

COMMISSION CONSULTATIVE
DE
L'ENVIRONNEMENT

AERODROME
DE PONTOISE-CORMEILLES EN VEXIN

12 NOVEMBRE 1998

SOMMAIRE

<i>Présentation des principales évolutions survenues dans le fonctionnement et l'aménagement de l'aérodrome depuis la dernière réunion de la Commission Consultative de l'Environnement.....</i>	9
<i>Modification des conditions d'exploitation de la plateforme.....</i>	12
<i>Projet de mise en service de la liaison aérienne de Pontoise-Cormeilles-en-Vexin par la Debonnair Airways.....</i>	79

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

Réunion du 12-novembre 1998

La séance est ouverte à 10 heures, sous la présidence de M. MARGUERITE, sous-préfet de Pontoise.

M. LE PRESIDENT.- Mesdames et messieurs, bonjour.

Je vous souhaite tout d'abord la bienvenue à cette Commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles-en-Vexin dont la composition est prévue par l'arrêté préfectoral du 8 octobre 1998.

Cet arrêté, comme l'impose la loi, prévoit la participation de représentants d'un certain nombre de groupes :

- 1er groupe : les représentants des élus et des associations de défense des riverains

- 2ème groupe : les représentants des usagers et du personnel

3ème groupe : les représentants de l'Administration.

Comme les membres ont été désignés, j'aurais souhaité faire un tour de table pour faire la vérification des pouvoirs. Je suis obligé de le faire parce qu'il nous est imposé par la loi également des règles de quorum, il est donc légitime de savoir si la composition de la commission a été respectée.

Je vais procéder par appel

- représentants du Conseil général M. PATERNOTTE avec M. PICHERY.

Représentants des communes

M. Bernard TOUBLANC (maire de Montgeroult) ou son représentant M. Christian BAGOT.

M. LEBARS (Montgeroult). - Non, c'est M. LEBARS qui représente M. TOUBLANC.

M. LE PRESIDENT.- C'est M. BAGOT, le maire-adjoint de Bréancon.

M. LEBARS (Montgeroult).- On parle bien de Montgeroult. Dans ce cas c'est M. TOUBLANC, et je suis son délégué.

M. LE PRESIDENT.- Non, il y a des membres titulaires, et l'arrêté précise la désignation de leur suppléant. A défaut du titulaire, c'est le suppléant qui siège. Le titulaire n'a pas le droit de désigner lui-même son suppléant, et le suppléant de M. TOUBLANC, maire de Montgeroult est M. BAGOT, le maire-adjoint de Bréancon.

M. LE NOAN.- Ce sont les communes qui sont représentées, c'est la raison pour laquelle le représentant d'une commune titulaire a pour suppléant le représentant d'une autre commune.

M. PATERNOTTE (le Vice-Président du Conseil Général).- C'est noté, ceci dit, c'est bien d'avoir quelqu'un de Montgeroult autour de la table.

M. LE PRESIDENT.- Maire de Courcelles sur Viosne,
M. Gérard LEFEBURE... (présent)

Maire de Frémécourt, M. TEYSSOT ... (excusé)

Maire de Génicourt, Mme Annie POU CET... (présente)

Maire de Boissy l'Aillerie, **M. GUIARD**... (présent)

Vice-Président du SAN, M. Jean-Louis JACQUET ou M. Gilles MARTIN
son suppléant ... (présent)

Le Président du Syndicat mixte du Parc ..-(excusé)

Association des riverains

Association des - amis du Vexin, M. Jean-Jacques GUILLAMBERT représenté par M. MUFFANG... (présent)

Association de Défense des Intérêts des riverains de l'Aérodrome de Pontoise, M. Jean-Marie GOURDIN... (présent)

Représentants des gestionnaires, des usagers et du personnel :

M. Patrice MOREAU, Chef du Service Aviation générale ... (présent)

M. Alain BRUN, ADP, Chef du service de coordination des procédures ... (présent)

M. Jean-Jacques DEMESSINE, Chef du Service Environnement Sud...(présent)

M. Jean-Luc BLIN, Directeur de l'aérodrome de Pontoise... (présent)

M. Michel SOUDRY, société AEROPE... (présent)

M. Bernard CHOIX, Président de l'Aéro-club Hispano-Suiza... (présent)

M. René LE ROUX, Vice-Président de la Chambre de Commerce... (présent)

M. Claude BAUSSAC, représentant CFTC (présent)

M. Richard DEWAILLY, représentant CGC (présent)

Représentants de l'Administration

M. le Préfet du Val-d'Oise ou son représentant

M. le Directeur régional de l'Aviation Civile ou son représentant, M. TROUDE... (présent)

M. le Commandant de la Brigade de gendarmerie des transports aériens de Paris-le-Bourget ou son représentant... (présent)

M. le Président de l'Etablissement Public d'Aménagement de Cergy-Pontoise ou son représentant... (présent)

M. le Directeur Départemental de l'Équipement ou son représentant ... (présent)

M. le Directeur Régional de l'Environnement ou son représentant... (présent)

M. le Directeur Départemental de l'Agriculture et de la Forêt ou son représentant... (présent)

M. le Directeur de l'Administration générale et de la réglementation de la préfecture... (présent)

M. le Directeur des Collectivités locales de l'Environnement et de l'Aménagement à la préfecture ... (présent)

L'ordre du jour de notre réunion appelle les trois points suivants
Présentation des principales évolutions survenues dans le fonctionnement et l'aménagement de l'aérodrome depuis la dernière réunion de la Commission Consultative de l'Environnement qui avait lieu le 4 janvier 1996.

- La modification des conditions d'exploitation de la plate-forme.
- Le projet de mise en service de la liaison aérienne de Pontoise - Corneilles-en-Vexin par la Debonnair Airways.

En fait les deux derniers points sont connexes.

Je propose que nous passions sans plus tarder à l'examen du premier point, sauf s'il y avait avant cette présentation des observations liminaires. Monsieur PATERNOTTE, vous avez la parole...

M. PATERNOTTE (Vice-Président du Conseil Général).- Merci, Monsieur le Préfet.

Tout d'abord, je voudrais vous féliciter de la tenue de cette réunion, certes un peu tardive par rapport au calendrier.

Je pense qu'il y a deux points importants que je voulais souligner en préalable.

Sur l'aéroport se pose un problème de fond que l'on examine aujourd'hui et que je ne retrouve pas tout à fait dans la forme. Le problème de fond est de savoir si on peut avoir de l'activité commerciale qui soit moins nuisante que l'activité actuelle. Mon sentiment est que c'est possible.

Le deuxième point est la diminution des nuisances. Mon sentiment aussi est que c'est possible.

Par contre, sur la forme, j'ai été frappé de voir dans les documents envoyés par ADP que je ne retrouvais pas tout à fait ce problème de fond traité. Il y avait beaucoup de contradictions dans ce document, en particulier, je suis surpris que finalement ce document et le projet d'arrêté en arrivent à

interdire ce qui existe comme activité sur la plate-forme. Je parle de la société Hispano-Suiza, d'Aérope, et d'un certain nombre d'activités qui existent aujourd'hui.

Alors que pour Debonnair, qui est une incidente d'actualité, ce sont des avions non nuisants, c'est une réouverture de ligne qui a existé pendant 8 ans. Les avions qui sont proposés sont des avions de bonne catégorie. Dernier point sur l'exploitation : honnêtement, tout le monde sait autour de cette table qu'en 2002 le problème sera réglé en matière d'avions du chapitre II. La difficulté que l'on peut avoir, tant sur cette plate-forme qu'ailleurs, est de gérer entre aujourd'hui et cette période, et savoir comment on s'y prend.

Les meilleures limitations sur la plate-forme, à ma connaissance, sont la longueur de piste qui ne permet pas de faire n'importe quoi, sa résistance qui limite le tonnage des avions.

J'ai été un peu surpris que, dans la littérature envoyée par ADP, on nous dise qu'au fond il n'y avait que des sociétés Lowcost (?) qui pouvaient se poser, et que la conclusion qu'on pouvait en tirer est qu'il fallait tout faire pour éviter qu'elles viennent. Je me permets d'être un peu provocateur, mais je trouve que c'est assez surprenant.

Le problème qui nous est posé, me semble-t-il, c'est d'autoriser des avions les moins bruyants possibles avec des conditions d'approche qui satisfassent l'environnement immédiat, et là-dessus, quand on regarde les trajectoires des lignes régulières, je le précise parce que je crois que beaucoup de nuisances sont plus liées à des lignes non régulières, à des activités que l'on n'aurait pas qualifié de touristiques ou personnelles qu'à des avions de lignes régulières qui obéissent à une codification d'approche et de décollage, et des chapitres beaucoup moins nuisants.

Pour ma part, je souhaite que dans cette réunion on puisse regarder le projet d'arrêté qui nous a été envoyé qui à mon avis ne peut pas convenir, ni à la société Debonnair, ni à l'aéro-club Hispano-Suiza qui a un fonctionnement existant, ni aux sociétés qui travaillent aujourd'hui. Je rappelle quand même qu'il y a un certain nombre d'emplois sur la plate-forme, plus de 50 emplois dans des sociétés qui ont des activités de

fret, occasionnellement de passagers. Je suis partisan de laisser un peu de souplesse, mais par contre qu'il y ait un respect des procédures qui permettent un développement harmonieux entre l'économie et l'écologie. Je pense que, tant la note que l'arrêté qui nous ont été fournis, ne répondent pas en tous cas à mes espoirs.

Je le répète, la finalité pour moi est que l'on arrive à trouver une solution pour les compagnies régulières dans de bonnes conditions d'exploitation, et qu'on arrive aussi à ménager l'intérêt des sociétés existantes et des clubs et les intérêts légitimes des riverains et des industriels du secteur. Voilà, Monsieur le sous-préfet ce que je voulais dire de façon préliminaire tant sur le fond que sur la forme.

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

J'enregistre votre déclaration qui, dans votre esprit est une déclaration liminaire, mais à mon avis elle engage déjà le débat sur le fond puisque vous mettez sur la sellette la question des conditions d'exploitation de la plate-forme qui fait l'objet du deuxième point de notre ordre du jour. Il est évident que les questions que vous avez posées sont de vraies questions de fond, mais je propose qu'elles soient examinées à leur place dans la programmation de l'ordre du jour.

Monsieur le maire...

M. LEFEBURE (Maire de Courcelles).- A la suite de l'appel que vous venez de faire, il est bien certain que les communes qui sont les plus intéressées sont les communes riveraines. S'il y a défection d'un certain nombre de maires de communes plus éloignées, c'est que finalement le bruit les gêne beaucoup moins que d'autres.

Les communes les plus intéressées : Génicourt, Courcelles, Montgeroult, Boissy. Toutes ces communes sont représentées parce qu'elles rencontrent un véritable problème que j'avais déjà souligné en 1996.

Le problème qui se pose, c'est de savoir quelle est l'orientation de cet aéroport. Est-ce qu'il va être affecté à la ville nouvelle pour des lignes régulières, comme disait M. PATERNOTTE ? Auquel cas, c'est tout à fait logique dans une zone de l'île-de-france où nous travaillons beaucoup, qu'il y ait du bruit et des nuisances sonores la semaine. Mais alors il faudrait avoir le repos le Dimanche

Le problème pour les communes qui sont survolées en permanence par les avions, c'est

Primo : les avions de lignes, je suis d'accord, ils ne gênent pas énormément parce qu'ils suivent une ligne très précise avec des appareils de bord qui ne les font pas dévier.

Deux : les avions, dits de plaisir et de tourisme, qui eux tournent en rond les samedi et dimanche et qui deviennent véritablement insupportables pour les riverains. Les communes survolées, je les ai rappelées tout à l'heure : Génicourt, Courcelles, Montgeroult, et Boissy. Pour les autres communes, les avions sont déjà beaucoup plus hauts et ils gênent moins. Je l'ai déjà dit, cela vingt ans que je le répète, le problème est de savoir quelle orientation il faut donner à cet aéroport.

M. LE PRESIDENT.- C'est le fond de la question, Monsieur le maire, et je le répète, cela fera l'objet du deuxième point de notre ordre du jour qui porte sur : "modification des conditions d'exploitation de la plate-forme". Ce n'est pas la peine que nous engagions dès maintenant un débat qui sera repris tout à l'heure lorsque vous seront exposées les nouvelles conditions d'exploitation.

A ce sujet, un petit point d'ordre, il vous avait été distribué un document préparatoire un projet d'arrêté de modification des conditions d'exploitation. Il a fait l'objet d'une modification, c'est donc un nouveau projet qui vous sera communiqué dès maintenant.

Mme POU CET (Maire de Génicourt).- Je signale, Monsieur le sous-préfet, que je n'ai pas reçu ce document.

LE PRESIDENT.- Je ne comprends pas, ce doit être une erreur. Tout le monde a-t-il reçu ce document ? N'y a-t-il que le maire de Génicourt qui ne l'aurait pas reçu ?

Nous examinerons ces questions dans le deuxième point de notre ordre du jour.

S'il n'y a pas d'autres observations liminaires, nous passons au point 1 de l'ordre du jour.

Monsieur MOREAU, vous avez la parole...

000

Présentation des principales évolutions survenues dans le fonctionnement et l'aménagement de l'aérodrome depuis la dernière réunion de la Commission Consultative de l'Environnement.

M. MOREAU (ADP).- Merci, Monsieur le Préfet.

Je vais vous décrire la situation au plan technique de la plate-forme de Pontoise - Cormeilles et surtout les dernières modifications depuis la dernière Commission Consultative de l'Environnement. Elles portent sur trois points fondamentaux

La première concerne la mise en place d'un service sécurité incendie qui a été mis en œuvre à partir du 18 mars 1996. Nous avons pendant les heures d'ouverture du contrôle la présence d'un pompier doté d'un camion correspondant aux caractéristiques des machines qu'exploite la plate-forme.

Le deuxième point porte sur la tour de contrôle. Nous avons mis en service le 23 avril 1997 une nouvelle tour de contrôle. Celle-ci permet de loger les contrôleurs et également un certain nombre de bureaux et de salles techniques accueillant les équipements.

L'équipement me permet de faire la liaison avec le dernier point qui est la mise en œuvre des fonctions radars à Pontoise. On l'avait évoqué lors de la dernière Commission Consultative de l'Environnement, je vous avais expliqué que dans cette tour de contrôle on souhaitait installer une image radar qui était en fait un déport d'informations de Roissy Charles de Gaulle. On déporte par liaison des informations radars qu'on visualise à Pontoise. Il n'y a pas de radars en place sur la plate-forme de Pontoise. Ceci est en service opérationnel depuis peu, sachant que le service est rendu depuis environ huit mois dans le cadre de la formation des contrôleurs.

Voilà les trois modifications fondamentales qui sont intervenues au plan technique sur la plate-forme.

M. LE PRESIDENT.- Merci, Monsieur MOREAU. Y a-t-il des observations sur ce premier point ?

M. PATERNOTTE (vice-Président du Conseil Général).- Juste une remarque sur le déport d'informations.

Est-ce que cela permettra d'intégrer des données dans Sonate ou dans Sonate évolution, si je puis dire ?

M. MOREAU (ADP).- Actuellement l'outil Sonate ne permet pas d'avoir des avions aussi loin.

M. PATERNOTTE (vice-président du Conseil Général).- Je sais, c'est pour cela que je parle de Sonate évolution.

M. DEMESSINE (ADP).- On ne peut pas aller aussi loin pour l'instant, et dans Sonate évolution on n'envisage pas d'aller aussi loin ...

M. PATERNOTTE (Vice-Président du Conseil Général).- Vous n'envisagez pas, on vous le demandera peut-être

M. DEMESSINE (ADP).- ...dans le système tel qu'il se présente actuellement.

M. LE PRESIDENT.- Nous passons à l'examen du deuxième point qui passe par une modification de l'arrêté qui détermine les conditions d'exploitation de la plate-forme.

000

12

Modification des conditions d'exploitation de la plate-forme.

M. LE PRESIDENT.- Le maître d'œuvre en la matière est la DGAC puisque c'est la DGAC qui prévoit les conditions d'exploitation de la plate-forme. A cet effet, un projet d'arrêté est soumis à l'avis de la Commission Consultative de l'Environnement de l'aérodrome de Pontoise - Corneilles. La discussion est ouverte sur les dispositions de cet arrêté. Si ADP souhaite nous expliciter les dispositions de cet arrêté ou, si la DGAC est présente, qu'elle nous explique les motivations qui ont été à son origine.

M. TROUDE (DAC-Nord).- Merci, Monsieur le préfet.

J'ai le regret de ne pas avoir pu travailler sur ce document, puisque nous ne l'avons reçu que mardi. Je ne suis donc pas en mesure. et ne suis pas d'ailleurs mandaté pour travailler dans cette commission sur ce projet d'arrêté.

M. LE PRESIDENT.- La DAC est bien un service de la DGAC ?

M. TROUDE (DAC-Nord).- C'est le service déconcentré de la DGAC pour la région Nord.

M. LE PRESIDENT.- A défaut d'explication par la DGAC, ADP peut-il nous donner l'articulation de ces dispositions ?

M. MOREAU (ADP).- Tout à fait, Monsieur le Préfet.

Nous allons essayer de vous apporter les commentaires nécessaires sur ce document.

Je souhaiterais faire un petit commentaire préalable. Ce document, effectivement, nous est parvenu très tard, nous n'avons pas eu une contribution forte à son élaboration, je tiens à le préciser. Nous n'allons peut-être pas le découvrir ensemble, mais nous ne sommes pas loin de cet exercice.

Il me semble, pour répondre à l'intervention de M.PATERNOTTE que j'approuve tout à fait, que notre souci est de permettre de développer Pontoise et de ne pas empêcher Les gens qui y travaillent aujourd'hui d'exercer leur activité. Il me semble que le texte que vous avez sous les yeux permet d'atteindre cet objectif, ce que ne permettait pas le premier projet.

M. PATERNOTTE (vice-président du Conseil Général).- Vous dites que vous êtes d'accord avec moi, mais j'ai dit l'inverse ! J'ai dit que cela gênait les activités existantes.

M. MOREAU (ADP).- Je vais m'expliquer, le deuxième ne présente pas les mêmes contraintes.

Pourquoi ne présente-t-il pas les mêmes contraintes ? On va prendre article par article.

L'article 1, si on veut faire un raccourci, indique que ne pourront venir à Pontoise les aéronefs dont la MMD, la masse maximale au décollage, est supérieure à 17 tonnes qui seraient chapitre II. Voilà ce qu'il faut comprendre.

Chapitre II : qu'est-ce que cela veut dire ? L'OACI a une instruction, qui s'appelle l'annexe 16, dans laquelle on trouve une multitude de paramètres techniques pour la classification de bruit des aéronefs. Dans ce document, vous avez une classification suivant plusieurs chapitres, le chapitre II étant un des éléments. Le chapitre II concerne particulièrement les avions à réaction subsoniques.

M. PATERNOTTE (vice-président du Conseil Général).- Pourriez-vous donner un exemple concret ?

M. BLIN (Commandant de l'aérodrome).- Chapitre II au-dessus de 17 tonnes, il y a le (?) 111, le DC-9 ancienne génération, le Mystère 20 ancienne génération, le 737.

M. MOREAU (ADP).- En fait les réacteurs d'anciennes générations.

M. CHOIX (Président A/C HISPANO-SUIZA).- C'est simple ce sont des avions à réaction dont l'autorisation de circulation a été délivrée avant 1977, c'est-à-dire qui ont plus de 20 ans, et qui n'ont pas été modifiés, car vous avez de vieux avions à réaction qui ont été remotorisés.

M. PATERNOTTE (Vice-Président du Conseil Général).- C'est tous ceux qui seront supprimés en 2002 ?

M. MOREAU (ADP).- Oui, c'est cela.

M. GUIARD (Maire de Boissy l'Aillier).- Monsieur le sous-préfet, excusez-moi de prendre la parole, mais je m'étonne que l'on discute dans le cadre du point 2 de l'arrêté qui est la résultante du rapport d'ADP sur les modifications des conditions d'exploitation de l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles qui, me semble-t-il, est plus explicite qu'un arrêté dont la forme est relativement technique.

Par contre, ce rapport qui nous a été joint au premier arrêté, demanderait, à mon avis, un certain nombre d'explications car on est un peu mis devant le fait accompli, et discuter maintenant directement de cet arrêté me semble trop précoce, je ne vois pas trop comment on va pouvoir prendre position.

Fondamentalement, il y a des modifications proposées aux conditions d'exploitation de l'aérodrome qui me paraissent importantes.

M. LE PRESIDENT.- Je suis désolé, mais c'est l'arrêté qui modifie les conditions d'exploitation, ce n'est pas la note.

La note ne fait qu'expliquer les dispositions de l'arrêté et pourquoi on modifie les conditions d'exploitation.

Le document sur lequel la commission est appelée à se prononcer est bien l'arrêté, et non pas une note explicative, de celui-ci.

Chemin faisant, des explications vous sont données sur les dispositions de cet arrêté. Mais le document fondamental, c'est bien l'arrêté.

M. GUIARD (Maire de Boissy l'Aillierie).- L'arrêté est bien fait par la préfecture ?

M. LE PRESIDENT.- Non, par la DGAC, la Direction Générale de l'Aviation Civile.

M. GUIARD (Maire de Boissy l'Aillierie).- Mais où est la concertation dans tout cela ?

M. LE PRESIDENT.- Elle est ici

M. GUIARD (Maire de Boissy l'Aillierie).- Un peu tardivement

M. LE PRESIDENT.- La concertation se fait au sein de la Commission Consultative de l'Environnement.

M. GUIARD (Maire de Boissy l'Aillierie).- Quand tout est bouclé !

M. LE PRESIDENT.- C'est un projet d'arrêté, vous avez bien vu qu'il n'est pas signé. C'est un projet sur lequel l'avis de la commission est sollicité. Il me semble que c'est clair.

Si je vous avais dit, on commence par la note, certains d'entre vous m'auraient dit : "Vous nous demandez de nous prononcer sur un document de travail !"

M. PATERNOTTE (Vice-Président du Conseil Général).- Si je puis ajouter un mot, je pense que la note émane d'ADP, elle n'est pas forcément le reflet de la DGAC. Deuxièmement le projet d'arrêté qui nous est soumis, comme cela vient de nous être expliqué - il suffit de voir l'ancien et le nouveau texte - est profondément différent. Dans ces conditions, personnellement je suis assez partisan que l'on discute article par article, et je souhaite que l'on puisse éventuellement modifier ce projet. J'ai le sentiment qu'il faut plutôt être confiant dans la discussion. Je pensais que l'ancien arrêté n'était pas bon et je souhaitais qu'on le modifie. On nous présente déjà une mouture modifiée, à nous de voir si cela correspond bien, et demander dès- modifications nouvelles si besoin est. Je pense que la commission consultative est là bien consultative, elle joue son rôle.

M. LE PRESIDENT.- Merci, Monsieur le Président.
Monsieur le maire...

M. LEFEBURE (Maire de Courcelles).- Il faut bien voir que dans notre commission il y a trois groupes qui ont des intérêts complètement différents.

Il y a ADP dont le point de vue est de savoir s'il doit développer son aéroport.

Il y a, à l'intérieur de cet aéroport, des gens représentés par M. CHOIX, qui sont préoccupés par l'aviation de tourisme.

Et puis il y a les riverains qui eux subissent les deux contraintes de ces deux parties.

Par conséquent, quand on étudie l'arrêté, et là je rejoins mon collègue de Boissy, on le fait au profit des deux parties prenantes que sont ADP et l'aérodrome de loisirs. Mais

par contre dans cet arrêté, on ne parle absolument pas de ceux qui vont subir cette contrainte de survol et de bruit. C'est là où je rejoins mon collègue, il faudrait quand même, avant de réfléchir à cet arrêté, savoir ce qui va nous passer sur la tête.

Dans votre arrêté, au premier paragraphe, vous avez des avions qui ont une masse inférieure à 17 tonnes. Si vous prenez le deuxième paragraphe, ils ont la même possibilité de décollage jusqu'à 45 tonnes.

Qu'est-ce que cela veut dire pour nous, les pauvres habitants, qui sommes en-dessous ? est-ce qu'on va avoir des avions de 45 tonnes ou de 17 tonnes ? On n'est pas dans la course, nous, on ne connaît pas !

Il faudrait quand même que l'on nous explique ce qui va se passer.

M. LE PRESIDENT.- C'est exactement ce que l'on est en train de faire, et que M. MOREAU avait entrepris de traiter.

M.LEFEBURE (Maire de Courcelles).- Je m'excuse mais je ne comprends rien à l'article 1, vous dites pas plus de 17 tonnes, et en tournant la page, on a droit à 45 tonnes

M.LE PRESIDENT.- Monsieur le maire, on vous a donné un premier projet qui a été modifié. M. PATERNOTTE les a mis l'un à côté de l'autre, si vous pouviez y jeter un coup d'œil...

M.PATERNOTTE (Vice-Président du ConseilGénéral).- Excusez-moi de vous interrompre. Moi, qui ne suis ni d'ADP, ni de l'Aviation Civile, ce qui est expliqué dans le texte, c'est qu'on interdit les avions de plus de 17 tonnes qui sont du mauvais chapitre, c'est-à-dire du chapitre II. Après, on vous dit derrière, article 2, pour ceux qui sont de chapitre 111 et au-delà, on les interdit s'ils font plus de 45 tonnes.

Ce n'est pas incompatible puisqu'on ne parle pas des mêmes groupes acoustiques. On vous dit : les plus nuisants de plus de 17 tonnes sont définitivement interdits ; ceux qui sont

moins nuisants, on les plafonne à 45 tonnes. Là-dessus, il y a à dire également, d'ailleurs.

Je crois que c'est un bon débat que de discuter des catégories acoustiques. Ensuite on peut regarder quel type d'avion rentre dans quelle catégorie, et ainsi peut ou ne peut pas atterrir.

M.LEFEBURE (Maire de Courcelles).- Si je comprends bien, on va avoir des avions de 45 tonnes ?

M.PATERNOTTE (Vice-Président du Conseil Général).- Il y a déjà des avions qui se sont posés ou qui se posent, qui font plus de 17 ou 45 tonnes, c'est la vérité...

M. LEFEBURE (Maire de Courcelles).- Dans la commission de 1996, au-dessus de 17 tonnes, c'était interdit. Alors, cela a changé quand ?

M. PATERNOTTE (vice-président du Conseil Général).- Attendez ! J'ai travaillé depuis quelques temps les questions aéroportuaires, depuis 4 ou 5 ans sur Roissy et sur la plate-forme depuis quelques temps, on est en train de confondre ce qui est lignes régulières et ce qui ne l'est pas. Au fond aujourd'hui, s'il y a un débat sur l'accueil de Debonnair, ce n'est pas la taille des avions qui est en cause, les avions se posent déjà. Mais ce type d'avions ne se posent pas en lignes régulières, c'est cela la différence.

M. LEFEBURE (Maire de Courcelles).- Pour nous, cela ne change rien ! Ceux qui sont en-dessous, ils supportent les avions, ils sont réveillés la nuit, le jour, le dimanche etc...

M. PATERNOTTE (Vice-Président du Conseil Général).- Monsieur LEFEBURE, mon cher collègue, faites-moi l'amitié de penser, moi qui suis un sannois, sous l'approche de la piste sud de Roissy, d'avoir bien regardé les problèmes de nuisances, d'avoir vraiment des gros porteurs qui me passent au-dessus de la tête, et de- pouvoir dire que ce n'est

pas un problème de poids. C'est un problème de chapitre nuisant ou pas et de conditions d'approche.

Il y a une très grande différence entre les lignes régulières bien gérées et le tout venant qui est moins bien géré.

Aujourd'hui, il y avait un arrêté qui limitait pour les lignes régulières 17 tonnes - 25 passagers. Ceci empêche les lignes régulières, mais cela n'empêche pas de l'occasionnel sous dérogation. Aujourd'hui, vous avez des avions, y compris de plus de 45 tonnes, la seule limite que j'ai indiquée tout à l'heure, c'est la piste. Il est clair que vous n'allez pas faire atterrir un 747, un 727 ou un 767 etc. La piste n'est pas assez longue, et de toute façon ne le permettra jamais.

C'est vrai que c'est un débat un petit peu technique, mais la limitation est déjà existante par la longueur des pistes, et cela ne permet pas tous les avions.

Ensuite l'autre limite, c'est le problème de la réglementation sur les lignes régulières, et contrairement à ce qu'on peut penser c'est plus profitable aux riverains d'avoir des avions de lignes régulières parce que la gestion des couloirs d'approche, la gestion de la réglementation est beaucoup plus ferme.

Troisièmement, il est clair que vous ne pouvez pas avoir une augmentation du trafic à l'infini puisque à un moment tel type d'avion va se substituer à tel autre. Il y a donc une autorégulation.

Le seul problème aujourd'hui est qu'on examine la prospective à l'occasion de la réouverture d'une ligne régulière qui existait avant mais avec des avions qui ne dépassaient pas les 17 tonnes - 25 passagers, et donc il n'y avait pas besoin d'une modification d'arrêté d'exploitation, mais dont le groupe acoustique n'était pas forcément aussi bon, alors qu'aujourd'hui ce qui est proposé va plutôt dans le bon sens, puisqu'on nous dit, à cette occasion, on limite avant 2002 le chapitre II au-dessus de 17 tonnes - c'est quand même une disposition très intéressante pour les riverains - encore une fois que ce soit du régulier ou de l'occasionnel. D'ailleurs à la limite cela peut poser problème sur le non régulier, c'est là la vraie difficulté.

M. LE PRESIDENT.- Je souhaiterais qu'ADP puisse poursuivre son explication.

M. LEFEBURE (Maire de Courcelles).- On tourne en rond parce que finalement...

M. PATERNOTTE (Vice-Président du Conseil Général).- On n'a pas commencé

M. LEFEBURE (Maire de Courcelles).- Je voudrais quand même dire quelque chose. A la dernière réunion de 1996, l'aéroport était fermé à 22 heures.

J'ai posé la question au commandant BLIN : comment se fait-il qu'il y ait des avions qui atterrissent la nuit ? On n'a pas été capable de me répondre

M. BLIN (Commandant de l'aérodrome).- Si

M. LEFEBURE (Maire de Courcelles).- A la réunion suivante, on m'a dit que vous remettiez les clés au ministère de l'intérieur pour que ces avions puissent atterrir la nuit. Tout ceci a été fait sans que nous soyons au courant !

J'ai posé la question parce que les avions me passent au-dessus de la tête, au-dessus de ma chambre, alors je les entends ! Quand je rentre la nuit, je vois que les pistes sont éclairées, alors que normalement la piste devrait être arrêtée à 22 heures Qu'on définisse clairement le système

M. LE PRESIDENT.- C'est ce qui est en train de se faire !

M. LEFEBURE (Maire de Courcelles).- Non, des avions à 17 tonnes et puis maintenant on parle de 45 tonnes, parlez en français

M. LE PRESIDENT.- Vous parlez des heures d'ouverture la nuit, ce qui n'est pas dans le sujet que...

M. LEFEBURE (Maire de Courcelles).- Parce que cela s'additionne

M. PATERNOTTE (Vice-Président du Conseil Général).- Je viens de vous expliquer l'histoire des 17 tonnes et des 45 tonnes !

M. LE PRESIDENT.- J'aurais souhaité qu'ADP reprenne son explication.

M. LEFEBURE (Maire de Courcelles).- J'ai bien compris, mais cela serait plus simple de dire que les nouveaux avions de 45 tonnes sont autorisés, point final.

M. LE PRESIDENT.- Le problème se pose, Monsieur le maire, de savoir si on autorise, si on exclut les avions supérieurs à 17 tonnes du chapitre II. Voilà la vraie question.

M. LEFEBURE (Maire de Courcelles).- Eh bien, moi, j'aimerais bien avoir l'annexe 16 de l'OACI, je ne l'ai jamais eue cette annexe 16, qu'est-ce qu'il y a dedans ? J'aimerais bien savoir tout de même

M. LE PRESIDENT.- C'est ce que M. MOREAU essaye de vous expliquer.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur MOREAU, vous avez la parole...

M. MOREAU (ADP).- Nous avons lu ensemble l'article 1. L'article 2 explique que "ne seront pas autorisés à

utiliser l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles les aéronefs dont la masse maximale au décollage est supérieure à 45 tonnes".

Tout aéronef supérieur à 45 tonnes ne pourra pas venir à Pontoise. C'est tout à fait conforme avec la résistance de la chaussée, au-delà de ce tonnage, la piste ne résisterait pas.

Pour résumer ces deux premiers articles, on peut dire que peut venir à Pontoise, tout aéronef inférieur à 45 tonnes, et pour ceux qui sont supérieurs à 17 tonnes, ceux qui ne sont pas du chapitre II.

M. PATERNOTTE (Vice-Président du Conseil Général).- Je reviens à la note qu'ADP avait envoyée. Il me semble qu'il y a une contradiction. L'angle d'attaque qui me semble le bon, c'est les chapitres sonores. Dans la note vous expliquez les développements possibles et vous démontrez qu'il y a un certain nombre d'avions non nuisants supérieurs à 45 tonnes. Or la conclusion que vous en tirez, c'est d'interdire les plus de 45 tonnes.

Je rappelle qu'aujourd'hui il y a des avions de plus de 45 tonnes qui se sont déjà posés et la résistance à la piste, si d'ailleurs j'ai bien compris c'est plus une usure que vous évoquez qu'une résistance, donc ce n'est pas un bon argument.

J'aimerais donc savoir si, au-dessus de 45 tonnes, il y a des avions non nuisants qui sont possibles et que vous allez interdire par cet arrêté . Est-ce la bonne limite ? Y a-t-il des avions de chapitre 111 à V que vous allez interdire, alors qu'il aurait peut-être été intéressant de ne pas les interdire ?

M. LE PRESIDENT.- Monsieur MOREAU, pouvez-vous répondre ?

M. MOREAU (ADP).- Cette limite de 45 tonnes a été définie par le service des Bases aériennes. C'est vrai que sur cette affaire, il n'y a pas eu une concertation très étroite,

j'aurais apprécié d'ailleurs que le service des Bases aériennes vienne l'expliquer, malheureusement ils ne sont pas là.

Ce que j'en sais, mes collègues me corrigeront si je dis des inexactitudes, est que cette limite correspond tout à fait à la population des avions que souhaite Pontoise. Ce sont des avions d'une centaine de passagers de transport régional. C'est le paramètre commercial.

Au plan technique, la piste est limitée dans sa longueur, elle fait 1690 mètres, ce n'est pas très long. Au dessus de 45 tonnes les avions nécessitent bien souvent des pistes plus longues de l'ordre de 2.000 mètres.

Voilà les raisons : 45 tonnes est une limite tout à fait raisonnable pour la structure de la plate-forme.

M. LE PRESIDENT.- Des personnes ont demandé la parole.
Monsieur...

M. GOURDIN (DIRAP).- Je voulais simplement faire référence à une note d'ADP .\NWO924M dans laquelle il est indiqué que la capacité portante de la plate-forme est de 34 tonnes. Ce qui veut dire que dans le cadre de votre projet, vous allez refaire la plate-forme ?

M. MOREAU (ADP).- Oui.

M. GOURDIN (DIRAP).- Deuxième point, en ce qui concerne l'appréciation des nuisances, je comprends bien l'appréciation de M. PATERNOTTE, mais il me semble qu'il faut sortir du subjectif.

Est-ce qu'il y a eu des mesures de faites, ou des modalités de mesures qui ont été élaborées ? Il est certain que l'on peut faire des vérifications en vraies grandeurs, mais on peut faire aussi des modèles physiques, il existe des procédures informatiques pour ce faire et les vérifier par des mesures sur site.

Il me semble que pour parler de la nuisance globale, il ne faut pas, se satisfaire d'appréciations subjectives mais mettre en place un protocole de mesures.

M. LE PRESIDENT.- Les chapitres, ce sont des clauses qui figurent dans les nomenclatures de l'OACI, ce n'est pas subjectif.

M. GOURDIN (DIRAP).- Je suis désolé de ne pas être d'accord, mais on fait référence à une gêne de l'aviation de loisirs qui serait compensée par de l'aviation commerciale, nous remarquons que le mode opératoire de cette compensation n'est pas déterminé ni dans l'arrêté, ni dans la notice de présentation et qu'au surplus il n'y a aucune valeur chiffrée. Cela me paraît être de l'approximation.

M. CHOIX (Président A/C HISPANO-SUIZA). Permettez-moi de m'étonner un peu de ce que nous avons reçu et de la composition autour de cette table.

Il est quand même assez étonnant que l'on se retrouve à discuter d'un arrêté qui a été élaboré par des personnes qui ne sont pas ici, dans des conditions des plus surprenantes, puisqu'on a eu un premier arrêté qu'on a reçu il y a moins d'une semaine, et un autre qu'on nous présente aujourd'hui, alors qu'en fin de compte il me semble qu'il faut en faire un troisième qui soit complètement différent, beaucoup plus court, plus simple et lisible.

Deuxièmement, il est étonnant aussi qu'on ait reçu une note d'Aéroports de Paris qui a été faite soit disant concernant l'usage d'ADP et qu'il n'y ait pas eu de concertation avec les usagers du terrain, et qu'en fin de compte la seule concertation que l'on peut avoir, c'est ici ! Alors qu'elle devrait avoir eu lieu préalablement avec les usagers pour définir quels sont les besoins. Je voudrais que l'on constate cette situation, c'est-à-dire que l'utilisateur doit aller devant tout le monde pour avoir un entretien avec ADP et savoir à quelle sauce on va être mangé.

où je rejoins tout à fait le représentant du Conseil Général, c'est sur la simplicité qu'il devrait y avoir dans la façon d'aborder le sujet, à savoir qu'il ne s'agit pas de savoir quel est le poids des avions - le problème technique, c'est à Aéroports de Paris de dire jusqu'à combien la piste peut supporter - il 'ne doit pas y avoir de limite de poids à partir du moment où il y a une limite de distance.

Pour défendre le voisinage, il me paraît préférable qu'il y ait un avion de 60 tonnes qui puisse se poser plutôt que deux de trente. Je ne crois pas que l'on ait intérêt à parier de poids.

Le premier problème étant un problème de sécurité. Une fois qu'on a réglé les problèmes de sécurité, nous sommes tout à fait d'accord pour dire que le problème des nuisances est le deuxième problème à régler sur un aéroport.

Nous, les usagers, on est aussi des riverains ! ne peut-on pas complètement supprimer toute référence au poids sachant que la distance est suffisante et que les soubassements de la piste sont les seules références valables ? Ce n'est pas parce qu'un avion de 60 tonnes va se poser qu'il y aura une dégradation de l'environnement, il fait beaucoup moins de bruit qu'un vieil avion de 17 tonnes. C'est une aberration de raisonner comme cela, et c'est en contradiction totale avec l'esprit dans lequel on a travaillé.

Je dois reconnaître que les maires dans les précédentes réunions se sont toujours élevés avec nous en disant : "ne limitez pas le tonnage, limitez le 1er bruit". Ce en quoi nous étions d'accord.

Ce texte me paraît un peu rigide en ce qui concerne les délais, c'est-à-dire que du jour au lendemain, on voudrait que les sociétés qui exploitent et qui sont utiles dans la région, arrêtent leurs vols si elles ne sont pas dans les règles définies.

Alors qu'en 2002, c'est-à-dire demain, nous avons une réglementation qui est nationale. C'est-à-dire qu'on aura plus le problème de dire, les avions ne pourront plus venir à Pontoise, ils ne pourront plus décoller d'ailleurs. C'est certain qu'ils ne viendront pas à Pontoise !

Pourquoi vouloir faire une réglementation pour deux ans qui risque d'interdire totalement ? Ne pas les solliciter,

veiller à ce qu'il n'y ait pas d'excès, d'accord. Au lieu de faire un arrêté qui nous parle que de négations, est-ce qu'on ne pourrait pas avoir un arrêté qui soit plus positif ?

Dire par exemple : sont autorisés les avions qui ne font pas de bruit, plutôt que dire ne sont pas autorisés..., ne sont pas..., ne sont pas... etc.

Donc ne plus prendre cette référence au poids des avions, et que ce soit simplement sur demande et non plus par dérogation, et au- contraire que ce soit de façon dérogatoire pour les avions qui ne rentreraient pas dans les règles comme par exemple les avions du chapitre II.

C'est-à-dire autoriser tout ce qui est techniquement autorisable, sachant qu'en 2002 le problème des nuisants est réglé, et que ce soit par dérogation exceptionnelle lorsque l'avion ne rentre pas dans la définition. Il y a un autre point qui m'inquiète beaucoup dans ce texte, c'est que l'on va redonner un pouvoir de décider qui peut se poser, qui ne peut pas se poser, puisque cela va être sur autorisation dérogatoire. Ce n'est pas admissible dans un pays comme la France que l'on puisse être à la merci du bon vouloir ou des humeurs d'untel ou d'untel pour savoir quel avion peut se poser. L'avion de telle catégorie doit pouvoir se poser sans que ce soit par dérogation. Seulement par dérogation les avions qui ne remplissent pas certaines normes.

Ce texte que l'on nous présente ne comprend pas du tout cela. Ce qui fait que je crois qu'il faut le reprendre à la base et en faire un texte positif, alors qu'on nous a présenté un texte totalement négatif.

Je voulais aussi m'adresser à M. LEFEBURE. Je suis étonné, et je regrette, que vous n'ayez pas commencé votre intervention en disant que vous reconnaissiez que les avions de tourisme avaient fait des progrès considérables en respectant les cheminements et en respectant les riverains. Nous faisons une campagne depuis deux ans sur le sujet, c'est une quasi obsession dans nos clubs, à tel point que l'on pourrait nous prendre pour des malades de l'environnement.

Je regrette réellement que vous n'ayez pas reconnu ce qui a été fait et les progrès constants réalisés sur le sujet.

M. LEFEBURE (Maire de Courcelles).- Je reconnais volontiers que vous avez fait suivre des couloirs à certains avions. Mais il y en a toujours qui sont en dehors ! Il n'empêche que Génicourt et Courcelles sont les deux communes les plus touchées parce qu'elles sont au départ de la piste, et que vos avions font un bruit assourdissant. Mais je suis d'accord avec vous, si vous supprimez le bruit des avions et que vous passez dans les couloirs, cela ne nous gêne pas.

Nous, les agriculteurs, nous avions des tracteurs qui faisaient un bruit absolument épouvantable il y a vingt cinq ans ; si vous montiez dans un tracteur actuellement, c'est comme une berline : vous n'entendez rien. Faites la même chose avec vos avions, et vous ne nous gênez plus ! C'est simple comme bonjour

M. PATERNOTTE (Vice-Président du Conseil Général).- Je voulais poser une question à M. CHOIX.

Sur le fond, je trouve qu'un arrêté qui ne donne que des négations est un peu surprenant. Si je comprends bien le sens de votre intervention, vous m'interrompez si vous n'êtes pas d'accord, l'article 1 on le garderait, c'est-à-dire qu'on interdit les chapitre II 17 tonnes, on est bien d'accord ?

M. CHOIX (Président A/C HISPANO-SUIZA).- Je le garderais en disant qu'il peut y avoir une dérogation exceptionnelle.

M. PATERNOTTE (Vice-Président du Conseil Général).- Je garde l'article 1, j'enlève l'article 2, et ensuite on explique dans un article suivant qu'il peut y avoir des dérogations exceptionnelles à l'article 1.

M. GUIARD (Maire de Boissy l'Aillerie).- Qui contrôle les dérogations ?

M. PATERNOTTE (Vice-Président du Conseil Général).- Le préfet.

M. LE PRESIDENT.- Je n'en suis pas certain.

M. CHOIX (Président A/C HISPANO-SUIZA).- Le problème est réglé en 2002. C'est peut-être une ou deux dérogations par an seulement.

M. PATERNOTTE (Vice-Président du Conseil Général).- Avant de rentrer dans un débat, je dirai que je suis assez d'accord pour laisser l'article 1 tel qu'il est ; pour supprimer l'article 2, encore une fois je crois que la limitation du tonnage n'est pas très pertinente. Je regardais la liste fournie par l'annexe, il y a quand même des 737 de bonne génération dont le chapitre acoustique est intéressant et qui permettent de faire du fret ou du charter. Cela ne me choque pas du tout. Ils vont jusqu'à 59 tonnes, je crois ?

M. CHOIX (Président AIC HISPANO-SUIZA).- C'est Aéroports de Paris qui veut faire des économies parce qu'il a peur que cela use trop vite sa piste. C'est la raison.

M. PATERNOTTE (Vice-Président du Conseil Général).- Je suis par contre moins enthousiaste que vous sur la dérogation systématique sur les chapitres II.

M. CHOIX (Président AIC HISPANO-SUIZA).- Non, sur les chapitres II, je comprends très bien qu'elles soient exceptionnelles. C'est dans l'article 4 qu'il faut...

M. PATERNOTTE (Vice-Président du Conseil Général).- On va peut-être les prendre dans l'ordre pour la clarté. Je note que dans l'article 2, il y a plusieurs demandes sur les 45 tonnes.

M. LE PRESIDENT.- J'aurais souhaité qu'ADP réponde sur ce point précis parce que pour moi la limitation par le tonnage était une garantie de non nuisance.

M. MOREAU (ADP).- L'explication que je vais donner est une explication qui n'engagera que moi.

Vous savez que sur un aérodrome, il y a des publications officielles, ce sont des documents qui sont portés à la connaissance de tous les pilotes, et la résistance de la chaussée est 'publiée. Il est certain qu'un exploitant d'aéronef avant de venir sur un aérodrome doit s'intéresser à la résistance de la chaussée et savoir si son aéronef est compatible ou pas.

C'est la b.a.ba de la sécurité.

Quoiqu'il arrive on ne verra pas se poser à Pontoise de 747. Il est certain que compte tenu de la longueur de la piste et compte tenu de la résistance publiée de la chaussée, un 747 ne peut pas se poser.

Cette limitation de 45 tonnes est une limitation qui a été introduite par le service des bases aériennes et qui personnellement me convient parce qu'elle permet de faire venir à Pontoise des aéronefs significatifs compte tenu du type de liaison qui est envisagé.

Si cette limitation était supprimée, cela ne changerait, rien, car la limitation physique existe et elle est publiée dans les documents officiels.

M. PATERNOTTE (le Vice-Président du Conseil Général).- Donc cela ne vous pose pas de problème particulier.

M. CHOIX (Président AIC HISPANO-SUIZA).- Je vois un défaut à cette limitation à 45 tonnes. Airbus est en train de sortir un 50 tonnes. Il va falloir que l'on se réunisse tous pour dire qu'un 50 tonnes qui sera encore moins bruyant ne pourra pas se poser à Pontoise. Ce texte est rétrograde. Allons de l'avant : les avions font des progrès, ne vous enfermez pas dans des limitations qui vont à l'encontre de vos intérêts en

termes de bruit. Votre intérêt est d'avoir des avions de plus en plus lourds qui font de moins en moins de bruit.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur COUX...

M. COUX (DDE).- Je comprends que les réactions qui sont proposées ne sont pas très claires, en particulier les deux premiers articles qui semblent un peu contradictoires en première approche.

Je suggérerais volontiers une fusion des deux qui clarifierait ce que l'on veut faire sur cet aéroport. On pourrait dire : "ne sont pas autorisés les aéronefs dont la masse maximale est supérieure à 17 tonnes sauf ceux qui etc... et dont la masse est inférieure à 45 tonnes".

M. PATERNOTTE (Vice-Président du Conseil Général).- Pourquoi être négatif ?

M. COUX (DDE).- C'est plus simple, cela ne fait qu'un seul article, et l'on voit bien qu'il y a une dérogation générale pour les avions qui ont...

M. PATERNOTTE (Vice-Président du Conseil Général).- C'est une formule négative.

M. COUX (DDE).- Mais qui dit bien ce que cela veut dire.

M. MARTIN (SAN).- Monsieur le Préfet, merci de me donner la parole...
(rires)

M. LE PRESIDENT.- Excusez-moi.

M. MARTIN (SAN).- Je suis le représentant du syndicat de l'agglomération nouvelle et pour qu'il n'y ait pas d'incompréhension entre nous, je souhaiterais rappeler que le

SAN a eu à plusieurs reprises l'occasion de manifester son intérêt pour le développement de l'aérodrome de Corneilles car nous estimons que son développement contribuera au développement économique de l'agglomération.

Ceci étant, à côté des considérations économiques, nous avons deux autres impératifs à prendre en compte qui sont : les impératifs de sécurité d'une part, et de préservation de la qualité de l'environnement d'autre part. Il me semble que ce projet d'arrêté devrait prendre en considération ces deux aspects : l'aspect sécurité - je n'ai d'ailleurs pas encore bien compris si les 45 tonnes, c'était un problème de sécurité ou un problème de nuisance...

M. CHOIX (Président AIC HISPANO-SUIZA).- Ni l'un, ni l'autre, c'est un fonctionnaire dans un bureau

M. MARTIN (SAN).- Par ailleurs, il me semble que l'on doit aussi prendre en compte le problème de nuisance sonore et se préoccuper de limiter l'usage de cet aéroport à certains avions qui dépasseraient un seuil de nuisance.

Je ne sais pas quelles sont les normes qui permettent d'atteindre cet objectif, je ne suis pas spécialiste de la question, mais il me semble qu'on doit quand même limiter l'usage de l'aéroport à certains niveaux de nuisance sonore.

Je découvre ce dossier, j'aurais aimé connaître l'arrêté qui réglemente l'usage actuel de l'aéroport, en quoi ce projet d'arrêté modifie la situation existante, en quoi la situation existante n'est pas satisfaisante, et par ailleurs j'aimerais avoir quelques explications sur cette échéance de 2002 à laquelle j'avoue ne pas avoir compris grand chose.

Voilà les axes qui à mon avis devraient figurer dans cet arrêté les restrictions concernant la sécurité, les restrictions concernant les nuisances sonores, sachant que l'on a un équilibre à faire entre les impératifs économiques et d'environnement.

M. LE PRESIDENT.- Merci, Monsieur MARTIN.

Je crois que les dispositions de l'arrêté tendent à prendre en compte ces deux observations : la sécurité et l'environnement.

La vraie question à se poser est, car autour de cette table on a évoqué la suppression éventuelle de la limitation des 45 tonnes : est-ce qu'un avion de plus de 45 tonnes est plus bruyant et est-ce qu'on peut accepter cette proposition d'éliminer les avions de plus de 45 tonnes qui, semble-t-il, feraient partie du chapitre II et donc des avions les plus bruyants ?

M. PATERNOTTE (le 1er vice-président du Conseil Général).- Non, cela n'est pas comme cela que le problème se pose

M. CHOIX (Président A/C HISPANO-SUIZA).- Il est certain, on ne peut pas dire le contraire, que plus un avion est gros, plus il est bruyant a priori. Mais c'est d'abord un problème de génération. Un avion, beaucoup plus gros d'une nouvelle génération est beaucoup moins bruyant qu'un avion plus petit d'une ancienne génération.

Pour répondre à votre question en ce qui concerne 2002, c'est l'Europe qui a décidé d'interdire de vol tous les avions bruyants à partir de 2002.

M. MARTIN (SAN).- Est-ce qu'on ne peut pas anticiper cette réglementation?

M. SOUDRY (Directeur AEROPE).- Je voudrais faire un point sur les groupes acoustiques en une seconde.

Il n'y a pas d'avions bruyants... (*remous dans la salle*)

Les avions ont un certificat acoustique qui les détermine dans des catégories, il n'y a pas d'avions bruyants. Dès lors qu'un avion a un certificat de groupe acoustique V, c'est terminé, il

ne sera pas bruyant, il ne sera pas changé, cette délimitation du groupe existe toujours.

Pour répondre à votre question sur 2002, c'est le chapitre II qui sera supprimé, c'est-à-dire que les avions d'anciennes générations construits avant le 6 octobre 1977 ne pourront plus circuler. Par conséquent aujourd'hui, c'est un faux débat. Il est évident que l'aéroport de Pontoise est limité par sa longueur de piste. Aucun opérateur ne peut lancer une mission sur un aéroport s'il n'a pas toutes les bénédictions.

C'est, pour cela qu'on est là aujourd'hui. On a fonctionné sous un système dérogatoire jusqu'à maintenant, on voudrait que ce système n'existe plus. Il faut savoir que sur la plate-forme de Pontoise des gens y travaillent, même la nuit, on décharge énormément de fret urgent pour les usines Peugeot et Renault. Ces frets sont difficiles à programmer donc les autorisations qui passent par la préfecture et la DDAC sont impossibles compte tenu des délais très courts.

Ce sont des avions qui sortent quelquefois des groupes acoustiques, ce sont des avions de fret qui ont des possibilités de chargement très intéressantes comme certains avions soviétiques qui vont encore être actifs deux ou trois années. Il serait quand même dommage d'arrêter ce potentiel économique et de supprimer les possibilités d'évolution de la plate-forme de Pontoise qui, je crois, présente pour tous un grand intérêt. Je vais vous communiquer tout à l'heure les horaires de la compagnie Debonnair, vous verrez que pour 600 F vous allez pouvoir partir de Pontoise pour Luton, ceci deux fois par jour, tous les jours de la semaine, cela représente quand même un grand intérêt pour les riverains autour de la plate-forme.

Il faut savoir aussi que la limitation 22 heures 30 - 7 heures n'a aucun sens car tous les Hubs fonctionnent à partir de 7 heures 30 ; pour rejoindre un Hub et avoir la possibilité pour les pontoisiens d'accéder à une trentaine de destinations il est nécessaire de partir un peu plus tôt de Pontoise. Demain on aura donc probablement des départs avant 7 heures du matin pour pouvoir rejoindre les Hubs, je pense à Clermont-Ferrand, St-Etienne et Nice. Ce sont des Hubs très intéressants

pour les gens de Pontoise. Cela leur permettre une trentaine de destinations en Europe.

Je pense que l'on ne peut plus ignorer ce phénomène et la région de Pontoise qui est une région performante ne peut pas délaissé le développement de l'aéroport de Pontoise.

M. LEFEBURE disait tout à l'heure qu'il n'était pas dérangé par l'aviation commerciale. L'aviation commerciale de 17 tonnes ou de 50 tonnes, il n'y a pas de différence de bruit.

M. LEFEBURE (Maire de Courcelles).- Je n'ai pas dit exactement qu'on n'était pas dérangé par l'aviation commerciale. J'ai dit". qu'il faut reconnaître que queue provoque moins de nuisances que les petits avions. Le problème est de savoir quelle est la quantité d'avions qui vont passer, quand l'aéroport va être fermé. Actuellement on nous dit qu'il est fermé à 22 heures, toute la nuit il y a des avions qui passent ! ... *(contestation de quelqu'un dans la salle)*

Mais si 1 Je vous invite à dormir chez moi, si vous le voulez, ils passent au-dessus de ma fenêtre ! Vous allez voir !

C'est normal, on est dans une zone économique, mais qu'au moins le samedi et le dimanche, on soit tranquille

Vous augmentez le trafic indéfiniment, vous augmentez les lignes, vous. augmentez le nombre et la taille des avions, mais nous qu'est-ce qu'on devient là-dedans ?

C'est cela le problème

M. LE PRESIDENT.- Monsieur PATERNOTTE...

M. PATERNOTTE (1er Vice-Président du Conseil Général).- J'ai bien pris note de l'intervention de M. SOUDRY il a un peu anticipé sur les autres articles.

Je voudrais revenir sur l'article dont on discute à propos des 45 tonnes.

Sur les 45 tonnes, j'ai deux types de questions : quand on regarde la liste au-dessus de 45 tonnes qui nous a été fournie, on constate qu'au-dessus de 45 tonnes jusqu'à 60 tonnes, il y a beaucoup d'avions de groupe acoustique II ; il n'y en a pas énormément de groupe acoustique IV.

Raison de plus pour autoriser au-delà de 45 tonnes, puisque tous ceux, d'après l'article 1, qui sont du groupe acoustique II sautent. Cela permettrait de laisser un peu plus de liberté et de souplesse.

Par contre, la question qui se pose, et je la pose à Aéroports de Paris, est : quelle est la bonne adéquation entre la capacité de portance de la piste qui est supérieure à 45 tonnes, d'après ce que je sais, et ce qui est raisonnable en terme d'usure de la piste ?

Si j'ai bien compris, c'est le fait de poser plusieurs fois de façon répétée des avions de plus de 45 tonnes qui peut user --prématurément la piste.

C'est plus un problème, me semble-t-il, de rentabilité qu'autre chose.

J'aimerais avoir le sentiment d'ADP sur ce sujet : quel problème réel cela pose, à partir du moment où on supprime les groupes acoustiques II d'autoriser les plus de 45 tonnes ? On pourrait se limiter à 60 tonnes, on nous a fourni une liste qui s'arrête à 60 tonnes, peut-être que c'était une indication. Si on plafonnait à 60 tonnes, est-ce que vous pouvez-nous dire ce que cela poserait pour vous comme problèmes en termes de sécurité, d'usure de piste et de rentabilité économique, tout en respectant bien le groupe acoustique ?

M. LE PRESIDENT.- Je partage tout à fait votre question et la partage avec vous.

Monsieur MOREAU ...

M. MOREAU (ADP).- Je vais répondre à ces questions, mais sachez encore une fois que cet arrêté émane du service des bases aériennes et pour lequel nous n'avons pas été consultés.

Il faut savoir que la piste aujourd'hui est dégradée, et nous avons prévu de la resurfer. Pour ce faire, bien évidemment, nous avons regardé les avions que nous appelons

dans notre jargon "critiques", c'est-à-dire les avions qui utilisent le plus fréquemment la plate-forme. Ce que l'on mesure, c'est le vieillissement de la piste. En général, un ouvrage de cette nature s'amortit sur 10 ans, donc on essaie de faire en sorte qu'une piste tienne 10 ans.

Dans le cadre du resurfaçage qui est prévu l'année prochaine, la question s'est posée de savoir comment on dimensionnait ce resurfaçage : est-ce qu'on met une simple couche ou est-ce qu'on dimensionne de façon à accueillir des avions nouveaux ?

Bien évidemment vous vous en doutez, c'est une question de budget. Il est clair que l'on ne peut pas se permettre de faire une piste identique à celle qui vient d'être ouverte sur CDG. Donc on aura automatiquement une limitation qui existera physiquement, même si elle n'est pas dans l'arrêté. On publiera dans l'information aéronautique une résistance chaussée correspondant au tapis que nous aurons mis sur cette piste. .. --Quoiqu'il arrive cette résistance ne sera pas au-delà de 45 tonnes. C'est une question de budget, il faut savoir que le surfaçage coûte très cher. Le budget prévu pour ce surfaçage ne permettrait pas de dimensionner la piste au-delà de 45 tonnes.

M. LE PRESIDENT.- Et sur la limitation à 45 tonnes, monsieur MOREAU...

M. MOREAU (ADP).- Elle va être implicite. Cela ne correspondra peut-être pas à cette valeur exacte, mais on ne pourra pas poser d'avions beaucoup plus lourds. Ou si on le fait, cela ne peut être qu'exceptionnel et occasionnel.

On ne cassera pas la piste parce qu'un avion plus lourd viendra se poser ; on a posé à Pontoise cet été un 737 qui n'était pas à pleine charge, la piste ne s'est pas écroulée pour autant. Le resurfaçage qui sera fait l'année prochaine sera fait avec un certain type de machine et pas pour de gros avions.

M. LE PRESIDENT.- Y a-t-il un intérêt à enlever des dispositions de cet arrêté la clause des 45 tonnes ?

M. CHOIX (Président AIC HISPANO-SUIZA). Puisqu'elle est technique ! C'est Aéroports de Paris dans sa documentation qui interdira les avions, ce n'est pas un arrêté qui devrait déterminer le poids.

M. LE PRESIDENT.- J'aurais souhaité que l'on revienne à un point fondamental de cet arrêté. On discute beaucoup des termes de cet arrêté pour les critiquer mais le libellé de l'arrêté est , *"Arrêté portant restriction d'usage de l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles dans le but de réduire les nuisances sonores autour de la plate-forme"*.

Je crois que nous travaillons tous autour de cette table avec comme objectif de réduire les nuisances sonores et l'arrêté est en train de chercher les dispositions techniques qui permettent de réduire ces nuisances tout en respectant la réglementation OACI, européenne et française.

Je ne suis pas là pour défendre le projet de la DGAC mais il y a ces conditions à remplir qui font que la rédaction de cet arrêté devient extrêmement difficile dans la mesure où il faut atteindre le but que l'on s'est fixé, à savoir le développement de l'aviation d'affaires à Pontoise, tout en respectant les conditions de restriction des nuisances.

M. CHOIX (Président AIC HISPANO-SUIZA).- C'est un problème de groupe acoustique, ce n'est pas un problème de poids.

M. LE PRESIDENT.- Je crois que, dans l'esprit de ceux qui ont rédigé cet arrêté, par le poids on arrive à rester dans un certain groupe acoustique.

M. CHOIX (Président A/C HISPANO-SUIZA).- Pour autant qu'on le connaisse aujourd'hui. Si jamais Boeing ou Airbus sortent un avion plus lourd mais encore moins bruyant, on se privera de cet avion plus lourd et moins bruyant parce qu'on aura cette limite de poids.

La limite ne devrait plus être que celle technique de la piste.

M. PATERNOTTE (le Vice-Président du Conseil Général).- Quel est le surcoût pour avoir une piste l'année prochaine qui puisse accueillir des avions de plus de 45 tonnes ?

M. MOREAU (ADP).- Je souhaiterais que mes collègues interviennent sur ce point.

M. METAIS (Adjoint au Maire de Génicourt).- Vous avez dit tout à l'heure que cette piste était un peu courte- pour les 45 tonnes, est-ce qu'avec une piste un peu plus courte, c'est-à-dire en dessous de 1690 mètres, il y a une non exploitation de la piste ?

C'est-à-dire que la piste qui nous touche, nous à Génicourt, la 12.30, fait 1650 mètres. Est-ce qu'avec une piste de 1650 mètres, on pourrait accepter un atterrissage d'un aéronef de 45 tonnes sans problème de sécurité ?

M. MOREAU (ADP).- Cet arrêté n'est pas spécifique d'une piste. La réglementation s'appliquera aux deux pistes.

M. METAIS (Adjoint au Maire de Génicourt).- C'est-à-dire que le survol de Génicourt serait tout à fait envisagé avec un angle d'atterrissage d'environ 5", peut-être en-dessous puisque c'est un 45 tonnes ? D'après vous est-ce que c'est un angle inférieur ou supérieur à 5' ?

M. MOREAU (ADP).- Ce qu'il faut dire c'est que tout de même, aujourd'hui, il n'y a qu'une piste qui est ouverte aux vols aux instruments sur la plate-forme. Des machines de cette nature n'évoluent qu'aux instruments.

M. METAIS (Adjoint au Maire de Génicourt).Occasionnellement, il y a quand même survol de notre commune ?

M. MOREAU (ADP).- Très occasionnellement.

M. METAIS (Adjoint au Maire de Génicourt).- Je voulais signifier qu'il y aura survol de notre commune à une altitude d'environ 70 mètres. Ce survol s'effectue aujourd'hui au-dessus d'un complexe sportif, d'une piscine qui est très fréquentée et d'une école.

Qu'un 45 tonnes survole à cette altitude une école et un complexe sportif me paraît tout à fait déraisonnable.

M. LE NOAN.- Nous prenons acte de votre déclaration à laquelle très honnêtement nous nous attendions, nous connaissons les préoccupations de la commune de Génicourt qu'elle a d'ailleurs rappelées dans une délibération récente.

Je voudrais qu'ADP réponde à la question précise qu'a posée M.PATERNOTTE en termes de coût des travaux, serait-il possible de donner un premier élément de réponse ?

M. COLL (ADP).- Les travaux de réfection de la piste sont estimés à 11 MF, le renforcement qui est nécessaire pour aller jusqu'à 45 tonnes est estimé à 8 MF, mais nous n'avons pas fait de simulation pour aller au-delà de 45 tonnes. Donc le coût total qu'Aéroports de Paris doit consentir l'année prochaine est de 18 MF.

M. PATERNOTTE (Vice-Président du Conseil Général).- C'est un peu ambigu ce que vous dites. Quand vous parlez d'un surcoût pour aller jusqu'à 45 tonnes, c'est pour permettre une usure avec un taux d'amortissement de 10 ans, on est bien d'accord ?

M. COLL (ADP).- Tout à fait.

M. PATERNOTTE (Vice-Président du Conseil Général).- Ce n'est pas un problème de sécurité de tenir 45 tonnes, c'est que cela tienne avec des chocs répétés pendant 10 ans, avec une rentabilité économique, c'est bien cela ?

M. COLL (ADP).- Avec un trafic estimé. Effectivement, c'est pour ne pas refaire la piste dans 5 ans.

M. PATERNOTTE (Vice-Président du Conseil Général).- La véritable question que l'on peut se poser - je partage l'avis de M. CHOIX - je sais qu'Airbus va sortir un avion très peu nuisant à 50 tonnes, je me dis quand même examinons tous les problèmes et ne revenons pas éternellement sur le sujet. Le pire est de donner l'impression de prendre des décisions de circonstances, ce serait à mon avis mal compris des uns et des autres que d'ici 6 mois à un an, on soit obligé de se réunir à nouveau pour dire : "on va remodifier l'arrêté que l'on a modifié l'an dernier" !

Si on autorisait au-delà, est-ce que vraiment cela poserait un réel problème de rentabilité économique ? Je vais peut-être dire une ânerie, est-ce qu'un 50 tonnes par semaine serait susceptible de remettre en cause la rentabilité du surfacage que vous allez faire l'année prochaine sur 10 ans

M. COLL (ADP).- A ce niveau là, il faut qu'on fasse les estimations. Mais il est clair que, comme l'a expliqué Patrice MOREAU, un avion de temps en temps au-dessus de 45 tonnes ne pose pas de problème, mais pour connaître précisément la limite de la fréquence admissible, il faudrait que l'on fasse des simulations, je ne sais pas vous répondre aujourd'hui.

M. MOREAU (ADP).- Il ne faudrait pas avoir à resurfer la piste tous les deux ans.

M. PATERNOTTE (Vice-Président du Conseil Général).- Il n'y a personne ici qui ne comprenne pas cela, je pense.
Par contre, je ne voudrais pas non plus que tous les ans on soit obligé de modifier l'arrêté, cela ne me paraîtrait pas de bonne technique administrative et politique.

M. LEFEBURE (Maire de Courcelles).- En fait si je comprends bien, on prend un arrêté pour l'augmentation du trafic de Cormeilles ?

M. LE PRESIDENT.- Du trafic d'affaires.

J'enregistre de manière un peu confuse autour de cette table un consensus sur le développement nécessaire de l'aéroport de Pontoise-Cormeilles du point de vue de l'aviation d'affaires.

Il reste à trouver les dispositions techniques qui aboutiront à limiter les nuisances du trafic. C'est la raison pour laquelle la DGAC est en train de mettre des phrases un peu compliquées à doubles négations pour rester dans l'esprit des textes et notamment des textes européens qui sont résolument hostiles à tout ce qui ne va pas dans le sens d'une concurrence ouverte.

on est en train de discuter ici des modalités techniques de limitation de ces nuisances. Alors, est-ce que la limitation à 45 tonnes est un moyen d'y parvenir ? Je ne suis pas en mesure de trancher ce point tout de suite. Monsieur...

M. MUFFANG (Ass des Amis du Vexin français).- Je voudrais tout de même vous faire part de mon émotion en entendant tout à l'heure quelqu'un affirmer péremptoirement que les avions ne faisaient pas de bruit. C'est surprenant, personnellement j'entends des bruits d'avions de temps en temps, donc certains avions peuvent faire du bruit ! je précise que je n'ai pas une oreille particulièrement fine.

J'ai été également frappé d'entendre un raisonnement purement économique. Pour la facilité des correspondances avec les Hubs, il faudra bien qu'on puisse décoller à 6 heures et éventuellement à 5 heures du matin. C'est un raisonnement purement d'ordre économique, ce n'est pas le mien, ce n'est pas celui d'un certain nombre d'associations, ni de Cergy-Pontoise non plus.

Nous sommes ici pour entendre aussi parler de cadre de vie, de défense de l'environnement, de respect des gens qui

dorment sous les avions. Qu'un avion avec 30 ou 50 personnes décolle, c'est très bien, mais qu'il en réveille 3.000, c'est très mal ! Je voudrais bien qu'on ne l'oublie pas.

Je crois comprendre qu'il y a une certaine antinomie entre le développement des avions de lignes et d'une exploitation commerciale de l'aéroport de Pontoise et celui du développement de l'aéro-club. Comme un certain nombre de maires l'ont dit avant moi, de deux choses l'une : ou bien nous serons ennuyés en semaine par des avions de lignes régulières respectant des procédures normales et codifiées, ou bien nous serons embêtés toute l'année par des avions d'aéro-clubs qui ne font que ce qui les amuse. Soyons clairs !

Même s'il y a une procédure convenable d'atterrissage et de décollage à la plate-forme, les avions d'aéro-clubs une fois qu'ils se sont envolés, vont se promener n'importe où, et à travers tous les villages du Vexin, tous les samedis et tous les dimanches nous relevons des infractions que nous transmettons à la gendarmerie de l'air d'avions qui font des survols à moins de 200 mètres de nos villages.

Quand nous lisons les immatriculations, moi pauvre vieux avec mes lunettes, c'est que les avions ne sont pas très hauts ! Quand j'envoie des demandes de procès verbaux à la gendarmerie, c'est que j'ai pu lire l'immatriculation d'un avion.

En tous cas, je crois qu'il faudrait être clair : ou bien Cormeilles-en-Vexin va devenir un aéroport commercial avec une exploitation régulière et toutes les procédures que cela entraîne, ou bien il va rester un aérodrome d'aéro-clubs.

Il y a les voisins de Toussus-le-Noble et les voisins de Roissy, je crois qu'on a le choix entre mourir comme à Toussus-le-Noble ou mourir comme à Roissy ! Vous n'allez tout de même pas, à Cormeilles, nous imposer toute la semaine les nuisances de Roissy, et le samedi et le dimanche les nuisances de Toussus-le-Noble. Là, ce serait de trop ! (*applaudissements dans la salle*)

M. LE PRÉSIDENT.- Merci, Monsieur.

Vous êtes rentré par anticipation dans le débat concernant un nouvel article de cet arrêté ; vous avez cité des affirmations proférées ici mais qui n'engagent que leur auteur,

elles n'engagent ni l'Administration, ni les autres organismes ici présents. Nous allons en arriver à la discussion de cette disposition.

Un point que vous avez évoqué est celui de la concertation avec les usagers, et donc des compensations en quelque sorte qui pourraient s'effectuer entre le développement d'une aviation d'affaires et commerciale dont tout le monde reconnaît le caractère inéluctable, et puis le développement simultané d'une aviation de loisirs et de tourisme. La question sera évoquée et devra faire l'objet de discussions ultérieures entre les associations de riverains et d'usagers.

Je pense que c'est une affaire qui devrait être suivie. Je peux m'engager dès maintenant à faciliter ces discussions pour faire en sorte que les discussions puissent se nouer entre ADP, les exploitants de l'aéroport et les usagers et voir dans quelle mesure une charte de qualité - je crois que le terme avait été évoqué - pourrait s'élaborer. C'est dans cet esprit là que l'on devrait travailler, et je crois que l'on devrait y arriver.

Monsieur...

M. GOURDIN (DIRAP).- En ce qui concerne la DIRAP, nous ne faisons évidemment pas une fixation contre le développement commercial de la plate-forme de Cormeilles.

Je pense que vous avez très bien résumé la situation. Sur le débat des 45 tonnes, je suis tout à fait d'accord avec M. SOUDRY, ce n'est pas parce qu'il y a une limitation à 45 tonnes qu'il y a une limitation de bruit.

Notre point de vue est que globalement, en autorisant des activités qui permettent à tous de vivre, il y ait en même temps une réduction des nuisances. Il me paraît que c'est mettre la charrue avant les boeufs que de donner des autorisations de trafic commercial alors que les concertations pour la réduction du bruit que nous demandons depuis des années, ne sont pas en place.

Il me semble qu'il faut traiter globalement ce sujet, c'est-à-dire trouver le moyen de limiter les nuisances sonores tout en permettant à l'ensemble des activités de se faire, et

mettre en place un mode opératoire crédible. Je suis un peu obstiné sur cette question étant habitué à manier le calcul, mais il me semble que l'on peut proposer aux associations et aux partenaires une modélisation fiable qui mettrait en évidence une diminution notable du bruit, restant à savoir comment on l'évaluerait, mais ceci est à mettre en place en concertation, et qui permettrait par la suite une modification de l'activité.

M. LE PRESIDENT.- Je crois que vous avez parfaitement raison sur ce point, mais ce sont des travaux qui risquent d'être longs, et on ne peut pas dès maintenant bloquer l'évolution de l'aéroport à des études qui vont sans doute prendre un certain temps.

Si nous pouvions passer, car l'heure avance, à l'article 4...

M. PATERNOTTE (Vice-Président du Conseil Général).- Qu'est-ce qu'on fait pour l'article 2 ? On laisse en l'état ?

J'ai une proposition à faire : on pourrait laisser l'article 2 mais en rajoutant qu'entre 45 et 60 tonnes des dérogations pourraient être envisagées ponctuellement.

Mon sentiment est que si une compagnie, qui a aujourd'hui des avions de groupes acoustiques 3 et 4, veut venir se poser et qu'on lui oppose cet arrêté, au niveau de la réglementation européenne j'ai l'impression qu'elle peut faire annuler cet arrêté. Je le dis comme je le pense.

J'ai bien compris les problèmes économiques d'ADP, mais je pense qu'en laissant un peu de souplesse, cela permettrait de laisser à la DGAC des marges de manoeuvre qui pourraient permettre que l'arrêté ne soit pas annulé.

L'autre remarque sur l'article 3, une petite note d'humour, le Puma d'Alain RICHARD ne peut plus se poser, c'est bien cela ?

M. BLIN(Commandantdel'aérodrome). Simplement le trafic local d'hélicoptères.

M. PATERNOTTE (Vice-Président du Conseil Général).- Cela veut dire quoi concrètement ?

M. BLIN (Commandant de l'aérodrome).L'entraînement des appareils lourds est interdit.

M. PATERNOTTE (Vice-Président du Conseil Général).- Ah, c'est l'entraînement, "le trafic local" ?

M. BLIN (Commandant de l'aérodrome).- Oui.

M. PATERNOTTE (Vice-Président du Conseil Général).- Je suis assuré, le ministre peut se poser

M. LE PRESIDENT.- Je prends note, M. PATERNOTTE, de votre proposition de modification . de l'article 2 en autorisant des dérogations entre 45 et 60 tonnes. A priori, je trouve personnellement qu'il n'est pas bon que dans un arrêté on pose des principes, et qu'à chaque fois on laisse la possibilité de déroger, je sais que c'est une pratique habituelle...

M. PATERNOTTE (Vice-Président du Conseil Général).- De l'administration française

M. LE PRESIDENT.- Je ne l'ai pas dit

M. PATERNOTTE (Vice-Président du Conseil Général).- C'est pour éviter l'annulation car à mon avis cela peut poser problème.

M. CHOIX (Président AIC HISPANO-SUIZA).Supprimons-le, alors

M. LE PRESIDENT.- Pourquoi êtes-vous tant attaché à supprimer cette disposition qui dans l'esprit de ses auteurs devait aboutir à diminuer les nuisances ? Or tout le monde autour de cette table souhaite diminuer les nuisances, et vous voulez supprimer une disposition qui a justement cet objectif, je ne comprends pas !

M. CHOIX (Président A/C HISPANO-SUIZA).- L'auteur est incohérent car ce ne sont pas les avions les plus lourds qui font le plus de bruit.

M. LE PRESIDENT.- On a toujours dit qu'au-dessus de 45 tonnes il y a beaucoup d'avions qui sont dans le chapitre II.

M. PATERNOTTE (le, Vice-Président du Conseil Général).- Je proposais une solution de compromis entre les souhaits d'ADP et mon idée qui était de supprimer cet article. Mais si on veut le maintenir, qu'on laisse ouverte une possibilité de dérogation, sinon on risque l'annulation au niveau d'une compagnie européenne qui viendrait contester cette limite.

M. CHOIX (Président A/C HISPANO-SUIZA).- cela évitera de se réunir à nouveau dès que sortira un avion plus lourd qui fera aussi moins de bruit.

M. LE PRESIDENT.- Que les techniciens me soutiennent, on m'a toujours dit qu'au-dessus de 45 tonnes la plupart des avions se trouvent dans le chapitre II.

M. PATERNOTTE (Vice-Président du Conseil Général).- Le problème est réglé, l'article 1 les interdit.

M. LE PRESIDENT.- Je ne comprends pas.

M. CHOIX (Président A/C HISPANO-SUIZA).- Ce n'est pas votre intérêt, si vous préférez qu'il y ait deux avions de 45 tonnes qui se posent plutôt qu'un de 60 tonnes.

M. GUIARD (Maire de Boissy l'Aillerie).- C'est un peu facile comme argument.

M. MARTIN (SAN).- La question est de savoir si le tonnage est le critère pertinent pour le bruit.

Vous avez rappelé avec juste raison que l'objet de l'arrêté est bien de réduire les nuisances sonores autour de la plate-forme. Est-ce qu'on ne pourrait pas remplacer ce critère par le critère du groupe acoustique, c'est-à-dire d'autoriser le décollage et l'atterrissage pour les avions du groupe acoustique V.

M. LE PRESIDENT.- **M. MOREAU ...**

M. MOREAU (ADP).- Cette limitation de 45 tonnes, dans l'esprit de ceux qui ont rédigé cet arrêté, fait état du fait que des avions qui font partie du même groupe acoustique ne font pas forcément le même bruit. Je vais prendre un exemple : imaginez un quadriréacteurs, un gros avion avec quatre réacteurs peu bruyants de nouvelle génération, comparé à un avion de masse inférieure qui n'aurait que deux réacteurs. Il est certain que tous les deux peuvent être classés groupe acoustique V, aéronefs non bruyants, mais si vous les faites décoller en même temps, il est sûr que celui qui aura quatre moteurs fera beaucoup plus de bruit que celui qui n'en a que deux. Voilà, dans l'esprit de celui qui a fait cet arrêté la raison de cette limitation.

M. LE PRESIDENT.- Après cette explication, êtes-vous toujours attaché à supprimer ou à vouloir instituer la possibilité de dérogation ? Ce qui a priori ne me paraît pas sur le plan des principes de bonne administration.

M. CHOIX (Président AIC HISPANO-SUIZA).- Est-ce qu'on pourrait introduire une nuance, c'est-à-dire que les lignes ne pourraient pas dépasser les 45 tonnes, mais

qu'exceptionnellement un avion de plus de 45 tonnes qui vient se poser une fois puisse le faire ?

M. PATERNOTTE (Vice-Président du Conseil Général).- S'il est au groupe V, car cela apporte une garantie à tout le monde.

M. LE PRESIDENT.- Je soumettrai ces dispositions à la DGAC. Voulez-vous passer à l'examen de l'article 4 ?

M. MOREAU (AOP).- L'article 4 explique les dispositions qui interviennent hors des périodes nominales d'ouverture et de contrôle sur l'aérodrome. Je rappelle que le contrôle du trafic est assuré de 7 heures à 22 heures 30. L'article 4 traite de la période 22 heures 30 à 7 heures du matin. L'arrêté prévoit que des dérogations à titre exceptionnel peuvent être accordées dans ce créneau horaire de 22 heures 30 - 7 heures.

Il apporte une restriction pour les aéronefs dont la masse est supérieure à 17 tonnes, sachant que dans ce cas la dérogation ne sera accordée que si l'avion fait partie du groupe V.

En résumé, des possibilités de trafic entre 22 heures 30 et 7 heures du matin pour tous les avions, mais pour ceux qui seraient supérieurs à 17 tonnes, uniquement dans le cadre du groupe acoustique V.

M.GUIARD (Maire de Boissy l'Aillerie).- Ces dérogations seraient accordées par qui ?

M.LE PRESIDENT.- C'est une très bonne question.

Je me suis renseigné, d'après les explications qui m'ont été fournies, c'est bien la DGAC qui accorde les dérogations.

La DGAC peut déléguer son pouvoir de dérogation. A qui ? La question reste posée ; je n'ai pas pu pour l'instant avoir de réponse puisque ce sera vraisemblablement une décision prise au coup par coup.

La réponse ne m'appartient pas. Je sais que c'est une compétence DGAC, le bénéficiaire du pouvoir de dérogation, je ne le connais pas. Je ne pense pas que ce soit le préfet, à moins que le ministre, de manière formelle, le lui demande. Ce n'est pas actuellement prévu.

Madame le maire...

Mme POUCKET (Maire de Génicourt).- "A titre exceptionnel", qu'est-ce que cela veut dire au juste ?

M. LEFEBURE (Maire de Courcelles).- Trois fois par semaine. Je peux vous donner les dates.

M. PATERNOTTE (Vice-Président du Conseil Général).- Mon sentiment sur cet article est que c'est une révolution. Jusqu'à aujourd'hui, il y avait des possibilités, et là on dit qu'en envisagera fermeture.

Deuxièmement, cela a des conséquences : sur les lignes aériennes régulières, cela ne permet pas de relier des pôles qui permettent des éclatements. Je crains que cette disposition ait un effet contraire au but recherché.

Je m'explique : aujourd'hui, vous avez deux options possibles des lignes régulières, soit on fait du point à point, soit on rejoint un endroit où toutes les destinations sont offertes. Quand on regarde les plate-formes de correspondance comme celles qu'évoquait M. SOUDRY de St Etienne ou de Lyon, il faut y arriver avant 7 heures.

Donc je trouve que cette disposition est séduisante, mais elle a un petit côté pervers, c'est-à-dire que cela va inciter, faute de permettre la jonction avec les Hubs qui ont une réalité économique, à un développement au départ de Pontoise.

Il faut bien réfléchir à ce que l'on dit, il ne faut pas se faire plaisir : il faut vraiment avoir une réflexion sur l'intérêt

immédiat et l'intérêt à terme. Ce n'est pas neutre de passer du tout ou rien. J'ai le sentiment que pour les lignes régulières, c'est surtout le 7 heures qui est très contraignant, le 22 heures 30, je ne pense pas qu'il y a ait beaucoup de monde pour rentrer ou partir à ces heures dans le cadre d'un voyage d'affaire.

Par contre le matin, cette interdiction est pénalisante. Je prends un exemple simple : si vous voulez aller à Carcassonne ou à Nantes, le plus simple n'est pas de faire Pontoise-Carcassonne ou Pontoise-Nantes, c'est de faire Pontoise-St Etienne, puis Carcassonne ou Nantes.

Je suis un peu inquiet sur cette limite de 7 heures, j'ai peur que ce soit une excellente mauvaise idée, car on risque de susciter l'inverse de ce que l'on veut rechercher.

M. LE PRESIDENT.- Quelle est votre proposition ?

M. PATERNOTTE (Vice-Président du Conseil Général).- Je ne sais pas ; je dis simplement que la limite de 7 heures ne permet pas de rejoindre les Hubs, je pense que 6 heures permettrait de rejoindre les Hubs vers les diverses destinations et d'éviter de créer un propre Hub, faute de pouvoir rejoindre les existants.

M. MUFFANG (Ass des Amis du Vexin Français).- Je crois que ceci intéresse la clientèle locale du Val d'Oise, excusez-moi, mais n'est-il pas raisonnable de penser que les gens de Cergy ou de Méru auraient meilleur temps à aller prendre l'avion, non pas à Cormeilles, mais à Roissy ou à Orly !

M. PATERNOTTE (Vice-Président du Conseil Général).- Non.

M. MUFFANG (Ass des Amis du Vexin Français).- Soyons raisonnables ! Quand vous me dites que pour aller à Nantes, il faut faire Cormeilles-St Etienne, puis St Etienne-Nantes, je dis non ! Je suis désolé, d'autant plus qu'il y a des lignes intérieures au départ d'Orly ou de Roissy. De Cergy-Pontoise, on peut quand même aller prendre l'avion à Roissy ou à

Orly ! Ce n'est pas la peine d'aller à Cormeilles pour aller rechercher un Hub à St Etienne Vraiment, cela ne me paraît pas raisonnable

M. PATERNOTTE (Vice-Président du Conseil Général).- Sur la remarque : "C'est pas la peine d'aller à Cormeilles et de passer par St Etienne !", sauf que si vous calculez le temps, pour aller à Orly, c'est une heure et demie en gros quand c'est fluide, c'est une heure un quart en prenant le RER et la navette. Ensuite c'est plus d'une demi-heure entre mon arrivée et l'embarquement, si j'ai la chance que l'horaire d'Air Inter ou d'une autre compagnie n'est pas décalé, la plupart du temps, il y a du retard, et quand j'arrive sur place, cela recommence

Donc demain, si je dois aller à Nantes de Sannois, je vais peut-être vous choquer, mais je préfère passer par St Etienne ou alors prendre le TGV, mais cela suppose que j'aille à Roissy, et je me retrouve dans le même schéma, aux heures de pointe, je ne peux pas y aller etc.. Ce sont des choses quotidiennes

Même si vous n'êtes pas d'accord avec moi, ce que j'admets, je peux néanmoins vous dire par expérience, que je préférerais personnellement prendre un avion avec 10 ou 15 minutes de délai à Pontoise qui décolle à l'heure, où je puisse facilement me garer. Si vous allez avec votre véhicule à Roissy ou à Orly, vous n'allez pas y gagner.

Je pense qu'il y a un problème de délai-temps et de formalités qui sont très contraignants dans les grands aéroports qui ne me semblent pas très indiqués pour faire du cabotage national.

M. MUFFANG (Ass des Amis du Vexin Français).- Je crois quand même que pour aller de Sannois à Nantes, la solution, c'est le TGV ou l'automobile. Prendre l'avion Cormeilles-St Etienne et St Etienne Nantes, vraiment ! Soit, on ne va pas continuer sur ce sujet !

Une dernière chose, par ailleurs, combien y a-t-il de gens pour prendre régulièrement des trajets de ce genre ? Et enfin, faut-il réellement que, pour le confort, l'agrément, le gain de temps dans le parking de l'aéroport, les gens de la région de

Cergy-Pontoise soient réveillés régulièrement tous les matins vers 5 heures 30 par le bruit des avions qui décollent ? Et ceci pour permettre à quelques personnes, qui ne sont tout de même pas tellement nombreuses, d'avoir des commodités de ce genre ?

Un avion qui décolle, il y a 50 ou 100 personnes dedans, mais il en réveille 2.000 ou 3.000 de la région ! Il faut réfléchir un petit peu

M. SOUDRY (Directeur AEROPE).- Vous avez évoqué l'intérêt des gens de la région, est-ce que vous pensez aux européens qui nous visitent ? Je peux vous dire qu'il y a de grosses sociétés autour de Pontoise qui sont très intéressées pour faire venir des gens dans la région.

Je ne crois pas que l'on puisse se passer de cette évolution économique, Monsieur.

Vous avez toujours à l'idée l'intérêt des pontoisiens, si bien qu'on ne développe pas l'aéroport de Pontoise. J'y travaille 24 heures sur 24, et 7 jours sur 7, on ne travaille pas uniquement pour les gens de Pontoise, pensez aux européens qui vont venir s'installer demain ! Ce développement est dans un intérêt bien plus large.

M. MUFFANG (Ass des Amis du Vexin Français).- Il y a 30 kilomètres entre Cergy et Roissy, voyons ! Soyons sérieux

M. GOURDIN (DIRAP).- Pour répondre à M. SOUDRY, nous pensons aux européens et sommes tous très contents de les accueillir. Ce n'est pas le problème.

Le problème, c'est de réduire les nuisances, et donc la question est de mettre en place une stratégie qui permette une réduction effective des nuisances.

Il me semble qu'avancer l'heure d'ouverture ne va pas dans ce sens.

M. CHOIX (Président A/C HISPANO-SUIZA).- Cet article 4, selon moi, est un grand pas en arrière sur la liberté de l'aérodrome de Pontoise.

Aujourd'hui, sur simple demande, on peut atterrir à Cormeilles.

Je demande qu'on ne change pas cette situation actuelle, mais simplement qu'on la limite peut-être en faisant des catégories de tonnages et surtout de groupes acoustiques.

Si une entreprise de Pontoise veut recevoir un avion pour la dépanner, que cela ne soit pas impossible. Il faut être beaucoup plus précis sur l'usage actuelle de ces lignes, je ne parle pas des lignes régulières, mais des voies Charter ou des voies de fret.

Maintenant toutes les usines travaillent en flux tendus, si une vient à manquer de pièces parce qu'un camion est bloqué quelque part en France ou ailleurs, il faut absolument envoyer les pièces, sinon 500 employés vont être en chômage technique. Dans ce cas, cela leur coûte une fortune, mais on affrète un avion pour emmener les pièces nécessaires. Mais ceci se décide en deux heures. Cela peut se décider à 10 heures du soir. S'il n'y a personne pour autoriser de façon exceptionnelle ce genre de vol, c'est l'activité de l'usine qui risque d'être bloquée.

M. LE PRESIDENT.- Puis-je me permettre de vous interrompre ?

A l'heure actuelle, dans le système actuel, une entreprise peut décider d'atterrir à Cormeilles à une heure du matin sans rien demander à personne ?

Ce n'est pas à titre exceptionnel ?

M. CHOIX (Président A/C HISPANO-SUIZA).- Non, sur simple demande.

M. SOUDRY (Directeur AEROPE).- A l'heure actuelle, cela se passe sur simple demande, il n'y a pas de dérogation exceptionnelle.

Il faut savoir que dans les cas où on demande ces ouvertures, c'est toujours un cas extrême : une usine qui va s'arrêter, une évacuation sanitaire, un transport d'organe, c'est toujours dans ces cas là. Personne ne se ballade en avion à trois heures du matin pour le plaisir ou le tourisme.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur, c'est exactement des cas de situation exceptionnelle. On a répondu, Madame, à la question que vous posiez, à savoir quels sont les cas exceptionnels. Voilà des cas exceptionnels.

Mrne POU CET (Maire de Génicourt).- Ils sont un peu nombreux, les cas exceptionnels

M. LE PRESIDENT.- Il y a beaucoup de transport la nuit ?

M. LEFEBURE (Maire de Courcelles).- J'ai posé la question au Commandant BLIN en 1996 ! Qui commande l'aéroport à partir de 10 heures du soir ?

M. BLIN m'a dit : "Moi, je rends les clefs, ce n'est pas moi

M. BLIN (Commandant de l'aérodrome).- Non.

M. LEFEBURE (Maire de Courcelles).- Je suis désolé, c'est marqué au procès verbal, vous n'avez qu'à le relire ! Vous aviez dit que vous ne pouviez pas être 24 heures sur 24 à l'aéroport. C'est normal.

Qui dirige les passages après 10 heures du soir ? c'est un problème que j'ai déjà posé. On m'a répondu à l'époque que c'était le ministère de l'intérieur. La réponse était peut-être fausse, mais c'est ce que l'on m'a répondu.

M. BLIN (Commandant de l'aérodrome).- Ce n'est pas moi qui vous ai répondu cela en tous cas.

M. LEFEBURE (Maire de Courcelles).- Souvenez-vous, j'ai même posé la question : "N'y a-t-il pas de trafic de drogue ?". Le lendemain, j'avais deux cars de gendarmerie dans ma cour pour me dire vous avez déclaré qu'il y a un trafic de drogue".

Pourquoi avais-je dit cela ? Parce qu'à St Cyr en Arthies dans la propriété de M. Guillot (?), on balançait de la drogue, et comme j'étais en train de labourer à côté, je voyais le passage de la drogue ! Donc j'avais posé la question...

M. PATERNOTTE (Vice-Président du Conseil Général).- Comment saviez-vous que c'était de la drogue (*rires*)

M. LEFEBURE (Maire de Courcelles).- Parce qu'on a arrêté les trafiquants. Les avions passaient, ils balançaient des sacs, on les ramassait, c'était simple ! Mais si vous en voulez de la drogue, vous n'avez qu'à venir dans la plaine ! (*rires*)

Je repose donc la question : qui dirige l'aéroport entre le moment où vous le fermez et le moment où il est rouvert ?

Je suis de l'avis de Madame le maire de Génicourt, il y a des trafic importants ! J'ai même pris à partie le Commandant de Gendarmerie, vous êtes comme moi, on se rend compte assez souvent dans la nuit que les pistes sont allumées, il y a donc bien des gens qui passent sur cette piste !

M. LE PRESIDENT.- J'ai bien noté qu'à l'heure actuelle cet aéroport est ouvert la nuit, qu'il n'y a pas de réglementation de nuit, il suffit sur simple demande d'atterrir à Cormeilles la nuit. Les cas exceptionnels sont dépassés puisqu'il s'agit d'une simple demande, on peut le demander dans n'importe quelles circonstances.

M. LEFEBURE (Maire de Courcelles).- Mais qui dirige ces autorisations

M. LE PRESIDENT.- Je constate qu'il y a dans l'arrêté désormais une réglementation sur la circulation de nuit dans cet aéroport pour la sécurité et la tranquillité des riverains. Cet aéroport sera fermé entre 22 heures 30 et 7 heures ou 6 heures, on peut encore en discuter.

Ce sont les dispositions de l'arrêté qui est proposé ici. Etant entendu, qu'à titre exceptionnel, et cela veut bien dire ce que cela veut dire, des dérogations pourront être accordées, mais certainement pas selon le système actuel de la simple demande qui aboutit à faire en sorte que cet aéroport est ouvert tout le temps.

Voilà la proposition qui vous est faite dans cet arrêté, et disposition à laquelle l'administration est particulièrement attachée.

M. GUIARD (Maire de Boissy l'Aillierie).- Monsieur le sous-préfet, ne pourrait-on pas dans le cadre de cette disposition avoir une définition des cas de dérogation ?

M. LE PRESIDENT.- Par définition le terme exceptionnel couvre tout cas de figure qui peut se présenter. Evidemment on rencontrera le cas d'un avion dérouté, une demande de transport d'une équipe de football, une urgence sanitaire etc..., mais on ne peut pas prévoir tous les cas exceptionnels.

Monsieur SOUDRY...

M. SOUDRY (Directeur AEROPE).- On n'a pas longtemps à l'avance les demandes. On ne peut pas réagir avec une dérogation, c'est impossible. Il faut absolument revenir dans les conditions d'exploitation que l'on a actuellement. On ne peut pas admettre aujourd'hui que l'atterrissage de nuit à Pontoise - avec les équipements qui ont été mis en place pour se poser la nuit, je ne vois pas pourquoi on aurait mis en oeuvre des équipements aussi chers pour ne pas les utiliser - soit interdit. On serait bien actuellement le seul aéroport en Europe à ne pas pouvoir être utilisé la nuit.

Que Monsieur LEFEBURE me donne les jours où il a été dérangé par les avions de nuit...

M. LEFEBURE (Maire de Courcelles).- Je les ai notés, je peux vous les donner

M. SOUDRY (Directeur AEROPE).- Oui, Monsieur. ,Jusqu'à présent, cela fait plusieurs années que l'on travaille la nuit sur des avions de fret ou d'évacuation sanitaire ou autre demande d'urgence, nous n'avons pas eu dans les dernières commissions consultatives une seule remarque par les riverains concernant les vols de nuit à Pontoise.

Ne confondez pas, Monsieur, avec les vols sauvages je suis d'accord pour qu'on intervienne sur les vols sauvages. Pour les vols de nuit, la procédure est simple, j'adresse à la tour de Roissy un document fax suite à la demande qui indique à quelle heure va arriver l'avion, et la tour de Roissy qui est le dernier filtre, je parle des avions qui sont en IFR, ne laissera pas passer à destination de Pontoise un avion pour lequel elle n'aurait pas eu d'informations. C'est systématique.

Je pense qu'on est à même de réguler ce trafic, et si aujourd'hui on supprime la possibilité aux avions de se poser de nuit, c'est empêcher le développement de l'aéroport et la mise en place des équipes techniques pour assurer un hubling.

Prenez la demande de la compagnie Debonnair : il faut s'assurer de la billetterie et de la sécurité. Pensez bien que le commerce de Debonnair ne représente que deux passages par jour. Pour maintenir des équipes en place d'une manière régulière 24 heures sur 24 qui vont aller dans le sens de la sécurité, il faut cette possibilité. Jamais on n'arrivera au trafic que vous évoquiez tout à l'heure de Charles de Gaulle. Aucun des aéroports de province ne ressemblent à Charles de Gaulle ou à Orly.

Quel est l'avenir de Pontoise ? Pontoise est dans le parc du Vexin, c'est une plate-forme extraordinaire dans un site de verdure formidable, et on va s'efforcer de la conserver dans ce sens. C'est un aéroport, à taille humaine, l'intérêt de rejoindre les hubs de province, c'est justement d'avoir un aéroport à taille humaine.

Aujourd'hui, on ne peut pas se permettre de fermer l'aéroport. Quand vous dites : restriction à partir de 22 heures 30, cela veut dire qu'un avion qui a cinq minutes de retard, ne se pose pas

M. LE PRESIDENT.- Monsieur SOUDRY, il y a d'autres orateurs qui voudraient s'exprimer.
Monsieur PATERNOTTE...

M. PATERNOTTE (Vice-Président du Conseil Général).- Il y a deux choses dans le débat

D'abord, il y a les lignes régulières. Je me posais la question de la pertinence des 7 heures. J'ai donné des arguments qui ne sont peut-être pas les bons, mais honnêtement je me pose la question dans l'intérêt des riverains.

M. LEFEBURE (Maire de Courcelles).- Des passagers, vous voulez dire !

M. PATERNOTTE (Vice-Président du Conseil Général).- Non des riverains. Je ne redonne pas mes arguments, mais n'allons pas redonner des départs groupés à 7 heures alors que les gens peuvent aller les prendre ailleurs. C'est mon sentiment, maintenant c'est un vrai débat. L'autre débat porte sur l'activité occasionnelle avec des conséquences économiques. Il faut regarder ce qui existe et faire en sorte de le maintenir au moins, et pas de le supprimer. Il ne faudrait pas tuer cette activité. Cette activité existe et permet une certaine rentabilité pour les exploitants. Elles permet aussi l'alimentation d'entreprises locales puisque les équipementiers de l'automobile représentent un des créneaux de l'activité économique de notre département dans le secteur de la ville nouvelle, d'Argenteuil, de la vallée de l'Oise. Il faut donc faire attention à ne pas vouloir tout tuer parce que derrière cela, il y a des conséquences qui ne sont pas si simples à évacuer d'un revers de main.

Par contre, là où je suis d'accord, c'est d'essayer d'éviter que de nuit cette activité ait une extension. Regardons comment on peut maintenir ce qui existe, sans l'augmenter. Je suis d'accord sur les 22 heures 30, c'est un bon horaire de fermeture pour l'activité des lignes régulières, mais pour les 7 heures j'ai un doute. Mais je ne veux pas me faire fusiller par mes collègues, mais je pense que cela peut se discuter avec des experts, et sans doute que les gens d'ADP peuvent donner un avis sur l'exploitation des aéroports.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur PATERNOTTE, peut-être les riverains peuvent donner un avis sur les 6 heures ou les 7 heures.

M. LEFEBURE (Maire de Courcelles).- Nous le matin, on travaille, donc on se lève à 6 heures, 6 heures 30. Ce qui nous gêne plus ce sont les avions qui passent à minuit.

M. LE PRESIDENT.- On vous propose justement de réglementer cela à 10 heures 30.

M. LEFEBURE (Maire de Courcelles).- Excusez-moi, je vois des choses concrètes. Il y a des avions qui passent à minuit, 1 heure du matin, 2 heures du matin etc. Vous dites : "on vous propose de réglementer cela", mais on l'a déjà fait la dernière fois, et les pistes sont toujours allumées

M. LE PRESIDENT.- Monsieur le maire, on est en train de déterminer cela, c'est 22 heures 30...

M. LEFEBURE (Maire de Courcelles).- Sauf cas exceptionnels, on est bien d'accord ?

M. LE PRESIDENT.- Il est question maintenant de voir si on peut trouver un accommodement sur l'heure d'ouverture de l'aéroport. 22 heures 30, c'est réglé. Ce sera 22 heures 30 pour les lignes régulières.

La question que l'on pose est de savoir si l'ouverture peut se situer à 6 heures ou à 7 heures du matin. L'arrêté propose 7 heures. M. PATERNOTTE fait remarquer que pour toutes sortes de raisons il serait souhaitable d'avoir 6 heures.

M. PATERNOTTE (Vice-Président du Conseil Général).- Ou 6 heures 30, je ne défends pas particulièrement 6 heures.

M. LE PRESIDENT.- Je questionne les riverains sur cette proposition. Sont-ils d'accord pour avancer l'heure d'ouverture de 7 heures à 6 heures ou 6 heures 30 ?

M. METAIS (Adjoint au Maire de Génicourt).- Nous n'allons pas définir des horaires. Ce qui nous gêne à Génicourt, c'est qu'il existe un Plan d'Exposition au Bruit qui est celui de 1980 qui précise le non survol de Génicourt. Donc nous n'allons pas nous battre sur les heures, ce que nous voulons, c'est le non survol de notre commune.

M. LE PRESIDENT.- Mais la question que je vous posais était justement sur les horaires.

Qui peut répondre sur cette proposition de modification des heures d'ouverture ?

Si j'ai bien compris, cela ne pose pas de problème insurmontable aux riverains ; on peut proposer à la DGAC de modifier son arrêté de 7 heures à 6 heures du matin ?

M. GOURDIN (DIRAP).- Sur le fond, on ne comprend pas pourquoi on accepterait d'avancer l'heure d'ouverture, étant entendu que l'analyse qui est faite ne me paraît pas correcte dans la mesure où elle ne montre pas globalement la réduction de la nuisance. C'est cela le point central. A la limite qu'il y ait des avions qui décollent à 6 heures 5 jours par semaine avec une réduction de nuisance par ailleurs, c'est quelque chose qui peut tout à fait se défendre.

A l'heure actuelle, ce qui se passe, c'est qu'on superpose deux états de nuisance dont un est connu depuis longtemps, et on vient lui ajouter un autre état, cela ne me paraît pas du tout raisonnable.

M. SOUDRY (Directeur AEROPE).- On verra tout à l'heure l'article 5 qui propose quelque chose d'intéressant concernant la réduction des nuisances. Les nuisances sur un aéroport sont définies par un document associé aux décollages et aux atterrissages avec un plan très précis qui doit être respecté par tous les avions. Aujourd'hui avec le radar déporté, on a un contrôle précis des avions qui pourraient sortir de ce cadre. Dans ce cas, si on sort des abaques, c'est-à-dire si on ne respecte pas les paliers, on a des amendes qui sont considérables. Cela peut être mis en place à Pontoise.

M. GOURDIN (DIRAP).- Je ferai simplement remarquer qu'au problème que vous évoquez de la circulation des avions à caractère professionnel qui peuvent rentrer dans le champ d'observation du radar de Roissy se superpose le trafic de loisirs qui représente une nuisance, je vous assure, très importante pour les riverains.

M. CHOIX (Président A/C HISPANO-SUIZA).- Ce n'est pas la nuit.

M. GOURDIN (DIRAP).- Encore une fois, Monsieur, la population subit une nuisance qui est à l'origine de plaintes de plus en plus constante, et qui représente au-delà des trois villages directement concernés treize villages et 10.000 personnes. Rapportés à la population de la région parisienne ces 10.000 personnes ne sont pas nombreuses, par contre comme il y a des dizaines d'aéro-clubs en France, cela fait des millions de gens. Encore une fois, nous faisons, nous riverains, l'amalgame entre l'ensemble des nuisances que nous subissons, et nous vous demandons - on comprend bien que votre intérêt et même l'intérêt collectif est de développer l'activité - d'aller, pour rejoindre aussi l'intérêt social, vers une réduction de la gêne. C'est cela que nous vous demandons.

M. LE PRESIDENT.- La réduction de la gêne, c'est l'objet de cette réglementation de la circulation de nuit sur l'aéroport de Cormeilles et son arrêt à 22 heures 30 le soir et ceci pendant toute la nuit, contrairement à ce qui pouvait exister jusqu'à présent.

Cette disposition qui n'existe pas va exactement dans le sens de ce que vous souhaitez. Vous souhaitez certainement aller encore plus loin, et comme je vous l'ai dit ce sont des choses qui pourront être étudiées dans un système de concertation avec les exploitants, mais dans l'immédiat je suis persuadé que la disposition qui est introduite est de nature à limiter considérablement les nuisances.

M. SOUDRY (Directeur AEROPE).- On parle bien des vols réguliers là ?

M. LE PRESIDENT.- Je suis désolé, on ne va pas y revenir, il faut bien qu'on avance. Il est midi 25, je propose qu'on passe à l'article suivant...
(bruits dans la salle).

La limitation est globale et générale.

M. SOUDRY (Directeur AEROPE).- Est-ce que je peux parler une seconde ?

M. LE PRESIDENT.- Je ne sais pas si on doit encore revenir là-dessus...

M. MARTIN (SAN).- Je pense qu'on trouvera toujours des arguments économiques pour assouplir la réglementation, ce n'est pas comme cela qu'il faut procéder car on a vu ce que cela pouvait donner dans d'autres domaines et pas seulement dans celui du transport aérien.
Je rapporte l'avis du Président du Syndicat de l'agglomération nouvelle : nous sommes tout à fait favorables à interdire l'usage de l'aéroport de nuit.

M. SOUDRY (Directeur AEROPE).- Monsieur, c'est un pôle économique important que vous mettez par terre ! Si vous faites cela, vous fermez aussi le trafic des compagnies aériennes qui viennent la journée et occasionnellement la nuit car si on les empêche de venir ponctuellement la nuit, elles iront à Beauvais ou sur d'autres aéroports. Voilà le problème.

M. LE PRESIDENT.- Vous souhaitez intervenir, M. CHOIX ? Après je clos le débat sur ce point.

M. CHOIX (Président AIC HISPANO-SUIZA).- Je souhaite effectivement intervenir sur deux points.

D'abord, je considère qu'en ayant mis un article dans lequel on dit maintenant que c'est une interdiction totale alors qu'autrefois c'était sur demande et qu'on responsabilisait les gens - je rappelle qu'en ce qui concerne l'aviation légère nous nous sommes auto-limités volontairement, et nous ne volons jamais après 10 heures 30 le soir en dehors d'une nuit qui est la nuit la plus courte qui est une nuit nationale - on déresponsabilise en prenant des responsabilités administratives autoritaires, et je considère que c'est une atteinte à notre citoyenneté car il n'est pas normal que l'on puisse nous imposer quelque chose que nous nous étions imposés nous mêmes volontairement.

Vous pouvez reconnaître que vous ne voyez. jamais d'aviation légère la nuit, et nous y veillons. Ce n'était pas l'administration qui nous l'avait imposé, c'est nous qui nous nous l'étions imposé nous-mêmes. C'est absolument inadmissible, et je regrette que depuis trois ans nous ayons pris des dispositions pour faire respecter dans nos aéro-clubs cette autolimitation. Ce n'est pas admissible d'un point de vue moral.

Le deuxième problème, c'est pour les entreprises, comment voulez-vous que les entreprises ne vivent qu'avec Debonnair ? Elles ne peuvent vivre que parce qu'elles ont un trafic de jour et de nuit. Si vous voulez empêcher toute activité de nuit comme vous semblez vouloir le faire, ce n'est pas la peine de proposer que Debonnair vienne à Pontoise, Debonnair ne viendra pas à Pontoise parce qu'il n'y aura pas d'entreprises qui ne pourront vivre que de Debonnair. Elles ont besoin de l'ensemble de leurs activités pour pouvoir tourner, et si vous

leur coupez cette activité de nuit qui est précise - vous pouvez la limiter, cela on peut en discuter - le problème sera réglé de nuit, mais je peux vous dire qu'il sera aussi réglé de jour. Il n'y aura pas d'avions le jour non plus ! Limitez le bruit mais ne limitez pas l'activité.

M. LE PRESIDENT.- Merci, Monsieur CHOIX. Je propose qu'on passe à l'examen du dernier article.
Monsieur MARTIN ...

M. MARTIN (SAN).- S'il vous plaît, je n'avais pas totalement terminé mon intervention tout à l'heure.
Il y a un problème qui avait été soulevé concernant l'évacuation sanitaire...

M. SOUDRY (Directeur AEROPE).- Ne comptez pas sur moi pour faire de l'évacuation sanitaire dans ces conditions là parce qu'il faut des gens pour le faire, ne comptez pas sur moi Vous allez me dire que...

M. LE PRESIDENT.- Monsieur, s'il vous plaît, on se calme

M. SOUDRY (Directeur AEROPE).- On est très calme, Monsieur, vous venez seulement de nous empêcher de travailler en prétendant fermer l'aéroport la nuit alors qu'on travaille depuis des années !

M. LE PRESIDENT.- Monsieur, vous n'avez pas la parole

M. SOUDRY (Directeur AEROPE).- D'accord, je m'en vais alors

M. MARTIN (SAN).- Simplement il ne faudrait pas que l'arrêté qui va être pris pose des problèmes en matière d'évacuation sanitaire ou en...

M. SOUDRY (Directeur AEROPE).- Sûrement pas Monsieur !

M. LE PRESIDENT.- Je vais vous demander de quitter la salle, Monsieur si cela continue !

M. SOUDRY (Directeur AEROPE).- C'est moi qui fais l'assistance !

M. MARTIN (SAN).- Effectivement, il peut y avoir des dérogations mais il y a des cas d'urgences qui nécessitent que des décisions soient prises très rapidement sans avoir à interroger les services de la préfecture ou passer par des procédures compliquées.

Je pense effectivement à l'évacuation sanitaire, je pense que si un avion arrive à 10 heures 35, il faut qu'il puisse quand même atterrir. Alors, je ne sais pas comment on peut rédiger cet article pour prendre en compte cet aspect des choses.

M. CHOIX (Président AIC HISPANO-SUIZA).Monsieur le Préfet, permettez-moi une seconde d'intervenir.

M. LE PRESIDENT.- Je vous en prie.

M. CHOIX (Président A/C HISPANO-SUIZA).- Je voudrais que vous puissiez comprendre l'attitude de Michel SOUDRY qui est à côté de moi.

M. LE PRESIDENT.- Je vous avoue que je ne comprends pas jusqu'à présent.

M. CHOIX (Président AIC HISPANO-SUIZA).- Vous tuez son entreprise en ce sens qu'il ne peut pas faire de l'assistance le jour, économiquement elle n'est pas suffisante pour être viable. Il a besoin de faire de l'assistance de nuit et de jour pour que son entreprise soit viable.

Donc cette décision tue son entreprise. Il faut être très clair, en prenant cette décision d'interdiction de nuit, ce n'est pas la peine de dire qu'on va autoriser de jour, vous n'aurez plus d'avions de jour puisqu'il n'y aura plus personne pour les accueillir. Un avion, malheureusement, cela a besoin d'un aérodrome et de gens pour le faire vivre, pour faire "le handling", c'est-à-dire l'accueil etc...

Pour répondre à mon vis-à-vis, en ce qui concerne l'assistance sanitaire, comment voulez-vous pour un vol sanitaire tous les quinze jours, avoir des équipes qui soient prêtes, qui soient organisées, et avoir des structures compétentes ? Ce n'est pas économiquement viable.

Donc AEROPE ou toute autre entreprise sur le terrain de Pontoise ne pourra pas tenir à long terme des équipes pour accueillir un avion une fois tous les quinze jours.

Comprenez qu'économiquement vous tuez le terrain de Pontoise par cette décision.

Je la comprends au premier degré. On peut se dire que ce serait très bien s'il n'y avait pas de bruit de nuit, mais ce serait encore mieux s'il n'y en avait pas de jour aussi. Là dessus, on est tous d'accord.

Malheureusement, il y en a un petit peu, et ce qu'il faut c'est le limiter. Mais il ne faut pas tuer l'activité économique ou alors il faut être cohérent avec soi-même. En tuant la nuit, vous tuez le jour. Ce n'est pas forcément évident, mais c'est comme cela. Vous ne pourrez pas avoir des équipes pour une évacuation sanitaire si elles ne sont pas rodées à recevoir des avions régulièrement.

Vous n'aurez plus aucune entreprise, et vous prenez une responsabilité que j'estime grave. Vous pouvez comprendre l'état d'énerverment de mon voisin dont l'entreprise risque d'être tuée très rapidement par ce genre de disposition.

M. LE PRESIDENT.- Merci, Monsieur CHOIX.
Monsieur PATERNOTTE...

M. PATERNOTTE (Vice-Président du Conseil Général).- Pour ce que j'en sais, je rejoins les propos de M. CHOIX. C'est pour cela que je plaçais tout à l'heure pour le maintien de l'existant, c'est-à-dire essayer de ne pas ouvrir la nuit mais pour autant ne pas fermer ou supprimer ce qui existe. Sur des petites plate-formes comme celles de Pontoise, ce qu'ont exprimé MM. CHOIX et SOUDRY, c'est qu'il y a un minimum vital qui suppose qu'il y ait une activité autre que l'accueil de lignes régulières.

Prenons le problème à l'envers, si Debonnair envisage de rouvrir l'ancienne ligne d'Aigle-Azur, c'est que le terrain de Pontoise offre des capacités techniques - les pistes, l'accueil radar, la sécurité-incendie etc...- c'est aussi parce qu'il y a l'infrastructure humaine, c'est-à-dire des capacités de handling, et tout cela est lié pour faire fonctionner une piste. Le fait de dire on ferme tout la nuit, cela veut dire qu'on ne fait rien le jour. S'il n'y a pas de lignes régulières non nuisantes, est-ce que le but recherché est atteint ? Je ne crois pas.

Il faut trouver un équilibre entre le développement économique et les nuisances, ce ne sont pas les lignes régulières qui sont les plus nuisantes, par contre ce sont elles qui tirent le développement économique.

En tant que Président des affaires économiques du département, je suis très inquiet de voir que l'on supprime toute possibilité de maintien de l'activité existante. Je pense que la ville nouvelle est dans le même état d'esprit, j'ai eu une discussion récemment pour bien me cadrer avec mon collègue Jacquet (?) sur le sujet.

Il faut faire bien attention. Dissocions bien les choses : les lignes régulières avec fermeture à 22 heures 30 et réouverture à 7 heures - j'avais un doute sur l'opportunité de cette heure de réouverture, mais pourquoi pas, ceci dit méfiez-vous quand même ! Mais sur l'activité de lignes non régulières, faisons attention de ne pas tuer l'existant car à ce moment-là, vous allez tuer les lignes régulières. Je confirme cette impression. C'est pour cela que je disais tout à l'heure

"Attention, ne nous trompons pas de plan, discutons de la fermeture pour les lignes régulières avec une limitation des horaires, mais ne tuons pas l'activité économique existante en prenant une disposition qui s'applique aux deux".

M. GOURDIN (DIRAP).- Encore une fois le problème ne me paraît pas correctement posé.

Ce qui nous intéresse tous ici, c'est la réduction de la gêne globale. Cette gêne globale comprend l'activité de M. SOUDRY et aussi l'activité d'HISPANO-SUIZA. Les propositions qui sont faites jusqu'ici ne représentent qu'une aggravation pour les riverains, et donc, avant de prendre une quelconque décision, comme Saint Thomas, il y a beaucoup d'affirmations qui sont faites autour de cette table, j'aurais aimé pouvoir les contrôler.

Les décisions qui vont être prises sont graves, elles n'ont pas fait l'objet d'un débat contradictoire, ce qui est dommage. L'affirmation de M. SOUDRY, je respecte bien entendu M. SOUDRY, mais j'aimerais la vérifier. J'aimerais vérifier quelle est la part d'activité de nuit dans son entreprise, j'aimerais que M. SOUDRY avec M. CHOIX me disent : "Vous, riverains, moyennant une adéquation entre nos activités respectives, je vous propose pour protéger la population tel aménagement ". Où est cet aménagement ?

Il ne figure nulle part. On a proposé de mettre au point une Charte, effectivement c'était la proposition d'ADP que nous saluons, nous voulons faire prospérer ce mécanisme. Dans ce mécanisme, rien n'empêche d'englober l'activité professionnelle. C'est par cela, à mon avis qu'il faut commencer, c'est-à-dire par mettre en place un moyen de coexistence objectif optimisé.

A l'heure actuelle, comme on ne traite qu'une part de l'alternative, on ne peut pas avoir une solution satisfaisante.

M. CHOIX (Président AIC HISPANO-SUIZA).- Je m'engage à vous inviter, quand vous le voulez, pour discuter avec les différentes sociétés qui sont sur le terrain de Pontoise d'une Charte le plus rapidement possible. Je suis tout à fait d'accord.

M. GOURDIN (DIRAP).- Je vous en remercie.

M. CHOIX (Président A/C HISPANO-SUIZA).- Ce sera l'occasion de se rencontrer, je voudrais qu'on se rencontre plus souvent.

On comprend parfaitement votre problème, nous sommes des riverains, mais comprenez que l'on puisse aussi exister.

M. GOURDIN (DIRAP).- Mais on le comprend bien

M. LE PRESIDENT.- J'avais précisément mentionné cette possibilité et cette nécessité d'une concertation entre les différents acteurs, seulement j'avais souligné que ce dialogue pouvait prendre du temps.

M. GOURDIN (DIRAP).- Ce qui m'ennuie, c'est que cette question est pendante depuis plusieurs années, et que nous voilà arrivés au pied du mur aujourd'hui alors qu'il faut prendre des décisions. Je trouve que c'est prendre les choses à l'envers.

Il faut quand même acter que ce n'est pas de la faute des riverains si les dispositions qui ont été mises en place par le Comité National du Bruit n'ont pas été suivies d'effet.

Les riverains subissent. J'ai tout à fait relevé votre intervention tout à l'heure, elle va dans le sens de ce que je pense, en disant que les gens doivent être responsables. Effectivement, il me semble que des activités de loisirs responsables auraient pu déjà s'autolimiter, réduire les bruits à la source. Cela n'est pas fait !

On arrive donc aujourd'hui devant une situation où il y a un conflit d'intérêt où, nous riverains, on fait l'amalgame de la nuisance sonore.

M. CHOIX (Président A/C HISPANO-SUIZA).- Je vous invite à en discuter quand vous voulez et que vous voyiez sur place.

M. GOURDIN (DIRAP).- Merci.

M. LE PRESIDENT.- J'aurais aimé avoir l'avis des élus riverains sur les propositions formulées concernant le maintien des activités économiques telles qu'elles existent actuellement.

Madame...

Mme POU CET (Maire de G é n i c o u r t).- J'ai envie de demander : qu'est-ce qui garantit que le trafic ne sera pas augmenté ?

Il sera augmenté obligatoirement puisqu'une entreprise a vocation à augmenter son activité, donc automatiquement le trafic qui existe aujourd'hui et qui est un peu limité parce qu'il n'y a pas d'autorisation, le jour où cette autorisation sera donnée, le trafic va augmenter. Donc la nuisance va aussi augmenter

Ou alors qu'est-ce qui nous garantit que cela n'augmentera pas ou que cela restera dans des limites raisonnables ?

M. LE PRESIDENT.- Mais la limitation à 22 heures 30 ?

Mme POU CET (Maire de G é n i c o u r t).- 22 heures 30 - 7 heures, cela me convient, je peux comprendre qu'économiquement ce soit difficile, mais dans ces conditions que peut-on poser comme règles pour faire en sorte qu'il n'y ait pas une inflation de cette activité de nuit ?

M. LE PRESIDENT.- Si l'aéroport est fermé...

Mme POU CET (Maire de G énicourt).- Pour les lignes cela me paraît évident qu'il faut que ce soit fermé, mais c'est pour le reste.

M. CHOIX (Président A/C HISPANO-SUIZA).- Ce qui est important c'est que cela fasse moins de bruit, il faut faire confiance à nos techniciens qui en ce moment font des avions qui font moins de bruit.

Mme POU CET (Maire de G énicourt).- S'il y a dix fois plus d'avions, même s'ils font moins de bruit !

M. GUIARD (Maire de Boissy l'Aillerie).- Monsieur le Préfet, est-ce qu'on ne peut pas introduire dans l'article quelque chose qui permettrait de fermer l'aérodrome à 22 heures 30 pour les lignes régulières mais qui pourrait maintenir l'activité actuelle en essayant de la contrôler pour qu'elle ne devienne pas exponentielle ?

Je ne sais pas comment il faut le libeller. Il faudrait que l'activité actuelle qui ne pose pas apparemment trop de problème puisse continuer de vivre. Serait-il possible de le libeller de cette façon ?

M. LE PRESIDENT.- Monsieur LEFEBURE...

M. LEFEBURE (Maire de Courcelles).- Je m'excuse mais j'ai un avion à Orly, et comme il n'y a pas de liaison, il va falloir que je me dépêche ! *(rires)*

Nous avons toujours dit qu'il faut donner une orientation à l'aéroport. On ne peut pas continuer à avoir tout cet amalgame qui nous passe au-dessus de la tête.

Ceci étant, je reconnais que l'on est dans des zones de travail, le travail commence à 6 heures 30, il se termine peut-être à 22 heures. Mais il faudrait que le samedi et le dimanche, on soit tranquille.

M. LÉ PRESIDENT.- Mais sur le maintien de l'activité économique ?

M. LEFEBURE (Maire de Courcelles).- Je suis pour le maintien de l'activité économique. La ville nouvelle a besoin d'un aéroport, je l'ai déjà dit, ce n'est pas d'aujourd'hui.

Le problème est que nous ne pouvons pas, nous riverains, continuer à avoir ce bruit incessant avec des nuisances épouvantables. Il faut trouver effectivement une solution entre tous ces pôles.

Il y a trois catégories : ADP, il y a ceux qui font de l'aviation de tourisme, et puis il y a les riverains qui sont en dessous. Mais je suis pour le développement de la ville nouvelle.

M. LE PRESIDENT.- Et donc le maintien de l'activité économique nocturne telle qu'elle existe actuellement ?

M. LEFEBURE (Maire de Courcelles).- Elle existe actuellement ! On n'a pas de règles pour cette activité nocturne ! Quand je pose la question, personne ne me répond.

M. LE PRESIDENT.- Mais elle existe.

M. LEFEBURE (Maire de Courcelles).- Monsieur le Préfet, pouvez-vous me répondre : qui dirige l'aéroport de Cormeilles quand M. BLIN a rendu les clés ? Je n'ai pas encore eu de réponse, c'est très flou

M. LE PRESIDENT.- Il y a une activité nocturne, m'a-t-on dit, et on souhaite qu'elle soit maintenue à son niveau actuel. J'ai interrogé les élus de manière précise s'ils sont d'accord pour la limitation à 22 heures 30, étant entendu qu'on ajouterait une disposition suivant laquelle on ferait en sorte de maintenir l'existant, c'est-à-dire le trafic nocturne tel qu'il existe actuellement.

M. LEFEBURE (Maire de Courcelles).- A condition qu'on en connaisse les responsables et qui commande cet aéroport. Jusqu'à présent, personne n'a pu me dire qui commandait cet aéroport ! M. BLIN s'en va, il n'y a plus personne, soit disant ! Mais les avions n'atterrissent pas tous seuls, les pistes ne s'allument pas toutes seules, il y a bien quelqu'un qui est derrière

M. LE PRESIDENT.- Monsieur BLIN, sur cette question...

M. BLIN (Commandant de l'aérodrome).- Pour répondre à M. LEFEBURE, comment cela se passe-t-il à l'heure actuelle ? Il faut nous en faire la demande avant 18 heures pour pouvoir utiliser la plate-forme de nuit car nous n'avons pas des gens a disposition pour ouvrir à 3 ou 4 heures du matin de manière régulière. En fonction de cela, on ouvre ou on n'ouvre pas. A l'heure actuelle, c'est moi qui prend la décision. A moins que ce soit des avions qui rentrent dans les 17 tonnes - 25 sièges où dans ce cas on est associé à une décision de la préfecture.

M. LE PRESIDENT.- Et la moyenne du trafic ?

M. BLIN (Commandant de l'aérodrome).- Cette année pour répondre à M. LEFEBURE, on a été très sollicité à cause de la coupe du monde, et comme le disait M. SOUDRY, après une période de lancement de nouveaux modèles chez PEUGEOT, on a été très sollicité pour les pièces détachées, et nous avons comme client régulier le PSG et vous devez voir tous les quinze jours le PSG rentrer.

M. LE PRESIDENT.- Alors quelle est cette activité économique dont on parle là ?

M. BLIN (Commandant de l'aérodrome). Actuellement on ne maintient pas de contrôleurs la nuit entière, c'est sur demande.

M. LE PRESIDENT.- Qu'est-ce que cela représente comme trafic ?

M. BLIN (Commandant de l'aérodrome).- Les statistiques sont un peu faussées par la coupe du monde...

M. LE PRESIDENT.- Si j'ai bien compris, il n'y a que le PSG ? *(rires dans la salle)*

M. BLIN (Commandant de l'aérodrome).- Non, il y a des pièces détachées, du fret, le PSG, nous n'ouvrons que pour les appareils en IFR qui présentent un intérêt économique.

M. LE PRESIDENT.- En fréquence de vols, qu'est-ce que cela représente

M. BLIN (Commandant de l'aérodrome).- Sur l'année, c'est une ouverture tous les cinq jours.

M. LE PRESIDENT.- Madame le maire...

Mme POUCKET (Maire de Génicourt).- Je suis d'accord pour une ouverture tous les cinq jours.

M. BLIN (Commandant de l'aérodrome).- Il y a des périodes où il y a beaucoup d'ouvertures, et des périodes où il n'y a pas grand chose, voire rien du tout. C'est une moyenne.

M.. LEFEBURE (Maire de Courcelles).- Je suis d'accord avec lui, il y a des moments où il y a énormément de passages, alors c'est plus d'un vol par semaine, et puis il y a des moments où effectivement c'est très calme.

M. SOUDRY (Directeur AEROPE).- Le trafic de nuit, c'est essentiellement le trafic de fret, le PSG, c'est ponctuel.

M. BLIN (Commandant de l'aérodrome).- Il y a les artistes qui fréquentent le terrain de Pontoise comme Johnny Hallyday, Michel Sardou, qui utilisent le terrain de Pontoise pour rentrer de leur tour de chant. Ce qui fait des arrivées à 1 ou 2 heures du matin. Mais l'essentiel du trafic, c'est du fret urgent RENAULT et PEUGEOT avec une bonne fréquence, c'est un trafic qui est en augmentation.

M. LE PRESIDENT.- Madame THORY...

Mme THORY (DAGR).- Il y a quelque chose que je ne comprends pas Monsieur BLIN. Vous dites environ un tous les cinq jours en moyenne, je comprends. Moi je sais qu'au titre des dérogations que l'on donne pour les avions ayant plus de 25 passagers, j'ai fait le calcul, c'est vrai qu'en moyenne cela fait un par semaine.

Je ne comprends pas que parallèlement à cela,

M. SOUDRY nous dise que le plus important, c'est le fret aérien de nuit.

Vous dites un tous les 5 jours, moi un par semaine, mais cela ne représente pas un très gros trafic alors ?

M. BLIN (Commandant de l'aérodrome).- Je ne vous transmets que les appareils qui font plus de 17 tonnes et 25 sièges...

Mme THORY (DAGR).- J'ai bien compris.

M. BLIN (Commandant de l'aérodrome).- L'essentiel du fret est fait par des avions de 5 à 6 tonnes.

Mme THORY (DAGR).- Mais alors cela ne fait pas une grosse partie, car j'en ai un par semaine et vous dites un tous les cinq jours. Normalement cela ne fait pas beaucoup, c'est

pourquoi je ne comprends pas que l'on nous dise que c'est le plus important.

M. MARTIN (SAN).- Je voudrais rajouter quelques mots car j'ai peur que mon intervention de tout à l'heure n'ait pas été très bien comprise, en ce qui concerne la position du Syndicat de l'agglomération de la ville nouvelle. J'ai dit tout à l'heure que le Syndicat souhaitait un développement de l'activité économique de l'aéroport, mais essentiellement une activité diurne et nous ne souhaitons pas une extension de son activité nocturne. Je n'ai pas voulu dire non plus qu'on voulait supprimer l'existant. Il s'agit simplement de contrôler l'évolution de cette activité, il s'agit de savoir si l'activité actuelle peut rentrer dans le cadre de la rédaction du texte tel qu'il est aujourd'hui.

Il est bien évident qu'on ne souhaite pas un accroissement sauf si les riverains sont d'accord pour une augmentation de l'activité nocturne, dans ce cas le SAN ne va pas s'y opposer.

M. LE PRESIDENT.- Excusez-moi, Monsieur MARTIN il faut arrêter là le débat. Monsieur CHOIX...

M. CHOIX (Président A/C HISPANO-SUIZA).- Je voudrais rassurer tout le monde en rappelant que dans les deux années qui viennent de passer, trois entreprises qui travaillaient sur le terrain de Pontoise ont disparu. C'est pour vous dire que l'activité n'est pas suffisamment florissante pour s'attendre à un développement exponentiel, donc ne condamnez pas celles qui survivent sur ce terrain. Je ne parle pas en tant que représentant de l'aviation légère, mais en tant que Président de l'association- des usagers du terrain de Pontoise qui regroupe tout le monde.

Il ne faudrait pas tout mélanger, et n'oubliez pas qu'il y avait trois entreprises relativement importantes qui ont disparu récemment, il ne faudrait pas que les autres disparaissent encore

En ce moment vous nous rendez effroyablement pessimistes sur son activité. Ce qui serait dommage, c'est qu'il ne reste plus que les aéro-clubs sur le terrain de Pontoise. Moi qui défends l'aviation légère, je suis convaincu que tout le monde a besoin de vivre, sur l'autoroute il y a des voitures et des camions, il y a de la place pour tout le monde. Nous sommes, je vous le rappelle, des riverains, et nous sommes conscients de la gêne, mais nous supportons d'autres gênes aussi dans la vie. Il faut essayer d'améliorer, et jouer l'avenir et pas le passé.

M. LE PRESIDENT.- Merci, Monsieur CHOIX.
Monsieur vous souhaitiez intervenir...

M. LE ROUX (Chambre de commerce).- Merci, Monsieur le Préfet.
La Chambre de commerce souhaite aussi bien entendu donner son avis sur ce débat.
Je crois que c'est une redite que de dire que ce terrain de Pontoise-Cormeilles est indispensable à l'économie locale, et je dirai même extra locale car on n'a pas pensé tout à l'heure à parler du Nord des Yvelines. Il ne faut pas rester rétrograde, je parle bien entendu sur le plan économique, mais également nous pensons aussi à nos amis qui subissent des gênes sonores. On n'a pas parlé dans cette réunion de l'emploi et des emplois induits que l'aéroport nous amène. Je pense que beaucoup de régions nous envient notre position géographique : l'Aérospatiale, Renault qui sont tous près et qui peuvent être très utile à l'avenir de ce terrain. Effectivement, il faut assurer la sécurité, le voisinage, le respect de l'environnement, mais on ne peut pas aller contre le développement de Pontoise.
Orly essaie de défendre ses emplois en ce moment, Charles de Gaulle se développe à grande vitesse, et on parle déjà du troisième aéroport. Il faut donc qu'ici à Pontoise les

lignes régionales aient leur place . Ceci est l'avis de notre Chambre de commerce qui souhaite un développement harmonieux en concertation et en assurant, si possible bien entendu, le respect de l'environnement. Il faut absolument continuer dans la voie qui amènera des emplois à nos enfants et petits enfants, c'est-à-dire à l'avenir de Pontoise.

M. LE PRESIDENT.- Merci, Monsieur.

Je crois que le débat est clos sur cet article 4

Sur l'article 5, y a-t-il des commentaires à faire sur ce point, je pense qu'ils ont été faits chemin faisant. Qu'en pensez-vous, Monsieur MOREAU ?

M. MOREAU (ADP).- Simplement une petite -précision : si jamais l'horaire était avancé à 6 heures, il faudrait qu'on recalcule nos effectifs, nous ne sommes pas aujourd'hui en mesure d'avancer nos horaires de contrôle.

M. LE PRESIDENT.- D'accord.

Nous avons au troisième point de l'ordre du jour la demande Debonnair.

Projet de mise en service de la liaison aérienne de Pontoise-Cormeilles-en-Vexin par la Debonnair Airways.

M. LE PRESIDENT.- L'examen de cette demande était subordonnée à la définition des conditions de fonctionnement.
Monsieur MOREAU, pourriez-vous présenter en quelques mots la demande Debonnair ?

M. MOREAU (ADP).- Je vous propose que Mme TAUSCH du département stratégie vous présente la demande.

Mme TAUSCH (ADP).- Je ne serai pas très longue puisque le demande de Debonnair s'inscrit complètement dans le débat que nous avons eu depuis tout à l'heure.

Pour préciser un peu les choses, Debonnair est une compagnie anglaise qui est implantée actuellement sur l'aéroport de Luton qui est un aérodrome qui est à une soixantaine de kilomètres de Londres et qui joue un peu le rôle de Pontoise pour Paris.

La demande de Debonnair est de desservir deux fois par jour en semaine. et trois fois le samedi l'aéroport de Pontoise-Cormeilles depuis Luton. A terme la compagnie Debonnair envisage de développer d'autres liaisons . vers d'autres grandes capitales ou grandes régions européennes du type Milan ou Barcelone.

Pour l'instant la compagnie Debonnair n'envisage au départ de Pontoise que la desserte sur Luton avec des avions de type B146.100 qui sont des avions peu bruyants qu'elle devrait transformer assez rapidement en avions B146.200 sachant que les seules contraintes pour nous Aéroports de Paris sont des contraintes au niveau sécurité-incendie auxquelles nous savons aujourd'hui faire face. Ce qui veut dire que dès le début de son exploitation, je parle sous le contrôle de M. MOREAU, nous pourrions bien accueillir des B146.200.

Ce qui implique une reclassification de l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles qui est aujourd'hui classé sur le plan de la

sécurité en catégorie 3 et qui, avec l'ajout d'un pompier supplémentaire passerait en catégorie 4.

Au niveau des installations, ce que l'on peut dire sur l'accueil de Debonnair, si son exploitation commence à très court terme, Debonnair exploitera dans le cadre des installations existantes un bâtiment qui appartient aujourd'hui à Aigle-Azur.

La demande de Debonnair est bien cadrée ; Debonnair souhaite commencer au plus vite puisqu'ils ont lancé, avant même d'avoir complètement régularisé toute leur situation en France, des ventes de billets d'avions, ce qui est d'ailleurs assez classique chez les compagnies aériennes. La société Debonnair souhaite pouvoir opérer à partir du 16 novembre grosso modo dans le cadre des installations de Pontoise aujourd'hui.

Si on regarde à un peu plus long terme, tout dépendra de l'avenir de ces liaisons, mais on sait bien qu'il y a un vrai créneau aujourd'hui pour les liaisons régionales européennes. C'est vrai que les grands aéroports internationaux sont des structures beaucoup trop lourdes et saturées pour être adaptées à ce type de liaison qui doivent être des liaisons extrêmement souples et efficaces.

Donc si on regarde un peu au-delà du cas de Debonnair, Aéroports de Paris engage aujourd'hui une réflexion, des études pour voir de quelle manière, au-delà des installations terminales existantes qui sont extrêmement réduites, on pourrait développer des installations un peu plus grandes et un peu plus confortables sur l'Aéroports de Paris de Pontoise. C'est une réflexion qui débute, qui a débuté à l'occasion de la demande de Debonnair, et que nous ferons aboutir dans les prochains mois. Je vous remercie.

M. LE PRESIDENT.- Merci, Madame.

Monsieur PATERNOTTE ...