

00247A.

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

REUNION du Mercredi 14 Octobre 1992 à 09 H 30

Sous la Présidence de Monsieur PASCAL, Préfet du VAL D'OISE

Etaient présents:

Mme HAYE-GUILLAUD Secrétaire Général Préfecture du VAL D'OISE

Mme POU CET Maire de GENICOURT

M. LEFEBURE Maire de COURCELLES-SUR-VIOSNE

M. TROMASSIN Maire de PUISEUX-PONTOISE

M. SURAN Maire d'EPIAIS- RHUS

M. PICHERY Maire de CORMEILLES-EN-VEXIN

M-TOUBLANC Maire de MONTGEROULT

M. HENIN Maire de BREANCON

M. ROQUES Maire Adjoint d'OSNY

M. TELLAROLI Maire Adjoint de FREMECOURT

M. METAIS Conseiller municipal à GENICOURT

M. GUILLAMBERT Association des Amis du Vexin Français

M-COLL Chef du Service Gestion Commerciale du Bourget et des Aéroports
d'Aviation Général - AEROPORTS DE PARIS

M-GUERER Chef du Service Aviation Générale - AEROPORTS DE PARIS

M.DUBAUT Sous-Préfet, Chef du Service ENVIRONNEMENT NORD AEROPORTS
DE PARIS

M. CHOIX	Aérodrome PONTOISE-CORMEILLES - Aéroclub HISPANO-SUIZA - Représentant des usagers de l'aérodrome
M. DENIS	Aérodrome PONTOISE-CORMEILLES - Société AIGLE AZUR Chef pilote
M. BLIN	Commandant de l'aérodrome de PONTOISE-CORMEILLES
M. FAURISSOUX	Chargé de Mission Urbanisme - AEROPORTS DE PARIS
Melle GEISERT	Administrateur Civil - Département Développement AEROPORTS DE PARIS
Mme BERRUYER	Service de l'Environnement Nord AEROPORTS DE PARIS
M. HARISMENDY	Bureau de- l'Environnement - PRE- FECTURE DU VAL D'OISE
M. CHiodo	Direction départementale de l'Equipement Service de l'Urbanisme et de l'Aménagement
Mme MORINEAU	Bureau Réglementation à la Préfecture
M. HOFFSCHIR	Bureau Réglementation à la Préfecture
M.HUGON	Directeur du Développement Economique EPA CERGY-PONTOISE
M.NOBECOURT	EPA
M. TASSEL	DST Osny
M. MORATEL	SAGY
Mme NEEL	Présidente Association de Défense DIRAP
M. SEMCZYSZYN	Direction Développement Urbain SAN
M. GIRODOLLE	Préfecture
M. JULES	Sous-Préfecture - PONTOISE
M. MELET	Direction Départementale de l'Agriculture et des Forêts
M. HIREL	DIREN - IF
M. VANDEVELDE	Gendarmerie Marines
M. KELLER	Gendarmerie des Transports Aériens du BOURGET

M. PASCAL

Préfet du VAL D'OISE, Président de Séance

Ouvre la séance, souhaite la bienvenue aux participants et rappelle que cette réunion constitue notamment l'avant dernier stade de la procédure de révision du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome de PONTOISE-CORMEILLES-EN-VEXIN.

Il y a eu précédemment une réunion d'information en Préfecture, la consultation des conseils municipaux, de nombreux dialogues entre Aéroports de Paris et chacune des municipalités et enfin l'expression du point de vue des Associations des Riverains.

Aujourd'hui, la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) est consultée officiellement. Ensuite, il y aura une enquête publique et enfin l'arrêté préfectoral. '

Le Président demande alors à Aéroports de Paris de faire la synthèse de l'évolution du dossier.

Melle GEISERT

Département Développement - ADP

Rappelle qu'il existe depuis 1980 un PEB approuvé par le Préfet du Val d'Oise. En 1989, celui-ci a décidé d'engager cette révision afin de prendre en compte la réévaluation du trafic prévisible (180 000 mouvements au lieu de 320 000 à l'origine) et les dispositions de la loi de 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes. Dans cette perspective, un premier projet a été soumis aux municipalités, puis à la C.C.E. il y a deux ans. A l'issue de celle-ci, pour répondre à des demandes d'amélioration, des modifications ont pu être apportées à l'un des circuits de piste/ permettant d'éviter une agglomération.

Le PEB proposé a donc été remanié afin de prendre en compte cette modifications ainsi que des hypothèses plus affinées de trafic à l'horizon 2010. Le PEB qui est soumis à nouveau à la CCE porte donc le n° ADP-15 ; par rapport au projet initial, il comporte le même nombre global de mouvements (180 000), mais avec une répartition légèrement différente qui privilégie plus l'aviation d'affaires. Ce projet a été soumis aux conseils municipaux dont les avis peuvent être synthétisés.

Un certain nombre de communes considèrent ce PEB comme acceptable mais mettent l'accent sur des problèmes de respect des trajectoires, en particulier les circuits de piste. Il y a moins d'observations directes sur les conséquences en matière d'urbanisme 1 qui sont pourtant l'objet principal d'un PEB. La commune de PUISEUX-PONTOISE n'ayant pas fait parvenir de délibération est réputée donner un avis favorable tandis que la commune de GENICOURT émet un avis très défavorable sur le PEB lui-même.

S'agissant de cette dernière commune, les souhaits exprimés lors de la réunion informelle de 19911 pour demander de prévoir une altération de cap à l'atterrissage en QFU 30 n'ont pu être exaucés compte tenu de la proximité du seuil des pistes. L'une des remarques émises portait également sur la superficie des zones de bruit. Le décalage constaté provient du fait que le calcul d'ADP porte sur la surface hors emprise de l'aérodrome.

En ce qui concerne les conséquences du choix des indices en matière d'urbanisme, la restriction principale en zone C porte sur la construction de logements puisque les lotissements et immeubles collectifs à usage d'habitation ne peuvent y être réalisés. En revanche, on peut y implanter des activités.

M.PASCAL

Ouvre le débat.

Mme NEEL

Présidente de l'Association de Défense DIRAP

Demande pourquoi on délibère sur la révision d'un PEB dont on sait pertinemment qu'il n'est jamais respecté.

M. DUBAUT

Chef du Service de l'Environnement Nord - ADP

Rappelle qu'un PEB est le document d'urbanisme qui doit être respecté lors de la délivrance de permis de construire. En ce qui concerne la question du respect des trajectoires par les usagers de l'aérodrome, ADP a prévu de répondre sur ce point dès le cadre de cette réunion avec l'intervention de Monsieur GUERER, chef du service concerné.

Monsieur le Président

Souhaite qu'il soit répondu dès maintenant à cette question.

M.GUERER

Chef du Service Aviation Générale - ADP

Rappelle que s'agissant des circuits de pistes, il existe deux pistes. sécantes sur l'aérodrome de PONTOISE-CORMEILLES. La première est la piste 12-30 orientée Nord-Ouest/Sud-Est, pour laquelle il existe un circuit publié. La deuxième piste dénommée 05-23 orientée Sud-ouest/Nord-Est et constitue la piste principale puisqu'elle est équipée de systèmes permettant le vol aux instruments. A cette piste sont associés deux circuits publiés.

Souligne qu'en règle générale la réglementation en vigueur ne prévoit pas de publier les circuits. Néanmoins, pour l'aérodrome de PONTOISE-CORMEILLES, les circuits ont été publiés de façon à tenir compte le plus possible des préoccupations de l'environnement.

Détaille la réglementation appliquée aux circuits de pistes, et ajoute que les cartes officielles utilisées par les pilotes, les cartes VAC, sont renseignées de façon à permettre aux pilotes d'éviter le survol de FREMECOURT et de CORMEILLES-EN-VEXIN.

Afin de traiter complètement les problèmes du respect des circuits, ADP a également demandé à la Gendarmerie des Transports Aériens (GTA) d'effectuer des contrôles, et il donne lecture de la lettre lui communiquant les résultats des contrôles effectués. Il en ressort que sur l'ensemble des mouvements observés lors de 14 contrôles, une seule infraction a été constatée et a fait l'objet d'une lettre d'avertissement au pilote.

Mme NEEL

Conteste fermement les chiffres figurant dans le rapport de la GTAI puisqu'en ce qui la concerne, elle a pu apporter plusieurs centaines de relevés d'infractions. Elle estime que les communes de COURCELLES-SUR-VIOSNES, CORMEILLES-EN-VEXIN, FREMECOURT sont des villages sinistrés

M.GUERER

Répond qu'en ce qui concerne COURCELLES-SUR-VIOSNE, une partie de la commune se situe sous l'axe 05 qui est l'axe le plus utilisé aux atterrissages, il est donc normal qu'elle soit survolée à basse altitude, puisqu'elle se trouve sous l'axe d'approche au moment où les avions vont se poser.

Mme NEEL

Estime GENICOURT, CORMEILLES ou FREMECOURT, les avions ne respectent pas le plancher des 200 mètres d'altitude.

- M.GUERER** Répond que GENICOURT se situe à un kilomètre du seuil de piste quand on se pose en piste 30. Tandis que FREMECOURT et CORMEILLES-EN-VEXIN sont des communes à proximité desquelles passent les circuits de piste. Rappelle que ces communes ont été visualisées sur la carte VAC afin d'en éviter le survol dans la mesure du possible. Il convient enfin de préciser qu'un circuit de piste n'est pas un rail et qu'il peut arriver que les pilotes soient amenés à s'en écarter pour des raisons tout à fait justifiables.
- Mme NEEL** Demande quelle est la correspondance entre l'indice psophique et les décibels.
- Melle GEISERT** Rappelle que d'une part, le PEB prend en compte une dispersion par rapport au tracé nominal des circuits, d'autre part qu'un indice psophique ne correspond pas à une mesure en décibels instantanée. L'idée qui a présidé à la construction de l'indice psophique, c'est de synthétiser la gêne à long terme en intégrant les prévisions de trafic. Il s'agit donc d'une moyenne représentative de l'ensemble des mouvements sur une période donnée avec une pondération pour les mouvements de nuit. Ce système est défini par voie réglementaire et a des équivalents à l'étranger. Ce qui peut parfois induire en erreur, c'est que les valeurs de l'indice psophique sont proches des décibels.
- M. PICHERY** **Maire de CORMEILLES-EN-VEXIN**
- A l'impression qu'on n'arrive pas à progresser. Ce qui l'intéresse, et c'est d'ailleurs la raison du vote négatif sur le PEB par son conseil municipal, c'est le respect des circuits de piste. Il souhaite que l'on évoque le contrôle possible pour faire respecter ces circuits.
- M. METAIS** **Conseiller Municipal de GENICOURT**
- Partage le point de vue de Monsieur PICHERY et signale que, dans sa commune, un complexe sportif est survolé à très basse altitude. La sécurité est également importante. Pour en revenir à l'indice psophique, il estime qu'il y a un lien avec les décibels.
- M.DUBAUT** Déclare qu'il y a évidemment un lien entre le bruit émis et l'indice psophique, mais dans ce dernier rentrent également bien d'autres paramètres. Un collaborateur du laboratoire d'ADP est d'ailleurs venu en mairie de GENICOURT pour expliquer comment se calcule l'indice psophique.

Le PEB présenté ce jour constitue, après beaucoup de concertation le meilleur résultat possible par rapport aux vœux des communes, à la Protection des habitants et à la préservation des Projets communaux de développement. En ce qui concerne les circuits de Piste, ADP a reçu des lettres d'élus exprimant leur satisfaction des améliorations apportées par le nouveau circuit.

S'agissant du contrôle et des suites données aux infractions, on ne peut que s'en remettre à la GTA, seule habilitée à donner une base légale à une constatation. ADP réaffirme qu'une suite systématique est donnée aux procès verbaux relevant des infractions et qu'en particulier la commission de Discipline des personnels navigants non professionnels sera saisie chaque fois que nécessaire.

Enfin, il rappelle également que dans ce nouveau PEB le trafic est plafonné à 180 000 mouvements au lieu de 320 000 dans le PEB actuel. Les constatations faites par Madame NEEL et qui viennent d'être remises feront l'objet d'une étude par le Commandant d'aérodrome et réponse lui sera donnée.

M. LEFEBURE

Maire de COURCELLES-SUR-VIOSNE

Tient à rectifier le passage de l'exposé d'ADP sur le projet de PEB concernant l'avis de sa commune. Il rappelle que, s'il reconnaît que le nouveau PEIB tient compte en partie des souhaits émis par les municipalités, il maintient son avis négatif pour les raisons mentionnées dans la délibération du conseil municipal. A partir du moment où l'on ne peut supprimer cette plate-forme, comment organiser la coexistence avec l'environnement ?

A l'occasion d'un vol privé, il a pu se rendre compte qu'un pilote pouvait évoluer comme il l'entendait, sans contrôle de la part des services d'ADP. Il regrette que ses propositions de légères modifications de l'axe des pistes permettant d'éviter COURCELLES et GENICOURT n'aient pu être prises en compte.

M. MORATEL

SAGY

Demande si les simples avertissements écrits sont suffisamment dissuasifs auprès des Pilotes contrevenants.

M. GUERER

Répond que l'avertissement écrit lui paraît suffisant pour la Première infraction. En revanche, ADP va au-delà pour les récidivistes notoires.

- M. le Président** Souhaite savoir de quel ordre sont les sanctions disciplinaires.
- M.GUERER** Explique qu'il peut y avoir décision de non-lieu ou d'avertissement par l'autorité aéronautique locale (ADP), puis en cas d'infractions plus graves, des sanctions prises par le Directeur Régional de l'Aviation Civile Nord après avis de la Commission de Discipline des personnels navigants non professionnels, sanctions allant de l'avertissement jusqu'au retrait définitif de la licence en passant par le retrait temporaire avec ou sans sursis.
Il s'agit là de la palette des sanctions administratives, tandis que sur le plan pénal, les procès-verbaux de gendarmerie sont transmis au Procureur de la République.
- M. LEFEBURE** Estime que les infractions ne sont le fait ni des vols d'affaires, ni de la ligne PONTOISE-LONDRES, mais de l'aviation de loisirs.
- M.GUERER** Signale que les contrôles qu'il a demandés à la GTA sont relatifs au suivi des circuits d'aérodrome.
- M. TOUBLANC** **Maire de MONTGEROULT**
Partage le point de vue de Monsieur LEFEBURE. Il a le sentiment que la concertation progresse sur le plan théorique via le projet de PEB, dans la pratique, il y a de plus en plus d'infractions, et de ce fait, les élus sont de plus en plus sollicités par les populations.
- Monsieur le Président** A pris acte de ce que les infractions relevées par l'Association de Défense feront l'objet d'un examen scrupuleux par ADP. Il estime que leur analyse permettra de faire en sorte que les contrôles ultérieurs de la GTA soient encore plus judicieux.
Il constate que le débat s'est focalisé sur le problème du respect des trajectoires et non sur le PEB qui n'est pas contesté sur le fond en tant que tel, et estime qu'ADP doit faire un effort significatif sur ce "plan" :., cela laisse penser que c'est le PEB qui pose problème.
- M.DUBAUT** Confirme qu'ADP est prêt pour une politique de renforcement des contrôles. Il ajoute que cela se fera dans la transparence avec la communication systématique des résultats aux maires.

Monsieur le Président

Demande si le complément des contrôles officiels de la GTA dont il imagine les contraintes par ailleurs, l'utilisation d'autres sources d'informations pour l'appréciation de la réalité du phénomène est possible.

-9

M-TOUBLANC

Ajoute que les nuisances sont Plus nombreuses durant le week-end et confirme que la délibération du conseil municipal de MONTGEROULT a été prise en solidarité avec la commune de GENICOURT.

M. THOMASSIN

Maire de PUISEUX

Demande s'il y a pour les avions de tourisme des normes à respecter en matière de bruit. Il déclare qu'on entend à peine les avions de ligne qui sont dans l'axe de descente en direction de CDG alors que le bruit émis par les petits avions qui fréquentent PONTOISE est bien plus important.

M.GUERER

Confirme qu'il existe des normes pour les avions légers qui depuis 1980, doivent être dotés d'un certificat de limitation de nuisance. Ceci dit, ce règlement n'étant pas rétroactif, les avions immatriculés antérieurement n'ont pas à être dotés d'un tel certificat. En matière d'amélioration technique, les progrès pourraient venir d'une part des hélices - l'équipement des avions en hélices tripales au lieu d'hélices bipales diminue sensiblement le bruit à la source, d'autre part, des silencieux d'échappement. Cet équipement entraîne un coût de 100 000 francs par avion. L'obligation d'un tel équipement n'est d'ailleurs pas à ce jour prévue au niveau réglementaire.

M.DUBAUT

Déclare qu'ADP en tant qu'autorité aéroportuaire est favorable à tout ce qui peut réduire le bruit à la source. Mais il précise qu'actuellement, le parc d'avions légers est relativement ancien.

M. CHOIX

Aérodrome de PONTOISE-CORMEILLES - Aéroclub HISPANO

Déclare que le parc d'avions de tourisme se renouvelle à hauteur de 50 avions par an. Il estime qu'équiper les avions en hélices tripales et en pot d'échappement fera perdre 10 à 15 %, de la puissance et nécessitera d'augmenter la puissance des moteurs pour aboutir donc à un résultat marginal en matière de bruit. Les constructeurs vivent actuellement sur des moteurs anciens et la production actuelle d'avions neufs en France et en Europe est trop limitée pour justifier des investissements importants en recherche. Il estime qu'à PONTOISE, les nuisances sont essentiellement le fait des pilotes non basés.

- M. LEFEBURE** Déclare qu'il n'est pas gêné par la ligne PONTOISE-LONDRES. Au contraire, les nuisances des avions légers sont intolérables.
- M. CHOIX** Qui préside l'aéroclub HISPANO-SUZA comptant plus de 500 adhérents, signale que son dernier éditorial dans sa revue concernait le sujet des nuisances. Il insiste sur le fait qu'il mène une politique d'information et de sensibilisation au niveau de ses adhérents. Il confirme qu'il pense que la majorité des nuisances vient des avions non basés auxquels il est difficile de reprocher une moins bonne connaissance du circuit d'aérodrome.
- M. PICHERY** A l'impression que le débat progresse peu dans la mesure où les réponses théoriques données par ADP sont valables mais ne sont pas corroborées par la réalité de la pratique des pilotes.
- M. KELLER** **Gendarmerie des Transports Aériens du BOURGET**
- Rappelle que la gendarmerie fait un effort très important en ce qui concerne la surveillance des aéroports. La GTA du BOURGET est compétente pour le VAL D'OISE, une partie de l'OISE, la SEINE-SAINT-DENIS, les YVELINES et les HAUTS-DE-SEINE. S'agissant de PONTOISE, il y a eu 16 infractions relevées en 1991 et 15 pour le seul premier semestre 1992. Les contrôles vont être poursuivis à PONTOISE ainsi que l'étude des constatations de Mme NEEL.
- M. HENIN** **Maire de BREANCON**
- Demande s'il y a une altitude de survol réglementaire concernant les communes situées à l'extérieur du circuit d'aérodrome. En second lieu, il a l'impression que les avions de ligne à destination de ROISSY-CHARLES DE GAULLE par vent d'Est survolent le secteur dorénavant à une altitude inférieure qu'il y a quelques années.
- M. GUERER** Expose que dans le circuit d'aérodrome, il y a des hauteurs spécifiées 200 ou 300 mètres selon le circuit et, dans tous les cas, cette hauteur ne peut être inférieure à 150 mètres hors-manoœuvre d'atterrissage ou de décollage. Au-delà du circuit, selon l'importance de la commune, cette hauteur minimale peut augmenter. En conséquence, un pilote qui évolue en rase-mottes est en complète infraction.
- Mme NEEL** Pose le problème de la sécurité des habitants en cas de chute d'un avion à partir de l'exemple de l'atterrissage forcé d'un avion léger.

- M.GUERER** Répond qu'on ne peut comparer les conséquences d'une panne moteur sur un avion léger ou sur un gros porteur. Les avions légers ont une finesse de pilotage assez importante qui permet dans la très grande majorité des cas d'atterrir sans dommage majeur pour les tiers.
- Monsieur LEFEBURE** Demande s'il est possible de décaler légèrement la piste Nord/Sud afin d'éviter COURCELLES et GENICOURT.
- M.DUBAUT** Répond que cela signifierait de refaire une nouvelle piste, ce qui n'est pas prévu.
- Mme NEEL** Estime qu'on ne peut objecter le coût financier à cette suggestion car c'est l'aérodrome qui doit s'adapter au développement urbain aux alentours.
- M.DUBAUT** Répond que le développement urbain alentour a été pris en compte dans le nouveau PEB où le nombre de mouvements plafonné passe de 320 000 à 180 000.
- Mme NEEL** Estime que GENICOURT sera un village sinistré tant du point de vue nuisance que de sécurité si l'activité de l'aérodrome atteint ce chiffre.
- Mme POUCKET** **Maire de GENICOURT**
Demande si une piscine, un groupe sportif, une école font partie des zones à éviter réglementairement en matière de survol.
- M.GUERER** Répond que s'agissant du circuit d'aérodrome, le tracé nominal évite la commune de GENICOURT. En revanche, s'agissant des départs "Voyage" ou des atterrissages pour certaines catégories d'aéronefs, les avions sont conduits à survoler cette commune qui se situe à un kilomètre seulement du seuil de piste. Il n'est pas possible de faire autrement.
- M. METAIS** Estime que s'il y avait une altération de cap de 10" au décollage, la commune serait évitée.
- M.GUERER** Répond qu'une altération de route au décollage n'aurait pas de conséquence importante sur la limite de la zone C pour la commune de GENICOURT, car ce sont les atterrissages qui sont prépondérants dans la définition des PEB et en matière d'atterrissage, il n'est pas réaliste, sur le plan de la sécurité, d'envisager une trajectoire d'approche finale en courbe. GENICOURT est concerné par les décollages et les atterrissages des avions de voyage, de plus grande dimension que les avions des aéroclubs et l'application des règles de sécurité ne leur permet pas des évolutions aussi souples que pour les petits avions. Publier des trajectoires trop compliquées pour être réalistes, c'est s'exposer à ce qu'elles ne puissent être respectées par la majorité des pilotes.

- M. METAIS** Estime qu'en allongeant la piste vers l'Ouest, on peut obtenir un léger décalage. Il insiste sur l'aspect sécurité du PEB.
- M.GUERER** Indique que, comme cela est indiqué au niveau du PEB, ADP favorisera, dans toute la mesure du possible, l'utilisation de la piste 05/23, ce qui réduira d'autant le survol de GENICOURT qui n'est concerné que par la piste 12/30.
- Mme POU CET** Entend bien et souhaite savoir ce qui peut garantir cette prépondérance de la piste 05/23 dans l'avenir.
- M.GUERER** Répond qu'actuellement, la visibilité est meilleure depuis la tour de contrôle sur la piste 12/30, ce qui peut amener les contrôleurs à la privilégier. La tour de contrôle devant être normalement prochainement remplacée, la nouvelle tour permettra de faire en sorte que la visibilité soit équivalente vers la piste 05/23. En second lieu, ADP souhaitant vivre en intelligence avec les riverains a tout intérêt à privilégier la piste 05/23 globalement la moins nuisante, dès lors que les conditions météorologiques le permettent.
- Mme POU CET** Déclare qu'en ce qui concerne le survol de GENICOURT, il semble qu'il y ait moins d'infractions que dans le passé.
- M. BLIN** Commandant de l'aérodrome de PONTOISE-CORMEILLES-EN-VEXIN - ADP
- Expose qu'effectivement un gros effort de sensibilisation est fait en ce qui concerne le respect des trajectoires.
- M. METAIS** Déclare que les relevés d'infractions montrent que celles-ci proviennent systématiquement des mêmes avions. Il, s'agit bien des écoles de pilotage et non d'éléments non basés.
- MM. BLIN et CHOIX** Déclarent qu'il n'y a pas d'activité d'écolage sans instructeur à bord.
- M.TOUBLANC** Estime qu'en effet îles nuisances ne proviennent pas seulement des pilotes non basés, mais aussi des pilotes locaux, ce ' qui justifie une surveillance locale. il demande qu'ADP réponde à cette attente dans la mesure où sur le problème général du PEB, la commission a pratiquement donné son accord.
- M. BLIN** Répond qu'il n'est pas possible depuis la tour de contrôle de savoir si l'avion est bien sur la trajectoire. On ne peut qu'enquêter lorsque l'on est alerté.

- M. le Président** A noté que dans le débat, les demandes de la commune de GENICOURT avait un caractère structurel auquel ADP a reconnu qu'il était difficile de donner suite, soit pour des problèmes de financement en ce qui concerne la modification d'orientation d'une piste, soit pour des problèmes de sécurité en ce qui concerne une altération de cap. Le reste du débat a essentiellement porté sur le respect des trajectoires et sur la discipline des pilotes. Il souhaite qu'ADP et les usagers fassent un effort particulier pour obtenir des améliorations sensibles. Sans cet effort, les relations avec les riverains s'aggraveront.
- M. LEFEBURE** Demande s'il est possible de prévoir la matérialisation du point de passage des avions au-dessus des communes les plus proches.
- M. GUERER** Répond qu'un circuit d'aérodrome n'est pas un rail.
- M. DUBAUT** Déclare que le circuit d'aérodrome étant l'un des paramètres du calcul du PEB, la limite extérieure de la zone C est en effet un indicateur de l'écartement maximal possible par rapport au tracé nominal du circuit.
- M. le Président** Fait préciser par le représentant de la Direction Départementale de l'Équipement qu'une fois le PEB approuvé par arrêté préfectoral, il doit être repris dans les POS des communes concernées.
- Melle GEISERT** Déclare que l'échelle retenue par le législateur pour le PEB est de 1/25 000 qui n'est pas celle des POS, c'est pourquoi la transcription de la carte du PEB sur le POS nécessite un travail d'adaptation qui se fait soit à l'élaboration, soit à la révision du POS.
- M. LEFEBURE** Veut savoir concrètement où passe la limite extérieure de la zone C dans sa commune. C'est la condition préalable, à la décision finale de celle-ci sur le PEB.
- M. CHOIX** Estime que les usagers devraient être un peu plus consultés par les services d'ADP dans l'établissement des circuits de pistes. Il regrette en particulier l'allongement du circuit de piste vers le nord, qui lui paraît être une contrainte exorbitante pour les petits avions et une contrainte difficile à respecter. Ceci étant dit, il s'emploiera à faire respecter ce nouveau tracé par ses adhérents.
- M. GUERER** Répond que lors de la réunion de la Commission Consultative de l'Environnement du 5. février 1990 où ce point avait été évoqué. en présence de M. CHOIX, ce dernier n'a émis aucune objection quant à l'allongement du circuit vers le nord, afin de permettre le contournement franc de la commune d'EPIAIS-RHUS.

- M. DUBAUT** Confirme que par vent d'Est, compte tenu de l'augmentation du trafic de l'aéroport CDG au cours des dernières années et pour assurer un meilleur écartement des flux des différentes arrivées, l'approche qui concerne la région de CERGY-PONTOISE a été légèrement baissée et se situe à 900 mètres.
- M. HENIN** Déclare qu'en ce qui concerne les avions de ligne en phase d'approche sur CDG, la commission n'a pas été consultée sur cette baisse d'altitude qui concerne les populations des secteurs.
- M.DUBAUT** Répond que la CCE de PONTOISE est compétente pour traiter des problèmes de cet aérodrome. Pour le fonctionnement de l'aéroport CDG, c'est la CCE de cet aéroport qui est compétente et au sein de laquelle siègent des élus désignés par l'Union des Maires du VAL D'OISE. Lorsqu'il y a des modifications conséquentes en terme de trajectoire ou d'altitude, une communication doit être faite à cette commission. Toutefois, s'agissant du point particulier soulevé par M. HENIN, il ne s'agit pas d'un changement de trajectoire ou d'altitude puisque cette altitude de 900 mètres était déjà autorisée précédemment. Ce qui a changé, c'est la proportion des avions à 900 mètres qui est plus grande maintenant, pour des raisons touchant à l'augmentation du trafic ces dernières années. Lors de la prochaine CCE de CDG, ADP fera une communication sur l'ensemble des problèmes et sur les améliorations que nous entendons faire.
- M. le Président** Remercie M. DUBAUT d'avoir répondu sur une question sensible pour les Val d'Oisiens. Il constate que les débats ont fait apparaître que le PEB n'est pas contesté sur le fond mais qu'il y a un problème de discipline interne à améliorer. Il note qu'ADP va s'attacher avec le concours de la gendarmerie et des aéroclubs, à parvenir à un meilleur respect des trajectoires. Il reste à traiter du point sur l'utilisation de l'aérodrome et de celui sur son devenir.
- Melle GEISERT** Rappelle que s'agissant du type d'avion admissible sur l'aérodrome de PONTOISE, l'exploitation de celui-ci est actuellement encadrée par des mesures prises en 1980 par le Ministère des Transports. Ces mesures sont :
- Limitation à 17 tonnes du poids et à 25 sièges de capacité des avions admissibles sur PONTOISE.
 - Interdiction de ligne régulière (mesure levée en 1986 avec la création de la liaison PONTOISE-LONDRES).

Lors de la dernière CCE de PONTOISE, pour tenir compte du développement de la vocation de PONTOISE en tant qu'aérodrome d'aviation d'affaires et pour tenir compte également de l'évolution des flottes, ADP avait fait une première proposition d'évolution des règles d'utilisation en portant de 17 à 34 tonnes le poids maximal des avions admis, correspondant ainsi à la portance de la piste et de 25 à 55 sièges la capacité maximale des avions. Au cours de cette séance, un certain nombre de participants ont souhaité que cette limitation soit non pas exprimée en sièges, mais en tenant compte des caractéristiques acoustiques des avions. ADP a envisagé de retenir cette proposition et les nouvelles règles applicables pourraient être les suivantes : Maintien de la capacité des avions à 25 sièges sauf pour les avions du groupe 5 et il n'y a plus de limites à 17 tonnes.

En effet, sur la base de la réglementation internationale, un arrêté du Ministre des Transports a établi une classification des avions en cinq groupes acoustiques, le moins bruyant étant le groupe 5. ADP reprend donc cette proposition faite il y a deux ans, rappelée lors d'une réunion informelle avec les élus en 1991, et la présente officiellement à cette séance.

M.LEFEBURE

Déclare qu'il préfère privilégier la vocation "aérodrome d'affaires" qui lui paraît moins nuisante et qui préserve les week-ends des riverains.

M.DUBAUT

Précise qu'il s'agit de l'amorce d'un rééquilibrage entre l'aviation d'affaires et l'aviation légère. Il précise qu'une fois la commission consultée, le Préfet donnera un avis permettant au Ministère des Transports de décider rapidement.

Mme NEEL

Demande si cette modification va permettre à des gros porteurs de venir sur l'aérodrome. Elle voit que les F27 pourront être admis sur l'aérodrome alors qu'ils appartiennent au groupe 4.

M.GUERER

Répond qu'effectivement les F27 ou ATR42 ont une masse de 20 tonnes environ et qu'il s'agit d'avions du groupe 5, donc- les moins nuisants. Il souligne qu'il s'agit des F27 dotés de certificat de limitation de nuisance. C'est le F27 sans certificat qui est en groupe 4.

M. le Président

Demande que l'on passe au dernier point de l'ordre du jour, à savoir le Devenir de l'Aérodrome.

- Melle GEISERT** Il s'agit là de la conséquence directe de ce que l'on vient d'évoquer à l'occasion de la modification des règles d'utilisation de l'aérodrome. ADP souhaite voir se développer sur cette aérodrome l'aviation d'affaires. Cette vocation est clairement prise en compte dans l'avant projet du schéma directeur de la Région IDF.
Situé à proximité d'une ville nouvelle, PONTOISE-CORMEILLES est l'un des trois aérodromes avec TOUSSUS-LE-NOBLE et COULOMMIERS-VOISINS, qui a vocation à accueillir l'aviation d'affaires.
- M.LEFEBURE** Demande si cette évolution aboutira à la suppression de la fréquentation de l'aviation de tourisme ?
- Melle GEISERT** Répond que non, il ne s'agira que d'un différentiel de croissance.
- M. le Président** Constatant qu'il n'y a pas d'autre observation sur les deux derniers points de l'ordre du jour, lève la séance et remercie les participants.

Le Préfet,

Jean-Jacques PASCAL