

# COMPTE-RENDU

**Comité Permanent**

**Aérodrome de Pontoise-Cormeilles-en-Vexin**

**17 mai 2023**

## **Présences :**

### **Pour la Préfecture du Val-d'Oise**

- Madame Cesari-Giordani, Secrétaire Générale
- Monsieur Murlon, Directeur Départemental des territoires
- Monsieur Férey, Adjoint du responsable du pôle risques et nuisances (DDT)
- Madame Laithier, Chargée de mission nuisances sonores (DDT)

### **Pour la DGAC - DSAC**

- Monsieur Teillon, Inspecteur de surveillance
- Monsieur Bouniol, Chef Division Aviation Générale - Délégué Ile de France

### **Pour Groupe ADP – Paris-le-Bourget**

- Monsieur Delatte, Adjoint au Directeur Paris-le-Bourget et des AAG
- Madame Boulay, Responsable Relations Territoriales et Emploi

### **Pour les collectivités territoriales**

- Madame Beis, Maire de Cormeilles-en-Vexin
- Monsieur Metais, Adjoint au Maire de Génicourt
- Monsieur Mateos, Maire de Montgeroult
- Monsieur Flohart, Adjoint au Maire de Courcelles-sur-Viosne

### **Pour les professionnels**

- Monsieur Choix, Président Aéroclub Hispano-Suiza
- Monsieur Sotty, Président Améridair Handling

### **Pour les associations**

- Monsieur Buteux - Dirap
- Monsieur Batard - Dirap
- Monsieur Fraimout - Dirap
- Monsieur Destrée -Val d'Oise Environnement

---

## **Rappel de l'ordre du jour**

1. Présentation des règles de vol s'appliquant à l'aérodrome LFPT, ainsi que du traitement des plaintes et infractions y afférentes (DGAC)
  2. Présentation par les usagers de l'aérodrome des actions et travaux entrepris pour une meilleure insertion de leurs activités dans l'environnement (Usagers)
  3. Poursuite des travaux du comité permanent
-

## Echanges amont de l'ordre du jour

- Rappel réitéré de l'impérative nécessité d'avertir les communes (dont maires) en amont de tout événement spécifique sur l'aérodrome pouvant produire des nuisances sonores.
- Carte pédagogique :
  - ADP rappelle l'intégration de la carte sur le site Entrevoisins. Les différentes réunions menées avec les usagers de l'aérodrome de Pontoise comme les rencontres biannuelles avec l'ensemble des usagers tous aérodromes confondus permettent de partager plus largement les mises à jour de dispositifs et évolutions sur les différents aérodromes.
  - La DSACN précise que le SIA n'accepte pas la publication du notam, pour une question de respect des règles de sécurité informatique : les procédures internes DGAC ne permettent pas l'insertion d'un lien vers un contenu externe dans un NOTAM ; Le lien sera inséré dans la prochaine mise à jour de la carte VAC. (octobre)
- Altération de cap :
  - DSACN : le changement a été déclaré (dans SPIRIT) en départ de la piste 23 pour les VFR. La mise opérationnelle est prévue le 5 octobre 2023. L'étude de sécurité est presque finalisée, elle servira pour le vol de vérification avec un pilote inspecteur (avant l'été) qui vérifiera une liste de points spécifiques.
  - M. Choix (Hispano) : doute que la voie ferrée soit correctement vue par les pilotes si l'altération est à partir de ce point et privilégie une altération de cap à partir du décollage.
  - M. Murlon rappelle que le pilote inspecteur sera en capacité de relever les difficultés - s'il devait y en avoir – que pourraient rencontrer les pilotes amenés à utiliser l'aérodrome.
  - DSACN : un rapport à l'issue de ce vol de vérification sera établi et transmis.

### 1. Présentation des règles de vol s'appliquant à l'aérodrome LFPT, ainsi que du traitement des plaintes et infractions y afférentes (présentation DGAC en annexe)

- La définition d'un cadre pourvu de règles permet de respecter des procédures connues et adaptées en fonction de besoins spécifiques locaux et de sécurité et des situations rencontrées.
- L'objectif est une utilisation de l'aérodrome dans un cadre maîtrisé, permettant un niveau de sécurité élevé pour les personnes qui sont sur l'aérodrome comme pour les celles situées à proximité. Ce cadre et les règles associées doivent être connus et respectés par l'ensemble des utilisateurs de l'aérodrome (pilotes, contrôleurs, conducteurs de véhicules sur la plateforme et tout intervenant sur l'aire de manœuvre).
- Des règles nationales, internationales et des recommandations sont publiées
- Au regard de ce qui vient d'être énoncé, la commune de Génicourt constate un manque de moyens de contrôle notamment pour établir des constats de survols à proximité des habitations et parfois proches des écoles et assez éloignées des recommandations, trajectoires de tour de piste.
- La DIRAP observe qu'il n'y a toujours pas de réponse apportée sur les écarts de trajectoires, constat souligné depuis des années contrairement à Toussus où l'arrêté de restrictions a été renforcé : les règles locales ont été intégrées permettant à l'Acnusa de pouvoir établir des sanctions. Il semble que l'arrêté de Pontoise n'intégrant pas d'interdictions, certains pilotes s'autorisent à outrepasser les règles de bonne conduite. A Pontoise, les circuits doivent être respectés autant que possible alors qu'à Toussus, c'est une obligation.
- La DIRAP propose donc de modifier l'arrêté de restrictions de l'aérodrome de Pontoise.
- La préfecture rappelle que pour faire aboutir une sanction, les constats doivent être très détaillés et précis.
- L'association DIRAP fait part de ses signalements à l'AC Hispano-Suiza, auprès du chef pilote, un dispositif satisfaisant en partie puisque les autres signalements hors Hispano ne sont pas traités (les plaintes ne sont plus transmises à la DSAC et ne sont pas transmises aux autres opérateurs).

- La DSAC-N rappelle que le pilotage en vol à vue est effectué en fonction de ce que le pilote voit, ce qui, dans un avion plutôt sensible aux turbulences, n'est pas aisé. La majorité des pilotes est en école de formation et n'a pas l'expérience d'un pilote de ligne qui opère sur des appareils dotés de technologies permettant de suivre une trajectoire avec une distance latérale d'1,5 m.

L'intention de la DSAC est de faire en sorte qu'il y ait un équilibre entre les attentes des parties prenantes (associations / riverains et usagers). Certaines infractions, lorsqu'elles sont précises et détaillées, aboutissent et sont traitées. Le 2<sup>nd</sup> niveau d'intervention réside davantage en la prévention : la sensibilisation de tous est son objectif.

Concernant le survol d'agglomération, un article du code de l'aviation civile stipule l'obligation réglementaire de s'assurer qu'en cas de panne moteur, la hauteur du vol doit être telle que l'avion soit en état de sortir de l'agglomération.

- La commune de Génicourt poursuit sur l'aspect sécurité en illustrant les survols constatés par les habitants de la commune parfois 80 m au-dessus des écoles. Les silos, points de repère des pilotes, hauts de 40 m devraient être vus par les pilotes qui ne semblent pourtant pas les voir.

L'AC Hispano ne fait pas le même constat, l'endroit étant assez simple à survoler.

La DDT propose donc d'observer les chevelus pour voir ce qu'il en est de la hauteur du passage des avions au-dessus des écoles.

- Selon la DIRAP, le cadre de Toussus pourrait être repris sur Pontoise avec la notion de respect des circuits et comme l'a réalisé la DGAC, la mise en place d'un outil automatique qui permet de repérer les avions qui sont à l'intérieur des ronds bleus. Elle souhaiterait que soit examinée la mise en place de moyens identiques.

La DGAC précise que la situation n'est pas la même à Toussus qu'à Pontoise - environ 50 000 mouvements sur Pontoise, pour 130 000 sur Toussus, 450 avions basés, 40 hélicoptères, environ 15 avions d'affaires - néanmoins, elle pourrait examiner le développement d'outils analogues sur Pontoise sachant que, malgré cela, la sanction n'est pas automatique car lorsqu'un avion est en limite du cercle bleu, il convient de définir très exactement ce qui est pénétration du cercle bleu ou pas. A ce jour, aucun dossier n'a été présenté au tribunal sur ce sujet.

La DIRAP estime que ce type d'outils reste plus précis que l'estimation du riverain et permettrait de mieux apprécier la situation.

- La Préfecture attire l'attention sur l'arrêté de Toussus qui est une traduction en langage littéral de la carte VAC.
- Les associations et élus s'accordent à dire que l'arrêté doit prioritairement permettre d'assurer la sécurité des communes au regard des écarts de survols et des dangers qu'ils peuvent créer.

## **2. Présentation par les usagers de l'aérodrome des actions et travaux entrepris pour une meilleure insertion de leurs activités dans l'environnement**

**AMERIDAIR** cf. présentation en annexe

- 5 à 300 mouvements par mois, 300 mouvements pendant le salon du Bourget soit 200 mvts sur 15 jours 250 à 800 mouvements annuels.
- L'entreprise investit sur l'environnement : économies d'énergie, baisse de CO2, assainissement, des actions prévues sur 15 ans. Un travail également mené sur la réduction des nuisances sonores de l'aviation d'affaires et la pérennisation de l'emploi.

- Objectif de retravailler avec la CCE la restriction des 17 tonnes, la restriction est sur le poids et non sur les nuisances sonores, une restriction sur la dimension sonore serait plus appropriée dans le contexte d'aujourd'hui, il n'y a pas de lien entre le poids et les nuisances sonores.

Pontoise est une plateforme de débordement. L'ouverture aux 17 tonnes pourrait doubler le trafic actuel présenté par Ameridair (-d'1 vol par jour). Un impact non négligeable de la restriction aux avions nuisances sonores, soit, 20% des avions pourraient être impactés par la réduction aux nuisances sonores, ils sont plus légers mais font du bruit.

La Dirap souligne le possible développement de l'aviation d'affaires sur Pontoise qui reste une crainte pour les associations.

**CA HISPANO** cf. présentation en annexe

Equipement d'une partie des appareils par des silencieux.

La carte pédagogique est régulièrement améliorée et suivie par les membres du club, les pilotes sont contrôlés tous les ans, (plus que la règle l'exige).

### **3. Poursuite des travaux du comité permanent**

- ADP réalise le même exercice que les usagers notamment sur les sujets carburant, bande de recharge, encouragement à une aviation davantage décarbonée et moins bruyante. Une stratégie déclinée au niveau du Groupe depuis 2 ans et également déployée sur quelques terrains leaders à titre expérimental.

ADP a ouvert deux chantiers, le premier concerne le renouvellement des baux et l'engagement des usagers à aller vers une aviation décarbonée et moins bruyante, ADP souhaite s'assurer auprès des entreprises qui s'installent sur le terrain (ou qui renouvellent leur bail) qu'elles ont bien pris en compte ces enjeux et qu'ils figurent dans leurs plans d'actions.

Le second chantier est relatif aux redevances, le Groupe ADP a la volonté d'une part de réduire la charge de la redevance pour les avions modernes, moins bruyants, décarbonés et d'autre part d'introduire des notions d'acoustique pour les avions légers comme pour l'aviation d'affaires : un chantier qui concerne Pontoise.

Les classes acoustiques utilisées sur Orly et Roissy, ne sont pas déclinées sur Pontoise, une réflexion sur ce sujet pourrait être menée.

Ces deux chantiers devraient se terminer fin 2023 et courant 2024.

Une présentation pourra être réalisée en octobre.

- S'agissant de la répartition des classes acoustiques à Pontoise, il est possible d'avoir un ordre de grandeur. La classe acoustique sera bientôt un prérequis pour rester sur le terrain. Sur les autres terrains, on voit que certains usagers vont d'eux-mêmes vers une classification plus vertueuse.
- Piste 12-30 :  
Cette piste devrait être refaite, ADP ayant pour obligation d'entretenir le patrimoine mis à sa disposition. La pratique du VFR ne sera pas revue.  
ADP pourrait investir sur les deux pistes.

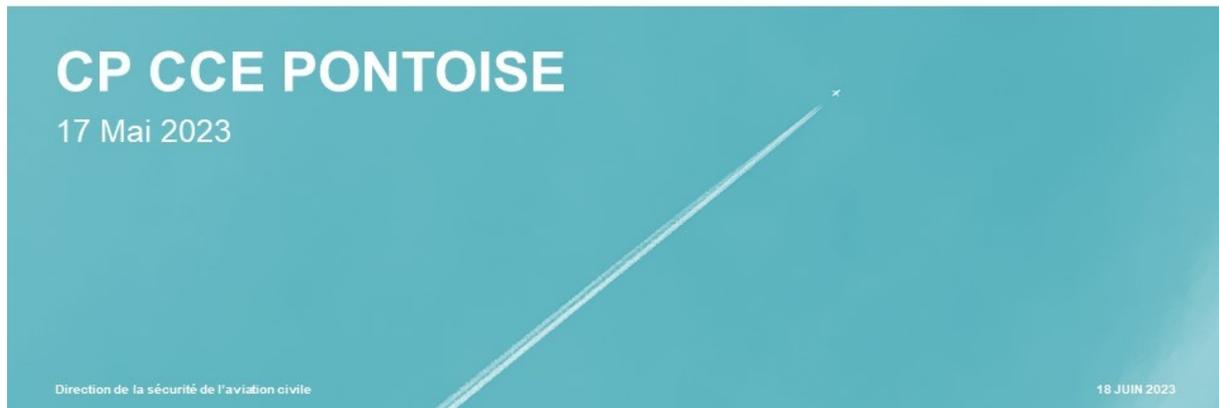
La Dirap demande si la modification de l'arrêté de restrictions fera partie des discussions.

En Conclusion :

- La DDT demande des renseignements concernant la surveillance des circuits de vol, renseignements attendus avant la rentrée
- La mise à jour de la Charte est une possibilité à envisager
- Il ne faut pas limiter les plaintes : problème de temps soulevé par la DIRAP ; voir station Bruiparif ou Dirap pour caractériser les mesures de bruit
- La DDT veut capitaliser les signalements

## ANNEXES

- Présentation DSACN



## Sommaire

1. Règles de vol AD Pontoise
2. Traitement infractions par la DGAC

# Règles de vol aérodrome de Pontoise

## Règles de vol aérodrome

### OBJECTIFS :

- Définir un cadre
- Si besoin local de sécurité, définition de règles adaptées
- Cadre adapté aux différentes situations habituellement rencontrées sur l'aérodrome
- Connaissance de celles-ci par l'ensemble des acteurs de la vie de l'aérodrome (pilotes, contrôleurs, conducteurs de véhicules , etc...)
- Utilisation de l'aérodrome dans un cadre maîtrisé
- Garantir un niveau de sécurité élevé
  - Pour les usagers
  - Pour les personnes vivant autour de l'aérodrome

# Règles de vol aérodrome

## 1. Règles générales

- a. Code des transports
- b. Code de l'aviation civile
- c. Code de l'environnement
- d. Arrêtés, décrets, etc...
  - Arrêté du 10 octobre 1957
  - Arrêté du 12 juillet 2019

## 1. règles locales à portée circulation aérienne / sécurité

- a. Consignes particulières de l'aérodrome de Pontoise

## 1. Règles locales à portée environnementale

- a. chartes
- b. Arrêtés portant restriction d'exploitation
  - Arrêté du 30 juillet 2002

# Traitement infractions par la DGAC

## Traitement infractions par la DGAC

- Canaux entrée : plainte riverains, PV GTA, constat préliminaire infraction CTL (CPI), constat agent DGAC assermenté
  
  - Analyse :
    - Infraction ou pas
    - Texte enfreint
  
  - Traitement
    - infraction liée à la sécurité ou à la circulation aérienne = Demande d'explication au pilote via PVI (procès verbal d'infraction)
- Ou
- infraction liée aux restrictions environnementales figurant dans l'arrêté = Instruction dossier puis transmission ACNUSA

PROJET

## Traitement infractions par la DGAC

### -Traitement

- infraction liée à la sécurité ou à la circulation aérienne = analyse réponse puis décision
  - Arrêt procédure
  - Lettre de rappel
  - Convocation en commission de discipline pour navigant privés
    - Lettre de rappel
    - Sanction de retrait de licence avec / sans sursis assortie éventuellement d'une demande de réentrainement avec volume d'heures à effectuer et programme puis test de validation / suspension privilège CDB

### Ou

- Convocation en conseil de discipline pour navigant professionnel
  - Lettre de rappel
  - Sanction de retrait de licence

Merci de votre attention

### ○ Présentation AMERIDAIR

# PROJET HANDLING PONTOISE 2023-2035

AMERIDAIR HANDLING

## NIVEAU D'ACTIVITÉ

- ▶ De 5 à 300 mouvements par mois
- ▶ Dépendant des évènements du Bourget
- ▶ Une activité maintenue pendant le COVID
- ▶ Mouvements assistés (+3.5t MTOW) :

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
JANVIER	16	20	20	22	12	6	17
FÉVRIER	56	20	6	18	36	4	15
MARS	10	48	20	44	10	12	19
AVRIL	14	12	36	78	2	14	41
MAI	12	30	0	20	4	16	77
JUIN	76	214	0	286	26	48	27
JUILLET	94	24	0	40	50	26	22
AOÛT	16	34	0	30	48	12	7
SEPTEMBRE	50	190	55	25	38	42	43
OCTOBRE	24	154	47	71	36	52	14
NOVEMBRE	28	22	40	21	16	16	16
DÉCEMBRE	10	22	32	31	20	12	10
TOTAL	406	790	256	686	298	260	308

## OBJECTIFS

- ▶ Un partenariat de long terme avec ADP
- ▶ Réduire l'empreinte environnementale de l'activité de handling
- ▶ Modernisation d'installations devenues vétustes et énergivores
- ▶ Travailler à réduire l'empreinte sonore de l'aviation d'affaire et pérenniser les emplois

## PROJETS

- ▶ Mise en conformité assainissement des deux bâtiments (2025)
- ▶ Remplacement de la chaudière fuel par une pompe à chaleur (2023-2024)
- ▶ Installation d'une production photovoltaïques (2023-2024)
- ▶ Installation d'un chargeur pour Aéronefs électriques (2024)
- ▶ Achat de nouveaux matériels électriques de handling et avitaillement (2025)
- ▶ Retravailler avec la CCE la restriction de 17t, vers une limitation de nuisances sonores (2023-2024)

- **Présentation AC HISPANO**



## AÉRO-CLUB HISPANO-SUIZA

### Mesures prises en faveur de l'environnement

#### 1/ Charte de qualité

Nous avons participé à l'élaboration de la Charte de qualité, le code qui régit les relations entre les usagers de l'aviation légère et les riverains et pose le principe du respect mutuel qui doit exister entre ces deux entités. Cette charte a été rédigée selon le modèle de celle qui existe sur l'aérodrome de Lognes, qui a été la première en France et a été rédigée sous les auspices du ministère de l'Environnement et avec sa participation.

#### 2/ Vols de nuit

L'aéro-club impose à ses adhérents des limitations en ce qui concerne la pratique du vol de nuit après 22 h 30 en local et lorsqu'il s'agit de vols d'entraînement, à quelques rares exceptions près : à savoir la nuit la plus courte organisée par Fédération Française Aéronautique au niveau national, et quelques rares sorties en vol de nuit organisées par l'aéro-club. Il est à noter que la météo ne nous a pas permis d'en réaliser un seul au cours de l'hiver dernier.

#### 3/ Silencieux

L'aéro-club a équipé l'ensemble de sa flotte d'avions biplaces dédiés à l'école avec des échappements silencieux, avec la participation du Conseil général, de la DGAC, de l'Aéroport de Paris. Il nous a fallu, par ailleurs, envoyer deux de nos avions chez les fabricants de silencieux et dans les centres de l'administration, à travers la France entière, pour les validations et les certifications. Depuis, nous exécutons très régulièrement sur ces matériels les opérations de maintenance et nous les remplaçons chaque fois que cela se révèle nécessaire. Ce qui entraîne d'importantes charges financières.

#### 4 / Carte pédagogique

Nous avons été, en coopération avec la DIRAP et ADP, à l'origine de la création de la carte pédagogique. Une carte que nous avons fait améliorer et mettre à jour à plusieurs reprises. Affichée en permanence au club, elle a été remise en format A4 à l'ensemble de nos membres et fait partie du dossier d'inscription pour les nouveaux adhérents

#### 5/ Contrôles annuels obligatoires et Informations

Lors du briefing préalable aux vols de contrôle auxquels sont soumis tous nos pilotes, les instructeurs s'assurent qu'ils connaissent les règles de bonnes pratiques et les bons usages en ce qui concerne le respect et la tranquillité des riverains, et les informent des éventuelles évolutions dans ce domaine.

Par ailleurs, lors de la réunion de sécurité annuelle à laquelle sont conviés tous les membres de l'aéro-club, un temps est toujours consacré au respect de l'environnement

Sur notre site internet figure également une rubrique exhaustive concernant les bonnes pratiques vis-à-vis des populations riveraines.

Enfin, sur la carte pédagogique, sont également affichées des photos de repères caractéristiques dans les circuits de piste, la charte étant également affichée à côté de la carte

#### 6/ Réunions

Michel Polacco, le chef pilote de l'aéro-club, entretient des relations courtoises (et actives lorsque se pose un problème) avec le président de la DIRAP.

Lors des comités, nous essayons d'avoir en permanence un rôle pédagogique et informatif, ne serait-ce que pour éviter de débattre inutilement de tous projets irréalistes.

\*\*\*\*\*