

AEROPORTS DE PARIS

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

REUNION du Lundi 5 Février 1990 à 15 H 00

**Sous la Présidence de Madame Marie-Françoise HAYE-GUILLAUD
Secrétaire Général de la Préfecture du VAL D'OISE.**

Etaient présents

M. De KERVEGUEN	Conseiller Général, Maire de VIGNY
M. ROLLAND	Maire de GENICOURT, et suppléant de M. le Maire de COURCELLES-SUR-VIOSNE
M. SURAN	Maire d'EPIAIS-RHUS
M. PICHERY	Maire de CORMEILLES-EN-VEXIN
M. TOUBLANC	Maire de MONTGEROULT
M. VAN BOXSTAEL	Adjoint au Maire de COURCELLES-SUR-VIOSNE
M. METAIS	Conseiller municipal à GENICOURT
M. MESNIL	Association des Amis du Vexin Français
M. BOUBET	Chef du Service Gestion Commerciale du Bourget et des Aérodomes d'Aviation Général - AEROPORTS DE PARIS
M. GUERER	Chef du Service Aviation Générale - AEROPORTS DE PARIS
M. DUBAUT	Chargé de Mission auprès du Directeur Général, Chef du Service des Relations avec l'Environnement AEROPORTS DE PARIS
M. CHOIX	Aérodrome PONTOISE-CORMEILLES - Aéroclub HISPANO SUIZA
M. SOUDRY	Aérodrome de PONTOISE-CORMEILLES - Directeur de la Compagnie AEROPE
M. DENIS	Aérodrome PONTOISE-CORMEILLES - Société AIGLE AZUR

M. LE ROUX	Représentant la Chambre de Commerce et d'Industrie Interdépartementale
M. CLARO	Représentant du personnel - AEROPORTS DE PARIS
M. HELLER	Représentant du personnel - Aéroport de PONTOISE-CORMEILLES
M. BLIN	Commandant de l'aéroport de PONTOISE-CORMEILLES
M. GAULT	Chargé de Mission Urbanisme - AEROPORTS DE PARIS
M. VALIN	Chef du Département Développement AEROPORTS DE PARIS
Mme BERRUYER	Service des Relations avec l'Environnement AEROPORTS DE PARIS
M. PENALVA	Sous-Préfet de l'arrondissement de PONTOISE
M. LENOAN	Chef du Bureau de l'Environnement - PREFECTURE DU VAL D'OISE - DULE
Melle LABUSSIÈRE	Adjointe au Chef du Bureau de l'Environnement PREFECTURE DU VAL D'OISE - DULE
M. ANDRIEU	Représentant de la Direction Régionale de l'Aviation Civile Nord ORLY - District Aéronautique IDF
M. CHIODO	Direction départemental de l'Équipement Service de l'Urbanisme et de l'Aménagement
M. MELET	Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt
M. ARNAL	Chargé de Mission auprès de la Délégation Régionale à l'Architecture et à l'Environnement
Mme BASLE	Directeur de la Réglementation à la Préfecture
M. Le Capitaine CABRY	Adjoint au Commandant GARRIDO, commandant la Compagnie de Gendarmerie
M. HUGON	Directeur du Développement Économique EPA CERGY-PONTOISE

Mme HAYE-GUILLAUD

Secrétaire Général de la Préfecture du VAL D'OISE,

Présente l'ordre du jour de la réunion

I . Examen du Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de PONTOISE-CORMEILLES et recueil des avis des membres de la commission sur le choix de la limite extérieure de la zone C.

II Analyse du problème des nuisances actuellement constatées.

III . Communication d'Aéroports de Paris sur le devenir de l'aérodrome de PONTOISE-CORMEILLES-EN-VEXIN.

Il y aura ultérieurement une autre Commission Consultative de l'Environnement qui permettra d'étudier plus à fond les suites de l'étude de la Chambre de Commerce et d'Industrie Interdépartementale du VAL D'IVOIRE et des YVELINES, l'EPA de CERGY-PONTOISE et ADP qui est menée actuellement au plan économique.

Précise qu'aucune de ces données ne modifie, en quoi que ce soit, le Plan d'Exposition au Bruit qui est présenté ; ce dernier tient compte du nombre de mouvements d'avions inclus dans cette hypothèse de croissance et de développement. Il peut donc être examiné aujourd'hui.

Puis, demande au responsable technique d'ADP de présenter le nouveau Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome de PONTOISE-CORMEILLES, dont les maires des communes concernées ont reçu un exemplaire sur lequel les conseils municipaux ont donné leur avis.

I . EXAMEN DU PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT
ET RECUEIL DES AVIS DES MEMBRES DE LA COMMISSION
SUR LE CHOIX-DE LA LIMITE EXTERIEURE DE LA ZONE C

M. GAULT

Chargé de Mission Urbanisme - AEROPORTS DE PARIS,

Précise que tous les membres de la Commission Consultative de l'Environnement ont reçu le dossier du PEB. Ce PEB est appelé à remplacer le PEB en vigueur approuvé par le Préfet du VAL D'IVOIRE en date du 30 juillet 1988. Il est en effet apparu nécessaire de réviser le PEB actuel pour tenir compte d'un trafic futur plus réaliste portant sur 180 000 mouvements au lieu de 320 000.

Puis, expose la procédure d'élaboration du PEB

- Consultation des municipalités
- Consultation de la CCE (phase actuelle)

- Enquête publique.

L'objet de cette procédure est de choisir au niveau de ces trois phases l'indice psophonique de la limite extérieure de la zone "C".

2

Rappelle schématiquement la définition des trois zones de bruit A - B - C et à la demande de Madame le Secrétaire Général, les différentes implications du PEB sur l'urbanisme, à savoir

- En zone A et B, interdiction de construire des logements neufs, -
- En zone "C". Seules sont autorisées les constructions à usage d'habitation isolées, c'est-à-dire non groupée, à condition qu'elles figurent "en dent creuse" dans un tissu urbanisé et que les infrastructures existent (voirie, insonorisation, etc...). Les lotissements et les collectifs y sont interdits.

Ces restrictions en matière d'urbanisme ne s'appliquent pas, sous certaines conditions, aux bâtiments d'activités en zone A - B ou C. La réhabilitation et la rénovation de logements d'habitation ou de quartiers anciens sont autorisées en toutes zones de bruit sous certaines conditions également.

Rappelle les hypothèses prises en compte pour le PEB 180 000 mouvements par an dont 80 000 mouvements d'aviation de voyages et 100 000 mouvements d'aviation légère. Les 80 000 mouvements d'aviation de voyages comprennent 30 % de biréacteurs, 50 % de bimoteurs à hélices et 20 % de monomoteurs à hélices.

Les 100 000 mouvements d'aviation légère comprennent 10 % de biréacteurs, 20 % de bimoteurs et 70 % de monomoteurs.

Mme HAYE-GUILLAUD

Présente la synthèse de la consultation des communes

Onze communes ont été consultées ABLEIGES . FREMECOURT . GENICOURT SAGY BOISSY LIAILLERIE . MONTGEROULT . US COURCELLES-SUR-VIOSNE . EPIAIS-RHUS PUISEUX-PONTOISE . CORMEILLES-EN-VEXIN

Huit communes ont répondu à la consultation.

Trois n'ont pas répondu dans les délais et sont sensées avoir donné un avis favorable sur le PEB faute de réponse en sens contraire (CORMEILLES-EN-VEXIN, FREMECOURT, PUISEUX-PONTOISE).

Trois, communes ont rejeté le PEB tel que présenté ou l'acceptent sous conditions (COURCELLES-SUR-VIOSNE, GENICOURT, MONTGEROULT). Trois communes ont demandé le relèvement des circuits d'une hauteur de 50 à 100 mètres (ABLEIGES, SAGY, US).

Une commune a souhaité l'allongement du circuit .nord vers le nord (EPIAIS-RHUS).

Une Commune est favorable au projet, BOISSY-L'AILLERIE, sous réserve d'informations supplémentaires qui lui ont été données par la suite.

Puis donne la parole à Monsieur le Maire de CORMEILLES-EN-VEXIN qui souhaite expliciter l'avis de sa commune.

3

- M. PICHERY Maire de CORMEILLES-EN-VEXIN,
- Indique qu'il avait adressé à Monsieur le Préfet plusieurs courriers dans l'attente d'une réunion pour statuer sur ce dossier, et considère qu'on ne peut préjuger de l'avis favorable de la commune.
- Mme HAYE-GUILLAUD Interroge les maires présents et leur propose de rappeler leur position.
- M. TOUBLANC Maire de MONTGEROULT,
- Indique qu'il voudrait sensibiliser les responsables d'ADP au respect des règles actuelles de circulation aérienne.
- Mme HAYE-GUILLAUD Précise que ce sera le deuxième point de l'ordre du jour qui permettra l'examen des difficultés rencontrées et notamment le problème des nuisances constatées actuellement.
- M. TOUBLANC Dit qu'il n'a rien à ajouter à la délibération de sa commune.
- M. SURAN Maire d'EPIAIS-RHUS
- Fait observer que la zone de bruit "C" limitée par l'indice 78 encercle indiscutablement le village. L'avis de la commune consiste à demander que le circuit soit déplacé vers le Nord à 500 ou 800 mètres plus loin, en rase campagne, pour ne pas venir au ras des habitations d'EPIAIS-RHUS.
- M. GAULT Répond que ce circuit peut être modifié de façon à tourner plus au Nord et précise que si aujourd'hui cette décision est prise en séance, elle figurera sur le plan pour l'enquête publique.
- M. GUERER Chef du Service Aviation Générale - AEROPORTS DE PARIS
- Indique qu'il y a plusieurs suggestions qui concernent aussi bien le tracé sol - que les hauteurs des circuits. En ce qui concerne les hauteurs actuelles de circuit, il paraît difficile de les modifier. Si le petit circuit est à une hauteur de 200 mètres, c'est pour ménager une séparation entre les avions qui effectuent le grand circuit qui se situe à 300 mètres car cela est nécessaire au niveau de la sécurité. on a également un certain nombre de transits qui

passent à la verticale de l'aérodrome à une hauteur supérieure à 300 mètres. Si on remontait les hauteurs des circuits, on aurait donc un phénomène d'enchaînement. Par ailleurs, il faut savoir qu'actuellement les aéronefs pour effectuer ces circuits décollent, montent puis se mettent en régime stabilisé et commencent à descendre en réduisant leur moteur.

4

Si l'on relève les circuits, on augmente la phase de montée et la durée pendant laquelle l'avion est en pleine puissance et le bruit ressenti au sol serait plus important et durerait plus longtemps.

S'agissant des tracés-sol des circuits, certaines modifications sont possibles, la demande faite par Monsieur le maire d'EPIAIS RHUS est tout à fait réalisable et au niveau de la circulation aérienne, il n'y a aucun obstacle majeur à reporter vers le Nord ce circuit de manière à ce que la commune soit moins gênée.

Mme HAYE-GUILLAUD

Précise qu'il va de soi que pour le dossier de l'enquête publique, le tracé sera modifié et donc éloigné de la zone urbanisée d'EPIAIS-RHUS, pour que cette commune ait une faculté de développement au Nord. Naturellement, cette modification n'a pas d'incidence sur les autres communes.

M. VAN BOXSTAEL

Adjoint au maire de COURCELLES-SUR-VIOSNE

Demande que soit modifié l'axe de la piste, car en retenant l'indice IP 78, "que peut faire la commune" ? dit-il en s'adressant aux représentants d'ADP.

La commune de COURCELLES-SUR-VIOSNE est juste dans l'axe de la piste 05/23 qui reçoit 70 % du trafic, cela correspond à un vol toutes les deux minutes pour les 180 000 mouvements prévus au PEB. La zone "C" limitée à l'indice 78 prend les 2/3 de la commune.

Mme HAYE-GUILLAUD

Reconnait que cela pose un problème de constructibilité pour la commune, mais que néanmoins, si l'on autorisait des constructions entre un IP 80 et un IP 78, ces nouveaux habitants risqueraient de subir une gêne qu'ils jugeraient excessive. De plus, quelle que soit la limite, la nuisance est bien évidemment identique dans la réalité.

M. GUERER

Précise que les trajectoires d'approche doivent s'effectuer en ligne droite, c'est une obligation à laquelle on ne peut déroger et particulièrement dans ce sens, en piste 05 qui est équipée d'un système d'atterrissage aux instruments (ILS).

M. VAN BOXSTAEL	Demande si l'on pourrait varier l'axe de la piste de quatre à cinq degrés.
M. GUERER	Répond que si l'axe de la piste devait être décalé, d'une part cela entraînerait des travaux très importants, et d'autre part, cette modification risquerait de pénaliser d'autres communes telles qu'EPIAIS-RHUS ou BOISSY L'AILLERIE et déporterait le problème.
M. VAN BOXSTAEL	Déclare que sa commune est une commune sinistrée et demande ce qui peut être fait.
	5
M. PENALVA	Interroge les représentants d'ADP sur la différence entre le tracé du précédent PEB et celui-ci.
M. GAULT	Indique que dans le projet de PEB, la zone "C" s'élargit un peu.
Mme HAYE-GUILLAUD	Rappelle qu'il est possible de construire des maisons individuelles sous certaines conditions en zone "C" entre un IP 78 et 89
M. GAULT	Indique que l'on ne peut pas construire de lotissement mais que les habitations à usage d'activités accompagnées de logements de fonction en zones B et C sont autorisées, de même que les constructions individuelles non groupées en zone C à l'intérieur de l'agglomération, à condition que l'ensemble de ces constructions ne contribuent pas à augmenter sensiblement la densité démographique.
M. VAN BOXSTAEL	Demande à ce que cela soit écrit.
M. PENALVA	Propose que soient rappelées les contraintes liées aux différentes zones de bruit.
M. GAULT	Lit le texte de loi : (joint en annexe 1)
M. VAN BOXSTAEL	Note qu'il y a beaucoup de restrictions dans ce texte.
Mme HAYE-GUILLAUD	Conclut que l'on peut construire un pavillon isolé sur une parcelle "en dent creuse" de la zone urbanisée et des bâtiments d'activités, mais il n'est pas possible d'y prévoir une zone NA.
M. ROLLAND	Maire de GENICOURT Précise que le conseil municipal de GENICOURT a pris une délibération qui insiste sur le maintien des courbes du PEB de 1980 qui ménageaient la sécurité des habitants de la commune. Il faudrait rétablir les dispositions évitant le survol du village, l'altitude étant de, moins en moins respectée. Ce nouveau PEB coupe le village en deux et passe au-dessus de la mairie, des écoles et de la piscine où il y a une très grande affluence. On devrait pouvoir trouver une solution qui permettrait d'éviter cela.

Mme HAYE-GUILLAUD Demande la raison de ce changement antérieurement, la zone de bruit "C" faisait un coude vers le Nord avant GENICOURT. Maintenant, il y a une pointe qui arrive sur GENICOURT.

M. GUERER Indique que pour établir le PEB, on prend en compte les coefficients d'utilisation des pistes pour chacune d'entre elles et par sens d'utilisation.

6

S'agissant de la piste proche de GENICOURT, les chiffres suivants ont été retenus :

- Pour les atterrissages face au Nord-Ouest 10 % des mouvements
- Pour les décollages face au Sud-Est : 5 % des mouvements.

Les données ont été modifiées par rapport à l'ancien plan.

M. METAIS Conseiller municipal de GENICOURT

Précise qu'antérieurement le couloir était plus favorable aux avions car GENICOURT est situé en hauteur sur une colline ; dans la situation précédente, il était plus facile pour eux de décoller. Ce n'est pas seulement une question de bruit mais aussi une question de sécurité.

Mme HAYE-GUILLAUD Pose la question de savoir quelle est la raison technique à l'origine de cette modification.

M. GUERER Indique que dans l'ancien PEB, il n'y avait pas de trajectoires directes après décollage, tous les avions devaient tourner vers le Nord. Dans le nouveau PEB, cela est différent (cf. Annexe 2).

M. GAULT Précise qu'antérieurement, on ne faisait pas décoller de petits jets qui eux doivent décoller en ligne droite.

M. ROLLAND Rappelle que la trajectoire d'atterrissage passe aussi au même endroit et qu'on peut voir les avions se succéder les uns derrière les autres à 40 ou 50 mètres des groupes scolaires.

M. VALIN Chef du Département Développement - AEROPORTS DE PARIS

Propose, bien qu'une première réponse ait été apportée, de mettre en annexe de ce compte-rendu les motifs précis de cette modification (annexe 2). L'une des raisons, qui a déjà été indiquée, est très certainement la prise en compte, de la part des avions d'affaires dans le trafic qui ne peuvent pas virer aussi

rapidement que les avions à hélices, d'autant qu'un certain nombre d'entre eux volent aux instruments.

Mme HAYE-GUILLAUD Souhaite que l'on s'assure que ce virage ne peut être fait, compte tenu des remarques de Monsieur le Maire de GENICOURT sur les survols des écoles et de la piscine et des problèmes de sécurité déjà évoqués.

M. VALIN Précise que l'on ne peut traiter les problèmes de sécurité par rapport au PEB puisque la sécurité est strictement la même partout. En ce qui concerne ces aspects de sécurité, il existe des plans de servitudes aéronautiques de dégagement spécifiques aux problèmes de sécurité.

7

M. ROLLAND Espère que la communication qui sera faite plus tard traitera mieux la commune de GENICOURT que cela n'a été fait maintenant.

Mme HAYE-GUILLAUD Demande de prendre en considération la demande de Monsieur le Maire de GENICOURT et indique que la réponse sera technique et qu'elle précisera s'il est possible de refaire le plan comme il était antérieurement et, dans le cas contraire, pourquoi cela n'est pas possible.

M. VALIN Confirme que les explications techniques seront fournies comme il l'avait indiqué dans sa première intervention. S'agissant de ce qui pourra être fait ensuite, on risque de se heurter à des difficultés qui ont déjà été évoquées précédemment ; autant il peut être possible de modifier légèrement les décollages, autant pour les atterrissages, ils doivent être effectués en ligne droite.

Mme HAYE-GUILLAUD Indique qu'il faut étudier la situation et concilier au mieux les problèmes évoqués par Monsieur le Maire de GENICOURT et les impératifs techniques.

M. TOUBLANC Demande quelles sont les communes pour lesquelles le nouveau PEB apporte une aggravation par rapport à l'ancien PEB.

Mme HAYE-GUILLAUD Répond que les communes suivantes sont plus touchées que dans le précédent plan : MONTGEROULT - COURCELLES-SUR-VIOSNE - GENICOURT.

M. LE ROUX Représentant la Chambre de Commerce et d'Industrie Interdépartementale

Indique que, connaissant le domaine aéronautique, il peut se permettre de dire que les avions qui décollent font plus de bruit que ceux qui atterrissent, puisque ces derniers sont à puissance de moteurs réduite, et ils doivent arriver dans l'axe ; mais peut-être,

serait-il possible, afin d'éviter des perturbations à la commune de COURCELLES-SUR-VIOSNE, de dévier légèrement de dix degrés vers la gauche les appareils après décollage en piste 023 où il y a 70 % du trafic.

Pour GENICOURT, concerné par la piste 12/30 où il y a beaucoup moins de trafic, pour les décollages une déviation vers la gauche, comme précédemment, ou vers la droite, pourrait résoudre le problème.

- Mme HAYE-GUILLAUD S'adresse aux participants et demande si d'autres personnes ont un avis à émettre sur les courbes isopsophiques.
- M. VAN BOXSTAEL Déclare que COURCELLES-SUR-VIOSNE refuse ce PEB si l'on n'indique pas, par écrit, des éléments très précis sur ce qu'il est permis de construire.
- Mme HAYE-GUILLAUD Répond qu'il a été prévu qu' ADP fournirait un document pour l'enquête publique explicitant bien ce qui est autorisé et ce qui est interdit en zone A - B et C. Sur ce document, il serait souhaitable d'indiquer avec trois couleurs les zones A - B et C de manière à ce que cela soit plus clair.
- M. GAULT Précise que la mallette contenant les documents de l'enquête publique comprendra :
- Une notice explicative donnant des informations sur le bruit et l'élaboration du PEB.
 - Un rapport de présentation spécifique à la plate-forme.
 - Une notice technique.
 - Un PEB.
 - L'avis des municipalités.
 - Les avis recueillis au cours de la Commission Consultative de l'Environnement figurant au compte rendu.
 - Le recueil complet de tous les textes relatifs au PEB, et précise qu' ADP pourra fournir ces éléments avant juillet 1990.
- Mme HAYE-MILLAUD Souhaite que l'enquête' publique soit ouverte en septembre, ce qui suppose qu' ADP ait constitué et adressé le dossier suffisamment tôt pour que le Préfet en prenne connaissance et saisisse le Président du Tribunal Administratif pour la désignation d'un Commissaire Enquêteur ou d'une Commission d'Enquête pendant l'été.
- M. TOUBLANC Demande pourquoi il y a une petite encoche sur MONTGEROULT au niveau de l'indice isopsophique 78.
- M. BLIN Commandant de l'aérodrome de PONTOISE-CORMEILLES AEROPORTS DE PARIS
- Répond que cette encoche correspond au tour de piste et que la même marque figure aussi de l'autre côté, à la hauteur d'US.
- Mme HAYE-GUILLAUD Demande des précisions.

M. BLIN

Précise que ces deux petites avancées correspondent au circuit de piste réservé à l'aviation légère à une hauteur de 200 mètres sol, ce circuit vire avant MONTGEROULT et US.

Mme HAYE-GUILLAUD

Demande l'avis de la Commission sur ce plan d'exposition au bruit, la modification demandée par la commune d'EPIAIS-RHUS étant acceptée :

-Emettent un avis défavorable, Messieurs les Maires de MONTGEROULT, COURCELLES-SUR-VIOSNE et GENICOURT.

-S'abstiennent Monsieur le Maire de CORMEILLES-EN-VEXIN et M. DE KERVEGUEN.

9

Emettent un avis favorable les autres membres

Monsieur le Maire d'EPIAIS-RHUS

Messieurs les représentants d'Aéroports de Paris

Messieurs les représentants de l'Aéroclub Hispano-Suiza, de la Société Aigle Azur, de la Chambre de Commerce et d'Industrie Interdépartementale, des personnels de l'aérodrome de PONTOISE-CORMEILLES

Monsieur le Sous-Préfet de PONTOISE

Messieurs les représentants de Monsieur le Directeur de l'Urbanisme, du Logement et de l'Environnement à la Préfecture, du Directeur Départemental de l'Équipement, du Directeur Départemental de l'Agriculture et de la Forêt, du Délégué Régional à l'Architecture et à l'Environnement

. Madame le Directeur de la Réglementation à la Préfecture

. Le représentant du Commandant de la Compagnie de Gendarmerie de CERGY

. ainsi que Madame le Secrétaire Général de la Préfecture du VAL D'IVOIRE représentant le Préfet.

M. DE KERVEGUEN

Conseiller Général, Maire de VIGNY

Remercie Madame le Secrétaire Général d'avoir rechercher la clarté dans ce débat en ayant toujours la préoccupation de défendre les intérêts des élus et des populations.

Mme HAYE-GUILLAUD

Propose d'aborder le deuxième point inscrit à l'ordre du jour de cette réunion.

II . ANALYSE DU PROBLEME DES NUISANCES ACTUELLEMENT CONSTATEES

M. PENALVA

Indique qu'à la précédente commission, il avait été mis en place un système de traitement des plaintes écrites. Il avait été défini que les plaintes seraient adressées à la préfecture qui les ferait parvenir à Aéroports' de Paris, et précise que des courriers ' ont été adressés par les communes de CORMEILLES-EN-VEXIN et BOISSY L'AILLERIE.

10 -

Mme BERRUYER

Service des Relations avec l'Environnement AEROPORTS DE PARIS.

Répond qu'effectivement trois plaintes ont été transmises à ADP au cours de l'année 1989 : deux de CORMEILLES-EN-VEXIN, une de BOISSY L'AILLERIE auxquelles il a été répondu.

En ce qui concerne les plaintes téléphoniques, il avait été prévu qu'elles seraient traitées directement par le Commandant de l'aérodrome ou le Chef de la Circulation Aérienne lors de cas très précis et il y a eu quelques appels de cet ordre.

S'agissant des réponses techniques apportées à ces plaintes, Monsieur GUERER va pouvoir expliquer les problèmes rencontrés.

M.GUERER

Rappelle que les deux pistes de la plate-forme sont associées chacune à un circuit d'aérodrome et dans la réglementation, il est indiqué que les pilotes doivent les respecter sauf pour raisons de sécurité.

A la suite des plaintes reçues, un courrier a été fait à l'ensemble des usagers pour leur rappeler la nécessité de respecter avec rigueur les circuits, personne ne devant y déroger sauf pour raisons de sécurité. Il semble que depuis le mois de septembre 1989, les usagers ont été sensibilisés à ce problème et la situation s'est améliorée.

Mme HAYE-GUILLAUD

Interroge les maires sur ce point.

- M. PICHERY Déclare qu'il n'est pas certain que la situation se soit améliorée et indique qu'il s'est abstenu dans le vote précédent, par solidarité avec ses collègues, mais qu'il est difficile de prendre position par rapport à des circuits qui ne sont pas respectés, soit par les avions des aéroclubs, soit par ceux des écoles de pilotage, qui sont difficiles à différencier.
- Mme HAYE-GUILLAUD Demande quelles sont les sanctions possibles.
- M. CHOIX Aérodrome de PONTOISE-CORMEILLES Aéroclub HISPANO-SUIZA
- Indique que si l'on relève le numéro et l'heure de passage d'un appareil ainsi qu'un fait précis, des sanctions pourraient être prises, mais on pourrait aussi renouveler les contrôles en vol. Il faut savoir qu'on ne peut pas empêcher de voler quelqu'un qui a une licence de pilote, tant qu'il n'y a pas de sanction administrative.
- Indique qu'il est bien conscient du problème et que si certains ne respectent pas les consignes cela nuit à l'ensemble des usagers. Il est à noter qu'il y a plusieurs aéroclubs sur le terrain, mais qu'il y a aussi des appareils de passage, qui ne connaissent pas bien les circuits et les villages, alors que les pilotes basés les connaissent et ont appris à les éviter.
- Mme HAYE--GUILLAUD Demande quelle est la proportion des appareils non basés fréquentant l'aérodrome de PONTOISE et quels moyens d'action pourraient être mis en oeuvre pour sensibiliser leurs pilotes.
- M. GUERER Indique que 46 % des mouvements-avions effectués sur le terrain sont des mouvements d'avions non basés. Les pilotes ont à leur disposition une documentation et des cartes, néanmoins, le respect des hauteurs est plus facile à obtenir que le respect du tracé-sol du circuit et l'on peut admettre qu'ils s'en écartent.
- M. PICHERY Précise que le circuit n'est pas à 100 mètres de l'église de CORMEILLES et pourtant les avions ont tendance à passer dans ce secteur-là. S'ils s'écartaient du circuit en parallèle, on pourrait comprendre que c'est une erreur, mais là, ils passent carrément au droit du village et même s'ils sont extérieurs à la plate-forme, l'écart est important.
- M. CROIX Indique que dans son aéroclub, les pilotes sont sensibilisés et motivés.

Mme HAYE-GUILLAUD

Précise que pour être plus efficace, il faudrait peut être :

- Que les plaintes soient plus précises (jour-heure-immatriculation),
- Donner une meilleure information aux pilotes,
- Sensibiliser le contrôle de la tour qui pourrait éventuellement intervenir auprès des pilotes.

12

M. HELLER

Représentant du personnel Aérodrome de PONTOISE-CORMEILLES

Propose aux participants de venir visiter la tour afin de voir qu'on ne peut pas évaluer la position réelle des avions par rapport aux communes.

Mme HAYE-GUILLAUD

Accepte volontiers, et note qu'il n'est pas normal de ne prendre aucune mesure contre les pilotes qui ne respectent pas les circuits. On peut au moins faire une lettre d'avertissement dans un premier temps, puis après plusieurs avertissements prendre d'autres mesures.

M. GUERER

Continue qu'avec une information très précise, l'heure, l'immatriculation de l'appareil, on peut initialiser une procédure d'infraction à l'égard du pilote, dont la première phase est une demande d'explication.

M. Le Capitaine CABRY

Adjoint au Commandant GARRIDO, commandant la Compagnie de Gendarmerie

Indique que les maires ont un pouvoir de police et qu'ils peuvent relever des infractions et les faire parvenir au Procureur de la République. Ils doivent pouvoir évaluer l'altitude,, identifier l'appareil, indiquer la direction du vol et apprécier l'écart par rapport au circuit.

- M. CHOIX Estime que l'altitude est difficile à définir quand on est au sol, sauf dans les cas de vols très bas, en rase-motte, ce qui est relativement rare. Le rase-motte est condamnable. Il est déjà arrivé que des altitudes soient critiquées (trop basses) alors qu'elles étaient parfaitement correctes.
- M. GUERER Indique que le non-respect des hauteurs est plus difficile à déterminer que le non-respect du tracé d'un circuit.
- Mme HAYE-GUILLAUD Demande à ce qu'une lettre de rappel de leurs obligations soit faite aux aéroclubs pour sensibiliser les usagers. Si les maires devaient engager une procédure et l'envoyer au parquet, il serait bon d'envoyer une copie à la préfecture qui avertira ADP.
- M. TOUBLANC Indique qu'il n'était pas informé de la procédure. Il faut pouvoir obtenir un interlocuteur précis à un moment donné.

- M. GUERER Répond que le commandant ou le chef de la circulation aérienne peut répondre à des plaintes téléphoniques, mais ils ne sont présents que pendant la semaine. Pendant le week-end, les appels arrivent à la tour de contrôle, mais comme les contrôleurs ont une charge de travail importante, ils ne sont pas toujours disponibles pour répondre dans de bonnes conditions. Néanmoins, il est évident que si un avion ne respectait pas la réglementation et pouvait porter préjudice à la sécurité, il serait bon d'avertir le contrôle.
- Mme HAYE-GUILLAUD S'adresse aux maires et dit qu'en tant qu'officiers de police, ils peuvent faire un constat précis et envoyer copie de ce rapport à Monsieur le Préfet, comme il a été indiqué précédemment, que cela serait plus efficace que de téléphoner, au risque de gêner les contrôleurs dans leur travail. De telles initiatives devraient avoir un effet dissuasif sur l'ensemble des utilisateurs.
Demande à ADP de bien vouloir faire une communication sur les données actuelles et sur le projet de développement et la proposition d'assouplissement des règles d'utilisation de l'aérodrome de PONTOISE-CORMEILLES. Cette présentation est faite à titre d'information car ultérieurement se tiendra une autre réunion où la Chambre de Commerce présentera le résultat d'une étude qu'elle a effectuée sur ce thème. Rappelle que ces éléments n'auront pas d'incidence sur le plan que l'on vient d'examiner car les prévisions de trafic y sont intégrées.

III . COMMUNICATION D'AEROPORTS DE PARIS SUR LE DEVENIR DE L'AERODROME DE PONTOISE CORMEILLES-EN-VEXIN

M. VALIN

Présente le document proposé par ADP distribué en séance aux membres de la commission (ci-annexé). Il évoque les possibilités d'avenir de la plate-forme en proposant d'assouplir les contraintes qui pèsent actuellement sur son exploitation

à savoir :

- Supprimer la limitation du poids des appareils fixée actuellement à 17 tonnes, le poids d'un appareil n'étant plus lié au bruit qu'il peut provoquer, tout au moins dans les types d'avions susceptibles de concerner l'aérodrome de PONTOISE,

-

- Rehausser la limitation du nombre de passagers par appareils, fixée actuellement à 25 places ; il suggère que cette limitation soit portée à 55 sièges.

Mme HAYE-GUILLAUD

Rappelle que l'évolution proposée rentre dans les perspectives du PEB, ce trafic étant intégré dans le trafic d'aviation d'affaires. Dans ce cadre, les avions qui effectuent des passages à période fixe, ne posent pas plus de problème que les petits appareils d'aviation de loisir et d'école.

14

M. SURAN

Déclare qu'il a peine à croire que ce type de trafic puisse être inclus dans les mêmes zones de bruit.

M. VALIN

Précise que les PEB sont élaborés dans le but de protéger au maximum du bruit, les riverains futurs. On prévoit donc une extension maximale, c'est la raison pour laquelle ce PEB a été prévu pour un nombre de 180 000 mouvements, alors qu'actuellement, il n'y a que 112 000 mouvements. Parmi ceux-ci, il est prévu 80 000 mouvements d'avions d'affaires, alors qu'actuellement les avions de ce type n'en représentent que 27 000.

Il est certain qu'aujourd'hui au niveau du bruit, les avions modernes ne se distinguent pas des avions d'affaires déjà prévus dans le plan.

M. SURAN

Rappelle que le F27 est un avion bruyant et déclare que s'il doit y avoir une délibération sur ce point et si l'on vote pour, on vote aussi pour le F27.

M. VALIN

Confirme qu'effectivement le F27 se situe parmi les avions inférieurs à 55 sièges.

Précise qu'actuellement il s'agit de mettre en place une liaison avec un Saab 340, mais le dossier est présenté très clairement, limitation à 55 sièges des avions utilisés. Cette limitation permet

de déterminer la catégorie d'appareils autorisés et si des compagnies souhaitaient venir avec de plus gros appareils, ils ne pourraient être acceptés.

M. SURAN

Note qu'actuellement il s'agit de mettre en place une liaison, mais dans le cadre du marché européen, on craint qu'il n'y ait une recrudescence de ces lignes régulières.

M. VALIN

Précise que la situation est assez difficile vis-à-vis de la concurrence et de la Commission de BRUXELLES ; actuellement, il y a une ligne française, on doit pouvoir accueillir la concurrence.

M. SURAN

Déclare qu'actuellement il y a une ligne, dans trois mois, il pourrait y en avoir 17.

Mme HAYE-GUILLAUD

Donne la parole à Monsieur DENIS, responsable de la société AIGLE AZUR, seule société qui ait une ligne régulière, pour expliquer la perspective de développement de sa société dans les cinq à dix ans et la raison pour laquelle elle souhaite une augmentation de la capacité de ces avions ?

15

M. DENIS

Aérodrome de PONTOISE-CORMEILLES - Société AIGLE AZUR

Indique qu'il est difficile de répondre sur l'évolution économique, mais précise qu'il existe une commission de l'aviation civile qui a défini des normes de bruit. Dans ce contexte, les appareils doivent être munis d'un certificat de limitation de nuisances qui garantit un certain seuil de bruit. C'est sous cet angle-là qu'il faut examiner le problème.

PONTOISE est le seul terrain où il existe une telle limitation au niveau du nombre de passagers transportés. S'agissant de l'augmentation de capacité demandée, cette demande a été faite dans un souci de meilleure exploitation et de rentabilité.

M. PICHERY

Note que certains avions de petite capacité peuvent être plus bruyants que des avions plus gros. Il serait donc regrettable de limiter l'essor de la Ville Nouvelle et de cet aérodrome en retenant une classification basée sur une notion de sièges, alors qu'il serait plutôt préférable de retenir une notion de classement par rapport au niveau sonore.

Mme HAYE-GUILLAUD

Demande si cela est possible de concilier les deux notions : limiter les appareils à 55 sièges mais aussi avec une limitation relative au bruit, qui lui paraît finalement plus intéressante en l'objectif poursuivi.

- M. VALIN Indique que si la réglementation internationale est très claire sur le plan du bruit par rapport aux avions à réaction, elle l'est beaucoup moins par rapport aux avions à hélices. On peut regarder ce point et mettre au compte-rendu les éléments relatifs à cette réglementation. (Annexe 3)
- M. PICHERY Dit que s'il y a une classification des avions par rapport à la nuisance ce qu'ils apportent, il faut appuyer la réglementation dessus plutôt que sur le nombre de sièges qui ne change rien.
- M. TOUBLANC indique que si l'on doit voter sur ce point, il souhaite préciser qu'il est contre, d'une part parce qu'il a voté contre le PEB et d'autre part, parce qu'il n'y a pas de retombées économiques pour les communes qui supportent les nuisances. Elles ont même le risque de voir partir certains de leurs habitants à cause de ces nuisances.
- Mme HAYE-GUILLAUD Ajoute que l'on peut penser que le développement économique viendra aussi dans cette commune.

16 -

- M. DE KERVEGUEN Indique qu'il se voit dans l'obligation de voter contre, mais ce n'est pas une position nouvelle, il avait déjà voté contre en 1980 et en 1987.
Certains peuvent penser qu'il y aura des retombées économiques dans le cadre de ce développement, mais il ne le croit pas.
- M. MESNIL Association des amis du Vexin français
Déclare que la plupart des pilotes d'avions se fixent à des repères visuels et utilisent le petit circuit, et qu'il serait donc souhaitable de le relever à une hauteur de 300 mètres afin que les avions effectuent le grand circuit. S'agissant des week-ends, puisque les tondeuses à gazon sont interdites les samedi et dimanche, pourquoi ne pas interdire aussi les aéroclubs et précise qu'il votera contre.
- M. VAN BOXSTAEL Indique qu'il votera contre aussi.
- Mme RAYE-GUILLAUD Interroge la Chambre de Commerce sur l'étude qu'elle est en train de mener.

M. LE ROUX

Déclare que c'est une chance d'avoir un aéroport à l'Ouest de PARIS. Il ressort de l'enquête menée auprès des 1 470 décideurs les plus importants de la zone délimitée à l'est par l'Isle Adam et l'autoroute A15, au sud par Argenteuil et la Seine et l'agglomération de Saint-Germain-en-Laye, et au nord-ouest par Magny-en-Vexin, qu'ils semblent très intéressés par cet aéroport. Dans trois ans, il faudra s'imposer parmi les centres importants de la Communauté Economique Européenne et cet aéroport est un atout. Les villages en retireront des bénéfices par le biais d'emplois créés dans nos régions par les industries et les entreprises tertiaires. Bien sûr, il y a des choses à préserver mais il faut aussi avancer pour ne pas être dépassé.

M. DE KERVEGUEN

Indique qu'il comprend la position du représentant de la Chambre de Commerce, mais qu'il ne croit pas au développement de l'aéroport de CORMEILLES-EN-VEXIN tel qu'il est présenté, pas avant vingt ans, car il n'y a pas suffisamment de moyens d'accès rapides pour l'atteindre actuellement.

M. HUGON

Directeur du Développement Economique EPA CERGY-PONTOISE

Précise que l'enquête à laquelle se sont livrés la Chambre du Commerce, l'EPA et Aéroports de Paris, n'avait pas pour but de provoquer le développement forcé de l'aéroport, mais de voir si la demande exprimée correspondait à une demande locale réelle.

17

Effectivement, il y a une demande d'aviation d'affaires, mais faible. Les personnes qui sont à la Défense ne viendront jamais à PONTOISE-CORMEILLES prendre l'avion. Ils vont soit à ORLY ou ROISSY CHARLES DE GAULLE.

Dans le même temps, l'établissement public d'aménagement et le syndicat de l'agglomération de la Ville Nouvelle étudient la possibilité d'une liaison directe par car, vers la zone de ROISSY pour les hommes d'affaires. Il faut aussi développer l'axe CERGY-ROISSY. Il faut accompagner le développement ; il ne faut pas chercher à le précéder.

Mme HAYE-GUILLAUD

Conclut que la majorité de la Commission répond positivement sur l'augmentation du nombre de sièges si l'on retient bien le critère de bruit évoqué par les élus. Un tableau de l'adéquation sera joint au compte-rendu afin que tout le monde soit bien informé. S'il n'y a pas d'objection à cette proposition, on abordera à la prochaine réunion l'étude de la Chambre de Commerce à propos du devenir de l'aéroport.

M. TOUBLANC Demande à ce que sa position apparaisse bien au procès-verbal.

M. DUBAUT Chargé de mission auprès du Directeur Général,
Chef du Service des Relations avec l'Environnement -
AEROPORTS DE PARIS

Souhaite clarifier les choses. On ne peut pas être contre une augmentation de capacité des appareils de lignes régulières avec des avions modernes en raison des nuisances créées par certains membres d'aéroclubs qui ne respectent pas les tours de piste. Il y a le problème du respect des trajectoires par les avions d'aviation légère, le problème de la ligne régulière, et de la modification de capacité de ces appareils. Il pourrait y avoir actuellement, dans le respect de la réglementation, plusieurs autres compagnies avec des appareils de moins de 25 passagers qui pourraient être plus bruyants que les ATR 42.

Sur le plan économique, si d'autres sociétés viennent s'installer sur la plate-forme, cela pourrait avoir des conséquences pour les communes en terme d'emplois.

18

Enfin, le Gouvernement réfléchit sur la façon d'aider les communes touchées par un PEB, alors même que la plate-forme est sur l'une d'entre-elles seulement. Ces problèmes n'avaient pas échappé à ADP qui avait saisi le Ministère des Transports sur les conséquences négatives que cela engendre en terme d'acceptation de l'activité aéroportuaire pour les communes proches.

Mme HAYE-GUILLAUD Précise qu'après cette communication, il n'y a pas lieu de voter. Une prochaine réunion se tiendra mi-avril où seront diffusées les conclusions de la Chambre de Commerce, et abordé le devenir de cet aérodrome.

Remercie les participants et lève la séance.

Pour le préfet

Le secrétaire Général

Marie-Françoise HAYE-GUILLAUD