

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

*** * ***

Relevé des débats et des conclusions

Réunion du 14 décembre 2021 et 27 janvier 2022

Ordre du jour

CCE partie 1 (14 Décembre 2021)

1. Approbation du compte rendu de la CCE du 31 janvier 2019.....	3
2. Désignation des membres du comité permanent.....	3
3. Bilan de l'activité de l'aérodrome.....	4
4. Bilan dépersonnalisé des réclamations (DGAC).....	4
5. Présentation des cartes des chevelus.....	7
6. Modifications apportées le 15 juillet 2021 à la VAC (Visual Approach Chart ou Carte d'approches et d'atterrissages à vue).....	8
8. Points d'informations divers	
8.2. Expérimentation sur la « mobilité urbaine verticale » Volocity.....	9

CCE partie 2 (27 janvier 2022)

1. Retour vers les sujets et questions non aboutis le 14 décembre 2021	
1.2. Procédure de nomination des membres du comité permanent.....	12
1.1. Signalement de la commune de Génicourt le 1 ^{er} juillet 2021.....	12
2. Présentation de « 30 ans et après ? » par la DIRAP.....	13
3. Points d'information divers	
3.1. Limitation environnementale à 17 tonnes.....	14
3.2. Refonte des procédures IFR.....	14
3.3. Autres points divers.....	15

Après vérification du quorum, la séance est ouverte à 18 heures sous la présidence de M. Maurice BARATE, Secrétaire Général de la préfecture du Val d'Oise en visioconférence (via Teams).

1. Approbation du compte rendu de la CCE du 31 janvier 2019

Le procès-verbal de la réunion du 31 janvier 2019 est approuvé sans observation ou correction particulière (2 abstentions, pas de vote contre).

2. Désignation des membres du comité permanent

M. le Président rappelle la composition et le rôle du comité permanent.

Présidé par le préfet ou son représentant, composé des membres des 3 collèges, le comité permanent est en quelque sorte un groupe de travail restreint qui prépare et travaille sur les sujets qui seront soumis aux délibérations de la Commission.

Puis il s'enquiert des représentants proposés par chacun des trois collèges :

- Collège des associations : la DIRAP propose 5 représentants titulaires (M. Buteux, M. Deslandes, M. Batard, M. Fraimout, Mme Descourtils) et 5 suppléants ; Val d'Oise Environnement propose 1 représentant titulaire (M. Destrée).

- Collège des collectivités territoriales : Mme Beis (maire de Corneilles-en-Vexin), Mme Duflot (Sagy), M. Métais (Génicourt).

- Collège des professions aéronautiques : M. Sotty (Airology Handling), Mme Jensen (Groupe ADP), M. Choix (Hispano Suiza).

M. le Président propose que chacun des collèges soit représenté par 3 représentants au comité permanent, ce qui ferait un comité permanent de 9 membres. Pour le collège des associations, M. le Président propose 2 représentants pour la DIRAP et 1 représentant pour Val d'Oise Environnement.

M. Buteux de la DIRAP s'étonne de la proposition faite qui va à l'encontre de la pratique observée dans les autres CCE où les collèges ont 5 représentants.

M. le Président précise que le choix de 3 membres par collège s'impose pour respecter l'article R.571-78 du Code de l'Environnement qui stipule que le comité permanent est composé des membres des trois collèges « *dans les mêmes proportions* », chacun de deux autres collèges n'ayant proposé que 3 représentants. Par contre, le nombre de représentants pourra évoluer par la suite jusqu'à 5 si d'autres candidats sont présentés par les deux collèges concernés.

La DIRAP fait valoir sa spécificité – la seule association représentant des communes à proximité immédiate de l'aérodrome – et demande que le choix des représentants par collège soit fait par vote.

M. le Président exprime sa préférence, en l'occurrence, pour une représentation des associations permettant une « pluralité des avis et des regards ». Il demande à la DDT de rechercher si les textes précisent si un vote est nécessaire ou pas à la désignation des représentants par collège et propose de reprendre le point en fin de réunion après recherche.

3. Bilan de l'activité de l'aérodrome

M. Jensen (Groupe ADP) met en évidence les points clés de l'activité 2020 de l'aérodrome :

- une activité saisonnière sensible aux conditions météorologiques (vols VFR).
- 40 192 mouvements au total en 2020 avec une chute d'activité correspondant au confinement entre mars et mai 2020.
- Une baisse sensible des vols d'affaires en 2020 due au Covid. Le trafic des vols d'affaires depuis 2017 montre l'impact du Salon du Bourget en 2019 et de la panne d'ILS au Bourget en 2017.
- A fin septembre 2021, on recense 35 693 mouvements. L'année 2021 devrait se terminer à un niveau d'activité sensiblement équivalent à celui de 2019.

Questions et observations

• *Planche 1 (nombre de mouvements mensuels depuis 2017), il est mentionné 40 192 mouvements en 2020 et planche 2 (activité annuelle depuis 2017) 38 329 mouvements en 2020. Pourquoi ? (M. Buteux – DIRAP)*

Il s'agit d'une erreur : le chiffre de 40 192 mouvements en 2020 inclut les vols de transit. (Mme Jensen - ADP)

• M. Buteux (DIRAP) souligne qu'en dépit d'une baisse d'activité en 2020, les riverains ont fait le constat d'un fort rattrapage d'activité à partir du mois de mai, après le confinement, ce qui a suscité beaucoup de plaintes.

• M. Batard (DIRAP) fait observer qu'il n'y a pas eu de progrès en 2020 concernant les nuisances sonores. La DIRAP a enregistré le même nombre d'avions bruyants que les années antérieures (10 000).

• M. Fraimout (DIRAP) souhaiterait avoir des informations plus qualitatives, au-delà du nombre de mouvements, sur l'activité de la plateforme, comme sur la typologie des aéronefs et les appareils équipés de silencieux.

M. Delatte (Groupe ADP) indique que le Groupe ADP est tout à fait ouvert à enrichir les données fournies en CCE sur la nature du trafic. Il propose de travailler ce sujet en comité permanent.

• M. Polacco (Hispano Suiza) précise qu'en 2020 la nature des mouvements est sensiblement différente des autres années. Après la période d'interruption, il a fallu procéder à un ré-entraînement des pilotes avec beaucoup de vols de tours de piste et de vols locaux au détriment des vols de voyage.

4. Bilan dépersonnalisé des réclamations (DGAC)

4.1. Recensement des plaintes

M. Bouniol (DGAC) présente tout d'abord les plaintes pour les années 2020 et 2021 :

En 2020, on observe une forte augmentation du nombre de plaintes avec la reprise d'activité post confinement, caractérisée par beaucoup de tours de piste et de vols locaux, puis un retour au nombre habituel de plaintes à partir du mois de juillet.

En 2021, le nombre de plaintes a considérablement augmenté, cette augmentation traduisant une évolution des attentes. En 2018, la DSAC nord avait reçu 218 plaintes : en 2021, 2950. La DSAC est arrivée aux limites de ses capacités de traitement des signalements.

M. Bouniol (DGAC) mentionne quelques signalements particuliers sur les années 2020 et 2021.

→ Questions et observations

- M. Métais (Génicourt) signale que, le 1^{er} juillet, un avion de type 2^{ème} guerre mondiale a survolé à plusieurs reprises Génicourt à basse altitude. Ce cas a été signalé le 2 juillet et n'apparaît pourtant pas dans le bilan de la DGAC.

Mme Jensen (Groupe ADP) se souvient du signalement fait par M. Métais. Il y avait eu à l'époque un problème de traces radar. Mais le cas sera réétudié en coordination avec la DGAC. Et M. le Président demande que la réponse qui sera apportée figure en annexe du compte rendu.

- M. Buteux (DIRAP) pose la question du suivi des plaintes reçues.

M. Bouniol (DGAC) précise que toutes les plaintes ont fait l'objet d'une analyse individuelle et tous les constats établis ont donné lieu à une demande d'explication ou à un courrier de rappel à l'ordre.

- M. Fraimout (DIRAP) note une discordance entre les chiffres de la DGAC et ceux beaucoup plus importants de la DIRAP notamment pendant les périodes de restriction les week-ends. La DGAC a-t-elle la possibilité d'identifier tous les aéronefs qui ne respecteraient pas par exemple la pause méridienne ?

M. Bouniol précise que la DSAC analyse tous les signalements mais n'a pas les capacités de vérifier tous les aéronefs de l'aérodrome de Pontoise.

M. Jolly (Frémécourt) dénonce le fait que ce soit toujours les mêmes avions qui ne respectent pas les règles de vols et s'étonne qu'ils ne soient pas poursuivis.

M. le Président invite M. Jolly à transmettre les coordonnées des avions incriminés à la DGAC avec copie à la préfecture, quitte à signaler ce qui a déjà été fait. M. Bouniol (DGAC) ajoute que, quand il y a un constat, la DSAC mène systématiquement une action en direction des usagers (courrier).

- M. Batard (DIRAP) pour mettre la situation en perspective signale que, sur les 10 000 bruits exagérés (émergence sonore par rapport à un bruit de fond), seuls 2 000 ont été retenus et transmis car il n'est pas possible à la DIRAP d'observer tous les avions. Et sur ces 2 000, seule une vingtaine environ semble finir avec un courrier. Par ailleurs, à partir de juin, la DSAC étant saturée par les plaintes transmises, la DIRAP a cessé d'en envoyer, sinon les chiffres de plaintes auraient pu être beaucoup plus importants.

- M. Métais (Génicourt) demande comment pouvoir transmettre une infraction en temps réel puisqu'il est très difficile de pouvoir joindre la tour de contrôle. Quel numéro de téléphone composer ?

M. Bouniol (DGAC) tient à préciser que les contrôleurs sont en charge de la régulation du trafic et de sa sécurité et n'ont donc pas pour mission de répondre en temps réel aux réclamations. Ils ne doivent donc pas être appelés. Par ailleurs, il est complexe de pouvoir qualifier une infraction par simple observation sans équipement particulier.

Outre le site de la DGAC, M. Delatte (Groupe ADP) définit le canal mis à disposition des riverains par le Groupe ADP. Il s'agit d'une adresse mail : plaintesaag@adp.fr qui est accessible sur le site ADP. Ce n'est pas ADP qui instruit la plainte pour caractériser le vol signalé mais le service de la DSAC avec lequel ADP travaille en coordination. Il ne serait pas envisageable pour ADP de pouvoir répondre en temps réel aux appels des riverains.

Mme Beis (Cormeilles-en-Vexin) signale que le commandant de la BGTA du Bourget avait indiqué que la Gendarmerie du Transport Aérien du Bourget pouvait être contactée en cas d'urgence.

M. le Président indique que sera rappelé en annexe du compte rendu les différents canaux possibles avec leurs coordonnées pour déposer une plainte (DSAC, Groupe ADP, GTA), sachant que, pour les questions d'urgence, il y a les numéros d'urgence habituels.

4.2. Les cercles bleus

- M. Bouniol (DGAC) rappelle le contenu des réglementations et bonnes pratiques encadrant le survol des agglomérations :

- Les cercles bleus : bonne pratique selon laquelle les pilotes doivent éviter le survol des habitations. Mais la pénétration par un pilote dans un cercle bleu ne constitue pas automatiquement une infraction.

- l'arrêté de 1957 qui définit les hauteurs minimales de survol en fonction de la taille des agglomérations et des types d'aéronefs et l'exclusion du champ d'application des obligations de l'arrêté les manœuvres de décollage et d'atterrissage. Les communes de Courcelles, Montgeroult, Ableiges, Frémécourt et Épiays-Rhus sont considérées comme des « rassemblements de personnes » devant être survolés à une hauteur minimale de 1000 ft ou 300 mètres.

- l'article R131.1 du Code de l'aviation civile qui indique qu'un aéronef ne peut survoler une agglomération qu'à une altitude lui permettant de planer en cas de panne pour atterrir en dehors de l'agglomération.

M. Bouniol précise que la DGAC cherche à maintenir un équilibre entre le droit des riverains à la tranquillité et la pratique maîtrisée de l'aviation légale.

Il souligne que tous les pilotes qui ont pénétré dans un cercle bleu reçoivent une lettre de rappel des bonnes pratiques. Si un pilote a commis des choses plus graves, cela peut déboucher sur des sanctions administratives avec passage devant une commission de discipline. Et en cas d'infraction à un arrêté ministériel, le dossier sera transmis à l'ACNUSA.

- Pour M. Buteux (DIRAP), il n'y a rien dans la réglementation, hormis une lettre de rappel, pour protéger les riverains contre les nuisances sonores des survols des agglomérations par les pilotes. C'est aux riverains de se prendre en charge en déposant des plaintes.

M. Bouniol (DGAC) mentionne également la politique de communication faite dans les instances (CCE, comité permanent) et auprès des aéroclubs et des usagers qui est non négligeable.

5. Présentation des cartes des chevelus

- M. Bouniol (DGAC) précise les jours demandés par la DIRAP, les communes concernées, et la ou les piste utilisées:

. Journées : 12 février 2021, 19 juin 2021, 1^{er} juillet 2021.

. Communes : Cormeilles-en-Vexin, Courcelles, Frémécourt, Génicourt.

Pour chacune des journées, les chevelus relatifs aux quatre communes sont projetés et commentés.

→ Questions et observations

- *Question de M. Gohin (DIRAP) : Pourquoi plusieurs communes impactées par les survols (Grisy-les-Plâtres, Épiais-Rhus, Boissy-l'Aillier, Ableiges, Montgeroult, Us) ne sont pas signalées par un cerclage bleu sur la carte VAC ?*

Réponse de M. Bouniol (DGAC) : Le cerclage bleu est utilisé sur la carte VAC pour les communes qui posent véritablement question, comme Courcelles ou Génicourt par exemple qui sont dans l'axe de piste. Il est difficile de mettre des cercles bleus partout sous peine d'illisibilité pour les pilotes.

Pour M. Buteux (DIRAP), le cerclage des communes impactées a été fait sur la « carte pédagogique ». Il n'y a pas de raison que le cerclage des mêmes zones concernées sur la carte VAC rende cette dernière illisible.

- Pour M. Métais (Génicourt), la planche relative à la journée du 1^{er} juillet 2021 montre que le circuit de piste n'est pas respecté (le circuit de piste pratiqué est à 70/80 mètres de la bordure de Génicourt alors que le circuit théorique est à 430 mètres). Que fait la tour de contrôle pour faire respecter le circuit théorique ?

Pour M. Bouniol (DGAC), dans une configuration qui pourrait être pénalisante pour Génicourt, les chevelus de cette journée montrent plutôt qu'il y a très peu de survols de Génicourt. Par ailleurs, la mission de la tour de contrôle est une mission de sécurité qui est de faire en sorte qu'il n'y ait pas deux avions en même temps sur la piste et des collisions en vol. Les agents de la tour de contrôle doivent être focalisés sur cette mission de sécurité et ne peuvent répondre aux appels téléphoniques.

- *Question de M. Fraimout (DIRAP) : à Toussus-le-Noble, le respect des circuits de piste et des règles de bonne conduite de la VAC est inscrit dans l'arrêté de restriction. Ce qui n'est pas le cas pour l'aérodrome de Pontoise. Dans ces conditions, la DGAC considère-t-elle que sur Pontoise le dispositif de*

réglementation est suffisant pour veiller au respect de la qualité de vie des riverains ?

Réponse de M. Bouniol (DGAC) : Pontoise, avec 38 000 mouvements annuels, n'est pas comparable à Toussus-le-Noble, 4^{ème} aérodrome français (140 000 mouvements, 10 000 vols IFR, 18 000 mouvements d'hélicoptères) et situé dans une zone très urbanisée. Le dispositif réglementaire actuel de l'aérodrome de Pontoise (carte pédagogique, CCE, comité permanent) paraît adapté et équilibré, même s'il peut être amélioré par des échanges entre toutes les parties prenantes.

• *Question de M. Batard (DIRAP) : quelle est la distance latérale maximale par rapport au tracé du tour de piste ? Car il y a des avions qui volent à + ou - 500 mètres du tracé du tour de piste. Par ailleurs, la commune d'Us est dans un cercle jaune (survol à 1 700 mètres) : à partir de quelle distance en branche vent arrière un avion est-il considéré comme faisant une manœuvre d'atterrissage ou de décollage ?*

Réponse de M. Bouniol (DGAC) : Il n'y a pas de norme de distance latérale autorisée, c'est selon les conditions de vent ou de visibilité, mais on considère comme acceptable + ou - 150-200 mètres de distance du tracé du tour de piste. Quant à la question suivante, un avion qui est dans un tour de piste est clairement dans une manœuvre de décollage ou d'atterrissage et fait donc partie des exceptions aux prescriptions de hauteur de l'arrêté de 1957.

• *Question de Mme Bourrat (Frémécourt) : si un pilote reçoit plusieurs lettres de rappel, y a-t-il possibilité de prendre des sanctions à son égard en cas de récidive ?*

Réponse de M. Bouniol (DGAC) : ce n'est pas prévu mais la DSAC a la possibilité d'agir en accélérant les cycles d'inspection des aéroclubs dans lesquels des pilotes auraient ce type de comportement.

• M. Ollivier (PNR) tient à rappeler que la nouvelle charte du PNR réaffirme la nécessaire maîtrise des nuisances relatives au bruit des usagers de l'aérodrome.

6. Modifications apportées le 15 juillet 2021 à la VAC (Visual Approach Chart ou Carte d'approches et d'atterrissages à vue).

M. Bouniol (DGAC) mentionne les modifications apportées à la carte VAC en juillet 2021 :

- Les vols à sensations :

L'aérodrome de Pontoise est un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique et à toutes activités, y compris les vols à sensations.

La modification du 15 juillet 2021 encadre les vols à sensations en les soumettant aux créneaux des week-ends et des jours fériés et en soumettant les opérateurs à sensations à autorisation de l'exploitant et au respect des consignes données.

- Les vols ULM :

Les procédures générales de circulation aérienne des aérodromes ont été modifiées par l'arrêté du 12 juillet 2019. Il est prévu dans cet arrêté, dans la partie concernant les ULM, que les ULM des classes 2, 3, 4, 6 peuvent venir librement sur un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique. Ce nouvel arrêté prévoit que la DGAC peut, pour des raisons de sécurité, restreindre leur activité. Dans ce cadre, il a été décidé, pour l'aérodrome de Pontoise que les ULM de classe 2, vu leur performance, pour des raisons de sécurité, seraient soumis, comme les ULM de classes 1 et 5, à une autorisation du service de contrôle.

→ Questions et observations

M. Buteux (DIRAP), s'appuyant sur les articles 3 et 4 de l'arrêté du 12 juillet 2019, souhaiterait pour des raisons de sécurité et de nuisances, que les activités ULM et vols à sensations soient interdites par la DSAC ou la DTA sur l'aérodrome de Pontoise.

M. Bouniol (DGAC) rappelle que le terrain de Pontoise est un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique et si une décision d'interdiction des vols ULM ou à sensations était prise par le Directeur de la DSAC ou de la DTA, cette décision serait très clairement annulée devant la Juridiction administrative car contraire à l'arrêté.

Il est proposé par la présidence de la CCE de passer au point suivant sur la mobilité urbaine verticale (l'intervenante de ce point devant quitter prochainement la réunion), puis de revenir, à la demande de M. Buteux, sur les modifications apportées à la carte VAC.

8. Points d'informations divers

8.2. Expérimentation sur la « mobilité urbaine verticale » Volocity

Mme Le Bris, chef de projet au sein du Département Innovation d'Aéroports de Paris présente les enjeux de la nouvelle mobilité aérienne urbaine (*cf le détail de la présentation en annexe*)

Mme Le Bris précise en particulier que le centre de tests à Pontoise comprendra une zone de décollage et d'atterrissage et un taxiway reliant le hangar à cette zone.

Une première campagne de tests acoustiques aura lieu au 2^{ème} trimestre 2022 afin de déterminer le bruit attendu.

Une deuxième campagne portera sur des tests de drones de durée très limitée.

→ Questions et observations

- *Question de Mme Duflot (Sagy) : l'absence de législation peut faire craindre un empiètement sur des espaces privés notamment. L'aspect législation est-il aujourd'hui travaillé parallèlement aux développements techniques ?*

Réponse de Mme Le Bris (ADP) : Oui, des groupes de travail tant au niveau européen (EASA) que national planchent d'ores et déjà sur l'aspect réglementation qui sera indispensable pour l'adhésion de la communauté.

- *Question soulevée par M. Buteux (DIRAP) : indépendamment de la problématique du bruit, il sera essentiel de garantir la sécurité des trajectoires et notamment la cohabitation avec l'activité aviation de loisirs.*

Réponse de Mme Le Bris (ADP) : Aujourd'hui, il n'y a pas de liaison prévue à Pontoise. Les seules liaisons qui peuvent être envisagées sont entre Saint-Cyr et Issy-les-Moulineaux ; et entre Paris-CDG et Paris-LBG et le centre de Paris.

- *Question de Mme Beis (Cormeilles-en-Vexin) : Quel sera l'impact de ce nouveau mode de déplacement sur la fréquentation par rapport aux JO 2024 ? J'imagine que, dans ces appareils nouveaux, il n'y aura qu'un pilote et un passager ?*

Réponse de Mme Le Bris (ADP) : Aujourd'hui, Pontoise est juste un centre de tests, on ne sait pas s'il y aura des liaisons impliquant Pontoise. Il est vraiment trop tôt pour répondre. Effectivement sur les VTOL avec le partenaire Volocopter, il n'y aurait que le pilote et une personne transportée.

- *Question de Mme Beis (Cormeilles-en-Vexin) : Indépendamment de l'électricité, est-il envisagé de faire fonctionner ces appareils à l'hydrogène ?*

Réponse de Mme Le Bris (ADP) : Aéroports de Paris ne s'occupe que des infrastructures mais ces appareils fonctionneront à l'électricité, certains de façon hybride et d'autres encore à l'hydrogène. Il en ira de même pour l'aviation légère proprement dite.

Au terme de ce point, M. le Président propose, compte tenu du temps écoulé et pour éviter de bâcler les sujets, de prévoir une autre date de réunion dans un délai de moins d'un mois et demi pour traiter les sujets restant à l'ordre du jour et répondre aux questions posées aujourd'hui sans réponse.

Suite du point 6 : Modifications apportées le 15 juillet 2021 à la VAC (Visual Approach Chart ou Carte d'approches et d'atterrissages à vue).

- *Question de M. Buteux (DIRAP) : Quelle sanction sera appliquée si des vols à sensations se déroulent pendant les créneaux horaires interdits les week-ends et jours fériés ? Qui contrôlera les vols à sensations ?*

Réponse de M. Bouniol (DGAC) et M. Delatte (Groupe ADP) : Puisque les vols à sensations sont réservés aux usagers autorisés par l'exploitant selon des règles qui auront été définies, si ces règles de vol ne sont pas respectées, les vols de l'entreprise concernée ne seront a priori plus autorisés. Le contrôle sera effectué par l'exploitant a posteriori à partir des strips de la tour de contrôle.

M. Buteux (DIRAP) fait valoir l'important délai entre l'infraction et la sanction, compte tenu du délai nécessaire pour dépouiller les strips.

La DIRAP propose que les restrictions concernant les vols à sensations rentrent dans l'arrêté ministériel de restriction concernant les vols d'aviation légère les week-ends et jours fériés. M. Buteux fait valoir que ces avions utilisés pour des baptêmes de l'air font beaucoup de bruit. Pour la DIRAP, le fait que les vols à

sensations soient intégrés dans l'arrêté de restriction ferait que les infractions seraient jugées par l'ACNUSA, sans intervention de l'exploitant, avec des possibilités d'amendes importantes si elles s'avéraient fondées.

M. le Président propose à la DIRAP de reformuler précisément sa demande afin qu'elle puisse être instruite par les services compétents afin de voir si cette intégration des vols à sensations dans l'arrêté de restriction est possible et souhaitable.

- Observation de M. Sotty (Ameridair Handling) : M. Sotty est désagréablement surpris que l'activité des vols à sensations ait été réglementée sans que les opérateurs et la CCE aient été préalablement avertis.

C'est une activité faible, de l'ordre de 50 vols par an, réalisée par trois opérateurs. Si les départs et les arrivées se font à Pontoise, les évolutions se font aux alentours de Rouen et des méandres de la Seine. A priori, ce n'est pas une activité qui génère des plaintes de riverains. Pourquoi dans ces conditions de telles restrictions dans un aérodrome ouvert à la CAP ? Ce sont des restrictions qui pourraient être attaquées devant le Tribunal administratif.

M. Bouniol (DGAC) précise que les vols à sensations sont des vols effectués par des opérateurs titulaires d'un manuel d'activité particulière. Les plaintes concernant ces vols émanent d'élus locaux. Il y a eu d'ores et déjà un pilote de vol à sensations qui est passé en conseil de discipline et qui a eu 6 mois d'interdiction de vol.

M. le Président propose de compléter le point sur la VAC, si nécessaire, lors de la deuxième partie de la réunion.

M. Métais (Génicourt) est favorable à cette proposition et souhaite, à cette occasion, avoir des informations sur le type d'aéronefs utilisés pour les vols à sensation.

Au terme de ce point de l'ordre du jour, la séance est suspendue à 21 heures 20.

La séance est reprise le 27 janvier à 10 heures 30 sous la présidence de M. Mourlon, Directeur départemental des territoires du Val-d'Oise, en l'absence pour raison de santé de M. le Secrétaire général du Val-d'Oise.

1. Retour vers les sujets et questions non aboutis le 14 décembre 2021.

1.2. Procédure de nomination des membres du comité permanent

Les représentants au comité permanent désignés par chacun des collèges sont les suivants :

Collège des collectivités territoriales :

Titulaires : Boissy-l'Aillerie, Corneilles-en-Vexin, Génicourt.

Suppléants : Montgeroult, Courcelles-sur-Viosne, Épiais-Rhus.

Collège des Associations :

Titulaires : M. Buteux (DIRAP), M. Batard (DIRAP), M. Fraimout (DIRAP).

Suppléants : M. Gohin (DIRAP), M. Destrée (VOE), M. Lavigne (DIRAP)

Collège des professionnels de l'aéronautique :

Titulaires : M. Choix (Hispano-Suiza), Mme Jensen (Groupe ADP)

M. Sotty (Ameridair Handling) retire sa candidature au comité permanent.

M. le Président indique qu'un courrier sera adressé au collège des usagers pour susciter une candidature parmi les membres de ce collège, étant précisé que le comité permanent ne descendra pas en dessous de 3 représentants par collège.

M. Buteux (DIRAP) exprime le souhait que le comité permanent puisse se réunir le plus rapidement possible. M. le Président échangera avec M. Barate à ce sujet. Il y a la période de réserve électorale mais tenir un comité devrait pouvoir se faire a priori en mars ou avril.

1.1. Signalement de la commune de Génicourt le 1^{er} juillet 2021

Plainte déposée par la commune de Génicourt le 1^{er} juillet 2021 dénonçant des survols répétés de Génicourt par un avion de type 2^{ème} guerre mondiale et un un jet à basse altitude au-dessus du village le 1^{er} juillet entre 17h15 et 17h40.

M. Bouniol (DGAC) indique les résultats des recherches effectuées :

L'analyse à l'époque avait détecté 2 avions IFR à haute altitude et pas de survol de Génicourt.

L'élargissement du spectre de l'analyse, suite à la CCE du 14 décembre, a permis d'identifier 6 tours de piste d'un avion de type T6 à basse altitude qui a contourné le village par le nord, est passé à l'est, et enfin au sud du château d'eau. Mais il n'y a pas eu de survol de Génicourt, ni d'infraction.

M. Métais (Génicourt) s'étonne que la trajectoire de cet avion soit identifiée sur le site VITRAIL comme passant sur Génicourt.

M. Bouniol (DGAC) vérifiera sur VITRAIL.

2. Présentation de « 30 ans et après ? » par la DIRAP

M. Buteux, Président de la DIRAP, présente les propositions de la DIRAP pour améliorer la situation des riverains (*pour une présentation détaillée, voir les documents de présentation en annexe*)

Après avoir dressé le bilan des réalisations accomplies en commun et fait le constat des insuffisances, M. Buteux détaille les axes d'amélioration proposés par la DIRAP :

- La mise en place d'une altération de cap entre Courcelles et Boissy sans déplacer le bruit sur d'autres populations, notamment celles de Boissy.

- Transposer les cercles bleus de la carte pédagogique sur la carte VAC pour sensibiliser les pilotes non basés.

- Renforcer l'arrêté de restriction d'activité comme sur d'autres aérodromes.

Sont mentionnées également les mesures suivantes :

- L'interdiction des vols à sensations et des vols d'ULM.

- La mise à disposition des trajectoires radars de la DGAC sur Vitrail pour éviter de submerger la DSAC de signalements non pertinents.

- La mise en place d'un outil de repérage automatique des manquements pour une intervention plus rapide auprès des pilotes.

M. Buteux détaille les propositions de mesures à intégrer dans le cadre d'un renforcement de l'arrêté de restriction d'activité :

- Limiter l'horaire d'ouverture de l'aérodrome et interdire les vols nocturnes ;
- Préserver strictement une plage de silence les dimanches et jours fériés ;
- Réserver l'activité aux avions silencieux basés les week-ends et jours fériés ;
- Restreindre l'activité des hélicoptères les week-ends et jours fériés ;
- Interdire les aéronefs de plus de 12 tonnes (au lieu de 17 tonnes).

M. Buteux signale que ces demandes sont à considérer eu égard aux révisions d'arrêté de restriction d'activité d'autres plateformes, notamment à Toussus-le-Noble.

→ Questions et observations

La discussion a porté en particulier sur la tolérance des radars primaires de la DGAC (question de M. Batard – DIRAP), et la fiabilité de Vitrail (ADP) et des outils de suivi des trajectoires disponibles dans le commerce.

La DGAC (MM. Bouniol et Limare) précisent qu'il est très difficile de fournir une réponse unique sur la tolérance des radars primaires qui est fonction de multiples paramètres (l'altitude, la distance, la fréquence de mise à jour, etc.). Si les outils applicatifs du commerce offrent une bonne précision pour le suivi des trajectoires à haute altitude, les études montrent qu'ils ne sont pas fiables pour suivre des aéronefs en dessous de 2 000 à 1 500 pieds. Quant à Vitrail, accessible

sur le site d'ADP, il s'agit d'un outil destiné au suivi des trajectoires des avions de ligne qui serait peu adapté a priori à celui des avions de loisirs. M. Bouniol (DGAC) indique qu'il se renseignera sur les possibilités de Vitrail.

La DIRAP et M. Deslandes (Maire de Génicourt) pointent la difficulté des associations et des élus, dans ces conditions, à fournir des signalements pertinents sans submerger la DSAC de milliers de plaintes.

- La discussion a porté aussi sur la nécessité, pour la DIRAP, de trouver une solution pédagogique plus efficace à l'égard des pilotes peu respectueux.

M. Buteux (DIRAP) prenant le chevelu de la journée du 12 février 2021 sur Frémécourt demande s'il y a eu des actions de la DSAC concernant les pilotes qui ont survolé la commune. M. Bouniol (DGAC) confirme que s'il n'y a pas eu de signalement, la DSAC n'a pas les moyens d'intervenir automatiquement, compte tenu du travail d'analyse nécessaire. En 2019, il y a eu 240 plaintes versus 2 865 en 2021 et les effectifs de la DSAC dédiés à cette tâche n'ont pas évolué en proportion.

- M. Deslandes (Maire de Génicourt) regrette que Vitrail, sur le site ADP, ne soit pas adapté pour vérifier la pertinence des plaintes des administrés. C'était pourtant une solution qui lui avait été conseillée par ADP.

Mme Jensen (groupe ADP) précise avoir indiqué à M. le maire de Génicourt que le site ADP *Entrevoisins* permettait de déposer des plaintes qui arrivaient directement dans sa boîte mail. Mais Vitrail n'a jamais été un outil de suivi des avions d'aviation générale.

Au terme de cette discussion, M. le Président indique que la présentation de la DIRAP contient certains sujets qui mériteront d'être travaillés en comité permanent.

3. Points d'information divers

3.1. Limitation environnementale à 17 tonnes

Le point est retiré de l'ordre du jour, ADP qui était à l'initiative de ce questionnement ne souhaitant plus soulever cette question.

3.2. Refonte des procédures IFR

M. Limare (DGAC) présente les éléments concernant le refonte des procédures IFR (vols aux instruments)

Il en précise les motifs (arrêt définitif des moyens de radionavigation Défense), le contenu, et les faibles impacts tant en nombre de mouvements concernés que de nuisance environnementale par rapport aux anciennes procédures.

(Pour le détail de la présentation des procédures concernées, cf les slides de présentation en annexe)

→ Questions et observations

M. le Président relayant les propos des représentants des associations et des collectivités territoriales souhaiterait que les présentations à l'avenir prennent en

compte qu'elles s'adressent à un public de non spécialistes des questions aéronautiques et qu'elles soient accompagnées de documents pédagogiques leur facilitant la restitution auprès de leurs mandants.

En l'occurrence, s'il est clair que les impacts des nouvelles procédures sont faibles ou négligeables, il eut été souhaitable d'avoir des éléments cartographiques permettant de mieux situer les trajectoires, les hauteurs de survols, les populations survolées etc.

3.3. Autres points divers

- L'utilité économique de l'aviation

M. Sotty (Ameridair Handling) trouve excessives les récriminations faites à l'aviation et se retire pour cette raison du comité permanent. Il tient à préciser le volume très faible de catégories de vols qu'on souhaite aujourd'hui interdire (30 vols par an d'avions de plus de 10 tonnes ; 30 vols par an d'avions à sensations) à comparer à la cinquantaine de jets de transports d'organes. Il souligne le rôle important de cette activité professionnelle par les emplois directs ou indirects créés et les cotisations sociales payées (350 K€ par an pour Ameridair Handling). Un jet, c'est 1 salarié et 10 secondes d'arrivée dans la finale de Pontoise.

M. Batard (DIRAP) fait observer que des emplois peuvent être supprimés à cause du bruit (ex : château de Montgeroult qui ne peut plus réaliser de films vidéo et des enregistrements).

M. le Président remercie M. Sotty pour son témoignage, réaffirme le maintien de l'aérodrome de Pontoise et souligne la nécessité de la recherche du meilleur équilibre entre les aspirations des riverains et le fait que les professionnels puissent effectivement exercer leur métier.

- Les demandes de Génicourt

M. Métais (Génicourt) évoque trois points :

- La nécessité de renforcer la réglementation. Aujourd'hui, tout survol d'une commune n'est pas une infraction réglementaire. Ce n'est pas normal.

- La nécessité de disposer d'une procédure d'urgence (téléphone, mail, etc.) à disposition des élus et des associations pour prévenir en temps réel d'une urgence constatée (ex : survol de l'école Génicourt).

- La nécessité d'avoir des informations sur les vols à sensations, en particulier sur les types d'aéronefs autorisés. Il n'est pas question, pour M. Métais, d'avoir le retour de la patrouille Tranchant.

M. Buteux (DIRAP) et M. Matéos (Maire de Montgeroult) précisent le problème posé par les avions à sensations. Ce sont d'anciens avions militaires de type Fouga extrêmement bruyants et dérangeants pour les populations. M. Matéos confirme que ces avions très rapides passent au-dessus de Montgeroult.

Pour M. Sotty (Améridair Handling), des procédures particulières peuvent être édictées (procédures de départ avec des virages pour éviter certaines zones) plutôt que procéder par interdiction pénalisante. Par ailleurs, l'interdiction souhaitée

des avions de 17 tonnes n'a pas de sens car le poids des avions n'est pas en relation avec le bruit émis.

- Demande de la DIRAP : l'altération de cap entre Courcelles et Boissy-l'Aillerie

M. Buteux (DIRAP) souhaiterait que des informations puissent être apportées par la DSNA à cette demande au prochain comité permanent.

M. Limare (DGAC) précise que la demande a bien été notée. Ce projet nécessitera une étude technique et une étude de sécurité pour démontrer que les risques sont maîtrisés. Il y aura aussi vraisemblablement aussi une phase d'expérimentation. Une phase de concertation sera nécessaire avec les usagers notamment puisque ce projet comporte des modifications de pilotage à prendre en compte.

M. Guiard (Maire de Boissy-l'Aillerie) tient à signaler qu'il ne faudrait pas que cette altération de cap se fasse au détriment de sa commune. M. Buteux (DIRAP) confirme que cette modification sera sans incidence pour la population de Boissy-l'Aillerie grâce au repère de la voie de chemin de fer.

M. Bouniol (DGAC) signale que l'accord du Maire de Boissy-l'Aillerie est un préalable indispensable puisque la modification des trajectoires pourrait avoir une incidence sur la perception des habitants de cette commune. Cet accord sera indispensable avant de lancer l'expérimentation et avant le lancement de la mise en œuvre.

M. Choix (Hispano-Suiza) précise qu'il serait enchanté que cette altération de cap fonctionne mais pense qu'il n'y a pas de solution miracle. Pour M. Choix ce projet pose un problème de sécurité. Les avions décollent toujours dans l'axe de la piste et non en allant à gauche ou à droite. Quand un pilote décolle, il ne verra pas la voie ferrée car il ne voit pas ce qu'il y a en dessous.

M. le Président propose de faire un point sur ce projet au prochain comité permanent.

- Avions de 17 tonnes et sortie du confinement

M. Choix (Hispano-Suiza) poursuit sur deux sujets :

- La proposition de la DIRAP de passer de 17 à 12 tonnes pose mal le problème : les avions modernes (cf Dassault) sont plus gros, plus sûrs et moins bruyants. La vraie question à se poser est celle de la capacité de la piste à supporter des avions plus lourds.

- A propos de la sortie du confinement, M. Choix reconnaît qu'il y a plus d'activité car les aéroclubs ont exigé des pilotes, pour une question de sécurité, qu'ils refassent de l'entraînement. Les pilotes ont donc fait plus de tours de piste. M. Choix assume cette décision.

*

Au terme de cette discussion, M. le Président réaffirme que c'est par l'écoute et les échanges l'on parviendra à trouver le point d'équilibre entre les intérêts des différentes parties.

Un planning des futures réunions du comité permanent sera communiqué aux participants après concertation avec M. Barate, Secrétaire Général.

A priori le schéma proposé sera le suivant : 2 réunions du Comité, l'une en mars (sur le terrain) et l'autre en juin (en mairie)

Mme Jensen (groupe ADP) propose avant la première réunion une visite des activités situées sur le terrain et M. Métais (Génicourt) se propose d'accueillir en mairie le comité permanent pour la deuxième réunion.

Par ailleurs, en réponse à M. Buteux (DIRAP), M. le Président confirme qu'il a été répondu aux questions soulevées par la DIRAP dans son courrier :

Sur les vols à sensations : l'analyse sera poursuivie lors du prochain comité permanent.

Sur les moyens de signaler un survol des communes : Mme Jensen (ADP) a répondu pour la solution ADP. Et M. le Président propose, pour le prochain comité permanent, la réalisation d'une fiche, à remettre à chaque participant, recensant les procédures à suivre pour transmettre les plaintes des riverains.

*
* *

Au terme de la réunion, M. le Président remercie l'ensemble des membres de la Commission pour la qualité des échanges et lève la séance.

(la séance est levée à 12 heures 30)