

**COMPTE-RENDU**  
**Comité Permanent**  
**Aérodrome de Pontoise-Cormeilles-en-**

**Vexin**

**3 octobre 2023**

**Etaient présents**

Pour la Préfecture du Val-d'Oise

- Mme Cesari-Giordani, Secrétaire Générale
- M. Mourlon, Directeur Départemental des Territoires
- M. Férey, Adjoint du responsable du pôle risques et nuisances (DDT)
- Mme Le Ny, Direction Départementale des Territoires (DDT)

Pour la DGAC - DSAC

- M. Bouniol, Chef Division Aviation Générale - Délégué Ile-de-France

Pour Groupe ADP - Paris-le-Bourget

- M. Delatte, Adjoint au Directeur Paris-le-Bourget et des AAG
- Mme Boulay, Responsable Relations Territoriales et Emploi

Pour les collectivités territoriales

- Mme Beis, Maire de Cormeilles-en-Vexin
- M. Metals, Adjoint au Maire de Génicourt
- M. Mateos, Maire de Montgeroult
- M. Flohart, Adjoint au Maire de Courcelles-sur-Viosne

Pour les professionnels

- M. Choix, Président Aéroclub Hispano-Suiza
- M. Sotty, Président Améridair Handling

Pour les associations

- M. Buteux - Dirap
- M. Fraimout - Dirap
- M. Lavigne - Dirap
- M. Destrée - France Nature Environnement 95

**Ordre du jour**

1. Validation du compte rendu du CP du 17 mai 2023.
2. Travaux d'expérimentation de l'altération de Cap.
3. Traitement des plaintes reçues.
4. Retour d'expérience du SIAE 2023 et des événements concomitants.
5. Dispositif des classes acoustiques (Calipso).
6. Présentation des propositions de la DIRAP relatives à l'évolution de l'arrêté de restriction d'exploitation de l'aérodrome.

## 1. Validation du compte rendu du CP du 17 mai 2023

- M. Buteux (DIRAP) souhaiterait que les procès-verbaux soient transmis plus rapidement.
- M. Buteux (DIRAP) attire l'attention sur le fait que les associations ne souhaitent pas seulement que « l'arrêté de restriction assure la sécurité des communes survolées » mais qu'il prenne en compte aussi la santé des riverains par une meilleure gestion et réduction des nuisances aériennes.

Sous réserve que la précision précédemment mentionnée figure au compte rendu de la présente réunion (celle du 3 octobre), le procès-verbal du Comité Permanent du 17 mai est approuvé.

## 2. Travaux d'expérimentation de l'altération de cap

- M. Bouniol (DSAC Nord) relate l'expérimentation faite le 6 juillet de l'altération de cap demandée par la DIRAP après décollage de la piste 23 en vol à vue (VFR). Cinq altérations de cap ont été testées.

Les conclusions de l'expérimentation sont les suivantes :

- La voie de chemin de fer est effectivement peu visible.
- La préconisation de la DSAC est d'effectuer une altération de cap de 24° par rapport à la trajectoire de départ. L'altération serait à opérer au niveau du Bois de Chante-Coq en prenant un cap 200.

Cette modalité d'altération présente plusieurs avantages : elle évite l'éventualité de conflit avec une arrivée IFR en piste 23 ; elle évite de trop se rapprocher de Boissy-l'Aillier, ce qui serait le cas avec des altérations comportant un angle plus ouvert ; elle est facile à opérer et à mémoriser même pour de jeunes pilotes.

Cette trajectoire sera expérimentée sur une durée d'un an (du 2 novembre 2023 au 31 octobre 2024) avec une date de publication aéronautique au 19 octobre 2023.

### → **Questions et observations**

- Mesures de bruit : M. Sotty (Améridair Handling) demande que des mesures de bruit soient effectuées pour vérifier le gain acoustique attendu. Selon les estimations de la DIRAP, le gain attendu de cette altération de cap par rapport à la procédure actuelle serait conséquente et de l'ordre de -6dB.

ADP préviendra Bruitparif qui a une station de mesure à proximité du changement de la trajectoire.

- M. Choix (Hispano Suiza) regrette que les usagers n'aient pas été associés à l'expérimentation. Pour M. Choix, la procédure retenue sera difficile à suivre par de jeunes pilotes d'autant que le bois de Chante-Coq risque d'être confondu avec d'autres bois plus éloignés. Sa préférence porte sur une altération de cap plus faible (7 à 8°).

M. Bouniol (DSAC Nord) indique que la solution de l'altération de cap de 7 à 8° dès l'extrémité de piste n'a pas été retenue car elle n'est pas simple à opérer, en particulier pour les jeunes pilotes. La solution préconisée comporte un repère facile à visualiser sur la gauche (Eglise de Boissy-l'Aillier) pour opérer le virage. De toute façon, cette procédure sera testée et un premier bilan sera fait dans 6 mois lors d'une réunion Arex.

## 3. Traitement des plaintes reçues

- M. Bouniol (DSAC Nord) détaille l'analyse faite par ses services des signalements transmis par la DIRAP depuis le dernier comité permanent (*cf slides d'analyse des signalements joints en annexe*).

Il précise par ailleurs que le relevé des trajectoires (6 juillet) transmis par la DIRAP n'est pas exploitable par la CCE de l'aérodrome de Pontoise car il comporte tous les vols à destination ou en provenance de Paris-CDG et du Bourget.

Enfin, il indique que l'outil de détection automatique de pénétration des cercles bleus par les aéronefs pourrait être opérationnel d'ici la prochaine réunion.

#### → **Questions et observations**

- La DIRAP fait observer que le libellé actuel de l'arrêté de restrictions ne permet pas à l'ACNUSA de sanctionner les contrevenants détectés par la DGAC suite aux signalements. Les pilotes ne reçoivent qu'une simple lettre de rappel.
- À la question de M. Buteux de savoir pourquoi les cas de non-respect de l'arrêté de restriction actuel n'ont pas été transmis à l'ACNUSA, M. Bouniol indique que ses services évitent d'encombrer le circuit administratif avec des PV qui ne peuvent aboutir.
- Mme Beis (Maire de Cormeilles-en-Vexin) fait le constat d'un accroissement qui ne faiblit pas des survols de Roissy et du Bourget au-dessus de sa commune, dont certains à basse altitude. Y a-t-il des raisons à cette augmentation ? Et à quel service s'adresser pour avoir des explications ?

M. Bouniol (DSAC Nord) indique que le service compétent est la Mission Environnement de la DSNA dont il fournira l'adresse-mail.

L'accroissement des survols commerciaux de CDG résulte de la conjonction de plusieurs facteurs : reprise d'activité après le Covid, même si le niveau actuel de Paris-CDG est d'environ 90 % du trafic de 2019 ; augmentation des trajectoires Sud des avions du fait de l'interdiction de survol de la Russie et d'une partie de l'Ukraine ; réorganisation des flux de trafic du fait de la fermeture d'une piste cet été à Roissy pour cause de travaux.

#### **4. Retour d'expérience du SIAE 2023 et des événements concomitants**

- Présentation de M. Delatte, Directeur adjoint du Bourget et des aérodromes d'aviation générale :
  - La tenue du Salon du Bourget (SIAE) a généré un report de vols sur l'aérodrome de Pontoise plus important que par le passé. Sur la période de 12 jours, l'aérodrome de Pontoise a connu un trafic exceptionnel de vols d'affaires de 396 mouvements. Plusieurs facteurs explicatifs de cet impact : les conditions météo et la tenue de deux événements majeurs pendant cette période (Fashion week, le sommet pour un nouveau pacte financier mondial). Cette situation a montré la nécessité de mieux anticiper ce type d'événement et de mieux communiquer avec les territoires à l'avenir.
  - La préparation des JO : un travail est en cours avec l'ensemble des organes nationaux pour préparer et coordonner le trafic aérien généré par les JO. A priori, la plateforme de Pontoise serait utilisée en débord principalement comme moyen de parking des aéronefs. Une permanence sera mise en place pour centraliser l'information et la rediffuser vers les territoires.

#### → **Questions et observations**

- La DIRAP pose la question de la « compensation » du surplus des nuisances supportées par les riverains lors de l'organisation de ces événements.

Par ailleurs, la DIRAP s'inquiète de la capacité potentielle en aviation d'affaires de la plateforme de Pontoise ( $\approx$  20 000 mouvements par an) que laisse entrevoir la projection sur l'année du trafic de ces événements.

M. Sotty (Amériadair), en réponse au sujet de la compensation, fait observer que les entraînements IFR sont déjà restreints pendant la période du Salon du Bourget. Quant à la capacité de l'aérodrome de Pontoise, le trafic du SIAE est exceptionnel sur une

période très limitée. Et cet événement montre que tant la tour de contrôle que les infrastructures sont déjà saturées. Un millier de mouvements d'affaires par an est, dans ce contexte, une performance qui sera déjà très difficile à atteindre.

## 5. Dispositif des classes acoustiques (CALIPSO)

- M. Delatte (Groupe ADP) décline préalablement les axes clés de la stratégie du Groupe ADP concernant les aéroports d'aviation générale pour les prochaines années (*cf slides de présentation*).

Il souligne notamment la politique menée par le Groupe à l'occasion du renouvellement des baux qui sont des occasions d'échanges et de concertation avec ses partenaires. Des conditions financières aménagées sont proposées aux acteurs s'engageant dans une stratégie de modernisation durable.

M. Delatte mentionne également la tournée VÉLIS en Ile de France, organisée avec le concours de la FFA, du Comité régional d'Ile-de-France, de TotalÉnergies et d'autres partenaires, pour promouvoir l'avion électrique, en direction des usagers, dans les aéroports d'Ile-de-France. En complément de cet événement, M. Delatte signale l'inauguration de bornes électriques dans trois aéroports d'Ile-de-France dont Pontoise.

- Puis M. Delatte (Groupe ADP) aborde le sujet de la modernisation des flottes des avions école. La Région Ile de France et le Groupe ADP ont mobilisé 500 000 € pour la modernisation des avions école (silencieux, hélices).

La mesure de l'évolution des flottes se fera via le dispositif de classement CALIPSO. Le Groupe ADP a rendu obligatoire l'enregistrement des aéronefs dans CALIPSO pour les renouvellements de baux. Aujourd'hui, la plupart des appareils sur l'aéroport de Pontoise ne sont pas dans le dispositif CALIPSO.

### → **Questions et observations**

- M. Choix (Hispano Suiza) précise bien qu'il est favorable à l'électrique qui est très probablement une voie d'avenir. Mais aujourd'hui, compte tenu de son coût, de ses limitations d'utilisation, et du tour de piste de Pontoise qui est très long, l'avion électrique n'est pas une solution viable économiquement. Les avions électriques qui fonctionnent aujourd'hui dans les aéroclubs de province sont très largement subventionnés par des collectivités territoriales.

## 6. Présentation des propositions de la DIRAP relatives à l'évolution de l'arrêté de restriction d'exploitation de l'aéroport

- M. Buteux, au nom de la DIRAP, présente les propositions de modification de l'arrêté de restriction d'exploitation de l'aéroport (*cf le document détaillé distribué*) et sollicite l'opinion des acteurs concernés sur chacune d'elles.

Il souligne à plusieurs reprises que l'essentiel des propositions sont calquées sur les dispositions présentes dans l'arrêté de l'aéroport de Toussus-le-Noble, et que, même si l'activité est moins importante qu'à Toussus, les résultats des mesures de bruit de la station Bruitparif installée à Courcelles indiquent que tous les jours est constatée « l'atteinte à la tranquillité et la santé du voisinage » telle que définie par le code de la santé (voir diapos 3 et 4 de la présentation).

Ceci justifie  nécessité de renforcer l'arrêté de restriction pour protéger les populations.

### → **Réactions aux propositions de la DIRAP**

**1.-1 Limiter l'horaire d'ouverture de l'aéroport à la période de 6 heures à 22 heures locales.**

**1.-2 Interdire les vols VFR et IFR de nuit entre 21h30 et 6h00 et durant la nuit aéronautique, sauf pour motif de sécurité.**

- M. Choix (Hispano Suiza) précise qu'il a pris l'engagement en CCE, il y a vingt ou trente ans, de cesser les vols à partir de 22 heures sauf exception. Cet engagement a été tenu. M. Choix ajoute qu'Hispano Suiza représente 80 % de l'activité de la plateforme.
- M. Sotty (Améridair Handling) indique que l'activité de nuit est très limitée : 279 mouvements sur 5 ans, sur la période septembre 2018-septembre 2023, dont les trois-quarts sont des transports d'organes. Mais le solde des vols de nuit, hors transports d'organes, permet justement, d'un point de vue économique, de maintenir l'activité de nuit des transports sanitaires.
- M. Buteux (DIRAP) souligne que l'objectif des riverains est de protéger le cadre de vie. S'il y a quelques dérogations justifiées et une information préalable, cela ne devrait pas poser de problèmes. Par contre, il ne faut pas que ce soit une dérogation permanente.
- Mme Beis (Maire de Cormeilles-en-Vexin) estime que la crainte fondamentale des riverains est sans doute qu'il y ait une augmentation des vols commerciaux en sus des vols sanitaires.

**1 - Les dimanches et jours fériés de 12 à 15 heures, l'aérodrome est interdit à tous aéronefs à motorisation thermique.**

**2 - Les samedis de 12 à 16 heures et après 20 heures et les dimanche et jours fériés de 15 à 16 heures et après 19 heures, l'aérodrome est interdit à tous aéronefs non basés ou non équipés de silencieux ou non-inscrits sur la liste.**

M. Buteux (DIRAP) précise qu'il s'agit de définir clairement les aéronefs autorisés pour éviter la situation actuelle qui ne permet pas à l'ACNUSA de sanctionner les contrevenants. Ces précisions figurent dans l'arrêté de restriction de l'aérodrome de Toussus.

M. Bouniol (DSAC Nord) indique que ces dispositions de l'arrêté de Toussus « n'ont pas forcément vocation à perdurer ». (cf page 6)

**3- Sont interdits de vol durant les samedis, dimanches et jours fériés les avions de classe D selon la classification CALIPSO.**

**4- A l'issue du délai d'un an suivant la publication du nouvel arrêté, seront interdits de vol durant les samedis, dimanches et jours fériés les avions non classés selon la classification CALIPSO.**

M. Buteux (DIRAP) précise que les avions de classe D représentent environ 10 % des appareils, d'après la station de mesure de Courcelles.

**5e- Les hélicoptères effectuant des vols touristiques ou d'entraînement de moins d'une heure sont interdits de vol durant les samedis avant 9 heures, de 12 à 16 heures et après 20 heures et les dimanches et jours fériés avant 10 heures, de 12 à 16 heures et après 19 heures.**

- M. Sotty (Améridair Handling) fait observer qu'il n'y a pas sur la plateforme d'activité en dehors des hélicoptères de la Gendarmerie, des militaires et du Samu.

**Tous les aéronefs effectuant des vols à l'atterrissage ou au décollage doivent respecter les circuits de piste publiés ainsi que les consignes d'approche définies dans la documentation aéronautique en vigueur notamment la VAC (Visual Approach Chart). Ils doivent adopter un régime moteur et une configuration de pas d'hélice visant à limiter les nuisances sonores enregistrées et mesurées selon une échelle de bruit d'émergence.**

- M. Buteux (DIRAP) souligne que le non-respect des consignes figurant dans la carte VAC ne sont pas aujourd'hui des infractions réglementaires susceptibles d'être sanctionnées.

**4.-1 Masse des appareils : Nous proposons d'interdire au décollage et à l'atterrissage les vols d'aéronefs à motorisation thermique de plus de 12 tonnes.**

**4.-2 Hélicoptères. Nous proposons d'interdire de décollage et d'atterrissage les hélicoptères effectuant des vols touristiques de moins de 30 minutes. Nous proposons de réserver les vols d'hélicoptère d'école ou d'entraînement aux hélicoptères basés de masse inférieure ou égale à 5 tonnes.**

La question du tonnage des aéronefs suscite une longue discussion sur l'opportunité de la limitation, l'avenir de l'aérodrome et les positions des acteurs concernés sur la révision de l'arrêté.

M. Buteux (DIRAP) indique qu'à Toussus-le-Noble la limite actuelle est à 12 tonnes et ne comprend pas pourquoi elle est à 17 tonnes à Pontoise-Cormeilles.

M. Bouniol (DSAC) précise que cette différence s'explique par une différence de longueur de piste (1.100 mètres vs 1.800 mètres).

- Les usagers réitèrent leurs propos déjà exprimés lors des CCE antérieures : il n'y a pas de rapport entre le poids des aéronefs et le bruit. Les avions modernes sont plus gros, moins bruyants et plus sûrs. La position de la DIRAP leur semble illogique car elle conduirait à ne conserver que des avions anciens et plus bruyants à Pontoise-Cormeilles (M. Choix – Hispano Suiza). Plutôt que se focaliser sur le poids des aéronefs, il vaudrait mieux limiter la plateforme aux avions chapitre 4 de marge cumulée EPNdB > 20 en plafonnant éventuellement l'activité commerciale à 500 mouvements par an (M. Sotty – Américlair Handling).

- M. Buteux (DIRAP), conformément aux arguments de l'ACNUSA, conteste l'utilisation de la marge cumulée de bruit comme indicateur fiable du niveau sonore des avions du fait de sa méthodologie de construction. Comme indiqué sur la diapo 27 de la présentation, même les appareils présentant une marge cumulée importante émettent des niveaux de bruit importants aux abords de l'aérodrome et aggraveraient les nuisances.

Les associations et les élus expriment surtout leur inquiétude sur une potentielle extension de l'activité commerciale entraînée par l'augmentation du tonnage autorisé des aéronefs.

Pour M. Métails (Génicourt), l'utilisation d'avions de plus de 17 tonnes changerait la nature du trafic, ce type d'aéronefs ne pouvant plus éviter le survol de Génicourt. M. Fraimout (DIRAP) observe que des avions plus importants ne feraient que s'ajouter aux avions plus petits déjà existants.

M. Sotty (Américlair Handling) souligne que l'activité de son entreprise ne représente que 300 mouvements par an.

M. Murlon (DDT) sollicite alors l'avis de la Direction de l'Aviation Civile et de l'exploitant sur les propositions de révision de l'arrêté.

- Position de la DGAC :

M. Bouniol (DSAC Nord) tient à rappeler que la révision de l'arrêté relève uniquement de la décision du Ministre des Transports et qu'il n'a pas reçu mandat de discuter de restrictions fortes.

Il rappelle également que la politique de la DGAC a toujours été de prendre des mesures en fonction de la situation particulière de chaque aérodrome. S'il peut comprendre le désir des associations de transposer les dispositions de Pontoise-Cormeilles sur celles de Toussus-le-Noble, la situation des deux aérodromes ne sont pas comparables tant en termes de mouvements (le double de mouvements à Toussus), que de vols commerciaux, de vols hélicoptères et de trafic de nuit. Dans ces conditions, la transposition de l'arrêté de Toussus sur Pontoise-Cormeilles n'est pas pour la DGAC une idée pertinente.

Par contre, M. Bouniol admet qu'un article de l'arrêté mérite d'être réécrit (page 6 du document) pour gagner en précision et en efficacité. Si la tenue à jour d'une liste d'aéronefs est un exercice toujours compliqué, utiliser la base de données Calipso à terme semble préférable.

Les élus demandent au moins qu'une évolution de l'arrêté sur les cercles bleus soit opérée. M. Bouniol précise que l'arrêté de restriction de Toussus est actuellement contesté devant la justice administrative par la FFA sur cette question des cercles bleus.

Pour la DGAC, l'évolution de ce type d'arrêté ne peut se faire que collectivement en recherchant un point d'équilibre. C'est un processus qui forcément demande un peu de temps.

La DIRAP, en attendant le jugement du Tribunal administratif, demande qu'au moins un courrier soit systématiquement envoyé aux pilotes qui ont survolé un cercle bleu.

Pour la DIRAP, ce n'est pas parce que l'activité est moindre qu'une réglementation protectrice de la sécurité et de la tranquillité des riverains ne doit pas être appliquée.

- Position de l'exploitant (Groupe ADP) :

Pour M. Delatte, il faut concentrer son action sur l'existant, c'est-à-dire les avions légers qui représentent 95 % de l'activité de la plateforme. Il n'y a pas, chez ADP, de projet de développement commercial de l'aérodrome avec des avions de fort tonnage qui nécessiterait de toute façon une autorisation environnementale et celle des instances gouvernementales.

La recherche d'un système aéroportuaire francilien équilibré a toujours été un objectif recherché du groupe ADP parce que fermer ou trop restreindre l'activité d'une plateforme entraîne des déséquilibres ailleurs.

La modernisation des flottes des aérodromes d'aviation générale pour avoir une activité durable, plus silencieuse et moins polluante, est aussi un axe majeur de la politique du Groupe. C'est un travail de fond pour lequel le Groupe mobilise tous les leviers à sa disposition : renouvellement des baux lié aux efforts de modernisation des flottes, niveaux de redevances liés à la performance acoustique des aéronefs, fonds disponibles pour la réduction du bruit des avions, mise en place de managers de terrain attentifs au respect des règles de circulation aérienne pour le renouvellement des baux.

Le groupe est favorable à la mise en place d'indicateurs de bruit pour mesurer l'efficacité des mesures qui seront prises.

Le Groupe ADP est d'accord pour étudier comment faire évoluer et mieux respecter les dispositions de l'arrêté. Mais il faut se concentrer sur l'existant.



## 7. Points divers

La DIRAP soumet une demande particulière : non survol du château de Montgeroult lors de l'enregistrement d'un concert dans ce lieu.

Il est convenu que la DIRAP envoie un courrier en ce sens à ADP et à M. BOUNIOL qui transmettra au chef du service de la Navigation aérienne de la Région Parisienne.

\*  
\* \*

Au terme de la réunion, M. Murlon (DDT) acte des points suivants :

- Transmission rapide du compte rendu de la réunion pour répondre au souhait du Comité.
- Tenue d'une séance de la CCE lors de la deuxième quinzaine de janvier 2024.

D'ici là, les acteurs concernés sont invités à formaliser leurs engagements et propositions en réponse aux points soulevés par la DIRAP. Ces éléments seront abordés lors de la prochaine CCE. Et en fonction des consignes du ministère, des réunions du Comité Permanent pourront être organisées pour poursuivre les travaux sur l'arrêté de restriction.

*(Sans autre point divers, la réunion est levée à 17 heures 05)*