

A E R O P O R T S D E P A R I S

0
0 0
0

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

0
00
0

Jeudi 4 janvier 1996

0
0 0
0

Isabelle THOMAS

Sténotypiste DE CONFÉRENCES

6, Manoir de Denouval
78570 ANDRÉSY

SOMMAIRE

| | |
|--|----|
| 1- Le bilan de l'expérimentation des nouveaux circuits au regard d'une part des problèmes de nuisances sonores et d'autre part au regard des mesures de sécurité mises en œuvre sur le site compte tenu des effectifs de contrôleurs actuels et à venir..... | 2 |
| 2 - Les enseignements tirés des réflexions du groupe de travail chargé du suivi des conditions d'exploitation de l'aérodrome dans le cadre de la reprise de la procédure de révision du plan d'exposition au bruit et les propositions susceptibles d'être formulées dans cette perspective..... | 21 |
| 3 - Les modalités du transfert du point de report de Frémécourt sur le territoire de la commune de Chars..... | 28 |
| 4 - La clarification des conditions d'exploitation du site concernant les types d'aéronefs admis à atterrir sur la plate-forme aéroportuaire | 33 |
| 5 - Questions diverses | 41 |

AEROPORTS DE PARIS

0
0 0
0

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

0
0 0
0

Judi 4 janvier 1996

0
0 0
0

La séance est ouverte à 9 heures 40 sous la présidence de Monsieur DESLANDES, Préfet du Val d'Oise.

M. le Président.- Je suis heureux d'accueillir les membres de la Commission de l'Aérodrome de Pontoise-Cormeilles et de leur adresser mes meilleurs vœux pour l'année 1996, en espérant qu'au cours de cette année, nous trouverons les voies et les moyens d'une meilleure cohabitation entre la population riveraine et les aéronefs.

L'ordre du jour de cette commission comporte l'examen des points suivants :

D'abord le bilan de l'expérimentation des nouveaux circuits de piste au regard d'une part des problèmes de nuisances sonores, et d'autre part au regard des mesures de sécurité mises en œuvre sur le site compte tenu des effectifs de contrôleurs actuels et à venir.

Ensuite, les enseignements tirés des réflexions du groupe de travail chargé du suivi des conditions d'exploitation de l'aérodrome dans le cadre de la reprise de la procédure de révision du plan d'exposition au bruit et les propositions susceptibles d'être formulées dans cette perspective.

En troisième point, les modalités du transfert du point de report de Frémécourt sur le territoire de la commune de Chars.

En quatrième point, la clarification des conditions d'exploitation du site concernant les types d'aéronefs admis à atterrir sur la plate-forme aéroportuaire.

Avant d'aborder le premier point de l'ordre du jour, je demande aux membres de la Commission si certains d'entre eux souhaitent faire des déclarations liminaires.

Aucune déclaration n'est souhaitée. Je passe donc au premier point de l'ordre du jour.

0
0 0
0

1 - Le bilan de l'expérimentation des nouveaux circuits de piste au regard d'une part des problèmes de nuisances sonores, et d'autre part au regard des mesures de sécurité mises en œuvre sur le site compte tenu des effectifs de contrôleurs actuels et à venir

M. le Président.- La parole est à A.D.P.

M. MOREAU (ADP - Aviation Générale).- Je pense que tous les membres de la Commission ont reçu la note de travail qui a été élaborée par A.D.P. Je vais me contenter de reprendre les éléments. Est-ce que tout le monde a reçu la note ?

.....Oui.

Ce sujet est traité au point 1 de la note.

Comme il est expliqué dans la note,- le sujet a été abordé lors de la dernière réunion de la Commission Consultative de l'Environnement du 24 janvier 1995.

Au cours de cette réunion, le bilan avait été présenté.
Je rappelle que cela portait sur deux modifications fondamentales

La première un allongement du circuit de piste 12/30 de façon à contourner la commune de Frémécourt par l'Ouest, et donc un allongement de la branche, « vent arrière ».

La seconde concernait les trajectoires en direct qui passent au-dessus de Génicourt. Les consignes ont été prises de limiter, dans la mesure du possible, les atterrissages en direct en configuration 30, et également au niveau de l'utilisation du QFU 12 décrochage vers le sud-est, de monter des pentes maximum.

Ces mesures ont été publiées par le Service de l'information Aéronautique, et elles sont aujourd'hui en vigueur.

Nous avons joint à la note une carte montrant les circuits tels qu'ils sont actuellement en vigueur. On voit apparaître sur cette carte que la Commune de Génicourt a été entourée d'un symbole qui signifie pour les pilotes une attention toute particulière pour éviter le survol de l'agglomération. Les communes de Frémécourt et de Cormeilles-en-Vexin avaient déjà été auparavant entourées.

Pour le circuit de piste 12/30, celui orienté Nord-Ouest Sud-Est, on constate qu'il y a une branche qui passe au-delà de la Commune de Frémécourt alors qu'auparavant elle passait entre Frémécourt et Cormeilles-en-Vexin.

En ce qui concerne les atterrissages directs en 30 et les décollages en 12, bien évidemment sur cette carte on ne voit rien apparaître. Ce qu'il faut savoir, c'est que ce sont des lignes particulières qui sont diffusées aux pilotes qui leur demandent d'éviter dans la mesure du possible la finale 30.

Voilà, Monsieur le Préfet, le point sur ce bilan.

M. le Président.- Ce bilan appelle-t-il des observations ?

Mme NEEL (DIRAP).- Tout à fait parce qu'on s'est rendu compte, bien que l'allongement du circuit de piste ait été fait, que cela ne change pas grand chose aux nuisances des riverains.

Quand les avions décollent en 12/30, ils continuent à passer malgré tout sur Cormeilles-en-Vexin et Frémécourt, et rares sont les appareils - sur une dizaine d'appareils il y en a un ou deux - qui prennent exactement le circuit de piste, c'est-à-dire sur le petit bois d'Artimont.

Cela n'a pas changé grand chose, à notre grand désespoir d'ailleurs. Je crois que l'on peut faire les meilleurs circuits du monde, si les pilotes ne sont pas plus responsables des circuits de piste et de la réglementation, je crois qu'on n'arrivera à rien. C'est une question de discipline.

M. le Président.- Monsieur le Maire de Cormeilles-en-Vexin...

M. PICHERY (Conseiller Général, Maire de Cormeilles-en-Vexin).- Monsieur le Préfet, nous avons organisé en Mairie de Cormeilles-en-Vexin une réunion il y a à peu près un mois sur la situation aérienne de la plate-forme de Pontoise-Cormeilles. Et le bilan que nous avons pu faire - bilan très dépassionné - est que finalement la situation n'a guère changé.

Génicourt ressentait plutôt un léger mieux je crois. Pour Cormeilles, la situation n'a pas empiré, c'est stationnaire, mais dire qu'il y a eu une modification importante réelle en mieux pour les riverains, aucune commune n'était prête à en faire cette affirmation.

On peut dire que la situation est un peu en statu quo, et la question que nous nous posons c'est dans cette non dégradation de situation, est-ce que c'est le fait du poids de la DIRAP que Madame NEEL mène tambour battant qui permet à la situation de ne pas se dégrader plus, ou est-ce que c'est une prise de conscience des pilotes ? La situation est diffuse : quand c'est un peu mieux on ne sait pas pourquoi, quand cela va plus mal, c'est qu'il fait beau.

En ce qui nous concerne, c'est un bilan général de six communes. Monsieur LEFEBURE était là, Monsieur GUIARD. C'est une situation identique à celle qu'on a pu dénoncer à la dernière réunion et à celle d'avant. Mais il n'y a pas d'aggravation, il faut le dire toutefois.

M. le Président.- C'est déjà un point

Mme NEEL.- Heureusement, sinon ce ne serait plus supportable pour personne

M. METAIS (Génicourt).- Je parle en tant qu'adjoint au Maire de Génicourt.

Effectivement, la situation est pratiquement inchangée. Il y a une certaine amélioration autour du village. Nous avons surtout une position très particulière en regard des autres communes puisque nous sommes dans l'axe de la piste. Donc le problème n'est pas tellement le respect des circuits de piste pour l'aviation de tourisme, mais c'est notre situation particulière géographiquement près de l'aérodrome. Je pense qu'on en reparlera tout à l'heure lorsqu'on évoquera la révision du plan d'exposition au bruit.

Pas d'amélioration notable.

M. PICHERY.- Je pense qu'on se heurte toujours à ce problème de discipline des pilotes. Ce n'est peut-être pas facile de se discipliner dans un petit aéronef, je n'en sais rien, je ne pratique pas moi-même, je le regrette car cela me plairait beaucoup. On ne sait pas trop comment les choses peuvent se passer en l'air avec un petit avion. On est un peu désarmé pour répondre et pour condamner très rapidement.

Une chose est sûre, encore une fois, c'est que la circulation reste inchangée et que je rejoins Madame NEEL, c'est vraiment uniquement une question de discipline.

On a quand même eu une déception, et je pense que Madame NEEL va en parler. Lors de la dernière réunion qui s'est tenu en juin, Monsieur MOREAU, on s'était mis d'accord pour qu'il y ait un relevé des avions qui sembleraient en survol d'agglomérations, et que les immatriculations seraient communiquées.

C'est un peu décevant. Tout le monde était d'accord pour que nous fassions ce travail. C'est une situation délicate, les personnes relevant des immatriculations n'ayant pas qualité pour le faire, mais elles le faisaient d'un commun accord. Et par rapport à la masse d'immatriculations qui a été transmise certaines figurent en double sur le document, c'est une erreur de la personne, ce n'est pas très grave, c'est une erreur qui ne met pas en cause la totalité du document - s'entend dire je crois qu'il n'y avait que deux avions réellement en infraction, cela nous paraît incroyable. On nous

aurait dit : il y a 100 % des avions relevés qui sont en infraction, cela n'aurait pas été plus crédible.

Il y avait 2 avions en infraction par rapport à l'ensemble des immatriculations qui n'ont pas été inventées, cela a été fait

6

sérieusement Il y avait un accord entre la personne d'ADP, Monsieur le Préfet et la DIRAP, j'étais pour ce projet, cela représentait beaucoup de travail. On se demande à la limite pourquoi on l'a fait. On se demande s'il n'y a pas un leurre derrière cette proposition

Mme NEEL.- Pas tout à fait Monsieur le Maire, excusez-moi, parce que nous avons beaucoup réfléchi justement sur ce relevé d'immatriculations après avoir rencontré plusieurs pilotes de société et d'aéro-clubs qui sans arrêt nous répondent qu'en l'absence de contrôleurs le week-end, beaucoup de pilotes étrangers à la plate-forme viennent naviguer.

Alors on s'est rendu compte avec ces relevés d'immatriculations que ce sont surtout les pilotes de la plate-forme de Cormeilles-en-Vexin qui survolent les villages parce qu'il y en a deux seulement en infraction qui sont extérieurs à la plate-forme. Finalement ce ne sont pas les pilotes étrangers à la plate-forme qui les gênent pour piloter, ce sont bien des pilotes qui survolent sans cesse les villages environnant l'aérodrome. Donc ce n'est pas tout à fait négatif.

M. GUIARD (Maire de Boissy-L'Aillierie).- Je voudrais ajouter à ce qu'a dit Monsieur PICHERY que j'avais indiqué pour ma part qu'il n'y avait pas de dégradation ni d'amélioration, et que la commune n'est pas touchée par rapport à Génicourt. C'est vrai que les gênes qu'il peut y avoir sont des gênes d'avions de tourisme le week-end qui survolent l'agglomération, et je crois que c'est un problème de discipline.

M. LEFEBURE (Maire de Courcelles-sur-Viosne).- Je voudrais dire la même chose que Monsieur le Maire de Génicourt, c'est-à-dire que nous, Courcelles et Génicourt, nous avons deux choses importantes qui nous passent au-dessus la tête : premièrement les décollages, on n'y peut pas grand chose, on est là...

M. le Président.- Il faut bien que les avions décollent

M. LEFEBURE.- On en parle depuis 30 ans, on n'arrive pas à trouver de solution. J'ai des idées sur la question dont je vous parlerai tout à l'heure.

7

Deuxièmement, effectivement nous sommes en dessous de ces avions qui ne respectent pas les circuits et qui, comme sur les autres communes, nous gênent énormément car ils ont tendance quand ils sont en approche de piste et qu'ils sont relativement bas, à en profiter pour faire un petit tour pour voir ce qui se passe dans les villages. Je me permets de le dire parce que moi-même je l'ai fait avec des amis. Personne ne nous a empêché, on fait ce qu'on veut.

Notre problème à nous Courcelles est de dire : les circuits de pistes, c'est très bien, mais cela 'touche simplement les villages qui sont à la périphérie, et pour les deux villages comme Génicourt et Courcelles c'est un problème complètement différent qui, à mon avis, devrait être traité dans son ensemble et quand même à part.

M. le Président.- Je me tourne vers A.D.P. Lorsqu'un avion est en infraction, quel est le montant de l'amende ?- Est-ce qu'il y a des permis à points pour les aéronefs ? Parce que c'est efficace pour les voitures ! Est-ce qu'en matière d'aviation, il y a des mesures contraignantes ? Ou s'il n'y en a pas, comme dans tout système de tout ou rien, est-ce qu'il faut fermer l'aéroport pour rendre le pilote responsable ou est-ce qu'il y a des manières plus graduées de suivre le problème ?

M. MOREAU.- Je vais faire un petit rappel de la procédure.

Lorsqu'une infraction est relevée par nos services d'aviation civile, on procède à une enquête administrative. Un PV d'infraction est établi et adressé au pilote pour qu'il puisse expliquer les raisons de son infraction. Et ensuite le dossier suit plusieurs étapes : il est transmis à l'instance appropriée, si c'est un pilote professionnel le Conseil de Discipline, si c'est un pilote privé la Commission de Discipline, de façon à ce que l'instance puisse décider de la sanction.

Cette sanction est soit une lettre de rappel à l'ordre suivant le niveau de la faute, soit un retrait de licence d'une durée variable suivant la teneur de l'infraction.

Nous pouvons aussi, si nous estimons que l'infraction n'est pas délibérée, également terminer le dossier par un envoi de lettre de rappel à l'ordre. Il y a plusieurs degrés au niveau du traitement de l'infraction.

Pour une infraction caractérisée, je pense notamment au survol d'une agglomération à basse hauteur loin d'un circuit.

8

d'aérodrome je rappelle que dans le cadre d'un circuit d'aérodrome, s'il y a survol de l'agglomération ce n'est pas une infraction caractérisée - je parle dans la nature, un vol rasant d'une agglomération loin d'un aérodrome, c'est une infraction caractérisée qui peut aller au retrait de licence et relativement longtemps.

Egalement, il faut savoir si c'est la première infraction commise par le pilote ou si c'est un contrevenant, auquel cas la Commission ou le Conseil adapte la sanction en fonction.

C'est le cas des infractions relevées par nos services. Il y a également les infractions relevées par la Gendarmerie des Transports Aériens où là il y a une suite judiciaire et une suite administrative pour notre partie, c'est la même suite dont il s'agit. Il y a également une suite qui est donnée par le Procureur de la République. Je laisse le soin à la Gendarmerie d'expliquer la procédure.

M. le Président.- Puisque votre service est chargé d'assurer une certaine police des airs, quels sont les moyens que vous y consacrez ? Il faut quand même que vous soyez présents pour relever les infractions !

M. MOREAU.- Nous relevons les infractions aux règles de l'air dans la circulation de l'aérodrome. Ce sont nos agents dans l'aérodrome qui peuvent relever ce type d'infractions.

En fait, comme je l'ai expliqué, en ce qui concerne les circuits de piste, un circuit n'est pas un rail, et ce n'est pas une infraction si on s'en écarte.

Il est certain que lorsque le circuit est chargé, lorsqu'il y a beaucoup d'activités sur la plate-forme, les aéronefs sont amenés à se déplacer et à s'écarter du circuit tel qu'il est indiqué.

C'est un circuit qui est mentionné une règle générale qui est respectée bien évidemment, mais il y a des cas de force majeure où, pour des raisons de sécurité, ce circuit peut ne pas être respecté, et ce n'est pas une infraction.

Le type d'infractions que l'on peut relever c'est l'utilisation d'une piste qui est fermée par exemple, c'est un survol délibéré à basse hauteur quelqu'un qui fait une acrobatie aérienne sans autorisation, donc ces infractions sont immédiatement relevées. Voilà le type de situations qui ne prête pas à confusion.

9

En dehors des aérodromes, nous n'avons pas d'agents susceptibles de pouvoir relever des infractions. C'est du domaine de la Gendarmerie des Transports Aériens ou éventuellement d'une personne habilitée. Je rappelle que les Maires sont officiers de police judiciaire et sont habilités à relever une infraction.

M. GHINI (Gendarme de la brigade de Marines).-

Bonjour, je représente la Gendarmerie de Marines, la brigade territoriale compétente sur l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles.

Nous, personnellement, nous ne sommes pas habilités à relever les infractions de transport aérien. C'est la gendarmerie du Bourget qui constate les infractions.

M. le Président.- Combien de gendarmes y a-t-il au Bourget ?

M.GHINI.- Ils doivent être une vingtaine. Ils viennent effectivement faire des stationnements sur les communes avoisinantes de l'aérodrome, notamment sur Cormeilles. On les voit souvent en stationnement le dimanche. A ma connaissance, ils n'ont relevé aucune infraction à ce jour.

M. PICHERY.- On revient toujours au discours que nous tenons depuis plusieurs réunions, à savoir que nous sommes totalement dépendants de la bonne volonté des pilotes, à savoir que la position de nos communes fait que si un pilote s'écarter du circuit - je comprends que ce ne soit pas un rail, je veux bien l'admettre et survole Frémécourt ou Cormeilles ou peu importe, c'est quelque chose de normal dans la mesure où ce n'est pas une infraction s'il sort de son couloir.

Nous sommes totalement dépendants du bon vouloir des pilotes et de leur soumission. C'est un discours qui s'éternise ! Ou il y a des mesures coercitives possibles et ce n'est peut-être pas forcément la meilleure méthode, mais je ne vois pas comment on peut sortir de cette discussion qui s'enlise, que nous connaissons tous. Vous avez eu la chance d'échapper à la précédente, Monsieur le Préfet, mais je ne vois pas comment nous pouvons en sortir !

Il faut être conscient qu'on est totalement dépendant de la prise de conscience de personnes qui viennent pour leurs loisirs faire du vol sur Pontoise-Cormeilles

1 0

Si ceux-là ne prennent pas conscience que l'écart de leur avion peut être imité par 40 autres et qu'ils ne sont pas les seuls à le faire, je ne vois pas comment on peut s'en sortir !

Quant aux Gendarmes de l'Air qui sont adorables, que j'ai déjà vus plusieurs fois, je l'ai expliqué à quelqu'un d'A.D.P, ce n'est pas en se mettant près des tennis qu'ils pourront relever des infractions. C'est normal qu'ils n'en relèvent pas. Par contre dans le bout de la rue de Montgeroult et de la rue du Capitaine Nicolas, il y a maints débordements du couloir. C'est clair que, près des tennis, ils peuvent attendre une année complète, c'est pratiquement impossible qu'il y ait une infraction à cet endroit. C'est évident. Il faut se mettre où les avions dérogent.

Mme NEEL.- Tout à fait.

M. PICHERY.- 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 ! Je ne sais pas si on peut se permettre de rationaliser les cas de force majeure. Est-ce qu'on peut arriver à leur donner une forme ? Je ne sais pas si c'est possible, mais tout le monde peut invoquer le cas de force majeure et sortir autant !

Honnêtement, je ne vois pas comment on peut arriver à se sortir de cette situation. Si tous ceux qui remontent la rue de Montgeroult et qui est une attraction certaine, ne sont pas contrevenants, je ne vois pas quelles mesures on peut prendre

Votre prédécesseur avait dit « Si cela ne s'arrange pas ,je ferme la plate-forme! "

M. LEFEBURE.- Je voudrais simplement dire, pour poursuivre ce que dit Monsieur PICHERY, que cette aviation de loisirs est pour les loisirs des gens qui sont dans les avions. Par conséquent, qu'est-ce qu'ils font ? Ils se font plaisir, et se faire plaisir cela ne veut pas dire prendre une autoroute, cela veut dire faire un petit tour pour voir comment est la vallée, pour voir ceci et cela, et automatiquement on a des infractions.

Pour arriver à trouver des infractions, ce n'est évidemment pas au départ ni à l'arrivée de la piste qu'on va en trouver parce que le pilote ne doit pas rigoler, sinon l'avion

11

capote. C'est au-dessus de Courcelles, de Génicourt où là s'il est obligé de faire un petit tour d'attente parce que la piste n'est pas libre, eh bien il prend la vallée. Et il faut reconnaître que c'est agréable, mais c'est très difficile !

M. SOUDRY (AEROPE).- Je voudrais préciser une chose il n'y a pas que du vol de loisirs à Pontoise, il faut savoir qu'il y a 200 personnes qui travaillent sur l'aérodrome et qui en vivent

M. LEFEBURE.- Je n'ai pas attaqué l'avion normal qui...

M. SOUDRY.- Je n'ai toujours pas compris, depuis le nombre de réunions qu'on fait ici, de quoi on se plaint. Est-ce qu'on se plaint du bruit ou du passage des avions ?

Vous êtes en train de surveiller le passage des avions, est-ce que vous êtes gênés par le bruit ou est-ce que vous êtes gênés par les trajectoires ?

M. PICHERY.- Simplement, on entend très peu parler ici de ceux qui ont pour métier l'aviation d'affaires.

Aux réunions auxquelles vous êtes venu, rarement vous avez dû entendre des plaintes concernant l'aviation d'affaires. Le relevé qui a été fait par l'Association,

ce n'est pas pour le plaisir de relever des avions qui sortiraient du couloir, c'est pour le bruit.

Un avion qui passe et qui ne fait pas de bruit, à la limite me gêne pas, c'est joli. Ce qui est empoisonnant c'est le bruit qu'il fait au-dessus de nos têtes, ce n'est pas le fait qu'il passe, hormis l'aspect sécurité lorsqu'il passe un peu bas.

M. SOUDRY.- Cela fait presque 25 ans que je suis sur le terrain de Pontoise, je ne connais pratiquement pas d'accidents. On m'a reproché en Commission Consultative, lorsqu'on a évoqué un accident, un avion qui s'était posé dans un champ. Précisément, ce qu'on apprend aux pilotes, c'est de se poser dans un champ et pas sur un village. Il a fait exactement ce qu'il fallait faire.

12

M. LEFEBURE.- Je m'excuse, mais si l'avion est tombé en panne, c'est parce qu'il était en panne d'essence

M. SOUDRY.- On ne pouvait que le féliciter de s'être posé dans un champ.

M. le Président.- On connaît parfaitement cet incident. On ne va pas se lancer dans la polémique, on sait que l'avion s'est posé. C'est une Commission de l'Environnement, on parle d'environnement.

Je crois qu'effectivement personne ne met en cause les intérêts économiques de l'aviation d'affaires qui se pose sur Pontoise. L'affaire est claire.

Le problème touche surtout l'aviation de tourisme, c'est-à-dire que c'est un rapport, entre le loisir de ceux qui pilotent pour leur plaisir et les gens qui aspirent au repos. C'est aussi leur droit.

Donc le but de cette réunion et le but de cette commission est d'arriver à trouver les voies et les moyens d'une entente et d'un croisement entre ces deux intérêts légitimes. Et ils le sont autant l'un que l'autre.

Je crois qu'aujourd'hui ce dont on va principalement parler c'est de l'aviation de tourisme.

En ce qui concerne cette aviation de tourisme, il y a la semaine et le week-end. Je crois qu'il serait bon d'ailleurs de distinguer les deux, d'abord parce que dans

la journée, en général pendant la semaine, il y a moins de gens qui habitent le long de l'aéroport que pendant le week-end.

On va peut être regarder les problèmes de semaine et de week-end et voir effectivement où en est le contrôle.

La parole est à A.D.P.

M. MOREAU.- En ce qui concerne le contrôle aérien, la situation a évolué tout en restant à un niveau d'agents constant, pour la raison suivante :

Pour un effectif théorique de 13 agents, nous disposons toujours de 7 agents qualifiés au jour d'aujourd'hui. En réalité depuis la date de la dernière Commission Consultative, cela fait à peu près un an, nous avons 3 agents qui ont été affectés sur la

13

plate-forme de Pontoise. Le problème est que 3 agents en partent.

Il y a bien eu un flux. Vous le savez, les contrôleurs du trafic aérien sont des fonctionnaires de la Direction Générale de l'Aviation Civile, on ne peut pas s'opposer à leur demande de mutation.

M. le Président.- Pourquoi ? Pour les autres corps de l'Administration, c'est possible? La mutation n'est pas un droit

M. MOREAU.- Si vous le permettez, Monsieur le Préfet, je représente là une petite fonction de l'aviation générale, je n'ai pas pouvoir de décision en la matière, c'est un constat que je fais.

Croyez bien, Monsieur le Préfet, que j'ai, en ce , qui me concerne, demandé l'effectif à maintes reprises à mon Administration et qu'on ne m'a pas donné l'effectif qui me permettait de relever la situation.

Je suis mal placé. J'aurais tendance à abonder dans votre sens, et si j'avais la possibilité et le pouvoir, j'empêcherais les gens de partir. Malheureusement, on ne me donne pas le pouvoir et on ne me donne pas non plus les agents qui permettraient de relever les effectifs.

Constat de la situation : nous restons à 7 agents qualifiés tout au long de l'année 1996. Dans cette situation, j'adapte au mieux l'effectif dont je dispose pour armer le service de contrôle.

Les données que j'ai prises en compte, c'est de faire en sorte que l'aviation d'affaires, et notamment la ligne régulière en exploitation actuellement à Pontoise sur Londres puisse se dérouler normalement.

C'est pour cela que j'ouvre le contrôle du lundi au vendredi de 7 heures à 22 h 30, toute la semaine, sachant que la ligne travaille toute la semaine.

Nous n'ouvrons pas le samedi parce que la ligne ne travaille pas le samedi, mais nous ouvrons le dimanche soir pour le retour de la ligne de 19 heures à 22 heures 30. C'est une situation que nous connaissons depuis plus d'un an qui risque de perdurer tant que nous serons dans cette situation de 7 contrôleurs qualifiés.

14

Plus des dérogations qui nous sont accordées pour faire des ouvertures exceptionnelles dans des cas particuliers, et Monsieur BLIN fait en sorte que nous puissions répondre favorablement à ces demandes. C'est une situation qui n'a pas évolué et qui, sauf situation exceptionnelle au cours de l'année 1996, risque de ne pas évoluer au cours des prochains mois.

Voilà la situation.

M. le Président.- L'aéroport est contrôlé afin d'assurer le service publique d'aviation d'affaires. Il est livré à lui-même pendant le week-end!

M. MOREAU.- Une partie du week-end.

M. le Président.- Le week-end, parlons franchement Je ne pense pas que l'aviation de tourisme se déplace beaucoup à partir de 19 heures le dimanche, surtout en hiver

Au niveau de l'environnement, est-ce qu'il y a une nette différence, parce que ce n'est pas forcément évident, entre les jours contrôlés et les jours non contrôlés

? Je crois qu'il y a un certain nombre de week-end contrôlés, un certain nombre de samedi. Est-ce que le jour où il y a des contrôleurs le samedi, la nuisance est moindre ?

Mme NEEL.- La nuisance est moindre, Monsieur le Préfet, du fait que lorsqu'il y a des dérives de circuits, dérives de pilotes, moi je peux téléphoner à la tour de contrôle quand j'ai des plaintes de riverains parce que ce 'sont nos interlocuteurs entre les pilotes qui ne respectent pas et les riverains. Quand il n'y a personne, on subit pendant tout un week-end tous les excès dont je vous ai parlé quand je vous ai rencontré en novembre, et certains riverains excédés le week-end, quand il n'y a pas de contrôleurs, sont prêts à aller tirer sur les appareils et sur les pilotes eux-mêmes afin d'être tranquilles !

C'est là où je dis que c'est très grave parce que les riverains n'ont plus d'interlocuteurs le week-end quand il y a de grandes dérives, et c'est vrai qu'il y a beaucoup de trafic le week-end.

Septembre, octobre et une partie de novembre, c'était 550 mouvements le samedi et le dimanche !

15

Ce n'est pas supportable pour les riverains. Même pour la meilleure des volontés, ce n'est pas supportable. Et je comprends quelquefois qu'il y ait des excès de riverains. Je ne les cautionne pas du tout parce qu'on a toujours essayé de faire ce qu'il fallait pour les éviter, mais vous savez, en l'état actuel, je crois qu'on ne pourra pas durer longtemps comme cela.

Je crois qu'il y a des mesures à prendre et c'est ce que nous avons demandé depuis un an et demi. On a fait une motion pour demander la fermeture de la plate-forme le week-end en l'absence de contrôleurs.

Ils peuvent 'exercer leur loisirs, c'est vrai, on ne les en empêche pas, on n'a jamais demandé la fermeture de la plate-forme. Mais là on demande la fermeture le week-end parce que certains week-end on ne peut plus vivre. Il n'est pas acceptable que des gens dérivent comme cela et empêchent les gens de vivre. On est en démocratie, chacun a le droit, c'est tout ce qu'on demande.

M. le Président.- Le droit de s'exprimer, mais pas le droit de tirer !

Est-ce que d'autres personnes veulent s'exprimer sur ce sujet ?

M. GUIARD.- Monsieur le Préfet, je ne comprends pas très bien, puisque personne ne met en cause l'aviation d'affaires, la position d'A.D.P. par rapport à l'aviation de tourisme ? Pourquoi A.D.P. ne prend-il pas en charge cette question et pourquoi protège-t-il ces pilotes privés ? Qu'est-ce qu'ils représentent pour A.D.P. ? Je ne crois pas avoir eu de réponse jusqu'à présent !

M. SOUDRY.- Ils sont les pilotes de demain

M. GUIARD.- C'est assez grave si les pilotes de demain...

M. le Président.- ...ne sont pas disciplinés Où va-t-on ?

16

M. SOUDRY.- Il faut qu'ils soient disciplinés, c'est incontestable. Ce sont les pilotes de demain. L'aviation légère est une activité importante. Sinon, qu'est-ce qui va nous rester ?

M. GUIARD.- Le plaisir de quelques uns ne doit pas nuire à une majorité.

M. SOUDRY.- Absolument d'accord

Il y a certes des mesures à prendre. Ce n'est certainement pas les riverains qui peuvent faire des relevés d'infraction. J'ai vu des quantités de fois les gendarmes en position sur l'aérodrome de Pontoise, le Commandant BLIN peut confirmer. Régulièrement le samedi et le dimanche, jusqu'à ce qu'un contrôleur soit en place, c'est la meilleure solution.

C'est comme cela. Toute la France est comme cela. Il n'y a pas de contrôleur dans les tours de contrôle. C'est comme cela aujourd'hui, on est dans une époque de crise où il n'est pas facile de mettre des agents en place.

M. GUIARD.- Pourquoi protégez-vous ces pilotes ?

M. le Président.- Je fais de l'aviation de tourisme - je ne suis pas contre a priori - sur un aérodrome dans le Loir et Cher, quand il y a 10 mouvements dans la journée, c'est bien le maximum. La proportion n'est pas la même.

M. DEMESSINE (ADP - Environnement).- En ce qui concerne la réponse à la question posée par Monsieur le Maire, c'est un aérodrome ouvert à la circulation aérienne, et en fait il faudrait que la réglementation change pour que les aérodromes de ce type cessent leur activité le week-end. Ce n'est pas du tout prévu dans la réglementation. L'aérodrome est ouvert à la circulation aérienne y compris le week-end. Cela n'appartient pas à A. D. P.

M. le Président.- Ce n'est pas à A.D.P. effectivement de changer la réglementation, ce n'est pas dans son pouvoir. Par contre, c'est dans son pouvoir de mieux gérer l'aéroport. Je me demande dans quelle mesure A.D.P. ne pourrait pas prendre des mesures pour qu'à défaut d'un contrôleur, il y ait une personne présente toute la journée, qui réponde au téléphone et qui

17

rappelle sur la radio les pilotes à la raison. Pourquoi A.D.P. est-il absent ?

M. DEMESSINE.- Il est nécessaire d'avoir un personnel qualifié.

Nous avons entrepris, depuis juin, un certain nombre de relevés radio qui sont insatisfaisants sans aucun doute, mais je dirai que c'est un effort que nous avons fait. Nous l'avons pris à notre charge et nous continuons de le faire. Au début, lors des premières rencontres du groupe de travail qui a été mis en place, il semblait qu'il y avait une certaine amélioration. D'un seul coup, cette amélioration a cessé. Je crois qu'il faut en chercher la cause et ne pas cesser ce que nous avons mis en place. C'était dans notre pouvoir de le faire, nous l'avons fait.

Mme NEEL.- Monsieur DEMESSINE, ce ne sont pas les relevés qui ont obligé les pilotes à respecter les circuits, mais c'est bien la menace de Monsieur le Préfet, en janvier, de fermeture de la plate-forme le week-end qui leur a fait prendre conscience qu'il y avait de réels problèmes, mais pas du tout la crainte des relevés eux-mêmes.

Ils nous ont dit « vous ne pouvez rien contre nous, vous n'êtes pas assermentés, ce sera votre parole contre la nôtre!" C'est toujours ce que les pilotes nous ont dit. Ce n'est pas la crainte des relevés. C'est la crainte de la fermeture de la plate-forme, et voyant que ce n'était pas mis à exécution, de nouveau il y a eu une dérive progressive. Et c'est pour cela qu'en septembre et octobre, cela a été catastrophique.

M. METAIS.- Le fond du sujet, c'est qu'il n'y a pas de réglementation, tout est flou. On ne peut pas faire appliquer des règles puisque personne ne sait quelles sont les règles. Vous avez posé la question, Monsieur le Préfet, du montant des amendes, il n'y a rien de précis !

Sur 600 infractions relevées, il y en a peut-être certaines qui n'étaient pas des infractions, mais il n'y en a que deux ! Vous n'allez pas nous faire croire que c'est possible

Cela veut dire que vous n'êtes pas capables de juger réellement l'infraction. Il n'y a pas de canevas.

1 8

M. PICHERY.- Il n'y a pas d'infraction ! Sortir du couloir n'est pas une infraction. Nos villages sont très près des couloirs de circulation et ils sont survolés en toute légalité

M. SOUDRY.- Il paraît régulièrement un compte rendu des infractions aéronautiques. Il existe des infractions qui sont sanctionnées, tout le monde le sait

M. PICHERY.- Monsieur MOREAU en citait quelques unes. Compte tenu de la situation géographique de nos communes par rapport à vos pistes, les survols ne rentrent pas dans le cadre des infractions.

M. le Président.- On ne va pas parler des amendes payées sur Roissy dont on s'étonne d'ailleurs que le montant soit si faible. Il est sûr que le jour où la réglementation arienne sera aussi draconienne qu'elle ne l'est sur la route, il y aura des améliorations sensibles.

Je vais demander à Monsieur MASUREL, qui a suivi les travaux, de prendre la parole.

M. MASUREL (Secrétaire Général Préfecture).- Nous nous étions fixés deux objectifs.

D'abord d'obtenir un renforcement du contrôle aérien sur le site. A l'époque, je me souviens, on avait eu une lettre de la Direction Générale de l'Aviation Civile nous indiquant l'affectation de trois contrôleurs. C'est vrai que les trois contrôleurs sont arrivés, mais c'est vrai aussi qu'il n'était pas dit dans la lettre qu'il y en avait trois qui partaient ! Je crois que de ce côté-là, on est 'revenu à la case départ.

S'agissant du groupe de travail que j'ai animé- encore que le groupe s'animait tout seul !- on s'était dit qu'on allait essayer, en attendant les contrôleurs, de voir s'il pouvait y avoir une sorte de système mis en place avec des fiches de relevés d'infractions. Ensuite, A.D.P vérifierait s'il y avait effectivement une infraction et engagerait toutes les démarches utiles.

On s'est réuni à plusieurs reprises dans le courant du premier semestre de l'année 1995. J'ai eu un moment bon espoir qu'on aboutisse à une amélioration sensible. Malheureusement, pour des raisons que je ne comprends pas très bien

19

effectivement, les suites disciplinaires ont été très peu nombreuses puisqu'il y en a eu deux.

Cela veut dire que de ce côté-là aussi je ne pense pas que ce soit de nature à entraîner un renforcement de l'autodiscipline de la part des pilotes.

Il y a eu un troisième type d'action qu'il ne faut pas sous-estimer, c'était une sensibilisation des pilotes qui volent sur Pontoise-Cormeilles au respect des règles.

Tout cela fait qu'il n'y a pas eu de dégradation de la situation, mais il n'y a pas eu d'amélioration sensible.

Je ne pense pas qu'on puisse continuer éternellement à avoir ce système de relevés par les gens au sol et de contrôle par A.D.P. dans la mesure où les suites données sont assez peu nombreuses.

A partir de là, je ne vois pas vraiment d'autres solutions s'il n'y a pas un renforcement de la présence de fonctionnaires sur le site.

M. le Président.- Je ne sais pas s'il faut longtemps poursuivre ce débat dont l'équation semble simple.

Il y a une cohabitation possible, tel que je l'ai entendu, le jour où les contrôleurs sont là. Lorsqu'il n'y a pas de contrôleur, les gens s'énervent. Et on a l'impression que l'Administration, ce qui me touche directement, ne remplit pas son service dans la mesure où l'effectif théorique est de 13. Il a été calculé, on le suppose, pour qu'il y ait un contrôle continu sur l'aéroport.

J'informerai la Direction Générale de l'Aviation Civile que faute d'un contrôle continu, je prendrai des mesures pour Il est anormal se moquer des gens en se renvoyant la balle successivement. Je ne comprends pas qu'A.D.P. ne prenne aucune mesure pour qu'il y ait une présence d'A.D.P. continue le week-end au moins pour faire , la veille téléphonique. Il est anormal que les gens qui se plaignent tombent sur un répondeur ou sur un téléphone qui sonne vide

J'ai l'impression que les responsables en la matière ne veulent pas prendre les mesures nécessaires ou du moins s'en désintéressent

20

Je prendrai des mesures coercitives si je peux à l'endroit de la Direction Générale de l'Aviation Civile car il est anormal que ce qui a été promis, que ce qui est dû, ne soit pas fait.

M. LORRIAUX (ADP - Environnement).- En tant que Chef du Département de l'Environnement venant d'arriver dans de nouvelles fonctions, j'ai laissé Monsieur DEMESSINE répondre aux questions. Mais je voudrais aborder trois points, Monsieur le Préfet.

C'est d'apporter une réponse différée à votre proposition pour la demande d'assurer un contrôle continu de la part s'agissant d'A.D.P. de telle manière à rapporter à ma Direction Générale bien évidemment.

Le deuxième point que j'évoquerai à cette première réunion, c'est qu'il y a toujours des accords possibles volontaristes à travers des chartes, des codes de bonne conduite comme dans les plus grandes plates-formes. Est-ce qu'il n'y a pas une voie bien que l'on ait observé qu'elles n'avaient pas d'effet particulièrement positif ?

M. le Président.- Cela fait 20 ans que cela dure et on connaît aujourd'hui parfaitement l'équilibre de la situation. Cela a été dit et répété : les gens acceptent la plate-forme. La seule chose qu'ils demandent, parce qu'ils ont remarqué que cela va mieux, c'est qu'il y ait un contrôle sur l'aéroport. Point. Ce n'est pas la peine de tergiverser pour essayer d'économiser deux postes qui sont d'ailleurs budgétisés.

Et je ne comprends pas pourquoi l'aviation civile n'arrive pas à nommer les emplois nécessaires sur cet aéroport.

Si, je sais pourquoi : je crois qu'il manque un équipement, un radar, pour retenir les gens pour des questions de prime. On ne va pas, effectivement, pour des raisons de si basse cuisine ne pas apporter une solution alors que nous savons qu'aujourd'hui au titre de l'environnement les esprits sont toujours prêts à s'échauffer.

Donc pour ma part, j'écrirai au Ministère des Transports à la Direction Générale de L'Aviation Civile en disant mon intention de fermer l'aéroport les jours où il n'y a pas de contrôle.

Je vous invite maintenant à passer au deuxième point de l'ordre du jour.

0
0 0
0

2 - Les enseignements tirés des réflexions du groupe de travail chargé du suivi des conditions d'exploitation de l'aérodrome dans le cadre de la reprise de la procédure de révision du plan d'exposition au bruit et les propositions susceptibles d'être formulées dans cette perspective

M. le Président.- Ce point a été évoqué par le Secrétaire Général. A moins qu'il n'y ait des réflexions particulières sur les études menées par ce groupe de travail dont les conclusions viennent d'être rapportées par Monsieur MASUREL, on pourrait passer tout de suite au troisième point.

Qui souhaite faire des remarques sur les travaux du groupe de travail ?

M. METAIS.- Dans le cadre du deuxième point, notamment la révision du plan d'exposition au bruit, comme je vous l'ai expliqué tout à l'heure, à Génicourt on a une position géographique particulière. Jusqu'ici, le P.E.B. qui était en vigueur était le P.E.B. de 1980. Tout le monde se souvient de cette carte, ce P.E.B. ne touchait pas du tout Génicourt.

Nous n'étions théoriquement pas touchés, dans la révision du P.E.B. qui n'a pas été acceptée. Je pense que cette situation a changé puisque le P.E.B. touche particulièrement Génicourt.

Donc nous ne pouvons pas accepter effectivement cette situation, et nous avons proposé certains aménagements techniques au niveau des pistes d'atterrissage, au niveau des angles d'atterrissage qui n'ont, semble-t-il, pas été retenus.

Ce nouveau plan amènera un survol de l'école de Génicourt et du complexe sportif aux environs de 70 mètres par rapport au sol. J'ai maintes et maintes fois observé certains bimoteurs qui s'amuse à couper un moteur au-dessus d'une école

Je pense que cela rejoint le problème de sécurité et je pense qu'il est inacceptable de continuer dans cette situation.

Nous demandons des aménagements techniques dans le cadre de la révision du plan d'exposition au bruit.

M. MOREAU.- Monsieur le Préfet, tout à l'heure j'ai présenté les modifications du circuit. Il est évident que ces modifications vont avoir un impact sur les courbes de bruit.

Il y a une étude en cours actuellement qui prend en compte ces modifications de trajectoires. Je les rappelle : modification du circuit qui contourne Frémécourt et celle qui concerne Génicourt. Cela n'apparaît pas au niveau du circuit de piste que vous avez sous les yeux. Comme je l'ai annoncé, il y a deux mesures : c'est monter pente maximum décollage 12 et c'est moins d'atterrissages en direct sur le QFU 30, donc un impact relativement fort sur la commune de Génicourt. Je peux annoncer aujourd'hui qu'on a, par ces mesures, divisé par 2 le trafic en direct sur cette piste.

Donc, pour répondre à Monsieur le Maire de Génicourt, et j'anticipe sur cette étude, mais j'ai tout lieu de penser que la pointe qui figurait sur le projet de P.E.B. qui a été rejetée à l'enquête publique sera très notablement diminuée.

Nous n'avons pas, aujourd'hui, de plan à vous présenter parce que l'étude est en cours. Mais sur ce point-là, je vous donne des garanties de fait de ces mesures.

Si vous le permettez, Monsieur le Préfet, il serait nécessaire que nous poursuivions notre étude, que nous puissions vous présenter les résultats et que nous puissions en discuter.

M. METAIS.- Concernant la diminution du trafic, nous n'avons aucun chiffre sur le sujet.

M. MOREAU.- Les trajectoires directes ont été divisées par 2.

M. METAIS.- Nous avons soumis un aménagement technique à savoir : au lieu de passer directement sur le village, de suivre un axe qui est naturellement, hélas, objet de nuisances qui est l'axe de la Nationale, c'était quelques degrés en approche et en décollage. Je pense que c'est un aménagement qui pourrait être tout à fait envisagé. Aujourd'hui, vous envisagez toujours le survol dans l'axe de la piste

M. MOREAU.- Je crois qu'il serait nécessaire qu'on termine l'étude et qu'on vous présente les résultats. Il est certain que, comme je l'ai dit, on a divisé par 2 le trafic en direct, on a des pourcentages excessivement faibles de trajectoires en direct. Je ne peux pas vous donner de chiffres aujourd'hui, cela ne représenterait rien, on n'a pas de plan pour voir, mais on est dans des pourcentages excessivement faibles.

M. METAIS.- Des pourcentages faibles d'accord. Mais lorsque l'instituteur est obligé de s'arrêter de travailler parce qu'il y a un aéronef qui passe au-dessus de l'école, je peux vous assurer que c'est réel. Nous sommes nous-mêmes obligés de nous arrêter en Conseil Municipal car il est impossible de parler. Cela dure peut-être quelques secondes, mais c'est très pénible.

Je pense que ce survol de Génicourt ne peut être envisagé dans l'avenir. Nous avons également soumis une proposition de déplacement de la piste vers l'Ouest. Nous nous heurtons à un problème financier, simplement économique.

Maintenant, si cet aérodrome est nécessaire au niveau régional, je suis d'accord avec vous, je pense qu'également dans ce cadre, on peut envisager d'apporter des solutions techniques d'allongement de piste ou de déplacement de piste permettant d'éviter le village.

M. le Président.- Monsieur LEGRAS...

M. LEGRAS (Algie Azur).- Je voulais juste préciser, en ce qui concerne le survol de Génicourt, que chaque fois qu'on arrive en final ou lorsqu'on décolle, on évite Génicourt en suivant la nationale. Et quand on arrive en final, lorsque la tour l'erreur de parallaxe est souvent possible - pense qu'on est au-dessus alors qu'on est à côté, vous pouvez écouter les bandés, très souvent, les contrôleurs nous disent : « pensez au survol de Génicourt ». D'une manière générale, je peux vous assurer que les pilotes suivent la nationale et font le petit détour au-dessus de Génicourt.

M. METAIS.- Je suis d'accord avec vous qu'il y a une amélioration dans ce sens. Suite à notre intervention, il y a certaines sociétés qui exploitent l'aérodrome, qui respectent ces consignes. Mais il y en a encore qui passent au-dessus de

Génicourt, et notamment dans la longueur du village. Il y a effectivement des brebis galeuses. Ce sont celles-là qui nous gênent.

M. le Président.- Il y en a partout

M.LEGRAS.- Au niveau de notre Compagnie, on a même mis par écrit une procédure pour éviter Génicourt au décollage et à l'atterrissage. Mais les contrôleurs nous font la remarque, et quand on est en l'air on écoute également le trafic des autres avions, ce n'est pas spécifique à nous, ils font la remarque à tout le monde, et je pense qu'à ce niveau-là vous avez vu une amélioration.

Mme NEEL.- Oui.

M. METAIS.- Monsieur LEGRAS d'Aigle Azur dit qu'il est capable de suivre cette nationale et d'éviter le village. Est-ce qu'on peut considérer que nos relevés concernant les aéronefs sont des relevés comportant des infractions ?

Vous techniquement, vous dites que vous êtes capables de le faire !

M. LEGRAS.- Si on prend le dessin du tour de piste, normalement le décollage se fait dans l'axe et l'atterrissage dans l'axe. Pour des questions justement d'environnement, on a été sensibilisé à ce problème et on a demandé à nos pilotes d'éviter Génicourt. Mais à la limite, si un de nos pilotes nous dit : « Non, je veux continuer à me poser tel que c'est défini », on ne pourra pas l'en empêcher parce que telle que la trajectoire est définie, cela passe sur l'axe de Génicourt.

M. METAIS.- Peut-on définir autrement cette trajectoire et qu'elle passe sur la nationale ?

M. LEGRAS.- C'est aux personnes d'A.D.P. de répondre au niveau des trajectoires. Je vous dis que pour nous c'est possible. Maintenant est-ce que ce sera possible pour tout le monde ? Je n'en sais rien

M. METAIS.- Vous êtes des super-pilotes ?

M. LEGRAS.- Non. Nous ne sommes pas les Mermoz des temps modernes!

M. METAIS.- Nous ne voulons pas que cet aérodrome soit fermé. Nous voulons vivre avec, nous voulons des aménagements techniques simples. Les autres pilotes doivent être capables de le faire. Tous ceux qui passent sur Génicourt doivent être considérés comme étant en infraction au niveau de l'environnement, c'est clair.

M. le Président.- On va arrêter le débat là, il est suffisamment éclairé.

Je ne sais pas du tout si les remarques qui viennent d'être faites par la Commune de Génicourt sont prises en compte dans l'étude en cours par A.D.P. Ce souci d'environnement est déjà pris en compte par le contrôle, ce dont je me félicite, ce qui montre à quel point le contrôle est utile. Il faut voir dans quelle mesure techniquement il n'y a pas lieu de modifier l'orientation desdites pistes.

Je crois qu'il serait de bon ton, après les échanges qui ont eu lieu, que ce souci soit pris en compte au moins dans l'étude afin que lors de la prochaine réunion de la Commission Consultative, on puisse examiner ce point.

M. PICHERY.- Je voulais rappeler la difficulté que pose la position d'un P.E.B. Est-ce qu'on prend en compte l'endroit où passe les avions l'endroit où ils devraient passer?

La position des communes, jusqu'à présent, était de dire : on ne peut pas prendre de décision par rapport à un P.E.B. quel qu'il soit dans la mesure où on propose un plan qui tiendrait debout, qui serait acceptable, si les pilotes respectaient, mais comment accepter un P.E.B. qui correspondrait de fait à une circulation aérienne qui n'est pas celle dans l'étude des documents ?

M. le Président.- Monsieur le NOAN...

M. Le NOAN (Préfecture).- C'est un débat qui est également ouvert autour d'autres plates-formes. Je rappelle qu'un plan d'exposition au bruit est une servitude d'urbanisme qui découle de calculs savants et pondérés tenant compte effectivement des trajectoires et également de la fréquence des horaires ainsi que des types d'avions.

Ceci d'ailleurs avait été relevé par le Commissaire enquêteur à l'issue de l'enquête publique sur la révision du P. E. B. Il y a une zone d'ombre, et j'allais dire d'incompréhension qui demeure. Je pense qu'il y a un effort important, pour nous Administration, et pour A.D.P. d'explication de la façon dont un P.E.B. est fait et construit, et c'est vrai que ce n'est pas simple.

M. le Président.- Je ne sais pas, Monsieur le Maire, si la réponse est tout à fait satisfaisante.

Il y a lieu de réviser le P.E.B. Il date de 1980. si ma mémoire est bonne. Je crois qu'à la suite de l'étude qui est en cours parce qu'il serait stupide de le lancer avant, lorsqu'on se sera mis d'accord sur le fonctionnement de l'aéroport, il serait de bon ton de transformer l'essai en réalisant le plan d'exposition au bruit. C'est ce que je vous propose aujourd'hui.

M. LEFEBURE.- Je voudrais dire un mot sur le P.E.B. parce que les communes les plus touchées sont les communes sur lesquelles passent les avions au décollage. Il n'y en a pas beaucoup. Il y a Courcelles, Génicourt, et ces communes sont extrêmement pénalisées par les P.E.B.

La Commune de Courcelles-sur-Viosne, si on appliquait le P.E.B. qui a été refusé, aurait vu sa surface réduite à 80 % de non constructibilité. A l'heure actuelle, on est à 50 % de non constructibilité. C'est une commune qui végète. Elle ne peut pas s'agrandir, elle a des charges de plus en plus importantes. On essaie, par des moyens qu'on trouve sous la main, d'arriver à survivre.

Cette révision de P.E.B., je la surveillerai de très près. Je demanderai des indemnités. Il n'est pas pensable que pour le bien de tout le monde - je suis tout à fait d'accord, ma femme est anglaise quand on va en Angleterre c'est beaucoup plus facile de prendre l'avion à Cormeilles que d'aller à Roissy - mais il n'y a aucune raison que la Commune de Courcelles se trouve complètement massacrée. Elle

acceptera le passage à condition d'avoir en échange un certain nombre d'indemnités. Je l'ai déjà dit d'ailleurs.

27

M. le Président.- Monsieur FAURISSOUX...

M. FAURISSOUX (ADP - Urbanisme).- Je voudrais rappeler, Monsieur le Préfet, que le P.E.B. est un document d'urbanisme qui a comme rôle essentiel d'éviter que les gens ne viennent habiter autour d'une plate-forme. Donc il a un rôle protecteur.

M. LEFEBURE.- Comment fais-je vivre Courcelles ? Je ne vois pas très bien comment un village qui ne peut pas s'étendre peut survivre.

Tout le problème est là. Ce n'est pas d'aujourd'hui que je le dis. On essaie de survivre avec les moyens du bord. A l'heure actuelle, les subventions d'Etat deviennent de plus en plus faibles. Le Conseil Général fait ce qu'il peut, et nous petite commune nous ne pouvons pas vivre, nos charges augmentent et nous n'avons pas de ressources au profit de toute cette population qui, elle, fait de l'aviation.

M. FAURISSOUX.- Je veux rappeler la loi de 1985 qui parle d'élaboration des P.E.B., et on ne peut pas la contourner.

M. LEFEBURE.- Je ne dis pas cela, je la comprends très bien. Je dis, comme les gladiateurs : « Ceux qui vont mourir vous saluent ! » On voudrait qu'on prenne en considération la survie de ces communes ou alors qu'on dise clairement qu'on veut les supprimer !

M. le Président.- J'espère que la prochaine fois, vous nous le direz en latin!

Je vous rappelle que pour votre Commune, il y a encore d'autres documents d'urbanisme qui s'appliquent : il y a le SDAURIF qui limite la constructibilité, il y a la Charte du Parc Naturel du Vexin, ce qui fait qu'il y a un ensemble de documents qui, il est vrai, limite de façon considérable les possibilités de construction de votre commune.

Je crois qu'on peut en rester là aujourd'hui, et passer au troisième point.

28

M. DEMESSINE.- Juste une précision en ce qui concerne le P.E.B. Nous sommes, dans des délais relativement courts, disposés à le présenter.

M. le Président.- Il faut terminer cette étude-là.

M. DEMESSINE.- Par rapport au schéma qui avait été approuvé à la dernière réunion, nous sommes disposés à présenter ce projet.

M. METAIS.- Dans la présentation du P.E.B., est-ce que vous avez élaboré les règles qui permettront de contrôler que ce P.E.B. sera bien appliqué ?

M. DEMESSINE.- Il y a un document d'urbanisme.

M. METAIS.- Il est basé sur les nuisances sonores. Aujourd'hui, ce qu'a dit Monsieur le Maire PICHÉRY, est tout à fait vrai, on n'acceptera pas un P.E.B. si on n'a pas d'assurance que les circuits de piste seront respectés et que le P.E.B. sera appliqué.

M. FAURISSOUX.- Nous ne pourrions établir ce P.E.B. que conformément à la loi de 1985, on ne peut pas faire autrement.

M. le Président.- Je ne dirai pas le contraire

Nous passons au point de report.

0
0 0

3 - Les modalités du transfert du point de report de Frémécourt sur le territoire de la commune de Chars

M. MOREAU.- Pour traiter de ce point, je demanderai aux participants de bien vouloir se munir du document qui a été

29

diffusé notamment les annexes 1 et 2 qui s'intitulent respectivement « position actuelle des points de report VFR spécial » et « projet de déplacement du point de report NW ».

En ce qui concerne ce dossier qui est vraiment un problème de pure circulation aérienne, figure en annexe 1 la situation actuelle des points de report VFR spécial. Je rappelle que ces points de report sont utilisés par certaines conditions météorologiques défavorables. En général, quand la météo est satisfaisante, les avions ne se reportent pas sur ces points. Ils sont donc utilisés pour s'éloigner et arriver sur l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles en situation météorologique particulière.

Un point avait été particulièrement contesté par la DIRAP, c'était le point NW qui figure sur l'annexe 1 au travers de la Commune de Frémécourt.

Par erreur probablement de nos services, les points sont dotés d'un nom de baptême, et le point Novembre Whisky, selon l'alphabet aéronautique, a été baptisé Frémécourt, mais ce n'est pas le village de Frémécourt. J'insiste : il y a eu confusion et beaucoup ont pensé qu'on demandait aux pilotes de se reporter à la verticale du village. Pas du tout, il s'agit bien d'un nom de baptême et c'est le point travers du village Frémécourt.

On a été sensible aux arguments qui ont été présentés, compte tenu du fait qu'on avait à reprendre en termes de circulation aérienne l'étude de ces points. On propose donc aujourd'hui ce qui figure en annexe 2 : une modification du positionnement des points.

Je vais vous la commenter, c'est un peu complexe, car en plus de ce qui est présenté en annexe 1, figurent les enveloppes de protection des trajectoires de vol aux instruments. Ce sont les parties noircies ou grisées qui ne figurent pas sur la carte de pilotage à vue, mais qui sont là pour vous illustrer mes propos.

En fait, l'objectif de ces points de report VFR est d'assurer une séparation stratégique entre les aéronefs évoluant en vol à vue et les aéronefs évoluant en vol aux instruments.

Les aéronefs qui évoluent en vol aux instruments sont protégés sur leur trajectoire par ces enveloppes de protection. Ce sont des trajectoires qui sont protégées sachant que tout aéronef évoluant en vol aux instruments peut se trouver dans une de ces parties grisées ou noircies. Ce qui veut donc dire que notre choix au niveau des points de report VFR qui s'adressent aux aéronefs aux règles de vol à vue doivent être en dehors de

30

cette zone de protection si on veut réussir cette séparation stratégique. C'est une première remarque.

La deuxième remarque également est que la nouvelle réglementation de la circulation aérienne nous demande de faire figurer ces points VFR spécial à la limite extérieure de la zone. La limite extérieure de la zone, on n'a pas la couleur, c'est la partie un peu circulaire que vous avez à l'ouest et une partie rectiligne en extrémité sud-est. Cette zone va du sol à 1 500 pieds QMH. Et comme vous le voyez, nous avons situé le point de report sur cette périphérie.

Il s'agit au sud-est des points E nom de baptême Ennery, point S nom de baptême Cergy et le point Novembre-Whisky nom de baptême Chars. Et c'est travers les communes, ce n'est pas à la verticale des communes.

Ces points sont tout à fait conformes à la réglementation de la circulation aérienne. J'insiste : on n'invite pas les pilotes à se reporter à la verticale du village ! mais à travers un village. Pourquoi un village ? Parce que c'est ce qui se voit le mieux pour un pilote. Encore une fois, c'est travers le village.

Dernier enseignement : ces points, comme vous le voyez, sont accompagnés d'un axe magnétique également d'une distance par rapport à la plate-forme pour conforter les pilotes dans leur positionnement lorsque ceux-ci sont à la verticale du point.

Voilà la proposition qu'on formule pour aujourd'hui.

M. le Président.- Pratiquement, qu'est-ce que cela va changer ?

M. MOREAU.- Ils sont plus conformes à la réglementation de la circulation aérienne actuelle. C'était une donnée qu'il était absolument nécessaire qu'on prenne en compte, et ils répondent, à mon sens - je laisserai les élus se positionner - à l'attente de la DIRAP en ce qui concerne le positionnement travers Frémécourt. On l'a étudié dans ce souci.

Mme NEEL.- A l'origine, après la Commission Consultative de l'Environnement en janvier 1995 où on avait dit qu'on avait beaucoup de problèmes avec certains aéronefs au-dessus de Frémécourt, on a sorti ce nouveau point de report, et on a eu l'ingénieuse idée de l'appeler Frémécourt. Certains

31

pilotes, que ce soit par temps couvert ou par temps clair, passaient systématiquement le château d'eau de Frémécourt complètement au travers de Frémécourt. On sortait de commission et deux mois après, on nous avait sorti ce courrier, je l'ai appris par un pilote.

On se demandait pourquoi autant de riverains de Frémécourt se plaignaient d ' e survols pour apprendre qu'on nous avait mis un point de report où les avions passaient systématiquement.

On a demandé à A.D.P. de modifier ce point de report.

Je crois qu'il est ingénieux de prendre des points naturels dans la nature plutôt que de prendre un village comme point de report.

M. le Président.- Donc ceci répond à votre demande ?

Mme NEEL.- Voilà. A condition que cela ne génère pas d'autres nuisances sur d'autres villages. C'est la condition. A.D.P. s'était engagé à voir la Municipalité de Chars pour ce point de report. L'ont-ils fait ?

M. MOREAU.- Pardonnez-moi, il devait y avoir une réunion avec la Commune de Chars, mais cela n'était pas à l'initiative d'A.D.P., je n'ai pas pris cette initiative.

Mme NEEL.- Vous vous étiez engagés, à la dernière réunion, en juin et en octobre, en sous-préfecture, à faire un courrier à la Municipalité de Chars pour leur soumettre ce point.

M. le Président.- Madame le Maire de Chars est là.

Mme ROUX (Maire de Chars).- Je voulais vous dire que j'étais nouvellement élue. Je ne suis pas très au courant de tous ces problèmes. Ce qui m'inquiète, c'est quelles sont les nuisances pour Chars ? Parce que si c'est déplacer le problème, ce n'est peut-être pas la bonne solution !

M. le Président.- Madame le Maire de Chars vient de vous poser une question ; je vous demande d'y répondre.

32

M. MOREAU.- Il faut bien savoir, comme je l'ai dit, que ce sont des points qui sont utilisés dans certaines conditions météorologiques, ce ne sont pas des points de report obligatoires, en fait lorsque la visibilité en vol est inférieure à 5 km, et ce n'est pas la majorité des cas.

Mme ROUX.- Est-ce que ce sera respecté, là aussi ?

M. MOREAU.- Nous avons là un point qui est radio balisé puisque c'est sur un relèvement d'une station de Pontoise avec une distance très facile à respecter pour un pilote. Nous avons également procédé à une campagne de sensibilisation des usagers de la plate-forme.

Au cours d'une réunion à laquelle Monsieur PICHERY nous a fait le plaisir d'assister, j'avais abordé ce point avec les usagers de la plate-forme. J'avais insisté sur le fait que le point de report était travers d'une commune et qu'il fallait surtout éviter le survol de la commune.

Au jour d'aujourd'hui, je ne sais pas quel résultat nous obtiendrons, mais toujours est-il que nous avons fait le maximum pour que les choses se passent le mieux possible.

M. le Président.- Quand vous passez travers de la commune, combien y a-t-il par rapport à l'église du village ?

M. MOREAU.- Je ne sais pas, je n'ai pas un chiffre à vous donner. Disons que c'est environ à 1000 mètres du centre du village.

Mme ROUX.- Où ce point de report sera-t-il ? La Commune de Chars, en superficie, est très grande.

M. le Président.- Est-ce qu'il serait possible qu'A.D.P puisse aller voir Madame le Maire de Chars, à Chars, pour lui montrer sur une carte un peu plus grande ?

Madame le Maire de Chars est une femme de la terre et non pas un pilote, il faut prendre une carte terrienne et montrer où passeront à priori les avions.

33

Y a-t-il d'autres interventions sur ce point de départ ?

Il n'y en a pas. Je vous invite à passer au quatrième point.

0
0 0
0

4 - La clarification des conditions d'exploitation du site concernant les types d'aéronefs admis à atterrir sur la plate-forme aéroportuaire

M. le Président.- Monsieur FAURISSOUX...

M. FAURISSOUX.- Je pense que par clarification, vous faites certainement allusion au desserrement qui a été évoqué dans la mission Doufiagues et qui faisait référence à la plate-forme de Pontoise et de Melun.

Je peux vous dire aujourd'hui que cette évocation, dans le rapport Doufiagues n'est plus d'actualité, et dans les nouvelles dispositions qui ont été prises par le Gouvernement au mois d'octobre, ces desserrements évoqués lors de ce rapport ne font plus partie des conditions d'exploitation.

Donc il n'y a pas de modification d'exploitation de la plate-forme et il n'y a pas de modification de type d'aéronefs. On en reste toujours à la restriction qui est de 17 tonnes 25 sièges qui n'a pas de raison d'être modifiée à l'heure actuelle.

Donc il n'y a pas de modification de l'enveloppe et il n'y aura pas de desserrement évoqué.

M. le Président.- Je vais donner la parole à Monsieur LE NOAN. Cette solution était motivée par le fait qu'il y a de nombreuses demandes de dérogation pour se poser sur cet aéroport.

Est-ce qu'on continue en régime dérogatoire ou non ? Qui commande ? Y a-t-il un pilote dans l'avion ?

34

M. FAURISSOUX.- A ce point de vue-là, vous savez que depuis le 1^{er} janvier 1996, il y a une réglementation et la plate-forme de Pontoise est donc soumise à cette nouvelle réglementation.

Que veut dire cette nouvelle réglementation ?

Madame Idrac(?) a donc pris des dispositions pour que la plate-forme de Pontoise, ainsi que les autres plates-formes dans l'hexagone, dans la France entière, puissent recevoir, en fonction des restrictions de la plate-forme, des compagnies, qui souhaiteraient par exemple faire une ligne Pontoise-Amiens ou Pontoise-Limoges. Si elles respectent les conditions d'exploitation de la plate-forme, rien ne peut empêcher la création évidemment de ces lignes, et si ces compagnies respectent effectivement toutes les conditions d'exploitation des aéronefs.

Depuis le 1^{er} janvier 1996, effectivement il peut y avoir une exploitation dans ce trafic d'affaires. Ce n'est pas inhérent à la plate-forme de Pontoise, c'est inhérent à toutes les plates-formes de l'hexagone.

Ce sont des décisions qui ont été prises en fonction des accords de Madame Idrac

M. le NOAN.- Dans notre esprit, nous pensions qu'il était souhaitable de rappeler aux membres de la Commission quels étaient les types d'avions qui étaient autorisés à atterrir sur cette plate-forme. Vous savez que nous avions, il y a quelques années, pris comme critère le tonnage et le nombre de places. Je crois que c'était 17 tonnes et 25 sièges.

Ensuite, nous avons proposé, et cela n'avait pas été acté en Commission, d'adopter un autre critère : la certification acoustique des moteurs des avions au profit des avions les moins bruyants.

Nous souhaitons que les choses soient clarifiées aujourd'hui pour que nous sachions quels types d'aéronefs sont autorisés ou ne sont pas autorisés à venir sur cette plate-forme.

M. FAURISSOUX.- Il n'est pas, à l'heure actuelle, prévu de modification de flotte acceptée à Pontoise. C'est-à-dire, comme vous l'avez fait remarqué tout à l'heure, on en est toujours à 17 tonnes et 25 sièges. Les types d'appareils qui

35

répondent à ces critères ne sont pas légion, donc il est hors de question de modifier la flotte.

Vous faites référence au groupe acoustique n°5 des avions les moins bruyants. A ma connaissance, à l'heure actuelle, la DGAC n'a pas pris de disposition dans ce sens-là.

M. le NOAN.- Je souhaiterais vraiment qu'on clarifie. 17 tonnes et 25 sièges, c'est très restrictif. Il faut bien être d'accord là-dessus. Nous souhaitons, puisque Monsieur le Préfet est saisi de nombreuses demandes de dérogation pour des avions qui vont au-delà largement de ces critères quelquefois, que ces choses-là soient bien claires.

M. FAURISSOUX.- Cela ne dépend pas d'A.D.P. de prendre la décision de modifier l'accès à d'autres appareils. Cela dépend de la Direction Générale de l'Aviation Civile et le problème d'es avions du groupe 5 n'a pas été résolu.

M. MASUREL.- Quel est le texte indiquant-17 tonnes et 25 sièges?

M. MOREAU .- Je l'ai sous les yeux. C'est un document qui date d'avril 1980 qui est signé par le Directeur Général de l'Aviation Civile. C'est une décision de la D.G.A.C.

M. le Président.- On accorde des dérogations.

M. MOREAU.- Ce n'est pas indiqué.

Il y a eu un assouplissement dans ces mesures, il y avait 17 tonnes et 25 sièges, mais également interdiction de toute ligne régulière et ce troisième point a été retiré en 1986 par une autre décision de la DGAC . Je peux vous faire passer le texte.

M. LEGRAS.- Je voulais juste préciser que 17 tonnes 25 sièges, cela date de 1980. On est en 1996. Aigle Azur possède un avion de ? tonnes et 33 places, groupe acoustique très faible, et on ne peut pas s'en servir à Pontoise. C'est un SAAB 340.

36

Mme NEEL.- J'avais demandé à A.D.P., comme c'est un problème d'environnement et quand même de sécurité, s'il n'était pas possible qu'on nous amène les types d'appareils pour voir si c'est concevable pour ce type d'environnement car on a quand même 14 villages qui entourent l'aérodrome ! Depuis 4 ans, on ne nous a toujours pas donné cette réponse. Il serait intéressant, avant d'établir un nouveau plan, de nous amener ce type d'appareils pour savoir s'il est nuisant ou pénalisant.

C'est dans ce sens-là qu'on voudrait travailler plutôt que de faire l'inverse. Peut-être que votre appareil qui fait plus de 17 tonnes n'est pas bruyant !

M. LEGRAS.- Il n'est absolument pas bruyant. Sans polémiquer, on a un Falcon 20 qui fait 14 tonnes et 9 sièges, vous l'entendez décoller, et l'autre pas

Mme NEEL.- On travaille à l'envers

M. LEGRAS.- L'histoire des 17 tonnes et 25 sièges, cela date de 1980. C'était peut-être des avions en fer forgé, maintenant cela a évolué

M. SOUDRY.- On a discuté beaucoup sur les limitations de bruit et on a accepté, il y a quelques années, des avions de type Fokker. Il faut savoir qu'aujourd'hui, tous les constructeurs d'avions font des avions absolument sensationnels, notamment le SAAB 340 qui sont des avions qui approchent le confort de l'aviation d'affaires et qui sont incontestablement des avions de demain qui vont rejoindre tous les pays d'Europe. On ne peut pas se passer à Pontoise de ce type d'appareils.

Ils rentrent dans une catégorie acoustique complètement acceptable puisqu'aujourd'hui, plus aucun appareil n'est construit en dehors des catégories acoustiques. C'est comme les autos, on ne fabrique plus à ce jour d'avions bruyants. Quand je pense qu'il y a quelques années les questions se posaient à propos des Fokkers et des HS qui sont des appareils bruyants, à côté de ceux qu'on voit aujourd'hui, je pense aux ATR, aux SAAB 340 qui sont des avions fantastiques, je ne pense pas qu'on puisse remettre en question sur un aérodrome comme Pontoise l'accès à ce type d'appareils. C'est vraiment se priver d'un pôle économique important.

37

Mme NEEL.- Nous demandons à ce qu'on nous les amène pour les écouter, ce n'est pas difficile 1

M. SOUDRY.- Régulièrement, il se pose avec dérogation.

Mme NEEL.- Je suis allée vous voir pour un appareil Challenger.

M. BLIN (Directeur Aérodrome).- Cela fait 6 tonnes !
Ne dites pas n'importe quoi !

M. SOUDRY.- Ne croyez pas ce qui est écrit sur l'avion. C'est la Compagnie Challenger, ce n'est pas un avion Challenger. C'est le nom de la

Compagnie. C'est un autre type d'avion qui ne fait que 6 tonnes. Le Challenger est un appareil différent.

Mme NEEL.- Je ne l'ai pas entendu décoller.

M. le Président.- Le jour où ce fameux avion SAAB 340 se posera pour l'instant avec dérogation sur l'aéroport de Pontoise, je suis sûr que la Compagnie vous informera pour que vous puissiez le voir et l'écouter.

Mme NEEL.- Cela fait 4 ans qu'on le demande. Les seuls appareils que je vois quand ils ne sont pas autorisés c'est parce que je vais faire des visites sur la plate-forme aussi bien de nuit que de jour...

M. SOUDRY.- On vous invite régulièrement

Mme NEEL.- C'est faux ! Jamais depuis 4 ans, vous nous avez invités, sauf Aigle Azur au tout début, c'est vrai.

M. SOUDRY.- On est là 24 heures sur 24, on vous attend tout le temps.

38

M. le Président.- On prend un engagement c'est de vous inviter. Je compte sur Monsieur SOUDRY.

Mme NEEL.- Pas seulement nous, aussi les municipalités riveraines.

M. le Président.- Commençons par le début.

M. SOUDRY.- Grâce à ces appareils, on va évidemment vers l'obligation d'un contrôle permanent et la mise en place de toute la sécurité notamment l'installation des pompiers et ainsi de suite. C'est un avantage.

Mme NEEL.- On ne veut pas non plus que ce soit une grande plate-forme type deuxième Le Bourget à l'approche de tous les villages !

M. SOUDRY.- Il ne faut pas faire de confusion avec les améliorations des aéroports comme Charles de Gaulle où on a envisagé de faire une piste supplémentaire. Il y a beaucoup de riverains qui se sont affolés.

Que va permettre la piste supplémentaire ?

Elle va permettre aux services du contrôle d'avoir un contrôle plus efficace des décollages et des atterrissages en même temps et qu'il y ait une attente moins prolongée. En clair, elle permettra une efficacité plus grande. Mais ce n'est pas parce qu'on a doublé l'autoroute qu'il y a le double de circulation, vous le savez bien, le double des choses ne se fait pas comme cela. Les dispositions qui sont prises à Charles-de Gaulle vont dans un sens d'amélioration du trafic.

Mme NEEL.- On a doublé l'autoroute et elle est engorgée tous les jours ! Plus c'est grand, plus on y développe, et de toute façon c'est une chaîne sans fin. Il faut des limites à tout.

M. le Président.- Nous n'avons pas la compétence de parler des autoroutes.

39

M. PICHERY.- C'est malheureux que la D.G.A.C. ne puisse pas prendre en considération les catégories acoustiques des avions pour faire une autre règle. Je me rappelle de cette réunion où nous disions tous qu'il valait mieux un gros avion qui correspond à vos souhaits, qui ne fasse pas de bruit, que les mobylettes que l'on entend passer au-dessus de nos têtes qui font un potin épouvantable !

Mon choix est tout de suite fait ! Je préfère un avion qui fasse 30 places et qui soit silencieux, qu'un monomoteur qui fasse un bruit épouvantable !

C'est bien malheureux de se baser sur une identification du nombre de places plutôt que sur une catégorie d'avions. On avait dit que c'était compliqué d'exclure des avions pour prétexte qu'ils sont d'ancienne génération, économiquement c'est difficile, un avion dure longtemps. Le temps aidant, il y aurait

peut-être moyen d'avoir des mesures draconiennes sur ces avions quitte à les exclure de la plate-forme et à accepter des avions nouvelle génération qui feraient moins de bruit.

M. SOUDRY.- C'est la règle qui s'applique sur beaucoup d'aéroports.

M. FAURISSOUX.- En ce qui concerne les catégories admises à Pontoise, nous avons demandé à la D.G.A.C. de reprendre ce dossier qui, apparemment, n'est pas abouti, et d'essayer de voir, dans les meilleures conditions, pour accepter ces avions du groupe 5.

M. le Président.- Cela ne me semble pas difficile en termes de droit.

Puisque je saisis la D.G.A.C. pour le contrôle, je peux également parler de la classification des aéronefs. Je crois qu'en 1980, c'est A.D.P. qui avait pris l'initiative et la D.G.A.C. n'avait fait que donner son accord. En la matière, je crois qu'il y a certainement une mise à jour **qui** est possible, le but étant de favoriser les aéronefs qui ne font pas de bruit. C'est bien clair, C'est bien le but qu'on poursuit.

Mme NEEL.- Et si on nous amène de l'aviation d'affaires, ce n'est pas sans contrepartie. Si on augmente l'aviation d'affaires, on diminue l'aviation de loisirs. Et ce ne

40

sont pas des chiffres vagues, on donne des chiffres concrets et on s'y arrête, qu'on n'ait pas des dérogations sans arrêt comme c'est le cas.;

On a toujours été clair là-dessus : ce n'est pas sans contrepartie.

M. MASUREL.- Il n'y a pas des dérogations sans arrêt

Mme NEEL.- Il y en a quand même quelques unes au cours d'une année.

M. BLIN.- Une vingtaine cette année. Cela n'a pas dépassé cela.

M. SOUDRY.- Il y a eu la visite du PSG.

L'aviation de plus grande importance oblige fatalement la petite aviation soit à se ranger absolument dans la réglementation soit à disparaître.

Mme NEEL.- A.D.P. n'a jamais été clair là-dessus. Jamais on ne nous a donné de chiffres. Il faut être clair. Depuis 8 ans, je m'intéresse à ce problème, 4 ans fortement en tant que Présidente, jamais on n'a eu de chiffres précis.

M. le Président.- Pour l'instant, rien n'est fait encore.

Il faut qu'A.D.P. regarde en fonction de ce qui existe sur le marché dans l'aviation d'affaires car il serait stupide que ceux qui se posent à Pontoise soient les plus bruyants s'il y a des avions moins bruyants sur le marché. C'est d'abord cela qu'A.D.P doit regarder et ensuite saisir la D.G.A.C.

De mon côté, je saisis la D.G.A.C. de cette question.

M. PICHERY.- En s'appuyant sur mes catégories acoustiques des avions, c'est quelque chose de facilement contrôlable parce que je sais que les avions sont des outils qui sont contrôlés, réparés, très régulièrement et très sérieusement, et donc c'est facile d'avoir une fiche technique d'un avion et savoir dans quel type il se trouve, il n'y a pas de littérature.

41

En s'appuyant sur des catégories acoustiques, pour l'aviation d'affaires, cela pourrait toucher l'aviation d'école où il y a quelques petits avions qui sont extrêmement bruyants plutôt plus bruyants que les avions d'Aigle Azur qui viennent se poser sur l'aéroport de Cormeilles.

M. le Président.- Sur ce point, y a-t-il d'autres demandes d'intervention ?

Nous passons aux questions diverses.

0
0 0

5 - Questions diverses

M. le Président.- Monsieur TOUBLANC

M. TOUBLANC (Maire de Montgeroult).- A.D.P. dit que nous sommes officiers de police judiciaire. Effectivement, nous le sommes. Vous avez vous-même évoqué la difficulté que cela représentait. J'ai appelé la plate-forme à plusieurs reprises dans ma fonction de Maire. Je ne veux pas vous dire ce qui m'a été répondu, vis-à-vis de mes administrés cela n'ajouterait pas à crédibilité.

Est-ce qu'on pourrait savoir - je pose la question, à A.D.P. - quand vraiment nous constatons des infractions, qu'elle est notre marge de manœuvre et quelles sont les modalités d'action pour un Maire ?

En tant que Maire d'une commune de 450 habitants, je ne me suis pas préoccupé de mes fonctions de police judiciaire, mais il y a des situations dans lesquelles j'aimerais bien les mettre en œuvre.

M. DEMESSINE.- Dans un premier temps, il faudrait que vous saisissiez le Directeur de l'aérodrome qui ne manquera pas de regarder et de faire son enquête. Bien entendu il n'est pas là tout le temps et ce n'est pas son rôle. Et puis, à la limite, je dirai

42

que nous sommes, nous, en tant que service environnement à votre disposition pour enregistrer toute observation et intervenir.

M. TOUBLANC.- Il faudrait une fiche technique très simple : que faire ? Qui contacter ?

M. le Président.- Y compris le week-end. Surtout le week-end

M. TOUBLANC.- C'est très désagréable d'avoir de l'ironie au bout du fil quand vous avez de l'autre côté les administrés, Madame NEEL l'a dit, prêts à tirer sur les avions

Mme NEEL.- Dans l'association, c'est vrai, c'est ce qui se reflète quelquefois surtout en période d'été.

M. le Président.- Les esprits sont parfois un peu échauffés quand on est dans son jardin et que les avions passent en permanence

Mme NEEL.- C'est à nous de l'éviter. Il faut aussi qu'on nous en donne les moyens, qu'on nous écoute et qu'on ne discute pas dans le vide comme c'est le cas depuis x années.

M. le Président.- On revient sur le problème de la discipline des pilotes. C'est pour cela que lorsque le contrôle est là, en général la discipline marche un peu mieux.

Mme FILLON- Depuis la dernière loi sur le bruit de 1992, il n'est pas besoin d'avoir un sonomètre quand on dresse un procès-verbal d'infraction pour qualifier que le bruit est gênant. Cette loi vise surtout le bruit des mobylettes, mais c'est valable aussi pour les avions.

Un Maire peut très bien dresser un PV d'infraction en disant : « ce bruit, je le qualifie de gênant », sans avoir un sonomètre à la main.

M. le Président.- C'est très bien, mais qu'est-ce qui se passe après ?

C'est bien de dresser un PV, mais s'il n'y a pas de suite, c'est encore pire que tout.

Mme FILLON.- Cela va au Procureur de la République.

Mme NEEL.- L'Association a déposé deux plaintes qui sont parties au Procureur de la République. Nous avons eu deux fois une fin de non recevoir. Pas tout à fait, la deuxième fois c'est passé dans l'amnistie ! Et la première fois, c'est une fin de non recevoir, et pourtant il y avait plainte de riverains. Voilà où cela va !

M. le Président.- Le Procureur est libre.

Mme NEEL.- C'est vrai que c'est très difficile déposer une plainte.

M. le Président.- Il serait intéressant qu'un des Maires approche le Procureur de la République directement et lui explique.

M. LEFEBURE.- Même en approchant le Procureur de la République, ce que j'ai fait plusieurs fois, concernant les vols de voitures et les agressions, il y a systématiquement une fin de non recevoir. Les bruits d'avions, je veux bien, mais je n'y crois pas

Mme NEEL.- Si on se met à plusieurs, cela aura du poids.

M.LEFEBURE.- J'ai été convoqué plusieurs fois à la maison de la justice, mais l'adversaire n'y était pas. Théoriquement, on doit passer en justice fin janvier, cela a été reporté 5 fois ! Et je pense que fin janvier, ce sera de nouveau reporté. Je ne me déplace plus parce que j'ai autre chose à faire

Ce n'est pas pour critiquer le Procureur de la République, il est débordé, mais toutes ces petites choses finalement, il les laisse tomber, il n'a pas le temps

M. le Président.- Pour ma part, je lui en toucherai quand même un mot pour qu'au moins il soit sensibilisé à la question, sans dire pour autant qu'il classera ou pas.

S'il n'y a pas d'autres questions, je vais lever la séance en vous rappelant que je saisis la Direction Générale de l'Aviation Civile en lui faisant part de mon intention de fermer l'aéroport de Pontoise pour raison de sécurité à l'aviation de tourisme principalement le jour où il n'y a pas de contrôle. Le jour où il n'y a pas de contrôle, il n'y a pas d'aviation d'affaires non plus.

Je crois qu'il est très important que la Direction Générale de l'Aviation Civile qui, aujourd'hui, est représentée par A.D.P. prenne ce problème à bras le corps car depuis des mois et des mois, des promesses sont faites qui ne sont pas suivies d'effet

Je ne pense pas que les contrôleurs aériens soient une catégorie particulière de la Fonction Publique. On n'est jamais obligé d'accepter une demande de mutation. Cela se fait, mais de temps en temps, pour l'intérêt du service, cela ne se fait pas. Il semble que, dans cette catégorie du personnel, il y ait des droits acquis qui vont au-delà des statuts.

En tout cas la balle est clairement définie comme étant aujourd'hui dans le camp de l'Administration. Donc en tant que Préfet, je vais prendre mon bâton de pèlerin et essayer de convaincre la D.G.A.C. de la nécessité de se conformer aux promesses qui ont été faites parce qu'il est anormal que l'effectif soit de 7 alors qu'il est théoriquement de 13. Il y a peu d'administrations qui pourraient survivre à un tel état de fait.

Je conçois également que la D.G.A.C. a d'autres priorités. Lorsque les emplois budgétaires existent, ce n'est pas des questions de rigueur budgétaire qui font effectivement que les contrôleurs ne sont pas là. C'est le fait, je suppose, que pour les gens de ce métier-là l'aéroport n'est pas intéressant, il n'y a pas de radar, il n'y a pas de prime. Est-ce qu'il y aura un radar bientôt ?

M. MOREAU.- Nous sommes en train de construire sur la plate-forme de Pontoise-Cormeilles, une nouvelle tour de contrôle, un nouveau du bloc technique. Le chantier a démarré, je crois que la grue doit être installée aujourd'hui

Le chantier démarre et la tour devrait nous être livrée normalement fin 1996 avec de nouveaux équipements dont « un radar ». En fait, ce n'est pas un équipement radar qui sera installé sur le site, mais une image de Charles de Gaulle qui nous

permettra de positionner les aéronefs selon les règles de vol aux instruments. Cela ne permettra pas de suivre les avions en règles de vol à vue parce qu'ils ne sont pas tenus à avoir d'équipement particulier à bord.

C'est un système pour faire un suivi et pour améliorer l'écoulement du trafic pour les aéronefs au vol aux instruments dont l'aviation d'affaires en règle générale. Cet équipement sera installé courant 1996. Nous entamons la formation de nos personnels, et je confirme que cet équipement sera installé à Pontoise.

M. le Président.- Est-ce que vous étiez au courant de cette installation-là ?

M. MASUREL.- Non.

M. le NOAN.- Non.

M. le Président.- Il serait bon qu'A.D.P prenne l'habitude d'informer comme il se doit le Préfet de tout nouvel équipement installé dans le Département du Val d'Oise. C'est une chose qu'aucune Chambre de Commerce ne manquerait de faire. Il n'y a pas de raison qu'A.D.P se considère autrement que comme un exploitant.

Ceci étant rappelé, nous allons suivre effectivement l'application de ces décisions et réunir, si besoin est, la Commission une nouvelle fois dans le courant de cette année.

Dès que l'étude sera prête, celle qui est entreprise par A.D.P., il serait bon que les différents membres en soient destinataires, aient le temps de l'étudier et que la Commission soit réunie pour que nous puissions en débattre.

Je laisse la parole à A.D.P.

M. DEMESSINE.- Je voulais simplement rappeler que lors de la dernière C.C.E., nous avons évoqué l'installation de la nouvelle tour ainsi que le radar. Donc ce n'est pas un élément

nouveau. Si vous souhaitez qu'on vous le confirme par écrit, on le fera, mais de toute manière il y a aussi une demande de construire qui a été sollicitée selon les règles habituelles.

Je tenais à souligner que nous allions agir de même auprès de la D.G.A.C. en parallèle à votre action, et que nous avons déjà agi.

M. le Président.- Pas d'autres questions ?

Je vous remercie. La séance est levée.

(La séance est levée à 11 heures 25)

0
0 0
0

Philippe DESLANDES