

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

*** * ***

Relevé des débats et des conclusions

Réunion du 13 février 2024

Étaient présents :Pour la préfecture du Val-d'Oise

Mme CESARI-GIORDANI, Secrétaire Générale, Présidente
 M. MOURLON, Directeur Départemental des Territoires du Val-d'Oise
 M. BAUER, chef de service, DDT 95
 M. FERREY, DDT 95
 Mme LAITHIER, DDT 95
 Mme LE NY, DDT 95

Pour la DGAC – DSAC

M. BOUNIOL, Chef Division Aviation Générale, Délégué IDF

Pour le Groupe ADP

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

Pour les Collectivités Territoriales

Mme FROMENTEIL, Conseil Départemental Val d'Oise
 M. PELLETIER, Mairie d'Ableiges
 M. GUIARD, Maire de Boissy-l'Aillier
 M. MOLLAND, Mairie de Bréançon (+ pouvoir de Mme BOURRAT)
 Mme BEIS, Maire de Cormeilles-en-Vexin
 M. DESLANDES, Maire de Génicourt
 M. METAIS, Mairie de Génicourt
 Mme BOTTON, Mairie de Courcelles-sur-Viosne
 M. JOLLY, Mairie de Frémécourt
 Mme CARPENTIER, Mairie de Grisy-les-Plâtres
 M. DUVIVIER, Mairie de Montgeroult
 M. PAPILLON, Mairie de Sagy

Pour les Associations

M. BUTEUX, DIRAP (+ pouvoir de M. LORINE)
 M. DESLANDES, DIRAP
 M. BATARD, DIRAP
 M. GOHIN, DIRAP
 M. FRAIMOUT, DIRAP (+ pouvoir de Mme DESCOURTILS)
 M. BRISSEAU, DIRAP
 Mme CHIRONNIER, FNE Val d'Oise
 M. DESTREE, FNE Val d'Oise
 Mme GERMAIN, Ass Sauvegarde Vallée de Sausseron
 M. BENARD, Ass des Amis du Vexin Français

Pour les Professionnels

M. POUTREL, Pontoise Aéro-Maintenance
 M. CHELLET, Ass pour la Renaissance du Caudron Simoun
 M. CHOIX, Aéro-club Hispano-Suiza
 M. HANNE, Flight Sensation Ile-de-France
 M. VERGNE, Racing Kart de Cormeilles
 M. SOTTY, Ameridair Handling
 M. CHARRITAT, Ameridair Handling
 M. DOLBEAU, Cergy-Pontoise Airclub

Ordre du jour

1. Approbation du compte rendu de la CCE du 14 décembre 2021 -27 janvier 2022	4
2. Bilan des travaux du comité permanent.....	4
2.1. Anticipation des événements et conséquences éventuelles des déports.....	4
2.2. Traitement des plaintes.....	5
2.3. Altération de cap à proximité de Courcelles-sur-Viosne.....	5
2.4. Adaptation de la carte VAC sur la base de la carte pédagogique.....	6
2.5. Meilleure prise en compte du défaut de silencieux dans l'arrêté de restriction.....	6
2.6. Engagement des parties prenantes.....	7
3. Bilan de l'activité de l'aérodrome.....	8
4 & 5 – Bilan dépersonnalisé des réclamations – Présentation des cartes de chevelus.....	10
6. Questions diverses.....	11

Après vérification du quorum, la séance est ouverte à 15 heures sous la présidence de Mme Laetitia CESARI-GIORDANI, Secrétaire Générale de la préfecture du Val-d'Oise.

1. Approbation du compte rendu de la CCE du 14 décembre 2021 - 27 janvier 2022

Le procès-verbal de la réunion du 14 décembre 2021 et poursuivie le 27 janvier 2022 est approuvé à l'unanimité par les membres de la CCE.

M. BUTEUX (DIRAP) réitère sa demande de transmission des comptes rendus dans les deux mois de la tenue de la Commission.

Par ailleurs, M. BUTEUX précise que son association fera un courrier pour rappeler les engagements pris lors de cette CCE et non suivis d'effet jusqu'à présent.

2. Bilan des travaux du comité permanent

M. MOURLON (DDT 95) précise que le comité permanent s'est réuni à trois reprises en 2023 pour travailler en concertation à l'amélioration de l'aérodrome dans son environnement.

La restitution des travaux du Comité permanent a porté sur les points suivants :

2.1. Anticipation des événements et conséquences éventuelles des déports

M. DELATTE, Directeur adjoint du Bourget et des Aéroports d'Aviation Générale du Groupe ADP, confirme que l'édition 2023 du Salon International de l'Air et de l'Espace (SIAE) du Bourget a généré un trafic de débord sur l'aérodrome de Pontoise plus important que prévu (396 mouvements d'affaires). 90 % de ces mouvements de débord se sont faits en journée.

Plusieurs raisons de cet impact : une fréquentation forte de l'édition 2023, des conditions météo difficiles et la tenue concomitante de deux événements internationaux (Fashion Week et le sommet pour le nouveau Pacte Financier Mondial).

Le groupe ADP a pris l'engagement à l'avenir, afin de mieux anticiper les conséquences de ce type de situation, d'améliorer sa communication avec les élus et les riverains, non seulement en amont mais aussi pendant toute la durée de ce type de manifestation.

M. MOURLON (DDT 95) précise que le comité permanent sera amené à se réunir en prévision des JO 2024 de façon à mieux informer les membres de la CCE des pics de trafic prévisibles.

□ Questions et observations

La DIRAP souligne que pendant deux week-ends en particulier (17-18 juin, 24-25 juin) les riverains ont dû supporter un vol toutes les deux heures d'avions particulièrement bruyants. Ce qui explique leur fort mécontentement. Elle s'étonne que la seule solution proposée soit une meilleure communication. Est-ce que

l'aérodrome de Pontoise a vocation à être l'aérodrome de débord du Bourget ? Et quelle solution est envisagée pour que les riverains ne subissent pas un cumul des nuisances entre l'aviation légère et l'aviation d'affaires ?

M. DELATTE (Groupe ADP) précise que l'aérodrome de Pontoise, compte tenu de ses pistes et de sa localisation, s'inscrit, comme d'autres aérodromes (notamment Melun) dans le système aéroportuaire francilien comme aérodrome de débord du Bourget.

ADP comprend les désagréments des riverains mais souligne qu'il s'agit d'une situation qui a un caractère exceptionnel puisque le Salon se tient tous les deux ans. Par ailleurs, il est précisé par Améri-dair que ces avions ne font pas de tour de piste. M. DELATTE confirme qu'un dispositif de communication sera mis en place pour les JO afin de mieux anticiper les pointes de trafic. A priori, pour les JO, ADP s'attend à une meilleure visibilité du trafic.

2.2. Traitement des plaintes

M. BOUNIOL (DGAC) confirme la mise en place opérationnelle d'un outil de détection automatique des survols des zones habitées des cercles bleus.

Courcelles est la commune la plus impactée par les survols des cercles bleus puisqu'elle est dans l'axe de décollage de la piste 23. On s'aperçoit toutefois d'une forte baisse des survols en novembre et décembre, sans doute en lien avec la mise en place de l'altération de cap à partir de novembre 2023.

La limite entre Frémécourt et Corneilles-en-Vexin est aussi un cercle bleu fortement survolé. L'étroitesse du passage entre ces deux communes est sans doute à l'origine de ce nombre de survols.

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

M. BOUNIOL (DGAC) refait un rapide historique de la mise en place de l'altération de cap : le choix de l'église de Boissy-l'Aillierie après le Bois de Chante-Coq comme point de repère, l'étude d'impact de sécurité aérienne réalisée par la DSAC, la publication de l'altération de cap en octobre 2023 pour une mise en application à compter du 2 novembre 2023. Un test avec retour d'expérience (REX) est prévu pendant un an.

M. MOURLON (DDT 95) remercie l'ensemble des acteurs et en particulier M. le Maire de Boissy-l'Aillierie qui a permis l'étude de cette nouvelle trajectoire qui se rapproche un peu plus du bourg.

□ Questions et observations

M. CHOIX (Hispano-Suiza) n'est pas du tout contre le principe de l'altération de cap mais regrette de ne pas avoir été consulté dans cette affaire. Une autre solution avec une altération plus courte après le décollage avait été proposée par les usagers. Mais il précise qu'il « joue le jeu » de la solution retenue.

M. BOUNIOL (DGAC) précise qu'il s'agit d'un test et qu'il reste tout à fait ouvert à reparler de la solution retenue à la lumière d'une année d'expérience.

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

M. BOUNIOL (DGAC) confirme, suite aux travaux en comité permanent, la modification de la carte VAC avec l'ajout d'un lien renvoyant à la carte pédagogique publiée sur le site *Entrevoisins* du Groupe ADP.

□ Questions et observations

□ Pour la DIRAP, le lien renvoyant vers la carte pédagogique est une étape. La DIRAP sera attentive aux résultats obtenus. La solution, pour la DIRAP, passe par l'intégration des « cercles orange » de la carte pédagogique dans la carte VAC pour éviter le survol systématique notamment du haut d'1,piais-Rhus et du haut de Grisy. La DIRAP juge important également de pouvoir détecter les survols des cercles de la carte pédagogique de manière, par exemple, à bien vérifier la réalisation d'un bon équilibre entre les survols de Boissy et de Courcelles.

□ M. DESLANDES, maire de Génicourt s'étonne du faible nombre de survols détectés au-dessus de Génicourt (5 survols). Pour M. le Maire, soit il s'agit d'une erreur dans les chevelus communiqués pour la journée du 2 décembre qui font apparaître beaucoup plus que 5 survols de Génicourt rien que pour cette journée-là.

M. BOUNIOL (DGAC) précise qu'il s'agit du mois de décembre et que ne sont comptabilisés que les survols des parties habitées des cercles bleus (correspondant aux 5 survols).

2.5. Meilleure prise en compte du défaut de silencieux dans l'arrêté de restriction

M. MOURLON (DDT 95) indique que ce sujet, qui nécessite une modification de l'arrêté de restriction, a été évoqué à plusieurs reprises en comité permanent.

M. BOUNIOL (DGAC) et M. MOURLON resituent le contexte de la problématique : l'actuel arrêté de restriction interdit le survol d'avions qui ne seraient pas munis d'un dispositif atténuateur de bruit. Compte tenu du libellé de l'arrêté, l'ACNUSA, lors d'une plainte, avait dû considérer qu'un simple pot catalytique pouvait être considéré comme un dispositif atténuateur de bruit, ce qui avait pour conséquence d'empêcher pratiquement toute forme de sanction.

Dans ce contexte, la DSAC-Nord s'est rapprochée de la Direction du Transport Aérien (DTA) qui a donné son accord pour engager une évolution de l'arrêté de restriction, à condition que cette évolution s'inscrive dans un équilibre national.

Il est envisagé de remplacer la référence au « dispositif atténuateur de bruit » par une référence à une classe de référence Calipso pour aller vers des restrictions des classes d'avions les moins performantes.

M. BOUNIOL indique que la modification est un processus relativement long et détaille les différentes étapes pour aboutir au nouvel arrêté de restriction :

- 1/ Réunion du comité permanent pour discuter d'un point d'équilibre entre les différents collègues.
- 2/ Avis de la CCE sur la proposition du comité permanent.
- 3/ Rédaction d'un texte par la DTA.
- 4/ Consultation de la CCE sur le projet de texte.

- 5/ Consultation de l'ACNUSA sur le projet de texte.
- 6/ Consultation publique le projet de texte.
- 7/ Rédaction de l'arrêté et publication.

M. BOUNIOL (DGAC) pense que l'arrêté modifié pourrait sortir fin 2024 mais ne peut s'engager sur ce délai.

□ Questions et observations

M. BUTEUX (DIRAP) précise que la DIRAP proposera sur ce sujet deux motions en point 6 de l'ordre du jour. La modification demandée porte sur un vieil arrêté qui date de 2002 et qui avait été élaboré sans consultation des riverains. La DIRAP a donc fait des propositions pour compléter cet arrêté par plusieurs dispositions. M. CHOIX (Hispano-Suiza) s'inscrit en faux sur l'absence de concertation lors de l'arrêté de 2002. Au-delà du fondé de la discussion sur ce point, M. MOURLON (DDT 95) rappelle plus simplement que le cadre de concertation a évolué depuis.

Pour M. SOTTY (Ameridair Handling) faire voter en CCE des motions sur des modifications de l'arrêté de restriction, c'est « bafouer » le rôle du comité permanent.

M. MOURLON (DDT 95) renvoie ce débat au point 6 de l'ordre du jour (points divers).

2.6. Engagement des parties prenantes

M. MOURLON (DDT 95) rappelle qu'au cours des réunions du comité permanent en 2023, il a été demandé aux acteurs de préciser leurs attentes mais aussi leurs engagements pour une meilleure insertion de l'aérodrome dans son environnement.

M. MOURLON propose que les documents communiqués sur ce point par Hispano-Suiza et par Ameridair Handling soient joints au compte rendu de la présente CCE

□ Questions et observations

M. GUIARD, Maire de Boissy-l'Aillerie, souligne que ce sont toujours « des minorités » qui contreviennent de façon récurrente aux règles fixées. Un courrier a été envoyé, au nom de tous les élus, pour réclamer des sanctions pour ces pilotes qui exagèrent. Ce courrier est resté sans réponse.

M. CHOIX reconnaît que les incidents visés par le courrier qui se sont produits pendant dix jours étaient « scandaleux ». Les pilotes ont été repérés, c'était des pilotes non basés provenant de Toussus.

M. MOURLON (DDT 95) rappelle que la CCE et le comité permanent sont des instances collégiales où des points de vue divers s'expriment. Le travail mené consiste à avancer progressivement sur plusieurs fronts : la détection des survols, la carte pédagogique, les atténuateurs de bruits, etc. ainsi que l'évolution de la réglementation. Mais comme vient de l'indiquer la DGAC, la modification d'un arrêté est un processus long qui nécessite des arbitrages. On progresse grâce aux efforts de tout le monde.

M. BUTEUX abonde dans le sens de M. GUIARD. A un moment donné, il faut une sanction de l'ACNUSA contre ces minorités. Et si le processus doit durer une année, « autant mettre dans ce nouvel arrêté de restriction suffisamment de dispositions pour éviter de traiter les sujets l'un après l'autre ».

3. Bilan de l'activité de l'aérodrome

La présentation est faite par M. DELATTE (Groupe ADP).

□ Sur le trafic

Après une période de rattrapage en 2021 post Covid qui s'explique aussi par des conditions météo propices, on observe en 2022 un trafic qui retrouve sa tendance de décroissance régulière. L'année 2023 a été meilleure avec 41 456 mouvements au total, soit +6 % par rapport à 2022. La croissance s'est faite au deuxième semestre. Néanmoins l'activité reste dans la moyenne historique autour de 40 000 mouvements.

L'activité IFR d'affaires représente toujours 6 à 7 % du trafic global.

Et l'activité de l'aérodrome est toujours saisonnière et sensible aux variations de la météo.

□ Questions et observations

□ M. CHOIX (Hispano Suiza) attire l'attention sur les périodes pendant lesquelles la tour de contrôle est fermée. Ce qui fait qu'il ne faudra pas s'étonner, si un jour la tour est réarmée 7J/7, d'avoir une augmentation statistique importante alors qu'en réalité le volume de mouvements aura été identique aux années précédentes.

M. DELATTE (ADP) précise que les jours de fermeture de la tour de contrôle, le trafic est évalué. Il peut y avoir des erreurs à la hausse ou à la baisse de ces évaluations par rapport à la réalité du trafic mais, sur la totalité d'une année, il y a une compensation de ces marges d'erreurs qui ne vont pas forcément dans le même sens.

□ Sur les événements majeurs de la plateforme

M. DELATTE (Groupe ADP) mentionne les éléments suivants :

- Le Salon International de l'Air et de l'Espace (*cf. infra point 2.1*).
- L'organisation d'une tournée de l'avion électrique (Pipistrel) en partenariat avec les partenaires d'ADP (FFA et TotalEnergies). ADP est convaincu que l'avion électrique est l'avenir pour la formation en tour de piste des pilotes.
- La tournée s'est accompagnée de l'inauguration de 3 bornes de recharge électrique accessibles à tous les avions (Pontoise, Toussus, Etampes).
- Lancement d'audits sur la biodiversité des terrains. L'analyse est faite par l'association AéroBiodiversité qui fait un état de la faune et de la flore des terrains d'ADP en Île-de-France et prodigue ses conseils. ADP vient de recevoir son rapport.

- La mise en place d'un fonds de 500 000 € doté par la région Île-de-France et ADP pour financer les avions école des aéroclubs en silencieux, hélices et capots moteur. C'est une enveloppe pluriannuelle. Les subventions sont accordées aux aéroclubs agréés FFA sous réserve que l'équipement procure un gain acoustique mesurable à partir du référentiel Calipso.

- La préparation des JO 2024 (actions d'information prévues).

- Les travaux de réfection de la piste 12/30 qui vont commencer après les JO. La piste devrait être opérationnelle avant l'été 2025.

□ Questions et observations

□ Sur l'avion électrique, la DIRAP est tout à fait favorable à l'utilisation de l'avion électrique en tour de piste et souhaiterait qu'ADP, la Région, le Département et autres acteurs concernés se concertent pour accélérer l'utilisation de ce type d'aéronef.

Sur les JO 2024, M. BUTEUX demande en août une activité réduite de 50 % de l'aviation légère (par rapport à août 2023 qui a été une année 50 % plus forte qu'en 2022) pour compenser les nuisances supplémentaires de l'aviation d'affaires induites par les JO.

Sur l'avion électrique, M. CHOIX (Hispano-Suiza) précise qu'il a toujours soutenu au niveau de la FFA l'avion électrique. Mais aujourd'hui, l'avion électrique (300 000 €) n'est pas exploitable par un aéroclub : il ne fonctionne pas quand la température est < 7°, quand le pilote est trop lourd, ou quand le tour de piste est long comme c'est particulièrement le cas à Pontoise.

Quant à la période des JO (août 2024), M. CHOIX (Hispano Suiza) fait valoir qu'il n'a pas de prise sur la limitation d'activité de l'aérodrome d'autant que les frais de sa structure continuent de tourner de la même façon.

□ M. BATARD (DIRAP) demande des précisions sur le fonds de 500 K€ et sur la possibilité d'équiper les aéronefs de nouvelles hélices multipales. Le gain acoustique avec de nouvelles hélices multipales est significatif (6 à 8 dB). Y a-t-il de nouvelles hélices pour équiper les Cessna ?

M. DELATTE (Groupe ADP) précise que l'enveloppe de 500 K€ est à utiliser sur 5 ans et s'adresse aux aéroclubs agréés FFA des aérodromes de la Région Île-de-France gérés par ADP. Ce fonds peut financer tout équipement de réduction du bruit dès lors qu'il est certifié.

A sa connaissance, il n'y a pas d'hélice certifiée. Mais ADP travaille avec la DGAC et les constructeurs pour les inciter à faire certifier leurs équipements. Ce fonds ouvre une perspective aux industriels de pouvoir vendre leurs équipements aux aéroclubs avec une garantie de 100 %, alors que ces aéroclubs sont des structures associatives avec en général peu de trésorerie.

□ M. GUIARD, maire de Boissy-l'Aillerie, tient à souligner le bilan très positif apporté par le travail collectif de tous les acteurs. La situation est notablement améliorée par rapport à celle qu'il a connue dans les années 80.

4 & 5 – Bilan dépersonnalisé des réclamations – Présentation des cartes de chevelus

M. BOUNIOL (DGAC) commente les signalements transmis par la DIRAP (mails du 3 juin, 6 juin et 11 juillet 2023) et les signalements relatifs aux survols de Courcelles-sur-Viosne. (*cf. pages 12 et 13 du document de présentation*)

Puis M. BOUNIOL présente les chevelus des journées suivantes : le 13 mai (manifestation Américlair), 8 octobre (concert au château de Montgeroult), et les demandes de la DIRAP relatives aux journées du 2 septembre, 1^{er} octobre et du 2 décembre 2023 (*cf. les cartes des chevelus*)

□ Observations et questions

□ Chevelu du 13 mai (manifestation Américlair): M. BOUNIOL (DGAC) observe que les mouvements sont bien centrés sur l'aérodrome. M. BUTEUX observe aussi quelques survols de Boissy-l'Aillerie.

M. SOTTY (Américlair) annonce qu'une manifestation du même type sera organisée le 15 juin 2024. Il veillera à ce que les pilotes ne survolent pas Boissy-l'Aillerie.

M. MOURLON (DDT 95) propose que la carte des chevelus soit transmise pour signaler aux pilotes les points sensibles.

□ Chevelu du 8 octobre (concert au Château de Montgeroult) : M. BOUNIOL (DGAC) indique que les usagers ont vraiment fait attention et l'enregistrement du concert a pu se faire dans de bonnes conditions. L'organisateur de l'événement a envoyé un mail de remerciement.

□ Journées du 8 octobre et du 2 décembre : Pour M. DESLANDES, maire de Génicourt et M. METAIS, les deux chevelus montrent que la commune de Génicourt est bien survolée. Le chevelu du 2 décembre fait apparaître une incohérence entre l'outil de détection automatique des survols (5 survols en décembre) et le nombre de survols de Génicourt constatés sur la seule journée du 2 décembre.

La DGAC indique qu'elle fera un zoom des survols de Génicourt pour mieux analyser la réalité des survols des zones habitées de cette commune.

M. CHOIX (Hispano-Suiza) précise que cette situation de débord des vols par rapport au circuit de piste s'explique par une branche finale très courte.

M. DESLANDES, Maire de Génicourt, conteste cette difficulté. Beaucoup de pilotes savent effectuer la manœuvre.

□ Au terme de cette discussion, il est convenu que la DGAC transmette le zoom des survols de Génicourt le 2 décembre pour mieux analyser en comité permanent la réalité des survols et voir s'il y a une difficulté opérationnelle.

Par ailleurs, M. MOURLON (DDT 95) recommande que la communication sur l'organisation d'événements ou de manifestations particulières se fasse suffisamment en amont - comme Américlair vient de le faire pour le 15 juin - afin que chacun prenne ses dispositions de manière anticipée.

6. Questions diverses

Motions relatives à la modification de l'arrêté de restriction

□ M. BUTEUX (DIRAP) expose les raisons qui font que la DIRAP propose au vote de la CCE deux motions relatives à la modification de l'arrêté de restriction.

La DIRAP, mais aussi les élus, a proposé en effet à de nombreuses reprises d'engager un travail sur la modification de l'arrêté de restriction et considère aujourd'hui qu'il est important que la CCE se prononce via un vote sur la façon dont le comité permanent doit travailler sur cette question.

Puis M. BUTEUX (DIRAP) détaille le contenu des deux motions :

La première motion prend acte de « l'insuffisance et de l'ineffectivité » de l'arrêté de restriction actuel et donc de la nécessité de le modifier.

La deuxième motion charge le comité permanent de la CCE d'élaborer des propositions de modification de l'arrêté de restriction actuel « en prenant notamment en considération les propositions des associations de riverains affectés par les nuisances ». M. BUTEUX précise qu'il a dit « notamment » et pas « que les propositions des associations ».

□ La Préfecture, par la voix de M. MOURLON, s'interroge sur l'opportunité d'un vote en CCE de ces motions. Le comité permanent a montré qu'il sait se saisir des questions et travailler à l'amélioration du dispositif sans motion de la CCE. Par ailleurs, M. MOURLON se demande si cette motion à voter ne risque pas au final de perturber le travail collectif engagé en polarisant les « postures » des différents collèges.

□ Une discussion animée s'engage alors :

- Pour les usagers, le vote des motions serait une atteinte à la liberté de fonctionnement du comité permanent où doivent s'exprimer librement tous les avis. Les usagers ne sont pas opposés à travailler sur ce sujet mais n'acceptent pas le principe du vote qui est interprété comme un moyen de pression et une marque de défiance à l'égard du comité permanent. M. SOTTY (Ameridair) prévient qu'il se retirera du comité si « l'agenda est écrit » et qu'on lui impose de travailler par la pression d'un vote.

- La DIRAP répond « qu'elle ne cherche pas à imposer quoi que ce soit » mais qu'elle veut faire acter dans un document « un peu plus officiel » la nécessité de travailler sur ce sujet. Elle rappelle que la nécessité de modifier l'arrêté de réglementation a été évoquée à plusieurs reprises. Cette demande exprime la préoccupation légitime des riverains à une réglementation protectrice. Pourtant cette question n'a jamais été inscrite à l'ordre du jour et abordée frontalement. La DIRAP craint que ce sujet soit au final évacué des discussions.

- M. GUIARD, Maire de Boissy-l'Aillerie, estime nécessaire « de se détendre sur le sujet ». La demande de la DIRAP de travailler sur l'arrêté de réglementation est actée et ne semble poser problème à personne. Cette demande fera partie du prochain comité permanent qui est d'ailleurs une émanation de la CCE. A un moment donné, il est nécessaire de « faire confiance » au travail du comité permanent.

□ Au terme de la discussion, M. MOURLON, rappelle que le travail mené au sein de la CCE et de son comité permanent est « systémique » : il s'agit de travailler tous les sujets (trajectoires, équipement, réglementation, etc.) qui peuvent améliorer l'insertion de l'aérodrome dans son environnement.

Il est donc acté la poursuite en comité permanent du travail sur l'évolution de l'arrêté de restriction – sujet d'ailleurs initié par la DGAC à la présente séance – ainsi que sur l'ensemble des axes de progression de l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles dans le territoire.

Le cas de la commune de Grisy-les-Plâtres

Mme CARPENTIER, Maire de Grisy-les-Plâtres, commune dont les riverains sont également concernés par la dérive des survols (notamment le secteur du Parc du Château), s'étonne de ne pas faire partie du comité permanent.

M. GUIARD (Boissy-l'Aillerie) précise qu'ont été privilégiées, au sein du collège des élus, les communes les plus proches de l'aérodrome. M. MOURLON ajoute que rien n'empêche, en fonction des sujets traités, un arrangement de présence entre membres du même collège.

Renouvellement des collèges des professionnels de l'aéronautique et des associations de riverains et de défense de l'environnement.

M. MOURLON rappelle que le collège des usagers et celui des associations doivent être renouvelés en 2024. La préfecture sollicitera les désignations des collèges concernés au cours du printemps avant la période des JO.

*
* *

Au terme de la réunion, et pour sa dernière participation à la CCE, M. MOURLON tient à remercier vivement l'ensemble des membres de la Commission pour la qualité des travaux effectués.

(la séance est levée à 17 heures 15)

Pour le Préfet,
La secrétaire générale

Laetitia CESARI-GIORDANI

24 AVR. 2024