

AEROPORTS DE PARIS

COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT AERODROME DE PONTOISE - CORMEILLES

Mardi 24 janvier 1995

La séance est ouverte à 9 heures 40 sous la Présidence de Monsieur Jean-Jacques PASCAL, Préfet du Val d'Oise.

M. le Président.- Mesdames et Messieurs, bonjour. Nous reprenons nos travaux, après plusieurs mois d'ailleurs d'études menées par ADP en particulier, sur l'évolution, du dossier de Cormeilles.

Il y a deux points principaux que nous souhaiterions évoquer, je crois qu'on vous l'a déjà dit d'ailleurs dans la convocation, c'est d'une part faire le point de l'expérimentation des nouveaux circuits de piste, résolution qui avait été prise par A.D.P. à l'issue de nos précédentes séances, vous vous en souvenez.

Et d'autre part, examiner les conditions d'exploitation de la plateforme aéroportuaire qui préoccupent tout le monde et en particulier les élus et les habitants du secteur.

Si vous aviez d'autres questions, naturellement nous les ajouterions. Il me semble que déjà nous ferions un tour d'horizon assez complet en examinant de manière approfondie ces deux questions principalement.

Si vous le voulez bien, je vous suggère de les examiner dans l'ordre que je vous ai indiqué et, à moins que vous n'ayez des questions préalables. Je vais donner la parole à A.D. P. pour qu'ils nous présentent le premier point.

1 - Présentation du bilan de l'expérimentation de nouveaux circuits de piste lancée par les services d'AEROPORTS DE PARIS au mois de mai dernier et les répercussions envisagées sur les dispositions du Plan d'Exposition au Bruit

M. DEMESSINE.- Monsieur MOREAU a préparé une rapide synthèse de la situation actuelle de cette expérimentation et des contacts que nous avons.

M. MOREAU.- Mesdames, Messieurs, bonjour. Je vais traiter du premier point qui concerne le bilan de l'expérimentation relative aux modifications de trajectoires des pistes de l'Aérodrome de Pontoise - Cormeilles.

Je voudrais savoir en préalable, j'avais fait passer un document, si ce document est parvenu à l'ensemble des membres de la Commission. Je vais faire référence à un plan mais si les gens ne l'ont pas, je vais avoir quelques difficultés.

M. le Président.- Nous avons reçu une note de travail avec un plan ; toute le monde possède le document.

M. MOREAU.- Je vais faire référence à cette note de travail.

Depuis le 15 mai 1994, le circuit de piste 12/30 fait l'objet de modifications et de consignes particulières d'utilisation. Ces modifications sont mises en œuvre à titre expérimental depuis le 15 mai 1994. Elles ont été initialement mises en œuvre pour une période de 6 mois, et elles ont été reconduites pour 6 mois supplémentaires, ce qui nous amène à une expérimentation d'une durée totale d'un an.

Pourquoi cette prolongation ?

Parce que sur une période de 6 mois, on n'avait pas d'éléments suffisants pour tirer des enseignements, et on a donc souhaité reconduire l'expérimentation.

Les consignes portent sur les trois points suivants :

- Nouvelle trajectoire allongement du circuit de piste 12/30 à l'Ouest de Frémécourt,

Les deux autres points concernent plus particulièrement la commune de Génicourt.

3

Eviter le survol de Génicourt au décollage, et également éviter, dans la mesure du possible, le survol de Génicourt à l'atterrissage par des longues finales.

- Et également une mesure que nous avons préconisée en ce qui concerne le décollage pour éviter le survol de Génicourt, c'est effectuer le décollage en piste 12 à pente maximale pour permettre d'être à une altitude maximum pour diminuer les nuisances sur Génicourt.

Ces modifications n'ont fait l'objet d'aucune remarque particulière de la part des usagers de la plate-forme. Elles ont été acceptées par ces derniers qui sont tout à fait favorables à les expérimenter.

En ce qui concerne l'environnement, cela a touché essentiellement trois communes, deux mesures touchaient particulièrement la commune de Génicourt, et une mesure les communes de Frémécourt et de Corneilles-en-Vexin.

Tout d'abord pour Génicourt, en ce qui concerne la limitation des atterrissages directs en piste 30 ainsi que les décollages directs en piste 12, on peut dire que ces modifications ont apporté satisfaction, ce qu'a confirmé Madame le Maire d'autant plus que les pilotes sont respectueux de ces consignes.

Il est vrai que la quantité d'aéronefs qui effectuent soit des approches directes en piste 30 ou des décollages directs en piste 12 au titre trafic est faible, mais je vous rappelle qu'également nous nous sommes engagés à diminuer autant que faire se peut ces trajectoires directes. C'est ce que nous avons fait, et on peut affirmer aujourd'hui que nous avons diminué par 2 la quantité des aéronefs qui utilisent ces trajectoires directes. On était déjà dans des chiffres faibles ; on les a encore diminués par 2.

On peut dire qu'aujourd'hui sur Génicourt, il semble que ces dispositions donnent satisfaction. Je propose, si vous le permettez Monsieur le Préfet, aujourd'hui, à cette Commission, sauf avis contraire, d'entériner ces dispositions sur Génicourt.

Mme POUCKET.- Il y a satisfaction dans la mesure où les trajectoires sont respectées. Pas plus tard que la semaine dernière, j'ai eu plusieurs plaintes d'administrés qui ont vu des aéronefs complètement en dehors des trajectoires !

C'est un problème de réglementation, certes, ou de respect de la réglementation.

4

M. MOREAU.- En dehors des trajectoires? Est-ce que vous pourriez nous en dire un peu plus ?

Mme POU CET.- Ils étaient carrément au-dessus de l'école, de l'église comme d'habitude.

C'est vrai que pendant une première phase où je pense qu'il y a eu un peu d'information de la part d'A.D.P auprès des pilotes, on a quand même eu une certaine amélioration des circuits au-dessus du village. Je pense qu'il y a un peu de relâchement actuellement, et cela pas plus tard que la semaine dernière !

M. le Président.- Cela tombait très mal

Mme POU CET.- Ou très bien, je ne sais pas, selon qu'on soit pessimiste ou optimiste. En tout cas, les survols se sont encore opérés la semaine dernière et de façon assez impressionnante : ils sont passés au ras de l'école Normalement ils était complètement en infraction.

M. MOREAU.- Je l'apprends aujourd'hui

Mme POU CET.- Vous ne pouviez pas le savoir

Quand nous nous sommes rencontrés, c'est vrai qu'il y avait une amélioration : on avait pu constater un certain respect du survol de la commune. Je souhaiterais que cela continue !

M. le Président.- Dont acte.

Cela ne met pas en cause le principe ?

Mme POU CET.- Je pense que c'est un problème de respect de la réglementation.

M. le Président.- Ces nouveaux circuits de piste vous paraissent-ils préférables ?

Mme POUCKET.- L'aviation de tourisme n'est pas le problème de Génicourt, c'est un des aspects, je ne voudrais pas qu'il soit le seul.

5

M. le Président. - Dans la deuxième partie, on va procéder à un examen d'ensemble.

M. MOREAU.- La troisième mesure concernait l'extension du circuit d'aérodrome 12/30 pour faire passer les aéronefs derrière Frémécourt. Cette proposition a été formulée à l'époque à l'occasion d'un groupe de travail par la Commune de Cormeilles-en-Vexin qui avait suggéré d'étendre le circuit pour le faire passer derrière Frémécourt.

Sur cette modification, il est très difficile d'en mesurer l'efficacité. Pourquoi ?

Parce qu'il se trouve qu'entre les communes de Frémécourt et de Cormeilles-en-Vexin, et les participants peuvent se reporter au plan en pièce jointe de la note de travail, on se rend compte qu'effectivement il y a une trajectoire vent arrière pour l'autre piste, celle qui s'appelle 05/23 qui passe entre Frémécourt et Cormeilles-en-Vexin, il y a donc du trafic qui passe à cet endroit. Il est donc difficile d'apprécier quel est l'impact de l'allongement de la trajectoire 12/30 qui passe derrière Frémécourt, alors qu'auparavant elle passait également entre Frémécourt et Cormeilles-en-Vexin. Du fait de l'existence d'une trajectoire entre Frémécourt et Cormeilles-en-Vexin, il est très difficile d'évaluer l'impact.

D'autre part l'allongement de la trajectoire qui vient contourner Frémécourt, bien évidemment a comme inconvénient de déplacer les nuisances.

Je dirai que sur le plan de l'exploitation de la plate-forme, nous n'avons pas de remarque des usagers ; les usagers sont tout à fait d'accord pour utiliser ce circuit d'aérodrome.

Du côté Environnement, on n'a pas pu apprécier l'impact de la mesure, et je crois que pour ce qui nous concerne, la solution serait envisageable mais il faudrait qu'ici en C.C.E. les communes intéressées puissent se prononcer à savoir si elles sont favorables à la prise en compte de cette mesure ou pas.

M. TEYSSOT.- Le problème c'est qu'on a un peu dévié et maintenant c'est tout le Hameau d'Artimont qui subit les passages. Ils passent tous au-dessus d'Artimont.

Mme NEEL.- Je ne sais pas, Monsieur MOREAU, si vous vous souvenez de la réunion de travail informelle où l'Association avait proposé les deux modifications de circuit, c'est-à-dire

6

qu'il n'y ait plus aucun circuit qui passe entre les deux villages de Cormeilles et de Frémécourt.

C'est vrai que le grand circuit était nettement plus allongé, mais les deux villages n'auraient pu être touchés. C'est vrai que si les pilotes passaient bien au-dessus du petit bois d'Artimont, il n'y aurait plus aucun problème et les nuisances seraient réglées sur Cormeilles et Frémécourt. Mais comme toujours, ce n'est pas respecté !

C'est vrai que pendant un mois et demi à peu près, il y a eu un léger mieux, mais c'est tombé pendant les vacances et on n'a pas pu apprécier.

Rappelez-vous que nous avons demandé la modification des deux circuits.

M.PICHERY.- Simplement je crois qu'on peut reconnaître les efforts que vous faites pour essayer de trouver une solution avec nous, mais ce qu'on répète à chaque fois je dirai que les tentatives que vous faites de modification de circuits ou les préconisations que vous faites aux usagers de la plate-forme, on ne peut pas en ressentir les effets parce que tout le monde s'accorde pour dire qu'on n'a aucune pression sur les pilotes des avions.

On ne peut absolument pas en mesurer les aspects positifs ou négatifs dans la mesure où pour ce qui est de Cormeilles, la situation est inchangée, avec des survols de l'agglomération qui ne sont ni pires, ni moindres qu'avant, mais rigoureusement identiques avec une attraction pour la rue de Montgeroult et une fantastique attraction pour le clocher.

Donc mesurer l'impact de cet effort me paraît difficile. Peut-être qu'à Génicourt, ils peuvent mesurer car ils sont vraiment dans l'axe de la piste, mais pour nous c'est très diffus, c'est perpendiculaire à la rue de Montgeroult, dans le prolongement. Je suis incapable de dire si c'est mieux ou pire.

M. le Président.- Autrement dit, hormis la commune de, Génicourt avec les deux ou trois errements récents qui remontent à la semaine dernière, l'amélioration ne paraît pas très perceptible aux maires.

M.PICHERY.- Ce qui m'ennuie beaucoup, parce que j'ai l'impression que nous redisons encore la même chose, à savoir que nous cherchons une solution pour des personnes qui- ne sont pas policées du tout et qui ne prennent pas en compte les efforts faits par d'autres.

7

Les communes font des efforts de patience, je crois que c'est la moindre des choses, nous cohabitons avec cette plate-forme ; ADP essaie de mettre en place des solutions qui puissent apporter une satisfaction aux communes, et par ailleurs des usagers de la plate-forme ou d'ailleurs puisqu'il en vient d'autres plates-formes, mais eux ne collaborent absolument pas et ignorent tout ce qui se passe en quelque sorte entre les communes, ADP et l'autorité préfectorale.

Je ne vois pas comment on pourra déboucher sur une solution intelligente dans la mesure où je crois que les participants ici ont le sentiment de répéter la même chose. S'il n'y a pas un changement dans la réglementation ou un effort de police considérable de fait rien ne changera.

Sur les routes, si on arrive à quelque chose, c'est qu'il y a des mesures coercitives très fortes qui sont jugées insuffisantes, il y a au moins des actions qui sont menées. Pour ce qui est de la plate-forme de Cormeilles du moins, je ne vois pas comment nous pourrions arriver à quelque chose de satisfaisant.

M. le Président.- Ce qui va nous amener au deuxième sujet. C'est la raison pour laquelle je voulais commencer par ce point pour examiner ensuite beaucoup plus en profondeur le deuxième qui répond, je le sais bien, très profondément aux préoccupations des habitants.

Ceci dit, je pense qu'on peut quand même proposer à Madame le Maire de Génicourt et à vous, Monsieur le Maire de Frémécourt et Monsieur le Maire de Cormeilles, d'accepter le propositions d'A.D.P sous réserve naturellement, vous l'avez dit clairement, que les mesures de surveillance de police accompagnent la mise en œuvre de ces nouveaux circuits puisque, sinon, cela risque de ne servir à rien.

On peut vous donner acte, n'est-ce pas, de l'intérêt de transformer l'expérimentation en réglementation à condition qu'il y ait les moyens de contrôle qui accompagnent cette réglementation.

Mme NEEL.- N'y aurait-il pas possibilité de mettre le deuxième circuit aussi dans l'expérimentation pour en voir les effets ?

M. le Président.- Le deuxième circuit, c'est-à-dire ?

8

Mme NEEL.- Le grand circuit que nous avons proposé à A.D.P. lors de notre réunion informelle.

Je crois que ce serait bon, parce qu'actuellement il existe 2 circuits et 2 passages différents.

M. le Président.- Messieurs ?

M. MOREAU.- Cette demande avait déjà été formulée, donc nous l'avons examinée.

J'ai fait évaluer par des pilotes professionnels qui sont des gens dont on ne peut douter puisque ce sont des gens de l'Administration, et j'ai fait expérimenter un allongement de circuit. Il m'a été dit, ce qui confirme mon sentiment, que ce n'est pas du tout réaliste techniquement.

En fait on aurait une trajectoire tellement loin de la piste que les élèves vont se perdre, ils vont passer partout, il y a de grande chances qu'ils ne voient plus la piste lorsqu'ils seront en vent arrière, et on a un circuit qui est insérable par le contrôle puisque beaucoup trop grand, donc des contraintes d'exploitation qui font qu'on ne saurait pas le mettre en œuvre.

J'avais fait cette réponse à Madame NEEL à l'époque. J'avais expliqué les raisons pour lesquelles il n'était pas envisageable d'avoir un circuit qui est déjà anormalement grand, tel que vous l'avez représenté sur cette carte, il est anormalement grand. Comme vous pouvez le constater pour l'autre piste, la piste 12/30, le circuit est plus court, on a allongé la trajectoire pour contourner Frémécourt. Cet allongement on l'a mesuré, il a été jugé en septembre. En

revanche, pour l'autre piste, si on allongeait la trajectoire pour passer derrière Frémécourt, on aurait un circuit tellement grand qu'il serait inexploitable.

Mme NEEL.- On les fait plus petits, ils ne respectent pas, on les fait plus longs ils ne les respectent pas, quand on parle de vent arrière, écoutez, cela me fait quand même un peu sourire.

Techniquement ce n'est pas infaisable. C'est vrai que c'est long, mais nous avons proposé de réserver ce grand circuit aux bimoteurs parce qu'ils sont plus rapides, et de laisser le petit pour les mono-moteurs. Ce n'est pas infaisable, et au moins on mettrait les deux circuits au même passage.

10

M.MOREAU.- ce que je pourrais en dire, cela a déjà été dit, il y a un schéma d'aménagement qui a clairement dit que si un aérodrome devait se développer dans la région, effectivement ce serait Pontoise, je crois que ce n'est un secret pour personne. Aujourd'hui la plate-forme de Pontoise, sa vocation est de faire de l'aviation légère et de l'aviation d'affaires, c'est ce qu'on observe dans la proportion que je vous est donnée. Je crois qu'on en est là.

M.LEFEBURE.- Ces circuits de piste, à l'heure actuelle, c'est uniquement du loisir et de l'école.

Si vous faites des avions d'affaires, je comprends très bien, mais ces avions d'affaires, eux, ils prennent un envol, ils s'en vont, et rentrent le soir ou le lendemain, cela n'a rien à voir avec les circuits de piste. Les avions d'affaires ne vont pas tourner sur les circuits de piste. On discute à l'heure actuelle, c'est très bien, je ne suis pas contre, à ce moment-là l'aéroport de Cormeilles est fait pour le loisirs et l'école.

Mme GEISERT.- Effectivement je crois qu'il faut préciser, par rapport à cette vocation d'affaires, c'est vrai, comme l'a souligné Monsieur MOREAU, il y a une potentialité très claire à Pontoise.

Actuellement l'aviation d'affaires connaît des difficultés, n'est pas du tout en croissance, c'est le moins qu'on puisse dire parce qu'on voit que cela a plutôt tendance à diminuer ces dernières années avec les difficultés économiques. C'est clairement à long terme une des plates-formes, comme l'a dit Monsieur MOREAU, qui recevra de l'aviation d'affaires. Cela dit, il n'a pas non plus été dit que ce serait une suppression totale de l'aviation légère. S'il y avait des problèmes de priorité, le différentiel de croissance est affecté à

l'aviation d'affaires, mais on n'a pas dit qu'on supprimerait l'aviation de loisirs tout de suite.

De toute façon, cela poserait d'autres problèmes qu'on a déjà évoqués de savoir où pourrait être mis ce trafic d'aviation légère. Il y a clairement une vocation. C'est vrai à long terme cela a pu être pris dans le schéma régional qui vise l'horizon de 25 ans. C'est vrai que la conjoncture actuelle fait que le développement volontariste de l'aviation d'affaires n'est pas tout à fait à l'ordre du jour.

M.LEFEBURE.- Je ne comprends pas. Là où je ne suis pas d'accord c'est que vous nous donnez un rapport en 1989 pour nous dire : voilà l'évolution telle qu'elle va se passer. Je

11

comprends très bien qu'à l'heure actuelle cela ne va pas très bien dans le monde entier, il faut savoir si cet aéroport est voué uniquement à l'affaire ou si effectivement il va y avoir les deux. Mais dans ce rapport, on n'en parle pas. Si vous le prenez à la page 3, on n'en parle pas.

M. le Président.- Disons que ce rapport est dépassé.

M.LEFEBURE.- Depuis 20 ans on nous fait des rapports qu'on dépassent systématiquement, on ne sait plus où on en est, on n'arrive pas à suivre ce que vous voulez faire. Notre problème est d'essayer de protéger les populations dans un accord avec vous, mais si vous changez la règle du jeu tous les 2 ans, on ne sait plus où on en est !

M.le Président.- Je ne change rien du tout, je vous offre une salle, un arbitrage pour vous permettre de dialoguer avec ADP.

M.LEFEBURE.- On a l'impression d'être dans de la guimauve, on ne sait pas très bien. Regardez à l'héliport de Paris, l'autre jour avec le Directeur, on a expliqué tout à l'heure, on est resté 2 heures 30 avec Monsieur PICHERY et maintenant que monsieur le Directeur n'est plus là, on a perdu son temps ! Sauf que maintenant on sait où on va, et la prochaine fois on ne perdra pas de temps pour se garer !

On n'a pas avancé d'un pouce depuis le temps qu'on discute !

Vous ne savez peut-être pas très bien donner l'orientation.

M.le Président.- L'orientation, ils la connaissent la vocation est bien celle d'un aéroport d'affaires, mais tant que le mouvement économique de cette aviation d'affaires ne permet pas d'arriver à un niveau suffisant, ils vous disent clairement qu'ils sont obligés de conserver l'aviation légère de tourisme et d'école.

M. LEFEBURE.- Il faut d'ores et déjà qu'on prenne des décisions concernant le devenir de Courcelles parce que Génicourt, à la limite, puisque Madame le Maire est là et se contente des changements de pistes, je veux bien, mais pour nous vous ne pouvez rien changer : on nous passe en plein dessus

1 2

Il faut d'ores et déjà que pour Courcelles-surViosne on prenne des décisions y compris pour les vois d'école, et dans le futur pour ces avions qui vont nous passer sur la tête et qu'on ne pourra pas détourner.

M. DEMESSINE.- Pour le problème de Courcelles, je crois qu'on est surtout dans le cadre de ce développement, à l'heure actuelle en fait, comme mes collègues l'ont dit, l'activité de l'aérodrome est assurée en vue de deux activités, et les deux sont d'ailleurs au jour d'aujourd'hui assurées. Il y a peu d'activité d'aviation d'affaires, mais elle existe.

Donc le problème est que ce développement qui nous est demandé, car en fait en tant qu'Aéroports de Paris nous sommes là aussi pour assurer un développement qui nous est sollicité, sera fonction effectivement du développement de l'aviation d'affaires, et à ce moment-là nous verrons comment gérer les deux situations d'activité différentes. Mais au jour d'aujourd'hui ce type d'activité existe par exemple sur Toussus-le-Noble et les deux activités fonctionnent en relative bonne harmonie.

M. LEFEBURE.- Nous n'en avons que les inconvénients : nous avons l'interdiction de nous agrandir, ce qui nous pose des problèmes. Avec Monsieur MASUREL nous en avons discuté pendant longtemps, une population qui ne peut pas bouger, des charges qu'on ne peut plus assumer, et tout cela pourquoi ? Parce que l'aéroport futur doit passer au-dessus de nous ! Très bien, trouvons une solution pour qu'on puisse vivre, sinon on est condamné à mourir !

M. PICHERY.- Si je peux ajouter quelque chose par rapport à ce que dit Monsieur LEFEBURE, je préférerais tout compte fait un discours difficile à entendre, mais je crois qu'on préférerait tous avoir des éléments réalistes de prospective sur 5 ans sur le devenir de la plate-forme. Je pense que dans vos cartons, vous devez l'avoir.

Les choses ne vont pas très bien, ce n'est un secret pour personne, il y a eu un coup de frein sur l'aviation d'affaires, et l'aviation de tourisme coûte très cher donc coup de frein aussi pour cette activité, mais les choses vont redémarrer, et moi personnellement - je ne veux pas engager mes collègues - je préférerais un discours de vérité.

A partir de là on gère la commune différemment, les habitants ne seront peut-être plus les mêmes, il y a des mesures qui se prennent et un virage extrêmement difficile à négocier, mais on sait où l'on va. on ne leurre pas nos successeurs, ni les habitants qui viendront peut-être parce

13

qu'ils trouveront leur compte avec une activité aéroportuaire forte, pourquoi pas, mais ce ne seront pas les mêmes. Je déménagerai le premier ...

Mme NEEL.- Moi aussi ! Je ne suis pas venue à la campagne pour subir les nuisances d'un aéroport comme Orly ou Roissy Je crois qu'on peut faire un développement mesuré.

M. PICHERY.- Notre problème, c'est que vous nous obligez à devoir deviner des choses qui ne sont pas notre métier.

Pour ce qui est des actions de police vis-à-vis des pilotes, nous répétons de façon sempiternelle les mêmes choses : on ne peut rien faire, en France il font n'importe quoi, faites-vous une raison ou prenez des mesures, cela a le mérite de la clarté au moins.

On continue à espérer que les choses vont s'améliorer. Mais vous de votre côté vous semblez démunis pour que les choses s'améliorent.

Je tiens ce discours parce que je crois que cela fait trop longtemps qu'on se répète la même chose. on reste tributaire du bon vouloir des pilotes. Je me mets à la place des pilotes, dans la mesure où tout compte fait c'est autorisé, puisque toutes mesures de sécurité autorisent à faire un peu n'importe quoi. C'est comme moi en voiture, si je suis sûr de ne pas avoir de contrôle, j'irai vite parce que c'est plus marrant, je ferai des exactions parce que c'est plus rigolo... Je le comprends, mais au moins que les choses soient claires !

M. TEYSSOT.- Je rejoins ce que dit Monsieur PICHERY et Monsieur LEFEBURE. Je voudrais préciser qu'à Génicourt, ce qui nous fait le plus peur, c'est justement l'extension à l'aviation d'affaires. Si on se donne les moyens de contrôle de ces circuits de piste, nous n'avons aucun problème.

Avec l'aviation d'affaires par contre, nous serons touchés de plein fouet puisque cela gênera environ 30 % de notre commune. Et nous sommes touchés dans notre sécurité parce que le survol s'opérera au-dessus de l'école et du complexe sportif, survol aux environs de 70 mètres au-dessus des habitations. Nous n'avons jamais été contredits sur ce sujet.

Je pense que nous sommes surtout impressionnés par cette insécurité permanente qui se rajoute et du changement de trafic.

14

M. le Président.- Dans votre esprit, l'aviation de tourisme, d'école ne répond à aucune règle, n'est pas contrôlée, et l'aviation d'affaires est dangereuse.

M. TEYSSOT.- Les faits récents ...

M. le Président.- Il peut se passer de temps en temps des accidents graves, c'est incontestable.

Messieurs, Madame : des perspectives claires sur Cormeilles ?

M. DEMESSINE.- Au jour d'aujourd'hui, c'est difficile compte tenu justement de la situation et de son développement. Nous avons cette confrontation sur les aérodromes et aéroports qui sont actuellement utilisés dans l'aviation d'affaires, on se rend compte que les perspectives qui avaient été envisagées ne sont pas tenues.

M. le Président.- Est-ce qu'il ne faut pas refaire un P.E.B. limité à l'aviation de tourisme et d'école ?

Mme GEISERT.- Justement l'objet du PEB est de conserver, de prévenir, d'indiquer que le développement de l'aviation d'affaires est possible et d'en préserver les conditions. C'est un de ses objets. Je crois qu'il faut clairement

que le P.E.B. conserve cette vocation, en se basant sur les hypothèses qui ont présidé à son élaboration. on ne peut pas faire un P.E.B. qui ne tiendrait compte que de l'aviation de loisirs, il y a plusieurs plates-formes qui ont cette vocation un petit peu mixte. C'est vrai que s'il y avait des problèmes de cohabitation, il est clair que ce serait l'aviation d'affaires qui devrait être privilégiée, mais c'est vrai que, heureusement ou malheureusement, on n'en est pas là.

Au niveau du PEB, je pense qu'il faut conserver l'hypothèse bien entendu d'un développement qui ne soit pas uniquement de l'aviation de tourisme. C'est clair, il y a quand même un document de planification qui est le Schéma Régional, et je crois qu'on ne peut pas passer outre.

M. le Président.- Le Schéma Directeur couvre une période qui va jusqu'à 2015. Dans cette période, il peut y avoir une programmation qui distingue plusieurs étapes.

Comme vous n'êtes pas capables de dire aujourd'hui à quelle date démarrera effectivement l'aviation d'affaires,

16

faut-il dès aujourd'hui imposer ces contraintes, même si ces contraintes sont réglementaires pour la période allant jusqu'en 2015 ?

Mme GEISERT.- Simplement le PEB a un objet préventif. Si on ne prend pas en compte la possibilité du développement de l'aviation d'affaires, une fois qu'éventuellement les choses auront été développées et construites, on ne pourra pas revenir en arrière. Il y a un aspect préventif qu'il faut prendre en compte, c'est l'objet du PEB. C'est vrai que ce sont des contraintes pour les communes.

Il y a un souci de prévenir les choses. C'est vrai que ce sont des contraintes en matière d'urbanisme pour les communes, c'est clair. Cela dit, si on considère qu'aujourd'hui il y a une seule activité principale, qu'on ne prenne que celle-là en compte sans prendre en compte les évolutions possibles, à ce moment-là on n'est plus tout à fait dans l'objet du PEB.

M. le Président.- A ce moment-là, il faudrait qu'il y ait une action très forte de la D.G.A.C. et d'A.D.P Si on veut persuader les habitants de la nécessité de préserver l'avenir et de permettre le développement de cet aéroport, de ce futur aéroport d'affaires, il faut alors montrer tous les jours sur le terrain qu'on est capable de contrôler le peu qu'il y a actuellement et qui ne marche pas.

Il faut vraiment savoir ce qu'on veut : ou il y a une volonté politique et on se donne les moyens, ou alors finalement il y a une incohérence totale dont souffrent les habitants. Je crois qu'il faut avoir cela présent à l'esprit.

Or on ne démontre pas aujourd'hui - la deuxième partie de la réunion, je le crains, le révélera - aux habitants qu'on a vraiment la volonté de faire appliquer la réglementation. J'ai saisi la D.G.A.C. à ce sujet.

M. PICHERY.- Pour ce qui est du PEB, il est clair du moins pour Cormeilles, je ne veux pas aujourd'hui accepter une nouvelle proposition de PEB dans la mesure où le bruit produit sur les circuits se développe ailleurs que là où cela est prévu. Dans ces conditions, on ne peut pas accepter un PEB, c'est incohérent.

M. le Président.- Nous sommes bien d'accord.

M. GOURMELEN.- SDAURIF échéance 2015.

16

Je vous rejoins tout à fait. Puisque vous parliez d'urbanisation, il y a, chacun le sait, une extension de la ville nouvelle qui va se faire par l'Ouest et par le Nord-Est notamment sur des communes que je connais bien dont la mienne, et il est évident que je vois mal tel Conseil Municipal ou assemblée communautaire de la ville nouvelle lancer des ZAC de 1 500 à 2 000 ou 3 000 logements. Je fais référence à l'entretien que j'avais eu avec l'ancien Directeur Monsieur VARNIER (?). Prendre la responsabilité de lancer de tels logements et avoir ensuite les mêmes inconvénients en matière de gestion de bruit que mes collègues des petites communes.

Je dois vous dire que si nous n'avons pas de la part d'A.D.P. à la fois des renseignements beaucoup plus détaillés et un contrôle qui puisse calmer effectivement les riverains, il est évident qu'il n'y aura pas pour ce qui me concerne d'extension de la ville nouvelle dans le cadre du SDAURIF.

Je l'ai dit à Monsieur BOSSON lorsqu'il a eu l'occasion de nous recevoir notamment à Roissy pour un autre problème, mais là nous aurons effectivement des décisions à prendre. Je le dis tel que je le pense puisque cela fait bientôt 24 ans que je suis Maire, cela fait une vingtaine d'années, comme certains d'entre vous, que je subis l'évolution de ces problèmes. Certes ma population est moins touchée, mais je pense déjà à ce qui va se passer dans la ville nouvelle. Nous allons passer de 200 000 habitants à 250 000 habitants.

Je crois qu'il faudra que nous ayons des éléments beaucoup plus précis que les discours qui sont identiques depuis 20 ans parce que j'ai l'impression que le discours n'a pas varié.

M. le Président. - Je ne sais pas quand même si 1 dans le PEB qui avait été mis en place, le secteur nord-Ouest de la ville nouvelle était concerné, je ne le pense pas. On ne sortait pas dans le PEB de la carte que nous avons sous les yeux, et qui concernait évidemment les communes qui sont réunies là autour de la table. Je ne me trompe pas ?

Mme GEISERT.- Non.

M. le Président.- Ceci dit il y ait sans doute plus de mouvements dans le secteur qu'il y en a aujourd'hui dans la perspective d'un développement fort de l'aéroport de Cormeilles, ce n'est pas exclu, mais enfin je pense quand même qu'il y aura des trajectoires qui seront étudiées de

17

telle sorte qu'il n'y ait pas de survol des zones agglomérées de la ville nouvelle. Je l'imagine.

Mme GEISERT.- Le PEB anticipait sur l'augmentation de mouvements. Il prévoit 180 000 mouvements, on en est loin.

M. le Président.- Je vous demande de bien réfléchir à ce que je vous ai dit tout à l'heure. Vous ne pouvez véritablement démontrer, je le répète, j'ai été clair, que l'aviation d'affaires est possible dans le secteur que dans la mesure où vous contrôlez bien ce qui existe aujourd'hui. Ce qui nous amène à la deuxième partie de la réunion. Je crois vraiment qu'il faut qu'on procède à un examen très approfondi de la pratique actuelle, et en particulier de la surveillance indispensable des mouvements d'aéronefs qui existent aujourd'hui pour que les habitants aient un peu plus quand même confiance - c'est le terme, je crois, qui s'applique dans ADP et dans la D.G.A.C.. J'aimerais qu'on en vienne aux conditions d'exploitation de la plate-forme aéroportuaire.

2 - Examen des conditions d'exploitation de la plate-forme aéroportuaire

M. le Président.- Il y a au moins deux points qu'il faut examiner : la situation des effectifs de contrôleurs et la pratique qu'ADP souhaite développer par rapport à la situation telle qu'elle existe.

J'ai enfin reçu - je me permets de dire enfin parce que depuis le temps que j'écrivais, je suis obligé de manifester un peu de mécontentement à ce sujet - une réponse de la D.G.A.C après avoir écrit et rappelé ma lettre trois ou quatre fois, j'ai reçu une réponse le 10 janvier. Mais vous êtes à même, je pense, puisque vous connaissez parfaitement cette position de la Direction Générale de l'Aviation Civile, de faire le point de la question.

M. DEMESSINE.- Monsieur MOREAU va donner les éléments concernant la D.G.A.C.

M. MOREAU.- Effectivement le problème qui est évoqué, c'est le problème des contrôleurs.

En fait je vais vous décrire la situation de l'aérodrome de Pontoise. Nous avons un effectif théorique de

18

13 agents sur l'aérodrome de Pontoise. Par rapport à cet effectif théorique, nous avons aujourd'hui effectivement présents 7 contrôleurs qualifiés.

Ce qu'il faut savoir c'est qu'effectivement au niveau de la navigation aérienne, la D.C.A.C., la gestion du corps des ingénieurs d'éducation aérienne est faite dans le souci de mettre des effectifs dans les centres de contrôle en route. Je vous rappellerai donc ce qui s'est passé l'été dernier en Province où la grève des contrôleurs aériens a donc apporté beaucoup de désordre dans les couloirs de trafic, et donc avec toutes les conséquences que cela peut avoir sur l'économie.

il est vrai que la D.G.A.C. gérant un effectif au niveau national met ses agents en place dans les centres où il y a de gros besoins.

Il y a donc une politique de recrutement qui a été lancée il y a plusieurs années, qui est longue à porter ses fruits.

Pourquoi Parce qu'aujourd'hui pour former un contrôleur aérien, il faut 3 ans. Donc le temps que la politique de recrutement porte ses fruits, cela demande des années.

En ce qui concerne Pontoise, puisque c'est cela qui nous intéresse directement, la D.G.A.C. S'est engagée à affecter sur l'aérodrome de Pontoise 2 agents en juin 1995. Agents qui ne seront qualifiés, qui ne pourront apporter la prestation de contrôle qu'à l'issue d'une formation de 18 mois. Cela veut dire que ces agents pourront entrer dans le service que fin 1996.

La formation dure 3 ans, il y a donc de la théorie qui est dispensée à l'Ecole Nationale d'Aviation Civile, et ensuite de la pratique qui est apprise sur le terrain avec à nouveau un retour vers l'école pour compléter la formation théorique.

Donc ces deux agents seront productifs fin 1996. Et si nous n'avons pas de problème d'ici fin 1996, nous pourrions espérer que notre effectif passe 7 à 9. Pourquoi est-ce que je mets des "si" ? Tout simplement il faut savoir que c'est un corps de fonctionnaires et qu'on n'est pas à l'abri que des agents aujourd'hui en place demandent leur mutation ou quittent la plate-forme.

Je vais peut-être faire preuve de pessimisme aujourd'hui, mais je préfère être réaliste et vous expliquer posément le problème il n'est pas garanti que notre effectif remonte à 9, il pourrait très bien qu'il soit

19

maintenu à 7 dans l'hypothèse où d'ici fin 1996 nous ayons deux départs.

Ce qu'il faut également souligner, bien évidemment comme je vous l'ai dit, tout cela n'est pas certain. On peut très bien ne pas avoir de départs, mais il faut quand même l'envisager.

Je voudrais aussi attirer votre attention sur le fait que la Direction Générale de l'Aviation Civile a affirmé sa volonté de maintenir le personnel de contrôle sur l'aérodrome.

Comment la D.G.A.C. l'a affirmé ?

Je ne sais si vous avez cette information, je vous la livre aujourd'hui, nous avons un vaste projet d'amélioration des conditions de travail au niveau des contrôleurs par la création d'un bloc technique et une nouvelle tour de contrôle. Les travaux devraient démarrer au printemps de cette année pour s'achever fin 1996. C'est un investissement lourd, c'est la preuve de la volonté de retrouver à terme un effectif de contrôleurs adapté aux besoins de la plate-forme. Je crois que c'était important de le souligner.

Toujours sur le problème des contrôleurs, puisque je crois que le besoin qui a été exprimé par les riverains était donc d'avoir du contrôle le week-end, je voudrais aussi rappeler que le choix qui a été fait d'utiliser au mieux le potentiel contrôle dont on disposait et de rendre un service de contrôle la semaine et ne plus le rendre le week-end, c'est dû à la nature du trafic sur le terrain, au fait que nous avons donc une compagnie qui est effectivement un ligne régulière sur Londres, et pour les besoins de cette Compagnie, l'exploitation de cette ligne régulière, nous avons préféré mettre du contrôle en semaine le matin et le soir pour permettre à cette Compagnie aérienne de travailler.

La réglementation est telle que la ligne régulière ne pourrait pas être exploitée en l'absence de contrôle. Il faut savoir que le week-end, cette ligne régulière n'a lieu que le samedi matin et le dimanche soir. C'est la raison pour laquelle nous avons fait du contrôle le dimanche soir de 19 heures à 22 heures 30. Au jour d'aujourd'hui, rien ne permet de modifier ce choix.

Les données sont les mêmes, les conditions d'exploitation de la compagnie aérienne sont les mêmes, rien ne permet aujourd'hui de modifier ce choix.

Mme NEEL.- Cela veut dire, Monsieur MOREAU, que le week-end, nous n'avons personne, aucun contrôleur sur la plate-forme

20

Et que fait-on des riverains ? Que fait-on de la sécurité des riverains ? Quand vous savez qu'il y a une telle dérive au-dessus des villages, quand on se permet de faire des simulations de panne de moteur à basse altitude au dessus des villages y compris le week-end ! Nous vivons, nous les riverains, dans l'insécurité la plus totale

M. MOREAU.- Cela va être donc le deuxième point que je voulais développer. Effectivement nous avons tout à fait conscience de ce que vous évoquez.

Mme NEEL.- Ecoutez, je vais être directe : si vous êtes dans l'impossibilité de nous mettre du contrôle le week-end, fermez la plate-forme purement et simplement ! C'est ce que les riverains ont demandé avec les élus y compris Monsieur le député et le Conseil Général sur la motion qui a été adressée à la D.G.A.C. : la fermeture de la plate-forme le week-end en l'absence de contrôleurs. Je crois que c'est impératif pour notre sécurité.

M. MOREAU.- Si vous le permettez, laissez-moi exposer les mesures que nous souhaitons prendre à titre transitoire parce que je vous l'ai annoncé, l'objectif de la Direction Générale de l'Aviation Civile est d'affecter des ingénieurs contrôle sur cette plate-forme. C'est vrai que cet objectif ne pourra pas être atteint à court terme, je vous l'ai expliqué, il y a des priorités. Malgré l'affectation de deux nouveaux contrôleurs sur Pontoise, avec les risques de départ, l'exploitation risque de ne pas avancer, mais on peut penser qu'à terme on aura remonté l'effectif. Le souci c'est savoir comment on va faire pendant la période transitoire. C'est ce dont je voudrais vous parler maintenant.

Je voudrais vous proposer de pouvoir donner suite aux plaintes que vous déposez. De quelle façon ? Déjà il faudrait que ces plaintes qui nous parviennent soient des plaintes qui soient renseignés de façon qu'on puisse faire des enquêtes a posteriori.

Il nous faut, pour pouvoir faire des enquêtes, des renseignements précis sur l'heure à laquelle l'événement s'est produit, le lieu exact, . si possible l'indicatif de l'avion. Et on pourrait, pour vous aider à déposer ces plaintes, mettre à votre disposition un formulaire qui serait un formulaire guide dans lequel on pourrait joindre y compris sur le formulaire l'indicatif O.A.C.I. utilisé dans notre jargon aéronautique qui pourrait vous aider à remplir ce formulaire. Ce formulaire nous parviendrait et nous permettrait d'avoir une base de travail pour faire une enquête a posteriori.

21

On pourrait travailler avec vous sur l'établissement de ce formulaire qui devrait être simple mais qui devrait posséder tous les renseignements indispensables pour enquêter.

Mme NEEL. - Vous permettez ? Il y a deux ans, lors de la Commission Consultative de l'Environnement, nous avons remis à Monsieur le Préfet je ne sais pas peut-être dans les 250-300 immatriculations d'appareils avec la date, l'heure, s'il s'agissait d'un mono ou d'un bimoteurs Nous les avons remises et, Monsieur MOREAU, nous en avons tous les jours !

M. MOREAU.- Je ne peux pas enquêter aujourd'hui sur ce qui s'est passé il y a 3 ans !

Mme NEEL.- C'est ce que nous faisons encore à l'heure actuelle.

M. MOREAU.- Il faut bien avancer, ce que je vous propose...

Mme NEEL.- Qu'en faites-vous des immatriculations d'avions quand on vous les donne ?

M. MOREAU.- Je vais y venir.

Je vous propose de travailler ensemble sur un document simple à remplir pour vous et qui possède les renseignements indispensables pour nous.

Avec également la possibilité de déposer des plaintes auprès du service de l'environnement qui pourra Monsieur DEMESSINE pourra le développer à moyen terme ,effectuer une permanence le week-end.

Avec la possibilité pour vous de déposer des éléments par téléphone dans le cadre de cette permanence le week-end. C'est complémentaire à ce formulaire de plaintes.

Ensuite, au niveau des analyses que nous envisageons, nous, a posteriori, nous avons - c'est vrai que c'est un moyen limité mais c'est le seul moyen dont nous disposons aujourd'hui - la possibilité de dépouiller les enregistrements de la fréquence radio de l'aérodrome de Pontoise.

Comme vous le savez, toutes les communications aéronautiques sont enregistrées. Dès lors qu'il y aura une plainte déposée, on connaîtra donc l'heure de la plainte,

2 2

nous pourrons donc à posteriori analyser l'enregistrement des fréquences radio et essayer, par cette analyse, de comprendre ce qu'il s'est passé.

Il est clair que c'est une analyse relativement délicate à faire, mais c'est envisageable. c'est le seul outil dont nous disposons aujourd'hui. Nous pourrons peut-être comme vous savez qu'en l'absence de contrôleurs l'aérodrome est réservé en ce qui concerne les entraînements en tours de piste aux usagers basés - par cette analyse se rendre compte qu'un aéronef non autorisé est venu s'entraîner et a fait l'objet de dépôt de plainte, et là nous pourrons faire une action. Voilà le type d'actions que nous pourrions faire.

Bien sûr, vous comprendrez que pour faire ce type d'action, il nous faut des renseignements, et c'est au niveau des dépôts de plaintes que tout va se jouer. voilà un axe de recherche.

M. LEFEBURE.- Finalement tous ces trucs-là, cela a déjà été fait. Le problème c'est qu'à partir du moment où vous portez un plainte au dépôt, cela n'aboutit pas. C'est exactement la même chose quand on prend des gens qui jettent des ordures, entre la gendarmerie et le Procureur, il y a une disparition complète des dossiers !

Madame NEEL l'a fait entre le moment de la déposition de la plainte et la réaction, il ne se passe rien !

on veut bien le faire, mais qu'est-ce que cela va amener ? Le temps que vous fassiez un contrôle, entre la déposition, un enregistrement de bande, vous en avez peut-être pour 3 ou 4 jours, et pendant ce temps-là, il s'est passé 5 ou 6 incidents !

Une fois que vous êtes en l'air et qu'il n'y a pas de contrôleur, vous faites ce que vous voulez et vous passez où vous voulez !

C'est pour cela que je dis si l'aéroport est destiné à faire de l'affaire, il vaut mieux accélérer, l'affaire et supprimer le loisir parce que le loisir il nous embête tous les week-ends. or l'es week-end, on aime bien se reposer parce qu'on travaille toute la semaine. Là on a la nuisance de l'affaire en semaine, en plus de cela tous les week-ends on a ces avions qui nous survolent, qui font du bruit, qui passent n'importe où, et comme il n'y a pas de contrôle, ils font ce qu'ils veulent. J'ai pris un avion, j'ai fait ce que j'ai voulu. La seule chose : j'ai demandé l'autorisation d'atterrissage à un contrôleur, mais pour le reste, j'ai pu faire ce que je voulais !

2 3

Quand vous êtes obligé de prendre le nom, que vous le transmettiez, il va se passer quelques jours, on ne va pas s'en sortir, c'est mon opinion.

Mme NEEL.- C'est nous qui allons faire office de contrôleurs, si je comprends bien les dires de Monsieur MOREAU. Nous allons remplacer les personnes au contrôle de Pontoise !

M. le Président.- A.D.P. reconnaît, votre compétence, Madame le Président. J'interprète cela ainsi Comme vous avez montré au cours des années précédentes que vous étiez capable d'identifier les avions et faire des relevés précis, on vous encourage à continuer !

Ce qu'il y a, c'est que moi je vais demander des garanties. Je suis désolé d'aborder un problème grave, c'est la conjoncture qui m'y amène, je voudrais que chacun soit bien attentif.

Aujourd'hui on traduit des représentants de l'Administration devant les tribunaux pour des négligences, soit disant négligences. Moi, je prends mes responsabilités, j'ai déjà écrit à la D.G.A.C. que j'envisageais, le cas échéant, de fermer la plate-forme les fins de semaine s'il n'y avait pas les moyens nécessaires, parce que ma responsabilité pénale est engagée comme la vôtre, Messieurs, Madame, est engagée.

S' il y a un jour un accident mortel au sujet duquel on puisse démontrer que cet accident est dû à un défaut de surveillance, un défaut de contrôle, notre responsabilité commune peut être engagée devant les tribunaux il faut quand même être très attentif à cela.

Je veux bien accepter vos propositions, mais je les assortirai d'une condition : c'est qu'il y ait des réunions régulières, ainsi que cela vous a été proposé, sous l'autorité du Sous-Préfet de Pontoise au cours desquelles on fasse le point des relevés et qui auront été effectuées par l'association ou d'autres partenaires privés, et des suites données à ces relevés.

C'est à cette seule condition que j'accepte votre proposition> parce qu'encore une fois, l'affaire est grave, on a évoqué tout à l'heure un accident mortel qui s'est produit à la fin de la semaine dernière à l'aérodrome du Bourget, c'est la constatation qu'hélas .. de temps en temps) les avions s'écrasent ou ont de graves difficultés.

Donc, je crois qu'il faut que nous prenions des précautions et que nous sensibilisions la D.G.A.C. au fait

24

qu'on ne peut pas laisser cet aérodrome de Cormeilles sans aucun contrôle. Ce n'est pas possible parce que c'est notre responsabilité collectivement.

Excusez-moi d'aborder des problèmes sérieux, mais on est bien obligé d'appeler un chat un chat.

Puisque je vois qu'à Paris on néglige ce problème, je suis obligé quand même de dire les choses peut-être avec un peu plus de clarté et de force.

On va essayer votre dispositif, et je vous demande néanmoins, puisque vous représentez ce matin la D.G.A.C. - il m'a été écrit par Monsieur SCHELLER (?) , de la Direction Générale de l'Aviation Civile que le Directeur Général d'A.D.P. représentait la D.G.A.C. - d'être extrêmement vigilants, d'être très volontaristes, de mettre en place les contrôleurs brevetés, les contrôleurs

homologués le plus vite possible sur cet aérodrome. Je vous le répète il faut savoir ce qu'on veut.

M. PICHERY.- J'accepte volontiers. Je voudrais insister sur le côté un peu léger et aléatoire de la chose. Chacun va le faire en fonction de son temps. Je ne peux pas nommer un vigile dans Cormeilles équipé d'une minerve pour qu'il reste la tête en l'air !

on n'a pas le choix, mais enfin au niveau du contrôle que vous nous proposez, on va y mettre de la bonne volonté, on va essayer de collaborer à cette action de police, mais Madame NEEL n'est pas assermentée, on peut très bien dire que ça a une mauvaise appréciation, etc... les réponses habituelles.

Mme NEEL.- C'est ce qu'on reproche à chaque fois

M. PICHERY.- C'est très aléatoire.

M. MOREAU.- Dans l'énoncé des mesures, je vais terminer par la dernière qui va permettre d'avoir l'ensemble du dossier.

Comme vous le savez, les gens qui sont habilités à relever des infractions, bien évidemment, il y a la Gendarmerie des Transports Aériens, je crois qu'aussi un des axes à creuser pour renforcer tout ce qui est développé ici, j'ai bien conscience qu'il n'y a pas de solution miracle à apporter aujourd'hui, autour de cette table il y a un ensemble de petites solutions qui peuvent être réunies pour améliorer la situation.

25

Je crois qu'il ne faut pas écarter la possibilité de demander ces contrôles à la Gendarmerie des Transports Aériens. Bien évidemment la Gendarmerie des Transports Aériens aujourd'hui utilise ses effectifs pour renforcer la sûreté sur les aéroports. Il met la priorité, mais je crois que comme cela se fait sur d'autres plates-formes, c'est le cas de plates-formes de l'Est d'aviation légère : à Lognes, il y a régulièrement sur cette plate-forme des contrôles de la Gendarmerie des Transports Aériens, et lorsque les gendarmes relèvent une infraction, il y a des suites tant au plan pénal qu'au plan administratif.

M. LEFEBURE.- La Gendarmerie des Transports Aériens, pour aller la chercher ce n'est pas facile ! J'ai eu un avion qui s'est posé dans mon champ de betteraves à cause d'une panne d'essence à 18 ou 19 heures, j'ai fait mon

possible le lendemain matin parce que j'étais surpris de voir cet avion, j'ai appelé tout le monde y compris la Gendarmerie de Vigny qui n'était pas au courant et la Gendarmerie de l'Air qui, elle avait été prévenue immédiatement mais n'est arrivée que le lendemain après-midi à 16 heures ! Avec interdiction pour nous de toucher à tout ce qui se passait. Je comprends bien qu'on ne touche pas, mais on vient tout de suite !

Quand il y a un petit avion qui va dépasser de quelques mètres, elle ne va jamais se déplacer votre Gendarmerie ! Un avion qui se pose dans un champ de betteraves à 18 heures parce qu'il n'a plus d'essence, c'est quand même un problème grave ! De 18 heures à 16 heures le lendemain, on n'a pas vu la Gendarmerie de l'Air !

M. BLIN.- Ils sont venus le dimanche soir et revenus le lundi après-midi.

M. LEFEBURE.- Ils n'ont pas contacté le Maire de Courcelles, c'est quand même le patron du terrain ! Un avion se pose en catastrophe sur le territoire de Courcelles, la première des choses c'est de prévenir le Maire de Courcelles, et moi je m'en suis aperçu par mes propres moyens le lendemain matin, et pour arriver à les contacter, cela n'a pas été simple et la Gendarmerie de Vigny n'était pas au courant !

M. BLIN.- C'est vrai.

M. LEFEBURE.- Si vous dites à la Gendarmerie de l'Air : "Dites donc il y a un avion qui est passé un petit peu en dessous", permettez-moi de vous dire brutalement : ils s'en foutent !

26

M. MOREAU.- Ce n'était pas dans ce sens-là, c'était de demander à la Gendarmerie des Transports Aériens d'effectuer des campagnes de contrôles qui soient programmées.

M. LEFEBURE.- C'est vous qui allez le demander ?

M. le Président.- Ils le font sans qu'on le leur demande.

M. BENZONI.- Tout à l'heure, vous parliez de délais. Il faut quand même savoir que la brigade de Gendarmerie est située au Bourget. Laissez-leur le temps de venir ! Quand on a eu l'occasion on est intervenu sur l'aéroport de Cormeilles

pour un avion qui, au cours d'une séance d'instruction, a vu son train d'atterrissage ne pas s'ouvrir, effectivement on a attendu 2 heures que la Gendarmerie des Transports Aériens vienne, mais ils sont venus !

Laissez-leur le temps de venir du Bourget. Il n'y a rien de plus près effectivement, ce sont les plus compétents en matière d'aviation.

Pour le relevé des infractions, on tâchera de les contacter pour qu'ils viennent plus fréquemment faire des contrôles sur l'aéroport de Cormeilles.

M. MOREAU.- Surtout les fins de semaine.

M. BENZONI.- Je note une chose, c'est qu'il n'est pas question, et je ne pense pas que ce sera accepté comme tel, que la Gendarmerie des Transports Aériens prenne la place des contrôleurs qui font défaut à l'aéroport de Cormeilles. On ne fera pas tourner je pense l'aéroport de Cormeilles le week-end sous prétexte que les gendarmes peuvent remplacer les contrôleurs aériens parce qu'on n'a pas ni l'habilitation ni la formation. on n'a pas subi les 3 ans d'école dont vous parliez tout à l'heure.

M. DEMESSINE.- On ne demande pas cela aux gendarmes, on leur demande de pouvoir assurer un certain nombre de contrôles de vérifications que le respect des trajectoires est assuré. C'est ce qu'on leur demande, on ne leur demande pas de jouer les contrôleurs.

M. le Président.- Je vous demanderai, Monsieur, de rendre compte à votre chef d'escadrons s'il vous plaît (du compte rendu de la réunion de ce matin, en particulier de la très

27

grande inquiétude du Préfet. Je vous le demande instamment. Parce que je ne voudrais pas être méchant, mais quand je lis le rapport qui m'a été adressé par cet officier supérieur, je crains qu'il ne soit très mal informé sur la réalité de Cormeilles. Je vous demande de lui rapporter ceci de ma part.

M. BENZONI.- Ce sera fait, Monsieur le Préfet.

M. le Président.- Et d'exercer une vigilance beaucoup plus grande.

Mesdames, Messieurs, je compte sur vous pour qu'à partir d'aujourd'hui vous preniez ce problème très au sérieux. J'insiste beaucoup très au sérieux. Je crois qu'il faut cesser de considérer ceci comme un peu d'agitation folklorique dans le secteur de Cormeilles, et regarder la réalité en

face. C'est un problème de sécurité. ce problème de sécurité, il faut se donner les moyens de le prendre en compte sérieusement. Alors j'accepte les propositions que vous faites faute de mieux, mais je vous le répète : il faut que nous soyons extrêmement vigilants et donc je demanderai au Sous-Préfet de Pontoise de réunir - ce sera un peu lourd, mais il faut le faire - tous les deux mois par exemple, cela vous paraît-il faisable ?

M. MASUREL.- Oui.

M. le Président.- ... une petite commission regroupant les maires ou un représentant, les services de la Gendarmerie Aérienne qui, je pense, nous feront le plaisir de venir, vos propres services, l'Association qui, je le crains pour elle, sera le principal observateur demain comme aujourd'hui, pour qu'on fasse le point de ce qui se passe sur cette plate-forme.

Je pense que cela vous sera d'ailleurs très utile à vous-mêmes parce que vous vivrez les choses de l'intérieur et vous pourrez donc rapporter à la D.G.A.C. ce qui se passe vraiment sur cette plate-forme.

Et puis, selon nos options philosophique, les uns ou les autres, nous prierons, nous compterons sur la chance pour qu'il n'y ait pas de grave pépin ! on n'a pas tellement d'autres solutions.

Je ne sais pas si vous avez d'autres points importants qui n'aient pas été évoqués ...

28

M. LEFEBURE.- Je voudrais vous remercier parce que c'est la première fois depuis 30 ans que j'assiste à une réunion ...

M. le Président.- ... où le Préfet se fâche ?

M. LEFEBURE.- ... où on voit qu'il faut qu'on fasse un truc sérieux. Je vous en remercie au nom des populations.

M. le Président.- Mesdames, Messieurs, avez-vous d'autres points à évoquer ?

Voilà, donc nous essaierons de ne pas trop différer une nouvelle réunion justement de la Commission consultatives pour qu'au-delà du petit groupe, on puisse quand même faire le point sur l'évolution du dossier. Je pense qu'une réunion dans 6 mois, par exemple, de cette Commission, à mon avis sera quelque chose de souhaitable.

Quant au groupe, par rapport à la périodicité que nous évoquions, je crois qu'il faudrait qu'il se réunisse en courant mars. Nous sommes à la mi-janvier, donc, réunion dans deux mois pour examiner tous vos procès-verbaux officiels, Madame NEEL.

Vous avez bien noté que l'on transmettait en temps réel à ADP, que vous utilisiez la permanence téléphonique mise en place par Monsieur DEMESSINE, mesure dont je ne sous-estime pas le caractère positif.

Mme NEEL.- Je le fais régulièrement. si je vous disais le nombre de coups de téléphone que je donne à la tour de contrôle, dans le service de Monsieur LORIOT, à la D.G.A.C., et qui ne mènent strictement à rien depuis trois ans !

M. le Président.- Maintenant vous verrez qu'il y aura un esprit nouveau.

Mme NEEL.- on rendra ADP responsable s'il y avait un grave pépin !

M. le Président.- Nous levons la séance. Je vous remercie.

(La séance est levée à 10 heures 45)

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

Mardi 24 janvier 1995

ETAIENT PRESENTS

Président M. PASCAL, Préfet du Val d'Oise

M. GOURMELEN (Député-Maire d'Osny, Vice-Président du Conseil Général)
M. LEFEBURE (Maire de Cormeilles-sur-Viosne)
Mme POU CET (Maire de Génicourt)

M. METAIS (Conseiller Municipal de Génicourt)
M. TEYSSOT (Maire de Frémecourt)
M. BENZONI (Gendarmerie)
Mme FILLON (DDE Adjoint)
M. APNAL (Chef Division DIREN IDF)
M. WARNIER (EPA-Cergy-Pontoise)
Mme THORY (DAGR)
M. MELET (DDAF)
Mme HOFFSCHIR (Sous-Préfecture Pontoise)
M. SOUDRY (DG Sté AEROPE)
M. MASCART (CFTC - UD 95)
M. FONTAINE (CFDT UD 95)
M. MARTINET (CCI Val d'Oise - Yvelines)
M. LOINTIER (Chambre Agriculture)
M. CHOIX (Hispano Suiza)
M. DENIS (Aigle Azur)
M. GUILLAMBERT (Amis du Vexin)
Mme NEEL (Association)
M. BLIN (ADP Commandant de l'Aérodrome)
M. SOCHARD (ADP - DI ZLA)
M. FAURISSOUX (ADP - Urbanisme)
Mme GEISERT (ADP - Département Développement)
M. SVEREDO (ADP ECNGA)
M. DEMESSINE (ADP Environnement)
M. LORIOT (ADP Environnement)
M. MOREAU (ADP Service Aviation Générale)
M. MASUREL (Sous Préfecture de Pontoise)
M. PASCAL (PF 95)
M. PICHERY (Conseiller Général)