

DIRAP

Défense des Intérêts des Riverains de l'Aérodrome de Pontoise-Cormeilles en Vexin
Association 1901 enregistrée en sous-préfecture de Pontoise n°10231 Siège social : Mairie 95810 Epiais Rhus
Adresse postale : DIRAP 51 av des Murgers 95640 Marines
Sites : ufcna.com/dirap --Canalaero.org
e-mail : dirap@ufcna.com

Objet:

La révision du Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles en Vexin en 2005 (enquête publique du 3 novembre au 10 décembre 2005)

La contribution de la DIRAP à l'Enquête Publique en seize points

- 1) Contre un PEB qui n'apporte aucune solution aux nuisances de l'aviation légère.
- 2) Contre un nouveau PEB déjà refusé en 1993 avec 180000 mouvements.
- 3) Contre un PEB calculé pour doubler le trafic pour l'aviation légère et faire exploser celui de l'aviation d'affaires.
- 4) Contre un PEB qui n'apporte rien aux riverains par rapport au PEB actuel.
- 5) Contre un PEB qui impose une nouvelle zone de bruit D.
- 6) Contre un PEB qui ne tient pas compte de la dimension humaine, du sort des habitants aujourd'hui et demain.
- 7) Contre un PEB calculé avec un indice de bruit Lden inadapté aux 110 000 mouvements de l'aviation légère.
- 8) Contre un PEB qui ne tient pas compte du contexte régional.
- 9) Contre un PEB destiné à avaliser toutes les tentatives effectuées pour imposer une aviation d'affaires.
- 10) Contre un PEB calculé avec des hypothèses incompatibles avec d'autres décisions et avec les enjeux environnementaux.
- 11) Contre un PEB qui maintient les vols de nuit.
- 12) Contre un PEB qui ne tient pas compte des mesures de bruit de la station de Courcelles.
- 13) Contre un PEB qui ne tient pas compte du droit à la sécurité des riverains.
- 14) Contre un PEB dont l'enquête publique présente des lacunes d'organisation.
- 15) Contre un PEB qui entraîne la dévalorisation des biens immobiliers.
- 16) Contre un PEB dont le dossier comporte de nombreuses lacunes et irrégularités.

1) Contre un PEB qui n'apporte aucune solution aux nuisances de l'aviation légère :

L'aérodrome de Cormeilles est un aérodrome militaire créé pour les besoins de la guerre, utilisé plus tard par l'aviation légère et dont on essaie maintenant régulièrement d'orienter l'utilisation vers l'activité d'affaires ou commerciale au mépris des riverains.

-Le PEB de 1980 encore en vigueur à ce jour mentionne 320 000 mouvements annuels (soit pour l'époque autant qu'à Roissy et davantage qu'à Orly). Nous n'avons jamais pu savoir sur quelle base avait été établie cette hypothèse de trafic, en tout cas elle a été décrédibilisée dans les années qui ont suivi. En effet le record de trafic a été enregistré en 1991 avec 140 000 mouvements et ce fut une année noire pour la population. Depuis 2003, la façon de comptabiliser les mouvements a changé et les 110000 mouvements proposés aujourd'hui correspondent pratiquement au chiffre record de 1991.

L'activité de l'aviation légère depuis plusieurs années est stabilisée autour de 60 000 mouvements annuels ce qui représente déjà une moyenne de 200 mouvements par jour.

- Considérant l'âge de ces petits avions dont une partie seulement est équipée de silencieux, considérant le manque de rigueur de certains pilotes lors des tours de piste et l'absence de sanction, considérant la concentration des vols en tour de piste le week-end notamment à la belle saison quand on pourrait profiter de son jardin en famille, ces 60 000 mouvements représentent le seuil déjà inacceptable par les habitants. Il n'est pas envisageable de doubler le trafic aviation légère et par conséquent les nuisances pour une activité principalement de loisir qui devrait se pratiquer plus loin dans des zones non urbanisées.

Irrespect des tours de piste, absence de sanctions, impunité des pilotes :

Depuis 1987, de façon récurrente, les maires et les associations ont protesté pendant dix CCE⁽¹⁾ contre le non-respect des tours de piste et constaté que seule la police de l'air du Bourget, jamais présente, pouvait établir des sanctions qui n'ont jamais existé.

La CCE de 1996⁽²⁾ est éloquente à ce sujet après une campagne de suivi des infractions menée par la Dirap dont seule deux ont été retenues. M PICHERY, Conseiller général, maire de Cormeilles, déclarait à juste titre lors de cette CCE : « *Je ne vois pas comment s'en sortir dans la mesure où Madame Néel et son association se sont usées pour relever les **infractions** pour s'entendre dire que finalement ce n'était pas des contrevenants, qu'il n'y avait que des cas de force majeure* » !

Monsieur Polacco (président de France-info et pilote représentant Hispano-Suiza l'a déclaré sans mystère à la CCE de 2002⁽³⁾ : « *On nous met une tour de contrôle qui vaut 18 millions de francs, on nous met des "trucs" fantastiques mais l'effet recherché en terme de sécurité, je ne dirai pas qu'il n'est pas obtenu, mais en terme de nuisance, **il est quasiment égal à zéro**. Il faut qu'un pilote fasse une énorme "connerie" pour que cela se solde par une infraction qui est une procédure lourde administrative, complexe....* »

Les dix dernières CCE ont vu se succéder huit préfets ou sous-préfets qui ont souvent donné l'impression de découvrir le dossier. Cette stratégie d'actions au coup par coup, sans tenir compte de l'antériorité, a eu pour principale conséquence des résultats très faibles dans la lutte contre les nuisances, notamment au niveau du respect des tours de pistes. Devant le laxisme des pouvoirs publics et d'ADP, la Dirap a œuvré pour réduire la nuisance à la source et soulager les riverains.

Après cinq années de ténacité, la Dirap a organisé la mise en place de silencieux.

Considérant qu'une des solutions permettant de réduire les nuisances est la réduction du bruit à la source, la DIRAP a organisé la mise en place de silencieux sur 18 appareils. Au bout de 2 années de discussions une charte riverains / usagers a été élaborée et signée, qui permettait de pouvoir accéder à des subventions. Des dossiers techniques sur les matériels ont été mis à disposition des usagers, une réunion de présentation des matériels et un test comparatif entre avion équipé et non équipé de silencieux a été financé par la DIRAP (participation usagers, ADP, DGAC, FNA...). Ce test a permis de convaincre les usagers et l'administration de la réduction d'émission sonore (environ 4 dB).

La DIRAP a négocié avec ADP, la DIREN et le Conseil Général, l'octroi de subventions, a préparé les éléments des dossiers de subvention et a participé aux comités permanents de CCE pour aboutir à l'équipement de 18 appareils subventionnés à 80% dont 50% à partir de l'impôt du contribuable.

Mais cette expérience, pourtant globalement positive, a été délaissée, une fois encore par la préfecture, qui n'a plus réuni le comité permanent traitant de ce dossier depuis le 23 février 2003. Et c'est encore la DIRAP qui a dû réclamer lors de la CCE du 18 octobre 2005 la réactivation du comité permanent pour traiter sérieusement ce problème.

Il faut imposer l'équipement de réducteurs de bruits aux appareils usagers de l'aérodrome

La réduction des nuisances et en particulier l'obligation pour tous les appareils d'aviation légère de s'équiper de silencieux et d'hélices multi-pales sont un préalable à l'établissement d'un nouveau PEB.

La réduction des nuisances nécessite un plan décennal qui survivra à chaque changement de préfet et qui s'attaquera au problème sur le long terme.

Vous ne trouverez pas de réelle définition ni de réglementation propre à l'activité de l'aviation légère.

Pour combler cette carence, la DIRAP participe de façon constructive depuis trois ans au groupe de travail sous l'égide du Conseil National du Bruit au ministère de l'environnement pour faire aboutir une circulaire « aviation légère »⁽⁴⁾

Cette circulaire est en cours de signature dans les ministères concernés et sera diffusée aux préfets par la DGAC. Vous la trouverez en annexe.

2) Contre un nouveau PEB déjà refusé en 1993 avec 180.000 mouvements (ancien décompte).

Le commissaire enquêteur avait noté un tollé général avec des remarques concernant notamment le non-respect des altitudes et des circuits, la crainte de dépréciation des biens, les risques d'accidents, l'incompatibilité du PEB avec d'autres documents d'urbanisme, l'inutilité de l'extension de l'aérodrome et des interrogations sans réponse concernant le tracé des zones⁽⁵⁾. Ces remarques sont toujours d'actualité.

3) Contre un PEB calculé pour doubler le trafic pour l'aviation légère et de faire exploser celui de l'aviation d'affaires.

La modification d'un PEB est d'une telle importance qu'on est en droit d'attendre à une préparation professionnelle et transparente du projet. Au contraire, on a pu noter que les documents présentés aux CCE et inclus au dossier de consultation des mairies ont été adaptés de façon très importante, voire fallacieuse, pour essayer de justifier les hypothèses retenues et en limiter la perception des conséquences.

L'analyse comparative du dossier préparatoire à la CCE du 18 avril 2005⁽⁶⁾ et celui remis pour la consultation des communes du 2 juin 2005⁽⁷⁾ montre une adaptation orientée.

L'insistance de ADP et de la DGAC pour faire accepter la zone D confirme la volonté de préparer l'accroissement d'activité d'affaires et en particulier le transfert d'activité du Bourget déjà présenté lors de la CCE du 4 novembre 2003⁽⁸⁾ avec le projet de demande d'arrêté envisageant de passer l'autorisation de masse maximale des avions à 25 tonnes.

Le dossier de préparation de la CCE dans sa note de présentation des études préalables datée du 22 février 2005⁽⁶⁾ indique une hypothèse court terme de 80 000 mouvements sans préciser les mouvements d'affaires et une hypothèse long terme de 110 000 mouvements aviation légère et 20 000 mouvements d'affaires (**masse maxi de 34 tonnes**) ce qui est incohérent avec la limitation du tonnage à 17 tonnes. Cette limitation a été imposée par l'arrêt du Conseil d'Etat du 28 mai 2003⁽⁹⁾ qui a donné raison aux associations contre le Ministère des Transports. En 1998, la limitation de tonnage avait été portée à 45 Tonnes pour permettre à la société Debonair de faire une liaison avec Londres.

Ces hypothèses laissent alors transparaitre une réelle méconnaissance du dossier. Comment faire confiance dans les éléments d'hypothèses concernant les mouvements?

(p12 du document du 2 juin 2005⁽⁷⁾)

Concernant l'aviation légère, bien que gommé par rapport à l'annexe à CCE du 18 avril 2005⁽⁶⁾, en lisant les contraintes des autres aérodromes on note que l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles est le plus apte à recevoir le trafic, alors pourquoi pas les 60 000 mouvements supplémentaires ?

Sur les Hypothèses court terme :

Concernant le nombre de vols d'affaires le dossier d'enquête publique⁽¹⁰⁾ indique :

- page 8 : « pour le court terme, à l'échéance de un ou deux ans, aucune modification importante de l'usage de la plate-forme n'a pu être décelée, il a donc été retenu un trafic voisin des trafics constatés en 2003. Dans ce dernier il est indiqué « Pour le court terme : à l'échéance d'un ou deux ans, aucune modification importante des plates formes n'a pu être décelée, il a donc été retenu un trafic voisin des trafics constatés en 2003 »

- page 12 : nombre de mouvements retenus à court terme = 15 000 mouvements d'affaires et 65 000 pour l'aviation légère

L'annexe CCE du 18 avril 2005⁽⁶⁾ ne mentionnait pas la décomposition des 80.000 mouvements. Dans le dossier de consultation des mairies du 2 juin 2005⁽⁷⁾, les 80 000 mouvements hypothèse court terme apparaissent décomposés en 65.000 mouvements aviation légère et 15.000 mouvements d'affaires qu'on a essayé de masquer dans un premier temps. Mais lors de la CCE du 18 avril 2005⁽¹¹⁾, ADP a confirmé que le trafic d'affaire ne dépassait pas la centaine de mouvements et avait atteint au maximum 3500 mouvements en 2003. Cela est donc incohérent avec les 15 000 mouvements retenus ! Sur le même sujet, le compte rendu de la CCE du 18 avril⁽¹¹⁾, page 34, nous informe qu'il y a actuellement 61.000 mouvements et qu'il n'y a pas d'aviation d'affaire (ce qui est le cas).

Les hypothèses de court terme ont été basées sur le trafic constaté en 2003 (page 8 du PEB⁽¹⁰⁾). Or, aucun document officiel joint au PEB ne décrit ce trafic. L'incohérence est d'autant plus forte qu'il semble que les autorités ne puissent fournir les statistiques de l'aviation d'affaire pour les années passées.

Les 15.000 mouvements d'affaires ne peuvent pas représenter le trafic de 2003 puisque selon le Préfet, le trafic était de 5000 mouvements d'affaires en 90/92 (compte rendu succinct page 4 de la CCE du 18 avril⁽¹²⁾) et aussi sur la page 36 CCE du 18 avril de la CCE du 18 avril 2005, ces mouvements se transforment en 5000 mouvements commerciaux. Il n'était plus que de 3500 mouvements ces dernières années selon Monsieur de Ronne (page 35 de la CCE du 18 avril) et suite à une disparition des compagnies, il n'y a plus d'aviation d'affaires en 2005 selon Mr Lorriaux.(page 35).

On base donc ce PEB sur des hypothèses totalement hasardeuses car on ne sait pas distinguer l'aviation d'affaires sinon en l'assimilant aux vols IFR. Ces hypothèses invérifiables de l'aviation d'affaires, notamment celle de l'année 2003, ont servi à calculer le PEB et de ce fait sa pertinence est forcément mise en doute. On prévoit donc rapidement un accroissement de l'aviation d'affaire alors que l'activité actuelle est très réduite. Ceci n'est plausible que si on décidait de transférer une partie importante de l'aviation du Bourget sur Cormeilles.

Le calcul des hypothèses long terme est largement contestable.

Baser les hypothèses de long terme sur la seule constatation du taux de croissance de l'aviation commerciale de 4% pour 1980/2004 est contestable car cela ne tient pas compte de la proximité de Roissy et du Bourget. Comment des mouvements proche de zéro peuvent-ils croître à 20.000 avec une croissance de 4% .La notion de long terme n'est d'ailleurs pas précisée.

L'argumentation pour justifier de telles hypothèses est contradictoire

On lit dans le dossier préparatoire l'annexe CCE/PEB du 18 avril 2005⁽⁶⁾ : « A ce jour l'aviation d'affaires est peu utilisée en France dans un contexte de haut niveau d'équipement du territoire en matière de transport routier, ferré ou aérien. » ce qui laisse supposer le peu d'intérêt économique (ou de service) de l'aviation d'affaire. Mais dans le dossier de consultation du 2 juin 2005⁽⁷⁾, il est indiqué: « La France est aujourd'hui le premier pays d'Europe utilisateur de l'aviation d'affaires bien que loin derrière les Etats-Unis », ce qui laisse supposer une tendance « logique » future à l'accroissement. Ces deux affirmations contradictoires et non étayées par des données vérifiables, permettent aux 2 dossiers

d'argumenter vers la même conclusion d'hypothèse d'accroissement du trafic d'affaire, c'est pour le moins « non professionnel » voir « manipulateur » !

Le manque d'information sur les tracés des zones A,B,C pour « toutes les hypothèses » est évident

Sur un plan ayant pour titre « Comparaisons » remis en CCE d'avril 2005⁽⁶⁾, on note que le contour de la zone C en hypothèse Court Terme est de surface plus importante, donc plus protecteur, alors que les hypothèses de trafic sont moins importantes. Aucune explication n'a été donnée pour expliquer ce fait ! Une hypothèse basée sur le trafic actuel ne permettrait-elle pas de définir une zone C équivalente à la zone C de l'hypothèse Long Terme ?

On peut légitimement s'interroger sur ce que donnerait le calcul du PEB avec comme hypothèse le nombre de mouvements actuels. Il n'est pas démontré au vu de ces documents que le PEB ainsi calculé soit moins protecteur au niveau des tracés. Vous trouverez notre proposition à la fin du document.

Dans le compte rendu de la commission de l'enquête publique sur le PEB de Blagnac(2005)⁽¹³⁾, on trouve la remarque suivante dans le paragraphe **B.I. THEME 1 : LES HYPOTHESES DE TRAFIC RETENUES DANS LE PROJET DE P.E.B.**

« La commission s'interroge sur les raisons qui ont conduit les services de l'Etat à soumettre le projet de PEB à l'enquête publique alors que, manifestement, l'ensemble des acteurs doute de la validité des hypothèses retenues. » Cette interrogation pertinente doit également se poser pour Cormeilles.

4) Contre un PEB qui n'apporte rien aux riverains par rapport au PEB actuel

Il est paradoxal de considérer que le nouveau PEB doit être plus protecteur alors que la zone C est moins importante. En particulier sur Courcelles, Epiais-Rhus et Montgeroult alors que de nombreux riverains se plaignent des nuisances actuelles.

Pourquoi la zone D ne concerne-t-elle pas Génicourt situé en dessous des trajectoires d'approches ?

5)Contre un PEB qui impose une nouvelle zone de bruit D

- Qui veut faire de Cormeilles un gros aéroport !

-La création d'une zone de bruit supplémentaire D, jusqu'alors réservée aux dix gros aéroports français, est tributaire d'un trafic de 20.000 mouvements d'avions de masse supérieure ou égale à 20 tonnes. Une zone D n'est pas obligatoire pour Cormeilles. Elle est obligatoire pour les 11 aérodromes de plus de 20 000 mouvements et avions > 20 T. Alors que ce type de trafic est inexistant à l'heure actuelle, il est proposé d'ajouter un trafic d'affaire et par conséquent des nuisances supplémentaires, ce qui va à l'encontre de l'intérêt de la population et de la charte du Parc Naturel Régional du Vexin (article 9.3)⁽¹⁴⁾

- Qui veut permettre de délester le bourget !

Une zone D positionne Cormeilles au niveau de ces aérodromes et permet d'envisager un accroissement du trafic en particulier un transfert du trafic du Bourget, ce qu'on ne peut pas accepter.

Une zone D c'est la possibilité de plus de trafic d'affaire et même avec la limitation à 17 Tonnes c'est du trafic de turbo réacteurs tels ceux du Bourget, ce qui est inacceptable

-Aucune étude de marché n'a été effectuée pour tenter de justifier le développement du trafic affaire et les tentatives antérieures qui ont échoué n'ont aucunement démontré la nécessité d'un tel trafic sur cet aérodrome.

On sait que la libre circulation au niveau aérien implique qu'un aérodrome susceptible d'accueillir un type de trafic ne peut empêcher l'augmentation de ce trafic qui ne dépendra que des compagnies utilisatrices (confirmé dans le dossier du PEB : notion de trafic non coordonné). Une zone D positionnerait Cormeilles avec un potentiel complémentaires aux autres aérodromes de la région parisienne pour accepter du trafic.

Dans le dossier préparatoire du février 2005⁽⁶⁾, on lit dans le feuillet « Formulation des hypothèses » :

«*au Bourget : pistes longues, mais contraintes aéronautiques (CDG/Salon/Maintenance)* » alors que dans le dossier de consultation du 2 juin 2005⁽⁷⁾ on lit « *au Bourget : pistes longues, infrastructures aux standards internationaux* » !

Pourquoi modifier la présentation initiale qui mentionnait la difficulté pour le Bourget d'accepter beaucoup du trafic complémentaire et qui expliquait ainsi les hypothèses retenues pour l'activité de Pontoise-Cormeilles.

De même, on a cherché à gommer dans le dossier l'attrait que les autorités attribuent à Cormeilles

Les informations complémentaires sur les autres aérodromes (Toussus le Noble, Melun, Coulommiers), présentent les inconvénients de ceux-ci (pour accepter une activité complémentaire), les données concernant Pontoise/Cormeilles ne présentent pas de contraintes. A noter que, de nouveau pour gommer la présentation initiale⁽⁶⁾ (2 février 2005), le dossier de consultation page 10⁽⁷⁾ fait état de « besoins locaux par aérodrome » (2 juin 2005).

Mais on a pu lire dans le paragraphe précédent également page 10 que les 100 à 120 000 mouvements seraient accueillis à « minima » sur les aérodromes indiqués mais sans pouvoir fixer de maxi par aérodrome car le trafic n'est pas coordonné et que les sociétés de transport décident des départs et arrivées !

Il ne faut pas perdre de vue que le trafic d'affaires est presque nul en ce moment et que l'on prévoit à court terme 15.000 mouvements. C'est impossible avec une croissance de 4% par an comme calculé dans le PEB mais par contre cela serait possible en transférant une partie du trafic du Bourget.

On voit bien qu'accepter ce PEB n'est pas sans conséquences pour le futur mais qu'on a cherché à minimiser celles ci dans l'évolution de la présentation du dossier

- **Qui ignore la véritable nuisance actuelle : les tours de piste**

La zone D proposée dans ce PEB ne protège pas la population contre les nuisances principalement dues à l'aviation légère qui pourtant est l'activité la plus importante et qui représente environ 60 000 mouvements par an en 2004 dont une large majorité correspond aux avions école évoluant « en tours de pistes ». Aucune mesure n'est prévue dans ce PEB pour lutter contre cette nuisance. De nombreuses zones d'habitations sont survolées lors des tours de piste sans être incluses dans le PEB.

Une zone D impose aux populations une norme de construction plus protectrice vis à vis du bruit (ex : doubles vitrage), elle n'a pas d'intérêt pour protéger les riverains des nuisances des tours de piste car celles-ci sont supportées quand les populations sont en extérieur de mai à septembre ou en activité de loisir ou de repos. La nuisance est due à la répétition régulière du passage des avions dont le niveau sonore est variable. Ces passages sont concentrés sur les périodes de jour, dont les week-ends. Par ailleurs, les tours de piste sont réalisés avec une dispersion de part et d'autre du tracé et dans certains cas ne sont pas respectés (vols au-dessus des villages).

Cette situation a été reconnue de fait par l'arrêté du ministre des transports du 30/07/2002, applicable à compter du 31/12/2002 qui interdit le vol aux avions non équipés de silencieux le week-end et les jours fériés de 12h à 14h.⁽¹⁵⁾

Les remèdes pour atténuer les nuisances à Cormeilles en Vexin sont la pose de silencieux, le montage d'hélices multi-pales et le respect des tours de piste.

Il aurait été préférable d'annexer au PLU les circuits de piste empruntés par l'aviation légère.

Ces circuits sont en fait de véritables couloirs aériens à proximité desquels il est toujours possible de construire et leur fin tracé sur la carte ne correspond pas à la dispersion réelle des vols.

Il faut remplacer la proposition de zone D par une information cartographique claire sur la position des circuits de pistes annexée aux documents d'urbanisme qui présente la marge réelle de circulation des avions (environ 200 m de largeur)

Contre le tracé de la zone D

Le Comité Scientifique du Parc Naturel Régional du Vexin décrit un certain nombre d'incohérences⁽¹⁶⁾ au niveau cartographique pour cette zone D, en effet celle ci apparaît ou disparaît à certains endroits comme si les avions s'arrêtaient de faire du bruit au-dessus de certains villages.

Le document « trajectoires d'usage » illustre une trajectoire d'approche et de départ de la piste 12/30 au-dessus de Génicourt alors que le contour de la zone D en jaune s'arrête avant cette commune.

6) Contre un PEB qui ne tient pas compte de la dimension humaine, du sort des habitants aujourd'hui et demain:

- Rappelons que la zone D ne concerne que les nouvelles constructions. Or il faut rappeler l'engagement de la nouvelle charte⁽¹⁷⁾ (déjà présent dans l'ancienne) sur les permis de construire dans son article 5 : « *Chaque commune du Parc s'engage donc à respecter un taux d'évolution démographique maximum de 0,75% par an* ».

On peut donc estimer que les mesures de protection sonore prévues par la zone D de 1500 ha ne concerneront dans 10 ans qu'un faible pourcentage de la population laissant pour compte une majorité d'habitants.

Cet aéroport est ouvert la nuit et ce projet de PEB que l'on aurait pu espérer un minimum protecteur pour la population ne propose pas de couvre feu. Pire, ADP indique dans le dossier que les compagnies sont totalement libres d'organiser leurs vols, ceux ci pourront avoir lieu de jour comme de nuit sans aucun garde fou.

Dans la zone D, il est proposé aux nouveaux habitants de vivre derrière des doubles vitrages alors que pour les habitants actuels, il n'y a rien de prévu.

7) Contre un PEB calculé avec un indice de bruit Lden inadapté aux 110 000 mouvements de l'aviation légère :

-L'indice acoustique Lden donne pour la zone D une valeur moyenne sur 24 heures de 50 décibels mais le dossier d'ADP ne fournit aucune valeur de bruit pour les 60 turbo réacteurs ou propulseurs prévus chaque jour ni d'ailleurs pour les avions légers.

Cet indice Lden (day, evening, night) avec des coefficients de pondération pour le soir et la nuit n'est pas du tout adaptée à l'activité de l'aviation légère concentrée la journée et surtout le week-end.

Ce projet de PEB repose sur des indices de bruit dont le calcul est inadapté à la gêne sonore subie par la population.

L'indicateur permettant d'approcher la nuisance subie lors des passages successifs des appareils en tour de piste est le nombre de dépassement d'un niveau de bruit sur une période de temps.

Dans le document du PEB distribué pour la CCE du 3 octobre⁽¹⁸⁾, on ne parle plus de la masse des avions, ADP raisonne en équivalence sonore (nota page 12) !

8) Contre un PEB qui ne tient pas compte du contexte régional :

Compte tenu :

-des situations conflictuelles autour de la douzaine d'aéroports en Ile de France, de l'enclavement du Bourget, de la pression immobilière à Saint-Cyr, de la fermeture d'une piste à Persan, de la croissance de Roissy CDG, de la décentralisation et de la répartition du trafic sur les aéroports régionaux, de la privatisation du gestionnaire ADP, de la volonté affichée de la CCI de faire de cet aéroport un « Beauvais bis » en supprimant l'aviation légère et en la remplaçant par de l'aviation commerciale, de la désignation de l'aéroport de Pontoise-Cormeilles comme une plate forme idéale, les hypothèses des 110.000 mouvements d'aviation légère et des 20.000 mouvements d'affaire pourraient être rapidement dépassées.

Par ailleurs, les nuisances de Roissy CDG en constante progression et dont se plaignent de plus en plus la population sont totalement occultées, de même que l'aspect sécuritaire avec inévitablement à terme des trajectoires conflictuelles entre les avions de Roissy et ceux de Pontoise-Cormeilles en Vexin.

La population subit déjà l'accroissement des nuisances de Roissy, il n'est pas acceptable d'envisager un trafic supérieur aux 60 000 mouvements actuels.

L'argument qui consiste à dire que le problème de Cormeilles est un problème différent de celui de Roissy procède d'une parfaite méconnaissance du corps humain. En effet, l'oreille humaine, si elle entend le bruit de Cormeilles, ne peut s'affranchir du bruit de Roissy et vice-versa. Les deux problèmes sont physiologiquement liés. Nous demandons légitimement qu'ils soient pris en compte dans ce PEB

car, en toute logique, **une zone de bruit doit tenir compte de l'ensemble des bruits. Avec Cormeilles et Roissy, les riverains ont déjà largement payé leur écot aux nuisances.**

9) Contre un PEB destiné à avaliser toutes les tentatives effectuées pour imposer une aviation d'affaires

Nous refusons ce PEB car il a pour objectif d'accroître par étapes l'activité de l'aérodrome en particulier l'aviation dite d'affaire dans un premier temps. Cette méthode date de l'époque où les problèmes d'environnement n'étaient pas pris en compte.

Le PEB confirme toutes les décisions d'aménagements, les tentatives de modification des conditions d'exploitation de l'aérodrome, notamment la masse maximale des appareils

Voici la liste des décisions prises successivement par ADP et DGAC avec leurs justifications « de façade » :

- réhabilitation de la tour de contrôle ... car vétuste
- réfection des pistes ... car usées
- automatisation IFR ... pour raison de sécurité
- modification de la zone d'approche sur Sagy... car non réglementaire
- arrêté « 45 tonnes »... annulé par Conseil d'Etat
- projet d'un arrêté « 25 tonnes » pour préparer le transfert de l'activité du Bourget « dans les limites acceptables de nuisances ! »

Lors de la CCE du 4 novembre 2003⁽⁸⁾ en réaction à la décision du Conseil d'Etat⁽⁹⁾ d'annuler « l'arrêté 45 Tonnes » ADP indique qu'il va proposer un arrêté pour que Cormeilles accueille des avions de 25 Tonnes afin de préparer le transfert d'activité Du Bourget. Le préfet a démenti mais l'intention était là ! Le dossier de préparation de la CCE avril 2005 indique la prise en compte d'avion de 34 Tonnes auquel s'est opposé la DIRAP car Cormeilles est à 17 Tonnes.

En effet, si le trafic est accepté pour un type d'avion, rien n'est maîtrisable !

Ce PEB est la porte ouverte à toutes les volontés de développement anarchique de la plate forme après la privatisation d'ADP ou si la gestion était confiée, par la suite, à la chambre de commerce et d'industrie. Comme d'habitude on se satisfera de déclarations de bonnes intentions et les uns et les autres continueront à peu se soucier des nuisances supportées par les riverains.

10) Contre un PEB calculé avec des hypothèses incompatibles avec d'autres décisions et avec les enjeux environnementaux.

Ce PEB est incohérent avec le modèle économique choisi par la population et les élus

Il n'y a pas de Parc Naturel du Vexin à deux vitesses. Nous avons aussi droit à la tranquillité du PNR même si nous sommes riverains de l'aérodrome.

Ce PEB décrit des hypothèses incohérentes avec les décisions antérieures de création du Parc Naturel Régional du Vexin La charte du PNR (1995-2005)⁽¹⁴⁾ demande dans son article 9.3 «qu'une étude sur les nuisances existantes soit menée pour les limites, **qu'il n'en soit pas créé de nouvelles**». Le nombre de mouvements est actuellement de 60 000 dont moins de 100 mouvements d'affaire. Il est incohérent d'accepter un PEB qui envisage 110 000 mouvements d'aviation légère et 20 000 mouvements d'affaire, soit un accroissement important d'activité

Ce PEB est en contradiction avec l'orientation récente du projet du Conseil Général de Territoire du Vexin Français⁽¹⁹⁾. Se référer au document du Conseil Général « Accompagner le développement du territoire du Vexin français » et lire page 25 « Renforcer le pôle d'excellence environnementale »

Orientation : limiter les nuisances aériennes de l'aérodrome de Cormeilles.

La nouvelle charte en cours de révision confirme également cet objectif.

L'article 15.2 de l'avant projet de Charte du PNR⁽¹⁷⁾ énonce :

« L'objectif étant une réduction des nuisances, l'Etat s'engage à ne pas prendre de décisions pour ces aérodromes qui seraient susceptibles d'augmenter globalement ces nuisances. Le tonnage des avions autorisés pour l'aérodrome de Cormeilles-en-Vexin est ainsi limité à 17 tonnes.

De plus, un programme d'équipement des avions de loisir en silencieux est en cours. L'objectif est que l'ensemble des avions soit équipé. Dans ce cadre, l'Etat s'engage à ne permettre le vol que des avions équipés de silencieux à compter du reclassement du Parc pour ces deux aérodromes. Enfin, ces aérodromes ne doivent pas connaître d'extension sur le territoire du Parc.

Le Parc souhaite que soit conduite une politique efficace en matière de mesure du bruit. La Région et les départements s'engagent ainsi, au travers de l'organisme « bruitparif », à suivre l'évolution du bruit de ces aérodromes en partenariat avec le Parc. »

L'augmentation de l'activité de l'aérodrome va à l'encontre du modèle de développement du PNR et du Territoire qui propose à la population qui y investit pour s'y implanter un espace de ruralité où l'on peut profiter de la quiétude en particulier les week-ends pour se reposer. Accepterait-on par exemple que des motocyclettes (dont le bruit est réglementé) participent régulièrement à des formations en circulation «en tours d'immeubles» dans les beaux quartiers parisiens, au risque de voir ceux-ci abandonnés par tout ce qui en fait un tissu économique

Dans le bilan du SDRIF de 1994⁽²⁰⁾ on peut lire page 6: « *Des progrès ont été faits dans la protection contre le bruit des infrastructures, mais ils restent trop **partiels** (protections phoniques de tronçon) et **segmentés** selon les sources (routes, voies ferrées, avions). »*

La plate-forme de Cormeilles-en-Vexin n'est pas sur une planète séparée et on ne peut pas prendre de décisions sans cohérence avec les moyens de transports existants notamment tous les moyens d'accès à Roissy. Cette vision du développement des transports dans le val d'Oise a été largement abordée lors de la CCE du 3 novembre 2005 dont le compte-rendu complet ne figure pas au dossier privant le public d'une véritable information.

Le commissaire enquêteur en 1993 ⁽⁵⁾ faisait justement remarquer à propos du SDRIF que « *D'autre part, les nouvelles infrastructures projetées rendraient inutiles tous vols réguliers ou d'affaires à partir de Pontoise-Cormeilles grâce à*

- la création d'une voie ferrée Cergy - Roissy

- le prolongement des RER A, C et D qui relie Cergy et Roissy

- le Boulevard Intercommunal du Parisis qui reliera Cergy au Bourget. »

Deux des trois infrastructures ont été réalisées et le PNR du Vexin est maintenant créé.

Depuis les choses ont évolué. Dans un document concernant le nouveau SDRIF 2005⁽²¹⁾, on peut lire page 21 « *Les **pollutions existantes se traduisent par des enjeux d'environnement et de santé** (populations concernées par le bruit, première nuisance ressentie par les Franciliens, ou la qualité de l'air:riverains des aéroports, périphériques, autoroutes...)... Le sujet santé-environnement est d'actualité, il fait l'objet de nombreux plans et sa prise en compte dans le SDRIF est nécessaire. »*

Nous ne sommes plus en 1970 .Le PEB de Cormeilles n'intègre pas le critère environnemental dans son calcul , ne tenant pas compte de l'évolution générale comme si la charte de l'environnement du 28 février 2005 n'avait jamais existé. Nous ne sommes plus dans le même contexte qu'en 1993 où on proposait un PEB avec 180.000 mouvements (ancien décompte) déjà en retrait sur les 320.000 mouvements du PEB de 1980.Vu les évolutions, un PEB de 130.000 mouvements est inacceptable car on ne s'est pas attaqué durablement au problème de la nuisance qui devra être mesurée. L'argument qui consiste à dire que « 130.000 mouvements c'est mieux que 320.000 » est un raccourci simpliste. On perçoit bien que l'important est le nombre de mouvements que l'on veut entériner pour légitimer un trafic plus important

Logiquement, le PEB devrait être basé sur le nombre de mouvements actuels (2005) pour être accepté par la population avec l'assurance concomitante qu'on s'attaquera durablement à la nuisance.

11)Contre un PEB qui maintient les vols de nuit

Cormeilles est ouvert la nuit ce qui implique un risque complémentaire de transfert d'activité type Le Bourget qui est fermé la nuit. Nous demandons un arrêté interdisant l'activité de nuit sauf urgences sanitaires et de sécurité.

De plus, sont prévus dans les hypothèses de long terme 1300 vols la nuit (1% du trafic). A Cormeilles, le mauvais souvenir de l'année 2001⁽²¹⁾ avec une forte activité de fret nocturne est toujours dans les

esprits. Le trafic de nuit de nuit de Roissy est déjà une plaie pour les riverains. L'ouverture de l'aérodrome la nuit demeure un problème important.

12) Contre un PEB qui ne tient pas compte des mesures de bruit de la station de Courcelles

La charte du PNR⁽¹⁴⁾ (Objectif 2005) demande à ce qu'une étude soit menée pour mesurer les nuisances actuelles de l'aérodrome.

Le 24 mars 2003, suite aux travaux du comité permanent⁽¹⁾, le syndicat du PNR décide de l'acquisition d'une station de mesure de bruit mobile pour réaliser des relevés réguliers sur le territoire du PNR.

Par courrier du 12 mai 2003, le Conseil Général demande au syndicat de revoir sa position et demande à ce qu'une étude ponctuelle soit réalisée sachant qu'il est disposé à contribuer à son financement.

En 2004 lors de plusieurs réunions avec des représentants et élus du Conseil Général, et suite au dossier de cahier des charges et de consultation élaboré par la DIRAP, il est décidé de demander à l'Université de Cergy-Pontoise de proposer et chiffrer une campagne de mesure sur la période juin à octobre 2005.

Du fait de plusieurs reports de décision du Conseil Général, dont le dernier en juillet 2005, la mise en œuvre de la campagne a été annulée (la période de mesure doit inclure les mois de mai et juin pour être représentative).

Nous avons décidé de préparer les conditions d'une campagne de mesure sur 2006 et nous avons, enfin, obtenu de ADP les fichiers de mesures nous permettant de mieux cibler les conditions de la campagne, et ceci après 2 années d'attente et en faisant intervenir l' ACNUSA.

La campagne est maintenant suspendue à la décision de subvention par le Conseil Général.

La campagne de mesure en 2006 ?

Elle a pour objectif de faire un état des nuisances sonores sur les communes riveraines de l'aérodrome.

Plusieurs indicateurs seront utilisés (dont le Lden) et particulièrement celui **permettant de mesurer la fréquence de passage à niveau sonore donné, ce qui caractérise mieux la gêne ressentie par les riverains à proximité des tours de piste.**

Ces mesures seront corrélées avec celles obtenues de ADP (station de mesure fixe située sur Courcelles) de façon à obtenir un indicateur de nuisance sur l'aérodrome et par la suite de simplifier les contrôles futurs à périodicité à définir.

Les données de mai – juin 2005 (cf figure 1)

L'exploitation des données transmises par ADP (station de Courcelles sur la période mai- juin 2005) est déjà source d'informations intéressantes. En particulier on notera que les riverains subissent déjà des niveaux sonores importants :

- une moyenne de **45 mouvements mesurés par jour !**

Au niveau comptable, on peut s'étonner sur la base de 60.000 mouvements annuels, que cette station pourtant située en bout de la piste principale ne donne qu'une information très partielle car il semblerait finalement qu'elle n'enregistre qu'environ 30% des mouvements !

- **tous** les niveaux sonores sont **supérieurs à 60 dB**, limite habituellement reconnue comme seuil bas de nuisance,
- **87 %** des niveaux sonores **supérieurs ou égaux à 65 dB !**

Nombre de mouvements par mois et niveau de bruit

1371 mvts/mois = 45 /jour
(Analyse sur Mai et Juin 2005)

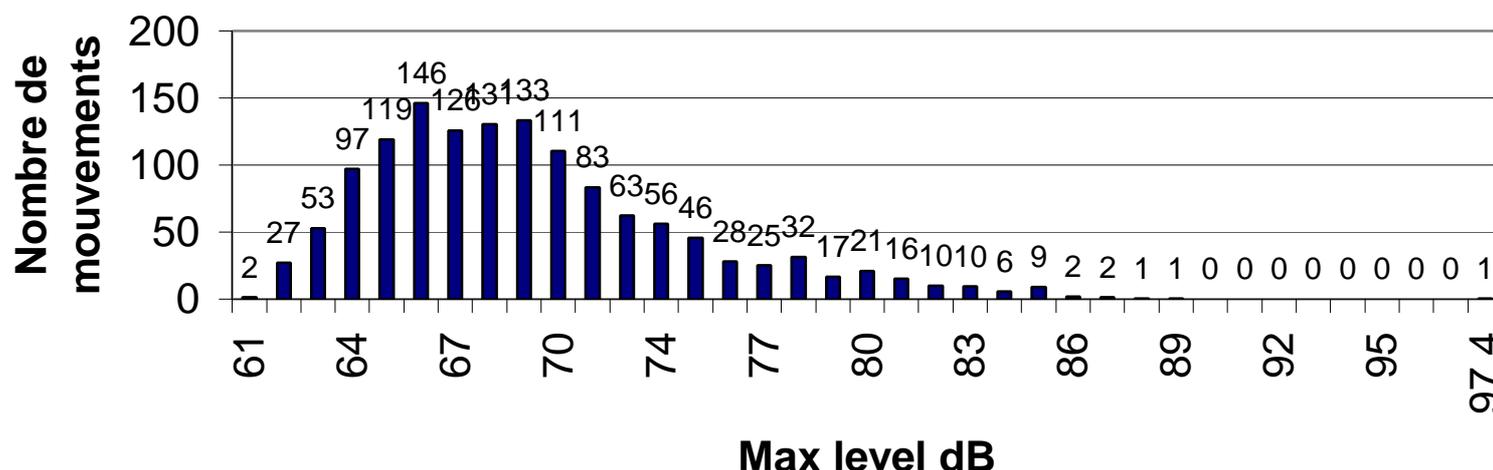


Figure 1 Histogramme des niveaux sonores

Lorsqu'on s'intéresse à la nuisance, on a une vision plus objective du dossier avec cette étude même si la mesure n'a été faite qu'en un seul point. La mesure de la nuisance est un préalable à tout nouveau PEB.

13) Contre un PEB qui ne tient pas compte du droit à la sécurité des riverains.

Les écoles de Génicourt, Courcelles, Montgeroult, Frémécourt, Corneilles sont régulièrement survolées alors qu'elles sont à l'écart des tours de piste.

Pour rappel, l'accident mortel⁽²³⁾ d'un pilote chevronné, directeur d'exploitation de l'aérodrome des Mureaux et de son épouse à proximité de la plate forme le 3 décembre 2002 prouve qu'on court un grand risque en faisant survoler les habitations.

De plus, un accident récent datant du 17 novembre 2005 sur Montgeroult, pendant l'enquête, rappelle que la notion de sécurité des habitants est relative voire précaire et qu'un accident dramatique peut se produire dans une commune. Les populations, qui constatent fréquemment des survols largement hors des circuits, sont sous la menace permanente d'un tel accident.

Mr le Sous-Préfet Finance l'a d'ailleurs rappelé dans des termes aussi directs que sobres lors d'un comité permanent de 2001⁽²⁴⁾ : « *Un jour ou l'autre, un avion tombe nécessairement. C'est la nature des avions* » ou encore « *Si c'est pour dire que des avions vont tomber, ils tomberont, c'est sûr. Tous les avions ont vocation à tomber* »

Mr le Préfet Pascal, lors de la CCE de 1995⁽²⁵⁾ avait bien décrit où chercher les responsabilités en cas d'accident mortel « *S'il y a un jour un accident mortel au sujet duquel on puisse démontrer que cet accident est dû à un défaut de surveillance, un défaut de contrôle, notre responsabilité commune peut être engagée devant les tribunaux il faut quand même être très attentif à cela.* ».

Les hypothèses du PEB aggravent les problèmes de sécurité

Les hypothèses de 110 000 mouvements d'aviation légère, soit le double de la situation actuelle, couplés à 20 000 mouvements aviation d'affaire, aggravent les problèmes de sécurité alors que celle-ci elle n'est déjà pas bien maîtrisée pour l'aviation légère actuelle.

En voulant mixer de l'activité de tours de pistes avec une activité d'affaires soutenue, on augmente inévitablement les risques en toute connaissance de cause.

L'augmentation de l'activité aviation légère qui concerne pour une part importante **des pilotes amateurs, souvent en apprentissage**, augmenterait forcément les risques pour la population.

Rappelons que la configuration des pistes et des circuits dirige les appareils vers des zones proches des écoles de Génicourt, Montgeroult et Courcelles.

Les trajectoire dites « de mauvais temps, mauvaise visibilité » sont passées « sous-trajectoires de dispersion » alors qu'elles sont plus proches de certaines habitations (ex : Montgeroult). Document du 2 juin 2005 page 11 ⁽⁷⁾

14) Contre un PEB dont l'enquête publique présente des lacunes d'organisation.

-Il semble anormal qu'aucune publicité ne soit faite au sujet de la possibilité d'interpeller le commissaire enquêteur par courrier pour toutes les personnes ne pouvant se déplacer en mairie.

-Contrairement à l'enquête publique sur le Plan de Pollution de l'Air de l'île de France, il n'y a aucune adresse e-mail officielle pour contacter le commissaire enquêteur.

-Les éléments du dossier volumineux et complexes du PEB ne sont pas disponibles sur le site internet de la préfecture.

Cela laisse la désagréable impression qu'on ne favorise pas l'expression du public très intéressé à débattre vu le taux d'occupation des permanences du commissaire enquêteur.

Seules 7 mairies sur treize sont ouvertes le samedi alors qu'une partie importante des intéressés par l'enquête publique ont un lieu de travail éloigné (nous sommes en Ile de France) et ils ne peuvent se rendre en mairie en semaine. Ceci a conduit la Dirap à demander une prolongation de l'enquête le 26 novembre 2005.

Est-il normal qu'il n'y ait qu'un seul commissaire enquêteur alors que les personnes présentes ne peuvent pas toutes être reçues faute de temps et que le commissaire enquêteur ne peut gérer l'accueil du public et l'écoute des gens ?

15) Contre un PEB qui favorise la dévalorisation des biens immobiliers

L'immobilier présent dans la zone D va se trouver dévaloriser du fait de sa présence dans une zone de bruit selon le code de l'urbanisme. Non seulement, la Zone D ne protège pas les habitants mais en plus, elle dévalorise leurs biens. Les habitants de la zone D auront évidemment des difficultés lors de la revente de leur maison et subiront une dévaluation de leur patrimoine.

16) Contre un PEB dont le dossier comporte de nombreuses lacunes et irrégularités ainsi qu'une présentation fallacieuse.

-Sur le document présenté au public lors de l'enquête publique⁽¹⁰⁾ du 3 novembre au 10 décembre 2005

Le dossier du PEB ne comprend pas le compte rendu complet de la CCE du 3 novembre 2005 mais simplement un compte rendu succinct. Ceci est dommageable pour le public car il n'a pas tous les éléments pour percevoir l'enjeu de ce PEB.

La dernière phrase du compte rendu de la CCE du 3 octobre est : « *au terme de la réunion, Monsieur le Préfet indique que le PEB sera soumis à enquête publique sous sa forme initiale, avec quelques ajouts non substantiels adoptés* ».

Mais plusieurs retraites et modifications (non adoptés en CCE) du document de travail initial⁽¹⁸⁾ ont été constatés rendant irrégulière cette consultation, notamment :

- page 11, la répartition du trafic par période (base trafic 2004) servant d'hypothèses pour les études à court et long terme n'est plus donnée (dommage elle faisait notamment apparaître 1 % de vols de nuit soit **1300 vols** par an à long terme)

- page 11, la répartition du trafic par QFU (base trafic 2004) servant d'hypothèses pour les études à court et long terme n'est plus donnée (dommage elle faisait apparaître 20 % du trafic au seuil 30 de la piste a 12/30 soit à long terme **4 000 passages par an d'avions d'affaire à 73 m (voir nota 1) au-dessus de l'école de Génicourt** et 45 % du trafic au seuil 23 de la piste 5/23. En clair, on ne peut plus se rendre compte que la commune de Génicourt (y compris son hameau de Gérocourt) aurait à supporter **65 %** du trafic, soit à long terme **84 500 vols annuels** dont 13000 vols d'affaire.

- page 12, le détail des flottes prises en compte n'est plus indiqué

- page 6, la procédure d'élaboration n'est plus indiquée de la même manière ??

Sur l'ancienne page 12 en bas, on peut lire « *Les communes et EPCI concernés ont été consultés le 9 juin 2005.*

Les avis exprimés sont joints au présent dossier.

La Commission Consultative de l'Environnement a été consultée le 3 octobre 2005 par le préfet sur le projet de PEB, et a

formulé un avis sur les points suivants

tracé des zones A, B et C : favorable à l'unanimité.

Création d'une zone D défavorable (17 voix contre, 12 voix) »

Cette présentation du vote de la CCE est tendancieuse.

La CCE ne s'est pas prononcée de la sorte. Elle s'est prononcée contre le PEB dans son ensemble.

Page 7 du compte rendu succinct ⁽¹²⁾ :

« 4/ Enfin, M. le Président soumet au vote de la commission l'ensemble du projet de PEB qui sera soumis à enquête publique, étant précisé que ce projet de PEB comportera les éléments suivants : les zones B (62), C (55), D (50), le texte modifié faisant référence à la "recherche de consensus" ainsi que les modifications formelles de rédaction évoquées en début de réunion par M.

Riou (DAC Nord).

Il est procédé au vote qui donne les résultats suivants (sur 30 votants) :

.Pour : 12. Contre : 17 Abstention : 1 ».

?? Suite aux remarques consignées par au moins deux personnes dans le registre de Génicourt dès l'ouverture de l'enquête, la modification des pages 12 et 13 se présentant comme deux feuilles volantes, envoyés aux mairies, ne peut être considérée, sans une enquête sérieuse, comme la réparation d'un simple oubli matériel alors que ce sont les deux pages les plus importantes du PEB dans le sens où elles décrivent les hypothèses ayant servi aux calculs des zones. De plus, elles ont pour conséquence d'éliminer une partie du texte du paragraphe B. CONSULTATION REGLEMENTAIRE.

?? La carte des zones ABCD n'indique pas les numéros de piste 5/23 et 12/30, cela peut conduire à des inversions de pistes et ne permet pas à la population de comprendre le dossier.

?? Concernant le nombre de vols d'affaires le dossier d'enquête publique indique :

- page 8 : « pour le court terme, à l'échéance de un ou deux ans, aucune modification importante de l'usage de la plate-forme n'a pu être décelée, il a donc été retenu un trafic voisin des trafics constatés en 2003
- page 12 : nombre de mouvements retenus à court terme = 15 000 mouvements d'affaire et 65 000 pour l'aviation légère.

?? Sur le même sujet, le compte rendu de la CCE du 18 avril, page 34 nous dit qu'il y a actuellement 61 000 mouvements et qu'il n'y a pas d'aviation d'affaire (ce qui est le cas).

?? Aucun chiffre n'est donné sur l'évolution du trafic depuis les cinq dernières années de sorte qu'on ne peut pas comprendre comment on arrive à calculer un trafic de 20000 mouvements d'affaire avec une progression annuelle de 4%.

?? Cette progression annuelle de 4% n'est, en outre, justifiée par aucune statistique dans le dossier.

?? Comment un dossier d'enquête publique peut-il être présenté sur des données aussi incohérentes ?

?? Le dossier d'enquête publique n'explique pas clairement le choix d'hypothèses de trafic aussi élevées à court et à long terme (notamment pour l'aviation commerciale) et on est en droit d'en mettre en doute le bien fondé.

?? Monsieur Houillon se plaçant comme vice-président de la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise exprime d'ailleurs clairement ses réserves à la page 21 du compte rendu de la CCE du 18 avril 2005.

?? Comment un dossier d'enquête publique peut-il être présenté sur des données aussi incohérentes ?

Conclusions

Ce PEB démontre encore une fois qu'on ne s'intéresse pas aux nuisances subies par les riverains. Aucune CCE n'a été réunie depuis 2003 sur le sujet. Les deux CCE de 2005 n'ont été convoquées que pour les besoins du PEB qui devait être bouclé avant la fin de l'année.

L'élaboration de ce PEB apparaît peu professionnelle voire manipulatrice dans l'expression des hypothèses. Ce PEB ne permet pas de protéger la population des nuisances induites par l'activité aérienne. Le projet de la zone D est totalement inapproprié dans le contexte d'un aéroport où l'activité aviation légère est prépondérante. De plus, la charte du PNR n'est pas respectée.

Ce PEB, à travers des hypothèses de développement infondées est une façon de reconnaître implicitement que l'aéroport de Pontoise-Cormeilles en Vexin est susceptible de recevoir du trafic venant d'autres plates formes.

ADP alors qu'il est le gestionnaire ne s'est jamais montré réellement intéressé dans la résolution des nuisances laissant faire les aéro-clubs. De surcroît ces hypothèses à la hausse sont de nature à amplifier les risques d'accident au détriment de la sécurité des habitants, on observe déjà au niveau actuel de l'activité que les accidents ne sont pas si rares ni si bénins.

Pourtant la population paye déjà au quotidien son écot aux nuisances.

Selon nos dernières informations environ 500 familles ont donné un avis défavorable à ce PEB, la participation est encore supérieure que lors de la précédente enquête publique en 1993 à l'issue de laquelle le commissaire enquêteur avait rendu un avis défavorable.

Cela montre que la population est de plus en plus sensibilisée et mobilisée face aux problèmes environnementaux et qu'il faut dès à présent tenir compte de son avis.

Pour toutes ces raisons la DIRAP désapprouve ce projet de PEB

La DIRAP est une association constructive et vous pourrez consulter nos travaux en annexe.

Concernant ce projet de PEB nous faisons les propositions suivantes :

Après quinze années d'observation, de négociations, de tergiversations, les propositions qui suivent nous semblent désormais incontournables et de nature à crédibiliser tout nouveau projet de PEB :

- 1) Prendre comme hypothèse de calcul du PEB le trafic actuel de l'aviation légère soit autour de 60.000 mouvements.
- 2) Engager un plan décennal de réduction des nuisances qui survivra à chaque changement de préfet et qui s'attaquera au problème sur le long terme.
- 3) Instaurer par arrêté préfectoral ou ministériel un couvre feu la nuit entre 22h30 et 7h.
- 4) Plafonner au moyen d'un arrêté l'activité aviation légère à 60 000 mouvements (situation 2004).
- 5) Réaliser en préalable des campagnes de mesures acoustiques dans le but de faire un état des lieux des nuisances sonores.
- 6) Indiquer dans les documents d'urbanisme les zones de passage des tours de piste.

- 7) Engager un programme de réduction des nuisances à la source en imposant au moyen d'un arrêté préfectoral le montage de dispositifs réducteurs du bruit (silencieux et hélices multi-pales)
- 8) Se doter de moyens techniques et coercitifs efficaces pour faire respecter les circuits de piste.

Le Président de la Dirap

Bibliographie

- ¹ Tous les compte-rendus de CCE sur le site de la Dirap <http://ufcna.com/dirap/ccetoute.html>
- ² Compte rendu complet de la CCE du 4 janvier 1996 <http://ufcna.com/dirap/cce96.html>
- ³ Compte rendu complet de la CCE du 3 juin 2002 <http://ufcna.com/dirap/cce2002.html>
- ⁴ Circulaire inter ministérielle aviation légère <http://www.canalaero.org/circulaire.htm>
- ⁵ Avis négatif du commissaire enquêteur sur le PEB de 1993 <http://ufcna.com/dirap/com93.html>
- ⁶ Dossier préparatoire du PEB remis pour la CCE du 18 avril 2005 <http://ufcna.com/dirap/hypeb2005.html>, <http://ufcna.com/dirap/peb2005.html> + plan de comparaison.
- ⁷ Nouveau document du PEB présenté le 2 juin 2005 aux communes pour avis <http://ufcna.com/dirap/peb2005.doc>
- ⁸ Compte rendu complet de la CCE de 2003 <http://ufcna.com/dirap/cce1103.html>
- ⁹ Procédure juridique ayant abouti à l'annulation de l'arrêté 45 Tonnes par un jugement du Conseil d'Etat le 28 mai 2003. <http://ufcna.com/dirap/juridique.html>
- ¹⁰ Document du PEB présenté à l'enquête publique
- ¹¹ Compte rendu complet de la CCE du 18 avril 2005 <http://ufcna.com/dirap/cce2005a.doc>
- ¹² Compte-rendu succinct de la CCE du 18 avril 2005 <http://ufcna.com/dirap/cce2005suc.html>
- ¹³ Rapport d'analyse de la commission d'enquête de Blagnac (2005) http://www.haute-garonne.pref.gouv.fr/automne_modules_files/standard/public/p1163_b6c34079d1ba94057424c0988fd5a17cRapportEnquetePlanExpositionAuBruitBlagnac.pdf
- ¹⁴ Charte du PNR Vexin (1995-2005)
- ¹⁵ Arrêté du 30 juillet 2002 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Pontoise - Corneilles-en-Vexin (Val-d'Oise) <http://ufcna.com/dirap/a300702.html>
- ¹⁶ Lettre du Comité Scientifique du Parc Naturel Régional du Vexin au Préfet : <http://ufcna.com/dirap/dalage.html>
- ¹⁷ Avant Projet de charte du Vexin 2005 : http://www.parc-naturel-vexin.fr/ress.php?id_r=4&id_ac1=60 (téléchargeable en bas à gauche)
- ¹⁸ Document du PEB présenté à la CCE du 3 octobre 2005
- ¹⁹ Projet de territoire du Conseil Général du Val d'Oise
- ²⁰ SDRIF 1994 <http://www.ile-de-france.equipement.gouv.fr/actualites/schema-directeur/revision-sdrif/151004-region-etat-cesr-pour-colloque-211004.pdf>
- ²¹ SDRIF 2005 <http://www.ile-de-france.equipement.gouv.fr/actualites/schema-directeur/revision-sdrif/151004-region-etat-cesr-pour-colloque-211004.pdf>
- ²² Vols de nuit 2001 <http://ufcna.com/dirap/voldenuit.html>

²³ Accident du 3 décembre 2002 <http://ufcna.com/dirap/voldenuit.html>

²⁴ Comité permanent novembre 2001 <http://ufcna.com/dirap/cpnov2001.html>

²⁵ Compte rendu complet de la CCE de 1995 <http://ufcna.com/dirap/cce95.html>

ANNEXES

- L'analyse cartographique du PEB par le vice président du comité scientifique du Parc Naturel Régional du Vexin.
- La circulaire relative à la maîtrise des nuisances sonores au voisinage des aérodromes d'aviation légère
- L'enquête du conseil national du bruit qui fait un état des lieux de l'activité aviation légère en France.
- Le rapport du collectif CANAL intitulé « Propositions pour réduire les nuisances de l'aviation légère ».
- L'étude médicale « INSOMNIA » qui démontre l'impact des nuisances sonores au voisinage des aéroports sur la santé.