

ORDRE DU JOUR

Activité de l'aérodrome en 2001	3
Restriction d'usage de la plate-forme aéroportuaire	8
Installation d'une station de mesure de bruit	67
Expérimentation d'un nouveau tour de piste.....	73
Mise en révision du plan d'exposition au bruit.....	78

COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT



 



Aérodrome de Pontoise-Cormeilles en Vexin

  

Lundi 3 juin 2002

La séance est ouverte à 17 heures 15 sous la présidence de M. Jean-Michel BERARD, Préfet du Val d'Oise.

M. LE PRESIDENT.- Je vous propose d'ouvrir cette réunion de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles-en-Vexin.

Je vous dois au préalable des excuses, à un double titre : tout d'abord, pour ce quart d'heure de retard qui s'explique par des problèmes électoraux qui, je vous rassure immédiatement, n'étaient que des problèmes de procédure à régler ; ensuite, pour le décalage d'une semaine par rapport à la date initialement fixée de notre réunion. Je suppose effectivement que ce décalage a pu contraindre certains d'entre vous à des ajustements de dernière minute mais le nombre de participants me donne à penser que l'intérêt de notre ordre du jour a justifié qu'ils adaptent leur disponibilité. C'était la condition pour qu'on puisse, avec les principaux intéressés, se retrouver ensemble. L'exercice de cette commission consultative est toujours un peu compliqué car nous sommes nombreux mais son objectif premier est d'abord de permettre un échange pour éclairer les décisions et les prendre à bon escient.

La dernière réunion de cette commission remonte au mois de septembre de l'année 2001.

Je n'étais pas présent à l'époque dans le département mais traditionnellement mon collègue sous-préfet de Pontoise est très attentif à l'animation de ces travaux.

J'ai souhaité venir parmi vous aujourd'hui, non seulement en raison de l'intérêt de l'ordre du jour, mais aussi parce que je pense que, sur des dossiers de cette nature, quand on mobilise un certain nombre de concours, la moindre des choses de la part de l'administration est de manifester l'attention que mérite cet effort.

Vous avez reçu un ordre du jour, il comporte plusieurs points.

Avant d'aborder le premier d'entre eux qui, d'après quelques échos qui me sont revenus, est sans doute celui qui donnera lieu aux échanges les plus circonstanciés, je voudrais demander à l'équipe d'Aéroports de Paris de nous faire un point sur l'activité de la plate-forme et peut-être de la resituer par rapport aux perspectives qui avaient pu être évoquées devant votre commission, il y a maintenant près de neuf mois.



Activité de l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles en 2001

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

Je propose de commenter une fiche qui vous a été distribuée en début de séance et sur laquelle apparaissent des statistiques de trafic.

En première page, vous avez le trafic par mois avec la comparaison de l'année 2001 par rapport à l'année 2000. On constate en 2001 un trafic total de 92.016 mouvements à comparer au trafic de 2000 qui était 90.079, soit une augmentation de 2,15 %.

Conformément à la demande de la présente assemblée, ces chiffres correspondent à l'ancien décompte des mouvements.

Je rappelle que, lors de la dernière CCE, nous avons expliqué qu'à la demande de l'administration DGAC, nous devions procéder à un nouveau décompte de mouvements qui touchait les tours de piste, mais la Commission avait demandé que le trafic continue à être présenté sous forme d'anciens décomptes pour comparer les années entre elles.

La part des hélicoptères reste faible, même plus faible qu'en 2000 puisqu'on a noté en 2001 que la part du trafic hélicoptères était à 0,73 % contre 1,30 % en 2000, soit une variation de - 0,40 % d'une année sur l'autre.

A la page suivante, page 2, vous avez la description sous forme de courbes des chiffres que je viens de présenter. On constate, c'est quelque chose qui n'est pas nouveau, les variations liées aux saisons avec une pointe de trafic en été et une petite pointe de trafic en début d'automne. Il faut savoir que l'aviation légère est particulièrement influencée par les conditions météo, ce qui explique les variations saisonnières.

En page 3, apparaît sous forme de camembert la répartition du trafic par type d'usagers. On constate comme d'habitude une part forte d'activité des aéronefs basés, légèrement inférieure à 90 %, 86,2 % en 2001, la part des usagers non basés restant inférieure à 14 %, 13,8 % exactement.

En page 4, vous avez la répartition du trafic par type de vols. Sont identifiés comme type de vols, les tours de pistes qui apparaissent en bleu, essentiellement de l'école, puis les vols locaux qui apparaissent en rose et les voyages en blanc.

Là aussi, c'est quelque chose de connu, la part des tours de piste est prépondérante puisqu'on note 67,3 % de tours de piste par rapport à l'activité générale de la plate-forme.

Dans les voyages, on trouvera bien évidemment les voyages en vol à vue mais également les voyages en vol aux instruments.

Enfin la dernière courbe, c'est l'historique du terrain et on constate que la plate-forme est revenue au trafic moyen qui se situe légèrement en dessous de la barre des 100.000 mouvements. On a eu des fluctuations certaines années et on est revenu à un trafic stable, légèrement en dessous de 100.000 mouvements.

Voilà, Monsieur le Président, je suis prêt à répondre aux questions, s'il y en a.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce que ces statistiques appellent des demandes de précision ou des commentaires sur cette activité dont on voit qu'elle est relativement constante d'une année sur l'autre ?

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- On pourrait juste constater que sur le terrain de Pontoise, il y a quand même trois sociétés qui ont été mises en cessation de paiement et qui ont été liquidées depuis le début de l'année.

M. LE PRESIDENT.- Depuis le début 2002 ?

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Oui.

M. LE PRESIDENT.- C'est effectivement un élément nouveau important.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Notamment les deux sociétés que M. le sous-préfet a commencé à voir et qui depuis n'existent plus.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce que vous pouvez nous indiquer la tendance depuis le début de l'année 2002, Monsieur MOREAU ?

M. MOREAU (ADP).- J'ai peu d'indications, cela dit on aurait une tendance à une certaine constante, surtout en matière d'activité de vols à vue, le trafic semble se maintenir, c'est le résultat des quelques premiers mois que nous avons. Mais c'est difficile à ce stade de faire une évaluation exacte.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Je peux vous donner quelques précisions : sur les quatre premiers mois de l'année, on avait une augmentation de près de 20 % et au mois de mai, on a eu une diminution de plus de 30 % par rapport à l'année dernière. C'est une question de météo.

Il est certain que si les sociétés ont disparu, les pilotes qui volaient dans ces sociétés se sont répartis. Certains ont dû abandonner l'aviation, mais les autres se sont répartis dans les autres structures et d'autres structures vont sans doute se créer.

Il ne faudrait pas s'étonner d'un petit fléchissement en début d'année.

M. LE PRESIDENT.- C'est donc plus une redistribution de l'activité et l'impact météo a donc été sensiblement plus important que l'impact entre sociétés.

M. DUBREUIL (Les Amis du PNR).- Est-ce qu'il y a des explications aux pics constatés en 1990/1991/1992 ?

M. MOREAU (ADP).- Il me semble qu'il y avait de la demande en matière de pilotes, il y avait un engouement pour les métiers de l'aéronautique dans ces périodes-là, ce qui fait que les aéro-clubs ont connu une forte activité. Dans toute la région parisienne on a connu des sommets d'activité de ce genre-là, puis on a eu les chocs pétroliers qui font que l'activité est redescendue, le coût de l'heure de vol a beaucoup augmenté et donc les aéro-clubs ont connu des difficultés. Maintenant on retrouve une certaine stabilité.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Je crois que c'est essentiellement l'activité économique dont tout le monde a profité. En 1990/1991, le Bourget était saturé alors qu'aujourd'hui il est au tiers de ses possibilités. C'était vrai pour les sociétés, pour toutes les activités économiques et pour les activités de loisirs, donc les aéro-clubs. C'est certain qu'on avait du mal à satisfaire la demande à l'époque.

M. LE PRESIDENT.- C'est vrai qu'il y a eu une embellie économique à cette période-là mais il y en a eu une aussi sur les quatre dernières années jusqu'à il y a un an.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Moindre.

M. LE PRESIDENT.- Il y avait un million de demandeurs d'emploi en moins, les cycles économiques ont montré que dans la période 1997 à 2000, on était plutôt dans une situation favorable.

Je vous propose d'évoquer le point de l'ordre du jour intitulé de manière un peu dramatique : "Restriction d'usage de la plate-forme aéroportuaire".



2 – Restriction d'usage de la plate-forme aéroportuaire.

M. LE PRESIDENT.- Ce sujet a été largement évoqué au sein de cette commission. La conciliation entre les nuisances pouvant résulter d'une activité qui a vocation à exister avec son environnement a conduit à un certain nombre d'initiatives. Ce sera l'occasion d'en faire le point, je songe notamment à la mise en place de silencieux sur l'échappement des appareils.

Il faut resituer ceci dans cette démarche globale qui commence maintenant à être un peu ancienne et dont il conviendrait de mesurer l'état d'avancement.

Je vais laisser le sous-préfet de Pontoise introduire la problématique et je proposerai ensuite à chacun d'intervenir, en demandant aux représentants des aéro-clubs de le faire puisque ce sont les premiers concernés, puis aux représentants des collectivités locales, et ensuite aux représentants des associations et bien entendu les administrations techniquement compétentes, notamment l'Aviation Civile. Chacun aura la possibilité de s'exprimer.

Monsieur FINANCE...

M. FINANCE (Sous-Préfet de Pontoise).- Je rappellerai simplement le cadre des travaux que nous avons conduits.

La commission consultative de l'environnement, dans sa dernière réunion de septembre, avait souhaité mettre en place un comité permanent qui devait traiter certains sujets prioritaires, dont en particulier la diminution des nuisances pour les riverains produites essentiellement par les tours de piste puisque nous avons identifié à l'époque, sur 93.000 mouvements, 43.000

mouvements qui concernaient cette aviation de loisirs et qui incluait une grande partie des tours de piste.

Nous avons eu pour mandat de travailler sur ce point particulier et sur d'autres points que nous évoquerons ultérieurement, notamment les circuits de piste puisqu'il y a déjà du travail qui a été fait sur ce point, et également l'installation de dispositifs permettant de mesurer l'évolution des bruits et sur lesquels ADP nous donnera des précisions.

Sur le premier point, nous avons très rapidement conclu à la nécessité pour les pouvoirs publics de s'investir dans les équipements de silencieux, puisque le Conseil général, Aéroports de Paris et l'Etat ont mis en place un dispositif de financement de subvention qui, sur une base d'un devis de 35.000 F assurait un financement de 80 %, toutes interventions confondues.

Notre préoccupation, elle a été exprimée dès la première réunion du comité permanent, était de pouvoir aboutir, dès la saison d'été, à des mesures significatives qui permettaient, tout en assurant la poursuite des activités de la plate-forme et éventuellement de leur évolution pour l'aviation de loisirs, de progresser assez rapidement sur la diminution des nuisances sonores et sur la possibilité de mettre en place l'option technique qui avait été adoptée, c'est-à-dire une atténuation des bruits par l'installation de silencieux.

Le dispositif financier a été adopté dès octobre avec des décisions des partenaires qui permettaient dès le début de l'année 2002 de pouvoir mettre en place le dispositif dans le cadre de l'association des usagers qui regroupe l'aéro-club Thomson qui comporte 2 appareils, l'aéro-club Hispano-Suiza qui a 16 appareils concernés, et un aéro-club de Cergy qui a 2 appareils concernés.

Un point qui avait été évoqué par le Président CHOIX et qui était tout à fait judicieux, concernait l'élargissement de ces dispositions aux aéro-clubs d'école qui, malheureusement, depuis,

ont eu des problèmes financiers cette année, mais il est probable que, d'une façon ou d'une autre, ces écoles de pilotage se reconstituent dans le futur.

C'est un élément important car il est souhaitable que les dispositions qui s'appliquent aux aéro-clubs, dont Hispano-Suiza qui très tôt a donné son accord pour s'investir dans cette voie, puissent également être étendues à l'ensemble des activités de loisirs, y compris les aéro-clubs avec lesquels on avait aussi quelques difficultés de contact, en raison certainement des difficultés financières qu'ils pouvaient avoir.

Nous avons eu une première réponse de Thomson qui a proposé un équipement.

En ce qui concerne le choix technique qui a été exposé au travers des réunions que nous avons eues en janvier et en mars du comité permanent, le choix fait par Hispano-Suiza permettait d'envisager une mise en place à la fin de l'année 2002, dans le courant du dernier trimestre.

Il s'agissait de la mise en place de silencieux par la société Chabord, société pressentie par l'aéro-club Hispano Suiza, avec un certain nombre d'essais et ensuite une procédure d'homologation qui devait être faite par l'Aviation Civile.

Sur l'homologation, nous nous étions engagés à intervenir auprès de l'Aviation Civile pour que les délais d'homologation soient les plus courts possibles. Certains en début de procédure annonçaient des délais extrêmement longs et les perspectives nous amenaient à avoir une installation qui se ferait à échéance de fin d'année.

Comme les autres partenaires, c'est-à-dire les représentants des associations et des collectivités locales, avaient beaucoup insisté dans le cadre de la CCE et du comité permanent pour qu'on puisse aboutir à des dispositions qui soient tangibles en terme d'amélioration pour les riverains, nous avons souhaité

présenter la possibilité de réglementer l'usage de la plate-forme pour les tours de piste, notamment pour cette activité d'école, sur une période limitée, qui correspondait à une période plus sensible les week-ends, de 12 heures à 14 heures. Ceci répondait à une demande de la part des riverains et en même temps cela permettait de poursuivre une activité d'aéro-club dans les conditions que nous connaissons aujourd'hui.

C'est l'orientation vers laquelle nous nous sommes positionnés. Nous avons proposé à l'Aviation Civile d'examiner les conditions réglementaires puisqu'il s'agit d'un arrêté ministériel. Bien évidemment, il y a un aspect beaucoup plus large sur ce type de décision, et donc il était tout à fait naturel que l'on ait une réflexion plus approfondie sur cette mise en place.

Le document qui vous a été transmis correspond à une étude réglementaire sur ce fonctionnement et, sauf s'il y a quelques questions préalables, on pourrait passer à la présentation de cet arrêté par l'Aviation Civile qui permettrait de resituer cette disposition dans son cadre réglementaire et dans ses conséquences exactes puisqu'il y a peut-être quelques points sur lesquels il est souhaitable d'apporter des éléments techniques complémentaires.

M. LE PRESIDENT.- Ce qui est important, ce sera d'indiquer, dans la mesure du possible, l'incidence qu'on peut attendre de cette disposition à la fois en terme d'amélioration par rapport aux nuisances existantes et sur le plan de l'activité du parc basé.

M. GAURAN (DGAC-SBA).- Bonjour Mesdames et Messieurs. Je suis Jacques GAURAN du Service des Bases Aériennes à la Direction Générale de l'Aviation Civile.

Je vais vous présenter le projet d'arrêté qui vous a été remis.

Ce projet d'arrêté que nous avons préparé à la demande de M. le Préfet du Val d'Oise, pour reprendre le principe que M. FINANCE vient de vous exposer, se compose tout d'abord, sur la première page, de visas à des textes réglementaires existants. Je ne les commenterai pas tous dans le détail mais je vais insister sur trois visas plus particulièrement.

Le premier, le troisième dans l'ordre de présentation, c'est le visa du code de l'Aviation Civile, notamment les deux articles suivants : L.227-4 et R.221-3.

L'article L.227-4 est une disposition qui a été introduite par la loi du 12 juillet 1999 qui a créé l'ACNUSA, l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires, et qui a confié à l'ACNUSA un pouvoir de sanction. Cet article L.227-4 est l'article par lequel l'ACNUSA peut prononcer des sanctions lorsque des infractions ont été constatées à des règles de restrictions d'exploitation ou d'usage sur un aéroport particulier.

L'article R.221-3 est un article beaucoup plus ancien qui est en fait l'article qui donne compétence au ministre pour réglementer l'usage ou l'exploitation sur les aéroports. Cette compétence est du domaine du ministre en charge de l'Aviation Civile et de lui seul.

L'autre code visé est le code de l'environnement dans son article L.571-13 qui traite du fonctionnement des commissions consultatives de l'environnement et notamment la demande d'avis de la commission consultative de l'environnement sur toute question qui peut avoir un impact sur l'environnement sonore autour des aéroports, ce qui est bien le cas de ce projet d'arrêté.

Enfin le dernier visa, qui est l'application de l'article que j'ai précédemment commenté, est l'avis de la Commission Consultative de l'Environnement qui doit être recueilli préalablement à la signature de ce visa, avis qui n'est pas encore formulé à l'instant.

Le contenu de l'article est simple. Nous avons essayé de traduire de façon réglementaire ce qui a été souhaité, c'est-à-dire d'interdire les tours de piste pour les avions qui ne sont pas munis de silencieux entre 12 heures et 14 heures.

Je peux vous proposer d'en faire la lecture :

"En vue de réduire les nuisances sonores autour de l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles en Vexin, les vols d'entraînement en tours de piste sont interdits les samedis, dimanches et jours fériés entre 12 heures et 14 heures locales, à tout aéronef...". On a retenu le principe de viser l'interdiction globale à tous les aéronefs et de ne laisser "une dérogation qu'aux avions monomoteurs à hélice équipés d'un dispositif atténuateur de bruit dont la masse maximale au décollage n'excède pas 8.618 kg" qui est la transcription en kilos de la norme de l'OACI qui est exprimée en livres.

L'entrée en vigueur de cet arrêté est proposée au 1er octobre 2002. L'entrée en vigueur pourrait se faire à la date de signature de l'arrêté mais il a été laissé un délai entre une signature d'arrêté et son entrée en vigueur de façon à donner aux exploitants qui peuvent être visés par ces mesures un laps de temps.

M. LE PRESIDENT.- Je pense que ces dispositions sont relativement simples. Elles sont en apparence relativement modestes mais je vois bien sur le principe en quoi elles peuvent affecter tel ou tel puisque c'est une restriction d'utilisation à partir du moment où les avions ne sont pas équipés de dispositif d'atténuateur de bruit.

Ceci est cohérent puisque si on a demandé que les avions soient équipés de dispositifs, ce n'est pas pour continuer à laisser voler ceux qui n'auraient pas fait l'effort nécessaire d'équipement.

Je me tourne du côté des aéro-clubs puisque ce sont les utilisateurs qui sont les plus directement affectés par ce projet.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Je voudrais faire deux ou trois petites observations.

J'ai un peu l'esprit d'escalier mais, tout à l'heure, quand Aéroports de Paris a parlé de l'activité et des mouvements en tours de piste, ne croyez pas que notre activité soit essentiellement des tours de piste. C'est-à-dire qu'un avion qui va voyager lorsqu'il part ne va faire qu'un seul mouvement, alors que l'avion qui, pendant trois quarts d'heure, tourne, va faire cinq mouvements. Cette remarque simplement pour que vous n'ayez pas l'impression que l'on n'a qu'une activité de tours de piste. Ce n'est pas du tout vrai.

Les statistiques d'heures de vol dans mon club donnent à peu près 30 % de tours de piste, 30 % de vols locaux, c'est-à-dire des gens qui s'éloignent pour faire des exercices et qui reviennent au bout d'une heure, et puis 40 % de voyage.

M. LE PRESIDENT.- La seule différence, c'est que les 30 % de tours de piste restent dans le secteur.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Ce sont ceux qui gênent, je suis d'accord.

M. LE PRESIDENT.- Ceux qui se répartissent sur l'ensemble du territoire posent moins de difficulté, c'est pour cela que l'arrêté ne les vise pas.

M. CHOIX (Hispano-Suiza).- On est parfaitement conscient de cela, mais on aurait pu croire que notre activité n'était qu'une activité de tours de piste qui gênaient. C'est pour cela que je faisais cette remarque.

Je voudrais d'abord faire une autre observation :

Vous avez vu la fragilité du secteur économique, des sociétés commerciales ne résistent pas, les associations résistent mieux parce qu'elles ont des bénévoles qui passent le plus clair de leurs temps, et c'est étonnant qu'à une époque où on prétend favoriser le système associatif, où on prétend qu'il faut soutenir cette activité qui correspond à la vie moderne, ce soit les aéro-clubs qu'on attaque par cet arrêté.

Je voudrais préciser un point pour le choix de la société Chabard : on pourrait supposer qu'un silencieux qui est posé derrière un pot d'échappement d'un avion s'achète chez Midas, se prend sur l'étagère, et se pose comme cela.

C'est malheureusement plus compliqué. J'ai pu expliquer à ceux qui étaient dans les sous-commissions que, dans toute la France, il n'y a pas plus de 30 ou 40 avions qui sont équipés de silencieux à l'heure actuelle.

A Pontoise, on va augmenter de 50 % le nombre d'avions équipés de silencieux France entière. C'est à peu près la proportion. Il y a des pays dans lesquels il y en a plus et d'autres où il n'y en a pas du tout.

Nous avions deux types d'avion qui étaient de la même marque avec des moteurs de 100 CV et de 118 CV et existaient sur le marché deux pots d'échappement mais qui n'étaient pas de la même marque, donc avec des complications de gestion. Surtout ces silencieux avaient comme inconvénient essentiel d'être des appareils qu'on ajoutait derrière le pot d'échappement, c'est-à-dire qu'ils ne faisaient qu'ajouter du poids, perdre de la puissance et augmenter la traînée, ce qui pour des avions de peu de puissance était un facteur aggravant en matière de sécurité. Si on est parfaitement conscient des problèmes de nuisance, le problème de sécurité prime avant tout.

La société Chabord qui a déjà travaillé sur une dizaine de matériel, notamment des avions de montagne pour lesquels les problèmes de nuisance sont aussi importants, est un fabricant qui ne met pas un ajout derrière un pot d'échappement mais qui refait complètement la ligne, c'est-à-dire qu'il refait un pot d'échappement silencieux. Il reconstruit l'ensemble, ce qui fait qu'on ne perd pas de puissance et, paraît-il, on en gagnerait un peu.

Mais ces pots n'existaient pas sur ces modèles d'avions. Nous avons fait l'effort de démonter un de nos avions, nous l'avons envoyé à Annecy où se trouve l'usine de Chabord pour qu'on fabrique un silencieux particulier. Les études viennent d'être terminées, les premiers prototypes sont sortis, on nous a dit qu'on pourrait récupérer notre avion cette semaine.

Je n'ai pas l'impression qu'on ait traîné les pieds. Il a fallu trois mois pour choisir, pour comprendre, pour négocier, et maintenant on peut espérer que, d'ici la fin de l'année, les avions seront équipés, l'équipement des avions n'étant pas vraiment le problème. Les 16 pots ont tous été commandés au mois de mars.

C'était pour vous expliquer ce que nous avons fait sur ce sujet.

Ensuite, je voulais vous expliquer pourquoi nous sommes si sensibles en pratique sur ce problème de 12 heures - 14 heures.

Nous sommes dans un pays tempéré. Samedi dernier, vous n'avez pas vu un avion voler de la matinée, les avions ne pouvaient pas décoller alors que dans votre jardin vous avez eu l'impression qu'il y avait du soleil, car il y avait une espèce de brume de chaleur, sans visibilité. Les avions ont décollé vers 11 heures, midi. Si à cette heure-là, on nous fait fermer, nos instructeurs qui ont attendu toute la matinée en espérant que le temps se dégage, ne pourront reprendre l'activité qu'à 14 heures.

Le problème, ce n'est pas l'arrêt, c'est nous imposer un arrêt de telle heure à telle heure dans un pays tempéré où le climat

n'est pas parfait. On serait dans un pays sec, dans le désert du Nevada, cela ne gênerait pas tellement notre activité, je veux dire que ces restrictions seraient supportables économiquement.

J'ai une association avec 18 salariés, je vous le rappelle, c'est lourd à supporter parce que c'est quelques heures qui font la différence. Vous comprenez bien que les entreprises, mêmes associatives, n'ont pas de subvention, c'est à la marge que l'on peut vivre. Et vous risquez par cette mesure de nous mettre en dehors de cette marge.

Certains aéro-clubs ont des avions pour lesquels il n'existe pas de pot d'échappement, comme Thomson. Ce n'est pas pour 2 avions qu'un constructeur va fabriquer un prototype.

Ensuite, je voudrais parler du principe et je crois que c'est encore plus important.

En ce qui concerne les dates, mettre le 1^{er} octobre, alors qu'a priori les riverains ne déjeunent plus dehors, et que l'on a besoin d'un peu de temps cette première année pour nous équiper, si on nous avait mis le 1^{er} avril 2003, cela n'aurait pas gêné grand monde, me semble-t-il, et cela nous aurait permis de ne pas avoir cette coupure qu'on va avoir entre octobre et la mise en place qui va s'échelonner sur les mois de novembre, décembre, janvier.

Le 1^{er} avril 2003 ne devrait gêner, sur le plan pratique, personne.

M. LE PRESIDENT.- Le 1^{er} avril, en terme de communication, n'est pas la meilleure date !

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- 31 mars, si vous préférez ! Je ne crois pas que cela devrait être un problème.

Mais ce qui me heurte, violemment, c'est le principe de l'arrêté.

Jusqu'à présent, nous avons travaillé dans la concertation. Il y a de nombreuses choses que l'on s'est interdit : par la concertation, nous avons décidé de ne pas voler après 22 heures 30, sauf pour des cas extrêmement particuliers : la nuit la plus courte une fois par an qui est un événement national aéronautique et l'hiver une fois par mois pendant les quatre mois d'hiver, mais en fait quand la météo le permet, on use de cette faculté une ou deux fois dans l'année. En dehors de ça, nous nous sommes interdits de le faire, volontairement, ce n'est pas la réglementation qui l'a imposé, et on respecte cette règle.

Je considère que faire un arrêté, alors qu'il y a une concertation, alors que nous avons pris des engagements, alors qu'on a trouvé un modus vivendi et qu'on a fait des efforts, cela revient à venir avec le gendarme et la matraque pour nous taper dessus ! Je trouve que c'est inacceptable dans un principe où c'est la concertation qui doit l'emporter. Récemment, la concertation n'a pas joué, on va vu le résultat.

Nous, associations, avons fait des efforts, nous avons joué la concertation, nous avons signé une charte, il est bien certain que s'il y a des arrêtés derrière la charte, c'est-à-dire derrière la concertation, la charte n'a plus de raison d'être. Je peux vous dire que c'est l'arrêté ou la charte, il faut choisir. Soit c'est une décision administrative, très bien, soit c'est la Charte, c'est-à-dire un accord entre les parties, ce qui me paraît beaucoup plus fructueux et qui permet de travailler pour l'avenir.

Avec l'arrêté, la charte ne sert plus à rien, je ne vois plus pourquoi on discute puisque, de toute façon, qu'on discute ou pas, on reçoit le coup de bâton derrière la tête.

Ensuite, je voudrais me retourner vers Aéroports de Paris. Votre réglementation me paraît inique.

Vous nous dites dans les attendus que si vous êtes en infraction, vous serez punis. Evidemment, si nous faisons des

infractions ! Mais à ma connaissance, nous sommes sur un terrain ouvert à la CAP, la circulation aérienne publique, et à partir du moment où les avions sont en règle, il n'y a pas d'infraction.

La réglementation actuelle ne nécessite pas de certificat de nuisance etc. donc, en aucun cas, on ne peut nous opposer un problème d'infraction.

Deuxièmement, Bruxelles est formelle et à maintes reprises vient de faire reculer la DGAC sur les problèmes Schengen, elle la fera reculer évidemment sur ce genre de sujet car c'est une atteinte à la liberté de circulation.

Les aéroports sont ouverts à la CAP, c'est une question de liberté fondamentale dans notre pays, on a fait l'Europe, on l'a voulue, on ne doit pas en avoir que les inconvénients, il faut aussi qu'on en ait les avantages. Les avantages, c'est la liberté de circulation.

L'administration vient d'être recalée sévèrement par Bruxelles sur les opérations Schengen, elle sera recalée aussi dans cette affaire si elle ne laisse pas ces avions ouverts à la CAP, sans justification majeure, elle sera forcée de les rouvrir et la France aura encore le beau rôle dans cette opération.

Je crois que j'ai dit l'essentiel, s'il y a d'autres questions ou interventions, je me permettrai, si vous le voulez bien, Monsieur le Préfet, d'intervenir à nouveau.

Merci.

M. LE PRESIDENT.- Je vais passer la parole à d'autres participants.

Quelques observations puisque vous avez posé des questions de principe :

La responsabilité de réglementer incombe à une autorité administrative qui est investie à ce titre, et cette autorité le fait sous

le contrôle du juge. Il est clair qu'une réglementation doit être motivée, et si elle ne l'est pas, elle peut être censurée. Mais je ne suis pas tout à fait sûr s'agissant des tours de piste, et des tours de piste par rapport à une catégorie d'appareils, que ce soit la liberté de circulation qui soit en cause.

Il ne faudrait pas essayer de trop démontrer : on peut dire que c'est la liberté de l'apprentissage. On conçoit qu'on puisse imposer des contraintes dans certaines circonstances, ce qu'il faut, c'est proportionner la contrainte éventuellement imposée, a fortiori si elle est imposée à une catégorie particulière d'usagers, et le bénéfice collectif à en attendre. Ce sont des règles extrêmement classiques. Ce qui est le cas en la circonstance.

Enfin, ce que vous m'avez dit sur la concertation, j'y suis sensible, je crois d'ailleurs savoir que si cette réunion a été déplacée, c'est pour permettre à la concertation de jouer. Je crois d'ailleurs savoir que, par rapport à une première version de l'arrêté, la date n'était pas en octobre - je reviendrai sur sa cohérence – mais en juillet 2002.

Pour l'objectivité du débat, je me devais ces quelques mises au point.

Mon souci n'est pas du tout de rompre une concertation et une démarche constructive à partir du moment où elle est jugée comme telle, il est simplement de s'assurer du respect d'un certain nombre d'échéances.

A la limite, cet arrêté sera le complément heureux des dispositions prises volontairement et en tout cas largement subventionnées, parce qu'elles sont conformes à l'intérêt général qui est l'équipement en silencieux. A partir du moment où on demande aux avions basés d'être équipés de silencieux, il serait un petit peu choquant qu'un avion qui n'en serait pas équipé continue à faire des tours de piste au préjudice de la collectivité.

En revanche, il n'est pas inutile d'avoir quelque date butoir pour s'assurer de la mise en oeuvre des conclusions concrètes de cette concertation.

Je me tourne vers les maires. Qui souhaite intervenir ?

M. GUIARD (Boissy l'Aillerie).- Je voudrais dire en préalable notre satisfaction d'avoir pu constater un changement concernant le dialogue et l'écoute, depuis la CCE de septembre 2001, qui a abouti à la mise en place du comité permanent. Au cours de ce comité de nombreuses questions ont été vues et discutées.

Je comprends bien, Monsieur CHOIX, votre déception de votre point de vue, mais n'oubliez pas que cet arrêté qui est proposé aujourd'hui est le fruit d'un compromis et d'une discussion. A l'origine, la revendication des associations de défense des riverains comme celle des élus, portait sur une restriction beaucoup plus large : c'était une restriction pour tous les avions et tours de piste, et on ne parlait pas à ce moment-là des silencieux. Nous avions également demandé une heure plafond, le soir.

Par ailleurs, il ne faut pas perdre de vue qu'il y a une pression extrêmement importante de la part des riverains qui habitent aujourd'hui dans le Vexin et qui souhaitent maintenir ou améliorer la qualité de vie dans ce secteur. Si vous habitez dans les zones qui sont proches de la piste, je peux vous assurer que c'est gênant.

Je comprends bien que si le temps se lève et qu'on peut décoller à midi ou à 13 heures, c'est sans doute très intéressant mais pour les personnes qui sont en dessous, ce l'est beaucoup moins. On arrive à une époque où ces questions de nuisance et de qualité de vie doivent être prises en compte pour la population.

Cette proposition concernant la restriction d'exploitation de l'aérodrome de Pontoise, pour nous, est un compromis.

Ce n'est pas exactement la satisfaction totale de notre demande, c'est un compromis. On veut bien accepter ce compromis parce que la discussion a permis de sortir cet arrêté mais je ne crois pas qu'on puisse dire qu'il y a eu un coup de massue qui a été donné car, lors des réunions du comité permanent, ceci a été annoncé, des demandes fortes avaient été faites, et je ne pense pas qu'on soit surpris aujourd'hui d'avoir cet arrêté.

Cet arrêté, pour nous, reste encore un compromis. Nous en sommes satisfaits comme pour tout compromis qui arrive en fin de discussion mais ce n'est pas la finalité de notre demande préalable ainsi que celle des associations qui vont s'exprimer dans ce sens probablement dans peu de temps.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur GIROUD...

M. GIROUD (PNR).- Monsieur le Préfet, je voudrais juste dire que le parc du Vexin est favorable à la distinction qui peut être faite entre les aéronefs dotés de silencieux et ceux qui ne le sont pas, du fait de l'effet d'incitation que cette mesure peut avoir. A défaut d'une telle mesure, on ne verrait pas bien comment ceux qui n'ont pas adhéré à cette démarche d'amélioration y viendraient.

M. LE PRESIDENT.- Y a-t-il du côté des maires des demandes de parole ?

M. GUIARD (Boissy l'Aillerie).- Je voulais ajouter également, c'est vrai que vous avez accepté et c'est tout à votre honneur de bien vouloir équiper vos avions de silencieux et de signer la charte, alors je ne sais pas quelles sont les taxes que vous avez à payer mais peut-être pourrait-on vous récompenser sur un plan financier par des taxes moins importantes. Je ne sais pas si

c'est faisable ou pas faisable mais cela pourrait être également une possibilité.

Ceci étant, je ne voudrais pas qu'on oublie que les silencieux vont faire gagner quelques décibels mais ne vont pas supprimer pour autant les nuisances.

Il faut qu'on reste bien dans cette voie-là.

M. SOUDRY (AEROPE).- Concernant l'ensemble des aéronefs, qu'entendez-vous par "tout aéronef" ? Cela comprend-il également les avions de transport en tours de piste qui sont associés de certificat de nuisance ou pas ?

M. GAURAN (DGAC-SBA).- Cela vise l'ensemble des aéronefs qui pourraient effectuer des vols d'entraînement en tours de piste.

M. SOUDRY (AEROPE).- Vous n'êtes pas sans savoir qu'il y a des problèmes techniques et que les avions associés de certificats de nuisance ne peuvent pas être concernés par une règle. Les avions associés de certificats de nuisance, conformes à la réglementation, ne seraient pas acceptés ici ?

M. GAURAN (DGAC-SBA).- Tout à fait, cela vise tous types d'avions. Quelqu'un qui voudrait faire avec, par exemple, un Falcon des tours de piste ne pourrait plus le faire avec cet arrêté.

M. SOUDRY (AEROPE).- Vous remettez en cause la certification des avions ?

M. LE PRESIDENT.- Non, cela ne remet pas en cause la certification des avions.

M. SOUDRY (AEROPE).- Je suis désolé, si on ne peut pas évoquer d'une manière sérieuse et technique un problème avec quelqu'un qui semble responsable pour nous avoir dit à l'instant...

M. LE PRESIDENT.- Je souhaiterais qu'on ne fasse de polémique. Allez-y mais sereinement...

M. SOUDRY (AEROPE).- Il y a un certificat de nuisance qui est associé et d'un seul coup, on vient de nous dire que ce type d'appareil ne peut plus effectuer de tours de piste.

Je vous rappelle que, dans le cas des transports publics, il est quelquefois nécessaire et obligatoire pour la sécurité et pour la bonne fin d'une mission de faire un contrôle technique, notamment quand on a un souci de rentrée de train, on va devoir faire des opérations de tours de piste, avant même de partir en mission, fut-elle une mission d'évacuation sanitaire. C'est incontournable !

Voilà qu'on va se mettre en infraction avec un certificat de nuisance associé à notre appareil qui est conforme sur tous les terrains, sauf sur celui de Pontoise !

M. LE PRESIDENT.- Il y a l'esprit et il y a la lettre, comme souvent à force de vouloir trop jouer avec la lettre, on finit par être contre la démonstration qu'on veut faire.

Si un jour il y a un problème d'évacuation sanitaire...

M. SOUDRY (AEROPE).- C'est la tarte à la crème !

M. LE PRESIDENT.- C'est vous qui venez de citer ce cas ! Si pour la mise au point de cette mission, il est besoin de ces contrôles techniques avant de partir en voyage, il est bien évident que ces contrôles techniques seront faits.

Je vous indique simplement deux choses :

La première est qu'il y a une restriction, restriction limitée dans le temps à un certain nombre de créneaux horaires. Ce n'est pas une restriction générale et impersonnelle. En matière de réglementation automobile, par exemple, vous pouvez interdire à des poids lourds de plus de 3,5 tonnes dans certaines circonstances de circuler sur certaines voies. Un maire a la capacité juridique de le faire. Les poids lourds sont parfaitement habilités à rouler sur le réseau routier français mais en certaines circonstances et en certains lieux, et à condition que ce soit motivé, il est possible d'en restreindre l'usage. Le principe de la restriction est possible juridiquement, je connais moins l'aviation, mais je connais le droit. C'est un principe général du droit, c'est possible.

Ensuite, le cas échéant, lorsqu'il est saisi, le juge regarde si la restriction est fondée et si les conséquences qui en résultent pour telle ou telle catégorie d'utilisateurs sont en proportion de l'intérêt général que cette restriction prétend défendre.

Monsieur POLACCO...

M. POLACCO (Hispano Suiza).- Merci, Monsieur le Préfet.

Tout d'abord, je voulais vous remercier, parce qu'effectivement nous avons eu des difficultés pour participer à la réunion qui était programmée la semaine dernière, et nous pouvons aujourd'hui être ici avec vous.

Deuxièmement, il y a une évolution dans le texte de l'arrêté, ce qui est pour nous aussi la preuve d'une bonne volonté.

Nous avons fait de très nombreuses propositions pendant de nombreuses années qu'a duré cette concertation avec les associations de riverains et les représentants des élus autour de l'aérodrome de Pontoise. Je regrette un peu aujourd'hui qu'on se retrouve dans une situation relativement brutale avec ce choix d'un arrêté, même si les conséquences ont l'air d'être un peu moins importantes, alors qu'il y avait d'autres moyens et qu'on aurait pu faire beaucoup mieux.

Je comprends bien les élus et habitants qui habitent à proximité d'un aérodrome, on a tous envie d'avoir la paix quand on ne pratique pas une activité. Habiter à côté d'une autoroute, cela énerve contre les automobilistes, et habiter autour d'un aérodrome, cela énerve contre les aviateurs. C'est bien évident.

La décision concernant les pause sera une décision qui aura certainement quelques effets. On pourrait certainement faire beaucoup mieux.

Nous avons proposé, il y a deux ans, un certain nombre de mesures qui ont été communiquées aux associations de riverains et aux autorités, à la Direction de l'Aviation Civile et Aéroports de Paris. Ces mesures consistaient notamment à confier une tâche plus efficace et plus pédagogique aux contrôleurs et à réaliser des circuits de piste qui soient différents qui soient des circuits "glissants", en essayant de répartir la nuisance. On pensait que le circuit de piste de Pontoise, à force de l'agrandir, devenait quasiment un parcours de voyage et parfois cela peut même mettre la sécurité en cause car du fait de manque de visibilité des jeunes pilotes peuvent se perdre. C'est arrivé. On pense qu'il serait possible d'utiliser de temps en temps un circuit un peu plus à l'est, un peu plus à l'ouest, un peu plus rapproché. Parfois, pour les circuits de piste à basse altitude, au lieu de les faire sur la partie

extérieure de l'aérodrome, on pourrait les faire sur la partie intérieure.

Nous avons fait un certain nombre de propositions dans ce sens qui n'ont reçu absolument aucun écho.

Je suis persuadé que ces mesures-là auraient un effet beaucoup plus perceptible par les riverains, 7 jours sur 7, que la pause entre midi et 14 heures sur les avions qui, petit à petit, n'existeront quasiment plus sans pot d'échappement nouveau.

Cela me semble être des mesures à remettre sur la table et qui permettent, à mon sens, de faire avancer les choses et ce serait bien d'en discuter.

Je vole depuis presque 20 ans dans ce club qui, au passage, était une toute petite association en faillite, il y a 25 ans, qui a été reprise par le Président CHOIX et quelques bénévoles et que nous avons maintenant hissée à un niveau de petite PME. Comme vous l'avez entendu, il y a 18 salariés, on a une activité économique importante, on participe aussi à l'essor de l'aviation, à la formation de pilotes militaires, de lignes etc.

Cette petite association a un rôle économique mais elle a aussi une responsabilité pédagogique. Depuis une vingtaine d'années que je m'occupe de la formation et de la sécurité dans ce club, j'ai tenté deux choses : une que j'ai à peu près réussie et une autre sur laquelle je n'arrive pas à avancer.

Nous avons fait de gros efforts en matière de pédagogie : apprendre aux pilotes à respecter les circuits de piste, motiver les pilotes à ne pas faire des vols à basse altitude là où il faut respecter des hauteurs, motiver les instructeurs à former les pilotes. J'ai créé, il y a plus de quinze ans, des vols de contrôle obligatoires qui n'étaient pas prévus par la DGAC et par la réglementation pour s'assurer tous les ans que les pilotes étaient capables de suivre les circuits et de respecter les règles les plus basiques de l'environnement. Sur tous ces points, on y est à peu près arrivé.

Mais c'est vrai qu'il y a des déviations. Quand vous parlez des gens qui vous passent dessus à basse altitude, cela peut arriver, ce n'est pas obligatoirement des pilotes qui sont basés sur le terrain, cela peut même être des pilotes qui volent chez nous.

Je demande que les contrôleurs jouent un rôle de police du ciel et cette demande reste totalement sans effet.

On nous met des contrôleurs qui sont des gens d'un niveau très élevé, qui sont des ingénieurs de contrôle de la navigation aérienne, ce sont des personnes qui sont faites pour aider à décoller et à poser des Airbus et des Boeing. On nous met une tour de contrôle qui vaut 18 millions de francs, on nous met des "trucs" fantastiques mais l'effet recherché en terme de sécurité, je ne dirai pas qu'il n'est pas obtenu, mais en terme de nuisance, il est quasiment égal à zéro.

Il faut qu'un pilote fasse une énorme "connerie" pour que cela se solde par une infraction qui est une procédure lourde administrative, complexe, et qui débouche très rarement sur quelque chose de pédagogique alors que si une information était transmise aux écoles en disant : "tel avion de chez vous, tel jour à telle heure n'a pas respecté un circuit ou une hauteur, est passé au-dessus des villages à basse altitude", je me ferais fort de faire derrière ce travail de vérification, de revoler éventuellement avec les gens, de m'assurer qu'ils sont capables de repartir en vol et de respecter les circuits.

Aidez-nous, vous vous aiderez ! J'aimerais bien qu'on arrive à obtenir des réponses positives sur ce point-là.

Dernier point, plutôt qu'un arrêté qui est une mesure brutale, très brutale même pour nous, il y a d'autres moyens qui permettent, dans la période transitoire, d'arriver au même résultat : ce serait un notam, un avis aux utilisateurs du ciel. Ce serait une mesure qui resterait dans le cadre de ce qui est utilisé couramment

dans l'aviation et je pense que cela nuirait moins à l'image de concertation sur laquelle on se sent assez blessé.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur ...

M. PICHERY (Conseil Général).- Je voulais dire que j'ai beaucoup apprécié le discours de M. POLACCO. Il est vrai que cela fait des années que nous disons que la tour de contrôle devrait avoir un réel rôle pour la tranquillité des riverains. Je ne suis pas très souvent en contact avec la tour de contrôle mais lorsque je repère des excès au niveau de la circulation aérienne, c'est vrai que mes interventions ont toujours été sans effet quand j'arrive à avoir cette tour de contrôle, ce qui n'est pas facile.

Pour ce qui est de l'arrêté, je comprends que vous le preniez comme une mesure violente, mais il ne vise pas que le club Hispano Suiza. Il n'y a pas que vous sur la plate-forme. Cela peut avoir un aspect un peu désagréable mais je rejoins ce que disait M. GIROUD, cela peut être une mesure incitative à la pose de silencieux. Or sur cette plate-forme, il y a quelques avions qui sont terriblement bruyants et qui posent un réel problème à l'environnement.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur...

M. HENIN (Amis Vexin Français).- J'interviens au nom de l'Association des Amis du Vexin Français, créée en 1967, nous sommes 947 membres et une trentaine d'associations.

Cela fait une vingtaine d'années que je viens ici, j'en ai vu des préfets sur le sujet, et je suis content de voir qu'on n'est pas loin d'un aboutissement et qu'avec M. CHOIX et les représentants des associations on ait trouvé une espèce de compromis.

Mais d'un autre côté, je suis surpris et presque déçu par le propos de M. CHOIX - moins par celui de M. POLACCO, car c'est vrai qu'il y a sans doute à faire vis-à-vis des personnes qui pilotent et sans doute ont-ils quelques responsabilités sur une conduite individuelle et une conduite générale - car je me dis, en lisant l'arrêté, que récuser le principe, c'est récuser un travail qu'on a fait depuis le mois de septembre, on s'est vu en novembre, en janvier et en mars.

Il est évident que les comptes rendus n'ont pas été diffusés, que nous n'avons pas eu l'occasion de voir les réécritures des comptes rendus qui devraient contenir la réalité des engagements pris par les uns et les autres. D'une certaine façon, c'est une manière de dire : je vais me poser sur la piste mais je vais remettre les gaz vite parce que j'ai envie de faire autre chose.

Je suis déçu parce qu'on est aussi devant un calendrier, on nous dit entrée en vigueur le 1^{er} octobre, mais nous étions convenus que la livraison des silencieux, c'était le 31 octobre de l'an 2002. Pourquoi n'est-ce pas juillet ? Pourquoi, Monsieur le Préfet, la remise en cause de la date ? Cette date, nous la souhaitons assez rapide parce que l'été arrive et que les riverains et les ruraux vont avoir encore un été avec les avions et cela fait vingt ans que cela dure !

Il ne faut pas non plus trop céder.

Le deuxième point que je voudrais souligner à propos de ce texte : j'aime bien les normes, nous sommes dans un pays de normes, et je trouve ce texte vague.

Je suis doublement déçu parce que si on dit qu'il y a un dispositif atténuateur de bruit, il devrait se mesurer en décibels. Où est la norme acceptable ? Quelle est celle qu'acceptent de mettre en place CHABORD et son équipe vis-à-vis de M. CHOIX et des associations ?

Le débat n'est pas si local qu'on veut bien nous le dire aujourd'hui quand on lit les comptes rendus. C'est un sujet sur lequel on a parlé en sous-préfecture : les objectifs des riverains concernent la région parisienne et l'Ile-de-France et d'autres bases. On a dit, avec M. le sous-préfet, qu'il y avait en effet des concertations avec d'autres aérodromes. Je voudrais simplement dire qu'il y a un collectif d'associations au niveau de l'Ile-de-France qui s'appelle "Ile-de-France Environnement" qui a lui même fait des propositions et des motions dans ce sens. Ne disons pas que cela ne vise que Pontoise, cela vise l'ensemble des riverains.

C'est là où on devrait quand même trouver une meilleure écoute pour que le texte fasse référence à des normes acceptées par tous. Merci.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur...

M. VALDELIEVRE (Cergy-Pontoise Air Club).- La motivation ne suffit pas toujours pour mettre des silencieux. Nous avons deux avions Ecole pour lesquels aucun constructeur n'est capable de nous faire un silencieux. On pourra peut-être en faire faire, mais il faudra que la DGAC les homologue. C'est une question de dix ans ou de quinze ans. Ce sont des avions anciens. C'est vrai que l'on peut penser au renouvellement. A ce moment-là, aidez-nous à renouveler nos avions.

M. LEBRUN (Président DIRAP).- Je vais vous parler de la population.

Je tenais à signaler que s'il a fait très beau ce week-end, il ne faisait pas bon de vouloir déjeuner ou se reposer hier dans son jardin dans les villages riverains de l'aérodrome. Je rejoins M.

HENIN, depuis une quinzaine d'années les CCE se suivent, et les nuisances au-dessus des villages restent inchangées.

Je rappelle que la DIRAP représente non seulement 300 familles de riverains mais aussi au travers du groupement d'une vingtaine d'associations du Vexin plusieurs milliers de foyers qui sont prêts à se mobiliser pour défendre leur qualité de vie dans leur parc naturel.

Nous l'avons déjà montré lors d'une manifestation en 1991 en rejetant le projet de révision du Plan d'Exposition au Bruit en 1992 lors de l'enquête publique et en manifestant notre opposition à l'aviation d'affaires et commerciale en 1999 à Cormeilles, et le 15 septembre 2001 où plus de mille habitants ont manifesté sur l'aérodrome.

Par ailleurs, nous sommes au contact de dizaines d'associations regroupées au sein de l'Union Française contre les Nuisances Aériennes et on constate partout en France, via Internet, que les gens ne tolèrent plus qu'une activité de loisirs ne soit pas réglementée et les empêche de mener une vie normale.

Nous avons réalisé un comptage, il y a quelques mois, il en ressort que plus de 90 % des riverains rejettent tout développement du trafic d'affaires et commercial, que 60 % tolèrent l'aviation légère à condition que l'on monte des silencieux, qu'on instaure des plages de silence et qu'on respecte les circuits, et que 30 % souhaitent la fermeture pure et simple de la plate-forme et son remplacement par un parc de loisirs.

Au niveau des restrictions d'exploitation, il ne faut pas oublier nos demandes antérieures concernant l'interdiction des vols de nuit, la limitation du nombre d'avions dans un circuit de piste qui est, d'après le commandant BLIN, laissé à l'appréciation du contrôleur, le retour à la note de la DGAC d'avril 1980 avec la limitation des avions à 17 tonnes et l'interdiction de lignes régulières, note progressivement vidée de sa substance en octobre

1986 avec l'autorisation donnée à la compagnie Aigle Azur d'exploiter une ligne régulière, et ensuite lors de la CCE de 1998 en autorisant les avions jusqu'à 45 tonnes, décision par ailleurs contre laquelle plusieurs associations du Vexin ont déposé un recours en Conseil d'Etat. Je vous propose aussi de vous reporter aux nombreuses délibérations des communes et motions du PNR de 1999.

On a du mal à admettre qu'une grande partie des 100.000 mouvements annuels se fasse essentiellement les week-ends, notamment pendant la belle saison. Il faudrait que les aéro-clubs incitent les pilotes à voler davantage en semaine car la concentration actuelle du trafic le week-end est insupportable. Il faudrait arriver à déterminer un jour un ratio du nombre de vols possibles les week-ends. Actuellement, jusqu'où peut on aller le week-end ? Est-ce que c'est 100, 200, 300 ou 400 avions ? Je ne sais pas.

Concernant le texte qui est proposé, la DIRAP rappelle sa demande initiale formulée en comité permanent, conformément aux recommandations du Conseil National du Bruit, en l'occurrence l'attribution de vraies plages de silence entre 12 heures et 14 heures et après 19 heures les week-ends et jours fériés.

Pourquoi après 19 heures ?

On peut craindre, si on supprime le trafic entre 12 heures et 14 heures, un report de trafic le soir.

Les silencieux vont certes, à terme, réduire le bruit mais ce que nous souhaitons, ce n'est pas une demi-mesure, mais une vraie coupure sans avions. Déjeuner l'été en dessous de 77 décibels, au lieu de 80, ne va pas apporter grand-chose à la population. En outre, le tri des avions équipés ou pas, nous semble difficilement gérable.

Nous avons proposé, comme le recommande d'ailleurs l'ACNUSA, de moduler de façon significative la taxe d'atterrissage

pour favoriser les aéro-clubs équipés de silencieux et pénaliser les autres.

M. LE PRESIDENT.- Merci pour votre intervention, est-ce qu'il y a d'autres observations ?

M. DUBREUIL (Union des Amis du PNR).- Juste un mot pour dire que cette proposition n'est pas totalement inéquitable, dans le sens où il y a de fortes subventions qui sont attribuées pour l'achat des silencieux.

Je ne voudrais pas que l'on pense que les associations sont insensibles à l'aspect économique des choses. Donner le sentiment que l'on met sur le carreau un certain nombre de personnes ne correspond pas du tout à cette réalité. Il y a des subventions importantes pour compenser le prix de ce silencieux.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Je vais répondre immédiatement à la dernière intervention.

Si vous voulez interdire les avions complètement, faites l'économie de vos subventions, on fera l'économie des pots et le problème sera réglé. Je suis un contribuable comme tout le monde, si l'objectif c'est qu'on ne vole pas, ce n'est pas la peine de nous faire dépenser des pots.

Tout à l'heure, on a remercié et on remercie les intervenants en ce qui concerne les subventions, on prend notre part, je crois que c'est normal, sachant qu'on a une activité qui est lourdement taxée comme beaucoup d'autres et absolument pas aidée. Nous ne touchons pas de subvention.

Je voudrais répondre au propos sur le Conseil National du Bruit. Je ne me sens pas concerné par le Conseil National du Bruit étant donné que son Président a refusé, concernant la commission

aviation légère, que la Fédération Nationale Aéronautique, qui représente 45.000 licenciés, 580 clubs sur 600 en France, et 95 % de l'activité de l'aviation légère en France, soit membre de droit du Conseil National du Bruit. Ce qui est absolument inimaginable. Quelle est la valeur des décisions du CNB alors que les principaux intéressés n'en font pas partie ? J'y ai été invité une fois comme spécialiste des pots d'échappement, il y a trois ans, pour leur dire que je ne savais pas comment se présentaient ces atténuateurs de bruit. Maintenant, je pourrais leur livrer quelques petites notions de plus. C'est pour vous dire l'inexistence de toute décision pouvant venir du Conseil National du bruit et de personnes qui ne veulent pas se concerter avec d'autres...

M. LEBRUN (Président DIRAP).- Il y a le représentant de la DGAC, M. Bourgines...

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- M. Bourgines n'est pas le représentant de l'aviation légère, il est le représentant de l'administration. Ce n'est pas la même chose !

Je reconnais, Monsieur le Préfet, qu'au moins vous faites participer autour de cette table tous les intervenants concernés de façon normale. Ce n'est malheureusement pas le cas du Conseil National du Bruit.

Vous avez cité des chiffres, et puisque vous voulez des chiffres, je vais vous en donner : le terrain de Pontoise, aujourd'hui, c'est plus de mille pilotes. Je ne considère pas que ces mille pilotes ont le droit de polluer plus parce qu'ils sont mille que s'ils étaient dix. Je veux bien admettre qu'il y a bien plus de 300 familles dans les environs qui sont gênées par notre activité. Je n'en discute pas un seul instant.

Mais l'important est que tout le monde ait le droit de vivre, vous comme nous. On a toujours dit qu'on était des riverains

quelque part. On veut bien faire des efforts mais qu'on reconnaisse notre existence et notre possibilité de vivre.

Je voudrais répondre à M. HENIN.

J'ai l'impression de ne pas m'être fait comprendre tout à l'heure quand j'ai dit que je considérais l'arrêté comme étant un coup de bâton. Je continue et je persévère.

J'ai pris l'engagement pour mon propre aéro-club et pour les autres aéro-clubs que je représente au sein de la petite association qui réunit les sociétés autour de cette table, de respecter la Charte que nous avons signée - j'aime respecter ma signature, j'aimerais que tout le monde en fasse autant - et on a pris l'engagement de mettre des silencieux. Nous mettrons des silencieux, même s'il n'y a pas de charte, même si je considère que la charte n'existe plus puisqu'il y a un arrêté, puisque j'ai pris un engagement vis-à-vis de vous.

Je n'ai pas besoin d'un arrêté derrière pour respecter cet engagement. C'est cela que je ne supporte pas. C'est qu'on mette un arrêté derrière un engagement que j'ai pris, comme si mon engagement ne valait rien. Si s'était un simple notam qui aboutit exactement au même résultat, la notion n'est pas la même : ce n'est pas un arrêté, un coup de bâton qu'on nous met derrière les oreilles, c'est une réglementation aérienne qui peut aboutir au même résultat mais qui reste une décision aéronautique. C'est une notion différente, je me place au plan des principes.

Je continue à dire que les engagements sont pris, je ne vois pas pourquoi il faut un arrêté, à moins que vous ne considériez que les engagements ne valent rien et qu'il faille un arrêté derrière chaque engagement. Dans un pays où, paraît-il, il doit y avoir la concertation, la participation etc. je trouve cela curieux.

Pour égayer la réunion, vous ne voulez plus qu'on vole le week-end, bravo ! De toute façon, avec les 35 heures, probablement on n'aura plus besoin de voler les week-ends, et à ce

moment-là, il n'y aura plus d'avions, et plus d'activité économique en France !

M. LE PRESIDENT.- On déborde du sujet. Cela dit, je partage votre sentiment sur les loisirs. On est réuni pour permettre à chacun de vivre et après tout, on peut être résident et pratiquant d'aéro-club. Il est clair qu'en général la population ne peut venir voler, pour des activités de loisirs, que les samedis et les dimanches aujourd'hui.

Vous vouliez intervenir ?

M. GUILLAMBERT (Les Amis du Vexin Français).- Il me semblait que les pilotes ou tout au moins les moniteurs et ceux qui apprenaient aux élèves les notions de circulation aérienne prenaient aussi l'engagement de respecter les circuits de piste. Or tout le monde, même vous, constate que les engagements qui ont été pris ne sont pas respectés, et cela depuis vingt ans. Depuis vingt ans, les circuits de piste ne sont pas respectés. Essayez de nous montrer qu'on peut rester tranquilles en étant loin du circuit de piste et on pourra vous écouter.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Je voudrais simplement rappeler qu'à une réunion précédente de celle-ci, il y a un an ou deux, même les maires avaient reconnu qu'il y avait des progrès considérables dans la tenue des circuits des pistes. Monsieur PICHERY, je crois que vous aviez reconnu cela. On a fait des efforts considérables qui étaient reconnus par les élus.

M. LE PRESIDENT.- Il suffit parfois d'une bavure pour compromettre tous les efforts des autres. C'est pour cela que ce

qu'a dit M. POLACCO tout à l'heure sur l'auto-discipline est important.

M. HENIN (Amis Vexin Français).- Je vous invite au jardin, avec le soleil, et vous constaterez.

Il ne faut pas avoir peur du bâton. La loi et les règlements, Monsieur CHOIX, sont le résultat d'un modus vivendi, d'un compromis. C'est un compromis qui est écrit, comme cela vous pourrez l'imposer aux autres. Mais si, entre nous, on se dit : "oui, on est tous d'accord", mais nous sommes mortels et puis demain, c'est fini ! Alors que là, c'est une référence.

Je comprends encore moins, vous auriez dans l'arrêté le nombre de décibels et la date du 1^{er} juillet, Messieurs, peut-être que vous pourriez dire alors quelque chose de plus violent.

M. POLACCO (Hispano Suiza).- Si l'arrêté était au 1^{er} juillet et s'il y avait un nombre de décibels, nous serions effectivement certainement plus nerveux.

Je voudrais dire à votre voisin que c'est une activité relativement complexe. En tant qu'instructeur, je peux vous dire qu'un pilote qui n'a pas encore une grande expérience peut parfois avoir des difficultés à se positionner, à s'insérer dans un groupe dans lequel il y a des avions devant, derrière et à côté. Il y a parfois des conditions météo difficiles, du vent, des turbulences, de nombreux paramètres qui font que ce n'est pas toujours facile. Ce n'est pas incohérent que, de temps en temps, il y ait des débordements.

Le problème est qu'il faut s'assurer que globalement les pilotes ont reçu une formation qui convient bien, que les instructeurs eux-mêmes se préoccupent de donner cette formation.

Avant de former nos pilotes, nous avons à former nos instructeurs. Ils savent piloter bien sûr mais il faut qu'ils aient cette préoccupation, alors qu'ils sont parfois de passage sur le terrain. Est-ce qu'ils ont cette préoccupation ? Pas toujours. On est donc obligé d'avoir une espèce d'attitude de gendarme.

Mais pour que l'information arrive jusqu'à nous et que, au-delà de la prévention et de la formation que l'on peut faire, et que l'on puisse aussi rappeler les pilotes à l'ordre lorsqu'il y a des déviations, et à ce moment-là d'une manière encore plus efficace, on a besoin d'aide. Et cette aide, on ne peut pas la recevoir actuellement.

M. LE PRESIDENT.- Je vous propose de tirer quelques conclusions de nos échanges.

Je reviens sur un premier point qui est d'ailleurs la légitimité d'une commission comme celle-ci : il y a effectivement la reconnaissance légitime à la fois d'une activité qui est réglementée, y compris pour des raisons de sécurité, et puis de la préservation d'un environnement dont chacun peut apprécier la qualité et qui a d'autant plus de valeur qu'il est relativement proche de la zone agglomérée. On est là pour essayer d'arbitrer, de la manière la plus intelligente, optimale, un conflit d'usage.

Il y a des compromis à trouver. Mon souci est d'arriver, dans une démarche qui s'inscrit dans la durée, à trouver des points d'équilibre. Ces points d'équilibre peuvent d'ailleurs varier dans le temps.

La technique peut permettre de faire évoluer la situation, trouver des solutions qui n'étaient pas imaginables, il y a quelques années. En même temps, il peut y avoir aussi une valorisation des données environnementales qui peut, aujourd'hui, être différente de ce qu'elle était, il y a trente ans.

Le point d'équilibre actuel : une décision importante a été prise qui a été de dire que les avions école qui ont vocation à pratiquer des tours de piste et qui sont basés doivent être équipés de silencieux. Si j'ai bien compris, une partie de la difficulté tient au fait que c'est une intention qui a été affirmée ici pour la première fois quand ?... Il y a plusieurs années

M. LEBRUN (Président DIRAP).- En 1997.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- La Charte a été signée, il y a un an, et les réunions sur les pots d'échappement ont fini au mois de janvier.

M. LE NOAN (Pref. Val d'Oise).- C'est bien antérieur.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur Choix, on ne va pas se cacher derrière son petit doigt, vous avez senti mon souci de trouver une solution de compromis raisonnable qui ménage aussi bien les intérêts de l'aviation légère que ceux des résidents proches. J'ai cru comprendre qu'à une certaine époque, les membres de l'administration - j'en parle d'autant plus librement que je ne suis là que depuis six mois - ont pensé que pour l'été 2002 ce problème serait réglé en ce qui concerne l'équipement des silencieux.

J'ai bien compris que vous êtes des gens sérieux, vous aviez souhaité trouver une solution technique qui soit la plus raisonnable possible. Vous avez dit que cela ne s'achète pas chez Midas, peut-être que la commission ne l'avait pas compris de telle manière. Les uns, les autres, moi aussi avons connaissance de silencieux, mais j'ai vérifié c'était sur des avions d'acrobatie. Cela dit, les pertes de puissance sont sans doute aussi importantes.

Je regrette un peu qu'il n'y ait pas eu de manière plus nette un engagement sur une échéance opérationnelle : le parc est équipé à telle date. Mais objectivement, il y en a une.

M. HENIN (Amis Vexin Français).- Elle est au compte rendu.

M. LE PRESIDENT.- Ce qui m'a été rapporté, c'était que normalement, aujourd'hui, on devrait être en train de fêter les silencieux qui auraient équipé les avions pendant l'été. Les choses ne sont pas dans cette situation puisque le dispositif technique doit être validé. On a un peu le sentiment, les uns et les autres, que ces choses s'étalent un peu et risquent encore de s'étaler dans le temps.

Cet arrêté, ce n'est pas "le bâton", pour moi c'est le complément indispensable d'une mesure librement acceptée. J'y reviens. Les clubs font l'effort dans le cadre de la Charte de s'équiper, cet effort est appuyé par la collectivité publique, au passage le fait qu'on mette l'argent des contribuables dans cette affaire montre qu'on a, a priori, le souci de vous permettre de continuer vos activités sinon on ne le ferait pas, mais il est clair que ceux, probablement pas vous, qui ne feront pas cet effort se voient imposer des restrictions qui ne vous seront pas imposées puisque vos avions pourront voler tout le temps, y compris entre midi et 14 heures les samedis et dimanches.

Il ne s'agit pas d'interdire. Il me paraît tout à fait normal de dire : il y a la charte, dans le cadre de cette charte, il y a des efforts d'équipement en silencieux. Par ailleurs, pour ceux qui ne s'inscrivent pas dans cette logique, c'est leur droit, il n'y a pas d'obligation, les restrictions qui correspondent à la préservation minimale de l'environnement seront imposées.

Cet arrêté n'est pas pu tout le bâton. Ce sur quoi je suis assez ouvert à la discussion, c'est de dire que cet arrêté serait probablement un peu injuste si on disait que les avions équipés de silencieux peuvent voler, les autres pas, et qu'on se retrouvait dans une situation où il n'y ait pas moyen de les équiper.

M. VALDELIEVRE (Cergy-Pontoise Air Club).- C'est notre cas !

M. LE PRESIDENT.- Je suis désolé de vous le dire, il y a des choix à faire. La règle de droit est générale et impersonnelle : on ne peut pas dire on le fait pour Hispano-Suiza, mais on fait ça pour Dupont. Si on ne fait pas cela en droit, on se fait censurer.

M. VALDELIEVRE (Cergy Pontoise Air Club).- On tue les petits !

M. LEBRUN (DIRAP).- Pourquoi CPAC ne demande pas à Chabord ? Chabord ne faisait pas les Cessna, il y a trois mois.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur, je n'ai pas participé aux précédentes commissions, mais il y a une chose qui est claire et qu'on ne peut pas accepter, c'est de travailler pendant plusieurs années, avec parfois une certaine dérive, sur les silencieux et qu'un jour on arrive à une réunion en disant : "de toute façon, pour nous, les silencieux, ce n'est pas possible !".

Alors là, c'est clair que ce n'est pas la peine de discuter. Si c'est pour dire cela à la fin ...

M. VALDELIEVRE (Cergy-Pontoise Air Club).- Cela a déjà été dit il y a un an !

M. LE PRESIDENT.- Vous êtes à Pontoise, vous seriez à Florac, la situation serait peut-être différente. Mais on est à Pontoise.

J'ai volé à Lognes, à Chavenay, je sais ce que c'est que les tours de piste, les avions qui se suivent, et je sais ce que c'est aussi que les arbitrages. Quand on passe à Chavenay, il y a beaucoup de monde en l'air à certains moments.

Si vous souhaitez préserver un loisir qui en plus est une tradition française, il y a intérêt à savoir trouver les arbitrages qui rendent les choses supportables pour les uns et les autres. L'effort de l'administration ne se situe pas ailleurs.

Pour moi, l'arrêté a toute sa cohérence, si vous me dites qu'au mois d'octobre ou au mois de novembre, vous serez très avancés, vous m'avez d'ailleurs dit que c'était la mise au point de l'aspect industriel qui était peut-être plus facile à maîtriser, on peut sans doute intelligemment discuter. Mais l'idée qui est de dire : "il y a un arrêté, cela me donne des boutons !", la réglementation en aéronautique cela existe, heureusement d'ailleurs...

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Justement, faisons une réglementation aéronautique.

M. LE PRESIDENT.- Je ne vois pas pourquoi un arrêté ministériel vous donnerait des boutons et un notam, non. C'est peut-être au plan des conséquences juridiques. Quand on interdit à un avion non basé d'utiliser une piste, c'est un notam ou un arrêté ?

M. POLACCO (Hispano Suiza).- C'est un notam.

M. LE PRESIDENT.- Et si on ne respecte pas le notam, quelle est la conséquence ?

M. POLACCO (Hispano suiza).- Sanction administrative par la Direction de l'Aviation Civile, commission de discipline.

M. LE PRESIDENT.- Au-delà de la sanction administrative, on est dans un enjeu où la dimension environnementale est présente, on n'est pas simplement dans l'erreur technique éventuellement commise par un pilote.

Autrement dit, je tiens à l'arrêté parce que je trouve qu'il est cohérent avec la démarche.

Il présente l'intérêt de verrouiller une échéance et qu'on n'ait pas à se revoir en disant : "on est en train de mettre le pot au point, on en reparle etc.". C'est un peu le sentiment que certains ont pu avoir autour de cette table.

Vous me dites : "s'il y a un arrêté, c'est l'allergie complète, je dénonce la convention", chacun fait ses choix. S'il faut procéder par arrêté pour régler les problèmes de vols nocturnes ou crépusculaires, je prendrai un arrêté ou je demanderai au Ministre de le prendre, si nécessaire, mais je ne suis pas sûr que ce soit la voie dans laquelle il faille s'engager.

J'ai trouvé, en revanche, que les deux suggestions qui ont été évoquées par votre chef pilote étaient des choses intelligentes, à première vue.

Je trouve que l'idée de voir si, dans la gestion des tours de piste, à condition que ce soit gérable, on pourrait répartir plus ou

moins la contrainte, c'est quand même quelque chose qui vaut la peine d'être vu et en permanence.

Quant au rôle des contrôleurs, je me tourne vers ADP et l'Aviation Civile, ce que vous avez dit sur la dimension pédagogique me paraît essentiel. Et je pense que tout le monde ne peut qu'approuver. Je sais trop ce que vaut un arrêté et une sanction. Lorsqu'un contrôleur remonte les bretelles d'un pilote - j'ai connu des bases aériennes où cela existait – cela a aussi un impact.

Mais dire, sous prétexte qu'il y a une contrainte juridique, que ce n'est pas supportable, cela montre qu'on amuse un peu le tapis.

Je vous pose la question aujourd'hui dans cette enceinte, indépendamment de l'arrêté, compte tenu de l'état d'avancement, au moins pour ce qui concerne votre aéro-club qui est quantitativement de loin le plus important, vous espérez pouvoir équiper votre parc à compter de quelle date ?

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Je ne suis pas le fabricant et je suis encore moins l'administration, car vous savez qu'il faut des essais en vols. Le fabricant nous a fait un échéancier que Monsieur Sous-Préfet a eu puisque je lui ai remis. D'ailleurs la société Chabord a fait des études et nous a donné les courbes mentionnant les décibels gagnés que j'avais remis aussi à l'époque puisqu'il y a déjà eu des essais faits à Pontoise par ce constructeur. Théoriquement, il nous annonce que vers novembre, il devrait être en production, c'était l'échéancier. Ensuite, c'est à nous de les poser, on peut espérer qu'on peut en poser un par semaine, donc le 31 mars on devrait avoir tout installé. S'il y en a un qui ne peut pas voler en tour de piste, il ne volera pas en tour de piste.

M. LE PRESIDENT.- Entre midi et 14 heures, il faut ramener les choses à leur proportion.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Sur le principe, je ne suis pas choqué puisque c'est l'engagement que j'ai pris. Il n'y a pas de problème là-dessus. Dès qu'on peut les poser, on les pose. Il n'y a pas l'ombre d'un doute mais cela ne dépend pas de nous, je ne fabrique pas les silencieux.

M. LE PRESIDENT.- Vous êtes le client et le client est Roi.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Malheureusement, cela n'existe plus beaucoup. Il va falloir aussi que l'administration se botte un peu les fesses pour faire avancer les certifications parce que, là aussi, on risque d'avoir un problème. Le contrôle ne dépend pas de moi.

M. LE PRESIDENT.- Les cinquante avions qui sont aujourd'hui équipés de dispositifs de silencieux, j'espère qu'ils sont homologués quand même ?

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- La société Chabard a déjà 6 ou 7 types d'avions qui sont homologués. Monsieur le sous-préfet a le dossier avec les types d'avions qui sont déjà homologués.

M. LE PRESIDENT.- Et ceux dont vous êtes équipés, ce n'est pas le cas ? Je crois qu'il y a les Cessna, les Robin etc.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Pour défendre nos camarades de l'aéro-club de Cergy-Pontoise, et répondre à une

remarque, il est évident qu'en faisant une commande de 16 avions, j'intéressais un industriel pour fabriquer un nouveau pot, sachant que des Cessna 150 et 152 il y en a un certain nombre en France et donc une fois que Chabord aura lancé sa chaîne grâce à moi, il pourra commercialiser derrière. C'est pour cela qu'il était intéressé à le faire.

M. LE PRESIDENT.- Dans les 50 équipés, il n'y avait aucun Cessna 152 ? Cela me surprend un peu car pour des avions école, il n'y a pas trente six catégories.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Il y a des Robin, des Cessna 150 et 152 mais de deux fabricants différents avec les problèmes techniques que je vous ai indiqués, 3 ou 4 dans chaque cas de figure. Les avions de voltige sont très souvent équipés, les remorqueurs de planeurs le sont aussi très souvent parce qu'ils ne font que monter et descendre mais ils n'ont pas de problème de poids, cela les gêne peu.

Malheureusement, ce n'est pas en faisant une commande de 2 silencieux que l'aéro-club va intéresser un constructeur quelconque.

M. POLACCO (Hispano Suiza).- Il faudrait que l'arrêté soit national !

M. LE PRESIDENT.- Rassurez-vous, je pense que tout cet échange et l'énergie que vous y mettez fait que c'est un excellent précédent et que ce qui est en jeu dans cette affaire, c'est au moins l'ensemble des plates-formes de la région parisienne.

M. CHOIX qui a d'autres responsabilités dans cette affaire peut difficilement se retrouver les deux pieds sur le même

palonnier, si dans le même temps il se voit imposer une contrainte abominable pour les autres aéro-clubs qu'il est censé représenter au plan national. Mais sur le fond, je pense qu'on a parfois intérêt à trouver des solutions raisonnables qui sont d'ailleurs purement et simplement le complément de la démarche que vous avez adoptée quand on s'inscrit dans cette logique de modération.

M. CHOIX (Hispano-Suiza).- C'est la raison pour laquelle j'étais d'accord parce que c'était en concertation.

M. LE PRESIDENT.- J'ai retenu de votre observation que vous considérez que pour l'ensemble de votre parc – votre fabricant vous avait dit que ce serait pour le mois de novembre, il faudra le presser un peu, sinon il va clouer vos appareils au sol deux heures par semaine - avant la fin de l'année un certain nombre de vos avions seront équipés et vous m'avez dit qu'à la fin du premier trimestre de l'année prochaine ce serait la totalité.

M. CHOIX (Hispano-Suiza).- Je rappelle aussi notre bonne volonté sur les circuits de piste : nous avons mis gracieusement, à plusieurs reprises, nos avions et nos instructeurs pour faire des essais de circuits de piste.

Malheureusement, la démonstration n'est pas très favorable, puisque chaque fois qu'on a fait des tentatives, ce n'est pas nous qui avons choisi la date, il y a eu un problème météo : il y avait trop de vent ou il pleuvait etc. A chaque fois nous avons mis nos appareils pour faire des expériences sur des circuits pour lesquels nous n'étions pas d'accord mais on a dit qu'on jouait le jeu.

Vous voulez faire une expérience, on l'a faite. Je rappelle qu'on est partenaire dans cette opération-là, on n'est pas l'ennemi. On espérait être partenaire !

M. LE PRESIDENT.- Vous n'êtes pas l'ennemi. Le problème, c'est tout ce qui traîne en longueur, sans échéance particulière. Vous avez des Présidents d'association qui disent à leurs adhérents : "cela va s'améliorer l'année prochaine" et puis arrive l'année prochaine et on voit que c'est toujours pareil. C'est pour cela qu'il faut concrétiser les choses.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Même Dieu a mis sept jours pour construire le monde.

M. LE PRESIDENT.- Je sais bien qu'on n'est pas Dieu, mais on est parti pour mettre 7 ans.

M. LEBRUN (Président DIRAP).- La DIRAP regrette le report de cette date car nous allons encore souffrir cette saison. J'ai en main un arrêté préfectoral de la préfecture de Haute-Savoie à Annecy que je vous donne pour information :

"A compter du 1^{er} juillet 1994, les vols et exercices visés à l'article 1 sont pour les aéronefs basés sur l'aéroport interdits aux horaires ci-après : du lundi au vendredi avant 8 heures, de 12 à 14 heures et après 19 heures ; le samedi avant 9 heures, de 13 heures à 15 heures et après 18 heures et le dimanche toute la journée".

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- A la suite de quoi, M. DASSAULT a fermé son usine à Annecy !

M. LE PRESIDENT.- L'important est qu'on regarde les contraintes locales, il y a un équilibre à trouver et j'ai bien conscience qu'il ne donne pas forcément satisfaction à chacun.

J'entends le principal aéro-club basé dire : si vous arrivez à attendre la fin du mois de mars de l'année prochaine quand mes avions seront équipés, cet arrêté serait sans portée par rapport à notre activité. C'est un peu votre contre proposition.

Est-ce qu'il y a des observations par rapport à cette demande qui est de dire entre octobre et mars, finalement c'est l'hiver, on fait moins de barbecues ?

M. GUIARD (Boissy l'Aillerie).- Sur ce point particulier, c'est vrai que la période d'hiver n'est pas la période la plus gênante mais, Monsieur CHOIX, je ne comprends toujours pas très bien votre position dans la mesure où vous faites partie de ceux qui avez joué le jeu jusqu'au bout et ce n'est pas vous qui serez touchés au final.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Je suis parfaitement d'accord, je ne serai pas gêné. Je disais simplement qu'il y a des moeurs internes à l'aviation qui me paraissent plus adaptées que cet arrêté purement administratif mais cela ne change rien. M. le Préfet a rappelé que j'avais aussi d'autres responsabilités et l'effort, auquel vous avez participé, j'y ai consenti par le débat et malheureusement, je ne peux pas accepter que ce soit un principe général parce que cela a d'autres incidences que ceux purement locaux à Pontoise.

M. GUIARD (Boissy l'Aillerie).- Il y a un point qui n'a pas été évoqué jusqu'à présent, finalement cet arrêté, qui va le contrôler ? Compte tenu que nous avons observé qu'au niveau de la tour de contrôle, il ne se passait pas grand chose, qui va contrôler cet arrêté ministériel ?

M. LEBRUN (Président DIRAP).- C'est la question que nous posons, comment faire le tri entre les avions équipés et les autres ?

M. LE PRESIDENT.- Normalement, un avion s'identifie à la tour de contrôle au moment où il entre dans son aire de contrôle, y compris au sol. Je pense que les avions en question, au bout d'un certain temps les contrôleurs connaissent assez bien les manipulations d'aviation légère...

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Pour ce qui concerne les aéro-clubs et tous les partenaires qui ont signé la Charte, ils respecteront la règle et leur signature. Ils ont pris un engagement, ils le respecteront.

M. GUIARD.- Vous n'êtes pas tout seul !

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Les extérieurs, c'est différent.

M. LE PRESIDENT.- Les extérieurs ne vont pas forcément faire des tours de piste.

M. POLACCO (Hispano Suiza).- Ils ne peuvent pas normalement. Il y a un notam.

M. LE PRESIDENT.- Je me tourne vers l'Aviation civile. Ce qui a été dit sur le rôle des contrôleurs aériens est important. Je crois qu'il y a cette dimension pédagogique et, comme chacun le rappelle quand il s'agit de loubards de banlieue, il y a un moment où

le rappel de la règle implique aussi de savoir la faire respecter. Il y a également une pratique à développer.

M. HENIN (Amis Vexin Français).- Avec tout le respect que je dois à l'assemblée, je me permets de dire quand même que je cherche toujours la cohérence. On est encore en train de différer. On est parti sur le printemps 2003, cela fera vingt ans !

Il faut prendre en compte la difficulté d'un dossier, la difficulté d'une concertation, et je dois remercier ces Messieurs représentants de loisirs et de gens qui ne demandent qu'à l'exercer, mais finalement nous sommes là aussi pour défendre une population dans le cadre du parc naturel régional du Vexin. En 2003, nous serons à un an de son renouvellement et il me semble, je parle sous le contrôle de M. GIROUD représentant le PNR, que ceci est un accroc à la charte du parc naturel régional.

En tant qu'habitants du Vexin depuis des dizaines d'années, nous ne souhaitons pas que ce soit un point faible dans les discussions et dans l'acceptation par les ministères concernés du renouvellement du parc naturel régional pour dix ans.

Je reviens sur quelque chose qui me tient à cœur, puisqu'on cherche la cohérence : pourquoi y aurait-il une installation de station de mesure de bruit des avions de l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles en Vexin si on ne sait pas de quoi on parle, si on ne sait pas le nombre de décibels qui est considéré comme acceptable à la sortie des silencieux, de quelque avion qu'il s'agisse. C'est ouvrir la voie à de multiples discussions et on ne s'entendrait plus dans les prochaines commissions..

J'imagine que la réglementation aérienne aujourd'hui peut citer le nombre de décibels considéré comme acceptable pour qu'il soit inséré dans le projet d'arrêté qui nous est soumis.

M. LE PRESIDENT.- Si je comprends bien, vous regrettez que l'on puisse reporter au printemps prochain l'application de cet arrêté. L'arrêté en lui-même n'est qu'un instrument, ce qui compte ce sont les silencieux. L'avantage des silencieux est qu'ils interviennent toute la journée, l'arrêté, ce n'est que deux heures par jour, pendant les week-ends.

Vous souhaitez qu'on introduise une disposition de niveau de bruit. Autant je suis intéressé à connaître le niveau de réduction auquel on parvient grâce à ces silencieux, compte tenu des trafics pratiqués, autant je voudrais éviter la démarche du mieux qui est l'ennemi du bien.

On a parlé de silencieux et puis on s'est rendu compte qu'on n'avait pas de matériel adéquat et qu'il fallait le mettre au point. Je veux être pragmatique, il s'agit d'avions qui sont basés, qui font des tours de piste. Il faut, dans le cadre de la charte, vérifier qu'il y a bien des améliorations. Ce n'est pas l'intérêt du club de faire des efforts d'investissement pour se retrouver après comme si de rien n'était.

Je voudrais qu'on avance sur le sujet et sur le reste de l'ordre du jour.

Je vois aujourd'hui que le Président du principal aéro-club reste hérissé, s'il m'autorise l'expression, sur le principe même d'une réglementation. Mais le principe de l'arrêté ne me choque pas. Je suis tout à fait prêt à encourir le contrôle d'un juge administratif, le cas échéant, parce qu'il sera motivé et équilibré. Il ne me choque pas dans la démarche de dialogue qui est la nôtre, à partir du moment où il n'est guère que la sanction d'un comportement qui justement n'est pas le vôtre et qu'il n'a pour but que de s'assurer que ceux qui ont fait les efforts sont payés de retour et que ceux qui ne les ont pas faits en assument les conséquences.

Je comprends qu'on dise qu'on aurait dû le mettre en application avant l'été. Mais si j'ai bien compris, CHABORD n'est pas en état de respecter cette date. Je le regrette bien, mais après tout dans un dialogue qui a duré vingt ans, six mois de plus, ce n'est pas forcément dramatique, à condition qu'on soit crédible dans le discours.

Il y a une petite chance que je sois encore préfet au printemps prochain du fait de mon arrivée récente, si ce n'est pas le cas je laisserai un testament sérieux sur ce sujet.

Je souhaiterais que d'ici là sur les deux autres chantiers que vous avez évoqués, à savoir la réglementation des tours de piste et le partenariat pédagogique avec les contrôleurs aériens, on avance.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Les premiers pots devant être posés au mois de novembre, nous essaierons autant que faire se peut de faire tourner ceux-là entre midi et deux heures.

M. LE PRESIDENT.- Peut-être alors qu'on pourrait avancer au mois de novembre l'arrêté !

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Je dis que c'est ceux-là qu'on fera tourner au maximum pour gêner le moins possible puisque ce sera techniquement possible.

M. LEBRUN (Président DIRAP).- Finalement qu'est-ce qu'on fait ? Le texte de l'arrêté reste-t-il comme il est ou y a-t-il une modification ?

M. LE PRESIDENT.- Je vous propose de maintenir le texte de l'arrêté tel qu'il est, il est général et impersonnel, simplement je me réserve le fait de voir la date d'application la plus propice. J'ai entendu que c'est l'été où cet arrêté serait significativement le plus perceptible pour la population et, dans le même temps, nos interlocuteurs des aéro-clubs disent qu'ils seront équipés à partir du mois de novembre et en totalité à partir du mois de mars.

M. BUTEUX (DIRAP).- On est déjà intervenu souvent sur la façon dont fonctionnait la CCE. Nous rappelons que la CCE, après avoir délibéré, a la possibilité de voter. A plusieurs reprises, lors de CCE, on ne permet pas à la CCE de voter.

C'est simple, il suffit de proposer quelque chose à la CCE pour qu'elle vote. Il faut éviter d'avoir en suspens un arrêté dont les modalités peuvent être adaptées par M. le Préfet ou par une autre personne.

M. LE PRESIDENT.- L'arrêté, c'est le ministre qui le prendra, c'est lui qui assume la décision, la CCE rend des avis. De toute façon, cela me paraît important d'avoir un avis, mais entre un avis et une décision, il y a toute la marge de la responsabilité.

M. BUTEUX (DIRAP).- Nous demandons simplement que la CCE donne son avis motivé sur la proposition qui a été faite.

M. LE PRESIDENT.- Puisque vous le souhaitez.

Vous êtes donc saisis d'un arrêté qui vous a été présenté. Cet arrêté mentionne une restriction d'exploitation que certains trouvent trop contraignante et d'autres insuffisamment précise.

Cette restriction d'exploitation prévoit tel que l'arrêté est rédigé une entrée en vigueur au 1^{er} octobre 2002.

Je souhaite recueillir votre avis sur cet arrêté et, éclairé par cet avis et par les explications qui ont pu être données par les uns et par les autres, je ferai la proposition au ministre de la meilleure décision à prendre.

Qui est contre l'adoption de cet arrêté réglementant, dans les limites évoquées, la circulation aérienne pour les avions ?...
Personne n'est contre.

Y a-t-il des abstentions ? ...

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Avec la date modifiée ?

M. LE PRESIDENT.- Avec la date telle qu'elle figure dans le projet d'arrêté dont vous avez été saisis.

Vous pouvez voter contre en disant que la date ne vous convient pas.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Dans ce cas, je suis contre. On est d'accord pour l'arrêté mais avec une date repoussée.

M. KROTOFF(Privés basés sur aerodrome).- Une association ne peut pas se retrouver seule avec un droit de vote devant trente maires !

M. LE PRESIDENT.- C'est pour cela que, ce qui me paraît important, c'est avant tout la capacité pour chacun de s'exprimer. Nous exprimons des sensibilités différentes, maintenant qu'il y ait ici

cinq membres, trois membres là, l'important c'est que chacun puisse émettre son avis

Donc, les aéro-clubs sont réservés, non pas sur le principe de l'arrêté, mais sur la date d'application que vous jugez trop précoce. C'est bien cela ?...

Deuxièmement, qui s'abstient sur cet arrêté ?...

M. KROTOFF (Privés basés sur l'aérodrome).- J'aurais préféré un notam. Je voudrais savoir exactement sous quelle juridiction on serait condamné dans le cadre d'un notam et sous quelle juridiction dans le cadre d'un arrêté.

M. LE PRESIDENT.- Je crois qu'on vous a répondu tout à l'heure.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Nous sommes tous d'accord sur le principe que les pots soient équipés de silencieux etc. Nous souhaitons que ce ne soit pas un arrêté mais un notam. On est d'accord sur le principe...

M. POLACCO (Hispano Suiza).- Et à une date cohérente.

M. LE PRESIDENT.- Considérant que la date du mois d'octobre ne résout pas le problème de l'été et qu'il vaut mieux mettre une date en cohérence avec une capacité d'équipement des aéronefs.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Et que l'hiver, cela ne gêne pas vraiment.

M. LE PRESIDENT.- Qui s'abstient ?...

ADP s'abstient.

M. HENRY (Contrôleur - FO).- Nous nous abstenons sur la date. Techniquement parlant, je crois que les aéro-clubs sont plus à même de juger de la possibilité de l'application de cet arrêté mais nous ne sommes pas capables de vous dire si le 31 mars, ils seront ou pas en état de le faire. Nous nous abstenons.

M. LE PRESIDENT.- Les autres sont donc réputés favorables ?...

Je constate donc que sur le principe, la commission est favorable à l'unanimité et que les réserves émanent des représentants des aéro-clubs sur une question de date qu'ils souhaiteraient compatible avec leurs équipements.

Si je vous dis maintenant au 1^{er} mars prochain, vous êtes d'accord ?

M. GUILLAMBERT (Amis du Vexin Français).- Avant la fin de l'année, sinon on va encore repartir pour un été !

M. LE PRESIDENT.- Le 1er mars, c'est le 1^{er} mars. Cet arrêté sera non seulement signé avant la fin de l'année mais il sera signé avec une date d'effet.

M. LEBRUN (Président DIRAP).- Monsieur le Préfet, n'attendons pas d'avoir la population à nouveau sur l'aérodrome. Cela fait trop de temps que cela dure !

M. LE PRESIDENT.- Ce qui me gêne le plus, personnellement, à propos de la date, c'est la question de l'été dans la mesure où l'hiver les riverains sont moins dans leur jardin.

Vous voulez intervenir ?

M. DUBREUIL (Les Amis du PNR).- Je voudrais rappeler que, dans le document fourni, on s'aperçoit que les vols diminuent jusqu'à fin décembre, ils recommencent assez nettement à partir de janvier.

La fin de l'année me paraît être une date encore mieux adaptée. Cela montre une volonté de laisser encore un peu de temps. C'est un compromis mais c'est un bon compromis.

M. LE PRESIDENT.- Je ne veux pas donner le sentiment de discussion de marchands de tapis sur des délais.

M. HENIN (Amis Vexin français).- Je suis confus d'avoir à redire ce que Monsieur le Sous-Préfet a écrit dans son compte rendu de mars 2002 :

"M. le Président fait le constat, compte tenu des choix techniques opérés, que les équipements de silencieux ne seront pas opérationnels pour la période sensible de l'été.

Compte tenu des délais de mise en place plus longs que prévus et de la nécessité de tenir compte des intérêts légitimes de la population...

Si on fait le compte, on doit être représentatif, tous ici autour de la table, d'environ 10.000 habitants. Ce n'est pas rien, nous sommes mandatés pour ce faire et en tant qu'ancien élu, Monsieur le Préfet, j'étais aussi ici pour le Plan d'Exposition au Bruit

pendant suffisamment longtemps parce que ma commune est concernée par ce que j'appelle la langue du PEB qui nous survole – les pilotes de temps en temps survolent trop nos clochers – et finalement, il faut aussi se rendre compte que votre décision sera diffusée, sans doute publiée. Il faut aussi donner du crédit à une commission en disant quand même qu'on ne revient pas en arrière sur des travaux puisque dans le précédent compte rendu, il est indiqué :

"M. le Président informe le comité de son intention d'instituer une limitation des vols des avions écoles non équipés de silencieux entre 12 heures et 14 heures, les samedis, dimanches et jours fériés.

Cette mesure dans ses modalités pratiques sera mise en place avec l'expertise technique de la DGAC en s'inspirant des dispositions analogues déjà prises sur d'autres aérodromes."

Il a été bien dit : "compte tenu des délais de mise en œuvre...", donc cela voulait dire que c'était une mesure intermédiaire et non pas une mesure sanction. C'était marqué une démarche collective, un compromis auquel nous avons abouti le 27 mars.

Aujourd'hui, vous nous dites qu'il faut différer. On ne parle pas non plus de critères que j'appelle de cohérence parce que vis-à-vis de tous citoyens, vis-à-vis d'un constructeur comme vis-à-vis des pilotes et de clubs, on parle quand même de décibels que je sache. On a bien cela sur tous les véhicules maintenant.

Que va faire la station que Aéroports de Paris nous a dit avoir payée si cher et qui est installée en bout de piste ? A quoi va-t-elle servir ?

M. LE PRESIDENT.- Elle aura son efficacité, on va en dire un mot rapidement car je voudrais bien terminer avant 20 heures, si vous le voulez bien.

Je ne crois pas, M. FINANCE le confirmait à l'instant, qu'une date avait été indiquée.

L'important est qu'on fixe une date et qu'on arrête ce sentiment de se faire "balader", toujours avec d'excellents arguments parce qu'on est entre gens qui avons le souci de la technique.

Je vous dis ici aujourd'hui que je constate que :

1/ publiquement et collectivement tout le monde a souscrit à la démarche d'un arrêté qui soit le complément de la mesure elle-même et qui permettra son adoption ;

2/ l'arrêté sera soumis au ministre dans les prochaines semaines dont effectivement la date d'entrée en vigueur sera le 1^{er} mars ou le 1^{er} janvier, très honnêtement sur la date, je ne mesure pas tout à fait l'enjeu, même si psychologiquement ce n'est pas neutre.

Je souhaite plutôt des mesures réalistes. J'aimerais bien avoir quelques indications plus précises, j'en demande ici publiquement deux : 1/ sur les délais de livraison de ces appareils qui sont aussi liés à leur homologation, si j'ai bien compris. C'est sans doute un des éléments qui déterminera la date d'entrée en vigueur dont je considère qu'elle ne saurait être plus éloignée que le 1^{er} mars ; 2/ je souhaiterais de façon que l'on puisse l'annexer au procès-verbal de cette réunion avoir des précisions techniques sur les capacités de réduction des bruits des silencieux qu'il a fallu spécialement mettre au point.

M. LEBRUN (Président DIRAP).- Monsieur le Préfet, je croyais qu'on venait de voter sur le texte en l'état, je me suis trompé ?

M. LE PRESIDENT.- J'ai proposé un premier vote sur le l'arrêté tel qu'il était en l'état : j'ai constaté qu'il y avait une majorité en faveur de ce texte mais mon souci est d'essayer de voir s'il y a des éléments qui permettent de dégager un amendement qui amènerait la date d'application à une période qui serait située entre le 1^{er} janvier et le 1^{er} mars, je ne donne pas la date exacte, à deux mois près cela n'a pas de signification surtout en période hivernale, qui est fonction de données techniques que je viens d'évoquer.

Qui serait contre une proposition qui amènerait la date d'application du 1^{er} octobre à une période se situant entre le 1^{er} janvier et le 1^{er} mars ?... 11 contre

Qui s'abstient ?... 5 abstentions.

Et les autres sont donc favorables.

Dont acte. Je constate que la solution qui a réuni le plus de voix de la commission est celle qui a été proposée avec la date du mois d'octobre.

M. KROTOFF (privés basés sur aérodrome).- Je ne suis pas d'accord pour un vote en commission comme cela. Je pense que ce n'est pas très démocratique.

M. LE PRESIDENT.- La décision, c'est moi. J'ai dit ce que je pensais du vote, à partir du moment où on me le demande, je souhaite qu'on puisse s'exprimer, c'est une indication mais c'est simplement une indication parmi d'autres.

Je considère comme au moins aussi important que le vote l'expression d'un certain nombre d'arguments de la part des uns et des autres, dont il revient à l'administration et au ministre d'en tirer la conclusion. Quand on dit 9 voix contre 3, on a additionné le contrôleur aérien plus le maire etc., cela a de l'intérêt, mais ce qu'on a dit avant paraît plus intéressant.

M. GUIARD (Boissy l'Aillerie).- Est-ce que la position de ADP est une position de neutralité ou une prise de position réelle ?

M. LE PRESIDENT.- ADP s'étant abstenu par rapport à ce problème d'échéance, est-ce que vous pouvez commenter votre vote ?

M. COLL (ADP - Service Environnement Nord).- Aéroports de Paris n'a pas beaucoup participé à la discussion parce que nous n'avons pas les éléments d'appréciation comme ceux que vous avez, d'une part les professionnels, d'autre part les populations qui subissent les nuisances. C'est donc une position de neutralité que nous avons exprimée.

M. LE PRESIDENT.- Il y a des neutralités qui sont constructives.

M. POLACCO (Hispano Suiza).- Je suis un peu heurté par cette neutralité, je ne suis pas sûr qu'Aéroports de Paris soit aussi neutre dans les débats sur la fermeture de Roissy la nuit.

M. SOUDRY (AEROPE).- Il va y avoir une diminution des heures d'entraînement dans la journée, est-ce qu'on va avoir une diminution des charges aéroportuaires qu'on paie à ADP ?

M. LE PRESIDENT.- J'apprécie nos échanges car, voyez-vous, les positions jusqu'au boutistes sur le thème "circulez, il n'y a rien à voir" se terminent un jour par la fermeture de la plate-forme aéroportuaire. Je ne sais pas si on en fera un jardin ou un parc

d'attractions, honnêtement ce n'est pas mon objectif parce que je crois que Pontoise y perdrait, mais il y a des moments où il faut savoir aussi gérer les situations et je suis sensible aux efforts qui ont été faits par les uns et par les autres, même si chacun a légitimement défendu son point de vue et je compte sur vous pour l'expliquer à vos différents mandants.

M. HENIN (Amis Vexin français).- Nous le ferons, Monsieur le Préfet, mais c'est une attitude vraiment décevante de la part de l'administration. Nous sommes là depuis vingt ans pour essayer de mettre en place un compromis, et au dernier moment, on redécoupe !

M. LE PRESIDENT.- Je parle sous le contrôle des élus ici présents, je vous demande de tenir compte du fait qu'un arrêté sera signé dans les prochaines semaines. Je vous dis, à titre personnel, que je regrette qu'il ne porte pas sur l'actuelle période estivale et je considère que ce ne serait pas cohérent avec la démarche qui a été suivie de prendre un arrêté qui est en fait l'alternative d'une solution technique qui n'est pas aujourd'hui réalisable. Dont acte.

On peut regretter qu'on n'ait pas été plus diligent pour la réaliser mais je pense que c'est plus important de savoir qu'aujourd'hui une majorité de cette commission, assez large, était acquise à l'idée d'un arrêté et d'une règle qui s'imposera à une date dont vous laisserez, à la lumière des débats, le choix au ministre et il tranchera pour définir si ce sera au 1^{er} octobre, le 1^{er} janvier ou au 1^{er} mars.

M. PICHERY (Conseil Général).- Je voulais dire à mon ancien collègue Alain HENIN, qui était très étonné de la position des élus, que nous avons obtenu une nette amélioration avec la concertation. On a ici des intéressés qui sont d'accord sur cet

arrêté, c'est quand même un coup relativement dur pour leur activité même si je la connais mal. Or, aujourd'hui on s'apprête à donner une date qui n'est pas opérationnelle puisque les outils n'existent pas. Finalement admettre que cela se fera en mars prochain, c'est continuer une forme de collaboration qu'on a initiée et qui a donné plus de résultats que tout ce qu'on a pu obtenir pendant les années antérieures.

M. LE PRESIDENT.- Je parle sous le contrôle de l'aviation civile, mais je souhaite qu'il soit pris à une période telle que cet été les habitants du Vexin sachent que ce n'est pas pour en rediscuter. On ne rediscutera pas du principe, on pourra peut-être rediscuter sur les modalités d'application et de contrôle, s'il s'avérait qu'elles n'étaient pas satisfaisantes.

Nous passons au point suivant, Monsieur le sous-préfet...



Installation d'une station de mesure de bruit.

M. FINANCE (Sous-Préfet de Pontoise).- C'est un point qui a été évoqué en comité permanent à plusieurs reprises. Il appartient à Aéroports de Paris de nous faire cette information puisque c'est une information générale que certains d'entre nous ont déjà entendue et qu'il convient de compléter.

M. COLL (ADP - Service Environnement Nord).- Je ne peux que vous lire le document fourni par l'un des services d'Aéroports de Paris.

Les premiers repérages pour l'installation de la station ont été faits en octobre 2001.

Le choix du site s'est fait sous l'axe de la piste.

En novembre, rendez-vous a été pris avec les représentants de la SFDE pour une étude de faisabilité. L'accord de principe a été obtenu.

Le maire de Courcelles a été consulté par la SFDE, un avis favorable est intervenu en date du 30 janvier 2002.

Contact pris avec la SFDE pour apporter des modifications techniques à l'installation. Accord donné.

Le 5 mars, rendez-vous sur le site avec une entreprise proposée par la SFDE pour l'établissement d'un devis.

Réalisation des travaux en avril/mai.

La station doit être opérationnelle au cours du deuxième trimestre.

Il est spécifié dans le document remis que les mesures seront effectuées en continu 24 h/24 avec un indice pondéré décibel A dB(A) qui est celui qui est utilisé pour toutes les stations de mesure de bruit.

Je ne vais pas redire ce que vous avez sous les yeux.

Vous aurez comme résultats : une exposition journalière, une exposition mensuelle et une exposition annuelle.

Les dossiers qui sont fournis à la suite de l'exploitation de ces stations de mesure de bruit sont des dossiers très précis et conséquents.

M. LE PRESIDENT.- La station est opérationnelle à partir de quelle date ?

M. COLL (ADP - Service Environnement Nord).- Deuxième trimestre 2002.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- C'est un peu tard.

M. LE PRESIDENT.- Cela va être maintenant.

M. COLL (ADP - Service Environnement Nord).- On pourra vous donner l'information dans le compte rendu si les mesures ont commencé d'ici sa rédaction.

M. HENIN (Amis Vexin français).- Qu'est-ce qu'on va étalonner ?

M. FINANCE (Sous-Préfet de Pontoise).- Je voudrais répondre sur cette question parce que c'est une information qui a été donnée dans le cadre des comités permanents et je vous rappelle que cette disposition avait été fixée lors de la commission consultative de l'environnement.

C'est donc un engagement qui a été pris par Aéroports de Paris. Il s'agit de disposer d'une mesure absolue du bruit mais on ne peut pas établir de normes si on n'a pas une mesure absolue au départ.

D'autre part, je vous rappelle, et je l'ai précisé largement dans les comités, je regrette d'ailleurs qu'on recommence les débats auxquels vous avez participé, puisque vous avez eu les comptes rendus, je le note, qu'il s'agit essentiellement de pouvoir apprécier, ce qui était une des demandes des participants, une augmentation relative de trafic avec des conséquences en terme de bruit.

Cet objectif sera atteint puisque nous aurons, notamment sur la phase de décollage, à un point où on a la capacité de pouvoir apprécier l'augmentation même relative des appareils et du bruit

des appareils, deux informations intéressantes : une information sur l'augmentation globale du niveau de bruit, en terme de nuisance, et également on pourra apprécier les différences entre certains appareils, ce qui est un peu plus compliqué parce qu'il y a un rapprochement à faire en terme d'horaires.

Ce sont des aspects tout à fait techniques qui ont été examinés lors des comités permanents et il est exact qu'après, il y aura probablement un travail de normes à réaliser, mais bien évidemment cela ne peut pas se limiter simplement à l'aérodrome de Cormeilles en Vexin.

Je ne fais que redire ce que nous avons dit, mais je crois que, pour les débats, il serait peut-être bon d'éviter de reprendre systématiquement tout ce qui a été dit dans les comités permanents.

M. LEBRUN (Président DIRAP).- Au niveau de station, la DIRAP s'apprêtait à féliciter ADP pour la diligence avec laquelle il avait installé la station à Courcelles mais je crois qu'il faudra attendre un petit peu encore.

Nous avons demandé lors du comité à être destinataires des mesures. Nous souhaitons que ces mesures aient un prolongement, qu'elles ne soient pas seulement des enregistrements bruts. On devrait pouvoir observer la concentration des vols dont je parlais tout à l'heure et cibler les avions particulièrement bruyants car la traçabilité des vols est assurée, nous a dit M. BLIN, à la tour de contrôle.

Les actions correctrices nous intéressent davantage que les enregistrements sans lendemain.

Il nous semble nécessaire qu'un avion dépassant un niveau de bruit maximal autorisé, à définir, soit remis en conformité et, le cas échéant, sanctionné par le biais d'amendes ou d'interdiction de vol.

Cela devrait être le but de cette station. C'est ce qui existe d'ailleurs aux Etats-Unis à Santa Monica où il y a tout un panel de mesures.

Dans quelques jours, la DIRAP est invitée à présenter devant la commission environnement du PNR un projet de station acoustique mobile. Il en avait été question lors du dernier comité permanent. Nous avons interviewé plusieurs sociétés acoustiques, l'une s'est déplacée de Lens, au mois de mai, c'est la société MAT (?). Cette société a répondu à notre cahier des charges et s'est déplacée sur l'aérodrome. Elle nous a envoyé un devis détaillé concernant une campagne de mesures dans les villages. Il y a 6 villages qui ont été ciblés. Le but est d'établir une cartographie de la gêne sonore.

Je rappelle qu'on en avait parlé au comité permanent. Il y a la station fixe à Courcelles sur Viosne qui sera doublée d'une station mobile. Nous devons donc présenter ce projet la semaine prochaine en commission d'environnement du PNR.

M. GIROUD (PNR).- M. LEBRUN a un peu parlé au nom du Parc, je vais simplement confirmer que nous avons effectivement dans la Charte du Parc deux éléments : l'amélioration en continu de la qualité, c'est-à-dire la réduction du bruit et puis la mise en place d'un dispositif de mesure.

Le dispositif Aéroports de Paris ne porte que sur un aspect qui est le suivi de la trajectoire à un endroit particulier, mais il est intéressant d'avoir des mesures là où les habitants ressentent le bruit eux-mêmes, et d'avoir un dispositif susceptible d'être mobile pour suivre les écarts en même temps que les trajectoires officielles.

A ce titre, le Parc est désireux de s'impliquer plus fortement pour agir éventuellement par ses propres moyens, pour le faire en partenariat avec d'autres et aussi pour préparer la future

Charte puisque nous avons en 2004 le deuxième anniversaire de la Charte et la nécessité d'en constituer une autre. Il n'est pas douteux que cette question de l'aérodrome de Cormeilles devra être traitée plus précisément, notamment sur cet aspect-là parce que le processus d'amélioration continue suppose qu'il y ait une évaluation et un suivi et des éléments objectifs au débat.

On a parlé tout à l'heure des contrôleurs, on a parlé tout à l'heure du suivi en terme de pédagogie et de sanction, ceci suppose des moyens plus importants que ceux dont nous disposons aujourd'hui et c'est dans ce sens que le Parc entend maintenant s'engager.

M. LE PRESIDENT.- Merci.

On peut peut-être passer au point suivant de l'ordre du jour.



Information sur l'expérimentation d'un nouveau tour de piste.

M. FINANCE (Sous-Préfet de Pontoise).- A propos de ces tours de piste, il y a eu plusieurs expérimentations courtes, d'ailleurs insuffisantes en terme de temps, qu'Aéroports de Paris a organisées avec Hispano Suiza qui a été un des partenaires, ainsi qu'avec la DIRAP et les associations, notamment "Les Amis du Vexin", qui ont participé pour avoir un dispositif qui permette de valider ces tours de piste à différents niveaux. Il s'agissait de trouver une formule qui avait été évoquée en CCE et qui assure un circuit qui présente des garanties de sécurité, notamment en terme de distance puisqu'à partir d'une certaine distance il y a des phénomènes d'alignement par rapport aux pistes qui peuvent poser problème. On s'était orienté vers une solution à deux types de tours de piste, avec un tour de piste plus réduit en cas de visibilité médiocre et un tour de piste plus large dans les conditions qui nous

permettaient d'éviter le passage au-dessus de sites les plus agglomérés.

On n'est pas parvenu au bout de l'expérimentation puisque les deux expérimentations n'ont pas véritablement permis de voler suffisamment longtemps. On a une troisième expérimentation qui doit se faire.

On a néanmoins constaté que sur un certain type de tours de piste, on avait aussi des nuisances qui apparaissaient sur d'autres secteurs.

C'est un sujet qui est en cours, mais je crois qu'il serait intéressant qu'Aéroports de Paris nous donne des éléments complémentaires ou du moins son point de vue sur la démarche qui a été mise en place avec les contrôleurs qui, je crois, sur un plan technique, sont relativement réservés compte tenu des difficultés et des distances que représentent dans un certain nombre de cas les tours de piste.

Vous avez parlé de tours de piste glissants, c'est peut-être une piste, si je puis dire, sur laquelle on pourrait être amené à travailler parce que cela représente probablement une ouverture intéressante.

Aéroports de Paris pourrait peut-être apporter plus de précisions ?

M. LE PRÉSIDENT.- Je vais vous demander d'être synthétique compte tenu de l'heure.

M. MOREAU (ADP).- Je vais apporter une information rapide, Monsieur le Président.

Une première expérimentation a été menée avec des pilotes de l'administration. Il est vrai qu'il serait souhaitable de procéder à un essai avec les usagers eux-mêmes.

Au cours de ce premier vol, on a constaté ce qu'on imaginait : un circuit très ample qui reporte la trajectoire assez loin de la tour, ce qui est a priori gênant mais, encore une fois, il faudrait que les expérimentations suivantes le confirment. Il faut savoir que les contrôleurs perdent les avions dans le circuit. Il faut savoir également que les visibilité météorologiques ne sont pas toujours les mêmes, on a parfois des conditions de visibilité limite.

On veut démontrer si le circuit est acceptable dans toutes conditions. Il faudra qu'on procède à une expérimentation avec l'ensemble des usagers mais les réponses qu'on a pu avoir des experts au cours des premiers essais nous incitent à la prudence sur ce grand circuit.

Toutefois, j'ai demandé au directeur d'aérodrome, de reprogrammer une séance. Il s'y était engagé lors du dernier comité permanent, on tiendra nos engagements.

M. LEBRUN (Président DIRAP).- J'ai le compte rendu sous les yeux des essais du 30 novembre 2001 :

"Le rapport de l'inspecteur pilote fait apparaître que le respect du tracé ne comporte pas de difficulté particulière pour un pilote de niveau standard et pour un avion tel que celui utilisé. Néanmoins, on peut s'étonner de distances inhabituelles de la branche vent-arrière..."

Au niveau du tour de piste, on rappelle qu'il y a eu deux projets d'ADP qui avaient été refusés à l'époque. Nous remercions ADP néanmoins de s'être penché sur le problème.

Nous ne négligeons pas non plus les propositions de M. POLACCO qui remontent à quelques années.

On a proposé un circuit qui a des avantages et des inconvénients, notamment celui de contourner les villages. Le circuit actuel, de l'avis général, ne peut pas rester en l'état parce qu'il y a

des villages comme Cormeilles, Frémécourt, Epias-Rhus qui sont trop survolés. Il faudra trouver des solutions, il ne faut pas laisser tomber ce dossier à l'avenir.

On a fait une proposition, on a bien vu qu'il était très difficile pour un avion de voler au-dessus des champs parce que les avions ont besoin de repères. Les repères, ce sont les clochers des villages et les châteaux d'eau, on le ressent régulièrement.

Nous rappelons que la sécurité des pilotes est une chose mais qu'il ne faut pas pour autant négliger celle des habitants qui est tout aussi importante.

Une question : c'est quand même un circuit qui représente une surface de 6.000 ha, j'ai du mal à comprendre pourquoi les 600 ha habités sont survolés en permanence.

M. HENRY (Contrôleur - FO).- En tant que contrôleur, j'ai participé aux expérimentations. La dernière expérimentation s'est effectuée dans des conditions météorologiques qui n'étaient pas très favorables.

On a constaté que nous avions de gros soucis de détection et de visualisation des appareils.

De l'avis des contrôleurs, le projet ne nous semble pas aller dans le bon sens. Il compromet un peu la sécurité. Nous voulons bien accepter une poursuite de ces expérimentations. Par beau temps, cela sera sans doute plus facile mais nous soulignons le côté dangereux par mauvaises conditions météo.

M. LEBRUN (Président DIRAP).- Nous n'avons jamais exclu de conserver un circuit mauvais temps, en circuit pointillé et d'avoir un grand circuit par beau temps.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Je ne peux pas accepter une seconde que l'on dise que l'on ne sait pas voler au-dessus des champs et que l'on ne sait voler que de clocher en clocher !

On évite tant que faire se peut les villages, et on ne demande qu'une chose, de voler au-dessus des champs. Malheureusement, autour du terrain de Pontoise, il y a des villages. Mais nous dire cela est absolument inadmissible. Ce n'est pas acceptable de votre part depuis le temps que vous participez aux réunions de prétendre que l'on soutient cette pratique. Ce n'est pas acceptable.

M. LEBRUN (Président DIRAP).- Vous avez le droit de dire ça mais la vie à Frémécourt est infernale. C'est tout !

M. LE PRESIDENT.- Il y a une règle qui fait qu'après deux ou trois heures de réunion les capacités de dialogue chutent assez sévèrement.

Je retiens quand même ce que le représentant du contrôle aérien a dit. S'il y a des arbitrages, la sécurité pour les pilotes mais aussi, le cas échéant, pour l'environnement est évidemment essentielle. Le problème, c'est aussi les écoles et par conséquent, il est tout à fait important surtout avec des trafics non négligeables que les contrôleurs puissent exercer correctement leur mission et les contacts visuels que vous évoquez.

Cela dit, ce qui a été indiqué, qui n'est peut-être pas d'ailleurs contradictoire avec ce qu'a dit M. POLACCO, d'avoir un circuit beau temps lorsque le niveau d'activité est plus fort mérite sans doute d'être étudié. Il ne faut sûrement pas laisser cette piste inexplorée, tout ce qui peut rendre plus tolérable la cohabitation entre l'usager de la plate-forme et puis leur environnement mérite d'être étudié et développé.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Et nous continuerons à nous prêter à ces essais et à prêter nos avions et instructeurs pour ces essais, quels qu'ils soient, même si on n'y croit pas, on ne laissera pas une piste vierge.

M. LE PRESIDENT.- Dernier point de l'ordre du jour : la mise en révision du Plan d'Exposition au Bruit.



Mise en révision du Plan d'Exposition au Bruit.

M. FINANCE (Sous-Préfet de Pontoise).- C'est un point qui a été mis à l'ordre du jour puisque Aéroports de Paris a décidé au cours de cette année d'engager cette révision.

M. GAZAY (ADP).- Ce n'est pas ADP, c'est le Préfet.

M. FINANCE (Sous-Préfet de Pontoise).- C'est ce qui nous avait été dit. Cette révision s'inscrit également dans un souci que nous avons toujours eu de respecter les conditions de fonctionnement de l'aéroport au regard des contraintes d'urbanisme.

Il est clair aussi que c'est une des dimensions qui a été soulignée, que les conséquences d'exposition au bruit doivent avoir une résonance sur l'urbanisation autour de la plate-forme. C'est un élément essentiel.

C'est dans cet esprit que cette question avait été évoquée lors de la commission et des comités permanents. Une note a été faite sur ce sujet par Aéroports de Paris. Peut-être pourriez-vous nous apporter des précisions ?

M. GAZAY (ADP).- Merci, Monsieur le Sous-Préfet.

Je souhaiterais faire un petit correctif, ce n'est pas Aéroports de Paris qui souhaite la mise en révision du PEB, c'est le Préfet qui décide de la mise en révision, nous ne sommes que le bureau d'études.

Ensuite, concernant les conditions d'établissement des PEB, le décret du 26 avril 2002 a modifié les conditions d'établissement, je vais revenir rapidement sur quatre points développés dans la petite note qui vous a été distribuée.

Premier point : l'indice psophique qui était l'indice de référence a été modifié par un indice appelé Lden. C'est un indice un peu plus fiable que l'indice psophique puisqu'il prend en compte, non plus deux plages, mais trois plages dans la journée : une plage de jour, une plage de soirée, et une plage de nuit.

Deuxième point : les zones de bruit doivent être redélimitées puisque l'indice a été modifié. Le décret redéfinit les nouvelles zones de bruit A, B, C en fonction de l'indice Lden. Je pourrais vous donner, si vous le souhaitez, les indices de zone qui sont dans le décret.

Troisième point : la commission consultative de l'environnement a une nouvelle possibilité de donner son avis préalablement à la décision de mise en révision du PEB. Elle doit se prononcer sur l'indice de la limite extérieure de la zone B et sur l'indice de la limite extérieure de la zone C.

Quatrième point : la révision de tous les PEB qui étaient en vigueur avant la date d'application du décret, c'est-à-dire le 1^{er} novembre 2002, devra être achevée avant le 31 décembre 2005. Le PEB sera par conséquent nécessairement mis en révision avant cette date.

M. LE PRESIDENT.- Aujourd'hui, on a un point d'information sur cette nouvelle réglementation qui s'inscrit dans la continuité. Il n'a pas échappé à ceux d'entre nous qui sont les plus intéressés que vous avez une date d'échéance fixée au 31 décembre 2005 au plus tard, ce qui veut dire que c'est un chantier qu'il faut ouvrir rapidement. On aura l'occasion d'en discuter plus au fond qu'on ne peut le faire à 20 heures en fin de réunion.

Qui souhaite intervenir sur ce sujet ?

M. LEBRUN (Président DIRAP).- Je ne vois pas comment dans les cinq minutes qui restent on va se déterminer sur les limites des zones B et C.

M. LE PRESIDENT.- Il n'était pas question de le faire ce soir. Je ne vois pas comment on pourrait faire cela sans une cartographie. Aujourd'hui, c'était un point d'information.

M. LEBRUN (Président DIRAP).- Il y aura donc un dossier préparatoire.

Le but du Plan d'Exposition au Bruit est de protéger la population. On se souvient du projet de révision de 1991 fortement associé à un développement de l'activité commerciale qui a échoué, ainsi que toutes les tentatives qui ont suivi d'implantation de compagnies d'affaires jusqu'à ce jour.

Ce PEB épousera-t-il les tracés et les circuits concernés par l'aviation légère ? Ou est-ce qu'il ressemblera aux courbes précédentes avec les zones A/B/C à proximité de l'aérodrome ? Quelle est la finalité ? S'agit-il vraiment de protéger au maximum la population ou de faire un peu le lit de l'aviation d'affaires ?

M. GAZAY (ADP).- En ce qui concerne les zones, je ne peux pas vous répondre exactement actuellement puisque les études n'ont pas été encore menées. Il faut qu'on détermine les hypothèses d'établissement du PEB, il faut qu'on sorte une carte et que l'on en discute. En l'état actuel, on a le texte, mais on n'a pas fait encore d'études techniques, je ne peux donc pas me prononcer là-dessus.

Concernant la protection des populations, l'objet de la loi de 1985 qui a créé les PEB est effectivement d'interdire la construction sous les zones de bruit pour protéger les populations.

On respecte la loi, à partir de là les hypothèses seront mises à jour et la cartographie étudiée avec la CCE et avec M. le Préfet.

M. LEBRUN (Président DIRAP).- Est-ce que vous pensez que ce fameux indice Lden proposé par l'ACNUSA est vraiment en bonne corrélation avec notre situation à Cormeilles ? C'est vrai qu'il prend en compte le trafic la nuit et le soir, mais nous avons essentiellement un trafic d'aviation légère pendant la journée. Est-ce que cela ne sera pas au final un indice plus pénalisant pour nous que le précédent ? Ensuite quelle va être l'équivalence avec l'indice psychologique ? Est-ce qu'on va aller vers un mieux ? Est-ce qu'il nous sera plus favorable ?

M. GAZAY (ADP).- Malheureusement, je ne peux pas vous faire d'autres réponses que celle que je viens de vous donner en l'absence de carte. Par ailleurs, je ne suis pas personnellement technicien, je suis au département juridique à Aéroports de Paris. En revanche, une fois qu'on aura une carte, je pense que les réponses vous seront apportées beaucoup plus facilement, ce sera beaucoup plus parlant pour vous et pour nous.

M. COLL (ADP - Service Environnement Nord).- Sur le choix du Lden, je peux vous dire que l'indice psychologique est un indice qui a très peu de lisibilité par comparaison aux autres bruits qui ne sont pas des bruits d'aviation et le souci de l'ACNUSA a été de rendre possible une comparaison entre les bruits émis par les avions et les autres bruits qui sont mesurés de la même manière par le Lden, comme notamment les bruits routiers. Cela permet d'avoir une certaine cohérence et lisibilité.

M. LEBRUN (Président DIRAP).- Dans la belle formule de Log qui a été jointe au dossier, je n'ai pas compris qu'on tenait compte du nombre de mouvements. Je n'ai pas vu le nombre d'avions. Ceci fera peut-être l'objet d'autres explications.

M. LE PRESIDENT.- Il est clair que nous devons mettre à profit cette réunion pour pouvoir évoquer ce nouveau chantier qui correspond à un cadre légal modifié, c'est une affaire suffisamment sérieuse pour qu'on y passe le temps nécessaire avec l'éclairage technique indispensable.

Le PEB est un élément de protection de la population, c'est aussi une contrainte pour les collectivités qui se trouvent, d'une manière ou d'une autre, affectées dans leur possibilité d'urbanisation. Il faut avoir cet élément à l'esprit.

M. DUBREUIL (Union des Amis du PNR).- Le point sur le PEB mis à l'ordre du jour aujourd'hui est donc bien une information pour nous dire qu'un dossier est ouvert. Il n'y a donc pas de prise de position, ni de demande de prise de position de la CCE aujourd'hui ?

M. LE PRESIDENT.- Affirmatif.

M. HENIN (Amis du Vexin Français).- Une question a été posée à M. le Sous-Préfet dans une séance précédente qui a été retranscrite ainsi : *"Il demande s'il est prévu une limitation ou une protection de la plate-forme dans le cadre de la révision du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France"*.

La question posée à M. FINANCE était de savoir si le comité permanent, ou la commission consultative de

l'environnement, serait plus ou moins concerné par un débat qui nous concerne tous ?

M. LE PRESIDENT.- Pardonnez-moi, je n'ai pas entendu la question.

M. HENIN (Amis du Vexin Français).- J'avais demandé s'il était prévu une limitation ou une protection de la plate-forme dans le cadre de la révision du SDAURIF. M. FINANCE avait indiqué qu'il se renseignerait à ce propos pour nous répondre à la prochaine réunion. En ce qui concerne le comité permanent, nous devons avoir une réunion, mais je pense qu'il ne se passera rien avant l'été. La question reste d'actualité puisque certains fonctionnaires travaillent sur le SDAURIF. Nous sommes directement concernés par cela, à plusieurs titres : dans le cadre de l'aménagement de notre Région, le Vexin, et aussi s'il se passe quelque chose sur cette plate-forme dans le cadre du Plan d'Exposition au Bruit.

M. FINANCE (Sous-Préfet de Pontoise).- Le comité permanent n'a pas été retenu et a été reporté du fait que nous avons aujourd'hui la commission consultative de l'environnement. Il m'a paru inutile de réunir les mêmes personnes, ce qui est quand même une charge, même si nous avons beaucoup de plaisir à se rencontrer, cela aurait peut-être été de trop.

Sur la question que vous aviez posée, pour l'instant il y a effectivement une procédure qui est engagée en ce qui concerne le Plan d'Exposition au Bruit. Lorsqu'il sera validé et adopté, il fera partie des documents qui s'imposeront dans les documents d'urbanisme que ce soit au titre du Schéma Directeur...

M. LE PRESIDENT.- La question était de savoir si dans la révision du SDAURIF il y avait des choses qui allaient affecter la vocation de l'aérodrome.

M. FINANCE (Sous-Préfet de Pontoise).- Réponse à rendre.

M. LE PRESIDENT.- Il y a au moins 18 mois avant que vous n'ayez une réponse sur ce sujet pour ce qui concerne le SDAURIF.

Je vous remercie de votre attention. Notre réunion a été longue, mais je crois qu'il était important que chacun puisse s'exprimer.

Bonne soirée.

(La séance est levée à 20 heures 10).