

COMMISSION CONSULTATIVE
DE L'ENVIRONNEMENT

Γ

AERODROME DE
PONTOISE-CORMEILLES



Lundi 3 octobre 2005

COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT

I

II

Aérodrome de Pontoise-Cormeilles-en-Vexin

III

Lundi 3 octobre 2005

*La séance est ouverte à 15 heures 15 sous la présidence de
M. Christian LEYRIT, Préfet du Val d'Oise.*

M. LE PRESIDENT.- Mesdames et Messieurs les élus,
Mesdames Messieurs, merci de participer à notre réunion de la
Commission Consultative de l'Environnement concernant
l'aérodrome de Cormeilles-en-Vexin.

M. le Député Philippe HOUILLON va nous rejoindre
d'ici quelques minutes. Il nous avait indiqué qu'il aurait un peu
de retard. On va, si vous le voulez bien, commencer.

Avant de commencer, on va faire le pointage des
membres de la commission qui sont présents.

Professions aéronautiques : M. PORQUET,
M. LORRIAUX, Mme PARMENTIER, M. BRUN et M. LEMOINE.

Usagers : M. MARCHAIS, M. LUDET, M. POLACCO...

M. NICOL.- M. POLACCO est représenté par M. Michel
NICOL.

M. LE PRESIDENT.- Je ne le vois pas dans la liste.
Vous ne pourrez pas voter puisque vous n'êtes ni titulaire, ni
suppléant. Mais vous pouvez assister à la séance.

Usagers : M. MARCHAIS, M. LUDET, M. TEXIER,
M. TERNIZIEN, M. PERONNET, M. HENRY.

Conseil Régional : absent.

Conseil Général : absent.

Communes : M. BARTELOU, M. PICHERY, M. JUNOT, Mme PELLE-MACHET, M. TEYSSOT, Mme POUCKET, M. LE BARS, M. ZUBER.

EPCI : absent.

Syndicat Mixte : M. GIROUD.

Associations de Riverains : M. LEBRUN, M. BUTEUX, M. DESLANDES, M. KREMER, M. LE MEE, M. HENIN, Mme GIRARDIN, M. OYER, M. MARTINOT, Mme LANOOTE.

Merci de votre présence nombreuse pour cette réunion !

Nous nous étions rencontrés le 18 avril dernier dans la même formation pour donner votre avis sur l'avant-projet de Plan d'Exposition au Bruit.

Le 18 avril dernier, vous aviez été consultés sur les valeurs de l'indice Lden à prendre en compte pour déterminer la limite extérieure de la zone C et celle de la zone B. Notre présente commission s'était prononcée pour la limite extérieure de la zone B à l'unanimité à 62, Lden 55 pour la zone C à l'unanimité et s'était prononcée en faveur de la création d'une zone D. Là, ce n'était pas à l'unanimité, c'est 23 pour, 4 contre et 4 abstentions.

Par ailleurs, la commission avait adopté un texte dont on parlera sans doute à figurer dans le projet de Plan d'Exposition au Bruit concernant le nombre de mouvements d'aviation légère, le nombre de mouvements d'aviation d'affaire et avait évoqué cette affaire de la réglementation concernant la limitation du tonnage.

Depuis lors, nous avons consulté l'ensemble des Maires et EPCI compétents qui avaient deux mois pour faire part de leur avis. Ce délai de deux mois expirait le 18 août 2005. On a reçu la plupart du temps l'avis des communes.

On fait le point tout de suite sur l'avis des communes :

N'ont pas délibéré : le conseil municipal de la commune de Puiseux-Pontoise et la communauté de communes Vallée de Sausseron. Leur avis est donc réputé favorable selon le code ad hoc 137-7 du Code de l'Urbanisme.

La communauté de communes Val de Viosne a délibéré au 15 septembre, en dehors du délai réglementaire. Son avis est réputé favorable, mais bon on pourra faire état de cet avis néanmoins.

Pour le reste, ceux qui se sont exprimés :

4 avis défavorables : communes d'Ableiges, Bréançon, Epiais-Rhus et Génicourt.

8 avis partiellement favorables au projet pour les zones A, B, C mais défavorables à la création d'une zone D : communes de Boissy l'Aillerie, Cormeilles-en-Vexin, Courcelles-sur-Viosne, Frémécourt, Grisy-les-Plâtres, Montgeroult, Us, la communauté de communes des Trois Vallées du Vexin. On peut noter que les communes de Grisy-les-Plâtres et Us ne sont concernées que par la création de la zone D, et donc elles sont défavorables.

3 avis favorables à l'ensemble du projet : communes de Sagy, communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise et Syndicat du PNR, assortis de quelques réserves ou remarques diverses.

3 avis réputés favorables : commune de Puiseux-Pontoise, Vallée de Sausseron et Val-de-Viosne. Cette dernière, comme je l'indiquais tout à l'heure, a répondu hors délai. Elle exprimait un avis défavorable.

Si on fait la synthèse de tout cela, on observe que les zones A, B, C, qui avaient eu l'accord unanime de notre commission, recueillent 14 avis favorables et 4 avis défavorables.

La création de la zone D que l'on avait approuvée la fois dernière est par contre rejetée par une majorité de conseils municipaux et d'EPCI. Je n'ai pas le décompte... une majorité me semble-t-il.

Et par ailleurs, un certain nombre de communes ont émis d'autres avis sur la fameuse phrase qui nous avait occupés quelques heures la fois dernière, concernant l'éventuelle modification du tonnage des avions par décision ministérielle. Un certain nombre de communes ont émis un avis

différent, notamment les communes de Boissy-l'Aillerie, Courcelles-sur-Viosne, Epiais-Rhus, Frémécourt, Sagy, Us, Génicourt, Cormeilles, le PNR ainsi que la communauté de communes des Trois Vallées du Vexin.

De manière factuelle, voilà les points de vue qui se sont exprimés. Parmi les responsables des collectivités, je n'ai trahi la pensée de personne ? ... Non. Je vous en remercie.

Aujourd'hui, on doit donner un avis sur l'ensemble du projet de Plan d'Exposition au Bruit, lequel projet sera ensuite soumis à enquête publique prochainement à la fin du mois d'octobre.

M. LE NOAN (Préfecture Val d'Oise).- Si nous avons un commissaire enquêteur.

M. LE PRESIDENT.- On cherche un commissaire enquêteur désespérément mais le tribunal administratif va en trouver un, de manière à ce que ce PEB puisse être opérationnel et valide à compter du 1^{er} janvier 2006 qui est notre objectif.

Est-ce qu'il y a des remarques déjà sur ce point ?

M. ESPERON (DGAC).- Vous avez dit, Monsieur le Préfet, qu'il y avait une majorité d'avis défavorables en ce qui concerne la zone D et d'après nos calculs, on est à 9 avis sur 18.

M. LE NOAN (Préfecture Val d'Oise).- On est à 12.

M. ESPERON (DGAC).- Les 3 ce sont ceux qui sont complètement défavorables ? D'accord.

M. WOJCIECHOWSKI (Sous-Préfet Pontoise).- Il faut les ajouter bien sûr.

M. ESPERON (DGAC).- On peut procéder à une présentation.

M. LE PRESIDENT.- On fait une présentation rapide du projet.

M. RIOU (DGAC).- Le projet qui vous a été présenté comportait des trajectoires, des avions sur ces trajectoires en nombre comme c'est écrit dans la notice explicative. C'est avec le logiciel INM créé par la Direction de l'Aviation Civile américaine, la FAA, et qui sert dans le monde entier, que ces avions sur ces trajectoires avec les profils de vol correspondant, c'est-à-dire les profils de vol décollage atterrissage plus les tours de piste, ont pu être modélisés.

Le tout a été mis, comme l'oblige le décret, sur un fond de carte de l'IGN aux 25 millièmes. Je vous rappelle que le projet de PEB est l'avant-projet à partir duquel on a défini une valeur unique pour les courbes extérieures des zones B et C.

Dans l'avant-projet, vous aviez plusieurs choix de valeur des courbes extérieures des zones B et C. En gros, si on prenait au pas de 1 décibel en indice Lden, vous aviez quatre choix pour la valeur B et trois choix pour la valeur C. Ces choix ont été définis.

On a dit qu'il s'agissait du 62 qui est la courbe extérieure de la zone B de la zone orangée, du 55 qui est la courbe extérieure de la zone C. Et puis vous aviez la présentation de la zone D dont on vient de parler.

Un PEB, c'est un plan plus une notice.

Le projet de notice est celui-ci (*projection transparent + dans les dossiers*). Il comporte ce que vous retrouvez dans le sommaire. Cette notice a été commencée en début d'année et, à ce projet de notice, j'ai deux propositions à vous soumettre :

1/ C'est de remettre le texte conformément à l'écriture du décret de référence pour l'explication de la zone A. Dans le décret, on ne parle pas de "gêne" mais de "bruit" sur

heureusement si j'ai bien compris pour Pontoise, il n'y a pas beaucoup de gros avions mais pour les petits avions, c'est répertorié en quelques références d'avions puisqu'ils ont sensiblement tous la même masse et à peu près le même moteur.

Au niveau du bruit, on a des monomoteurs, les bimoteurs, les turbopropulseurs, les turboréacteurs. Vous les avez en tours de piste, en voyages VFR et en voyages IFR. En tours de piste, lorsque le logiciel compte un mouvement qu'on appelle de tour de piste, cela représente six mouvements : un décollage, un atterrissage et plusieurs touch and go. C'est ce qui est expliqué dans les pages précédentes.

On va retrouver la même chose pour le long terme et c'est le long terme qui a servi de référence au projet de PEB.

Ensuite, vous avez eu une grande discussion lors de la réunion précédente. C'est la limitation à 17 tonnes des avions qui a été prise en compte.

On a le déroulement du Plan d'Exposition au Bruit.

Puis, les communes touchées, le nombre de personnes touchées au Lden 50 et au Lden 55, pour vous décider la zone D ou pas. Vous voyez où est la zone D pour chaque zone.

Merci.

M. LE PRESIDENT.- Merci. Y a-t-il des questions ou des observations ?

M. HENIN (Les Amis du Vexin français).- J'imagine que le compte rendu a été accepté par ADP ? ...

Le compte rendu qui nous a été donné il y a quelques jours, j'imagine qu'il a été approuvé par ADP ?

Parce qu'à la page 78, il y a un élément important par rapport à ce qui vient de nous être rappelé à l'instant : "rappelant que le dispositif réglementaire prévoit que les PEB sont révisables tous les cinq ans".

Dans ce long roman excellemment écrit et qui fait plaisir à relire, il avait été justement question uniquement d'envisager cela sur le long terme. La question est : la révision a lieu dans cinq ans.

M. LORRIAUX (Aéroport de Paris).- Non, c'est révisable.

M. RIOU (DGAC).- En fait, il est prévu de réexaminer l'étude du PEB tous les cinq ans. La proposition de réviser le PEB à ce moment-là se fera au vu de l'étude du trafic constaté tous les cinq ans. Ce qui ne veut pas forcément dire que le PEB va obligatoirement être révisé la sixième année. Cela va dépendre de la corrélation qu'il y aura entre l'évolution du trafic et la courbe des hypothèses que nous avons retenues.

M. HENIN (Amis Vexin français).- Voilà ! Et le fond de l'affaire, c'est que vous avez augmenté le trafic, qui n'est même pas un trafic actuel, sur la base de je ne sais quoi, de 83 %. Je dis : est-ce cohérent ?

Je me réfère aux documents qui nous ont été soumis au compte rendu. Ce que je viens de dire apparaît page 12 du dossier de consultation des communes.

M. LE PRESIDENT.- Le trafic n'a pas été modifié depuis notre dernière réunion du mois d'avril. Ce qui a été soumis aux communes est rigoureusement ce qui a été soumis à la dernière CCE du mois d'avril dernier. Je ne sais pas si vous étiez présent...

M. HENIN (Amis Vexin français).- J'étais présent, Monsieur le Préfet, et j'ai lu avec grande attention le compte rendu.

M. LE PRESIDENT.- Nous avons eu tout un débat là-dessus sur ces évolutions.

M. HENIN (Amis Vexin français).- Je ne sais pas si les protagonistes ici rassemblés aujourd'hui sur ce projet seraient d'accord. La lecture de ce compte rendu est très intéressante. Il en ressort comme une ambiance de "rentre-dedans", on nous a forcés à accepter un texte qui, comme vous le savez, ne correspond pas aux souhaits des populations qui sont sous les avions, quels qu'ils soient d'ailleurs, ce n'est pas le sujet, mais ceux de Roissy tout autant que l'aviation légère et l'aviation d'affaires. Je me permets de souligner de nouveau cette opposition à ce projet. Si nous étions invités à voter à la proportionnelle, aujourd'hui, je pense que le PEB ne passerait pas tel quel.

M. LE PRESIDENT.- Je ne comprends pas très bien. La fois dernière, au mois d'avril, nous avons eu des débats sur les évolutions, sur l'aviation d'affaire, etc. Sur ces bases, il y a eu un vote.

Je rappelais tout à l'heure que, pour la zone B, le Lden 62 a été adopté à l'unanimité, y compris avec votre voix, Monsieur, si je ne m'abuse, puisque vous étiez là, et le Lden 55 également à l'unanimité.

M. HENIN (Amis Vexin français).- Je parle des mouvements, je ne parle pas des zones. Heureusement qu'il y a ce zonage-là pour protéger nos populations.

M. LE PRESIDENT.- Le vote est intervenu après avoir eu un long débat sur les hypothèses. Ceci résulte des hypothèses et puis il y a des courbes différentes selon que l'on prend 62, 63, 65 ou 55 - 57.

Aujourd'hui, je ne pense pas, mais évidemment chacun peut s'exprimer, que le nombre de mouvements soit

vraiment à l'ordre du jour. Chacun peut s'exprimer librement, mais ceci n'est pas le sujet d'aujourd'hui.

Le sujet d'aujourd'hui c'est, en fonction des avis qui ont été exprimés la fois dernière et en fonction des avis exprimés par l'ensemble des collectivités, communautés de communes ou communes concernées, d'avoir l'avis final de la CCE sur le projet de Plan d'Exposition au Bruit dans son ensemble. C'est cela la question.

M. LEBRUN (DIRAP).- Le nombre de mouvements est un paramètre important à prendre en compte dans le calcul du Plan d'Exposition au Bruit. Vous ne pouvez pas dire qu'on ne va pas en parler.

M. LE PRESIDENT.- C'est le débat que nous avons eu la fois dernière.

M. LEBRUN (DIRAP).- Le débat n'est pas clos. Si on est revenu aujourd'hui, c'est peut-être pour à nouveau en reparler.

M. BUTEUX (DIRAP).- Ce que je retiens de cette courbe jaune, en schématisant un peu, c'est que ce PEB prévoit une zone de bruit supplémentaire de 1.500 ha environ, la multiplication du trafic actuel qui est de l'ordre de 60.000 mouvements par 2 ou par 3, ou peut-être plus. On prévoit aussi de proposer aux gens dans cette zone D de les mettre derrière du double-vitrage. C'est ce qui ressort de ce PEB. On peut déplorer que tout cela ne repose – on l'a dit la dernière fois – sur aucune étude de marché, ni étude d'impact. C'est un point important.

Actuellement, ce PEB, je ne dirai pas que c'est le flou artistique, mais on ne sait pas très bien où on va.

Je voudrais juste ajouter, car je ne vais pas parler tout seul, que ce PEB ne correspond pas du tout aux solutions qu'il faudrait apporter actuellement à la gêne occasionnée par les

circuits de piste de l'aviation légère. Cela dépend ce qu'on veut mettre dans ce PEB. Actuellement, on tape un peu à côté de la réalité du quotidien de la population actuelle et depuis trente ans.

Je suis très déçu que ce PEB n'aborde pas toutes ces questions. On peut s'en tenir à deux indices et dire que l'affaire est conclue, mais je trouve que c'est dommage.

Je sais qu'une CCE passe assez vite, tout le monde va prendre la parole pendant cinq minutes, ce n'est pas évident d'exprimer son point de vue. On regrette qu'on ne remette pas en service ce comité de suivi de la CCE qui permettait d'avoir plus de temps pour aborder les problèmes et d'essayer de trouver tant bien que mal quelques éléments de solution. Aujourd'hui, j'ai l'impression qu'on va tous un peu parler et on va repartir comme cela !

M. LE PRESIDENT.- Je suis tout à fait ouvert pour qu'on réactive ce comité permanent qui peut-être fonctionnait il y a quelques années.

M. HENIN (Amis Vexin français).- Avec M. FINANCE.

M. LE PRESIDENT.- On va remettre cela en fonctionnement pour qu'il y ait une instance de concertation, mais...

M. LEBRUN (DIRAP).- Excusez-moi, ce comité était de nature à améliorer le relationnel entre les gens de l'aviation et les associations. Depuis que ça s'est arrêté, on ne se parle plus, on ne sait plus ce qui se passe sur l'aéroport, on n'a plus d'information et c'est un peu inquiétant.

M. LE PRESIDENT.- Je suis tout à fait d'accord.

Qu'est-ce que le PEB ? Le PEB ne traite pas de l'ensemble des problèmes de nuisance. Son objet est de voir

quelles sont les précautions à prendre sur le plan de l'urbanisme pour que de nouvelles populations ne soient pas soumises à des niveaux sonores élevés.

Le Plan d'Exposition au Bruit, c'est strictement des mesures relatives à l'urbanisme ou au droit d'urbanisme. Il ne traite pas, me semble-t-il – je parle sous le contrôle de beaucoup de gens ici sur ma gauche – du respect de la réglementation, de toute une série de choses qui pourraient être traitées par un dialogue permanent. Je suis tout à fait d'accord avec vous.

En terme d'urbanisme, la question est : quelles sont les précautions que l'on doit prendre à moyen et long termes par rapport à des hypothèses qu'il faut bien arrêter ?

Personne ne peut dire effectivement que ces hypothèses seront réalisées mais le principe de précaution peut conduire à prendre plutôt des hypothèses larges pour avoir une préservation sur le plan de l'urbanisme un peu plus large éventuellement que pas assez.

Je crois me souvenir qu'on a eu tout un débat sur ces problèmes d'évolution de la demande. M. le Sous-Préfet de Pontoise me rappelle que le précédent PEB parlait de 300.000 mouvements.

M. LORRIAUX (Aéroport de Paris).- 320.000 mouvements.

M. LEBRUN (DIRAP).- Plus qu'à Orly, est-ce vraiment réaliste ?

M. LE PRESIDENT.- Ce ne sont pas des A-320 !

On est redescendu à 110.000, aviation légère + 20.000.

Souvenez-vous, pour ceux qui étaient là la fois dernière, qu'il y avait une autre proposition qui était beaucoup plus basse, qui a été rejetée pour des raisons que

personnellement je n'arrive pas tellement à m'expliquer, c'est le problème de tonnage.

Alors que ce mythe du tonnage qui laisse entendre que c'est plus bruyant alors que tous les experts... (Arrivée de M. le Député HOUILLON)

PEB précédent : 320000 mouvements, et combien d'aviation d'affaire ?

M. LORRIAUX (Aéroport de Paris).- Il n'y en avait pas.

M. HENIN (Amis Vexin français).- Il n'y a pas d'aviation d'affaire actuellement à Cormeilles, c'est ADP qui l'a écrit.

M. TEXIER (Eurojet).- Monsieur le Préfet, je voudrais répondre à ce Monsieur, c'est un peu faux.

Je suis gérant d'une société de maintenance, non salarié. J'ai 17 personnes. Je voudrais que les gens de la DIRAP se présentent et indiquent ce qu'ils font en dehors de la DIRAP.

M. LEBRUN (DIRAP).- Je suis Président de la DIRAP et je travaille dans une usine en tant que chef d'atelier en fabrication depuis une quinzaine d'années.

M. TEXIER (Eurojet).- Vous êtes salarié, c'est bien, vous n'êtes pas patron. Les suivants ? C'est pour un exemple.

M. BUTEUX (DIRAP).- Je suis salarié de la société Lesieur.

M. TEXIER (Eurojet).- Vous êtes salarié, c'est bien ! Vous continuez s'il vous plaît ! (*remous – mouvements divers*)

Il faut savoir ce que c'est d'être patron d'une société ! J'étais au Bourget, je suis venu à Pontoise pour créer une entreprise – j'ai 17 personnes – parce que je pensais que le terrain allait se développer.

Aujourd'hui, je vais faire des licenciements et je vais retourner au Bourget. En gros, ce que je veux vous dire à tous, c'est que je n'ai plus rien à faire de Pontoise.

Si vous voulez un terrain de golf, allez-y ! C'est tout, Messieurs. Je n'ai rien à dire de plus. Et un terrain de golf, vous savez ce que c'est ? C'est des gros-porteurs à 2.000 pieds qui vont vous arroser avec du kérosène plein la tronche !

Merci, Messieurs, et excusez-moi Monsieur le Préfet. Je vais quitter la salle. C'est une honte de voir autant de gens irresponsables !

M. LE PRESIDENT.- Chacun est libre de s'exprimer, néanmoins c'est mieux de s'exprimer avec modération. Nous sommes dans une instance de concertation mais chacun peut donner son point de vue.

Mme PELLE-MACHET (Maire d'Epiais-Rhus).- Je voulais savoir ce que vous entendiez par hypothèse à long terme. C'est moins de cinq ans, c'est plus de cinq ans ? On disait tout à l'heure qu'on pouvait réviser le PEB dans cinq ans.

M. GAURAN (DGAC).- Long terme, c'est au-delà de cinq ans. Cinq ans est plus considéré comme une hypothèse de moyen terme. Le long terme, cela peut être très variable. Dans la réglementation, n'est pas figuré précisément ce qu'on entend par long terme.

Mme PELLE-MACHET (Maire d'Epiais-Rhus).- Cela contredit ce qu'il y a dans le compte rendu du mois d'avril, à savoir : révision du Plan d'Exposition au Bruit dans cinq ans.

M. GAURAN (DGAC).- Non, cela ne contredit pas. Un Plan d'Exposition au Bruit, par définition, comme je vous le disais tout à l'heure, est bâti sur des hypothèses à court, moyen et long termes.

Au fil du temps, compte tenu de l'évolution de l'activité de la plate-forme, compte tenu de divers paramètres qui peuvent intervenir, si le pétrole arrive à 300 dollars dans cinq ans, peut-être sera-t-il judicieux de pouvoir dire : il y a les hypothèses qu'on a prises il y a cinq ans pour faire ce PEB, mais aujourd'hui elles sont peut-être devenues obsolètes. Si c'est le cas, quelles nouvelles hypothèses pouvons-nous prendre en compte pour un Plan d'Exposition au Bruit à nouveau à court, moyen et long termes ?

Et si ces hypothèses conduisent à constater que le PEB a été mal dimensionné il y a cinq ans, à ce moment-là il faudra mettre en révision le Plan d'Exposition au Bruit.

Mais cette volonté qui a été affichée est clairement de pouvoir dire qu'il faut que les CCE puissent se poser la question de la pertinence des hypothèses du PEB en vigueur.

Est-ce que ces hypothèses qui ont été prises en compte il y a cinq ans où dix ans ou quinze ans ou vingt ans sont toujours pertinentes ou faut-il en changer ?

C'est cela le principe. Ce n'est pas de dire : on bâtit un PEB à cinq ans. Le principe de précaution veut qu'on puisse prendre en compte toutes les hypothèses sur diverses échéances.

Mme PELLE-MACHET (Maire d'Epiais-Rhus).- Cela laisse à penser que, si on arrive à 130.000 mouvements dans cinq ans, on révisera peut-être, mais si on est en deçà, on n'est pas obligé.

M. GAURAN (DGAC).- Pas nécessairement. Si on arrive à 130.000 mouvements dans cinq ans, si on peut dire : de toute façon, on ne bougera plus par rapport à ces 130.000, il ce n'est peut-être pas nécessaire de réviser le PEB.

Mme PELLE-MACHET (Maire d'Epiais-Rhus).-
D'accord, merci.

M. HENIN (Amis Vexin français).- Le danger de l'application de ce principe, Monsieur, c'est la permissivité sur les chiffres. Quand on lit les textes qui nous ont été soumis pour une deuxième fois, y compris celui soumis aux communes, on a l'impression qu'il y aurait un blanc-seing qui serait accordé sur le volume.

M. LE PRESIDENT.- Non !

M. HENIN (Amis Vexin français).- Vous dites non, Monsieur le Préfet, mais c'est quand même écrit et c'est l'hypothèse ! C'est là-dessus que nous avons à discuter.

J'aime bien les contractions de texte mais il y a un texte qui est quand même très intéressant, c'est la délibération de la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise qui est, à mon sens, la première concernée. Elle écrit : *"elle considère, après en avoir délibéré à la majorité par 53 voix pour et 5 contre, que les conditions d'un développement maîtrisé de l'activité de l'aérodrome favorable au développement économique ne sont pas établies, du fait de l'absence d'études d'impact sur le développement économique de la zone et l'incertitude sur la viabilité économique de l'exploitation de l'infrastructure."*

Cela me paraît très éloquent, Monsieur le Préfet. Tout à l'heure, on totalisait : il y en a 4 contre, 8 ou 12 pour, etc. mais, au cœur, voilà des élus, voilà des gens responsables, une ville nouvelle c'est quand même celle qui a le plus importance mais le Vexin a beaucoup d'importance aussi, c'est cette protection que nous demandons dans l'esprit. Dans la lettre, j'imagine que l'Etat a un souci de faire respecter la démocratie. Encore une fois, je demande un vote à la proportionnelle, et on verra le résultat.

M. TEXIER (Eurojet).- J'habite dans le Vexin. J'ai un métier qui est l'aviation et je ne peux pas changer de métier du jour au lendemain. Je protège effectivement ce que vous protégez. Je ne peux pas m'empêcher de penser que quand vous prenez l'avion à CDG, vous vous en foutez quand vous arrosez les autres. A Pontoise, la nuisance qu'il pourrait y avoir dans le futur, ce n'est rien du tout. Non, ce n'est rien du tout !

Vous n'avez jamais fait l'essai avec un moyen porteur de 40 ou 50 places et d'écouter le bruit qu'il fait. Il fait certainement beaucoup moins de bruit qu'un monomoteur à piston. Vous n'avez jamais essayé. Pourquoi ? C'est uniquement parce que vous avez envie d'avoir un terrain de golf, c'est tout.

M. HENIN (Amis Vexin Français).- Non, certainement pas.

M. TEXIER (Eurojet).- J'espère pour vous !

M. PICHERY (Maire de Cormeilles-en-Vexin).- Cela n'a dû échapper à personne qu'il y a un distinguo assez sérieux entre l'avis du PNR et l'avis des communes pour ce qui est justement du tonnage.

On demandait bien évidemment que soit indiqué après un "accord des collectivités" et là c'est "consultation des collectivités". Il y a une différence, je tenais à la souligner malgré tout.

Je voulais dire à Monsieur là-bas parce que son discours on peut le comprendre, c'est tout à fait vrai, du moins en ce qui me concerne, je ne parle pas au nom du collectif des Maires, l'objectif n'est pas de faire fermer les entreprises. On est sur une ligne extrêmement difficile qui est la vie de votre entreprise, la vie des riverains et de trouver la juste limite, la juste contrainte et le juste chemin pour que tout le monde puisse cohabiter intelligemment.

C'est sûr que l'objectif n'est pas que vous fermiez boutique demain, certainement pas ! On a besoin de vos 17 emplois. On n'est pas là pour que vous cessiez votre activité. Il faut que l'on trouve le bon chemin pour que tout le monde puisse cohabiter. C'est un exercice difficile auquel, ma foi, on s'éreinte depuis de nombreuses années avec plus ou moins de succès, avec une DIRAP que je respecte profondément parce qu'elle nous a aidés avec une bonne technicité à faire des choses et avec une collaboration avec la plate-forme pour arriver à avoir une espèce de charte de bon usage de la plateforme qui a pas mal fonctionné.

Par rapport à ce que j'ai connu il y a quelques années, ce n'est pas totalement satisfaisant, on peut toujours faire mieux, je suis bien d'accord, mais globalement il y a une cohabitation qui est meilleure. Je le dis, je suis Maire de Cormeilles, je vis à côté, j'ai des habitants qui habitent en dessous. Globalement, on a quand même réussi à faire des choses.

Je tenais à vous dire que notre objectif n'est pas que, demain, vous mettiez la clef sous le paillason et que vous retourniez au Bourget. Certainement pas !

M. TEXIER (Eurojet).- Je vous remercie beaucoup, mais c'est ce qui va arriver. Pourquoi ? Parce que cela ne va pas assez vite. On est là tous les quatre ou six mois à discuter à tourner autour du pot, pour faire quoi ? Sincèrement, je perds du temps !

Je ne suis pas un homme politique, je suis un chef d'entreprise et quand on est chef d'entreprise, il y a des échéances à la fin du mois et on ne peut pas se permettre de perdre du temps, il faut que ça aille vite.

Mon projet était de pouvoir, sur Pontoise, avoir des avions et quand je parle de tonnage, la majorité des gens ne connaissent pas du tout ce système d'avions qui font moins de bruit, qui arrivent en finale direct et qui décollent en direct. Cela n'a jamais été tellement bien expliqué. Cela fait beaucoup de peine de voir cela.

J'ai une perte d'avions et je ne vais pas me récupérer si ce n'est que de revenir au Bourget. C'est malheureux parce qu'on finira à Pontoise, par avoir, c'est péjoratif peut-être un terrain de golf, mais peut-être un terrain d'ULM ou un circuit automobile, ou des HLM...

Sincèrement, ma situation est très délicate et, aujourd'hui, je crains vraiment pour ma société. Je l'avoue sincèrement.

M. PICHERY (Maire de Cormeilles-en-Vexin).- Après on va s'arrêter parce qu'on ne va pas mobiliser la parole, mais je voulais vous dire, parce qu'on ne se connaît pas, que finalement il faut aussi comprendre qu'on a eu pas mal de désillusions et pas tellement par rapport à une réglementation mais par rapport au comportement. J'en parle parce qu'on en a déjà parlé en CCE et mes collègues Maires en étaient d'accord.

On a été mal habitués, il y a des années, par une boîte qui s'appelait Aigle Azur et qui avait une approche de la plateforme qui était exemplaire. Même Courcelles-sur-Viosne qui est présent, à l'époque ne se plaignait pas du mode d'approche de cette compagnie.

Aigle Azur est tombé, et c'est bien malheureux parce que, encore une fois, ils avaient un comportement qui ne nous posait aucun problème. Je tiens à le répéter, on en a déjà discuté avec ADP.

Ils ont été remplacés à une époque que mon ami Philippe HOUILLON a bien connue, par une boîte qui s'appelait Debonair. Pourtant ils avaient des avions ultra-modernes, très légers, très silencieux mais bien qu'ils soient silencieux, quand ils remontent la route de Montgeroult à basse altitude, vous les entendez quand même sérieusement. Cette compagnie a foutu en l'air tout l'acquis qu'on avait pu avoir avec les avions d'Aigle Azur.

Finalement, on s'était retourné vers les gestionnaires de la plateforme : quelle police peut s'appliquer à ceux qui sont en l'air ?

Sur la route, si je vais trop vite, je me fais aligner, ou si j'ai passé une ligne jaune, je me fais aligner aussi. Là, visiblement, il était beaucoup plus difficile d'arriver à avoir des certitudes sur un bon comportement en l'air que ce que l'on peut avoir avec un contrôle qui est plus simple qu'on connaît bien sur nos routes.

Voilà ! On arrête peut-être nos explications privées, mais il y a une histoire derrière tout cela.

M. LE PRESIDENT.- Merci, Monsieur le Maire.

Rassurez-vous, on ne fait pas des réunions tous les trois mois ! De quand date l'ancien PEB ?

M. BRUN (ADP Coordination procédures d'aménagement des **aéroports**).- 1980.

M. LE PRESIDENT.- Vingt-cinq ans plus tard, on a fait une réunion en avril, une réunion aujourd'hui, l'enquête publique et, le 31 décembre, le PEB sera approuvé. On ne va pas faire perdre trop de temps ni aux chefs d'entreprise, ni aux Maires, ni à personne. Il faut tout de même un temps suffisant pour que la concertation puisse se tenir.

M. BUTEUX (DIRAP).- Puisque vous dites que le PEB va être approuvé, est-ce qu'on pourrait rentrer dans le débat et savoir quel PEB ?

D'après ce que j'ai compris, la dernière fois qu'on s'était réuni, on avait dit : OK sur la limitation supérieure pour la zone B, OK pour la zone C. Les gens qui étaient présents à la majorité avaient dit : OK pour une zone D. Les mairies ont été consultées entre autres. Elles se prononcent à la majorité contre la zone D.

Est-ce que cela veut dire qu'aujourd'hui nous allons entériner le fait qu'il n'y a pas de zone D sur le Plan d'Exposition au Bruit de Cormeilles ?

Les élus demandent également à leur majorité que le texte qui sous-tend en fait l'introduction du PEB soit modifié et en particulier qu'on fasse référence à "l'accord" des collectivités locales et non simplement à avoir un avis. Est-ce qu'on va décider et voter sur ce texte-là ?

M. LE PRESIDENT.- Tout à fait ! Effectivement, il faut que l'on se détermine.

Sur la zone D, les communes se sont prononcées majoritairement contre la zone D, notamment celles qui ne sont concernées que par la zone D d'ailleurs. Sur ce point, il y a deux points de vue qui sont un peu contradictoires je dois dire, mais de nature juridique :

L'article R.147-9 du Code de l'Urbanisme dit : "le projet de Plan d'Exposition au Bruit éventuellement modifié pour tenir compte des avis exprimés est soumis à enquête publique par le Préfet dans les conditions prévues au 2^{ème} alinéa, etc. et selon les modalités fixées", ce qui laisse entendre qu'il peut être modifié pour tenir compte des avis exprimés.

Et puis un autre point de vue exprimé par Aéroports de Paris à l'époque où ADP était une entreprise publique et avait dans ses activités un rôle de service extérieur en quelque sorte de la Direction de l'Aviation Civile.

Vous aviez indiqué l'existence d'une jurisprudence du Conseil d'Etat annulant des procédures d'élaboration de PEB en raison de l'existence de différences substantielles dans le contenu des dossiers soumis à l'avis des collectivités territoriales et de la CCE et à l'enquête publique.

Ces deux éléments me paraissent contradictoires. Si le Code de l'Urbanisme dit : "éventuellement modifié pour tenir compte des avis exprimés", c'est qu'on peut modifier.

M. LORRIAUX (Aéroport de Paris).- C'est "substantiel" !

M. LE PRESIDENT.- Ah, tout est dans le mot "substantiel" !

M. LORRIAUX (Aéroport de Paris).- Absolument.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur le Président de la Commission des Lois... (*rires*)... a sans doute un avis juridique sur ce point-là ?

M. HOUILLON (Député).- Je ne sais pas, je n'ai pas lu votre document, Monsieur le Préfet, donc vous me prenez de court, mais j'ai cru comprendre que cela n'a rien de contradictoire en ce sens qu'on peut modifier le texte après concertation et consultation, ce qui me paraît la moindre des choses car sinon ce n'est pas la peine de faire de concertation et de consultation. Cela, c'est normal.

En revanche, et j'ai entendu cela à la volée, donc peut-être est-ce que je me trompe, ce qui semble être dit ici, c'est qu'il faut évidemment que ce soit le même texte qui soit soumis à la concertation des communes et à la Commission Consultative. La jurisprudence en question semble dire que ce n'était pas le même texte, auquel cas évidemment c'est annulable.

Je pense que ce n'est pas contradictoire, ce sont deux choses différentes. Mais peut-être n'ai-je pas bien compris parce que je viens juste de vous entendre là-dessus. D'un côté, il est bien normal qu'après concertation, il puisse y avoir modification, sinon ce n'est pas la peine qu'il y ait de concertation mais, en revanche, il faut que ce que soit le même texte qui soit soumis à la CCE et aux communes dans le cadre de la concertation. Si on met des textes différents, elles ne se prononcent pas les unes et les autres sur la même chose et, ne se prononçant pas sur la même chose, évidemment c'est annulable puisque la concertation n'a pas été faite correctement. C'est ce que j'ai compris en tout cas. Donc ce sont deux choses distinctes et non contradictoires.

M. LE PRESIDENT.- Le point de vue évoqué par semble-t-il la jurisprudence du Conseil d'Etat indiquait des "différences substantielles" dans le dossier soumis à l'avis non seulement des collectivités territoriales et de la CCE mais aussi de l'enquête publique ?

M. LORRIAUX.- Oui.

M. LE PRESIDENT.- On pourrait parfaitement imaginer qu'à l'issue de l'enquête publique, on puisse tenir compte des avis exprimés pour prendre une décision finale si je puis dire.

Pour l'instant, sur le premier point, le dossier qui a été soumis à la CCE du 18 avril et aux communes est rigoureusement le même, c'est clair. La question est : est-ce que, sur le plan juridique, on prend des risques contentieux si le dossier soumis à enquête publique est différent du dossier qui était soumis à la CCE et aux maires ?

M. LORRIAUX (Aéroport de Paris).- Ce n'est pas le même l'avant-projet et le Plan d'Exposition au Bruit.

M. ESPERON (DGAC).- Je n'étais pas là à la première réunion, mais...

M. LE PRESIDENT.- La question précise est : y a-t-il un risque juridique à soumettre à enquête publique un projet différent de celui qui a été soumis à la première CCE et aux communes ?

M. LE NOAN (Dr Am. Collectivités T).- A cette CCE.

M. LE PRESIDENT.- La question posée, c'est la suppression de la zone D dont on peut sans doute considérer que c'est un élément substantiel.

Question : alors que cette zone D a été soumise à la CCE du mois d'avril, a été soumise à l'avis des communes, peut-on, sans préjuger de la décision qui interviendra au final, éventuellement - on pourrait se prononcer sur ce point tout à l'heure - juridiquement la supprimer avant enquête publique ?

M. LE NOAN (Dr Am. Collectivités T).- Si vous le permettez, une toute petite précision : il faut comparer les textes soumis aux conseils municipaux et à la présente CCE, pas à celle du 18 avril, Monsieur le Préfet. Celle du 18 avril était une étape préalable au cours de laquelle la zone D n'a pas été proposée, elle avait été envisagée. Ce qui est important, c'est le dossier soumis...

M. LE PRESIDENT.- Il y a eu un vote sur la zone D.

M. LE NOAN (Dr Am. Collectivités T).- D'accord, mais les deux consultations qui sont prévues par les textes... Je rappelle qu'il y a trois étapes : une première étape où la CCE est consultée sur les limites des zones extérieures B et C. C'est un premier point et c'est ce qu'on appelle effectivement l'avant-projet de PEB. Mais ensuite, sur le projet de PEB, c'est la consultation des conseils municipaux et EPCI et de la CCE. Et là, je dis que les deux dossiers ont été les mêmes, c'est-à-dire les communes et EPCI ont été appelés à formuler leur avis sur le même dossier que la CCE aujourd'hui.

Votre question reste valable, Monsieur le Préfet, mais tout à l'heure vous disiez par rapport au dossier soumis à la CCE du 18 avril, mais j'apporte une petite précision : c'est plutôt la CCE d'aujourd'hui.

M. LORRIAUX (Aéroport de Paris).- Oui, absolument

!

M. HENIN (Amis Vexin français).- Si la CCE d'aujourd'hui fait une modification de fond, il me semble qu'elle doit retourner vers les conseils municipaux.

M. LE PRESIDENT.- Elle donne un avis.

M. LE NOAN (Préfecture Val d'Oise).- La réponse est non.

M. LE MEE (Val d'Oise Environnement).- Il me semble qu'aujourd'hui, la CCE n'arrête pas le projet mais donne un avis seulement. On peut soumettre à enquête publique un dossier sur lequel il y a à la fois des avis des communes et l'avis de la CCE.

M. LE NOAN (Préfecture Val d'Oise).- Oui.

M. LE MEE (Val d'Oise Environnement).- Cela me paraît un point de droit important.

M. LE PRESIDENT.- Les avis des uns et des autres figureront dans l'enquête publique, mais la question que je posais était de savoir si le projet soumis à enquête publique pouvait être différent. La réponse est non si la modification est substantielle.

Tout le monde est d'accord ? Tout le monde est d'accord aussi pour considérer que la suppression de la zone D est une différence substantielle.

Il n'empêche que, pour éclairer à la fois l'enquête publique et pour la suite, il est bon qu'il y ait un vote sur le maintien ou non de la zone D compte tenu des points de vue exprimés notamment par les collectivités. Comme l'indique M. le Député Philippe HOUILLON, cet avis figurera dans l'enquête publique et sera un élément pour la décision finale.

Sur le plan juridique, les responsables de l'Aviation civile sont d'accord sur cette vision ? ... Oui.

M. ESPERON (DGAC).- Je voulais intervenir surtout au sujet de la zone D qui est le sujet.

J'aurais voulu savoir quels étaient les motifs qui motivaient un refus de la zone D. D'après ce que j'ai cru comprendre, il s'agissait de crainte par rapport au développement de l'aérodrome. Or, la zone D n'est pas une garantie que le trafic se développera à la mesure des hypothèses, ce n'est pas une obligation, cela ne s'impose pas. C'est une hypothèse possible mais ce n'est pas une hypothèse qui se concrétisera.

L'évolution du trafic fera l'objet de concertation au sein de la CCE et, si des nouvelles limitations doivent être imposées, la CCE aura l'occasion de discuter de ces limitations.

Aujourd'hui, ce n'est pas parce qu'il y a une zone D que l'aérodrome va se développer. Je voulais répondre à cette crainte, mais maintenant il y a peut-être d'autres raisons derrière ce refus de la zone D.

La zone D est intéressante du point de vue de la DGAC puisqu'on est dans une approche urbanistique. Il faut se projeter dans l'avenir, il faut prendre toutes les précautions raisonnables sur plusieurs années.

Ce ne serait pas forcément très raisonnable aujourd'hui de dire que l'aérodrome va être limité dans son évolution alors qu'aucune décision n'a encore été prise.

Il faut prévoir ce qui peut arriver à long terme. Une acceptation de la zone D n'est pas une acceptation d'un développement débridé du trafic sur l'aérodrome de Pontoise.

M. LE PRESIDENT.- Les maires ici-présents ont une petite idée de la motivation... Qui souhaite intervenir parmi les maires qui ont donné un avis défavorable ?

M. JUNOT (Maire de Courcelles-sur-Viosne).- Je pense que la majorité des maires concernés ont voté non parce que c'est quelque chose qui n'est absolument pas obligatoire. Alors, pourquoi la création de cette zone D ? En terme d'urbanisme j'ai bien compris, mais qu'est-ce que cela va changer pour nous ?

M. ESPERON (DGAC).- La zone D comporte pour les nouveaux habitants une information préalable sur l'existence d'un trafic aérien et, sur les nouvelles constructions, une insonorisation qui est souvent comprise dans les habitations modernes. Ici, il y aura sur un plan urbanistique, cette obligation d'insonorisation qui n'est pas une insonorisation exceptionnelle.

Par la zone D, on reconnaît qu'il peut y avoir une gêne sonore au niveau des futurs habitants et qu'il serait raisonnable de les prévenir avant installation de cette gêne possible.

M. HENIN (Les Amis du Vexin français).- Cette zone D représente 1.500 ha dans nos communes et là je raisonnerai presque, puisque ma commune n'est pas représentée aujourd'hui, j'en étais le maire pendant douze ans, pour la commune de Bréançon, et je dirai que la zone D est la conséquence des statistiques qui nous sont proposées, nombre de mouvements, etc. Donc c'est une protection et je pense que la DGAC comme Aéroports de Paris l'a bien compris, sinon on n'aurait pas fait la zone D. C'est une conséquence des statistiques, c'est une conséquence du développement qu'ADP souhaite mettre... mais Monsieur LORRIAUX, je vous écouterai...

Et qui plus est, je comprends aussi que certains maires puissent dire que la zone D correspond non pas à une quasi-impossibilité de faire construire ou de laisser construire, mais en tout cas à des conditions pour les pétitionnaires de permis de construire plus onéreuses qu'en dehors de ces limites.

M. LEBRUN (DIRAP).- Si on avait voulu faire vraiment quelque chose pour les gens, pour la population, il y a belle lurette déjà qu'on aurait fait quelque chose pour les habitants qui sont à proximité des circuits de piste. Je reviens toujours sur ce sujet-là. La gêne actuelle est surtout là. Pourquoi une zone D maintenant alors qu'on n'a rien fait depuis trente ans pour protéger les 17 communes des environs de l'aérodrome ?

S'il y a une urgence, dans les deux ans à venir, ce n'est pas de mettre des trafics supplémentaires, c'est de traiter le problème des habitants.

Ce n'est pas qu'une poignée de gens, il y a quelques centaines de familles qui sont embêtées depuis longtemps, qui ne se résignent pas. C'est un sujet qu'il faut vraiment prendre à bras le corps. Cela peut être au travers du comité de suivi, mais le reste ne sera pas crédible, on ne croira pas ADP, on ne croira personne d'autres, ni les administrations, tant que ce "petit problème" qui perdure depuis des décennies ne sera pas réglé.

M. LE PRESIDENT.- Vous parlez de la réglementation qui n'est pas respectée ?

M. LEBRUN (DIRAP).- Un nouvel habitant qui arrive dans le Vexin, il est tout à fait possible pour lui d'aller construire en dessous d'un circuit de piste où il va passer 200 petits avions le dimanche. Je dis qu'actuellement, dans l'état actuel des choses, ce n'est pas possible de continuer comme cela.

Vous appelez cela une réglementation, c'est une absence totale de réglementation.

M. LORRIAUX (Aéroport de Paris).- Il ne peut pas !

M. LEBRUN (DIRAP).- On souhaiterait que ces circuits de piste soient joints au PLU. Cela ne me semble pas être une demande extraordinaire.

M. LE PRESIDENT.- Vous êtes en plein dans le sujet. Le Plan d'Exposition au Bruit, cela sert à cela !

M. LEBRUN (DIRAP).- Je raisonne circuit de piste. Actuellement, qui sait où se trouvent les circuits de piste ? Vous le savez ?

M. LORRIAUX (Aéroport de Paris).- Bien sûr !

M. LE PRESIDENT.- Par l'intermédiaire du PEB, tout le monde saura !

M. LORRIAUX (Aéroport de Paris).- Bien sûr !

M. TEXIER (Eurojet).- Il faudrait lui faire faire un tour d'avion ! Ce serait nécessaire.

M. LE PRESIDENT.- Je pensais, Monsieur, que vous évoquiez peut-être une réglementation qui serait mal respectée. Les contrôles...

M. LEBRUN (DIRAP).- On n'en sait plus grand-chose depuis 2003. A l'heure actuelle, je suis même incapable de savoir si le Commandant de l'aérodrome est toujours en place. On avait affaire à M. BLIN. Je ne sais pas s'il est encore là.

M. LE PRESIDENT.- Je vous ai répondu tout à l'heure : on va réactiver notre comité permanent pour qu'il y ait des échanges entre les uns et les autres, les associations, les élus. On va remettre cela en place sous l'égide... c'était le sous-préfet de Pontoise précédemment ?

M. LORRIAUX (Aéroport de Paris).- Oui.

M. LE PRESIDENT.- ... sous l'égide du sous-préfet de Pontoise pour qu'il y ait un dialogue permanent, que lorsqu'il y a des problèmes, on les traite. J'imagine qu'il y a des silencieux sur tous les avions ?

M. HENIN (Amis Vexin français).- C'était le fruit de notre travail, Monsieur le Préfet, c'est d'avoir obtenu quelques silencieux.

M. LE PRESIDENT.- C'est cela la question ! Pourquoi il n'y en a pas ? Qu'est-ce qu'on peut faire pour ? La Direction de l'Aviation Civile et la Gendarmerie de l'Air sont là pour faire respecter la réglementation. Non ?

M. ESPERON (DGAC).- En matière de silencieux, il n'y a pas d'obligation. C'est dans le cadre d'une concertation.

M. LORRIAUX (Aéroports de Paris).- Cela a eu lieu. Les usagers se sont engagés et ont mis en place déjà un équipement de silencieux. M. le Conseiller Général, M. PICHERY, et beaucoup d'autres le savent, un certain nombre de concertations ont eu lieu. Il y a eu des équipements de silencieux qui ont été décidés, qui sont co-financés. Il y a une politique dont chacun, chaque partie : les usagers, les élus et les associations, a pu constater les effets bénéfiques. C'est bien.

De la même manière, les prescriptions d'urbanisme du PEB existant sont respectées sinon M. le Préfet aurait fait jouer son contrôle de légalité. Il n'y a pas de construction de maison qui ait eu lieu dans les zones A, B et C du PEB existant. La construction dans le PEB aujourd'hui est respectée. Et la zone D n'est là que pour dire à des gens qui viendraient s'installer :

n'oubliez pas qu'il y a un équipement aérien. Voilà, c'est fait pour cela.

C'est la loi nouvelle qui l'a décidé avec la mise en place de nouveaux indices qui sont plus sensibles que l'indice psychologique qui existait auparavant. Et c'est une très bonne chose que de prévenir les gens qu'il y a un équipement structurant autour. Cela ne les empêche pas, cela ne crée aucune obligation supplémentaire. Je rappelle que les permis de construire sont sous le règlement national d'acoustique et que cela ne change strictement aucune contrainte pour quelqu'un qui veut construire dans une commune. C'est simplement qu'on lui dit : "Monsieur, il y a là un aérodrome et on vous rappelle qu'il y a des avions qui sont au-dessus de votre ciel !" C'est cela.

M. HENIN (Amis Vexin français).- En nombre suffisant.

M. LORRIAUX (Aéroport de Paris).- Cela n'a rien à voir.

M. HENIN (Amis Vexin Français).- A ce sujet, Monsieur le Préfet, j'ai une question parce que je suis tout à fait néophyte et, en tant qu'association, je me suis posé la question de savoir s'il y avait une possibilité de distinguer les services à courte distance, certains services à moyenne et même à longue distance qui ne comportent que des étapes courtes au départ de ces aérodromes, distinguer les chiffres du grand tourisme et distinguer ce qui n'appartient pas apparemment à notre aérodrome de Pontoise-Cormeilles puisque nous sommes en catégorie C aujourd'hui. Dans la catégorie D, se trouvent des aérodromes destinés à la formation aéronautique. Il me semble qu'à Cormeilles, on pratique la formation aéronautique et j'imagine qu'on peut compter les éléments qui sont susceptibles d'un certain développement aussi.

Pour alimenter le débat de ce futur comité dont nous réclamons encore la résurgence, je pense qu'il serait bon de ressortir les chiffres. J'imagine qu'on a les statistiques en tour de contrôle au moins.

M. ESPERON (DGAC).- Je n'ai pas très bien compris la question.

En ce qui concerne la remarque concernant la mise en place d'un comité permanent, j'ai un peu le sentiment que c'est nécessaire pour qu'on se comprenne bien.

Sur les statistiques, la tour de contrôle peut donner des statistiques, mais pas forcément en fonction des définitions grand tourisme, vols de formation, etc. Le contrôle aérien gère des mouvements et n'a pas de connaissance précise du type de vol.

Il faudrait se tourner vers les usagers pour essayer d'avoir une identification précise du type de vol en fonction des catégories proposées par mon interlocuteur précédent.

M. LORRIAUX (Aéroport de Paris).- Vous avez quelques informations, peut-être un peu regroupées mais qui sont dans la page 12 du document dans le dossier qui vous a été adressé.

Page 12 du rapport "aérodrome Pontoise-Cormeilles - Plan d'Exposition au Bruit" de cette consultation, vous avez déjà en grande masse partie de votre réponse, mais bien évidemment ceci peut être affiné dans les prochaines séances de comité permanent.

M. HENIN (Amis Vexin français).- C'est vrai, Monsieur, tout à fait puisque les vols de piste des monomoteurs représentent 86 % du volume, c'est vrai, et à l'intérieur de cela, il y a sans doute, outre le tourisme et les gens qui vont en week-end, il y a ces vols de formation continue pilotes, etc. tous ces gens qui tournent autour de nos villages, qui passent.

Clairement, on serait là à dénoncer ceux qui volent trop bas pour qu'on puisse lire leur identification sur les ailes, on passerait du temps et ce n'est pas le sujet.

M. LEBRUN (DIRAP).- Je voulais confirmer, comme vient de le dire M. LORRIAUX, que les silencieux d'échappement avaient apporté un plus et la DIRAP a beaucoup œuvré, il y a quelques années. On a démarré cette opération en 1997. Les silencieux finalement ont été montés en 2003, mais bon, on a été patient ! C'est nous qui sommes allés voir la DIREN à Cachan pour monter les dossiers de subvention à l'époque. Je ne vais pas raconter ma vie.

On peut considérer que c'est une solution qui est reconnue au niveau de la population. Actuellement, elle ne s'étend pas à l'ensemble des monomoteurs en circuit de piste. Je pense qu'il y a peut-être 50 % des avions équipés...

M. LORRIAUX (Aéroport de Paris).- Tout à fait !

M. LEBRUN (DIRAP).- ... et qu'on remarque surtout actuellement les autres 50 % qui font du bruit. Je pense que ce serait un plus d'aller un peu plus loin dans cette démarche.

M. LORRIAUX (Aéroport de Paris).- Une démarche vertueusement progressive, Monsieur le Préfet.

M. LE PRESIDENT.- Il ne faut pas aller trop vite ! Cela s'améliore, donc il ne faut pas aller trop vite !

M. LORRIAUX (Aéroport de Paris).- Ce n'est pas la question. Il faut aussi tenir compte du renouvellement prévu d'un certain nombre d'aéroclubs. Si un aéroclub doit renouveler une machine par un avion beaucoup plus vertueux ou silencieux, ce n'est pas la peine de l'obliger à s'équiper aujourd'hui de silencieux !

Dans toutes les chartes, dans tous les mouvements, il y a du démarrage. Merci à M. LEBRUN de nous avoir soutenus dans la démarche qui a été faite. Les usagers peuvent en témoigner, cela représente quand même des financements. Ils sont de l'ordre, tout le monde le sait, de quelque 3.000 à 4.000 € par silencieux mis en place. Ce n'est pas neutre.

M. LE PRESIDENT.- ADP participe ?

M. LORRIAUX (Aéroport de Paris).- Aéroports de Paris a financé en général, dans un certain nombre d'équipements, à hauteur de 40 % à côté des subventions de l'Etat qui sont de 50 % inférieures à celles de Aéroports de Paris.

M. LE PRESIDENT.- Vous allez continuer ?

M. LORRIAUX (Aéroport de Paris).- Nous allons continuer mais il faut avoir une démarche progressive. Je rappelle que les tours de piste sont beaucoup plus respectés que cela ne l'est dit dans cette enceinte. M. PICHERY le rappelait tout à l'heure. Certes, il y a toujours des progrès à faire, mais au moins constatons les progrès effectués.

M. LE PRESIDENT.- Merci.

On a indiqué tout à l'heure qu'on réactivait notre comité permanent et donc on va réactiver aussi la Charte de l'Environnement. Il y avait une Charte de l'Environnement ici, non ?

M. LORRIAUX (Aéroport de Paris).- Oui.

M. LE PRESIDENT.- Il faut retravailler sur la Charte de l'Environnement, l'améliorer et mobiliser les moyens des uns et des autres pour améliorer les choses.

M. LEBRUN (DIRAP).- La charte peut être actualisée parce qu'elle a un peu vécu. Il faudrait la dépoussiérer un peu.

M. LE PRESIDENT.- C'est exactement ce que je viens de dire. Donc nous sommes d'accord.

Monsieur le Maire ?

M. GIROUD (PNR).- Une modification sensible mais pas substantielle à mon avis, pas bloquante, vous est proposée par le Parc Naturel Régional du Vexin. Vous avez fait mettre en exergue un texte voté par la CCE la dernière fois auquel le Parc Naturel Régional souhaite apporter une modification.

C'est cette modification-là qui pourrait être approuvée par la CCE d'aujourd'hui. Comme elle avait adopté ce texte la dernière fois, elle pourrait le modifier aujourd'hui. Cette modification viserait l'accord de l'ensemble des collectivités locales concernées et non pas seulement la consultation qui est un terme assez vague des responsables politiques.

Voilà cette proposition de rédaction qui est sensible, à laquelle les élus du parc sont très attachés parce que cette modification proposée est tout à fait dans la logique des travaux que vous conduisez ici, Monsieur le Préfet, qui sont conduits depuis un certain temps, qui sont des travaux à la recherche d'un consensus. Je m'associe tout à fait à la proposition de M. LEBRUN de réactiver la commission permanente parce que c'est là que s'élabore le consensus plus qu'ici parce que c'est un peu difficile ici malgré tout de travailler sur des parties techniques.

Cette recherche de consensus serait en parfaite harmonie avec une expression qui viserait l'accord des parties prenantes, qui sanctionnerait précisément la recherche aboutie de ce consensus.

Monsieur le Préfet, je vous propose de soumettre cette modification à l'approbation des membres de la CCE aujourd'hui.

M. LE PRESIDENT.- Je rappelle ce qui avait été voté la fois dernière. Nous avons, après une longue suspension de séance, adopté le texte suivant : "le projet de PEB est établi à partir des hypothèses (...) La réglementation actuelle limite à 17 tonnes le tonnage maximum des avions qui peuvent opérer sur la plateforme de Pontoise-Cormeilles-en-Vexin. Une modification de cette limite ne pourrait intervenir en fonction des impératifs de développement économique du bassin de Cergy-Pontoise et à l'initiative des acteurs politiques et économiques locaux que sur décision du ministre en charge des Transports, après consultation des responsables politiques et socio-économiques et après avis de la Commission Consultative de l'Environnement."

La proposition que vous faites, Monsieur le Maire, et qui a été reprise dans certaines communes, consisterait à remplacer...

M. GIROUD (PNR).- Ce n'est pas moi – pardon, Monsieur le Préfet – qui la formule, c'est la délibération du PNR.

M. LE PRESIDENT.- Qui a été reprise également par un certain nombre de maires. C'est de remplacer le terme "après consultation des responsables politiques et socio-économiques" par "l'accord de l'ensemble des collectivités locales", ce qui est effectivement quelque peu différent.

Quels sont les points de vue exprimés par la DGAC notamment ?

Sur un plan de fond, c'est une décision du ministre en charge des Transports, il me paraît un peu difficile de conditionner une décision du ministre en charge des Transports à l'accord de chacune des collectivités concernées, de chacun des maires. Je pense qu'il doit falloir chercher beaucoup pour trouver des hypothèses qui vont jusque là.

M. GIROUD (PNR).- Tout est dans la confiance que nous mettons dans l'avenir et la qualité de la concertation qui va être animée par M. le Sous-Préfet.

Le Parc du Vexin se place délibérément dans cet optimisme qui aboutirait à ce que le travail fait ensemble, la concertation, la réflexion, la mise en commun de toutes les informations nécessaires à la compréhension des choses et dont on voit bien qu'on ne les a pas toujours dans ces grandes cérémonies comme celles d'aujourd'hui, tout ceci aboutisse à ce qu'un projet solide puisse être présenté et puisse être approuvé par l'ensemble des parties. Il n'y a pas énormément de parties. Il y a quelques communes qui sont dans le noyau dur, il y a quelques regroupements de communes qui ne feront que reprendre les positions de ces communes et, finalement, il me semble que ce n'est pas un défi impossible que de fixer la barre à ce niveau-là.

En tout cas, ce serait marquer votre confiance et la confiance de la CCE dans le dialogue et dans la recherche consensuelle d'une solution qui convienne à tous, qui convienne aux entreprises, qui convienne au développement de la Région puisque vous savez que le Parc Naturel Régional du Vexin n'a pas vocation à s'opposer au développement économique, aux activités de tourisme et aux activités de tous genres, mais qu'il a vocation à rechercher, par tous les moyens, que ce développement se fasse dans le respect des personnes, le respect des quelques personnes les plus concernées, le respect des personnes qui sont un peu autour, le respect des entreprises qui ont besoin du dynamisme et de la visibilité dont vous parliez tout à l'heure et le respect de l'environnement qui doit être évidemment au centre de nos préoccupations dès lors qu'il s'agit du Parc Naturel Régional du Vexin.

Cette ambition qui nous porterait à rechercher ensemble une solution viable et acceptable par tous, Monsieur le Préfet, je crois que c'est jouable et que ce serait de nature à mettre sur d'autres rails les réflexions sur lesquelles nous butons aujourd'hui.

M. LE PRESIDENT.- Qu'en pense M. GAURAN de la DGAC ?

M. GAURAN (DGAC).- Je pense que c'est une proposition qui est inopérante. Supposons qu'un jour dans une situation où 50 % des communes se déclareraient pour une limitation quelle qu'elle soit et 50 % des communes y seraient opposées. Quelle conclusion en tire-t-on ?

M. LE PRESIDENT.- On ne fait rien !

M. GAURAN (DGAC).- La réglementation a été bâtie pour laisser justement au ministre en charge de l'aviation civile le pouvoir de prendre une décision dans des situations où il n'y a pas un consensus global. Il est certain que, dès lors qu'il y a un consensus global, il y a de fortes chances que le ministre suive ces décisions. La réglementation précise que c'est au ministre de prendre la décision et, bien sûr, il la prend après avoir fait recueillir l'ensemble des avis de tous les partenaires concernés.

M. LE PRESIDENT.- Si on transpose ceci à beaucoup d'autres domaines, si je prends un exemple que je connaissais un peu : la construction d'autoroutes, si avait voulu faire conditionner, depuis les années 50, les décisions du Gouvernement à l'accord unanime de toutes les communes sur lesquelles est susceptible de passer une autoroute, je pense que nous serions à zéro kilomètre d'autoroute !

Si on avait voulu faire conditionner, même chose pour le TGV, on serait également au niveau zéro. Il n'y aurait pas la moindre usine d'incinération dans notre pays.

Il y a plusieurs niveaux d'intérêt général, mais on peut tout de même convenir qu'il y a un intérêt général qui est tout à fait légitime, que je respecte totalement au niveau de la

commune, il y en a un autre au niveau du Département, de la Région et de l'Etat.

La comparaison n'est pas forcément bonne parce qu'on n'est pas sur de grands équipements mais, tout de même, je pense qu'il est difficile, sur le plan des institutions d'une certaine manière, de s'engager dans une voie dans laquelle, sans aucune légitimité d'ailleurs tout cela sur une sorte de voeu comme il y en a beaucoup, on pourrait de manière tout à fait sérieuse considérer qu'un ministre ne peut décider que s'il a l'accord unanime de chacune des communes et également de l'ensemble des responsables socio-économiques, franchement je pense que ce serait une grande première.

Le texte proposé, c'est l'accord de l'ensemble des collectivités locales concernées.

M. HOUILLON (Député).- Si je puis me permettre, vous avez tout à fait raison, c'est vrai que si, depuis 1950, pour reprendre votre phrase, on avait demandé l'accord unanime de toutes les communes pour construire des autoroutes, il y aurait sans doute quelques difficultés.

Seulement, depuis 1950, on s'est rendu compte qu'un certain nombre d'initiatives avaient un impact sur l'environnement, sur la santé de nos concitoyens, et c'est tellement vrai que le Parlement réuni en congrès a, il y a peu de temps, modifié la Constitution pour parler du principe de précaution, du droit à vivre dans un environnement protégé, du droit à avoir un environnement qui soit compatible avec la santé de chacun.

Je ne sais pas s'il fallait le faire ou pas le faire, c'est inscrit dans la Constitution Française. C'est donc que, depuis, on a réalisé qu'il fallait peut-être faire un peu plus attention à un certain nombre de choses. C'est la raison pour laquelle, encore une fois, le pacte social national, la Constitution a inscrit cela.

Cela étant, c'est vrai qu'il y a quand même, je le dis très librement compte tenu de la position que j'ai prise

précédemment depuis longtemps, un problème juridique. C'est-à-dire qu'il est difficile d'obliger indirectement un ministre à ne pas prendre de décision. Il y a un problème juridique.

En revanche, L'expression qui est actuellement inscrite dans le précédent projet et dont la modification est demandée par l'accord unanime pourrait trouver un moyen terme en disant "recherche d'un consensus".

On est bien dans une phase antérieure à la décision du ministre qui n'est pas juridiquement obérée, mais on est dans une phase de consultation avec la nécessité de rechercher un consensus.

Evidemment, on retombe, Monsieur, sur votre objection, mais l'idée est quand même ce qui a toujours été le cas, et dans les papiers anciens d'Aéroports de Paris et dans toutes les délibérations, y compris la délibération que vous avez bien fait de rappeler tout à l'heure de la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise qui dit les choses aussi très clairement, ce qui n'est pas innocent. Il y a donc la volonté d'une modification exprimée par tous les acteurs seulement à partir du moment où il y a un consensus. Mettons au moins dans la continuité cette idée dans le texte de recherche d'un consensus qui est, si vous m'autorisez le mot, la jurisprudence de notre affaire depuis des années et des années. Evidemment, on n'est pas sûr qu'on va le trouver.

M. HENIN (Amis Vexin français).- Comparaison n'est pas raison. Ce que notre Député vient de dire, c'est qu'aujourd'hui, sans doute, il y a plus de précaution et plus de démocratie.

Nous avons, les uns et les autres, après vingt ans de travail ensemble, Monsieur le Préfet, vous êtes arrivés récemment, mais on a mis vingt ans pour avoir le PNR du Vexin Français. Nos associations ont créé... vous souriez, mais c'est un souci de démocratie. C'est-à-dire faire comprendre aux uns et aux autres les intérêts d'avoir un parc. Nous l'avons. Nous sommes actuellement en discussion sur le projet de charte, et il semblerait que votre attitude qui consisterait à dédaigner la

réponse démocratique que vous recevez la part des communes qui est unanime, exprimée par M. GIROUD, je pense que ce serait faire offense à ces communes.

M. LE PRESIDENT.- Elle n'est pas unanime. Excusez-moi, ce n'est pas un point de vue unanime. Il y a dix communes et intercommunalités.

M. HENIN (Amis Vexin français).- Oui, il y a cet aspect-là en effet, mais il y a aussi les communes qui sont dans le PNR, Monsieur le Préfet. Elles ne s'additionnent pas, elles font partie, mais néanmoins elles ont pris position commune au travers du syndicat mixte du PNR. Est-ce que ce n'est pas le plus important dans le Vexin par rapport à l'aérodrome de Cormeilles ? Il me semble que c'est le fondement de notre discussion.

M. ESPERON (DGAC).- Nous, à la DGAC, nous rejoignons la politique générale en matière d'environnement. C'est d'essayer de rechercher le consensus le plus large possible entre les différentes parties concernées. Nous ne souhaitons pas que les uns disent : "tout développement doit être soumis à notre accord" et que les autres disent : "toute restriction doit être soumise à notre accord". On arriverait à des situations de blocage où tout le monde perdrait.

Il faut continuer dans cette voie de la discussion, de la concertation notamment au travers du Comité permanent si on a besoin davantage de dialogue.

Je rejoins cette idée de dire : on recherche le consensus et l'équilibre entre des intérêts qui peuvent être contradictoires. On est tous là autour de la table pour essayer de trouver ce point d'équilibre.

M. LE PRESIDENT.- Je veux bien tout ce que l'on veut, mais il faut admettre qu'il y a nécessairement – je parle

de manière plus générale – des contradictions entre les impératifs économiques, sociaux, environnementaux.

Certes, Monsieur le député le rappelait fort justement, la Constitution a mis en avant ceci. Mais même avec cette nouvelle Constitution, les débats vont toujours exister entre des contradictions, entre des intérêts économiques, d'emplois et environnementaux. Pour tous types d'équipements, tous les jours, on est confronté à cela. Tous les jours, la question se pose. J'ai toute une série de gens qui me disent : il faut fermer cette entreprise à Saint-Ouen-l'Aumône ou ailleurs, parce qu'il y a des nuisances. Et donc chacun dans son rôle. Mais il y a nécessairement un arbitrage, à un moment donné et à tout instant, entre des impératifs contradictoires.

Je ne traite pas du problème de Cormeilles-en-Vexin pour l'instant. Si on parle de Roissy, pour prendre le même sujet à une échelle différente, trouver un consensus concernant le développement de Roissy, je ne crois pas que l'on puisse imaginer avoir un consensus entre les objectifs de la compagnie nationale Air France, ceux d'Aéroports de Paris et ceux de l'ensemble des riverains qui ont chacun leur légitimité.

Il y a nécessairement des différences et l'idée qu'on puisse trouver un consensus entre l'ensemble des communes et les impératifs économiques à plus haut niveau d'intérêt national, économie d'intérêt national, on peut tout écrire mais je pense que c'est un peu difficile d'imaginer qu'on puisse aboutir à un consensus.

Il y a des arbitrages. En fonction de l'ampleur des sujets, le niveau d'arbitrage peut être différent, mais je crois qu'on ne peut pas enlever la capacité de l'arbitrage gouvernemental.

M. LORRIAUX (Aéroport de Paris).- Il est de droit.

M. HOUILLON (Député).- Je partage ce que vous dites, Monsieur le Préfet, mais en même temps il y a quand même des notions nouvelles qui viennent sur le tapis.

On ne peut pas d'abord comparer complètement Roissy et Cormeilles...

M. LE PRESIDENT.- C'est vrai.

M. HOUILLON (Député).- ... mais prenons Roissy : vous avez raison de dire qu'on aura sûrement beaucoup de mal à trouver un accord entre la volonté de développement des uns et la volonté d'amenuisement des nuisances des autres, c'est vrai.

Mais le 14 juillet, pour citer un autre exemple que celui de la Constitution, le Président de la République, dans son discours, a dit qu'il souhaitait qu'on introduise en France ce qu'on appelle aux Etats-Unis les "class action". On va travailler là-dessus incessamment.

Cela veut dire qu'il va falloir compter avec tout cela. Cela veut dire que, demain, on lance une "class action" sur les nuisances de l'aéroport de Roissy, on ne sait pas ce que cela va donner. Cela veut dire que les temps évoluent et qu'on est donc obligé d'adapter son raisonnement à l'évolution des temps.

Je citais la Constitution tout à l'heure. Certes, il n'y a pas de loi, pour l'instant, qui décline ce que dit la Constitution, mais la Constitution est un élément juridique, fait partie du droit positif français actuellement applicable en France. Les termes employés dans cette Constitution sont suffisamment précis.

Si demain, il y a des "class actions", encore une fois regardez ce que cela fait aux Etats-Unis : cela roule parfois sur des sommes colossales avec des préjudices importants. Aujourd'hui, il n'y a même pas de loi encore en France, mais le Président de la République l'a appelé de ses vœux et, puisque vous aviez l'obligeance de rappeler tout à l'heure ma qualité autre, je peux vous dire qu'on va commencer à travailler là-dessus.

Donc il va falloir demain compter aussi avec cela, ce qui sera autre chose.

Cela étant, vous avez bien sûr raison de dire qu'à un moment donné, s'il y a des impératifs économiques, il faut choisir entre des contradictions. Cela s'appelle un choix politique. Choisir entre des contradictions, c'est un choix politique. A qui appartient ce choix politique ? Certes au Gouvernement naturellement mais, encore une fois, Cormeilles n'est pas Roissy et par ailleurs à une époque où on entend et on nous ressasse les oreilles de décentralisation, de pertinence des décisions prises au plus près des situations, à un moment donné, cela s'applique et cela se décline. Qui mieux que les décideurs représentants de l'Etat dans la commune, les maires, peuvent avoir un avis au moins sur les choix politiques à opérer ?

Pourquoi est-ce que la communauté d'agglomération a pris cette délibération ? Notamment Monsieur le Préfet en matière de choix économiques parce que nous considérons qu'il est infiniment plus urgent de désengorger l'agglomération de Cergy-Pontoise qui est complètement asphyxiée par l'impossibilité de rejoindre normalement Paris dans un délai raisonnable, plutôt que de développer Cormeilles.

Quand on aura sur le plan de la pertinence des choix économiques, et cela c'est nous qui le disons parce que nous sommes les décideurs politiques locaux, nous estimons que le Département et particulièrement l'agglomération de Cergy-Pontoise et derrière le Vexin sont asphyxiés, notamment en terme d'implantation d'entreprises, on le voit bien dans les zones industrielles ou artisanales de Saint-Ouen-l'Aumône, de Cergy, etc. parce qu'il faut une heure et demie pour rejoindre Paris.

C'est beaucoup plus important de s'occuper de cela d'abord que de s'occuper du développement de l'aérodrome de Cormeilles parce que tant qu'on ne pourra pas rejoindre, de Paris, Cormeilles dans un temps normal, certes on atterrira à Cormeilles, mais qu'est-ce qu'on fait après ?

C'est pour cela que cette histoire de recherche d'un consensus juridiquement n'empêche en aucun cas le ministre de s'asseoir sur ce qui aura été dit et de prendre quand même

la décision, c'est son choix politique. Mais en même temps en amont, il y a un affichage de volonté de concertation où on essaie d'abord de trouver un consensus, ce qui remet les acteurs politiques locaux dans leur rôle et le Gouvernement dans le sien.

"Accord unanime", je le dis aussi objectivement que je peux, c'est vrai que cela pose un problème de droit. Recherche d'un consensus préalable, en laissant aux acteurs politiques locaux le soin de se mettre d'accord et puis, s'il y a un désaccord, c'est relativement simple :

S'il y a un consensus pour dire : "on ne développe pas" ou au contraire pour dire : "oui, maintenant il faut vraiment", très bien ! A ce moment-là, le ministre est éclairé. Il sait beaucoup moins bien que nous ce qui se passe ici, je peux vous le dire, vous le savez.

Si c'est 50-50, comme l'exemple qui a été dit tout à l'heure, à ce moment-là, il cherchera peut-être à en savoir un peu plus et à prendre une décision, ou bien il arbitrera, ce qui est le rôle du ministre et on lui laisse son rôle.

M. LORRIAUX (Aéroport de Paris).- Monsieur le Préfet, dans le fond, le gestionnaire d'aérodrome est une partie prenante, c'est-à-dire que c'est un représentatif des "class action" dont parlait M. le Député.

En tant qu'élément du débat, le principe de précaution auquel faisait allusion le Député Philippe HOUILLON, c'est bien la finalité d'une zone D. Qu'est-ce qu'une zone D si ce n'est l'application d'un principe de précaution ? puisqu'on prévient des gens qu'il y a un équipement structurant.

Deuxièmement, on a beaucoup parlé de développement. Je voudrais simplement rappeler, en tant que gestionnaire de l'infrastructure, que le trafic au départ était prévu pour 320.000, et on connaît les chiffres d'aujourd'hui en perspective. On n'est plus dans des capacités de développement par rapport au PEB qui avait été accepté à

l'époque à 320.000, on est à 110.000 + 20.000. Donc on n'est pas dans du développement.

Le troisième point, le plus important, c'est qu'on vise à réaliser une baisse du bruit. Alors, regardons cela ! Le comité permanent doit regarder à l'aune du temps si, oui ou non, par les mesures qu'a rappelées M. LEBRUN de la DIRAP tout à l'heure si oui ou non le bruit baisse. C'est un point important.

Je crois que l'on peut regarder ensemble, à travers les comités permanents et les commissions consultatives, si le bruit va baisser. Cela sert à cela. Si les avions sont plus équipés de silencieux ou si les tours de piste sont, par le biais du contrôle et par le biais du volontariat, plus respectueux des règles, je crois qu'on peut avoir un développement particulièrement maîtrisé puisqu'on est à deux fois moins que ce qui était le développement ancien de la plate-forme.

Donc ce n'est pas du développement, c'est une restriction de développement avec un principe de précaution qui est la zone D.

Tous les éléments sont là pour que le consensus, Monsieur le Député que vous appelez, soit éclairé par le principe de réalité, c'est-à-dire par les résultats que nous allons pouvoir constater.

M. HOUILLON (Député).- La zone D ce n'est quand même pas neutre.

M. LORRIAUX (Aéroport de Paris).- C'est un principe de précaution.

M. HOUILLON (Député).- Il y a deux manières de voir les choses. Il y a la manière que vous venez d'exposer en disant : c'est l'application du principe de précaution. Et puis il y a l'autre manière qui est de dire : si on met une zone D, c'est qu'on envisage un développement...

M. LORRIAUX (Aéroport de Paris).- Non !

M. HOUILLON (Député).- C'est une autre façon de dire les choses...

M. LORRIAUX (Aéroport de Paris).- Non !

M. HOUILLON (Député).- ...et par ailleurs et donc sur un autre plan encore, cela a des conséquences en terme de valeur patrimoniale des biens concernés. Donc ce n'est pas neutre, vous le savez bien !

Vous avez raison de dire que c'est le principe de précaution, je ne vous contredis pas, vous avez raison, mais ce n'est qu'un aspect de l'approche. Demain, un acquéreur par exemple, appelons un chat un chat, qui va vouloir acheter un terrain à construire ou une maison déjà construite qui, demain, est en zone D, il va faire valoir le fait que, dans cinq ans, il y aura une augmentation probable du trafic justement parce qu'il y a une zone D...

M. LORRIAUX (Aéroport de Paris).- Non !

M. HOUILLON (Député).- Mais de fait si ! Vous savez bien que j'ai raison.

M. LORRIAUX (Aéroport de Paris).- Monsieur le Président de la Commission des Lois, vous avez des honorables Parlementaires que vous connaissez parfaitement qui ont exactement les mêmes problématiques dans le Sud de l'Île-de-France qui, au vu de la zone D, qui elle est obligatoire pour les grands aéroports, ont exprimé des analyses exactement diamétralement opposées au sens où, dans des territoires qui sont soumis à forte pression foncière, c'est le cas peut-être de ce Département, à partir du moment où, dans le fond, par le principe de prévention, par le porter à connaissance qui est fait par l'obligation de l'information de la

zone D, vous avez une espèce de rétention du permis de construire qui crée une valorisation du bassin immobilier.

L'une et l'autre hypothèse, Monsieur le Député...

M. HOUILLON (Député).- On n'est pas dans le Var ici

!

M. LORRIAUX (Aéroport de Paris).- Je ne parlais pas du Var, Monsieur le Député, mais de la Région Ile-de-France.
(rises)

M. LUDET (Hispano-Suiza).- Je voulais juste signaler qu'on ne parle jamais d'extension du terrain. Les pistes font 1.590 mètres, il n'est pas question de leur mettre à 3 ou 4.000 km comme à Dakar ou ailleurs. Le principe de précaution est bien là !

La question n'est pas d'extension de pistes et de ramener un 747 ou un 380.

M. TEXIER (Eurojet).- C'est un manque à gagner pour les promoteurs. Il ne faut pas rêver, il y a beaucoup plus à gagner avec les promoteurs et taxes que de faire un terrain qui embête tout le monde. Il faut le dire.

M. HOUILLON (Député).- Ce que vous dites là, c'est une méconnaissance de la Région.

M. LE MEE (Val d'Oise Environnement).- J'ai bien entendu les réactions des élus, je les comprends mais je me pose la question de savoir si l'accord unanime des maires que nous rechercherions ou tout au moins la recherche d'un consensus ne pèserait pas sur les travaux mêmes de la Commission consultative. Je crains que ce soit à terme une éventuelle dévalorisation du rôle de cette commission.

Quant à la zone D, il me semble que, même si on ne la crée pas, cela n'empêchera pas, s'il doit y avoir un développement, si des gens programment un développement, celui-ci de se faire. Or, dans le cas de Roissy par exemple, si nous avons eu des zones correctes il y a peut-être dix ans ou quinze ans, il y aurait peut-être moins de population à souffrir des nuisances à l'heure actuelle et le contentieux serait peut-être moins grave. C'est tout ce que j'avais à dire. *(quelques applaudissements)*

M. GIROUD (PNR).- Monsieur le Préfet, je crois que la crainte du pire bloque les choses. Je ne pense pas qu'évoquer le consensus annonce un blocage de la concertation et notamment au niveau de la commission de concertation. Je ne crois pas. Je crois que nous sommes ici paralysés par la crainte du pire.

De deux choses l'une, ou bien quelque chose de monstrueux se prépare et il ne faut surtout pas évoquer le consensus. Ou bien quelque chose de raisonnable et susceptible d'être accepté par chacun est en vue, auquel cas il n'y a non seulement pas de risque à évoquer le consensus, mais il y a un intérêt à l'évoquer parce que ça lèverait cette crainte du pire et cela ferait s'engager les partenaires dans une dynamique de confiance et de rapprochement qui, à mon sens, nous amènerait des perspectives qui pourraient même surprendre ceux qui, aujourd'hui, considèrent que les positions sont totalement verrouillées.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce que l'on pourrait rajouter simplement : "sur décision du ministre en charge des Transports après consultation des responsables politiques et socio-économiques"... "après consultation et recherche d'un consensus des responsables politiques et socio-économiques" ?

"Après consultation et recherche d'un consensus auprès des responsables politiques et socio-économiques et après avis de la Commission Consultative de l'Environnement."

M. HENIN (Amis Vexin français).- Monsieur le Préfet, soyons positifs ! Nous cherchons une décision, nous amenons une décision. Ce n'est pas "recherche de consensus", on prend une position les uns et les autres en commune, en association, etc. C'est cela qu'il faut.

J'éviterai la "recherche de consensus" sous la forme que vous venez de lui donner.

Je reviens sur cet ensemble. On a quand même des communes dans le parc...

M. LE PRESIDENT.- Attendez ! Comme l'indiquait l'orateur précédent, l'idée même qu'il y ait une sorte de droit de veto de chaque commune, de la plus petite commune du Vexin comme de toute autre, c'est la fin de toute concertation, c'est clair.

Cela veut dire que cela ne sert plus rien de faire des chartes partenariales, de faire des CCE, etc. puisqu'il est clair que chaque commune, la plus petite commune de France ou du Vexin a un droit de veto sur la décision du Gouvernement. Tout cela ne me convient nullement. Je ne sais pas si cela convient à la DGAC, moi cela ne me convient pas.

Je veux bien cette notion de recherche de consensus, mais pas l'immobilisme total. Il faut évidemment la rechercher jusqu'à un certain niveau.

M. HENIN (Amis Vexin français).- Est-ce qu'une décision à la majorité n'est pas l'aboutissement de la recherche du consensus ? C'est bien ce qui est reflété par la décision du Syndicat mixte du PNR, n'est-ce pas, quand il parle de l'ensemble. Cet ensemble-là a voté, il y a certainement des communes qui n'ont pas voté dans ce sens-là mais la majorité prévaut.

M. LE PRESIDENT.- La majorité de quoi ?

M. HENIN (Amis Vexin français).- La majorité de ce syndicat.

M. LE PRESIDENT.- Vous parliez tout à l'heure de vote qualifié ou... on ne va pas inventer... tout cela ne repose sur rien. Je ne comprends pas très bien.

Je suis totalement hostile à cette idée d'accord, de droit de veto de chaque commune. C'est quelque chose qui ne tient pas la route 35 secondes. N'importe quel texte fondé sur cet élément-là est annulé par le Conseil d'Etat immédiatement.

Imaginons que je prenne un arrêté préfectoral dans lequel cette notion figure, cet arrêté est annulé immédiatement. C'est clair. Je m'efforce – je ne réussis pas toujours d'ailleurs – que les arrêtés aient un minimum de validité juridique.

Cette notion "recherche de consensus", quelles sont les propositions ? J'ai fait une proposition où apparaît le mot "recherche de consensus". Quelles sont les propositions des tenants du consensus ?

M. GIROUD (PNR).- M. le Député tout à l'heure dans sa sagesse avait formulé quelque chose qui me semblait acceptable et qui prenait en compte, Monsieur le Préfet, vos légitimes réserves. On est là sur la voie de quelque chose qui va nous conduire vers un bon résultat.

M. LE PRESIDENT.- Après consultation et recherche de consensus auprès de l'ensemble des responsables politiques et socio-économiques...

M. DESLANDES (DIRAP).- Monsieur le Préfet, on n'est pas en train d'écrire une loi, ni un arrêté préfectoral. On est en train d'émettre un avis et de voter sur cet avis. De toute façon, le ministre ne considérera pas cela comme une loi mais comme un souhait démocratique.

M. TEXIER (Eurojet).- Je voudrais savoir qui est pour le terrain de Pontoise... (*mouvements divers*)... et qui ne veut plus le terrain de Pontoise ? ... Est-ce que quelqu'un lève la main ?... Donc tout le monde a envie du terrain de Pontoise ? En discutant, on essaiera de trouver un compromis je pense.

M. HENIN (Les Amis du Vexin français).- On a été content de voir la Patrouille de France il y a quelque temps. On a été content du spectacle qui nous a été donné. On n'est pas contre ! Il est là, on en tient compte. Simplement, nous pensons que c'est une question de développement, de halte au développement intempestif.

M. TEXIER (Eurojet).- Il faut déjà expliquer aux riverains les nuisances par rapport à d'autres avions, leur faire voir les nuisances. Il faudrait partir de cela. Un avion de 40 tonnes, je suis d'accord avec vous, cela effraie. Il faudrait leur prouver que cet avion-là fait moins de bruit qu'un petit avion. Mais cela, jamais personne ne l'a fait. On est en train de discuter, de faire des zones qui servent à je ne sais quoi, mais on n'a jamais fait la démonstration.

M. LE PRESIDENT.- Merci. Je vous propose de procéder à un vote sur le maintien ou pas de la zone D. Qu'il y ait un vote de la CCE uniquement sur ce point-là. Avez-vous le nombre de votants ?

M. LE NOAN (Préfecture du Val d'Oise).- 31 personnes avec le Président.

M. MARTINOT (Union des Amis du PNR).- Monsieur le Préfet, vous faites peu cas de l'opinion qui a été émise par certains conseillers municipaux qui se sont prononcés contre le plan.

Maintenant, vous considérez qu'il est acquis que les trois premières zones sont acceptables finalement et vous

voulez savoir si on peut prendre une décision sur la quatrième zone D pour présenter - je ne sais pas si on pourra présenter l'avis de la Commission comme cela à l'enquête publique d'ailleurs - quelque chose de plus acceptable à la population.

M. LE PRESIDENT.- Ma première question qui est soumise au vote est : quels sont ceux qui sont favorables au maintien de la zone D ?

... 12.

Seules les personnes que j'ai indiquées tout à l'heure peuvent voter.

On va voir si le compte est bon.

M. LE NOAN (Préfecture du val d'Oise).- La personne qui remplace M. CHOIX ne peut pas voter.

M. LE PRESIDENT.- Qui remplace M. CHOIX ?

M. LUDET (Hispano Suiza).- Henri LUDET.

Le Secrétariat.- Si, il peut voter. C'est la personne en face qui n'est pas sur la liste.

M. LE PRESIDENT.- Qui est hostile au maintien de la zone D ?

... 17.

Qui s'abstient ? ... 1.

Cela ne fait que 30. Il en manque 1.

M. HENIN (Les Amis du Vexin français).- Je compte double : j'ai un pouvoir.

M. LORRIAUX (Aéroport de Paris).- Ce n'est pas bon le pouvoir. C'est titulaire ou suppléant.

Supprimé : qui, je vous le rappelle... (brouhaha)...
Monsieur le Préfet, s'il vous plaît, que mes propos ne vous intéressent pas, c'est une chose mais peut-être que les autres membres de la commission souhaitaient m'entendre finir ! Je me demande ce qu'on fait là si, effectivement, toutes les cinq minutes, quand des orateurs interviennent sur le sujet précis, le Président de la Commission n'y apporte aucune attention. Je m'interroge sur ma présence ici !

M. LE PRESIDENT.- Exprimez-vous, tout le monde vous entend avec attention !

M. MARTINOT (Union des Amis du PNR).- Oui, mais bon... les interruptions de séance de cette sorte, je les trouve déplacées de la part du représentant de l'Etat. (Mouvements de protestation)

M. LE PRESIDENT.- N'en rajoutons quand même pas trop, Monsieur !

M. MARTINOT (Union des Amis du PNR).- Vous êtes bien Président de la commission ?

M. LE PRESIDENT.- Avez-vous des choses à ajouter ?

M. MARTINOT (Union des amis du PNR).- J'ai fini.

Mis en forme : Anglais (Royaume-Uni)

M. HENIN (Les Amis du Vexin français).- Je remplace M. OYE.

M. LE NOAN (Préfecture du Val d'Oise).- Les pouvoirs ne sont pas admis faute de règlement intérieur de la commission.

M. LE PRESIDENT.- Il y a des suppléants, donc il n'y a pas de pouvoir. Vous avez voté deux fois ou une fois tout à l'heure ?

M. HENIN (Amis Vexin français).- J'ai voté une fois mais je représente le deuxième représentant de l'Association des Amis du Vexin Français. Nous sommes trois normalement. Il m'a donné son pouvoir, il est venu me l'apporter ce matin. J'ai un mandat, je l'ai remis tout à l'heure au Secrétariat.

Est-ce que tous les votants aujourd'hui ont un mandat exclusif ?

M. LE PRESIDENT.- Ils sont titulaires ou suppléants. Il y a un arrêté préfectoral qui définit les suppléants et les titulaires, et ceux qui sont présents votent, ils n'ont pas besoin de pouvoir de qui que ce soit. Ils ont été désignés par arrêté.

M. HENIN (Amis Vexin français).- Dans ces conditions, on va revoir le vote précédent, si je peux me permettre.

M. LE PRESIDENT.- Vous avez voté une fois ou deux fois tout à l'heure ? On a compté une voix ou deux voix ?

LE Secrétariat.- On a compté une voix.
C'est bien 12, 17 et 1. Il y a 30 votants.

M. HENIN (Amis Vexin français).- A ce moment-là, ceux qui ont voté pour ne sont pas plus mandatés que je ne le suis de représenter un absent !

M. LE PRESIDENT.- Il y a un arrêté préfectoral qui indique : membres titulaires et membres suppléants. Les titulaires peuvent voter, les suppléants qui représentent un titulaire et qui sont nommés dans cet arrêté préfectoral peuvent voter. C'est simple.

Vous voyez que sur des choses aussi simples, on ne peut pas trouver de consensus. Vous imaginez sur les autres sujets ! (*rires*)

M. LUDET (Hispano-Suiza).- Excusez-moi, mais on conteste mon vote. Or, je suis par arrêté préfectoral, Monsieur le Préfet...

M. LE PRESIDENT.- Vous êtes Monsieur ?

M. LUDET (Hispano Suiza).- M. LUDET.

M. NOAN.- Vous êtes suppléant, vous avez parfaitement la possibilité de voter.

M. LUDET (Hispano Suiza).- Merci ! Excusez-moi, Monsieur, d'avoir troublé votre quiétude.

M. LE PRESIDENT.- M. LUDET est sur la liste.

M. LEBRUN (DIRAP).- Monsieur le Président, est-ce qu'on peut vérifier si le représentant de M. POLACCO a participé au vote ou pas ?

M. LUDET (Hispano-Suiza).- Non ! Il n'a pas participé !

M. LE PRESIDENT.- On est d'accord ou vous voulez qu'on refasse voter ? ... Cela va.

Je propose qu'il y ait un deuxième vote sur les zones A, B et C qui avaient fait l'objet d'un vote unanime la fois précédente. C'est utile parce que si on vote sur l'ensemble et compte tenu d'un point de vue divergent sur la zone D, je pense que l'avis de la CCE peut être mal interprété.

Sur les zones A, B et C, c'est-à-dire les limites de zones...

M. LE NOAN (Dr Am. Collectivités T).- Une remarque, ce sont les zones B et C simplement.

M. LE PRESIDENT.- Lden 62 pour la zone B et Lden 55 pour la zone C. On vote sur l'ensemble.

Qui est contre la fixation des indices 62 pour la zone B et 55 pour la zone C ? ... personne.

Qui est pour ? ... 30

Qui s'abstient ? ... personne.

30 pour. Unanimité

M. GIROUD (PNR).- Le consensus peut exister, Monsieur le Préfet ! (*rires*)

M. LE PRESIDENT.- Enfin, je propose de modifier le texte précédent par le libellé suivant :

"La réglementation actuelle limite à 17 tonnes le tonnage maximum des avions qui peuvent opérer sur la plateforme de Pontoise-Cormeilles-en-Vexin.

Une modification de cette limite ne pourrait intervenir - comme dit M. le Député, c'est la forme négative - en fonction des impératifs de développement économique du bassin de Cergy-Pontoise et à l'initiative des acteurs politiques et économiques locaux que sur décision du ministre en charge des Transports après consultation des responsables politiques et socio-économiques et recherche d'un consensus et après avis de la Commission Consultative de l'Environnement."

Qui est contre cette proposition ? ... 2.

Qui est pour ? ... 16.

Qui s'abstient ? ... 12.

2 contre, 16 pour et 12 abstentions.

Maintenant, on fait un vote d'ensemble ? Qu'en pensent les experts ? (*discussion hors procès-verbal*)

Je pense qu'il faut un vote sur le projet de PEB. On a des votes qui permettent d'explicitier les points de vue des uns et des autres. Tout cela est intéressant mais, après une petite suspension dont je m'excuse de la manière la plus plate et consultation des experts, il nous semble utile néanmoins d'avoir un vote sur l'ensemble du Plan d'Exposition au Bruit.

Je vais soumettre au vote le projet qui sera soumis à enquête publique, on est bien d'accord, qu'il n'y ait pas d'ambiguïté. Le projet qui sera soumis à enquête publique comportera la zone D. Il comportera les zones B et C, il n'y a pas de problème, comportera également parce que ce n'est pas substantiel je pense, notre "recherche de consensus".

On est bien d'accord ? Le mot "recherche de consensus" figurera dans le dossier qui sera soumis à enquête publique. Par contre, il comportera encore la zone D parce que c'est un changement substantiel.

Je vais procéder à deux votes : le premier vote concerne le projet qui va être soumis à enquête publique, c'est-à-dire 62 pour la zone B, 55 pour la zone C, la zone D qui figurera 50 et notre "recherche de consensus".

Sur ce projet-là qui va être soumis à enquête publique, qui est favorable ?

M. ESPERON (DGAC).- Excusez-moi, Monsieur le Préfet, il y a également les petites modifications de rédaction qui ont été proposées par mon collègue Bernard RIOU en début de séance.

M. LE PRESIDENT.- D'accord, mais qui ne changent rien ?

M. ESPERON (DGAC).- Qui ne changent rien.

M. LE PRESIDENT.- Ce qui ne change rien obtient le consensus, parfait !

Qui est favorable au projet de PEB tel que je l'ai indiqué ? Tout cela est compréhensible ? ... Oui.

... 12.

Qui est défavorable ?

... 17.

Qui s'abstient ? ... 1.

Maintenant le dernier vote : qui est favorable au projet de PEB tel qu'on l'a amendé ici, c'est-à-dire les mêmes limites pour les zones B et C avec suppression de la zone D et adjonction de la recherche du consensus ?

M. LEBRUN (DIRAP).- Et les hypothèses alors ? Dans le package, il y a aussi les 20.000 mouvements d'aviation d'affaire ?

M. LE PRESIDENT.- La seule chose qu'on enlève c'est la zone D.

M. DESLANDES (DIRAP).- On enlève les 20.000 mouvements de plus de 20 tonnes ?

M. LE PRESIDENT.- Non, on ne parle pas de mouvements là.

M. LE NOAN (Préfecture du Val d'Oise).- Ils sont dans le projet de Plan d'Exposition au Bruit.

M. HENIN (Les Amis du Vexin Français).- Alors, c'est la permissivité !

M. LE PRESIDENT.- Non, c'est le projet de PEB, mais on enlève la zone D.

M. LE NOAN (Préfecture du Val d'Oise).- Mais c'est le dossier qui a été soumis à l'avis des conseils municipaux.

M. LE PRESIDENT.- C'est le dossier soumis à l'avis des conseils municipaux, mais on enlève la zone D.

M. LEBRUN (DIRAP).- Quel est l'intérêt de ce vote ? On s'est déjà prononcé sur la zone D.

M. LE PRESIDENT.- L'intérêt est de montrer que le seul point sur lequel la CCE est en désaccord, c'est sur la zone D.

M. GIROUD (PNR).- Vous risquez de montrer autre chose par ce vote, Monsieur le Préfet, parce que la question peut être mal comprise et entraîner des votes de prudence négatifs.

M. HENIN (Amis Vexin français).- Dans la recherche du consensus, je n'aime pas beaucoup les passages en force. On est dans la recherche de consensus, on n'est pas à s'envoyer des votes successifs qui sont auto-contradictoires.

M. LE NOAN.- C'est le code de l'urbanisme, il n'y a pas de passage en force !

M. LE PRESIDENT.- Qu'est-ce qu'il y a de contradictoire dans ce que j'ai vu cet après-midi ? Cela me surprend d'ailleurs, je n'ai rien vu de contradictoire. Je trouve qu'il y a une certaine cohérence dans les votes qui ont eu lieu cet après-midi.

M. GIROUD (PNR).- Si cela n'exprime rien d'autre que ce que nous avons déjà exprimé, ce n'est pas utile ; si cela exprime quelque chose d'autre, cela inquiète... (*mouvements divers – brouhaha*)

M. LE NOAN.- Si vous me permettez, je crois qu'il y a une ambiguïté, il faut la lever, sinon on ne sait pas de quoi on parle. C'est l'application du Code de l'Urbanisme. On vote sur un projet de PEB. Qu'est-ce qu'un projet de PEB ? La loi est claire. Et les documents, ce sont tous les documents - un rapport et un plan - qui figurent dans le dossier qui a été soumis à la consultation des conseils municipaux et des EPCI. On vote là-dessus. Excusez-moi mais je ne peux pas vous dire autre chose...

(discussion hors procès-verbal)

M. LE PRESIDENT.- Est-ce que juridiquement on a besoin du dernier vote ? ... Non.

Y a-t-il d'autres questions ? Pas d'autre question.

Je vous remercie. On a bien noté la mise en place de notre comité permanent, notre charte de l'environnement et donc ce projet sera soumis à enquête publique dans la configuration initiale, moyennant les petits ajouts, dans les prochaines semaines.

Merci beaucoup !

(La séance est levée à 17 heures 35)

000