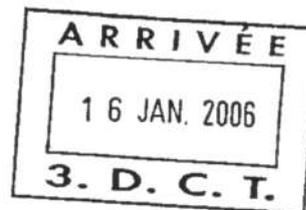


Joseph de LA RUBIA,  
Dr. en Amégt. Rgal. Planification  
et Urbanisme  
Architecte D.E.S.A.  
40, Rue des Sorrières - 92190 Meudon

Commissaire-enquêteur



**RAPPORT D'ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE**  
à la révision du plan d'exposition au bruit ( PEB ) de l'aérodrome de Pontoise/Cormeilles-en-Vexin.

## Chapitre I - Généralités concernant l'objet de l'enquête

### A - Préambule :

Le projet de PEB soumis à la présente enquête répond aux dispositions législatives et réglementaires suivantes :

- loi n° 85-696 du 11/7/1985 relative à l'urbanisme autour des aérodromes, codifiées par les articles L 147.1 à L 147.6 du Code de l'Urbanisme. L'article 2 de la loi cernant la CCE ( commission consultative de l'environnement ) est *repris* par l'article L 571-13 du code de l'environnement.
- loi n° 99-588 portant création de l'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires ( ACNUSA ) ; ( *non concernée par le projet* ).
- décret n° 87-339 du 21/05/1987 définissant les modalités de l'enquête publique.
- décret n° 87-340 du 21/05/1987 fixant les conditions d'établissement des PEB.
- décret n° 97-607 du 31/05/1997 relatif aux règles de protection contre le bruit et à l'aide apportée aux riverains des aérodromes modifiant les articles R 147.2 et R 147.3 du Code de l'Urbanisme.
- décret n° 2002-626 du 26/04/2002 fixant les conditions d'établissement des PEB des aérodromes et modifiant le code de l'urbanisme, notamment les articles R 147.1, R 147.2, R 147.5 à R 147.8 et modifiant le I de l'article 1<sup>er</sup> du décret n° 87-339 du 21/05/1987 sus indiqué. Aux termes de ce décret tous les PEB des aérodromes devront être révisés pour le 31/12/2005.

La circulaire du 19 janvier 1988 relative à l'urbanisme autour des aérodromes constitue une synthèse utile dans l'application des sus dits textes par les services et juridictions compétentes.

Enfin, aux fins d'adaptation des textes nationaux avec les directives européennes, en particulier celles afférentes à la n° 2002/49/CE dont les dispositions sont désormais applicables notamment l'obligation de décliner dans les documents d'urbanisme ( SCOT, PDU, PLU, etc..) un véritable plan local d'actions cohérentes dans le domaine de l'urbanisme et des déplacements, ciblées sur les secteurs affectés par le bruit, en vue de parvenir à en réduire l'exposition.

### A.1 - Objet du PEB :

Maîtriser l'urbanisation autour des aérodromes afin d'éviter d'une part, l'exposition immédiate ou à terme de nouvelles populations aux nuisances du bruit et, d'autre part de préserver l'activité aéronautique et l'équipement aéroportuaire.

Edicter des règles d'urbanisme de portée supra communale, opposables aux divers documents d'urbanisme visant à interdire ou limiter les possibilités de construction dans les zones soumises au bruit des aéronefs, telles qu'elles sont délimitées par le PEB.

Les pièces composant le dossier d'enquête, notamment la notice explicative, décline dans ses différentes parties la portée du dossier.

hr

## **B - Origine de ma mission :**

Par arrêté en date du 11 Octobre 2005, Monsieur le Préfet du Val d'Oise a prescrit l'ouverture d'une enquête publique relative à la révision du plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome de Pontoise/Corneilles-en-Vexin.

Cet arrêté fixe le déroulement de l'enquête du 3 Novembre au 10 Décembre 2005 inclus.

L'ordonnance de ma désignation par Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Cergy-Pontoise étant du 5 octobre 2005.

Le présent rapport relate l'ensemble des opérations d'enquête.

## **Chapitre II - Organisation et déroulement de l'enquête**

Suite à ma désignation par le Président du Tribunal Administratif j'ai pris contact avec mes interlocuteurs en charge du dossier auprès de la Préfecture de Cergy-Pontoise et de l'ADP et obtenu les informations utiles à ma compréhension du dossier et procédé, avec leur concours, à l'examen des particularités afférentes à l'organisation de l'enquête.

Dans le but de compléter mon information j'ai ensuite visité les installations de l'aérodrome et sollicité auprès du représentant de l'ADP, partenaire technique près de la DAC, le survol du secteur concerné par le PEB. Cet exercice, instructif à bien des égards, eut lieu le 19 octobre 2005.

J'ai terminé les opérations de visite par le parcours, par mes propres moyens, de l'ensemble du site (13 communes) ..

La consultation des pièces reçues ont complété mon information de début d'enquête

Au cours de mes sept permanences ( article 2 de l'arrêté préfectoral ) j'ai rencontré la quasi totalité des Maires, afin d'entendre leur avis sur le PEB.

Les informations reçues m'ont été d'une grande utilité et permis de mieux comprendre les enjeux du dossier.

### **II.1 - Déroulement des procédures**

Le déroulement de l'enquête est précisé par l'arrêté préfectoral sus indiqué.

Celle-ci a été réalisée comme suit :

L'ensemble des pièces du dossier d'enquête ont été tenus à la disposition du public durant le délai légal de l'enquête ( 38 jours calendaires ) auprès des treize Mairies d'Ableiges, Boissy-l'Aillerie, Bréançon, Corneilles-en-Vexin, Courcelles-sur-Viosnes, Epiais-Rhus, Frémécourt, Génicourt, Grisy-les-Plâtres, Montgérout, Puisieux-Pontoise, Sagy et Us conformément à l'article 1 de l'arrêté préfectoral .

### **II.2 - La publicité et l'information du public :**

Des informations relatives à l'enquête ont été réalisées et diffusées au moyen de :

- Affichage de l'avis d'enquête en Mairie ( treize communes ) ainsi que sur les panneaux administratifs de la commune réservés à cet effet, ainsi que sur dans la zone publique de l'aérodrome. Les certificats signés des Maires et du Directeur de la DAC-DR IdeF. confirme cet affichage réalisé du durant toute la durée de l'enquête, soit du 3 Novembre au 10 Décembre 2005.

- Publicité dans la presse par l'insertion de l'avis d'enquête ( 2 x 2 ) dans :
- Annonces Judiciaires Légales 95 " Le Parisien " et " La Gazette ", du 19 Octobre 2005 et du 9 Novembre 2005

Les premières insertions se situent plus de 15 jours avant le début de l'enquête.

Les dernières insertions durant les 8 premiers jours de celle-ci.

Un extrait de ces journaux ainsi que des certificats se trouvent joints au dossier. Je note que cette publicité a été faite en accord avec les articles 5 et 6 de l'arrêté préfectoral sus indiqué.

### II.3 - Les autres opérations d'enquête

Le 20 Novembre 2005 j'ai reçu un exemplaire du dossier d'enquête à usage personnel et le 26 du même mois les 26 exemplaires destinés au public ( 2 par Mairie a fin d'en faciliter la consultation ) lesquels j'ai visé, signé, paraphé et retourné en Préfecture de Cergy-Pontoise aux soins du coursier de cette dernière , le 26/10/2005.

Les registres d'enquête ont été ouvert et clos par Messieurs les Maires.

Le dossier comporte les pièces suivantes :

Pièces écrites et plans :

.Révision du PEB

- Plan projet de PEB
- Rapport de présentation du Projet

.Pièces informatives

- Le P.E.B. en résumé
- Carte d'approche à vue
- Trajectoires d'usage
- Projet de PEB sur Densimos IAURIF
- Etudes préalables à PEB - comparaisons
- C.R. de la C.C.E. ( C.R. du 3 Oct. 2005 )
- Références réglementaires régissant l'enquête publique

Je me suis tenu à la disposition du public et normalement siégé dans les différentes Mairies aux dates et heures précisées à l'article 2 de l'arrêté préfectoral.

Au cours de ces permanences ( 7 ). J'ai rencontré et auditionné 88 intervenants ( parfois en groupe ) dont certains ont également formulé des observations sur les registres tenus à leurs disposition et manifesté également leur avis par courrier ( 324 observations + 274 notes ou avis annexés sur les 14 ( registres 12 + 2 pour Corneilles-en-Vexin ) .

En outre le nombre des courriers reçu en Mairie de Corneilles-en-Vexin s'élève à 217.

Durant toute la durée de l'enquête le dossier ainsi que les registres sont restés à la disposition du public aux dates et heures précisés par l'arrêté préfectoral sus indiqué.

Le dossier d'enquête comprenant l'ensemble des pièces ainsi que le registre a été clos par les soins des Maires des treize communes concernées au terme de l'enquête et de ma septième et dernière permanence conformément aux dispositions légales.

## II.4- Les observations enregistrées

L'enquête s'est déroulée sans incident et de manière satisfaisante . Elle aura permis à la population locale d'exprimer son avis.

Les observations enregistrées sont résumées comme suit :

- . Permanences auditions : Sept : 88
- . Registre d'enquête ( 14 u ) : 600
- . Courrier et pièces reçues : 217 comprenant des pétitions comportant plusieurs signataires.

Je note la redondance de plusieurs intervenants reçus en audition, qui consignent sur le registre leurs propos et réitèrent par courrier , pour certains, leurs témoignages.

Ces observations, qui représentent au total 905 interventions, sont regroupées comme suit :

- Permanences :	9,7%
- Registres :	66,3%
- Courrier et pièces reçues :	24,0%

### II.4.1- Détail des observations reçues ( treize mairies ) :

	Permanences	Registres
1 Ableiges :		28+3 annexes
2 Boissy-l'Aillierie :	9	31+64 "
3 Bréançon	14	17
4 Cormeilles-en-Vexin :	9	62
5 Courcelles-sur-Viosnes :	10	18+20
6 Epiais-Rhus :	8	14+61
7 Frémécourt :		21+1
8 Génicourt :	11	23+85
9 Grisy-les-Plâtres :		27+15
10 Montgéroutl :	15	36+4
11 Puisseux-Pontoise :		4+1
12 Sagy :		21+1
13 Us :		23+20
Total :	76+12annexes	325+275 annexes

Enfin, le courrier reçu ( en Mairie de Cormeilles-en Vexin ) représente le chiffre de : 217

Je note la grande convergence des intervenants, très majoritairement habitants des communes riveraines de l'aérodrome, opposés fermement au projet de PEB et plus spécialement à toute augmentation du trafic estimant, dans un fort élan unanime, que la situation actuelle atteint déjà la limite du supportable.

Ainsi les prévisions d'augmentation du trafic ( aviation légère et d'affaires ), à court et long terme , a donné lieu à un parfait réquisitoire car induisant nécessairement un accroissement des nuisances ( bruit, insécurité, pollution atmosphérique, dépréciation foncière, etc.. ) et la création d'une nouvelle zone de bruit ( zone D ) a été accueillie avec hostilité sur fond de méfiance car laissant entrevoir "des nouvelles manœuvres" ou "dissimulation" d'ADP en vue de l'extension de l'activité de la plate-forme qui serait déficitaire actuellement .

Du fait de la convergence et de la redondance des avis et observations recueillis le dépouillement est résumé comme suit :

ke

Thèmes majoritaires :

- Accroissement du trafic de l'aérodrome
- Zone D : ( facultative ) prétexte servant à faciliter l'extension future de la plateforme .
- Non respect des couloirs et des consignes de vol ; laxisme des pilotes ; Survol à basse altitude d'école ( Génicourt ) et maisons...
- Insécurité ressentie par les riverains.
- Environnement /PNR : Dégradation de la qualité de vie ; Nuisances, bruit, pollution atmosphérique, effets induits sur la santé humaine ( de jour comme de nuit .. )
- Dépréciation du patrimoine immobilier

Autres questions ;

- Couloirs aériens de Roissy CG et nuisances subies
- Dossier difficilement compréhensible pour la grande majorité des intervenants ; adaptation et présentation fallacieuse des avis de la CCE et dossiers pour d'autres ( notamment MM. METAIS, KREMER, DIRAP ).
- Réduction des nuisances actuelles : Rien de prévu au dossier
- Méfaits du PEB = droit de polluer l'environnement  
Risques pour la santé humaine et la sécurité notamment des enfants scolarisés ( survols fréquents du groupe scolaire de Génicourt ). ( Dr A. GUIBAL, annexe n° 9 du registre Génicourt ).
- Demande m'est faite par une association ( DIRAP) de prolonger l'enquête de 15 jours et d'organiser 2 permanences supplémentaires.  
Déplore également l'absence d'information et de concertation " il n'a été fait aucune publicité de l'avis d'enquête dans les journaux sur la possibilité de vous écrire en mairie de..." ( annexe n° 9 -permanences ).

Cette dernière question n'a pas été relevée par d'autres intervenants.

L'exposition de la population aux nuisances - anciennes et actuelles - générées par l'aérodrome explique sans doute la véhémence, voire la radicalisation de certains. L'exacerbation des personnes entendues est bien réelle.

L'enquête aura servi de catalyseur auprès des habitants, dont un grand nombre mobilisés par les associations locales, ayant saisi l'occasion pour exprimer leur exaspération ou "ras-le bol" à l'égard de la présence de l'aérodrome.

Cette vive opposition au projet venant conforter celle exprimée lors de la précédente enquête publique relative à la révision du PEB de 1993.

## Chapitre III – Procédure et Examen des observations recueillies

### III.1 - Procédure

La révision du PEB obéit aux dispositions de la directive européenne n° 2002/49/CE aux termes de la quelle tous les PEB des aéroports devront être révisés pour le 31/12/2005.

Autres textes : cf préambule, page 1 ci-avant.

Lors de ma première permanence du 3 Novembre 2005 en Mairie de Génicourt mon attention fut attirée à propos de l'omission des tableaux afférents à la répartition du trafic figurant en pages 11 et 12 de la notice du PEB faisant partie du dossier fourni aux collectivités territoriales et aux membres de la CCE mais absents du dossier d'enquête soumis à la consultation du public.

Les services de la Préfecture ont, à ma demande, corrigé cette erreur auprès de l'ensemble des mairies en date du 8 novembre 2005 en précisant que " la disparition de ces éléments résulte d'une erreur matérielle au moment de la reproduction de ce document ." (p.j. en annexe).

Au terme de l'enquête et des opérations de clôture, laissée aux soins des Maires, les dossiers m'ont été acheminés par courrier postal, les derniers ( Ableiges, Puiseux-Pontoise et Sagi ) ayant été reçu, le 22 Décembre 2005 .

J'ai enfin reçu, le 11 janvier 2006, les pièces complémentaires attendues (certificats d'affichage et DCM de plusieurs communes ).

### III.2- Examen des observations, auditions et Avis du Commissaire-enquêteur

Les observations reçues :

**III.2.1 - En audition pendant mes sept PERMANENCES** au nombre de 72 + 12 annexes

**III.2.2 - Les pièces et courriers reçus** sont au nombre de 217( annexées au dossier )

**III.2.3 - Les observations consignées sur les 14 REGISTRES**

sont au nombre de 325 + 275 annexes

#### Extraits choisis :

*"les efforts doivent avant tout porter sur l'application des règles actuelles."*

*"grandes exigences de l'ABF pour la moindre autorisation de construire du fait du PNR pour se retrouver dans une zone de bruit !"*

*" Que devient la qualité de la vie tant recherchée aujourd'hui"*

*"le développement de l'aéroport ruinerait la vie de ses habitants et, à terme, la vie de la région car ne resteront ici que ceux, le plus démunis ou les moins dynamiques, qui n'auront pas les moyens de partir"*

*" Pourquoi à tout prix imposer à la population un PEB déjà massivement refusé en 1993.."*

*" la situation actuelle est déjà le pire que les riverains puissent vivre et accepter."*

*"la poursuite d'équipements silencieux des avions doit se poursuivre... les tours de pistes contrôlés..."*

*" Pourquoi ne pas envoyer le trafic sur Beauvais qui est demandeur et équipé ? "*

*"C'est une question de survie de nos communes rurales. Arrêtez tout développement de cet aéroport."*

"Le niveau de tolérance est déjà dépassé= STOP et SURTOUT PAS PLUS."

"Ayant choisi le calme du Vexin pour vivre je souhaite qu'il soit préservé pour tous et son authenticité."

Des propositions sont également faites, ainsi celle de l'association des Osnysois consistant à réaffecter les activités de la plate-forme (gros travaux de maintenance aéronautique moins génératrice de nuisances ; 3000 mvts de vols/an ) aux fins de re-dynamisation.

La grande convergence des avis exprimés par les intervenants me conduit à regrouper par thèmes les questions auxquelles je réserverai *mon avis* en fin de chapitre.

## 1 Accroissement du trafic de l'aérodrome :

La majorité des observations recueillies (population et conseils municipaux (cf. DCM en annexe) exprime l'exaspération des intervenants - dans un climat de méfiance à l'égard des manigances stratégiques de l'ADP, contre les nuisances de l'aérodrome.

La baisse d'activité actuelle de celui-ci par comparaison aux chiffres officiels de 1991 étant reçue avec suspicion, voire de manière contrastée, selon les deux catégories de résidents ;

- les anciens qui constatent globalement des améliorations par rapport aux gênes de jadis ( moins de mvts d'avions, silencieux,...)
- les résidents plus récents admettant mal de se trouver exposés aux nuisances actuelles dans un lieu protégé par les mesures du PNR.

Dans les deux cas la volonté exprimée tend vers l'amélioration de la situation existante et non le contraire.

Les prévisions d'évolution et hypothèses de croissance des mvts de vol ont été mal comprises "car mal étayées et mal expliquées ...". Les précisions suffisantes afférentes aux bases de calcul n'ont pas été fournies. Au surplus, la méfiance à l'égard de l'ADP aura été tangible.

L'accroissement du trafic de l'aérodrome induisant nécessairement un accroissement des nuisances, notamment de la part des avions d'affaires et vols de nuit, est fermement rejeté par les intervenants qui estiment également que ce PEB n'apporte pas de solution aux nuisances de l'aérodrome subies actuellement par les riverains auxquelles s'ajoutent celles générées par les couloirs de survols des avions des lignes de Roissy CG en croissance régulière .

Total mvts de vols (p.m.),	en 1991 : 142 000 ( cf. page 8 de la notice du PEB ) en 2004 : 61835 selon les chiffres communiqués par l'ADP, dont aéroclubs : 45910 et Stés 11760.
Prévisions ( hypothèses ) ;	court terme : 80 000 ( 65 000 aviation légère et 15 000 d'affaires ) long terme : 130 000 ( 110 000 aviation légère ( 300 mvts/jour ) et 20 000 d'affaires )

## 2 Projet de zone D

Ce projet de nouveau zonage est fortement désapprouvé et accueilli avec inquiétudes.

S'agissant d'une zone réservée aux aérodromes recevant un nombre annuel de mouvements annuel d'aéronefs supérieur à 20 000 et de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes. Cette zone est facultative pour les autres aérodromes. Son utilité est rejetée.

Présenté comme une zone de protection de la population le projet est perçu, en fait, comme une nouvelle manœuvre ou manipulation, d'ADP... préparant ainsi les conditions du développement de l'aérodrome et augmenter le poids des avions admissibles, limité actuellement à 17 tonnes..".

Cette nouvelle zone étant assimilée à davantage de nuisances, d'insécurité, etc., à des restrictions d'urbanisme et à une dévalorisation du patrimoine foncier .

La CCE du 3/10/2005 ainsi que les communes concernées se sont prononcées majoritairement défavorables à son adoption.

Néanmoins pour les auteurs du projet ( ADP/DAC ) "*la création de la zone D ne doit pas être interprétée comme l'acceptation d'un développement du trafic. Il s'agit simplement d'une mesure de précaution raisonnable d'un point de vue urbanistique*" (cf CR CCE sus indiqué ).

Ce dernier point semble retenir l'attention d'une partie des intéressés non opposés à ce que des prescriptions d'urbanisme puissent être adoptées rendant ainsi possible l'information de la population des secteurs concernés par les nuisances aériennes. Les circuits de pistes pourraient, par exemple, être annexés au PLU comme le demande l'association DIRAP.

### **3 Non respect des couloirs et des consignes de vol : laxisme et impunité des pilotes**

J'ai reçu des très nombreuses témoignages et doléances des intervenants à propos de l'attitude et insouciance de certains pilotes faisant bien peu de cas des nuisances ( bruit, pollution atmosphériques, gaz, odeurs causées aux riverains par le survol des habitations (parfois en rase-motte), l'indiscipline des consignes de vol et des circuits de pistes ( cf. parmi beaucoup d'autres MM. BATARD, n°1. de l'annexe Permanences ).

Or, malgré les nombreuses plaintes des riverains aucun contrôle ni sanction n'est venue amender cette situation ( l'absence de moyens à faire appliquer la réglementation de la plateforme a été évoquée.. ) ce qui fait dire à certains que "*l'aérodrome serait mieux accepté s'il était d'abord mis fin à ce laisser aller.*"

J'observe que la situation n'a guère évolué depuis le précédent PEB de 1993 et que la population persiste à s'offusquer de l'impunité dont bénéficient les pilotes dès lors que leurs plaintes ne sont jamais suivies d'effet par l'autorité de contrôle.

### **4 Survol à basse altitude**

Des très nombreuses doléances également à propos des risques engendrés par le survol à basse altitude des avions d'affaires (73 m en phase d'atterrissage ) du vieux village et, plus particulièrement du groupe scolaire primaire de Génicourt , situés en bout de piste 12-30. D'autres équipements se trouvant également exposés aux mêmes risques et nuisances (cf. annexes, notamment celle du registre de Genicourt n°10, très documentée, de Mr. METAIS ).

### **5 Insécurité ressentie par les riverains.**

L'environnement urbanisé de l'aérodrome génère des risques potentiels incontestables d'accidents mettant en danger les populations locales. Le cas du survol des habitations et des propriétés étant fréquents comme indiqué précédemment.

Le crash d'un avion en phase d'approche de l'aérodrome qui nous occupe, survenu le 18 novembre 2005 durant la présente enquête publique, ne faisant que confirmer cette réalité. Ce qui fait dire à Mr. D. KREMER, cf annexe Permanences n° 8, que "*La population n'est pas en sécurité*". ( cf. également annexe du registre de Génicourt n°10 de Mr. D. METAIS ).

Cet accident ne faisant d'ailleurs que perpétuer une longue série ayant marqué les riverains.

Or, les prévisions de croissance du PEB présenté aggrave l'insécurité des populations locales.

## 6 Environnement / PNR du Vexin : Dégradation de la qualité de vie

Nuisances , bruit, pollution atmosphérique, effets induits sur la santé humaine ( affectée de jour comme de nuit. ) le projet de PEB cristallise les griefs unanimes des intervenants qui le considèrent incompatible avec la qualité de vie des habitants sujet figurant parmi les principaux objectifs du PNR.

Des inquiétudes sont également exprimées sur les conséquences néfastes pour la santé des pensionnaires des équipements de santé ou de gérontologie, que représenterait l'accroissement du trafic ( cf. registre d'Us, annexe n° 30 et Dr A. GUIBAL, annexe n° 9 du registre Génicourt ).

Certains ont manifesté leur incompréhension face au pointillisme rigoriste de l'Architecte des Bâtiments de France réclamant toujours plus aux pétitionnaires d'autorisations pour des modestes travaux et son silence face aux activités de l'aérodrome mettant à mal le cadre paisible traditionnel des communes rurales du Vexin que le PNR cherche à préserver.

Bien d'autres intervenants se sont déclarés déroutés et fermement hostiles au projet de PEB impliquant pour eux la dégradation de leur cadre de vie dont la qualité se trouve déjà très entamée par les activités actuelles de la plate-forme et par les survols des lignes de Roissy CG .

## 7 Dépréciation du patrimoine immobilier

Des interrogations et inquiétudes ont été souvent exprimées concernant à la dépréciation foncière qu'entraînerait l'approbation du PEB et plus particulièrement en cas d'adoption de la zone D ne protégeant pas davantage qu'actuellement les populations exposées mais, bien au contraire, les exposants à des nuisances accrues du fait de l'accroissement des vols.

La dépréciation du patrimoine des familles, constitué en majeure partie par les biens fonciers fruit d'une vie de travail et d'épargne pour la plupart, deviendrait inéluctable en cas d'adoption du PEB.

Des situations paradoxales sont également mises en lumière à la faveur de la consultation.

Ainsi de ce propriétaire qui ayant acquis en 2003 une maison située dans l'axe de la piste principale en limite extérieure de la zone C au S/O du village d'Ephiais-Rhus manifeste son opposition au projet de la nouvelle zone D qui irait à l'encontre de ses intérêts tout en regrettant qu'elle n'existât pas au moment de son acquisition ce qui lui aurait permis de réaliser des substantielles économies.

### III.3 - Avis du Commissaire-enquêteur :

*Au terme des opérations de dépouillement des registres et pièces reçues, de l'analyse des observations je retiens le bilan suivant :*

*Notons tout d'abord que la présente enquête conforte les positions constatées par mon prédécesseur lors de la précédente consultation publique afférente au projet du PEB de 1993 indiquant avoir reçu une observation favorable face à 397 défavorables.*

*Pour ma part l'unanimité des observations recueillies émanant de la société civile (905) sont défavorables au projet actuel avec une très forte hostilité à la création de la zone D.*

*Certains avis de conseils municipaux ( minoritaires ) se déclarent favorables au PEB, pour les zones A,B et C ( Frémecourt, ) d'autres assortissent leur avis de conditions ( limitation du tonnage et des mvts. de vols, respect des consignes et couloirs de vols, etc.), (Cormeilles-en-Vexin, Ableiges, Grisy-les-Plâtres, Montgérout, Us, Vigny et le Syndicat mixte du PNR du Vexin ).*

*Sur les raisons ou fondements du rejet du PEB j'observe peu de variations relativement aux thèmes rapportés dans le rapport de mon prédécesseur de 1993 qui demeurent d'actualité malgré les années écoulées (12) ;*

*Accroissement du trafic de l'aérodrome ; Zone D ; Non respect des couloirs et des consignes de vol : indiscipline, laxisme des pilotes ; Insécurité ; Environnement /PNR : Dégradation de la qualité de vie ; Nuisances, bruit, pollution atmosphérique ; Dépréciation du patrimoine immobilier...*

*Les motifs d'opposition gravitent et se déclinent autour du même sujet ; les nuisances que les activités de l'aérodrome induisent pour les populations riveraines et l'environnement local censé être protégé par les mesures et objectifs de qualité du PNR du Vexin.*

*L'utilité de la plate-forme aéroportuaire ( d'origine militaire qui remonte à la fin des années 1930 ) n'est pas à mettre en doute ( quelques intervenants excédés ont toutefois réclaté sa suppression ). Cependant son extension physique, notamment la création d'une nouvelle zone d'exposition au bruit ( D ) et le développement de son activité ( ou mvts de vols ) n'est pas, de mon point de vue, en adéquation avec les réalités locales réclamant, au contraire, des réponses aux fins d'atténuation des nuisances subies d'ores et déjà. Ces projets me paraissent devoir être re-considérés présentement.*

*Demeure la nécessité de doter les documents d'urbanisme locaux ( PLU ) des précisions suffisantes, voire prescriptions, aux fins informelles afférentes aux nuisances de l'aérodrome autorisant la consultation publique préalable à tout projet de construction ou d'aménagement. La situation actuelle n'étant pas normale de ce point de vue.*

*L'acceptation de l'aérodrome, dans sa configuration actuelle, passe par l'adoption de mesures d'améliorations concertées rendant possible la coexistence des intérêts en présence.*

*La démarche engagée sous l'auspice des autorités locales dans le cadre de la « Charte de Qualité constituant Code des relations et de Respect Mutuel entre les USAGERS de l'aviation légère et les RIVERAINS représentés par leurs municipalités et leurs associations de défense » du 12/01/2001, me paraît constituer une bonne base de travail aux fins des avancées attendues de part et d'autre.*

*Je retiens, en effet, l'observation reçue selon laquelle " l'aérodrome serait mieux accepté s'il était d'abord mis fin au laisser aller actuel..." La sécurité, le laxisme et impunité des pilotes constituant une étape prioritaire dans ce dossier. Poursuivre l'effort engagé en matière d'équipement de silencieux sur les quelques 50% du parc des avions de tourisme et d'école de pilotage restant demeure également une étape à laquelle il conviendra de répondre.*

#### **Autres questions et Avis du C.E.**

- Couloirs aériens de Roissy CG et nuisances subies
  - Réduction des nuisances actuelles : Rien de prévu au dossier
  - Commission d'enquête
  - Demande m'est faite pour une association ( DIRAP ) de prolonger l'enquête de 15 jours et d'organiser 2 permanences supplémentaires.
- Déplore également l'absence d'information et de concertation " il n'a été fait aucune publicité de l'avis d'enquête dans les journaux sur la possibilité de vous écrire en mairie de..." ( annexe n° 9-permanences )*

*a) Les nuisances occasionnées par les couloirs de vols des lignes de Roissy CG se trouvent exclues de la présente enquête. Ces dernières semblent bien réelles néanmoins.*

b) La réduction des nuisances actuelles passe par la ré-activation de la concertation entre les parties notamment dans le cadre de la Charte sus indiquée permettrait sans doute de poursuivre les actions menées jusqu'ici ayant permis, de l'avis général, des avancées significatives comme l'équipement de silencieux sur environ 50% du parc des avions de tourisme et d'école de pilotage ( bruyants ).

c) Commission d'enquête : Cette décision demeure de la compétence exclusive des juridictions administratives.

d) Prolonger l'enquête de 15 jours et organiser 2 permanences supplémentaires : Compte-tenu de la durée de l'enquête (38 jours consécutifs), des sept permanences, du nombre élevé et, enfin, de la convergence des observations et avis recueillis j'ai considéré superflu de prolonger davantage la durée de l'enquête qui n'aurait rien apporté de plus au fond des attendus du dossier.

d) Absence d'information et de concertation : Cet argument m'est apparu infondé au vu du grand nombre d'intervenants durant l'enquête. Les dispositions en matière de concertation, d'information et de publicité, ayant été accordé à ce dossier me sont apparues conforme aux textes officiels (cf article II.2, page 3 du rapport).

Enfin, aux interrogations exprimées oralement des réponses ont été, dans les limites des connaissances, fournies lors de mes sept permanences par moi-même ou, à ma demande, par les services de la Préfecture.

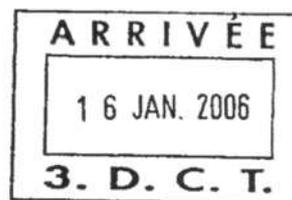
Etabli à Meudon, le 12 Janvier 2006

J. de LA RUBIA  
Commissaire-enquêteur

Le Commissaire Enquêteur  
Joseph de LA RUBIA

Joseph de LA RUBIA,  
Dr. en Amégt. Rgal. Planification  
et Urbanisme  
Architecte D.E.S.A.  
40, Rue des Sorrières - 92190 Meudon

Commissaire-enquêteur



**RAPPORT D'ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE**  
à la révision du plan d'exposition au bruit ( PEB ) de l'aérodrome de Pontoise/Corneilles-en-Vexin.

**CONCLUSIONS MOTIVEES DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR**

Dans le respect de l'arrêté de Monsieur le Préfet du Val d'Oise du 11 Octobre 2005 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique relative la révision du plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome de Pontoise/Corneilles-en-Vexin ainsi que de l'ordonnance de ma désignation par Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Cergy-Pontoise du 5 octobre 2005, je termine mon rapport par les présentes conclusions.

Au terme de cette enquête je retiens les considérations suivantes :

1°/ La participation de la population importante et globalement concentrée sur les attendus du projet de PEB développés au chapitre III.2, page 7 et suivantes du rapport.

Les intervenants ont pu s'exprimer lors des sept permanences, consigner et/ou manifester leurs avis sur les registres tenus à leur disposition et m'adresser toutes pièces ou correspondances de leur choix en Mairie de Corneilles-en-Vexin.

Le nombre important d'observations recueillies (905 contre 397 lors de la précédente enquête publique de 1993) confirme l'intérêt porté au sujet par les intervenants.

A noter le rôle actif des associations, notamment de la DIRAP, auprès des populations locales expliquant probablement la forte mobilisation réservée au présent projet.

Les témoignages enregistrés sont compréhensibles et méritent d'être pris en considération dans le cadre du ré-examen concerté du dossier qui me paraît devoir être recommandé.

2°/ Le projet a recueilli l'opposition et suscité l'exaspération de la population locale ( appuyée, à quelques nuances près, par leurs conseils municipaux ) exprimant leur ras-le-bol à l'égard des nuisances actuelles de l'aérodrome dans un lieu censé être protégé par les mesures du PNR. D'ou la volonté fortement exprimée tendant vers l'amélioration de la situation existante et non le contraire.

3°/ L'information réservée à ce dossier est apparue insuffisante à des nombreux intervenants, notamment à ceux reçus en audition.

4°/ Le projet de PEB n'apporte pas de solution aux nuisances que l'aérodrome inflige depuis longtemps aux riverains. En conséquence, l'accroissement du trafic et la création de la zone D projetée ne ferait qu'accentuer les inconvénients déjà fortement contestés.

En conclusion de cette enquête,

Considérant l'objet du PEB énoncés au préambule de la page 1 du rapport, consistant à, d'une part,

" Maîtriser l'urbanisation autour des aérodromes a fin d'éviter d'une part, l'exposition immédiate ou à terme de nouvelles populations aux nuisances du bruit et, d'autre part de préserver l'activité aéronautique et l'équipement aéroportuaire.

he

Edicter des règles d'urbanisme de portée supra communale, opposables aux divers documents d'urbanisme visant à interdire ou limiter les possibilités de construction dans les zones soumises au bruit des aéronefs, telles qu'elles sont délimitées par le PEB.  
les attendus du dossier ",

et, d'autre part,

des objectifs déclinés notamment ceux consistant à accroître, à court et long terme, les vols d'aviation légère et d'affaires, à créer une nouvelle zone de bruit (D),

Vu la forte mobilisation et participation du public, les avis, les témoignages et observations recueillis,

Vu le bilan défavorable dégagé de l'analyse des observations réservées au projet de la part des intervenants,

Vu les précisions m'ayant été apportées par les services en charge du projet près la Préfecture du Val d'Oise, l'ADP et la DAC en réponse à mes interrogations.

**Je donne UN AVIS FAVORABLE à l'approbation projet de révision du plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome de Pontoise/Corneilles-en-Vexin, assorti DES RESERVES (DEUX) ET RECOMMANDATIONS (TROIS) suivantes:**

Réserves :

1°/ Le projet création de la zone D me paraît devoir être abandonné en l'état actuel du dossier.

2°/ Les hypothèses d'évolution du trafic à court et long terme, notamment des mouvements d'affaires, me paraissent devoir être re-considérés et revus à la baisse. La masse maximale nominale des aéronefs n'excédera pas 17 tonnes.

Ces limitations aux fins de meilleure adaptation du projet aux spécificités du site couvert par le P.N.R. du Vexin ainsi qu'aux attentes des populations locales.

Recommandations:

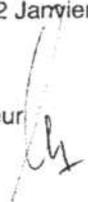
1°/ La mise en révision des mesures de sécurité liées aux mouvements de vol au dessus des lieux habités et, notamment, des équipements recevant du public, dont le groupe scolaire de Génicourt, me semble devoir s'imposer compte-tenu des risques d'accident encourus par la population présentement.

2°/ Le respect des consignes de vols et des tours de pistes s'imposant aux pilotes devra faire l'objet d'un suivi effectif de la part de l'autorité de contrôle afin de remédier à l'indiscipline de certains pilotes dénoncés par des nombreux riverains.

3°/ - Qu'un examen attentif puisse être réservé aux questions d'intérêt général et particulières tirés de l'enquête ( Chapitre III du rapport ).

Etabli à Meudon, le 12 Janvier 2006

**J. de LA RUBIA**  
Commissaire-enquêteur



Le présent rapport comprend les annexes suivantes :

- annexe 1 : Registres (14) et Pièces et courriers reçus
- annexe 2 : publication presse - Information du public et certificat d'affichage des Maires