

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

**Réunion du 13 février 2024**

## Ordre du jour :

1. Approbation du compte rendu de la CCE du 14 décembre 2021 et 27 janvier 2022..	3
2. Bilan des travaux du comité permanent par la DDT.....	3
2.1. Anticipation des événements et conséquences éventuelles des débords .....	4
2.2. Traitement des plaintes.....	7
2.3. Altération de cap à proximité de Courcelles-sur-Viosne. ....	7
2.4. Adaptation de la carte VAC sur la base de la carte pédagogique.....	9
2.5. Meilleure prise en compte du défaut de silencieux dans l'arrêté de restriction – Calendrier de la démarche.....	10
2.6. Engagements des parties prenantes.....	13
3. Bilan de l'activité de l'aérodrome .....	16
4. Bilan dépersonnalisé des réclamations. ....	22
5. Présentation des cartes des chevelus .....	22
6. Questions diverses.....	27

**La séance est ouverte à 15 heures sous la présidence de Mme Laetitia CESARI-GIORDANI, Secrétaire générale de la préfecture du Val-d'Oise.**

**Mme LA PRÉSIDENTE.**- Bonjour à toutes et tous ! Je vous propose que nous démarrions notre réunion.

On me confirme que le quorum est largement réuni.

Vous avez tous l'ordre du jour sous les yeux. Je vous propose de commencer par l'approbation du procès-verbal de la précédente CCE.

## **1. Approbation du compte rendu de la CCE du 14 décembre 2021 et 27 janvier 2022**

**Mme LA PRÉSIDENTE.**- Elle s'est réunie le 14 décembre 2021 et s'est poursuivie le 27 janvier 2022.

Y a-t-il des remarques ou des observations ?

**M. BUTEUX (DIRAP).**- Une remarque habituelle. Ce serait bien de pouvoir recevoir le compte rendu sous les deux mois comme indiqué au règlement intérieur. C'est toujours un peu compliqué de se rappeler si on doit avoir des compléments au compte rendu. Je remercie d'avance l'organisation qui pourra permettre de le faire.

Deuxième point, il n'y a pas de remarque particulière pour la DIRAP sauf que nous allons faire un courrier pour rappeler les engagements qui avaient été pris lors de cette CCE et qui pour l'instant n'ont pas été suivis d'effet. Mais cela n'a rien à voir avec une correction du compte rendu.

**Mme LA PRÉSIDENTE.**- Merci, Monsieur.

Y a-t-il d'autres prises de parole ?... (*pas d'autre intervention*)

## **2. Bilan des travaux du comité permanent par la DDT.**

**Mme LA PRÉSIDENTE.**- Je laisse la parole à la DDT pour la présentation des travaux.

**M. MOURLON (DDT95).**- Nous avons convenu pendant l'année 2023 de faire plusieurs réunions du comité permanent.

Les membres du comité permanent se sont réunis à 3 reprises en 2023 :

On s'est rendu sur l'aérodrome pour rencontrer les utilisateurs. Et nous avons eu des réunions pour commencer à travailler un peu plus finement aux différentes attentes de la CCE concernant la gestion du site et son intégration dans l'environnement, sur les prérogatives de la CCE.

2023 a été consacrée à cela, ce qui explique que depuis le 27 janvier 2022, il n'y a pas eu de CCE. C'est un choix que nous avons fait. Aujourd'hui, le point central de notre Commission est de restituer l'ensemble des travaux faits et qui ont abouti à un certain nombre de choses que vous avez pu sur le terrain d'ores et déjà constater.

On va revenir sur la carte VAC, sur l'altération de cap... sur plusieurs choses qui se sont passées sur l'aérodrome et dont on va vous rendre compte.

Je remercie tous les membres du comité permanent qui ont répondu présents et qui ont formulé ces travaux au cours de l'année 2023.

## **2.1. Anticipation des événements et conséquences éventuelles des départs (Groupe ADP)**

**M. MOURLON (DDT95).**- On va d'abord voir un point factuel qui est de vous restituer les conséquences des événements qu'a connus l'aérodrome en 2023, en particulier le Salon de l'Aéronautique du mois de juin 2023.

Je passe la parole à M. DELATTE.

**M. DELATTE (Groupe ADP).**- Bonjour à tous.

On avait prévu de vous présenter l'événement exceptionnel de 2023 concernant le SIAE. Le terrain de Pontoise était utilisé en débord de Paris-Le Bourget dans cette période particulière qui porte sur un peu plus d'une semaine puisqu'on commence à accueillir des avions un peu avant le Salon et jusqu'au lendemain du Salon qui lui dure une semaine exactement.

Il se trouve qu'en 2023, il y a eu la concomitance de deux autres événements en plus de conditions météo difficiles :

Une conférence mondiale sur « le nouveau pacte financier mondial » qui a été réunie autour de notre Président Emmanuel Macron et qui a amené énormément de chefs d'Etat ou de Gouvernement à se rendre pendant le Salon mais aussi pour cet autre événement ;

Et puis la Fashion Week, la semaine de la Mode qui se produit 4 fois dans l'année et qui régulièrement amène beaucoup de monde, une clientèle internationale.

Nous avons eu non seulement un Salon exceptionnel puisque la fréquentation a été l'une des plus importante mais aussi deux autres événements qui sont venus s'additionner.

La société Ameridair entre autre a accueilli près de 400 avions sur le mois de juin dont une grande partie pendant la période du Salon International de l'Air et de l'Espace.

Un autre événement, ce sont les conditions météo. Il y a eu de gros orages plusieurs après-midis de suite qui ont décalé, pendant la semaine des répétitions, les répétitions. Ce qui a nécessité de fermer l'espace aérien à d'autres horaires, ce qui fait que les avions prévus ont dû venir sur Pontoise.

Tout cela mis bout à bout fait qu'on a connu 15 jours sur l'aérodrome de Pontoise avec une forte activité d'aviation d'affaires qui est circonscrite à ces 3 événements et aux conditions météo.

Ce qui nous semblait important - on a eu cet échange dans l'instance - était de voir de quelle manière on peut être plus communicant en temps réel pendant les quinze jours. On avait communiqué auprès des élus le programme des débords et celui des démonstrations en vol qui allaient générer un trafic sur l'aérodrome de Pontoise. Mais

pour toutes les raisons que j'ai citées, on a eu plus de mouvements qu'attendu et des mouvements de débord qui étaient un peu différents.

Le Groupe ADP, avec ses partenaires, a pris l'engagement que, pour 2025, on ait une communication tous les jours pendant le Salon pour vous tenir informés des événements et que personne ne soit pris au dépourvu et en défaut d'information. Si d'autres événements devaient s'ajouter, on en informera avant l'ensemble des riverains et des associations de la CCE.

Chaque Salon est source de surprises ou de découvertes forcément mais on est une équipe qui maintenant aura vécu au moins un Salon, les équipes d'Américair aussi, nous avons maintenant un peu plus de recul et on fera en sorte que cela se passe au mieux. Et surtout on vous informera au plus près des événements sur les conséquences éventuelles.

Vous avez déjà eu les documents, on voulait simplement mettre en avant que sur les 400 vols, une grande partie a été concentrée autour de la semaine et sur les quelques jours qui précèdent la semaine du Salon. On est plutôt sur une fermeture du terrain comme on est sur un événement public en journée, et pas en bord de nuit ou la nuit. Entre 8 heures et 17 heures, on a 90 % des vols qui sont en débord qui sont venus sur Pontoise la journée.

**M. BUTEUX (DIRAP).**- On attend la fin de la présentation ou bien on a la possibilité de réagir ?

**M. MOURLON (DDT95).**- Je laisse M. DELATTE terminer sa présentation.

**M. DELATTE (Groupe ADP).**- Du coup, j'ai terminé !

**M. MOURLON (DDT95).**- Après, on a une étape un peu plus tard sur l'activité générale de l'aérodrome, là c'était un focus sur le Salon, sachant qu'en 2024, il y a les JO. C'est moins connu comme nature d'événement et cela donnera lieu, cela a été formulé en comité permanent, à une nécessité d'information des élus et des associations un peu en amont lorsqu'on verra venir un pic sur quelques jours. C'est le point que tu as évoqué, Olivier. Il faudra être attentif à ce que l'information circule bien.

**M. BUTEUX (DIRAP).**- Ma remarque était pour expliquer aussi sur la période la forte réaction des riverains et pas que des riverains d'ailleurs.

Quand on regarde les samedis dimanches qui nous importent de façon un peu particulière, on s'aperçoit qu'on a eu, le samedi 17, dimanche 18, puis samedi 24 et dimanche 25, entre 20 et 36 vols sur la période, c'est-à-dire plus de 2 vols par heure avec des avions particulièrement bruyants. Cela n'a pas simplement étonné, cela a énervé, voire effrayé certains. C'est pour cela qu'il y a eu des réactions relativement fortes. J'ai bien vu que vous en aviez comptabilisé relativement peu mais si la DIRAP avait dû relayer toutes les remarques qu'on lui faisait, cela en aurait fait beaucoup.

C'est très important de trouver une solution pour faire en sorte que, dans ces périodes-là, les riverains ne subissent pas des vols très bruyants de ce type d'activité en complément de l'activité habituelle, en particulier les samedis et dimanches.

**M. FRAIMOUT (DIRAP).**- Finalement, si j'ai bien compris, la seule solution que vous proposez, c'est de communiquer en amont, c'est de faire savoir aux riverains qu'ils vont être embêtés. C'est une invitation à ce qu'ils déménagent, qu'ils changent de résidence pendant les périodes de fort trafic.

Est-ce que l'aérodrome de Corneilles-en-Vexin qui a été ouvert à l'aviation civile et qui subit les inconvénients de l'aviation légère a vocation à être l'aérodrome de débord du Bourget, compte tenu de son environnement ?

**M. DELATTE (Groupe ADP).**- Il y a un système aéroportuaire francilien dans lequel s'inscrit Pontoise. Compte tenu des capacités de pistes et de sa localisation, c'est effectivement un aéroport de déroutement ou de débord de l'aéroport du Bourget.

On est bien sur des situations exceptionnelles, même si je comprends bien les désagréments. On a vécu aussi la situation sur Le Bourget, pendant le Salon, effectivement les nuisances n'ont rien à voir avec ce qui se passe d'habitude. Après, il y a un caractère exceptionnel de ce Salon qui se traduit aussi bien d'ailleurs sur Pontoise, que sur Le Bourget, que sur d'autres aérodromes puisqu'Orly et Roissy pendant cette période ont été saturés aussi avec des débords sur des aéroports hors Ile-de-France. On est dans un contexte exceptionnel.

Pour rebondir sur ce que disait M. MOURLON sur la période des Jeux Olympiques, effectivement on s'attend à accueillir un trafic dont on aura a priori une meilleure visibilité, ce qui peut aider aussi à anticiper certaines situations. Mais on s'attend aussi à un trafic, plus exactement à des journées de pointe exceptionnelle pour lesquelles l'aérodrome de Pontoise comme celui de Melun ou encore d'autres terrains en dehors de l'Ile de France seront amenés à accueillir des avions pour faire face à une activité exceptionnelle.

**M. BUTEUX (DIRAP).**- La demande des riverains au moins c'est de faire en sorte qu'on adopte pour ces circonstances exceptionnelles une organisation exceptionnelle qui fasse en sorte de les riverains ne subissent pas un cumul important de nuisances de l'aviation d'affaires et de l'aviation légère. Cela doit être possible de le faire. Je pense que vous l'avez peut-être prévu dans la présentation.

**M. SOTTY (Ameridair Handling).**- Juste pour relativiser un peu, il faut diviser les chiffres par deux. Car les chiffres qui sont montrés sont des mouvements, c'est soit un décollage, soit un atterrissage. En nombre d'avions, vous divisez par deux. Et pour relativiser toujours, c'est 10 jours tous les deux ans.

**M. BUTEUX (DIRAP).**- On a l'habitude de ces chiffres-là, toutes les comptabilisations se font en mouvements. Un atterrissage bruyant et un décollage bruyant, c'est toujours deux mouvements.

**M. SOTTY (Ameridair Handling).**- Le 22 juin, c'était 11 avions. Et ce ne sont pas des avions qui font des tours de piste.

**M. MOURLON (DDT95).**- La précision est utile, ce sont des avions qui ne font qu'arriver et repartir, ils ne font pas de tours de piste.

Cela étant, les éléments ont été notés, c'est une demande de la DIRAP qui sera mentionnée au compte rendu.

Il y a un rappel qui a été fait par M. DELATTE qui est le rôle de cet aéroport dans le système aéroportuaire, il était important de le signaler. Les chiffres sont à la fois pour indiquer qu'on en a conscience, qu'il y a un effort de communication d'information qui doit être réalisé. Ces chiffres montrent aussi que c'est ciblé dans le temps, cela n'a pas de conséquence pérenne ou en tout cas tous les jours de l'année. Cela montre également la capacité à en rendre compte, ce qui a été fait, et vraisemblablement d'ici

aux JO, au fur et à mesure où on aura des précisions, on sera amené à réunir le comité permanent, voire à informer les membres de la CCE de ce que l'on sait sur la période des JO, ce qui permettra d'assurer la communication.

## **2.2. Traitement des plaintes**

**M. BOUNIOL (DGAC).**- Bonjour à tous.

On a travaillé sur d'autres terrains où il y a également une pression environnementale très forte à essayer d'objectiver les nuisances en créant des indicateurs qui puissent permettre de voir l'évolution des zones de survols à éviter. C'est quelque chose qui nous semble important à présenter soit dans le cadre des comités permanents, soit dans le cadre des réunions des comités de suivi de la Charte.

Ce dispositif, lors des réunions du comité permanent, on s'était engagé à l'adapter au terrain de Pontoise. Je n'avais pas donné de date parce que c'était un travail assez conséquent mais on avait bien dans l'idée de pouvoir le présenter lors de cette CCE.

Le principe, c'est de créer des filtres sur les cercles bleus qui sont des zones habitées, là où il y a des survols par des pilotes qui sont passés à des endroits où ils n'auraient pas dû passer. On crée ces filtres, c'est une analyse automatique : pour toutes les traces radars qui sont dans nos dispositifs, on vérifie que ces traces-là ne sont pas passées dans ces espèces de cube. Sachant que la hauteur qu'on avait mise était la hauteur de 1 500 pieds qui correspond à la fois à une hauteur supérieure au tour de piste et qui correspond à 1 000 pieds sol qui est pour les villages qui sont dans les cercles bleus la hauteur minimale de survol réglementaire.

Sans grande surprise on voit que le point où il y a le plus de survols, c'est le village de Courcelles qui est dans l'axe de décollage de la piste 23.

Je dirai que ce diagramme valide un point que je présenterai ultérieurement à savoir l'altération de cap au décollage 23 qui est justement pour prendre en compte cette problématique. On s'aperçoit que, sur les mois de juillet jusqu'à octobre, Courcelles est vraiment le cercle bleu où on comptabilise le plus de survols, qu'au mois de novembre se produit une forte baisse et au mois de décembre il y a une baisse encore plus forte par rapport aux autres cercles. Il faut savoir que l'altération de cap a été mise en place début novembre. J'y vois un lien de cause à effet, c'est sans doute quelque chose qui valide le travail qui avait été demandé et qui a été fait sur l'altération de cap.

Le deuxième point où on a pas mal de survols, c'est la limite entre Frémécourt et Corneilles-en-Vexin qui est dans la vent arrière. Les communes sont très proches, ce qui fait que le passage est assez étroit entre ces deux villages.

Voilà ce que je peux dire sur ce point.

## **2.3. Altération de cap à proximité de Courcelles-sur-Viosne**

Un petit rappel historique : c'est une demande de la DIRAP. On s'était engagé à réaliser ces travaux. On a travaillé en lien avec nos collègues de la DSNA. La DIRAP avait fait une proposition. On a réalisé avec un pilote inspecteur de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile et moi-même cet été. On a constaté certains points. On demandait la voie de chemin de fer comme point de repère, on la voit vraiment en arrivant dessus. Ce n'était pas très visible. On a cherché autre chose. On a testé les différentes altérations de cap qui étaient demandées. On a conçu un dispositif qui était

plutôt comme repère le travers de l'Eglise de Boissy-l'Aillerie qui est bien visible après le Bois de Chante-Coq après le décollage pour démarrer le changement de cap. On a retenu un cap 200 qui est quelque chose de facilement mémorisable pour les pilotes, ce qui permet de contourner Courcelles.

Nous avons regardé les impacts potentiels, ce qui s'appelle une étude d'impact de sécurité aérienne, ce qui a pris un peu de temps. Elle a validé notre vol.

Le SUP AIP a été publié le 19 octobre. L'altération de cap est en application pour une durée d'un an puisqu'on teste le dispositif et il est prévu qu'on fasse un retour d'expérience avec les usagers à la fin du printemps ou juste après l'été pour recueillir leurs avis et voir si le dispositif est correctement calibré ou s'il faut éventuellement apporter des modifications à la marge.

**M. MOURLON (DDT95).**- C'est effectivement un travail qu'on a abordé en comité permanent au mois de mai. Le vol d'essai a été réalisé en juillet puis mis en place en octobre. Cela a été fait dans un esprit de réactivité de tous. Je remercie le maire de Boissy-l'Aillerie qui a permis que soit étudiée cette trajectoire qui se rapproche un peu plus du bourg.

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- Je regrette deux choses ; d'une part que les usagers n'aient absolument pas été consultés sur le trajet. On ne discute pas de l'intérêt qu'il y avait à avoir une altération de cap. On était tout à fait d'accord et d'ailleurs, même si ce n'était pas réglementaire, on avait donné des consignes aux pilotes et aux instructeurs d'aller un peu plus vers Boissy-l'Aillerie.

En revanche, je regrette que, sur les vols avec le pilote inspecteur, on n'ait pas eu la moindre communication. Aucun de mes instructeurs n'a été contacté pour leur demander : qu'est-ce que vous en pensez ? Alors qu'on est les usagers.

Deuxièmement, j'ai communiqué lors des dernières réunions en comité restreint, en disant que le Bois de Chante-Coq n'était pas un bon repère parce que quand on est dans un avion, le pilote est à gauche et il ne peut pas voir le Bois qui est à droite. C'est son passager qui éventuellement le verrait. S'il est tout seul, il ne peut pas bien le voir. On nous dit : le repère, c'est l'église. On avait proposé de faire une altération de cap bien moindre en la faisant quasiment tout de suite après le décollage. Le message a été donné à tout le monde, j'ai donné à M. BUTEUX un exemplaire de notre proposition, ainsi que lors des dernières communications, tout le monde l'a eue.

On n'est pas contre le principe d'altération de cap. On dit simplement que cela a été dans leur coin et qu'on nous l'a imposé alors qu'on aurait pu participer, on l'aurait vécu plus facilement qu'on ne l'a vécu. Peut-être qu'on aurait pu étudier une autre solution plus facile.

**M. MOURLON (DDT95).**- On a eu effectivement plusieurs échanges en comité permanent où vous nous avez alertés. S'il y a des éléments de retour qui se font progressivement, je pense que le comité permanent pourra en discuter et voir cela avec la DGAC s'il y a des choses à revoir.

Franck, comme cela a un lien avec la carte VAC si tu peux faire l'enchaînement ?

**M. BOUNIOL (DGAC).**- Je vais répondre très rapidement. On avait un engagement d'efficacité vis-à-vis de la DIRAP. Je rappelle que la DSAC, c'est la Direction de la Sécurité, a fait un vol pour s'assurer de la faisabilité et de l'absence de problème à cet outil. On est tout à fait ouvert, comme je l'ai tout à l'heure, lors d'un REX,

à discuter avec vous. Mais dans un premier temps, on voulait le faire assez rapidement. C'est un choix assumé de ma part.

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- On a parfaitement joué le jeu. D'ailleurs, vous avez vu le résultat, il n'y a pas de problème, on est content, on joue le jeu.

**M. MOURLON (DDT95).**- Le comité permanent pourra de nouveau regarder l'évolution de la situation quand on aura une année complète et qu'on pourra comparer de mois à mois.

#### **2.4. Adaptation de la carte VAC sur la base de la carte pédagogique**

**M. BOUNIOL (DGAC).**- La modification de la carte VAC.

Les cartes VAC sont les cartes qui sont utilisées par les pilotes pour connaître les consignes d'utilisation de l'aérodrome. C'est la documentation officielle.

A côté de cela, sur l'aérodrome, il y a depuis une dizaine d'années, plus exactement depuis 2011, une carte pédagogique qui avait été faite en commun par Aéroports de Paris et la DGAC et qui vise à attirer l'attention des usagers basés sur d'autres points qui ne figurent pas sur la carte VAC.

Il y a les cercles bleus de la carte VAC mais il y a d'autres points qui sont mentionnés. La DIRAP, à juste titre d'ailleurs, disait que ces points-là étaient connus des pilotes locaux puisqu'ils étaient enseignés dans les aéroclubs mais un pilote qui venait de l'extérieur n'avait pas connaissance de cette carte pédagogique.

La carte pédagogique est sur le site Entrevoisins d'Aéroports de Paris et dans les consignes particulières de la carte VAC utilisée par tous les pilotes, basés ou non basés, nous avons inséré un lien qui renvoie vers cette carte pédagogique. Les pilotes mêmes non basés peuvent avoir accès à cette information et la prendre en compte.

**M. MOURLON (DDT95).**- C'est aussi une modification qui a été apportée par le comité permanent.

**M. BUTEUX (DIRAP).**- C'est pour intervenir sur les trois points.

Je vais commencer par celui-ci et je remonterai, si c'est possible.

La DIRAP a demandé que les cercles qui sont ici orange et qui sont sur la carte pédagogique soient reportés sur la carte VAC. Il faut décider de faire 5 ronds bleus supplémentaires sur la carte VAC parce que le seul document officiel et accessible à tout pilote, c'est la carte VAC, ce n'est pas la carte pédagogique.

La DGAC nous a dit que c'était rentrer dans une complexité que nous ne comprenons pas mais que nous avons admis en termes de négociation. Et on nous a proposé de passer par une étape qui est de mettre ce repérage de carte pédagogique dans la carte VAC pour que le pilote qui veut s'intéresser à son vol sur l'aérodrome puisse voir les zones qu'il doit éviter en survol.

Pour la DIRAP, c'est bien une étape et on va se laisser un certain temps pour vérifier si cela donne de bons résultats.

Mais comme notre problématique est le survol systématique de zones comme par exemple le Haut d'Epiais-Rhus, le haut de Grisy, voire une approche très forte de

Frémécourt, je ne parle que de ceux-là, nous pensons que de bien figurer les cercles sur la carte VAC est un moyen d'informer plus facilement les pilotes.

Sur l'altération de cap, on s'est donné une période d'observation. Pour la relier à la présentation précédente qui est de repérer les survols au-dessus des cercles bleus, il nous paraît important de repérer les survols également sur les cercles de la carte pédagogique - on va nous dire que c'est plus de travail. Oui, on le sait, c'est effectivement plus de travail - de manière à bien vérifier par exemple que l'équilibre entre les survols de Boissy et de Courcelles soient bien réalisés, c'est nécessaire de comptabiliser les survols qu'il y a au-dessus de Boissy également, entre autres. Je rappelle qu'une grosse problématique, ce sont les survols d'Epiais-Rhus également et de Grisy sur le haut du circuit.

**M. MOURLON (DDT95).**- Merci.

**M. DESLANDES (Maire de Génicourt).**- J'ai une interrogation par rapport au document où il est présenté qu'il y a 5 survols au-dessus de Génicourt. Monsieur BOUNIOL, c'est bien 5 survols au-dessus de Génicourt ?

**M. BOUNIOL (DGAC).**- C'est en décembre, oui.

**M. DESLANDES (Maire de Génicourt).**- Je pense qu'il y a une erreur. Ou il y a une erreur ici ou il y a une erreur sur un document que vous nous avez envoyé en semaine 21 avec des chevelus. Rien que sur le 2 décembre, on voit qu'il y a beaucoup plus que 5 survols. C'est une remarque que je tiens à faire, ce n'est pas du tout le sentiment que l'on a à Génicourt sur le mois.

**M. BOUNIOL (DGAC).**- Ce qui est comptabilisé, ce sont les parties habitées du cercle bleu. Parce que le cercle bleu qui est au milieu d'un champ à 250 mètres de la zone habitée, le pilote ne peut pas le voir et l'objectif des cercles bleus est bien d'éviter des zones habitées. Le cercle est une représentation. Je vérifierai mais je ne vois pas pourquoi il y aurait plus de survols que ce qui est indiqué là.

**M. DESLANDES (Maire de Génicourt).**- C'est une précision dont je voulais qu'elle soit notée.

**M. MOURLON (DDT95).**- Merci bien.

## **2.5. Meilleure prise en compte du défaut de silencieux dans l'arrêté de restriction – Calendrier de la démarche**

**M. MOURLON (DDT95).**- En comité permanent, a également été évoqué à plusieurs reprises ce questionnement à propos des silencieux dans l'arrêté de restriction.

Une démarche est engagée par la DGAC sur l'arrêté de restriction.

**M. BOUNIOL (DGAC).**- Je ne vais pas refaire l'historique de ce qui a été évoqué en comité permanent mais juste pour dire qu'on avait traité un dossier qui a été envoyé à l'ACNUSA. Il s'est trouvé que la personne qui passait devant le collège de l'ACNUSA avec un avocat avait indiqué que la rédaction actuelle de l'arrêté de restriction était sujette à interprétation et qu'elle ne permettait pas de sanctionner. On en a parlé assez longuement en comité permanent.

Côté DSAC Nord, il fallait qu'on échange avec la Direction du Transport Aérien pour obtenir l'accord d'engager une éventuelle évolution de l'arrêté de restriction puisque tout cela doit s'inscrire dans un équilibre national.

On devait également analyser la flotte d'avions basés. Tout récemment, nous avons fourni ces éléments à la DTA. Nous avons eu des échanges. Nous avons un accord pour lancer une étude pour modifier l'arrêté de restriction de l'aérodrome. Nous n'avons pas d'objection de la DTA à cette réalisation, toujours sous réserve que cela s'inscrive dans un équilibre national.

C'est un processus assez long. La première étape sera une prochaine réunion du comité permanent pour engager ces travaux et pour engager les discussions entre le collège des riverains et le collège des usagers.

**M. MOURLON (DDT95).**- Pour que je sois sûr d'avoir compris, actuellement l'arrêté de restriction interdit le survol d'avions qui ne seraient pas munis de dispositif atténuateur de bruit. L'ACNUSA, lors de l'examen d'une plainte avait considéré qu'un simple pot catalytique pouvait être considéré comme un dispositif atténuateur de bruit.

Les travaux qui sont engagés, c'est de pouvoir remplacer la référence à un dispositif atténuateur de bruit par une référence à une classe de performance sous un régime CALIPSO (les classes de performance vont de A à D, D étant la plus performante et A la moins performante) pour aller vers des restrictions sur certaines classes les plus mauvaises. Ce qui suppose d'abord de vérifier sur les équipements basés comment ils se répartissent dans les différentes classes.

**M. BOUNIOL (DGAC).**- C'est exactement cela.

**M. MOURLON (DDT95).**- Cela permettra d'éviter que les personnes passent au travers avec des dispositifs qui sont considérés comme insuffisamment efficaces dans la réalité mais qui pourraient être qualifiés d'atténuateurs de bruit par le juge.

On est sur des travaux qui vont durer l'année prochaine. On peut espérer avoir un point de sortie courant de l'année 2024 ?

**M. BOUNIOL (DGAC).**- Je vais faire rapidement un petit état des différentes étapes du processus.

La première étape que je mentionnais, c'est une étape interne à cette assemblée, à savoir le comité permanent pour discuter sur un point d'équilibre entre les différents collèges. Ce sera la première chose à faire.

Ensuite, le comité permanent devra rendre compte à la CCE et puis la CCE devra donner un avis.

La troisième étape, une fois qu'on aura l'accord de la CCE, la DTA va rédiger un texte pour qu'il soit légalement correct.

Quatrième étape, une consultation de la CCE avec un vote qui est prévu à l'article L571-13 du Code de l'Environnement.

Puis il faudra aussi une consultation de l'ACNUSA qui est prévue par le Code des Transports, je vous fais grâce de l'article.

Enfin, une consultation publique qui est prévue aussi dans le Code de l'Environnement à l'article L123-19-1.

Une fois que tout ce processus sera effectué, tout sera mis dans un outil qui sert à produire des textes officiels gouvernementaux, des arrêtés, et l'arrêté sera publié.

Je voudrais croire que c'est faisable en 2024 mais je ne m'engagerai pas totalement là-dessus.

**M. BUTEUX (DIRAP).**- Une remarque sur ce point, je vais raccrocher cela à la demande qu'on a faite d'un vote de la CCE sur deux motions qui arrivera plus tard dans la séance.

Ici, c'est un des points de l'arrêté actuel que nous voulons voir modifier de façon à ce que l'arrêté soit efficient. Mais les associations et peut-être même les élus qui peuvent s'exprimer, attendent une modification de l'arrêté qui est un vieil arrêté, il est de 2002, à l'époque il avait été fait sans consulter personne sur la façon dont il serait rédigé. Depuis nous avons l'expérience de ce qu'il faut mettre dans un arrêté pour faire en sorte de vraiment protéger les riverains. Nous avons donc demandé et fait des propositions pour compléter cet arrêté par d'autres dispositions.

Nous concernant, la révision de l'arrêté, il ne s'agit pas simplement de traiter ce sujet-là qui est effectivement important à traiter parce que si ça ne marche pas on ne pourra pas décider d'une action éventuelle contre un contrevenant mais c'est également d'ajouter dans l'arrêté d'autres dispositions.

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- Je m'inscris en faux quand il a été dit que cela n'avait pas été fait en concertation. En 2002, cela a été fait parfaitement en concertation et c'est même M. GRASSINEAU qui était adjoint au Directeur de la DGAC qui l'avait signé et il y avait eu une concertation, cela avait duré plus d'un an avant l'arrêté.

**M. BUTEUX (DIRAP).**- Pas cet arrêté, c'était le sous-préfet de Pontoise à l'époque qui a proposé au vote de la CCE.

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- C'est la DGAC qui l'a signé, ce n'est pas le sous-préfet de Pontoise qui l'a signé.

**M. MOURLON (DDT95).**- A titre personnel, j'étais à peine né administrativement en 2002 !

**M. BUTEUX (DIRAP).**- Vous vous référerez au compte rendu et si vous ne l'avez pas, il se peut très bien qu'il soit disponible sur le site de la DIRAP.

**M. MOURLON (DDT95).**- En tout cas, ce qui s'est fait par le passé ne justifie pas ce qu'on va faire dans le futur. Effectivement depuis 2002, un certain nombre de choses se sont passées, notamment des textes sur l'association du public aux décisions impactant l'environnement qui n'existaient pas en 2002. Les pratiques de concertation ont évolué depuis. Il n'y avait pas non plus absence de concertation mais aujourd'hui le cadre de concertation a changé. C'est une certitude. C'est le seul point factuel que je peux vous assurer.

**M. SOTTY (Ameridair Handling).**- J'ai aussi un élément à ajouter. Il y a un comité permanent qui est un organe qui a été efficace sur certains points. Faire voter

comme ça en CCE des modifications de l'arrêté de restriction, ce serait bafouer le comité permanent et je pense qu'on arrêterait tout de suite le comité permanent.

**M. MOURLON (DDT95).**- On va avoir le débat après. Je rends hommage à la DIRAP qui propose que ce soit travaillé en comité permanent. Ce qui montre que l'effort que nous avons fait l'année dernière et auquel vous avez participé, et je vous en remercie, votre travail au comité permanent est tout à fait reconnu et pourra se poursuivre. Mais on verra le wording et les objectifs de la motion un peu après si vous le voulez bien.

## **2.6. Engagements des parties prenantes**

**M. MOURLON (DDT95).**- Pendant cette année de comités permanents, nous avons demandé aux acteurs, Américlair en fait partie, de s'exprimer sur des engagements ou des attentes qu'ils avaient vis-à-vis de l'aérodrome, dans les travaux qu'ils mènent pour une meilleure insertion dans l'environnement. On a eu ces comités permanents au cours desquels Hispano Suiza a également présenté les actions qu'il mène. On voulait vous en faire un retour.

Ce sont mes équipes qui vont vous en dire deux mots. Emmanuel...

**M. FERREY (DDT 95).**- Ce qui avait été exposé est en annexe du compte rendu du comité permanent du 17 mai 2023. Ces documents sont disponibles.

**M. MOURLON (DDT95).**- Un certain nombre de travaux sont engagés sur les installations notamment d'Américlair qui montrent aussi tous les efforts que font les uns et les autres pour améliorer leur insertion dans l'environnement. On joindra au compte rendu l'ensemble des éléments, si vous en êtes d'accord, mais a priori comme ils ont été joints au compte rendu du comité permanent, on pourra le faire.

Voilà pour les travaux du comité permanent. On s'est réuni trois fois en 2023. On sera amené à se revoir en comité permanent l'année prochaine pour continuer le travail, le retour d'expérience sur ce qui a été fait cette année qui nécessiterait éventuellement des améliorations sur d'autres sujets qui pourront être redébat.

On va maintenant défocaliser en traitant l'activité de l'aérodrome sur l'ensemble de l'année 2023.

Oui, Monsieur le Maire ?

**M. GUIARD (Maire de Boissy-l'Aillerie).**- Je voulais simplement intervenir pour dire que j'avais envoyé il y a quelques mois un courrier pour demander, puisqu'il y avait un certain nombre de vols faits par des contrevenants, qui étaient des contrevenants récurrents, des moyens de rétorsion. Si dans l'arrêté rien ne permet de taper sur les doigts de celui qui exagère en permanence – ce sont des minorités forcément, comme d'habitude, qui sont responsable de cela – il nous semble quand même important qu'un arrêté puisse définir les sanctions qu'ils peuvent encourir. J'avais fait cette demande il y a quelques mois au nom de tous les élus puisque toutes les communes avaient signé ce courrier et je n'ai pas eu de réponse par rapport à cela.

J'insiste pour dire que nous sommes demandeurs que dans cet arrêté il y ait des choses claires qui permettent de sanctionner ceux qui exagèrent et qui ne font pas ce qu'il faut et qui finalement font que les rapports entre usagers et la population se crispent. Cette minorité, comme d'habitude, fait qu'on a un jugement général sur les pilotes, ce qui est faux, puisqu'ils ne sont qu'une petite minorité.

Je voudrais insister sur le fait que nous souhaitons vivement que figurent dans un arrêté des sanctions à prévoir contre ces personnes-là.

**M. BOUNIOL (DGAC).**- Très rapidement pour vous répondre, Monsieur le Maire, l'arrêté entraîne une compétence de l'ACNUSA et donc, quand il y a constatation d'un débord, la DGAC ne fait qu'instruire le dossier et le transmet à l'ACNUSA. Et c'est l'ACNUSA qui fixe la sanction.

**M. GUIARD (Maire de Boissy-l'Aillerie).**- Pour fixer la sanction, il leur faut bien une base de départ.

**M. MOURLON (DDT95).**- Je vais y revenir, Monsieur le Maire. Mais M. CHOIX veut s'exprimer, je crois...

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- Les incidents qui se sont produits pendant une semaine ou dix jours à cette époque-là, quand vous avez appelé c'était manifestement scandaleux, c'était n'importe quoi, n'importe comment, mais ce n'était pas des avions de l'aérodrome. On les a repérés ensuite, on sait qu'ils venaient de Toussus.

**M. FRAIMOUT (DIRAP).**- Une observation, à Toussus précisément, il y a un arrêté beaucoup plus restrictif que le nôtre. Et donc à Corneilles, ils peuvent se faire plaisir, si je peux me permettre.

**M. MOURLON (DDT95).**- Pour reprendre un peu de hauteur sur le sujet, je vous remercie Monsieur le maire de nous donner l'occasion de préciser dans quel état d'esprit nous avons fait ces travaux du comité permanent.

Lors de la première séance, on a appris à se connaître. On est venu sur l'aérodrome, on a vu la réalité de chacun.

Ensuite, il y a eu une séance où on a demandé aux usagers de présenter leurs attentes et leurs travaux. Et, dans le même temps, on a travaillé à différents sujets. On a travaillé à une meilleure caractérisation des avions qui passent près des ronds bleus, c'est ce qu'a présenté Franck BOUNIOL pour essayer d'objectiver le sujet, combien il y a de passages. On voit qu'il y a encore des discussions, M. le Maire de Gécicourt l'a soulevé tout à l'heure, entre le ressenti et la réalité des passages. On a travaillé sur la carte pédagogique pour donner une meilleure information des pilotes, étant entendu que lorsque nous sommes venus à Hispano Suiza, M. le Président nous a bien indiqué que lorsque des pilotes s'écartaient, il n'y avait pas forcément de sanctions mais il y avait une action aussi à l'égard du pilote pour lui expliquer ce qu'il devait faire et comment il devait le faire. Il y a aussi un travail qui est fait entre pairs pour arriver à améliorer les choses. On a constaté de manière objective des problématiques dans l'arrêté de restriction. C'est ce qui a été présenté par Franck BOUNIOL. On arrive à lancer des travaux pour passer sur des classes d'avions.

On est dans une instance collégiale où il y a plusieurs points de vue qui s'expriment : des points de vue exprimés par la DIRAP qui ont été rappelés tout à l'heure et sur lesquels on reviendra qui peuvent être aller plus loin que ceux des usagers de l'aérodrome.

Maintenant, ce qu'on a vu, c'est que chacun œuvre pour qu'on améliore la situation soit par des outils de pédagogie, soit des outils d'influence à l'égard des pilotes, soit un travail sur l'arrêté. C'est ce qui a été présenté tout à l'heure.

On voit que modifier l'arrêté pour passer sur des classes Calipso au lieu de dispositifs atténuateurs de bruit, c'est en gros un an de travail sans compter les arbitrages qui sont longs à obtenir.

On avance progressivement et on essaie d'améliorer de toutes les manières en même temps. Il y a aussi travaux qui pourront être présentés par ADP sur des chartes pour aller un peu au-delà de ce qui peut être fait.

On ne répond pas à tout mais on répond par des stratégies progressives : entre l'atténuateur, la carte pédagogique, les actions que chacun peut faire, ce sont des éléments pour que vous ressentiez une amélioration sur le terrain. Après votre rôle sera de nous rappeler que ce n'est pas encore assez, qu'il faut aller plus loin. On va continuer à travailler lors du comité permanent et on a montré qu'on en était capable.

**M. BUTEUX (DIRAP).**- On a un petit avantage sur certains, c'est qu'on a l'expérience du vécu depuis très longtemps avec les usagers. On sait bien que même quand il y a des efforts importants de différentes parties de faire en sorte que les choses s'améliorent, comme le disait très justement M. GUIARD, malheureusement, il y a une minorité de personnes qui, pour des tas de raisons, ne respectent pas ce qui a été défini. On a l'expérience aussi des chartes, vous en parliez, je pense que c'est bien de mettre sur le papier des engagements, le gros problème est que la minorité qui se sent exclue de ces engagements ne les respecte pas.

Je renforce ce que dit M. GUIARD, c'est qu'à un moment donné, il faut mettre sur la table ce que l'on veut concernant le fonctionnement de l'aérodrome, ce qu'on accepte et ce qu'on n'accepte pas et, à partir du moment où on travaille en comité permanent pour définir les conditions de fonctionnement de l'aérodrome, à partir du moment où c'est dans un document qui est un arrêté, à partir du moment où il y a des déviations de certains usagers par rapport à ces dispositions, à ce moment il y a sanction de l'ACNUSA. Cela nous paraît relativement simple. Et si cela doit durer une année, autant mettre dans ce document suffisamment de choses pour traiter suffisamment de problèmes et ne pas traiter un sujet l'un après l'autre.

**M. GUIARD (Maire de Boissy l'Aillerie).**- Si vous me permettez, je me pose la question à l'instant : faut-il qu'il y ait un règlement qui serait plus simple que celui d'un arrêté interministériel ou ministériel ? Est-ce qu'on ne pourrait pas modifier, parce que j'ai l'impression que ça va être compliqué d'après ce que la DGAC disait tout à l'heure, cet arrêté ? Si c'est compliqué, est-ce qu'on ne pourrait pas détourner le problème, si c'est un problème, pour pouvoir le faire dans un arrêté préfectoral ou un règlement ?

Je vois que Mme la Secrétaire générale dodeline de la tête, ce n'est sûrement pas cette solution, je dis cela tout à fait naïvement.

Je vois la complexité qu'il va y avoir à modifier quelque chose et je sens que dans un an on va se dire la même chose. On va recommencer à demander la même chose et qu'on ne va rien obtenir. S'il y avait un moyen pour avoir une réponse positive à la demande que nous avons faite et qui nous semble légitime.

**M. MOURLON (DDT95).**- Il y a un point 6 sur les motions, je pense qu'on aura un débat à ce moment-là. Il y a deux ans quand on s'est vu en CCE en visio, on s'y est pris à deux fois parce qu'on n'arrivait pas à sortir du débat, on a un sujet de fond qui est une meilleure insertion de l'aérodrome dans son environnement et le fait qu'on puisse se parler. Je constate avec le bilan qu'on a fait aujourd'hui, qu'on a amélioré certaines choses. Ce qui était impossible a pu se faire en partie, ce n'est qu'un début du chemin

et cela s'est fait grâce aux efforts de tout le monde, y compris de votre part sur votre commune, Monsieur le Maire, pour l'altération de cap. On peut continuer à se parler et arriver à des choses.

Il y aura forcément des arbitrages, des choix à faire, on est dans un environnement contraint en termes de facultés. Et puis il y a un outil de ce territoire qui lui apporte des choses, il ne faut pas l'oublier dans notre paysage. C'est pour cela que les CCE sont collégiales avec des représentants des usagers et des secteurs économiques.

Je voudrais qu'on avance sur le bilan de l'aérodrome.

### 3. Bilan de l'activité de l'aérodrome

**M. DELATTE (Groupe ADP).**- Cela fait presque deux ans qu'on ne s'est pas vu dans ce format de CCE, de façon classique, on reprend l'historique du trafic depuis 2018.

La courbe verte que vous voyez en haut, c'est le trafic cumulé sur 12 mois qui donne la tendance annuelle.

En dessous en bleu, les mouvements principaux des vols dits VFR (à vue).

On note la forte saisonnalité du trafic qui se retrouve dans les pics et les baisses.

Après l'événement de 2021 du Covid où il y avait eu un fort rattrapage lié aussi à une météo propice, on était plutôt sur une décroissance régulière du trafic annuel sur 12 mois. Fin 2023, on a eu une dynamique un peu inverse sur les 6 derniers mois qui se traduit par une remontée par 41 456 mouvements sur 2023, soit un peu plus qu'en 2022. Mais on reste dans la moyenne historique des mouvements du terrain.

On parlait tout à l'heure au moment du SIAE des vols dits IFR ou d'affaires pour une partie d'entre eux, cela ne représente que 6 à 7 % des mouvements de survol des communes avoisinant Pontoise.

**M. SOTTY (Ameridair Handling).**- Pardon, 6 à 7 % des 40 000 ? Je ne suis pas sûr. Il y a beaucoup d'entraînements IFR qui ne sont pas de l'activité type SIAE. L'activité type SIAE, c'est 400 pour les 10 jours du SIAE et, en général, c'est aux alentours de 300 mouvements par an sur 40 000. Relativisons !

**M. DELATTE (Groupe ADP).**- Merci pour cette précision.

Vous retrouvez les volumes annuels historiques dont on parlait jusque là. Je ne sais pas s'il y a des commentaires particuliers là-dessus ?

On reste dans quelque chose qui est autour des 40 000 mouvements avec une répartition inchangée sachant que les acteurs principaux, que ce soit sur l'aviation école ou sur les vols d'entraînement IFR ou autres, vols d'affaires, sont assez stables d'une année sur l'autre.

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- Comment sont comptabilisés les mouvements ? Comme depuis quelques années la tour est de moins en moins armée, il y a des périodes où il n'y a pas de contrôle, je ne sais pas comment on les compte. Ce que je ne voudrais pas, c'est que le jour où j'espère que la tour sera réarmée 7J/7, on risque d'avoir une augmentation statistique du nombre de mouvements alors qu'en

réalité il n'y aura pas eu plus d'activité que l'année précédente sauf que l'année précédente on n'avait pas compté tout à fait les mêmes mouvements.

**M. DELATTE (Groupe ADP).**- Il peut y avoir une évolution à la hausse ou à la baisse en fonction du nombre de jours d'auto-information quand la tour n'est pas armée. Néanmoins ces jours sont corrigés pour tenir compte de l'absence de comptage par la tour. Ils sont bien entendu comptabilisés avec une marge d'erreur certaine mais ils sont bien comptabilisés. On n'est pas uniquement sur les jours où la tour est armée. C'est bien une vision globale sur 365 jours.

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- Les week-ends où elle n'est pas armée, si on fait des statistiques, cela pourrait prêter à confusion, sachant que je me souviens très bien du terrain à 60 000 mouvements.

**M. DESLANDES (Maire de Génicourt).**- Tour armée, cela signifie quoi ?

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- Qu'il y a des contrôleurs dans la tour.

**M. DESLANDES (Maire de Génicourt).**- Il y a des jours où il n'y a pas de contrôleur dans la tour ?

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- Oui.

**M. MOURLON (DDT95).**- Je ne suis pas un spécialiste des process aéronautiques mais j'imagine que les jours où il n'y a pas de contrôleur, ce sont les jours où c'est moins utile et qu'il y a un retour qui se fait a posteriori pour vérifier s'il y a lieu de revenir en arrière.

**M. DELATTE (Groupe ADP).**- Je ne suis pas sûr d'avoir compris la question. Par contre, l'armement de la tour n'est pas un choix du gestionnaire, c'est celui de la Navigation Aérienne.

**M. MOURLON (DDT95).**- Le jour où elle n'est pas armée, ce n'est pas le jour où il y a le plus de mouvements ?

**M. DELATTE (Groupe ADP).**- Je pense que le sujet est plus compliqué que cela sur les jours de présence.

**M. MOURLON (DDT95).**- En tout état de cause, il y a une évaluation du nombre de mouvements ces jours-là, ce n'est pas zéro, même s'il y a des erreurs, il n'y a pas de raison qu'elles soient tout le temps dans le même sens, ni qu'elles soient significatives.

**M. DELATTE (Groupe ADP).**- Exactement.

**M. BUTEUX (DIRAP).**- Vous n'avez pas expliqué comment vous faites pour les comptabiliser et éviter les erreurs. M. CHOIX a tout à fait raison sur sa remarque.

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- Ma remarque est simplement faite de ne pas s'étonner, si on a une tour armée toute l'année, 365 jours par an, qu'on se retrouve avec des chiffres plus importants. Et ne dites pas : « ça y est, le terrain a explosé... », non, c'est simplement qu'il y a une marge avec une activité similaire, c'est tout.

**M. MOURLON (DDT95).**- Je propose d'aller jusqu'au bout de la présentation sur le trafic sur l'aérodrome et on verra s'il y a des sujets à reprendre en globalité.

**M. DELATTE (Groupe ADP).**- Vous avez le détail des chiffres par mois qui montre la fameuse saisonnalité de l'activité.

On peut retenir une augmentation de 6 % de l'ensemble des mouvements avec une relative stabilité des vols IFR, ce sont les vols IFR qui portent la croissance du trafic sur l'année.

Avec une tendance de moindre trafic sur le premier semestre et plus de trafic en fin d'année.

Est-ce qu'il y a des questions sur le trafic ? Après, on fera un point sur l'activité du terrain au sens large.

**M. MOURLON (DDT95).**- Je te propose d'aller au bout de la présentation et après on prendra les questions.

**M. DELATTE (Groupe ADP).**- Le terrain a accueilli le Salon International de l'Air et de l'Espace. Je ne reviens pas dessus. Certains avions ont été accueillis à Pontoise, Le Bourget étant temporairement fermé.

On a organisé avec les partenaires que sont la Fédération Française d'Aéronautique mais aussi le constructeur d'avions électriques, Pipistrel, et le partenaire TotalEnergies qui est présent sur l'ensemble des aérodromes managés par ADP, une tournée de l'avion électrique en Ile-de-France pour montrer qu'on peut aujourd'hui sur l'ensemble des terrains utiliser l'avion électrique.

Nous sommes convaincus, comme nos partenaires, que c'est une partie de l'avenir de la formation et des tours de piste des pilotes. Cela s'accompagnait aussi de l'inauguration de 3 bornes de recharge dont une à Pontoise qui vient compléter les éventuels dispositifs privés de prises dans les hangars, prises qui ressemblent à des prises de rechargement de véhicules. Cette prise-là est disponible pour n'importe quel pilote qui serait amené à se rendre en avion électrique sur Pontoise. On a équipé aussi Toussus et Etampes, ce qui permet de couvrir du Nord au Sud l'ensemble des terrains. On est en train d'étudier l'implantation de prises à l'Est de l'Ile-de-France.

On partage avec cette instance de la CCE le fait qu'on a lancé des audits de biodiversité des terrains. Pontoise en fait partie, 7 terrains sont concernés. On les effectue avec l'association AéroBiodiversité qui fait un état de la faune et de la flore de ce qui existe sur les emprises aérodromes et aéroportuaires en Ile-de-France. On vient de recevoir leur rapport qui est riche d'informations. On sera amené à le partager plus largement dans les mois à venir puisque l'idée est de valoriser ce qu'il y a sur le terrain.

L'inauguration des bornes électriques, on en a parlé. Cela a été un événement important pour le terrain et pour ceux qui ont pu y participer.

Autre élément marquant, la participation de la Région Ile-de-France à la dotation d'une enveloppe de 500 000 € pour faciliter l'équipement des avions école des aéroclubs agréés par la FFA de type silencieux mais aussi d'hélices plus modernes et donc moins bruyantes ou d'éventuels capots moteur. C'est une enveloppe de 500 000 € pluriannuelle qui est disponible auprès de l'ensemble des aéroclubs qui sont équipables et qui en font la demande sous réserve qu'il y ait un vrai gain acoustique que l'on mesure à partir du référentiel Calipso.

Autre information importante, les JO. Je ne reviens pas dessus tout le monde en parle et on sera amené à revenir auprès de vous pour voir concrètement ce que cela veut dire sur le terrain de Pontoise.

Il y a aussi les travaux de la piste 12/30 qui est la piste Nord-Sud du terrain qui doit commencer juste après les JO pour être opérationnelle avant l'été 2025.

**M. MOURLON (DDT95).**- Merci pour cette présentation. Avant de passer la parole à la DGAC pour le traitement des réclamations et des chevelus, Monsieur BUTEUX, vous souhaitez prendre la parole ?

**M. BUTEUX (DIRAP).**- Sur les points qui ont été évoqués :

Concernant l'avion électrique, nous sommes très demandeurs de l'utilisation de l'avion électrique en particulier en tours de piste. On sait par les discussions avec M. CHOIX que ce n'est pas toujours facile.

Mais si ADP, la Région Ile-de-France, le Département et autres peuvent se coordonner pour faire en sorte d'utiliser des avions électriques en tours de piste sur Cormeilles, nous sommes très partants puisque le constat est que ce sont des avions qui ne font pas de bruit et qui résolvent une grande partie des problèmes.

Deuxième point, je regarde votre planning sur JO 2024, un petit triangle jaune avec information usagers. Les usagers, ce sont les pilotes. J'interprète ce triangle par rapport à ce que j'ai noté dans votre tableau d'activité dans lequel on voit qu'en août 2023 on a une activité d'aviation à peu près 50 % supérieure à l'année précédente.

Pour revenir à ce que j'avais dit tout à l'heure sur la demande des riverains de trouver un moyen de limiter l'ensemble des nuisances, il faudrait qu'il y ait une information des usagers de manière à ce que le mois d'août 2024 ne soit pas aussi fort que le mois d'août 2023. Mais qu'il se rapproche plutôt d'un mois d'août 2022 qui était de 50 % inférieur en termes d'activité. Ce qui permettrait d'être dans une situation où pendant les JO où nous subissons les nuisances complémentaires de l'aviation d'affaires, on ait moins de nuisances en aviation légère.

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- Sur l'avion électrique, je n'ai pas d'obstacle majeur pour l'expérimentation d'avions électriques. Mais pour moi, ce sont des prototypes et ils ne sont pas exploitables.

Je vous donne un exemple : je ne peux pas monter dans un avion électrique, je suis trop lourd. Un avion électrique, s'il fait une température extérieure inférieure à 7°, on ne peut pas voler. Vous avez un problème à Pontoise, on a un tour de piste qui est gigantesque. Sur un petit terrain avec un petit tour de piste, on peut faire un nombre de tours de piste suffisant. Quand on a un très grand terrain, on fera un nombre de tours de piste qui sera inférieur.

L'avion électrique évolue. Quant à moi, au niveau fédéral, j'ai soutenu et je soutiens l'expérimentation de la Fédération qui développe. Les avions que vous avez vus sont des avions financés par la Fédération. On ne peut pas me taxer d'être anti avion électrique. Mais il faut savoir qu'aujourd'hui, ce n'est pas exploitable d'une façon classique, comme on le fait nous tous avec nos appareils, mais cela peut évoluer. L'expérimentation, oui, en attendant que ça s'améliore et qu'on puisse le faire. Mais sachez que ce n'est pas de la mauvaise volonté, l'exploitation aujourd'hui de l'avion électrique n'est pas si facile que ça. Je vous rappelle qu'un avion électrique, c'est

300 000 €. Mais M. BUTEUX m'a dit qu'il avait une tirelire pour nous aider à nous équiper, qu'il n'y aurait pas de problème.

**M. BUTEUX (DIRAP).**- Je précise pour mes collègues que c'est une plaisanterie.

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- Non, non, ce n'est pas une plaisanterie, je n'oserais pas plaisanter au sein de cette digne assemblée !

**M. BATARD (DIRAP).**- A propos des subventions d'équipement, vous avez parlé de 500 000 €, il s'agit de l'ensemble des aérodromes de l'Ile-de-France, je suppose ?

**M. DELATTE (Groupe ADP).**- Comme ADP participe au fonds, c'est l'ensemble des aérodromes d'Ile-de-France gérés par le groupe ADP, sachant que cela laisse venir pas mal de dossiers et on s'adresse bien uniquement aux aéroclubs, associations lois de 1901, agréés FFA, qui s'inscrivent dans une démarche d'amélioration des flottes et dans un référentiel Calipso qui permet d'objectiver l'apport pour le territoire.

**M. BATARD (DIRAP).**- Vous avez aussi évoqué des équipements de silencieux mais aussi des hélices. Cela m'intéresse beaucoup, l'amélioration des avions actuels puisque les avions électriques ne sont pas encore pour demain. Est-ce qu'il y a eu des études qui ont été faites sur les flottes actuelles et sur les hélices ? Je connaissais une hélice multipales de type ONERA, il y a quelques années, je ne sais pas ce que c'est devenu. Est-ce utilisable sur des Cessna ? Est-ce que cela coûte cher ? On devrait gagner plus qu'avec un silencieux, de l'ordre de 6 à 8 dB. Il y a beaucoup d'avions qui devraient rentrer à ce moment-là dans le rang de l'acceptable.

**M. DELATTE (Groupe ADP).**- Je ne vais peut-être pas pouvoir répondre dans le détail sur la partie technique. Néanmoins, ce qui est innovant dans ce fonds, c'est d'une part son montant d'un demi-million d'euros et c'est la capacité à financer tout équipement permettant une réduction des nuisances sonores au sol pour les territoires. C'est ouvert à tous les équipements qui font l'objet de certification et qui sont disponibles sur étagère. Mais on ouvre aussi la porte à tous les équipements de type hélices qui pourraient être certifiées sur différents types d'appareil, comme ceux que vous avaient cités, sachant que cette démarche doit pour beaucoup d'équipements encore être lancée en parallèle. Les hélices à ma connaissance, il n'y en a pas qui sont certifiées qu'on peut déjà mettre tout de suite sur les avions.

Néanmoins, vous vous imaginez bien qu'en plus de cette dotation financière, on travaille non seulement avec les services de la DGAC mais aussi l'ensemble des acteurs qui peuvent travailler à faire certifier ces nouveaux équipements.

Par exemple, le fabricant DUC qui était en échange avec l'organisme de l'ONERA il y a quelques années pour développer une hélice qui permettrait de réduire le bruit, on continue de les embarquer dans la démarche. C'est une certification assez longue, néanmoins on relance ce principe de certification en donnant une perspective aux industriels de pouvoir vendre leurs équipements à des aéroclubs sur une assiette de flotte qui est au moins de 100 à 200 avions potentiellement équipables.

C'est la promesse qu'on fait : on amorce la pompe, c'est un peu comme pour l'avion électrique qui a besoin de bornes. On met de l'argent sur la table pour que les industriels aient envie de développer des hélices, des silencieux et des capots moteurs qui permettent d'équiper les avions.

Les aéroclubs dont on parle sont des structures associatives qui ont une trésorerie plutôt mise à mal, qui n'est pas énorme, donc de pouvoir garantir que 100 %

de l'équipement sera pris en charge via ce fonds privé et public donne une perspective et permet de commander.

C'est cela l'idée et encore une fois, c'est pluriannuel. On fixe au moins 5 ans et on verra s'il y a lieu de la prolonger.

**M. BATARD (DIRAP).**- C'est 500 000 sur quelques années ou est-ce reproduit tous les ans ?

**M. DELATTE (Groupe ADP).**- Non, dépensons déjà 500 000 € sur 5 ans, c'est le défi.

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- Je remercie ADP pour sa générosité, je ne sais pas si cela suffira mais c'est un bon premier pas.

Je voulais répondre à M. BUTEUX que l'aviation légère soit restreinte au mois d'août. Je ne sais pas comment restreindre l'aviation. Je paie mes personnes au mois d'août comme le reste de l'année. Je paie mon loyer au mois d'août comme le reste de l'année sauf s'il y a d'autres générosités. Les frais d'une association comme la nôtre ne permettant pas de dire de restreindre notre activité, sachant que le mois d'août n'est pas le mois le plus important, les gens sont souvent en vacances, on a une activité moindre qu'en mai ou en juin. Le principe selon lequel on doit restreindre une activité alors que les frais continuent de tourner de la même façon... On ne peut pas déporter une activité du mois d'août en disant : tous ceux qui n'ont pas volé au mois d'août, ils voleront plus au mois de novembre. Ce n'est pas vrai.

**M. MOURLON (DDT95).**- On a entendu la réponse à la question. L'alerte qu'on a donnée tout à l'heure était que le mois d'août 2023 était plus volé que le mois d'août 2022.

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- C'est souvent des questions de météo.

**M. MOURLON (DDT95).**- Le point qui a été soulevé mérite d'être objectivé déjà, on verra ensuite s'il y a encore une question qui reste.

**M. POUTREL (Pontoise Aéro-Maintenance).**- Je voudrais juste répondre concernant les hélices et les possibilités de montage, il faut savoir que 80 % des avions qui volent à Pontoise sont des avions dits certifiés. Ce sont des avions qui ont été éprouvés et dont l'entretien se fait dans un cadre bien précis.

Les références des moteurs et des hélices qui sont montables sur ces avions ne peuvent être modifiées sans préavis ou de façon totalement imprévue. C'est-à-dire que le cadre réglementaire qui régit l'entretien de ces avions et donc les modifications de ces avions est encadré, bien évidemment après étude et validation de ces études.

Aujourd'hui dans la flotte des avions, on a beaucoup d'avions américains. Aujourd'hui, il est très compliqué puisqu'on dépend aujourd'hui de l'Agence européenne, l'EASA, de faire développer et certifier des hélices avec un nombre de pales significatif pour limiter le bruit parce que le coût financier de ces études et de ces développements est énorme.

**M. MOURLON (DDT95).**- M. DELATTE l'a mentionné dans son commentaire en précisant qu'il n'y avait pas qu'un travail de financement mais aussi un travail de conformité des équipements.

**M. POUTREL (Pontoise Aéro-Maintenance).**- Oui, mon métier c'est de faire de la maintenance, ce métier de maintenance est encadré réglementairement. On n'est pas des apprentis chercheurs, on est obligé de mettre en application des solutions qui sont éprouvées.

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- Je précise pour ceux qui auraient un antiaméricanisme primaire que 80 % de nos Cessna ont été construits en France avec des ouvriers français à Reims Aviation qui a été dirigé par ?. Ce sont des avions de conception américaine mais qui ont été totalement fabriqués à Reims.

**M. MOURLON (DDT95).**- Merci de cette précision.

**M. GUIARD (Maire de Boissy l'Aillerie).**- Une parenthèse optimiste, il faut amplifier votre satisfaction concernant les progrès qui ont été faits. Je voudrais simplement rappeler ici que M. CHOIX et moi-même, peut-être M. METAIS, nous sommes les plus anciens membres de cette instance. Je peux vous dire qu'entre 77 et 85, je passais mes week-ends à appeler la tour de contrôle, à recevoir des coups de téléphone furieux de mes habitants parce qu'à l'époque les avions tournaient autour des villages de façon très basse et c'était infernal. C'était le samedi, le dimanche, etc.

On peut quand même dire aujourd'hui, quand on fait le bilan, c'est tout le travail collectif qui a été fait entre la sous-préfecture qui organisait les réunions, la DIRAP, les usagers et les élus pour en arriver à la situation d'aujourd'hui, situation qui n'a rien à voir avec celle qui existait à cette époque. Il faut quand même le dire. D'une année sur l'autre, on a vu qu'il y avait des améliorations, on compte bien qu'il y en ait encore d'autres, mais il faut voir aussi le côté positif des choses et ce travail collectif depuis 35 ans ou 40 ans.

C'est tout ce que je voulais dire en quelques instants pour apporter une note positive à tout cela.

**M. MOURLON (DDT95).**- Merci beaucoup.

Je ne sais pas si la note sera toujours positive, on va poursuivre sur les réclamations et la présentation des chevelus.

Franck BOUNIOL fera les deux présentations à la suite et ensuite on prendra les questions.

#### 4. Bilan dépersonnalisé des réclamations. 5. Présentation des cartes des chevelus

**M. BOUNIOL (DGAC).**- Déjà un petit rappel, depuis le Covid, le nombre de réclamations en 2020/2021 avait explosé. On avait indiqué qu'on n'était pas en mesure de traiter toutes les réclamations. Un travail avec la DIRAP avait été fait : la DIRAP nous envoyait les cas les plus remarquables à analyser.

Les signalements sur lesquels je vais revenir s'inscrivent dans ce cadre.

Il n'y a pas grand-chose à dire, mis à part ce qui est écrit sur la planche.

Nous avons eu 3 mails en juin/juillet qui concernaient des avions en tour de piste dans les créneaux de moindre bruit.

On a vérifié avec nos radars.

Dans les signalements du mail du 3 juin, il y avait plusieurs vols locaux, c'est-à-dire des avions qui rentraient ou qui partaient, donc qui ne rentraient pas dans le cadre de l'arrêté qui limite les tours de piste mais qui n'empêche pas les avions de partir ou de revenir.

Pour l'exploitant qui avait fait des tours de piste effectivement en n'étant pas dans le cadre des dispositions de l'arrêté, on a fait un courrier de rappel puisqu'instruire un dossier pour l'ACNUSA n'aurait pas eu de sens au regard de ce qui s'était passé précédemment.

Pour le mail du 6 juin, c'était relatif à des aéronefs en tour de piste le 18 mai. On a envoyé un courrier de rappel.

Pour le mail de juillet, on a fait une étude des trajectoires entre 8h00 et 20h00 et nous n'avons pas trouvé de survol pour l'appareil concerné dans ces horaires de signalement.

Nous avons eu plusieurs signalements sur Courcelles : le 2 septembre, le 10 septembre, le 1<sup>er</sup> octobre, 7 octobre et 8 octobre.

Pour les trois premiers, on n'a pas constaté de survol, même si les avions passent très près du village, ce qui peut expliquer l'inconfort et la nuisance perçue par les riverains.

Le 7 octobre, il y a eu effectivement un écart constaté au décollage qui a donné lieu à un courrier de rappel.

Et le 8 octobre, même cas que les trois premiers signalements, à savoir des avions à proximité immédiate mais qui ne survolaient pas la zone habitée.

La DIRAP nous a demandé des chevelus pour 3 journées : le 2 septembre, le 1<sup>er</sup> octobre et le 2 décembre. Mais on a fait un peu plus :

Le 13 mai, Ameridair avait organisé une manifestation privée entre 13 heures et 18 heures pour un opérateur. Vous voyez les chevelus entre 13 heures et 18 heures. Il y a quelques mouvements qui sont vraiment centrés sur l'aérodrome. Je suis désolé, ce n'est peut-être pas très lisible. Les chevelus sont en blanc. Il y a des avions qui tournent autour de la piste 12-30.

**M. BUTEUX (DIRAP).**- Excusez-moi, je vois aussi beaucoup de vols un peu circulaires autour de l'aérodrome et de Boissy-l'Aillierie. Ce qui conforte les très fortes réactions des gens de Boissy cette journée-là. On n'est pas contre le fait d'avoir des manifestations un jour dans l'année, ce n'est pas un problème. Mais il faut tenir compte quand même que les riverains pendant la période ont subi des nuisances très très fortes.

**M. SOTTY (Ameridair Handling).**- Je me rends compte qu'il y a eu 3 passages sur Boissy-l'Aillierie, je l'apprends dans ce slide. Et je souhaiterais informer l'ensemble des membres que nous allons refaire le 15 juin prochain un événement caritatif sur le même format. On veillera à ce qu'il n'y ait pas de survol de Boissy-l'Aillierie.

**M. MOURLON (DDT95).**- Merci beaucoup, c'est sans doute dans le briefing de départ auprès des pilotes.

**M. DESLANDES (Maire de Génicourt).**- Peut-être pas que Boissy-l'Aillierie !

**M. MOURLON (DDT95).**- Je vous propose qu'on fournisse la carte de façon à ce que ce soit plus exploitable qu'un slide pour que vous puissiez voir aussi les points qui méritent d'être signalés aux pilotes pour que les effets de bord malheureux soient corrigés pour l'événement de juin, comme vous l'avez proposé.

**M. BOUNIOL (DGAC).**- Lors d'une réunion du comité permanent, on nous avait informé qu'il y avait l'enregistrement d'un concert au Château de Montgeroult. On nous avait demandé de faire en sorte qu'il n'y ait pas de survol de cette zone le 8 octobre entre 16h30 et 19h30.

Voilà les chevelus. Les usagers ont vraiment fait attention. On a 3 survols sur la période de 4 heures et l'organisateur de l'événement m'avait envoyé un mail de remerciement. C'était juste pour signaler cette coordination qui était tout à fait positive.

La demande de la DIRAP portait sur le 2 septembre. La slide est sur un fond Google Earth qui est plus lisible. On voit que la principale utilisation est celle de la piste 05-23 avec principalement la 05 ce jour-là.

**M. BUTEUX (DIRAP).**- Tourner en 05, cela veut dire qu'on décolle vers Grisy ?

**M. BOUNIOL (DGAC).**- On décolle vers Epiais-Rhus.

C'est la même chose pour le 1<sup>er</sup> octobre. Mais on devait tourner plutôt dans l'autre sens en 23.

Je ne sais pas trop quoi dire de ces chevelus.

Le 2 décembre, par contre, on tournait en piste 12-30 principalement, très majoritairement.

Voilà que je pouvais dire sur ces journées.

**M. MOURLON (DDT95).**- On voit sur les quelques vols vers le sud l'altération de cap, cela part un peu sur le côté, l'altération de cap est mise en place.

**M. METAIS (Génicourt).**- Pourrait-on revenir sur le slide 2, celui du 8 octobre ?

Comme on peut le constater, le chevelu en blanc entre Génicourt et le silo, aucun avion n'est sur le circuit de piste. Ils sont tous décalés fortement, ils touchent à Génicourt. Aucun avion ne suit le circuit de piste. Ils sont environ à 350 mètres ou 400 mètres du circuit. C'est ce trafic-là principalement qui nous embête le plus, non pas pour une question de bruit mais pour une question de sécurité.

**M. MOURLON (DDT95).**- Le décollage se faisait comment ? vers Génicourt ?

**M. BOUNIOL (DGAC).**- Je pense que c'est le décollage vers Génicourt, oui.

**M. MOURLON (DDT95).**- Si on regarde la carte de décembre.

**M. METAIS (Génicourt).**- Et sur cette carte, on peut constater que Génicourt a disparu.

**M. MOURLON (DDT95).**- Cet écart, on le constate aussi sur cette carte.

**M. DESLANDES (Maire de Génicourt).**- D'où ma question de tout à l'heure sur les 5 survols en décembre. On commence à comprendre quand on voit le 2 décembre le nombre de survols qu'il y a eu sur Génicourt

**M. METAIS (Génicourt).**- Il y a une incohérence topographique entre l'outil de détection automatique qui nous a donné tout à l'heure 5 survols sur Génicourt et ce que nous constatons sur place et aussi ce que constatent les chevelus. L'outil d'intrusion dans les cercles bleus, c'est quoi ? Quelle est sa précision en axe x, y, z ? Parce qu'il y a une incohérence topographique. Sur les chevelus, Génicourt a disparu

**M. BOUNIOL (DGAC).**- Je ne pense pas que Génicourt ait disparu si on zoomait. La plupart ne sont pas sur la partie habitée. Je ne nie pas qu'ils ne sont pas exactement sur le circuit. Par contre, je vais zoomer et on regardera.

Comment est-ce calculé ? Ce sont les traces radars. Nos radars tournent à 15 tours minute, donc toutes les 4 secondes un point est enregistré et le trait relie les points. C'est comme ça que ça se passe.

Effectivement, la problématique, c'est qu'il n'y a pas d'antenne radar et de radar sur Pontoise, ce sont des trajectoires qui sont réassemblées à partir des radars notamment de CDG. Quand on arrive sur la piste, vous voyez bien que le radar perd les avions parce que, tous les avions heureusement n'ont pas fini sur cette trajectoire sinon il y aurait eu beaucoup d'avions à côté de la piste. C'est les limites de l'exercice, on n'utilise des radars qui ne sont pas basés sur le site.

**M. METAIS (Génicourt).**- Justement, c'est peut-être là le problème, le survol de l'école qui nous embête le plus, ce survol est environ 80 mètres au-dessus de l'école. Si le radar ne détecte pas la présence d'un avion à 80 mètres au-dessus d'une école, je suis désolé, il y a un gros problème de sécurité.

**M. BOUNIOL (DGAC).**- A priori, je ne vois pas de survol en plein centre du village où est l'école et je ne vois pas de traces qui s'arrêtent à cet endroit-là. C'est donc que la détection fonctionne à cet endroit-là.

On pourrait discuter très longtemps. Je vous propose de faire un zoom quand je vais retourner sur Athis et on le joindra au compte rendu de la CCE.

**M. MOURLON (DDT95).**- Merci d'avoir signalé ce point, on constate un léger désaxage par rapport au circuit de piste, c'est pour cela que je vous posais la question de savoir si on était au décollage ou à l'atterrissage pour savoir s'il y avait une difficulté opérationnelle.

Je propose qu'à l'appui de ce qui pourra être objectivé avec le zoom de la situation il puisse y avoir une discussion du comité permanent pour voir s'il y a une difficulté opérationnelle du vol qui fait qu'on s'écarte du circuit de piste.

**M. POUTREL (Pontoise Aéro-Maintenance).**- Une petite précision sur le premier slide concernant les tours de piste en dehors des plages de tranquillité, pour votre information, sur les deux événements, il y a un des exploitants dont on assure l'entretien de l'avion qui a pris la décision d'équiper son aéronef d'un silencieux. C'est suite au courrier de rappel qu'évoquait M. BOUNIOL, l'exploitant a décidé d'équiper son avion d'un silencieux.

**M. MOURLON (DDT95).**- Merci.

**M. CHOIX (Hispano-Suiza).**- Tous nos avions école bi-places sont équipés de silencieux depuis l'arrêt.

Effectivement, il y a un problème, l'arrivée à Génicourt, tout le monde sait que c'est une branche extrêmement courte pour se poser et c'est un problème aussi de sécurité. On ne peut pas tourner à 30 mètres au-dessus de la piste. Il y a un problème de sécurité aussi du côté des avions. Cette branche en finale est extrêmement courte par rapport aux autres. C'est ce qui explique techniquement la situation.

**M. DESLANDES (Maire de Génicourt).**- Monsieur CHOIX, excusez-moi, je connais plein de pilotes qui arrivent à faire la manoeuvre. Je suis monté dans un avion qui a fait une manoeuvre qui n'est pas du tout celle que l'on voit sur les chevelus.

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- Je vous félicite d'être monté dans un avion...

**M. DESLANDES (Maire de Génicourt).**- Et je n'ai pas eu l'impression d'être mis en danger.

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- Tous les traits ne sont pas non plus à l'extrémité, je vous dis simplement qu'il y a une explication technique. Je ne vous dis pas que c'est parfait. J'aimerais bien que tous les pilotes arrivent sur les bidons pour se poser plus court. Je vous dis simplement que c'est une opération qui n'est pas facile, c'est techniquement un peu plus compliqué.

**M. DESLANDES (Maire de Génicourt).**- Monsieur CHOIX, ce que vous êtes en train de me dire remet en cause le circuit de piste.

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- C'est simplement une branche qui est plus courte.

**M. MOURLON (DDT95).**- L'exposé de ces chevelus montre de manière objective qu'il y a un décalage. Après la question de la cause et la question de la correction possible, on n'arrivera pas à les résoudre là maintenant. Je pense que le ressenti est vrai et donc il va falloir qu'on arrive à trouver entre les deux le chemin. Soit il y a des choses à revoir, on a vu que sur l'altération de cap, on avait revu des choses, c'est long, c'est un processus qui nécessite d'être objectivé. Je propose donc que cela puisse être étudié sur la base d'éléments plus précis que nous donnera la DSAC.

Est-ce qu'il y a d'autres questions sur cette présentation ?

Je voudrais signaler sur le 8 octobre, la réaction a été très rapide puisqu'on s'est vu en comité permanent, et il y a eu une réaction rapide derrière pour permettre la non interférence des vols avec l'enregistrement qui avait lieu. Autant je peux dire qu'on a été collectivement réactif et cela a permis de faire des choses, autant se dire que c'est parce qu'il y a eu une réunion deux jours avant qu'on a pensé à se le dire et qu'on a été réactif, ce n'est pas forcément très satisfaisant.

La question que je pose, c'est plutôt de dire : cette information-là, le cadre de la CCE ou du comité permanent peut permettre de faire circuler l'information grâce au Secrétariat de la CCE qui est assuré par ADP.

Si j'ai un vœu à formuler, c'est que lorsqu'il y a des opérations de ce type, on puisse être informé un peu plus amont. De même que, quand il y a des événements,

vous puissiez être informés un peu plus en amont, M. SOTTY l'a indiqué tout à l'heure pour que chacun prenne ses dispositions. On doit pouvoir arriver à faire des chose.

## 6. Questions diverses

**M. MOURLON (DDT95).**- Nous sommes arrivés au terme de l'ordre du jour ordinaire.

Il y a des questions qui ont été posées par la DIRAP. Elles ont été rappelées lors d'un message aux membres.

Je propose, Monsieur BUTEUX, que vous puissiez présenter les éléments que vous avez déjà en partie présentés, vous pouvez en assurer la synthèse.

**M. BUTEUX (DIRAP).**- On a parlé à plusieurs reprises de la nécessité de revoir l'arrêté de restriction de l'aérodrome.

Nous avons proposé à plusieurs reprises de travailler sur la révision de cet arrêté en particulier en comité permanent.

Nous avons considéré qu'il était important que la CCE se prononce via un vote sur la façon dont le comité permanent doit travailler sur l'adaptation de l'arrêté de restriction.

Je confirme ce qui a été dit tout à l'heure sur la demande de la DIRAP et qui n'est pas que de la DIRAP puisque les courriers qui ont été envoyés en préfecture le 30 juin de l'année dernière étaient des courriers de l'ensemble des associations et de l'ensemble des élus qui demandaient que l'adaptation, et l'on parlait de négociation, de l'arrêté de restriction se fasse dans le cadre du comité permanent.

Nous proposons de soumettre au vote de la CCE, de manière à ce que les choses soient bien claires, deux motions :

La première est que la CCE prend acte au vu du bilan des travaux de son comité permanent de l'insuffisance et de l'ineffectivité de l'arrêté de restriction actuel de l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles-en-Vexin et de la nécessité de le modifier. C'est la première motion qu'on veut mettre au vote.

Et la deuxième, c'est la CCE partant de la nécessité de mettre à jour la réglementation actuelle, c'est-à-dire l'arrêté de restriction, charge son comité permanent d'élaborer des propositions de modification de l'arrêté de restriction actuel, prenant notamment en considération les propositions des associations de riverains affectés par les nuisances. J'ai bien dit en prenant en compte « notamment », donc pas forcément que les propositions des associations.

Nous demandons à soumettre au vote ces deux motions.

**M. MOURLON (DDT95).**- Est-ce que certains membres de la Commission souhaitent s'exprimer ?...

Notre point de vue est que tout le travail qu'on a fait cette année au comité permanent, sous mandat de la CCE, montre que le comité sait se saisir de questions et sait travailler à l'amélioration du dispositif, que d'ailleurs par construction la CCE peut avoir un comité permanent et ce comité permanent n'a pas besoin de motion de la CCE. Ce qui par ailleurs risquerait de rompre le travail collectif qu'on a pu mener en polarisant

les différents groupes. On a depuis le début montré que le comité permanent était capable d'y travailler. On a fait des avancées, on n'a pas tout résolu et on a une promesse de continuer à le faire et à travailler dans les prochains mois avec l'ensemble des parties prenantes.

A notre sens, le vote de motion n'est pas nécessaire. Le comité permanent est saisi du sujet. Il n'est pas nécessaire et il ne me paraît pas non plus souhaitable, au risque de faire démarrer le comité permanent, non pas dans une posture de travail mais dans un processus de défense et d'affirmation de postures alors qu'on a tout fait cette année pour gommer ces postures afin de permettre de travailler en collectif.

**M. BUTEUX (DIRAP).**- Je ne vois pas en quoi la façon dont on exprime les choses dans ces motions pose un problème quelconque, pour faire en sorte d'acter dans un document un peu plus officiel que d'autres documents, c'est-à-dire le compte rendu de la CCE, que les membres de la CCE sont tout à fait partants et d'accord pour travailler sur cette révision d'arrêté de restriction dans le cadre du comité permanent.

On n'est pas en train d'essayer d'imposer quoi que ce soit. On est bien dans le cadre du travail du comité permanent. Nous pensons que c'est important que la CCE se prononce sur ces points-là.

**M. FRAIMOUT (DIRAP).**- J'ajouterai pour ma part que, dans la démarche d'évolution de la réglementation, cela me paraît naturel que la CCE qui est chargée d'exprimer le point de vue majoritaire de ses composantes. Cela remonte à deux ou trois ans qu'on travaille sur cette question de l'évolution de la réglementation et cela me paraît surprenant que vous opposiez un refus à ce que les gens qui ici pensent que cette évolution est nécessaire ne puissent pas le faire acter par cette instance qui est la CCE plénière.

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- C'est le vote, Monsieur, qui est un problème, ce n'est pas la motion. La motion, on la comprend très bien.

**M. SOTTY (Ameridair Handling).**- Que le comité permanent travaille sur divers sujets en toute liberté et en respectant tous les avis, que ce soit celui des élus, des associations de riverains et celui des usagers et professionnels, oui. Mais qu'il travaille sur un agenda déjà écrit, c'est lui nier toute possibilité de réflexion. Je vous rejoins tout à fait, je ne vois pas pourquoi voter les directions de travail à donner au comité permanent. Après, on peut voter ce qu'on veut en CCE. Moi, je me retire en tout cas du comité permanent si on me dit sur quoi je vais travailler. Après vous irez travailler tout seuls et ce sera une Commission consultative mais qui ne concernera que les riverains.

**M. FRAIMOUT (DIRAP).**- Excusez-moi mais je vous renvoie la question. Quel est votre avis sur cette question-là ? Je ne l'ai pas encore entendu. On nous a présenté les perspectives de l'évolution de l'aviation et de l'activité de l'aérodrome. Je vous ai beaucoup entendu sur ce sujet-là. Je vous interroge, car c'est une préoccupation pour nous, vous pouvez l'entendre, pour les associations de riverains, pour les victimes des nuisances, c'est une préoccupation que celle d'avoir une réglementation protectrice. Cela a été évoqué plusieurs fois, cela a été repris par des élus, c'est une préoccupation. Quelle réponse êtes-vous en mesure d'apporter à cette préoccupation ? Cela me paraît être une question qui peut être posée au comité permanent. Quelle réponse il peut apporter ? Même si cette réponse ne nous satisfait pas, même si votre réponse n'est pas la même que la nôtre.

**M. SOTTY (Ameridair Handling).**- Je n'ai pas de réponse à donner. Je représente les intérêts d'une entreprise qui travaille sur Pontoise et qui fait vivre aussi beaucoup de gens et qui paie aussi vos retraites certainement. Je...

**Mme BEIS (Corneilles-en-Vexin).**- Le propos est déplacé !

**M. MOURLON (DDT95).**- Monsieur SOTTY, vous me donnez raison. C'est dommage qu'une motion nous amène à nous fâcher les uns avec les autres. On a travaillé dans ce comité permanent.

**M. SOTTY (Ameridair Handling).**- Si c'est pour dire ce qu'il y a à décider, excusez-moi, ce n'est plus de la discussion.

**M. MOURLON (DDT95).**- Le choix qui a été fait par le comité permanent a été de travailler sur un faisceau d'actions, que ce soit sur les tours de piste, sur les équipements, le rappel qui a été fait par M. DELATTE sur les subventions qui permettent aussi d'améliorer les outils, il y a des travaux sur les éventuelles restrictions et on est ouvert à y travailler. M. BOUNIOL l'a rappelé tout à l'heure, il y a plusieurs choses qui se font en même temps. Il y a aussi des événements qui ont aussi leur intérêt par rapport au dynamisme local qui sont organisés. Il y a tout un faisceau de sujets qui sont mis en place par le comité permanent.

La DIRAP souhaite, cela se comprend, faire passer les motions. On est pour la collégialité et la capacité de chacun de pouvoir s'exprimer. Est-ce que la DIRAP souhaite maintenir la présentation des motions ?

**M. BUTEUX (DIRAP).**- Oui nous maintenons, et pour rassurer M. SOTTY, ce n'est pas parce que la DIRAP a fait des propositions d'adaptation de l'arrêté de restriction sur la base de ce qui se fait déjà ailleurs, d'ailleurs, que la négociation est totalement fermée. Pas du tout.

Simplement, nous demandons à ce que soit officialisée au niveau de la CCE la demande de travailler sur l'ensemble...

**M. SOTTY (Ameridair Handling).**- Si c'est augmenter des restrictions, bah non !

**M. MOURLON (DDT95).**- Monsieur le Maire...

**M. GUIARD (Maire de Boissy-l'Aillerie).**- Il faut se détendre un peu parce que cela part sur de mauvaises bases.

Nous prenons acte de la demande de la DIRAP. Effectivement, comme le disait M. CHOIX tout à l'heure, cela ne pose aucun problème à personne.

Maintenant, faisons confiance aussi au comité permanent qui peut être fait sous votre responsabilité. Voilà, on prend note de tout cela. On acte que vous n'êtes pas favorables à ce vote. La demande de la DIRAP reste une demande de toute façon et cela fera partie d'une prochaine réunion du comité permanent. Il faut se détendre un petit peu. Ce n'est pas la peine de s'envoyer des choses à la figure et de contester en disant qu'on va se retirer. Non, personne ne se retire. C'est une discussion, faisons là dans le calme.

Personnellement, je vous propose simplement d'en rester là. Il y a une demande qui est faite et qui fera partie sans doute du compte rendu et donc du prochain travail du comité permanent.

**Mme LA PRÉSIDENTE.**- On ne va pas revenir sur la motion lors d'un prochain CP. L'autorisation est donnée pour travailler sur le texte. Le CP a conduit ses travaux depuis un an et bien au-delà en essayant d'avancer. La Commission l'a encore démontré aujourd'hui. L'objectif n'est pas de nier votre demande. Il va falloir aller sur ce travail. Le CP va travailler. Le processus est très long, il vous a été expliqué. Il faudra de toute façon que les travaux du CP soient présentés à la CCE. Il y aura des échanges naturels qui se feront. Ce n'est pas la peine de demander au CP : « Travaille là-dessus parce qu'on n'a pas confiance, on va le faire voter, on ne sait jamais ». Le travail va être engagé, quant au résultat, je ne sais pas ce que ça va être mais le travail sera engagé. Il faut avoir confiance dans les membres du Comité. En revanche, cela ne garantit pas le résultat, on est tous d'accord là-dessus.

**M. FRAIMOUT (DIRAP).**- Il me semble que ce sont uniquement des propositions, des directions de travail. J'entends dans l'attitude de M. SOTTY une attitude a priori d'engager de toute manière...

**M. SOTTY (Ameridair Handling).**- Attendez ! Est-ce qu'on n'a pas travaillé ensemble au sein du CCE depuis deux ans ?

**Mme LA PRÉSIDENTE.**- Je n'ai pas entendu qu'on disait « Non, on ne travaillera pas sur l'arrêté ». On va travailler dessus de toute façon.

**M. SOTTY (Ameridair Handling).**- Je n'ai juste pas besoin qu'on dise au comité permanent où il doit aller parce que dans ce cas-là, ce n'est plus un comité.

**M. GUIARD (Boissy-l'Aillerie).**- Il ne faut pas oublier que le comité permanent est issu de cette assemblée quand même.

**Mme LA PRÉSIDENTE.**- Sinon le vote, il n'y a pas de problème, on le fait à main levée.

**M. BUTEUX (DIRAP).**- Si cela ne pose pas de problème, je préfère qu'on vote et qu'on soit clair sur ce que l'on veut. Je ne voudrais pas, encore une fois c'est l'expérience qui parle, qu'à un moment donné on soit tous d'accord sur le fait qu'on travaille sur tel ou tel sujet et qu'ensuite pour des tas de raisons, on dise : « ce n'est pas forcément important, on peut le voir plus tard ».

**Mme LA PRÉSIDENTE.**- Ce n'est pas vrai, relisez le compte rendu !

**M. BUTEUX (DIRAP).**- Dans ce que je dis, je me base sur ce qui s'est déjà passé dans le passé, c'est tout.

Si cela ne pose aucun problème, ici, les gens qui pensent que l'arrêté doit être révisé parce qu'il est inefficace, disent oui à la première motion ; les gens qui disent oui, c'est important que le comité permanent travaille dessus, disent oui à la deuxième motion. Ce n'est pas très compliqué.

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- C'est une défiance vis-à-vis du comité permanent.

**M. BUTEUX (DIRAP).**- Vous savez, on fait partie du comité permanent, je ne vois pas pourquoi on aurait une défiance à l'égard du comité permanent.

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- Vous ne faites pas confiance au comité permanent. On n'a jamais refusé de discuter de ce sujet-là, on ne va pas le faire sous la pression d'une motion.

**M. GUIARD (Maire de Boissy-l'Aillerie).**- Je trouve qu'il ne faut pas insister. Monsieur BUTEUX, je suis désolé de vous dire qu'il ne faut pas insister. Le comité permanent, comme je le disais à l'instant, est issu de cette instance, donc on va travailler dessus. Je ne vois pas pourquoi... on le rappellera éventuellement s'il le faut haut et fort mais je fais confiance. A un moment donné, si on ne fait pas confiance, ce n'est pas la peine de se réunir.

**Mme LA PRÉSIDENTE.**- Ce sera écrit au compte rendu.

**M. MOURLON (DDT95).**- On consignera les éléments dans le compte rendu pour être certain que le travail sera engagé. Le comité permanent se réunira au printemps, c'est un engagement qu'on prend.

**M. FRAIMOUT (DIRAP).**- La question était déjà à l'ordre du jour de pas mal de comités permanents mais elle n'a jamais été abordée frontalement. Cela n'a jamais fait l'objet de point à l'ordre du jour. Alors vous nous excuserez mais les riveraines qu'on représente, parce que ce n'est pas nous personnellement, se demandent si réellement toutes les parties prenantes de la CCE sont engagées dans cette direction alors que la question a été soulevée plusieurs fois. On la soulève et ensuite on l'évacue. C'est tout à fait l'impression que j'éprouve personnellement. On soulève cette question de l'insuffisance de la réglementation, de l'absence de sanction. Quand un certain nombre de comportements dont on a bien dit qu'ils étaient cause de nuisances aux riverains, on remercie par ailleurs tous les usagers qui ont respecté l'altération de cap, j'en suis témoin et je vous demande de leur transmettre la reconnaissance des riverains de Courcelles-sur-Viosne en particulier qui se rendent compte qu'il y a un effort d'une part non négligeable d'usagers.

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- Il n'y a pas eu besoin d'un vote !

**M. FRAIMOUT (DIRAP).**- Parce qu'on a abordé le sujet.

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- On n'a pas dit qu'on n'allait pas aborder le sujet. On ne va pas discuter sous la pression d'un vote.

**M. MOURLON (DDT95).**- On va prévoir à l'ordre du jour des comités permanents. C'est un travail systémique que l'on fait : on travaille sur les trajectoires, sur les équipements, la réglementation, on travaille sur tout à la fois. On a montré lors de notre bilan qu'on n'évacuait aucun sujet, même si certains sont plus clivants que d'autres et nécessitent un débat qui est sans doute plus compliqué.

Je vous propose de consigner ces éléments de poursuite du travail en comité sur l'ensemble des axes d'amélioration et de prévention des bruits dans l'environnement autour de l'aérodrome et pas seulement, de prendre acte que le comité permanent continuera de travailler sur l'ensemble des axes dont la réglementation puisque cela a été présenté par M. BOUNIOL comme un des éléments de retour, et de conclure sur cet engagement que le comité permanent continuera à poursuivre ses travaux sur l'ensemble des sujets.

**Mme CARPENTIER (Maire de Grisy-les-Plâtres).**- Je voudrais savoir car je ne suis pas dans le comité permanent, comment les communes ont été choisies. Je n'ai pas été conviée en tant que Maire de Grisy-les-Plâtres, pourtant il me semble que je suis

concernée. Mes administrés me font souvent des réclamations, notamment sur le Parc du Château où on remarque beaucoup de dérives. Je voulais savoir pourquoi la commune de Grisy-les-Plâtres ne faisait pas partie du comité permanent.

**M. MOURLON (DDT95).**- Le comité permanent est une émanation de la CCE et c'est chaque collègue qui désigne ses représentants. Il y a par ailleurs un équilibre entre le nombre de représentants de chaque collègue. De mémoire, une des choses qui explique qu'on s'est vu en décembre 2021 et janvier 2022 a été justement le temps de désignation des membres du comité permanent. Du coup, on reprendra dans le compte rendu qui a été validé tout à l'heure quelle était la disposition qui expliquerait que Grisy-les-Plâtres n'a pas été désignée dans le comité permanent. Il y a une question de nombre de participants. Rien n'empêche qu'en fonction des points à l'ordre du jour qu'éventuellement entre membres du collège vous décidiez de revoir un peu les choses. On est dans un travail collégial et collaboratif, on peut arriver à trouver une solution.

**M. GUIARD (Maire de Boissy-l'Aillierie).**- Sauf erreur de ma part, les choix avaient été faits au sein du collège des élus de prendre au comité permanent les communes les plus proches de l'aérodrome parce qu'il y a aussi des communes comme Sagy qui sont plus éloignées qui ne font pas partie du CP non plus. Ce sont les communes les plus proches de l'aérodrome qui avaient été retenues à l'époque. Voilà la réponse.

**M. MOURLON (DDT95).**- Merci. En parlant des collèges, je dois informer que les deux collèges, celui des usagers et celui des associations, doivent être renouvelés cette année puisque le mandat est de trois ans et qu'ils ont été nommés le 18 novembre 2021. Pour ces deux collèges, nous serons amenés à consulter pour obtenir la désignation des membres au cours du printemps. On va essayer de vous convaincre de l'investissement. On a dit qu'on consultait en juin, je serai d'avis de consulter un peu avant parce qu'à partir de juin, à l'approche des JO, je pense que les professionnels seront très occupés.

Avons-nous conclu nos travaux ? Merci à tous. Pour moi, ce sera ma dernière réunion. Je laisserai mes collègues suivre le comité permanent pour la suite. Et je vous remercie des travaux effectués.

*(La séance est levée à 17 heures 15)*