

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

* * *

Relevé des débats et des conclusions

Réunion du 5 septembre 2025

Etaient présents :

Pour la Préfecture du Val d'Oise

Mme GIRARDOT, Présidente, Secrétaire générale Préfecture du Val-d'Oise
 M. VALERE, Directeur adjoint DDT95
 Mme HIDALGO-BICREL, cheffe de service Urbanisme et Aménagement Durable
 DDT 95
 Mme LAITHIER, chargée de mission risques et nuisances DDT95

Pour la DGAC – DSAC

M. BOUNIOL, Chef Division Aviation Générale, Délégué IDF
 Mme LASERRE, DSAC-Nord
 Mme ESTADIEU

Pour le Groupe ADP

M. DELATTE, Adjoint au Directeur Paris-Le Bourget et des AAG
 Mme BOULAY (+ mandat de M. COUTURIER)
 M. ZORAYAN
 M. KADDOUCH
 Mme LEROY

Pour les Collectivités Territoriales

Mme FROMENTEIL, Conseil Départemental Val d'Oise
 M. GUIARD, Maire Boissy-l'Aillerie
 M. MOLLAND, Maire de Bréançon
 Mme BEIS, Maire de Cormeilles-en-Vexin
 M. DESLANDES Olivier, Maire de Génicourt
 M. MATÉOS, Maire de Montgeroult (+ mandat de Mme DUFLOT)
 M. MOHA, Maire Epiais-Rhus
 Mme CARPENTIER, Maire de Grisy-les-Plâtres
 M. FLOHART, Courcelles-sur-Viosne

Pour les Associations

M. BUTEUX, DIRAP (+ mandat de M. PELLETIER, + mandat M. BRISSEAU)
 M. DESLANDES Jacky, DIRAP (+ mandat de M. BATARD)
 M. FRAIMOUT, DIRAP
 M. PARMENTIER, DIRAP
 M. SALLES, DIRAP
 M. GOHIN, DIRAP
 Mme des COURTILS, DIRAP
 M. DESTREE, FNE Val d'Oise
 Mme GERMAIN, Ass Sauvegarde Vallée de Sausseron
 M. BENARD, Ass des Amis du Vexin Français (+ mandat de M. GIBON)
 M. LORINÉ, Les Amis de Marines

Pour les Professionnels

M. CHOIX, Aéro-club Hispano-Suiza
 M. MONJOIN, Cergy-Pontoise Airclub
 M. POUTREL, Pontoise Aéro Maintenance (+ mandats de M. SOTTY,
 M. CHARITAT)
 Mme MOREAU, Hélifirst
 M. BELLENGE, Racing Kart de Cormeilles

Invité :

M. PARIS, Maire de Sagy

Ordre du jour

1. Approbation du compte rendu de la CCE de 17 janvier 2025.....	4
2. Bilan des travaux des réunions portant sur l'arrêté de restriction (DGAC).....	4
3. Bilan de l'activité de l'aérodrome (par ADP).....	10
5. Travaux sur les trajectoires Hélicoptères (par la DGAC).....	11
4. Résultats des chevelus sur les trois dates demandées par la DIRAP.....	12

Après vérification du quorum, la séance est ouverte à 9 heures au RKC Karting de l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles-en-Vexin, sous la présidence de Mme Hélène GIRARDOT, Secrétaire Générale de la Préfecture du Val d'Oise.

1. Approbation du compte rendu de la CCE de 17 janvier 2025

Le procès-verbal de la CCE du 17 janvier 2025 est adopté par la Commission à l'unanimité sans observation ou correction particulière.

2. Bilan des travaux des réunions portant sur l'arrêté de restriction (DGAC)

M. Bouniol (DGAC/DSAC-Nord), en propos liminaires, rappelle succinctement l'historique de la situation : une rédaction inappropriée de l'arrêté de restriction (2002) régissant les tours de piste les week-ends et jours fériés, l'accord de la DGAC pour réécrire l'arrêté et le lancement par la préfecture du Val d'Oise d'un groupe de travail à cette fin. Depuis, le groupe de travail s'est réuni à 4 reprises.

M. Buteux (DIRAP) tient à souligner que la demande de la DIRAP et de la préfecture à l'époque ne se cantonnait pas à la réécriture d'un article mais visait un renforcement de l'arrêté pour apporter des solutions aux craintes et nuisances subies des riverains.

Le bilan présenté par M. Bouniol (DGAC/DSAC-Nord) a porté sur les points suivants :

➔ Les positions et demandes exprimées

M. Bouniol (DGAC/DSAC-Nord) souligne les positions contrastées exprimées lors des travaux et détaille les demandes des riverains et des élus, des usagers et de la DGAC :

• Demandes des riverains et des élus locaux

Sur l'aérodrome :

- Une plage de silence les dimanches et jours fériés de 12 à 15 heures ;
- Une amplitude d'ouverture de l'aérodrome de 6h00 à 22h00 ;
- La fermeture de l'aérodrome entre 22h00 et 6h00 à l'exception des vols d'évacuation sanitaire.

Sur l'activité avions

- Restrictions des tours de piste les week-ends et jours fériés aux seuls avions classés A+ et A ;
- Interdiction des tours de piste les week-ends et jours fériés pour les aéronefs classés D ;
- Interdiction des vols locaux de moins d'une heure ;
- Limitation de l'aérodrome aux avions de masse maximale inférieure ou égale à 12 tonnes.

Sur l'activité hélicoptères

- Demande de plafonnement pour éviter le développement futur de l'activité ;
- Interdiction des vols touristiques de moins d'une heure les week-ends et jours fériés sur de larges plages horaires.

Sur la transparence des activités

- informations mensuelles sur l'activité hélicoptères ;
- Transparence sur la liste des aéronefs basés.

- Position des usagers

Les usagers souhaitent des changements ciblés :

- Restrictions des tours de piste les week-ends et jours fériés de 12h00 à 14h00 aux aéronefs classés A+, A et B, aux ULM de classe 3 et aux aéronefs à motorisation électrique.
- Remplacement d'une limitation 17 tonnes par une limitation de bruit.

- Position de la DGAC

Elle repose sur trois points principaux :

- La prise en compte de la nécessité d'un équilibre régional et national dans les mesures prises.
- La proportionnalité des mesures aux nuisances subies en prenant en compte deux facteurs : l'importance du trafic et des populations survolées.
- L'utilisation complémentaire de différents outils (consignes particulières de la carte VAC, Charte, Arrêté).

→ La présentation précédente sur les demandes et les positions des acteurs a suscité des réactions qui ont porté notamment sur les points suivants :

- Les vols touristiques hélicoptères :

M. Buteux (DIRAP) précise que la demande des riverains et des élus est la suppression totale des vols touristiques et non uniquement les week-ends et jours fériés comme cela a été indiqué. Mme Moreau (Hélicirst) tient à préciser que l'activité de sa société n'est et ne sera pas de faire des vols touristiques. Mme Beis (Cormeilles-en-Vexin) ajoute que cette mesure proposée vise en fait à empêcher pour l'avenir l'arrivée d'opérateurs touristiques.

- La proportionnalité des mesures aux nuisances (volume de mouvements, volume des populations exposées).

M. Bouniol (DSAC-Nord) souligne qu'on ne peut comparer l'importance de l'aérodrome de Toussus (120 000 mouvements) avec celui de Pontoise (40 000 mouvements). Il est donc normal d'ajuster les mesures prises au volume du trafic et aux effectifs des populations survolées.

Pour les élus et les riverains, la prise en compte uniquement de ces deux facteurs est réductrice. Il faut aussi considérer que l'activité de Pontoise se déroule dans le site classé du Parc Naturel Régional d'Ile-de-France. Lors de cette

discussion, M. Delatte (Groupe ADP) confirme à M. Buteux que le mode de comptabilisation des « touch and go » pris en compte pour effectuer des comparaisons entre les trafics des différents aérodromes est identique.

➤ Les propositions de la DGAC

M. Bouniol (DSAC-Nord) développe ensuite les propositions de la DGAC portant sur l'utilisation conjointe de tous les outils pour améliorer la situation : réactivation de la charte, consignes particulières de la carte VAC, et l'arrêté.

M. Bouniol (DSAC-Nord) propose de réactiver la Charte qui est un outil qui permet d'instaurer un dialogue informel entre usagers et riverains afin de résoudre avec plus de réactivité les difficultés et les sources d'incompréhension. Il indique que c'est un outil qui fonctionne bien sur plusieurs aérodromes. Bien entendu, la Charte est un document qu'il convient de faire vivre avec la mise en place d'un Comité de Suivi de la Charte pour progresser dans la bonne application des principes qui y figurent.

Cette proposition de réactivation de la charte suscite un certain scepticisme chez les riverains et les élus. L'aérodrome de Pontoise dispose déjà d'une charte qui ne semble pas avoir apporté de résultats probants. Pour M. Buteux (DIRAP), la charte n'est pas la priorité des riverains. Le problème des chartes est qu'il est souvent difficile de faire respecter des dispositions contraignantes lorsqu'elles y figurent faute précisément de moyen de contrainte.

Pour M. Choix (Hispano Suiza) et les usagers, la charte peut être un outil utile. D'ailleurs la charte de Pontoise, qui est bâtie sur le modèle de celle de Lognes est une bonne charte. Mais pour faire vivre une charte, il faut avant tout « un état d'esprit ». La charte permet d'apporter « des preuves de bonne volonté » (ex : limitation des vols de nuit et des vols basse hauteur) qu'on essaie de faire respecter au mieux.

➤ Les consignes particulières de la carte VAC

M. Bouniol (DSAC-Nord) propose ensuite d'ajouter à la carte VAC les consignes suivantes :

1/ Interdiction des tours de piste basse hauteur les samedis entre 12h00 et 14h00, heures locales ; et les dimanches et jours fériés entre 12h00 et 15h00, heures locales.

→ A la demande des riverains (M. Buteux – DIRAP), **il est convenu d'étendre les plages horaires de restriction à la soirée : les samedis après 20 heures et les dimanches et jours fériés après 19 heures.**

2/ Les cercles oranges de la carte pédagogique seront rajoutés à la carte VAC et transformés en cercles bleus.

Les riverains et les élus souhaiteraient que les cercles bleus qui sont des « des zones de survol à éviter » deviennent des « zones interdites de survol ». M. Bouniol (DSAC NORD) fait valoir que la FFA a porté devant le Tribunal administratif cette mention « d'interdiction de survol » des cercles bleus inscrite dans la carte VAC de Toussus-le-Noble. La DGAC ne peut donc dans ce contexte accepter ce type de disposition. La DIRAP souhaite que l'on inscrive une

formulation alternative plus dirimante et propose pour sa part « zone strictement à éviter ».

→ Il est convenu que M. Bouniol soumette aux juristes de la DGAC cette proposition de formulation (« zone strictement à éviter ») ou réfléchisse également à une autre formulation contraignante et acceptable juridiquement.

3/ Afin de limiter les nuisances sonores à l'arrivée et au départ, il sera demandé aux usagers d'adopter un régime moteur et une configuration de pas d'hélice compatibles avec les procédures d'utilisation du constructeur de l'aéronef.

Il est précisé par la DGAG et les usagers que cette mesure n'est possible que pour les avions suffisamment puissants (type avion monomoteur de voyage à train rentrant et hélice à calage variable) et non pour les avions école qui n'ont pas la puissance suffisante.

4/ Pour les avions d'affaires, afin de réduire les nuisances sonores, il leur sera interdit d'utiliser les inverseurs de poussée (pour le freinage) de 22h30 à 7h00, sauf raison de sécurité.

Et pour la même raison, pour les décollages, la procédure Flex Take off (procédure qui n'utilise pas la pleine puissance moteur) sera obligatoire, sauf raison de sécurité.

➤ Les ajouts dans la Charte

M. Bouniol propose d'ajouter à la Charte les dispositions suivantes :

1/ L'interdiction des tours de piste basse hauteur les week-ends et jours fériés sur certaines plages horaires (proposition des usagers).

Comme il s'agit de la même disposition que celle ajoutée dans les consignes particulières de la carte VAC (cf. supra) qui est un document de valeur juridique supérieur, au final il ne sera peut-être pas nécessaire de le mentionner dans la charte.

2/ Un bilan des vols d'aviation commerciale assistés par Ameridair sera présenté à chaque CCE.

3/ Helifirst fournira un état mensuel de ses mouvements sur la plateforme de Pontoise au manager ADP.

En réponse aux questions des riverains et des élus, M. Kaddouch (Groupe ADP) précise la situation de l'entreprise RTE. Des discussions sont en cours pour trouver rapidement un plot à Paris-Issy-les-Moulineaux afin de maximiser la présence de RTE sur cet héliport pendant la période transitoire. L'activité de RTE est limitée sur l'aérodrome : il n'y a qu'un seul hélicoptère basé à Pontoise et souvent cet hélicoptère s'absente plusieurs jours pour effectuer ses missions.

➤ Les modifications de l'arrêté

M. Bouniol (DSAC-Nord) propose les modifications suivantes :

1/ Article 1 (les tours de piste)

La modification de l'article 1 prend désormais en compte, non l'équipement (l'atténuateur de bruit) mais le niveau de bruit de l'avion apprécié selon la classification Calipso. La rédaction proposée est la suivante :

« En vue de réduire les nuisances autour de l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles-en-Vexin, les tours de piste sont interdits à tout aéronef à l'exception des avions basés classés Calipso A+, A, B, des ULM classés 3 basés et des aéronefs à motorisation électrique :

- les samedis entre 12 heures et 14 heures, puis après 21h30 (heures locales).
- les dimanches et jours fériés entre 12 heures et 15 heures, puis après 21h30 (heures locales). »

Les modifications ont porté sur les points suivants :

→ Plage horaire en soirée les week-ends et jours fériés

Les usagers (M. Choix) souhaitent que la plage horaire d'interdiction en soirée commence après 22h30 et se termine le lendemain matin à 8h00 car les vols d'entraînement nuit se font sur des avions plus puissants que les biplaces. Ces avions (4 sur l'aérodrome) sont classés C et D. Les vols d'entraînement de nuit sont des vols de perfectionnement qui visent un objectif de sécurité.

Les riverains et les élus souhaitent qu'elle débute plus tôt à 19h00 ou 20h00 (samedi/dimanche).

Certains élus (M. Mathéos et M. Moha) avancent l'idée qu'il serait possible de faire débuter la plage d'interdiction en soirée après 22h30 en échange d'une vraie plage de silence.

Après discussion, il est décidé par Mme Présidente que dans le texte qui sera soumis à l'avis de la Commission **la plage horaire d'interdiction en soirée, les week-ends et jours fériés, débutera à 21h30 et se terminera le lendemain à 9h00.**

→ Aéronefs électriques

Les riverains et élus souhaitent que le vocable « aéronefs » soit remplacé par « avions » plus restrictif pour éviter, dans un souci de précaution, le risque d'une nouvelle source de nuisance à venir.

Le gestionnaire de l'aéroport (M. Delatte – Groupe ADP) est fortement opposé à cette modification eu égard aux investissements réalisés sur le Vertiport et aux développements et innovations électriques des acteurs aéronautiques qui visent un moindre impact acoustique. Ce serait regrettable d'interdire par anticipation des activités qu'on ne connaît pas et qu'on ne pourra pas tester.

Après discussions, **il est acté de conserver la formulation initiale faisant référence aux « aéronefs à motorisation électrique », étant précisé que le gestionnaire ADP s'engage à revenir devant la CCE en cas de nouvelle activité aéronautique s'effectuant avec des aéronefs électriques qui ne seraient pas des avions.**

3/ Article 2 (les hélicoptères)

M. Bouniol (DSAC-Nord) propose la formulation suivante de l'article 2 de restriction de l'activité hélicoptère :

« Du 1^{er} avril au 30 septembre, les samedis, dimanches et jours fériés, les vols locaux, les vols d'entraînement et les vols touristiques circulaires de moins de 30 minutes, à destination et/ou départ de l'aérodrome de Pontoise, sont interdits pendant les plages horaires suivantes :

- les samedis avant 9h00, entre 12h00 et 14h00 et après 20h00 (heures locales) ;*
- les dimanches et jours fériés avant 10h00, entre 12h00 et 15h00, et après 19h00 (heures locales). »*

Les riverains et les élus souhaiteraient que les restrictions s'appliquent toute l'année et pas seulement du 1^{er} avril au 30 septembre, ceci afin de dissuader tout nouvel opérateur d'utiliser la plateforme de Pontoise et pour prendre en compte la situation tout à fait spécifique de l'aérodrome de Pontoise situé dans un site protégé (PNR francilien).

Mme Moreau (Hélifirst) n'est pas opposée à cette extension dans la mesure où sa société n'effectue ni vols d'entraînement, ni vol locaux et touristiques sur la plateforme de Pontoise.

M. Bouniol (DSA-Nord) n'est pas favorable à cette extension qu'il juge inutile dans la mesure où la restriction envisagée dissuaderait déjà tout opérateur intéressé par ce type de vol de s'installer. Il précise par ailleurs que l'article 2 est la duplication des restrictions de Toussus-le-Noble alors même que le trafic hélicoptères de ce dernier aérodrome est beaucoup plus important que celui de Pontoise. La DGAC craint, en cas d'extension à l'année de cette disposition, « un effet de débord » sur tous les aérodromes franciliens qui serait contraire au principe d'équilibre et de libre circulation aérienne.

M. Delatte (Groupe ADP) affirme la neutralité du gestionnaire sur ce point (il s'abstiendra). M. Delatte est toutefois surpris que dans un arrêté on puisse traiter d'un problème qui n'existe pas au détriment du principe d'équilibre régional et national régissant la gestion de la circulation aérienne.

→ Au terme de cette discussion, Mme la Présidente n'est pas opposée à l'extension de la restriction à l'année entière sous réserve de la vérification juridique de la légalité de cette mesure.

4/ Articles 3 et 4

L'article 3, dans un souci de transparence, vise à donner un cadre réglementaire à ADP pour demander à l'ensemble des exploitants d'aéronefs basés la liste de leurs aéronefs.

Et l'article 4 précise, comme dans tout arrêté, que des dérogations aux règles définies peuvent être accordées à titre exceptionnel par le Ministre en charge de l'Aviation Civile.

Au terme de la présentation, Mme la Présidente souhaiterait que l'on regarde la possibilité d'ajouter à l'arrêté une clause permettant de revoir le contenu de ce dernier de façon périodique.

5/ Plage de silence les dimanches et jours fériés

Les riverains et les élus font part de leur souhait : inclure dans l'arrêté une plage de silence le dimanche de 12h00 à 15h00.

Ils précisent que cette demande s'inscrit dans « les mesures compensatoires » qu'avait évoquées l'ancienne Secrétaire Générale de la Préfecture du Val d'Oise, Mme Cesari. Ils soulignent que cette demande est mesurée : elle ne s'applique que le dimanche et jours fériés, et ne concerne que les vols de loisirs et non l'aviation commerciale (Ameridair) et la société d'hélicoptères (Helifirst). Elle répond au souhait des populations d'obtenir un vrai moment de tranquillité, compte tenu du peu d'impact des autres modifications de l'arrêté et des nombreux survols des villages en dépit des cercles bleus.

M. Bouniol (DSAC-Nord) souligne que cette mesure est la transposition à l'identique d'une mesure qui existe à Toussus-le-Noble du 1^{er} avril au 30 septembre, sur un aérodrome dont le trafic et les populations survolées sont significativement plus importants qu'à Pontoise. L'application de cette mesure à Pontoise risque d'avoir un effet de contagion et de rompre la notion d'équilibre régional et national dont la Direction de l'Aviation Civile a la charge. Dans ces conditions, M. Bouniol indique que la DGAC n'y est pas favorable et qu'il n'a pas mandat pour prendre une telle décision.

A nouveau, les riverains et les élus contestent cette argumentation en précisant notamment que l'aérodrome de Pontoise est situé dans un PNR et que c'est le déséquilibre des réglementations entre les aérodromes qui risque d'attirer des non basés sur des aérodromes voisins à la réglementation permissive, comme c'est déjà le cas aujourd'hui.

Au terme d'une longue discussion, les riverains et les élus en appellent à l'arbitrage de M. le Préfet pour trouver une solution.

→ **Mme la Présidente s'engage à remonter la demande des élus et riverains d'une plage de silence à M. le Préfet mais prévient toutefois que ce dernier ne pourra pas seul prendre la décision. Il faudra qu'il en discute directement avec la DGAC.**

→ Sur l'avis de la CCE sur le projet de modification de l'arrêté, compte tenu du contexte politique actuel et du refus des collèges des associations et des élus de voter tant que M. le Préfet n'aura pas rendu une décision sur la demande d'une plage de silence, Mme la Présidente propose, afin d'accélérer le processus, de procéder en deux temps :

- **Dans un premier temps, envoi aux membres de la CCE par courrier électronique du projet d'arrêté modifié, tenant compte des points d'accord enregistrés à la présente commission ;**

- **Dans un deuxième temps, vote électronique à distance sur le projet d'arrêté, une fois que M. le Préfet aura statué sur la demande de plage de silence.**

Ce processus est accepté par les membres de la Commission.

3. Bilan de l'activité de l'aérodrome (par ADP)

M. Zorayan (Groupe ADP) présente succinctement les points clés de l'activité de la plateforme :

Un trafic sensiblement en baisse en 2024, cette baisse touchant aussi bien les vols VFR (à vue) que les vols IFR (aux instruments). La diminution du trafic s'explique principalement par les mauvaises conditions météorologiques et par les contraintes de sûreté imposées lors des Jeux Olympiques et Paralympiques. On observe sensiblement la même tendance de trafic en 2025.

Les principaux événements de l'année 2025 : fin de la réfection de la piste 12-30 en juillet 2025, Journée « Rêves de gosses » en juin 2025 avec baptêmes de l'air, tenue du Salon du Bourget en 2025 qui a entraîné des déroutements vers Pontoise, participation de l'aérodrome aux Journées du Patrimoine.

5. Travaux sur les trajectoires Hélicoptères (par la DGAC)

M. Bouniol (DSAC-Nord) reprécise tout d'abord les éléments de contexte, les engagements de la DGAC, les principes qui ont guidé les travaux des services de la DGAC (cf. page 5 du document distribué) ainsi que l'historique de la situation.

Il souligne que la quasi-totalité du trafic d'Hélifirst est vers le sud ou depuis le sud puisque le principal de leur activité depuis la plateforme est de se rendre à l'héliport d'Issy-les-Moulineaux ou d'en revenir.

Puis il présente les différents itinéraires retenus avec les 4 points d'entrée (cf. page 9 à 22).

Au terme de la présentation, les questions ont porté sur les points suivants :

- *Y aura-t-il dans la VAC une indication demandant aux pilotes de respecter les trajectoires ?*

Les trajectoires seront publiées. Dans un premier temps, elles seront accessibles dans un SUP AIP pour informer les pilotes le plus rapidement possible. Puis une carte VAC Hélicoptères sera créée.

- *Ce qui veut dire que pour l'instant les pilotes hélicoptères ne sont pas au courant des trajectoires définies ?*

Les pilotes d'Hélifirst sont parfaitement au courant des trajectoires puisqu'ils ont travaillé de concert avec la DGAC. Mais les autres propriétaires privés ou pilotes d'hélicoptères extérieurs n'ont pas encore reçu l'information car la DGAC tenait à présenter ces trajectoires en priorité à la CCE.

Un SUP AIP prenant 5 à 6 semaines pour être publié, d'ici 2 mois environ les hélicoptères devraient être sur leurs trajectoires, sauf bien entendu les hélicoptères en transit.

La DGAC prend l'engagement d'informer les membres de la Commission de la publication du SUP AIP dès sa sortie.

- *Quelle est l'émergence sonore d'un hélicoptère qui est à 800 pieds (240 mètres) entre Mézières et Epiais-Rhus ?*

M. Bouniol (DSAC-Nord) ne peut répondre précisément à cette question en séance. Pour M. Buteux (DIRAP), la station de Courcelles indique que l'ordre de grandeur de bruit d'un hélicoptère à cette hauteur de 240 mètres est de 70 à 75 dB, sachant que le bruit ambiant à Courcelles est de l'ordre de 45 dB. Pour M. Fraimout (DIRAP), cela représente donc un différentiel d'émergence de bruit de 30 dB soit six fois le niveau de bruit considéré comme gênant et préjudiciable à la santé.

- *Un hélicoptère qui atterrit à Pontoise connaît-il déjà la piste sur laquelle il va atterrir ?*

Oui, il connaît la piste mais il doit, en temps réel, suivre les consignes du SNA (tour de contrôle) qui peut lui demander de se poser sur une autre piste. Et s'il s'agit d'une journée en auto-information, il doit éventuellement s'adapter en fonction des contraintes locales (vents, trafic...).

4. Résultats des chevelus sur les trois dates demandées par la DIRAP

M. Bouniol (DSAC-Nord) aborde successivement les points suivants :

4.1. Détection automatique des intrusions dans les cercles bleus

Présentation du bilan des intrusions dans les cercles bleus en 2024 et en 2025 (à fin avril) (*pages 4 à 7 du document*).

Questions et observations

- M. Buteux (DIRAP) signale des différences de chiffres importantes pour l'année 2024 entre les résultats déjà fournis le 15 novembre 2024 et ceux présentés aujourd'hui. Par exemple janvier 2024 : 123 vs 169 ; février 2024 : 53 vs 79 ; mars 2024 : 122 vs 170.

M. Bouniol (DSAC-Nord) n'a pas d'explication mais va vérifier ce point.

- M. Buteux (DIRAP) constate sur Courcelles un volume de pénétrations dans les cercles bleus nettement plus important en 2025 (969) qu'en 2024 (500) sur la même période.

Une discussion s'engage sur les raisons de cet écart.

M. Buteux (DIRAP) pense que cet écart s'explique par une part plus importante en 2025 d'atterrissements par le sud, sans altération de cap. Courcelles est très impactée par ces atterrissages qui tangentent le cercle bleu et souvent inévitablement y pénètrent. Cela justifie d'autant la nécessité d'une plage de silence pour contrebalancer ces 200 pénétrations inévitables du cercle bleu par mois.

Pour M. Bouniol (DSAC-Nord), qui ne peut à ce stade apporter de réponse, trois hypothèses pourraient expliquer cette augmentation : le manque de respect des pilotes, un nombre plus important d'atterrissements en piste 05 sans trajectoire d'évitement (*cf. supra M. Buteux*), une utilisation importante en 2024 de la piste 12-30 au nord.

M. Zorayan (Groupe ADP) précise que les données qui proviennent de la tour de contrôle ne permettent pas de quantifier la provenance des mouvements.

M. Choix (Hispano Suiza) tient à signaler que la tenue de la trajectoire est beaucoup plus complexe au décollage (manque de visibilité) qu'à l'atterrissage. C'est pour cela que l'altération de cap au décollage a été acceptée pour éviter Courcelles.

M. Flohart (Courcelles-sur-Viosne) signale que des avions coupent carrément au-dessus du village, à angle droit du couloir, comme l'attestent les chevelus. M. Choix ne voit pas d'explication à cette pratique illogique. Et Mme des Courtils (DIRAP) indique également que des avions survolent le château en rase-mottes.

4.2. Bilan des signalements en 2025

M. Bouniol (DSAC-Nord) répond sur les trois cas transmis par la DIRAP qui en fait ne s'avèrent pas être en infraction des règles de la circulation aérienne. Concernant l'avion qui faisait des tours de piste basse hauteur un dimanche entre midi et 13 heures (mail du 2 mai 2025), il n'y avait pas de survol du cercle bleu. Néanmoins, le cas a été transmis à M. Choix qui, à la suite de cela, a proposé de restreindre cette pratique dans la charte.

M. Bouniol précise qu'il ne dispose pas des moyens humains pour traiter les très nombreux signalements de la DIRAP (plus d'une centaine) transmis sur juin-juillet et août.

La DIRAP demande à la DGAC un outil permettant, à partir des données radar de la DGAC, à l'association de pouvoir effectuer un tri préalable des trajectoires suspectes (un Vitrail adapté à l'aviation légère). Pour la DIRAP, un tel outil est un complément indispensable pour faire valablement vivre une charte.

M. Bouniol (DSAC-Nord) enregistre la demande et la fera remonter. Mais il prévient qu'elle risque de se heurter à une problématique RGPD car le propriétaire d'un avion privé peut être identifié facilement.

4.3. Analyse des chevelus

Journée du 5 avril 2025 : mise en service de la piste 05.

Les pilotes sont effectivement sur leur axe mais pénètrent en tangentant le cercle bleu de Courcelles.

M. Buteux observe beaucoup de circuits basse hauteur. La DGAC précise que ce sont les avions qui arrivent à la verticale du terrain et qui ensuite vont rechercher le vent arrière pour s'intégrer.

M. Buteux (DIRAP) et M. Deslandes (Génicourt) dénoncent le survol de Génicourt par certains pilotes. La DGAC conteste ce fait, les chevelus ne montrent pas un survol de Génicourt.

Journée 6 avril 2025 : mise en service de la piste 05.

Idem, même situation.

Journée du 12 avril 2025 : mise en service de la piste 23.

M. Buteux (DIRAP) dénonce une altération de cap au décollage mal respectée avec notamment des déviations importantes sur Boissy pour éviter Courcelles. Il souligne une nouvelle fois le bien-fondé de la demande d'une plage de silence car « bien qu'on essaie de faire tout ce qu'on peut ... cela ne marche pas ».

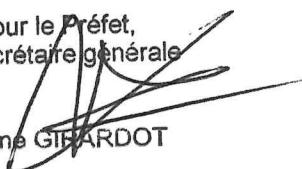
La DGAC conteste cette affirmation. L'altération de cap fonctionne bien dans l'ensemble et les pilotes font des efforts.

*
* *

Au terme de la réunion, et sans autres questions diverses, Mme la Présidente lève la séance après avoir rappelé que le projet d'arrêté corrigé sera envoyé aux membres de la Commission. Lorsque l'arbitrage sur la plage de silence sera rendu, il sera demandé alors à la Commission de se prononcer par vote électronique.

(La séance est levée à 12 heures 35)

10 NOV. 2025

Pour le Préfet,
La secrétaire générale

Hélène GIBARDOT