



# DIRAP

## Défense des Intérêts des Riverains de l'Aérodrome de Pontoise-Cormeilles en Vexin

Association 1901 enregistrée en préfecture du Val d'Oise n°W953001208

Siège social : Mairie 95810 Epiais Rhus

Adresse postale : Dirap 10 rue Jean Perrin 95450 ABLEIGES

Site : <http://dirap.org> e mail : [dirap@dirap.org](mailto:dirap@dirap.org)

## Compte rendu de l'Assemblée Générale Ordinaire du 27/03/2026

L'Assemblée Générale Ordinaire de l'association DIRAP s'est déroulée le 27/03/2026 à Génicourt, nous remercions une nouvelle fois la municipalité pour son accueil (et le maire d'Ableiges pour son assistance technique).

Présents : 44 pouvoirs, 33 participants, nombre d'adhérents : 110, le quorum est atteint.

Le conseil d'administration est remercié pour son implication est constitué de : JM Buteux, R Buteux, Ch Aucante, M Batard, J Deslandes, JJ Fraimout, H Gohin, J Sallès, A Trotet.

Nous remercions les élus de leur présence, les maires qui soutiennent notre action et présentons nos félicitations aux maires élus.

### La communication de la DIRAP, s'organise avec plusieurs outils :

Site internet [dirap.org](http://dirap.org) : toutes informations ; Mail : [dirap@dirap.org](mailto:dirap@dirap.org) dont pour réclamations (345boîtes) ;

WhatsApp : dont pour réclamations (37 observateurs) :

<https://chat.whatsapp.com/Ib4S7NJUwYy4JtFBqstfdQ> ;

Illiwap : pour information et mobilisation : (274 abonnés) : téléchargez l'application ILLIWAP sur votre téléphone et abonnez-vous à la station DIRAP

Présentation détaillée disponible à <http://dirap.org/DIRAP%20AG%202026%20V1diff.pdf>

## Rapport Moral et informations sur les problématiques des activités aériennes et leurs répercussions locales :

Un rappel est fait de la réglementation nationale et locale.

L'article R1336 du Code de la Santé relatif aux bruits de voisinage ne s'applique pas aux avions, MAIS donne la définition d'un bruit portant atteinte à la tranquillité.

L'arrêté de 1957 relatif à la hauteur minimale de survol des agglomérations ne s'applique pas aux manœuvres associées au décollage ou atterrissage, dont proche d'un aérodrome.

Au niveau local, le document VAC (disponible sur internet) présente une carte avec les circuits à respecter (autant que possible) et les consignes « non strictes » pour les pilotes.

L'arrêté de restriction d'activité en cours n'est pas applicable car rédigé de façon imprécise, un travail et une négociation a ENFIN été lancé par la DGAC pour l'adapter (voir si dessous).

Le contexte aéroportuaire et les pollutions sonore et chimiques est rappelé : (activité 2019 source UAF).

Aérodrome de Pontoise/Cormeilles en Vexin : avec l'activité aviation légère pour 34500 mouvements (mvts) par an (décollage ou atterrissage) en 2025, aviation d'affaire 400 mvts, hélicoptères (environ 60 mvts mensuel 2025) et ULM.

Aérodrome Du Bourget : aviation d'affaire pour 54700 mvts par an et débord sur Cormeilles de 300 mvts (tous les 2 ans)

Aérodrome de Roissy/CDG : aviation commerciale pour 505 000 mvts par an (467 000 en 2024) dont 55 000 la nuit avec survol du Vexin lors de vent d'Est (50% du temps).

Ce contexte fait supporter un cumul de pollutions sonore et chimiques aux populations locales aggravé par les craintes induites par diverses initiatives.

### Activité Hélicoptères.

Cette problématique a défrayé la chronique en 2025, notamment avec la manifestation du 15 mars contre son installation qui a regroupé plus de 500 participants dont de nombreux maires, la députée, le sénateur et le président du PNR. La commune de Paris limite la surface allouée à l'Héliport de Paris de 50%, aussi des entreprises doivent baser leur activité ailleurs.

ADP a loué un local de l'aérodrome de Pontoise/Cormeilles en Vexin à la société HELIFIRST à partir du 1<sup>er</sup> avril 2025.

Cette société estime un nombre de mouvements de 460 par an en forte diminution par rapport à 2024 car l'éloignement (+/- 45 mn) de l'héliport de Paris, base de départ de l'activité passagers, grèvera le coût de transport.

La DGAC a mis en place des trajectoires afin de limiter la pollution sonore, elles sont disponibles sur la présentation.

### **Aviation Légère :**

**La crainte « historique » des populations est relative à l'aviation** légère avec ses pollutions sonore et chimique. Les riverains sont exaspérés par les bruits récurrents et répétitifs des avions circulant en tour de piste, à la fois du fait du niveau sonore important de certains avions mais aussi du fait de survols des habitations qui sont pourtant à plus de 800 mètres des circuits publiés. Une atteinte à la sécurité est également ressentie.

Les stations de mesure de bruit DIRAP et celle de Bruitparif enregistrent près de 8 000 évènements sonores portant atteinte à la tranquillité (selon le code la santé) par lieu.

L'arrêté de restriction d'activité local est inopérant car mal rédigé et conté par les contrevenants !

La désinvolture de certains pilotes, qui ne respectent pas les trajectoires, confirme la nécessité de mettre en place **au niveau local un arrêté de restriction d'activité** plus protecteur pour fixer un cadre réglementaire contraignant à l'activité.

Une négociation pilotée par la DSAC lors de 4 réunions s'est soldée par une proposition d'arrêté de la DSAC présentée en CCE du 5 septembre qui a reçu un avis défavorable de la CCE en novembre, de la population avec 655 contributions en consultation publique en décembre et de l'ACNUSA en février 2026. Mais bizarrement l'ACNUSA demande à la DGAC de justifier si les nuisances sont « avérées !!! ».

Les propositions pour un nouvel arrêté ont été commentées et comparées au projet de la DSAC.

Dispositions générales : La DGAC et ADP n'ont pas accepté la fermeture de l'aérodrome, ni d'interdire les activités la nuit argumentant d'une très faible activité nocturne et de la nécessité de maintenir une alternative en arrivée au Bourget. La masse admissible des avions est maintenue à 17 tonnes (abandon des demandes de 35 tonnes Aviation d'Affaire ou 12 tonnes comme à Toussus).

La VAC (document publique accessible à tous les pilotes) sera complétée avec au total 10 ronds bleus avec une consigne, si possible « stricte », d'en éviter le survol et d'avoir un régime moteur limitant les nuisances sonores.

Restrictions les week-end et jours fériés : Les vols d'avions classés non basés, ou classés C, D sont interdits le samedi avant 9h, de 12 à 14h, et après 21h30 – le dimanche ou férié avant 9h, de 12 à 15h, et après 21h30. Les avions classés B et les ULM classe 3 (considérés comme non bruyants) n'ont pas de restriction.

**La plage de silence de 12 à 15h dimanche et jour férié sans aviation légère n'est pas retenue, contrairement à la demande des Maires et des associations.**

Les avions très bruyants classés D ne sont pas interdits les week-end et jour fériés alors qu'ils représentent une part importante de la pollution sonore et que cette disposition est adoptée à Toussus.

La VAC sera adaptée pour interdire les vols à basse hauteur (150 m au lieu de 300 m) le samedi avant 7h, de 12 à 14h, après 20h et dimanche ou férié avant 7h, de 12 à 15h et après 19h.

Pour rappel : le classement Calipso des avions légers de A+ (moins bruyant) à D (très bruyant) n'est pas obligatoire et permet de caractériser les appareils soumis à des restrictions éventuelles.

Restrictions activité Hélicoptères : interdiction des vols circulaires de moins de 30mn, du 1er avril au 30 septembre le samedi avant 9h, de 12 à 14h, après 20h et dimanche ou férié avant 10h, de 12 à 15h, après 19h. Mise en place de trajectoires hélicoptère (avec respect strict à confirmer ?? dans la VAC hélicoptère.

Après l'avis négatif de la CCE, les 655 contributions à la consultation publique, la DIRAP a demandé en préfecture d'intervenir auprès de la **DGAC pour renforcer l'arrêté avec une période stricte de silence dimanche et férié de 12 à 15h et une clause de revoyure permettant de faire le bilan au bout de 2 ans et d'envisager de renforcer l'arrêté pour mieux protéger les populations.**

Les mesures de bruit sont réalisées régulièrement avec une station Bruitparif à Courcelles et une station Dirap à Us. Une réflexion est en cours pour compléter ce dispositif (avec Bruitparif si possible).

**Les bruits supérieurs à 55 ou 56 dB sont de 7700 / an à Courcelles et 10750 à Us, soit plus de 21 par jour !!**

A noter que l'exposition à un bruit supérieur à 56 dBA (en zone habituellement calme) caractérise « l'atteinte à la tranquillité ou à la santé » selon l'article R1336 du code de santé publique (émergence maximale de 11 dB au-dessus d'un bruit ambiant maximal de 45 dB).

L'accès aux mesures des stations est possible à partir du site dirap.org via un lien spécifique.

Les résultats de la station Bruitparif sont disponibles sur le web : <https://rumeur.bruitparif.fr> site : 95650 Courcelles -Tour -Aéro.

L'activité de l'aérodrome en 2025 est de 34 500 mouvements (contre 32 000 en 2024), en réduction par rapport à 2023.

La déviation pour réduire le bruit à Courcelles n'est respectée qu'en partie.

La DSAC a mis en place à titre d'information le contrôle de pénétration des zones à ne pas survoler (ronds bleus), qui présente sur Courcelles et Frémécourt des survols mensuels importants de 200 à 300 !! Affaire à suivre en CCE.

### **Aviation Commerciale :**

Depuis 1998, à plusieurs reprises, ADP a eu des initiatives pour augmenter cette activité. Une ligne DEBONAIR a été exploitée peu de temps, et ADP a essayé de faire augmenter à 45 tonnes la masse admissible des avions sur l'aérodrome. Une grande manifestation s'est opposée au projet et la DIRAP a obtenu par jugement du Conseil d'Etat le retour à la masse initiale de 17 tonnes.

### **Aviation d'affaire :**

Pour rappel : L'augmentation de cette activité a été présentée par ADP comme un objectif sur certains aérodromes franciliens dont Pontoise. Cette augmentation n'est envisageable de façon économique qu'en accueillant des appareils de masse supérieure aux 17 tonnes (limite pour l'aérodrome de Pontoise). En 2003 ADP a proposé le passage à 25 tonnes, projet stoppé par le préfet. Le PEB (plan d'exposition au bruit) de 2004 prévoyait une augmentation de 20 000 mouvements d'affaire (contre environ 300 actuellement), qui a entraîné une forte opposition des populations : le PEB n'a pas été publié ! En 2013, ADP proposait d'augmenter la masse admissible à 35 tonnes en argumentant que « certains appareils de moins de 17 tonnes étaient plus bruyants que des avions modernes de 35 tonnes ». Les arguments étant basés sur une notion de « marge » qui n'a aucune pertinence car les bruits émis par les nombreux avions qui décolleraient et atterrieraient sur les pistes resteraient au niveau de 90 dB.

Cette demande a été formulée à nouveau lors des comités permanents de CCE (Commission Consultative Environnement) en 2022 et 2023. Il était indiqué un objectif d'augmentation d'activité d'un ou deux vols par jour (total environ 2000 mouvements par an) argumentant que les possibilités techniques de l'aérodrome étaient « limitantes ». Lors d'un comité permanent en 2023, il était proposé une activité de 500 mouvements par an.

En 2024 et 2025 il a été de nouveau proposé de sortir de la limite de 17 tonnes en adoptant des dispositions pour limiter le bruit et l'activité qui est déclarée de toute façon limitée par l'infrastructure, sans fixer de plafond !

Mais la démonstration d'une activité de 400 mvts sur 12 jours lors du départ du Bourget en juin 2023, soit une base annuelle de 12 000 mvts, indique bien le **potentiel élevé de trafic et la nécessité de ne pas accepter un arrêté du ministre des Transports qui confirmerait l'augmentation de la masse admissible des avions !**

**Lors d'une réunion avec les maires le 5 mai, le préfet a décidé de demander à la DGAC de ne pas poursuivre ce projet 35 tonnes, ce qu'a confirmé la DGAC en réunion du 4 juin.**

### **Trajectoires d'approche des avions de Roissy :**

Enfin les populations ont subi « la double peine » à partir de 2012 quand il a été décidé de modifier la hauteur des **trajectoires d'approche des avions de Roissy** avec pour conséquence le survol bruyant à hauteur de 1200 mètres d'une partie du Vexin par des avions évoluant en palier, de jour comme de nuit.

La DIRAP a alors intégré la CCE (Commission Consultative Environnement) de Roissy pour défendre les populations. Un projet de modification de la procédure de descente « dite douce » des appareils a été mené par la DGAC qui supprimerait les vols bruyants en palier mais concentrerait les vols sur certains territoires. Le bilan devrait être positif mais les données de bruit estimé ne sont pas publiées pour la partie Ouest de Roissy. Le projet devait aboutir en 2023 mais il a du retard sans délai estimé !!

La DIRAP soutient les demandes de limiter l'activité de Roissy. Un plafonnement à 440 000 mouvements (contre 500 000 actuels) est demandé, ainsi qu'une réduction de 50% des vols de nuit comme sur d'autres aéroports européens, ceci afin d'éviter le report d'activité européenne sur Roissy.

Ces demandes sont réitérées par la Dirap et le groupe d'associations de Roissy (GARE) dans le cadre de l'étude d'Approche Equilibrée relative à Roissy (pour réduire les nuisances sonores), dont les propositions du préfet pour réduire le nombre de personnes subissant une forte gêne ou des troubles du sommeil, reposent en grande partie sur les engagements de modernisation des flottes sans décision forte de supprimer les avions très bruyants.

### **Au sein de l'UFCNA (Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs)**

La DIRAP a participé aux Conseils d'Administration et à l'assemblée générale de l'UFCNA.

La DIRAP participe à la mission Aviation Générale pour l'élaboration de propositions de mise en œuvre d'une réglementation pour l'aviation générale (activité limitée par le contexte politique actuel).

## **Gestion des réclamations**

Suivant la recommandation de la préfecture de continuer à faire part des réclamations, la DIRAP confirme l'importance de porter réclamation afin que la DSAC Nord (Direction de la sécurité de l'aviation civile) puisse traiter les cas flagrants de non-respect de trajectoire.

Un fichier mensuel est envoyé à la préfecture et à la DSAC qui seule peut contrôler les trajectoires.

Pour les réclamations de novembre, décembre 2025 et janvier 2026, 9 courriers de demande d'explication du survol anormal et de rappel aux règles ont été envoyés.

### **Deux possibilités pour porter réclamation :**

- **Mail à [dirap@dirap.org](mailto:dirap@dirap.org)**
- **Message sur l'application WhatsApp « Alertes avions Cormeilles » via le lien : <https://chat.whatsapp.com/Ib4S7NJUwYy4JtFBqstfdQ>**
- **Donner les informations : date, heure, minute du survol, lieu, type d'appareil : petit appareil/jet/hélicoptère.**

**Quitus est demandé pour le rapport moral de l'année 2025.**  
**Le rapport moral est adopté à l'unanimité des suffrages exprimés.**

## **Rapport financier année 2025**

Le bureau de la DIRAP remercie les 110 adhérents et associations, pour la confiance qu'ils lui témoignent, ainsi qu'aux 12 communes et au Conseil Général du Val d'Oise pour leur soutien via subventions.

L'exercice 2025 présente un résultat positif de 691 €, à noter le financement de l'organisation relative à la manifestation du 15 mars 2025.

L'avoir total de l'association en fin d'exercice est de 46 969 €, pour rappel constitué pour dépenses en matériels et financement d'actions juridiques.

### Le bilan en euros :

Subvention département	830. €
Subventions communales	1726. € avec décalage technique de certaines subventions
Cotisation Adhérents	1195. €
Intérêts et dons	807. €
<b>TOTAL RECETTES</b>	<b>4558. €</b>
<b>TOTAL DEPENSES</b>	<b>- 3867. €</b>

**Le SOLDE positif** 691. €, **Avoir en fin d'exercice : 46 969. €**

**Quitus est demandé pour le rapport financier de l'année 2025.**  
**Le rapport financier est adopté à l'unanimité des suffrages exprimés.**

## **Conseil d'administration**

Le conseil d'administration est présenté aux adhérents pour approbation (CA groupé) :

Christian AUCANTE, Michel BATARD, Jean Marc BUTEUX, Rosine BUTEUX, Jacky DESLANDES, Laurine FAYET, Jean Jacques FRAIMOUT, Henri GOHIN, Jacques SALLES, André TROTET.

**Le conseil d'administration est élu à l'unanimité des suffrages exprimés.**

## **Objectifs 2026**

Les actions de l'association sont en continuité des réalisations des années précédentes et corrigées en fonction du contexte. Elles soutiennent l'objectif de l'association : **Réduire les nuisances relatives à l'activité aérienne de Pontoise/Cormeilles et induites par l'activité de Roissy.**

Les champs d'actions sont multiples.

### AU NIVEAU LOCAL

Veille et information de la population, dont suivi des réclamations.

Exploitation des stations de mesures de bruit et Exploitation de système de repérage de trajectoires

Participation à la CCE et Comité Permanents de CCE de l'aérodrome de Cormeilles pour réduire nuisances.

**Points d'attention : suite donnée à l'arrêté de restriction et aux promesses de modification de la VAC (avions et hélicoptères).**

### AUX NIVEAUX NATIONAL et EUROPEEN

La DIRAP est membre de la CCE et comité permanent de Roissy depuis 2015.

Participation à CCE et Comité Permanent de CCE Roissy CDG ; Actions juridiques avec associations.

En coordination avec UFCNA, UECNA : travaux aviation légère, actions juridiques et réglementation.

**Points d'attention : projet descentes douces (2026 ?) ; Décisions suite Etude Impact Approche Equilibrée Roissy/CDG.**

## **Pour réduire les nuisances restons mobilisés !**

La mobilisation des populations à l'appel des maires et des associations dont la DIRAP lors de la manifestation du 15 mars 2025 a rappelé l'importance de la préservation du cadre de vie au sein d'un PNR que l'on veut protecteur contre les pollutions et les nuisances.

Cette mobilisation a eu comme conséquence la mise en place par la DGAC de trajectoires optimisées Hélicoptères et d'une restriction (insuffisante) d'activité dite « de tourisme en vols circulaires ».

Les négociations relatives au renforcement de l'arrêté de restriction d'activité ont permis des avancées sur certains points mais sont en deçà des attentes des populations pour réduire la pollution sonore. Notamment l'exigence reste d'une période de silence stricte sans aviation légère les dimanches et jours fériés de 12h à 15h, seule possibilité de profiter d'une période de calme compensatoire des nuisances subies quotidiennement, qui restreint la période de vol de moins de 4%.

Par ailleurs, le report de décision relatif à la mise en place du projet « descente douce » permettant d'éviter les vols de Roissy bruyants en palier, qui réduiraient la pollution sonore pour de nombreuses populations, dénote du manque de respect du travail des associations et des élus dans les nombreuses réunions de travail.

**Pour défendre le droit légitime à la préservation de leur environnement et leur cadre de vie, la mobilisation des populations et des élus sera encore déterminante aux côtés de la DIRAP pour obtenir les moyens de maîtrise des nuisances.**

La DIRAP remercie la population et les élus pour leur soutien passé et futur.

Le président



Le secrétaire



**Pour rejoindre la DIRAP et pour être informé :**

**Site internet [dirap.org](http://dirap.org) :** toutes informations ; **Mail :** [dirap@dirap.org](mailto:dirap@dirap.org) dont pour réclamations.

**WhatsApp :** dont pour réclamations : <https://chat.whatsapp.com/Ib4S7NJUwYy4JtFBqstfdQ> ;

**Illiwap :** pour information et mobilisation : téléchargez l'application ILLIWAP sur votre téléphone et abonnez-vous à la station DIRAP

## SOUTENEZ NOTRE ACTION

### BULLETTIN D'ADHESION

Nom: .....

Prénom :.....

Adresse:.....

Téléphone :.....

E mail :.....

**MONTANT DE LA COTISATION : 10 € ( 5€ sans emploi ), 30 € Associations**

**par chèque à l'adresse : DIRAP–Rosine BUTEUX 10 rue Jean Perrin 95450 ABLEIGES**

**par virement : IBAN : FR09 2004 1010 1245 0634 3P03 393**

**Seriez-vous volontaire pour la distribution de tracts ?:**

**Voudriez-vous rejoindre le conseil d'administration ?:**

**COUPON A CONSERVER PAR L'ADHERENT : ADHESION DIRAP année :**

**NOM :**

**PRENOM :**

**Cotisation : date**