demander à M. le Ministre. C'est aussi simple que cela.

M. LE PRESIDENT.- J'ai compris que vous ne vouliez pas garder votre préfet très longtemps !

M. BUTEUX (DIRAP).- Je pense que nous sommes ici pour traiter de choses suffisamment sérieuses pour la population pour qu'on traite ce sujet jusqu'au bout et que les membres de la commission se prononcent clairement : on demande ou on ne demande pas, on mandate ou on ne mandate pas Monsieur le Préfet pour demander au

ministre de prendre un arrêté concernant les dispositions que j'ai évoquées. Il n'y a pas un problème de droit, c'est simplement la commission qui se prononce : il y a tant de membres qui disent oui et tant de membres qui disent non.

M. LE MEE (Val d'Oise Environnement).- Il me semble que selon les textes qui régissent la Commission Consultative de l'Environnement, elle est saisie sur tous les problèmes qui touchent à l'environnement et lui est demandé de donner un avis. Il me semble que c'est très clair.

En l'occurrence la création de la ligne risque de porter atteinte à l'environnement, modifiera l'environnement. Je pense que nous avons à donner un avis qui n'est pas une injonction, c'est un simple avis, il faut faire la différence, et un avis comme pour un commissaire enquêteur dans une enquête publique ne peut être que positif ou négatif ou éventuellement émis avec des réserves.

Est-ce qu'on peut considérer que les propositions que vous faites que nous acceptons constitueront un avis donné avec réserves, sous réserve que ces études apportent des éléments positifs pour accepter définitivement le projet ?

M. LE PRESIDENT.- Ce n'est pas simple, on va essayer de clarifier. Quand un commissaire enquêteur donne un avis sur une procédure d'établissement classé etc., c'est parce que l'alternative existe, soit on l'autorisera, soit on le refusera.

Sur la ligne PLATINUM, ce que j'essaie d'expliquer, c'est que l'alternative n'existe pas. Ce n'est pas une analogie avec l'enquête publique. Dans une enquête publique, par exemple, on dit : on va installer une porcherie à tel endroit. Il y a des gens qui sont pour, d'autres qui sont contre. Le commissaire donne son avis, et puis on tranche : oui ou non. Il n'y a pas un droit à installer une porcherie.

A propos de l'ouverture d'une liaison commerciale, je ne parle pas du bruit, en tant que telle, n'est pas soumise à autorisation. J'essaie d'expliquer qu'à partir du moment où il n'y a pas d'autorisation à donner, il n'y a pas d'avis à donner sur quelque chose qui a pas d'autorisation. Est-ce que je me fais comprendre ?

Je parle sur le plan du droit et sur le plan des compétences juridiques de chacun. Je comprends que cela puisse heurter votre sensibilité, mais ce n'est pas une enquête où on peut dire oui ou non.

Hors de cette enceinte, on peut dire qu'on est contre la liaison aérienne, mais cela n'a pas de sens juridique.

Or nous travaillons dans une instance censée se situer dans le droit. Si vous vous levez tous en disant nous sommes contre la ligne PLATINUM, j'en prends acte.

M. BUTEUX (DIRAZP).- Monsieur le Préfet, ce n'est pas ce qu'on demande. On ne demande pas à prendre une position pour ou contre la ligne, on demande que la CCE prenne une position pour vous mandater auprès du ministre pour prendre un arrêté concernant le poids des avions, le nombre de sièges, les vols de nuit et l'interdiction des lignes commerciales régulières comme cela existait dans le temps.

A priori je pense que c'était légal quand cela existait. Il y a peut-être d'autres dispositions qu'il faut prendre en compte maintenant, mais on demande simplement que la CCE se prononce sur les points que je viens d'énoncer.

La question n'est pas relative à la ligne Pontoise-Londres.

M. LE PRESIDENT.- S'il s'agit de le demander, je préfère ne pas être mandaté. Je n'ai pas à prendre position vis-à-vis des ministres. C'est la première chose.

La deuxième, c'est que ce texte n'est pas à l'ordre du jour. On n'est pas là pour débattre de ce texte. J'enregistre les positions. La

position de la DIRAP qui demande ceci, cela figure au procès-verbal. Mais que la CCE en tant que telle délibère sur ce texte-là, cela ne me paraît pas juridiquement fondé.

M. BUTEUX (DIRAP).- Vous nous avez bien proposé de faire le point sur cette question juridique et de nous revoir dans quelques temps ?

M. LE PRESIDENT.- C'est la proposition que je vous fait, on va révérifier ces questions. J'essaie là aussi dans les questions qui nous préoccupent d'introduire un peu plus que par le passé, dont je gère une partie pour bientôt deux ans et demi, de cohérence et aussi de dialogue.

Il faut essayer de prendre des positions claires et nettes sinon on risque aussi de ressortir des procès-verbaux de réunions de commission dans six mois, dans un an, qui seront parties un peu dans toutes les directions et je ne juge personne en disant cela.

Sur cette question-là, je vais regarder quel est exactement le point de droit, si nous avons cette possibilité, croyez bien que ce n'est pas une question personnelle et c'est très volontiers que je l'accepterai. Si nous ne l'avons pas, je crois qu'il vaut mieux éviter de compliquer les dossiers.

Nous nous retrouverons dans peu de temps là-dessus.

M. LE MEE (Val d'Oise Environnement).- Si je suis votre position, cela me paraît admettre qu'il n'y a pas consultation sur le point 3 "ouvertures liaison Pontoise-Londres" mais simple information.

M. LE PRESIDENT.- Il y a consultation sur le problème du bruit que cela peut poser. Nous vous expliquons qu'en terme de bruit c'est

une opération limitée, ce n'est pas comme s'il y avait 50 vols par jour. Nous donnons l'information sur les vols, nous vous faisons une proposition de contrôle de ces bruits, nous vous faisons une proposition sur un mode de respect de l'environnement par cette compagnie avec un texte écrit, nous vous faisons une proposition sur le bruit en faisant en sorte de remettre à jour le Plan d'Exposition au Bruit.

Voilà nous sommes là dans la cible qui est de la compétence de la commission de donner un avis là-dessus : sur les questions de bruit, il faut savoir de quoi on parle, c'est l'information, mais aussi appréciation des mesures que nous essayons de prendre pour lutter contre la nuisance aérienne. Voilà l'objet de notre commission.

Ce qui n'empêche personne d'avoir son opinion sur la ligne PLATINUM.

M. GAQUIERE (AOVN).- Je tiens quand même à préciser qu'un ministre n'a pas un pouvoir discrétionnaire. Or pour l'instant, ce que vous nous proposez, c'est de nous imposer discrétionnairement la décision du ministre d'ouvrir la ligne ou peut-être même encore la décision d'une compagnie privée qui se débrouille pour que la ligne soit ouverte avec la complicité des instances de l'Etat. C'est cela le problème en fait ! On va le ressentir comment ? Lorsqu'on présentera cela à nos adhérents, comment voulez-vous qu'ils le ressentent ?

M. LE PRESIDENT.- Vos adhérents savent très bien la position que vous avez. Je ne suis pas en train d'interférer dans votre position vis-à-vis de vos adhérents. Nous sommes dans une commission locale d'environnement. Chacun a sa propre mission, ses propres opinions. Il ne s'agit pas de changer le rôle de cette commission. Si vous sortez d'ici en disant que la commission n'a servi à rien, vous ne vous en priverez pas...

M. GAQUIERE (AOVN).- Je n'ai pas dit cela.

M. LE PRESIDENT.- Je vous dis cela pour qu'on se comprenne. J'essaie de donner à nos commissions leur vraie mission, j'essaie d'avoir un dialogue aussi clair, aussi durable et aussi complet que possible dans le cadre des missions qui sont les nôtres. Les propositions qui consistent à sortir de ce cadre m'interpellent en termes de droit. Je suis le représentant du droit au sens actif dans le département. Je vous fais des propositions d'analyse et de nous revoir là-dessus. Je ne pense pas que ce soit attentatoire à la dignité de personne. J'essaie de faire comprendre qu'en termes de droit cette compagnie-là, dans l'état actuel de la réglementation de l'aéroport et de la réglementation européenne, n'a pas d'autorisation à recevoir.

C'est cela qui visiblement pose un problème pour nos concitoyens, mais c'est aussi pour moi un défi que d'essayer de faire comprendre le droit qui s'applique, je ne suis pas toujours sûr d'y arriver.

M. HENIN (Les Amis du Vexin français).- Je pense vous comprendre, Monsieur le Préfet, mais inversement la population du Vexin a mis 20 ans pour avoir un PNR. Comme le disait son représentant tout à l'heure, ceci va être remis éventuellement en question parce qu'il y aura une gêne complémentaire à la gêne existante.

Quelque part, nous représentants d'une partie de cette population, ce n'est peut-être pas la totalité mais c'est néanmoins une opinion majoritaire qui s'exprime devant vous, nous avons besoin d'avoir la publicité de cette opinion collective à laquelle nous arrivons les uns et les autres, c'est-à-dire que nous ne souhaitons pas que le PNR soit mis en danger à quelques mois de sa révision, nous tenons à notre PNR. Nous avons dépensé trop de temps et d'énergie, nous

savons quel est le prix qu'il faut payer pour ce PNR, que nous soyons élus ou simplement citoyens.

Il faudrait aussi comprendre que nous avons besoin de cela. Ce n'est pas sous le ton de la menace, mais je pense que la population a aussi droit et pourrait aussi utiliser le référendum d'initiative locale pour un sujet aussi brûlant que celui-là à traiter.

M. LE PRESIDENT.- Nous avons un problème de droit. Si la commission souhaite donner un avis général sur les nuisances provoquées par la circulation aérienne et demander que tous les efforts soient faits pour la réduire, cela ne me choque pas. Je ne peux pas dire que la commission va prendre utilement, en dehors de toute démagogie, un vœu disant : "nous refusons la liaison Pontoise – Londres" parce que cela n'a pas de sens juridique. La compagnie n'a pas à être autorisée.

S'il y avait une autorisation à donner, comme pour la porcherie, on serait en droit de dire : il y a un avis qui va éclairer le ministre. Il n'y a pas d'autorisation, c'est la construction européenne qui veut cela, c'est le marché unique. Quand vous voulez ouvrir en France une activité commerciale, il y a la liberté du commerce et de l'industrie, sous réserve de condition d'âge etc., on ne fait pas une enquête pour savoir si vous êtes sain de corps et d'esprit. Il n'y a pas d'autorisation autre que de remplir des conditions objectives applicables à tout le monde. C'est ce qu'on appelle la liberté du commerce et de l'industrie. Il faut être majeur, il faut avoir déposé son registre du commerce, il faut se constituer sous un régime donné mais après, tout le monde peut ouvrir une activité. Je ne délivre pas d'autorisation d'être boucher, charcutier ou entrepreneur.

Nous sommes dans ce contexte. Cela vous heurte mais il n'y a pas d'autorisation de PLATINUM dès lors que les conditions objectives qui s'appliquent à toutes les compagnies sont remplies. Ils ont des avions, des certificats de vols, ils remplissent les conditions et

l'aéroport qui les accueille a une piste qui leur permet de se poser. Nous n'avons pas d'autorisation à donner.

Refuser PLATINUM est un voeu sans objet de la part de la commission. Si vous souhaitez le dire, je n'ai pas d'objection, que chacun l'exprime individuellement cela a son mérite. Je note que la DIRAP est contre, que les associations sont contre.

M. BUTEUX (DIRAP).- Une petite précision, Monsieur le Préfet. La DIRAP n'a pas dit que la CCE devait voter sur le fait qu'on était pour ou contre la ligne, la DIRAP demande simplement que la CCE se prononce sur le fait de vous mandater pour demander au Ministre de prendre un arrêté.

M. LE PRESIDENT.- Ce que vous pourrez dire en sortant, c'est que vous l'avez demandé ! (*rires*)

Vous pourrez sortir en disant : les membres de la CCE ont demandé qu'il en soit ainsi. Ce n'est pas un vœu formel de la CCE au sens strict mais c'est une demande des principaux partenaires, la DIRAP etc...mais un vote me paraîtrait outrepasser les compétences de la CCE mais cela ne veut pas dire que vous ne pouvez pas prendre position individuellement.

J'enregistre cette position qui consisterait à souhaiter qu'un arrêté ministériel soit pris par le Ministre pour descendre à 17 tonnes et 25 passagers le plafond d'usage de l'aérodrome. Cette position est celle de la DIRAP, de l'Association d'Osny (AOVN).

Est-ce que d'autres participants partagent cette position ? ...

Val d'Oise Environnement.

Ce sera public que vous avez pris au sein de la commission cette position, qu'elle a été enregistrée comme telle comme étant la vôtre.

M. GAQUIERE (AOVN).- Et pour en revenir au statu quo. On demande en fait à revenir au statu quo.

M. LE PRESIDENT.- C'est la position des élus aussi ?

Les élus sont d'accord.

M. LORRIAUX (ADP - Chef du Sce Environnement).- Cet avis est motivé comment et pourquoi ? Il semble que la précédente CCE avait analysé ce dossier, en novembre 1998, sous l'autorité du représentant de l'Etat. Encore faudrait-il que l'avis soit motivé, qu'il soit inscrit à l'ordre du jour, il ne l'est pas, et la commission, de mon point de vue sur le plan juridique, ne peut pas se prononcer sur un point qui n'est pas inscrit à l'ordre du jour.

M. LE PRESIDENT.- C'est pour cela que ce n'est pas un avis de la Commission, c'est un avis d'un certain nombre de membres de la commission qui ont leur propre spécificité. Ce n'est pas nécessairement l'avis de la commission au sens strict.

M. LORRIAUX (ADP - Chef du Sce Environnement).- La loi de 1985, tout autant que la loi qui a renforcé les pouvoirs des CCE, n'exprime absolument pas le champ d'application qui voudrait s'exprimer dans cette CCE.

"La commission consultative de l'environnement...", dit la loi de 1985, *"est consultée sur toutes modifications pouvant atteindre substantiellement l'exploitation de la plate-forme."*

En l'occurrence, nous sommes à 50 % en dessous des conditions normales d'exploitation de la plate-forme. Jamais de droit la commission n'est saisie pour avis des conditions d'exploitation des plates-formes. Je pense que nous observons là une dérive, c'est la

raison pour laquelle j'avais souhaité, Monsieur le préfet, que nous regardions de plus près et souhaité un délai pour préciser l'esprit de la loi de 1985 et le renforcement des pouvoirs des CCE par la loi de juillet 1999 et les décrets d'application.

On ne peut pas rester dans ce flou, il y a une espèce de dérapage des compétences et des avis de la CCE et ceci me paraît devoir être au moins vérifié.

M. LE PRESIDENT.- J'accepte de noter les avis exprimés par différents membres sans que ce soit l'avis de la CCE au sens collectif. J'espère être compris là-dessus et suivi sur ce point, ce qui ne veut pas dire qu'après analyse juridique on ne redébattera pas de cette question, parce que c'est une question importante. Je ne souhaite pas la régler comme cela à chaud sans autre analyse. Nous en reparlerons car nous avons vocation à nous revoir.

Aujourd'hui, je souhaite qu'on s'accorde sur cette position.

Chacun s'est exprimé, a pris position, ce sera au procès-verbal mais je ne souhaite pas que ce soit acté comme une position de la commission consultative de l'environnement. Je souhaite lui conserver toutes ses vertus à tous les niveaux, y compris vis-à-vis de nos ministres.

M. GAQUIERE (AOVN).- Je souhaiterais que la commission se prononce également sur la percée par le nord, la possibilité d'atterrir à vue sur la 23. C'est une procédure qui semblerait dangereuse et on ne l'a pas évoquée pour l'instant.

M. LE PRESIDENT.- Vous l'avez évoquée, nous l'enregistrons,

Nous avons notre comité de suivi qui s'inclura dans une commission permanente plus large pour éviter d'avoir un comité de suivi distinct d'une commission permanente. Par rapport au texte qui

nous gouverne, la proposition finale que je veux vous faire est que le comité de suivi de l'application de la charte qui concerne l'aviation légère et de loisirs s'inclut dans le travail plus large d'une commission permanente de suivi de nos travaux. Ce dispositif ayant l'avantage de traiter les autres problèmes. Il pourrait y avoir réunion de la commission permanente avec une première séquence en comité de suivi de l'application de la charte et une deuxième séquence de l'ordre du jour en problématique générale sur d'autres sujets. C'est pour essayer de ne pas avoir des commissions qui se réunissent en permanence.

On aurait donc une commission permanente avec en son sein le comité suivi de l'application de la charte.

La proposition est qu'il y ait une commission permanente qui ait vocation à traiter l'ensemble des problèmes que nous traitons en commission locale de l'environnement. C'est plutôt positif, me semble-t-il, que de limiter le travail intermédiaire au simple suivi de la charte d'aviation légère. Il n'y a pas que l'aviation légère, il y a le fret, le commercial.

Est-ce que cette proposition vous paraît acceptable ?

(les membres de la commission sont d'accord)

Les positions des uns et des autres ont été prises.

Les autres questions, je ne sais pas si vous souhaitez les aborder aujourd'hui, cela peut aller vite.

???

4 – Application du PSA (Bois de Chantecoq)

M. LE PRESIDENT.- Sur le PSA (Bois de Chantecoq), c'est une procédure que chacun connaît, qui est motivée par des raisons de

sécurité aérienne. Un certain nombre d'arbres peuvent être gênants, nous avons engagé la procédure légale et réglementaire sur ce dossier.

M. GAQUIERE (AOVN).- Je voudrais signaler que le plafond de Roissy interdit un décollage avec une pente suffisante et à ce moment-là, on est obligé de couper des arbres. Je souhaiterais conseiller aux propriétaires de demander à ce que qu'on engage des procédures d'expropriation qui vont retarder en fait cette hypothèse d'abattage des arbres. Il faudrait voir s'il est plus intéressant de relever le plafond et de permettre aux avions de décoller avec un angle suffisant sans avoir à percuter les arbres.

M. LE PRESIDENT.- On est sur Pontoise, on n'est pas à Roissy.

M. GAQUIERE (AOVN).- A Pontoise-Cormeilles, on ne fait pas décoller les avions avec un angle suffisant puisqu'on a baissé le plafond à 3.000 pieds. Le plafond de Roissy empêche le trafic de Cormeilles, on le sait bien. Si vous avez des problèmes sur la plate-forme de Cormeilles, c'est à cause de Roissy. Si on relevait le plafond de Roissy, on pourrait avoir des décollages sur Cormeilles avec un angle différent. C'est du bon sens.

M. LORRIAUX (ADP - Chef du Sce Environnement).- Non, il n'y a pas d'interférence entre les usages d'exploitation de la plate-forme et l'aérodrome de Roissy. Ce n'est pas parce que vous relèveriez les plafonds de Roissy, c'est d'ailleurs à l'étude et cela a été dit par le gouvernement ainsi que par la CCE de Roissy, que vous ne seriez pas obligé de tomber dans le plan de servitudes aéronautiques de la plate-forme de Pontoise-Cormeilles qui induit l'élagage de ces arbres. Les dispositions doivent être prises pour des raisons de sécurité pour les riverains en priorité et pour les usagers.

Nous sommes là dans un cadre strictement réglementaire d'application du plan de servitudes aéronautiques.

Ce point ayant été précisé, Monsieur le préfet, je vous redonne la parole.

5 – Travaux d'entretien de la piste 05/23

M. LE PRESIDENT.- Sur les travaux d'entretien de la piste 05/ 23, il s'agit du strict entretien normal de sécurité.

Est-ce qu'il y a des questions particulières ?

M. GAQUIERE (AOVN).- Encore une fois, il n'y a pas eu d'enquête publique, je ne parle pas des travaux d'entretien, par contre si on additionne l'ensemble des opérations, c'est-à-dire les travaux sur la tour de contrôle, le contrôle radar en liaison avec Roissy, les travaux sur la piste, si on additionne la totalité de l'enveloppe, est-ce que qu'on ne rentre pas dans le cadre de l'enquête publique ?

Voilà tout le problème. Vous avez morcelé toutes les opérations, peut-être pas de votre volonté, mais le morcellement arrive à déterminer le montant de l'enquête publique qui aurait été obligatoire. A ce moment-là, vous auriez fait une enquête publique et la population aurait pu négocier avec ADP et on ne vous suspecterait plus sur ces points-là.

M. LORRIAUX (ADP - Chef du Sce Environnement).- Je pense qu'à l'issue de cette longue réunion, Monsieur le Préfet, toute suspicion sera levée. Je remercie les intervenants de les avoir posées, comme cela tout sera définitivement évacué.

Il n'y a pas d'application des prescriptions de l'enquête publique, la note le montre bien, de manière rétroactive. Il y a eu des opérations

d'entretien qui ont été faites pour des raisons de sécurité et de maintenance, si à l'issue d'une dizaine d'années un certain nombre de travaux visaient à atteindre un certain plafond, pour autant ils ne seraient pas déclencheurs d'une enquête publique.

M. GAQUIERE (AOVN).- On ne parle pas de rétroactivité, on parle de plan global de réfection de l'aérodrome.

M. LE PRESIDENT.- Pour l'instant cela n'a pas été le cas. L'enquête publique est prévue dans un certain nombre de cas de figure - pour la réalisation d'un nouvel aérodrome, d'une nouvelle piste, pour le changement de catégorie d'un aérodrome - on n'est dans aucun de ces trois cas de figure.

Par ailleurs l'étude d'impact ne concerne pas les travaux d'entretien et de grosses réparations, quels que soient les ouvrages.

M. GAQUIERE (AOVN).- Si on cumule l'ensemble des opérations, on peut se poser la question de savoir si une enquête publique n'était pas nécessaire eu égard au montant des travaux.

M. LE PRESIDENT.- Ce n'est pas un critère reconnu dans la loi. C'est soit la création d'un aérodrome, d'une nouvelle piste, ou en cas de changement de catégorie d'un aérodrome. Pour l'étude d'impact, d'après le code de l'environnement, ne sont pas soumis à la procédure de l'étude l'impact les travaux d'entretien et de grosses réparations, quels que soient les ouvrages ou aménagements auxquels ils se rapportent. Voilà le texte qui nous gouverne.

M. GAQUIERE (AOVN).- On a des enquêtes publiques pour des rond-points, par contre un aérodrome n'y est pas soumis.

M. LE PRESIDENT.- On n'a pas créé un aérodrome.

M. GAQUIERE (AOVN).- On ne va pas refaire le droit, mais il y a un vide juridique.

M. LE PRESIDENT.- Ce n'est pas la même chose, pour le rond-point, c'est pour pouvoir exproprier. C'est une DUP pour donner aux collectivités locales, non pas l'autorisation de faire les travaux, mais pour pouvoir exproprier éventuellement les gens qui seraient récalcitrants. Sur l'aérodrome on n'a pas à exproprier puisque la plate-forme existe.

M. GAQUIERE (AOVN).- Une dernière précision, j'aimerais bien savoir si les propriétaires des terrains qui se trouvent à l'ouest de l'aérodrome n'ont pas été expropriés. C'est une rumeur qui court.

On voudrait vérifier s'il n'y a pas un projet d'extension des pistes, notamment de la 12-30 pour éviter tous les problèmes.

M. LORRIAUX (ADP).- On va essayer d'être clair. On nous a déjà annoncé samedi que l'inauguration de la ligne PLATINUM avait été faite. Elle aurait été inaugurée jeudi. Je réponds officiellement et je profite de cette commission consultative pour dire qu'elle n'est pas ouverte. Je laisse le soin à Alain BRUN le soin de compléter ma réponse.

M. BRUN (ADP Coordination procédures d'aménagement des aéroports).- Je vais préciser dans quel contexte une extension ou une modification de plate-forme peut se faire.

Il faut commencer par modifier le programme de la plate-forme, il y a une concertation locale. Ce programme de modification s'appelle un avant-projet de plan masse. Il y a une concertation locale entre les instances administratives et les collectivités locales. On ne peut pas modifier le programme sans cette première concertation.

Ensuite, lorsqu'il y a des acquisitions de terrains qui sont nécessaires à cette modification de plate-forme, il y a une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux, et là également une forme de concertation et d'information au préalable. On ne peut pas exproprier sans que les travaux aient été déclarés d'utilité publique.

M. LE PRESIDENT.- Mesdames et Messieurs, nous avons pris le temps qu'il fallait pour essayer de faire le tour aujourd'hui d'un certain nombre de questions. Je souhaite que le dialogue qui s'est déjà développé déjà le mois dernier se poursuive, y compris de manière plus structurée – cela n'interdit pas bien entendu les rapports bilatéraux que nous avons naturellement. Je ne vous demande pas un chèque en blanc dans ce domaine, vous jugerez sur pièces au fil des jours les engagements ou les propos qui ont été tenus aujourd'hui.

Je vous remercie d'avoir participé à cette réunion dans cet esprit que je souhaite, pour ma part, constructif et équilibré entre les différentes parties. J'ai, comme vous, le souci de la protection de l'environnement et j'ai, avec vous, le souci aussi d'assurer dans de bonnes conditions la vie économique de notre pays.

Merci.

(La séance est levée à 14 heures 45)

???