

**leParisien.fr**

## **Les avions d'affaires se ruent sur Pontoise-Cormeilles**

**Le Bourget fermé pour cause de grève, les avions d'affaires se sont repliés vers l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles. Et s'ils s'habitueraient au tarmac du Vexin?**

FRÉDÉRIC NAIZOT | Publié le 06.04.2012, 07h16



**AÉRODROME DE PONTOISE-CORMEILLES, MERCREDI.** Autour de soixante mouvements d'avions ont été comptabilisés chaque jour cette dernière semaine. Jusqu'à une vingtaine de jets se sont retrouvés en même temps sur le site. | (LP/FR.N.)

Le Falcon 2000 gris métallisé quitte la piste 05/23 et disparaît comme une flèche. Trois jours durant, les jets comme celui-ci se sont bousculés sur les pistes de l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles, du fait de la grève des contrôleurs aériens qui a provoqué la fermeture de l'aéroport du Bourget (Seine-Saint-Denis) de lundi à mercredi. L'aviation d'affaires s'est alors repliée sur le Val-d'Oise.

Autour de soixante mouvements d'avions ont été comptabilisés chaque jour. Jusqu'à une

vingtaine de jets se sont retrouvés en même temps sur le site. Aux vols d'affaires, se sont ajoutées les évacuations sanitaires et cinq transplantations d'organes, dont trois en pleine nuit.

« Nous étions les seuls ouverts de toute la région parisienne pour l'aviation d'affaires. Nous avons fermé un taxiway pour pouvoir stationner tous les avions », confie Rémi Dubois, le patron de Handling Partners, dont la société assure l'assistance des vols. Devant l'importance du trafic, l'aérodrome s'est d'ailleurs retrouvé, mercredi matin, en rupture de carburant. Pendant le conflit social, la DGAC (Direction générale de l'aviation civile) a provisoirement gelé la limite à 17 t de la charge maximale des avions autorisés sur le site.

### Un manque de notoriété

Des dirigeants de Cartier et Sanofi sont ainsi passés par Pontoise. « Les gens qui volent dans ces avions, ce sont des hommes d'affaires, des dirigeants de multinationales. S'ils viennent plus souvent ici, ils seront amenés à installer des activités dans le secteur. Un aéroport, c'est un super tremplin pour le développement économique. Et on a ici un aéroport taillé pour! » lance Rémi Dubois. « C'est le seul ouvert 24 heures sur 24 sur la région parisienne. Son problème, c'est qu'il n'est pas assez connu. Les gens vont au Bourget par habitude. Ici, c'est à 35 minutes des Champs-Élysées. On aurait besoin d'un coup de main des élus. » Pour lui, l'aviation d'affaires, c'est l'avenir de Pontoise, pas l'aviation commerciale. « Une ligne régulière, s'il n'y a pas de connexion avec les autres lignes, c'est compliqué. Du low-cost ne ferait que saturer Pontoise. Et l'aviation d'affaires aime la discrétion. » Une tentative (Debonnair) vers Londres a d'ailleurs échoué en 1999. L'opposition des riverains, il la comprend. « Mais c'est l'aviation légère la plus gênante. Les jets sont moins bruyants et s'envolent très rapidement. Le G550 a décollé à 3 heures du matin. Un autre à 1h30 pour une greffe. Personne n'a appelé pour se plaindre », rapporte Rémi Dubois.

Il est 13 heures mercredi, un bimoteur venu de Colmar livre des pièces pour l'industrie automobile alors que le Falcon 2000 s'engage sur la piste. Au même moment, dans le lounge d'Handling Partners, des commandants de bord attendent de décoller. Leurs deux Mustang, des petits jets d'affaires de quatre places, sont stationnés à côté d'un Gulf Stream G550, un avion capable de rallier d'une traite Los Angeles. Un peu plus loin, un Global Express de chez Bombardier, à côté de deux Falcon 900 immatriculés aux États-Unis. Autant d'avions qui volent plus vite et plus haut que les avions de ligne, mais qui se payent cher : entre 2000 et 8000 € l'heure de vol.

---

Droits de reproduction et de diffusion réservés - Copyright LE PARISIEN 2012

---