

Contribution DIRAP à la consultation publique sur projet d'arrêté de restriction de l'aérodrome de Pontoise/Corneilles en Vexin

DIRAP novembre 2025

PREAMBULE

Un nouvel arrêté pour l'activité de l'aérodrome de Corneilles a été rédigé par la Direction Générale de l'Aviation Civile en remplacement de l'arrêté de 2002 qui ne permettait aucune sanction. En résumé, voici les dispositions demandées par la Dirap et les maires mais refusées par la DGAC et pour l'instant par la Préfecture:

- Qu'il y ait une plage de silence stricte entre 12h et 15 h les dimanches et jours fériés, sans aviation légère.
 - Qu'une clause de « revoyure » soit prévue pour adapter l'arrêté si nécessaire.
 - Que les tours de piste et les vols de moins d'une heure soient interdits à tout aéronef à l'exception des avions basés classés Calipso* A+, A et des aéronefs à motorisation électrique : les samedis, avant 9 heures, entre 12 heures et 14 heures, puis après 21 heures 30, les dimanches et jours fériés, avant 10 heures, puis après 19 heures.
 - Que les avions classe B, les avions très bruyants classés C ou D, les ULM soient donc interdits sur ces plages horaires.
 - Que les avions très bruyants classés D soient interdits les week-end et jours fériés.
 - Qu'il n'y ait pas d'activité touristique hélicoptères.
 - Que les plages de silence le week-end et jours fériés s'appliquent aux hélicoptères toute l'année.
- * Calipso est une classification officielle des avions légers du moins bruyant A+ au plus bruyant D.

La Dirap appelle donc vivement les riverains à refuser cet arrêté lors de la consultation publique qui aura lieu du 21 novembre au 14 décembre 2025 sur internet.

RESUME

La DGAC oppose aux demandes des associations et maires d'une meilleure protection, les considérations de zones urbanisées, d'activités aériennes différentes et d'équilibre régional et national à maintenir !

En fait la DGAC avoue (voir compte rendu de CCE 5/09/2025) qu'elle ne veut pas que les dispositions de l'arrêté de Pontoise/ Corneilles en Vexin soient revendiquées par les riverains d'autres aérodromes.

Les associations et maires revendiquent que la particularité de l'activité dans une zone calme et de surcroît située dans le PNR du Vexin Français justifie des dispositions protectrices particulières contre la pollution sonore car l'émergence des bruits au-dessus du bruit de fond faible est beaucoup plus ressentie par les populations.

C'est pourquoi ils demandent la mise en place d'une plage de silence stricte les dimanches et jours fériés de 12h à 15h en interdisant les vols de l'aviation légère.

Par ailleurs, la pertinence du refus par la DGAC de dispositions protectrices complémentaires pourrait être validée par l'expérimentation.

C'est pourquoi la DIRAP demande de vérifier l'efficacité de l'arrêté pour réduire suffisamment la pollution sonore, et d'ajouter à l'arrêté un article stipulant la réalisation d'une évaluation des résultats obtenus suite à l'application de l'arrêté dans un délai de 2 années à compter de sa publication. En fonction de ces résultats le dispositif réglementaire sera maintenu ou adapté

Gageons que le préfet déjà investi en 2023 comme autorité compétente pour la conduite de l'étude d'approche équilibrée pour l'aérodrome de Roissy CDG pourra rétablir l'équilibre entre l'administration et les maires en aidant ceux-ci à obtenir les dispositions légitimes pour la protection de leurs administrés.

Dans l'attente des dispositions complémentaires demandées, la DIRAP se positionne CONTRE le projet d'arrêté en l'état.

ANALYSE CRITIQUE

Article 2 En vue de réduire les nuisances sonores autour de l'aérodrome de Pontoise – Corneilles-en-Vexin, les tours de piste sont interdits à tout aéronef à l'exception des avions basés classés Calipso A+, A, B, des ULM classe 3 basés et des aéronefs à motorisation électrique : - les samedis, avant 9 heures, entre 12 heures et 14 heures, puis après 21 heures 30 (heures locales) ; - les dimanches et jours fériés, avant 9 heures, entre 12 heures et 15 heures, puis après 21 heures 30 heures (heures locales).

Analyse DIRAP :

Cet article remplace l'article équivalent de l'arrêté de 2002 qui n'est pas applicable car la notion « d'appareils équipés de réducteur de bruit » n'était pas juridiquement opposable, un simple pot d'échappement d'un avion très bruyant suffit !!

Faire référence au classement CALIPSO des avions (selon un protocole précis) permet de caractériser chaque avion et de constater s'il est autorisé à voler sur une période de restriction.

Appareils autorisés :

La Dirap suivie par les maires, demandait que seuls les avions classés A+ et A soient autorisés à voler sur la période de restriction car l'analyse du bruit perçu par les habitants des villages en fonction de la classe des avions démontre que même les avions classés A font supporter un bruit « portant atteinte à la tranquillité ou à la santé » selon les articles R1336-6 et 7 du code de la santé.

La DGAC considère, sans le démontrer, que les avions classés B sont « acceptables en termes environnemental ». Elle indique également que les ULM de classe 3 sont très silencieux car équipés de moteur de faible puissance.

Seule l'expérimentation sur une période suffisante permettrait de confirmer ou infirmer ces affirmations.

Périodes de restriction :

Les périodes de restriction de cet article 2 sont issues des concessions faites par les associations et élus (la demande était plage de 12h-16h et après 19h), considérant notamment la demande des usagers de préserver l'activité du samedi.

La Dirap a demandé que les avions très bruyants classés D soient interdits de vol tous les week-end et jours fériés comme c'est le cas sur d'autres aérodromes.

Disposition refusée par la DGAC !

Plage de silence stricte

La Dirap et les maires ont fait valoir la particularité de l'aérodrome situé dans une zone calme de surcroît située dans le PNR qui justifie des dispositions particulières protectrices contre la pollution sonore car l'émergence des bruits au-dessus du bruit de fond faible sont beaucoup plus ressenties par les populations.

La Dirap et les maires ont fait remarquer que la DGAC reconnaissait ne pas avoir les moyens, notamment humains, pour contrôler au quotidien le respect des dispositions réglementaires, qu'elle instruisait les réclamations qui lui étaient transmises (par les riverains ou associations ou élus) si elles n'étaient pas trop nombreuses.

Par ailleurs le délai reconnu d'instruction d'une réclamation pour arriver à une sanction (de la DGAC ou de l'ACNUSA) étant de 12 à 18 mois, il y a peu d'intérêt pédagogique pour les contrevenants potentiels.

L'expérience depuis plus de 30 ans et les mesures de bruits réalisées par la station de mesure Bruitparif installée depuis 2022 à Courcelles permettent de constater et d'affirmer que les populations subissent régulièrement des bruits « portant atteinte à la tranquillité ou à la santé » selon les articles R1336-6 et 7 du code de la santé, soit plus de 23 fois tous les jours ! En cause le niveau de bruit des avions et les vols hors des circuits publiés avec survols des villages.

En conséquence la Dirap et les élus demandent la mise en place d'une plage de silence stricte les dimanches et jours fériés de 12h à 15h en interdisant les vols de l'aviation légère. Cette disposition, qui restreint la période de vol de moins de 4%, est la seule possibilité de profiter d'une période de calme compensatoire des nuisances subies quotidiennement.

D'autres aérodromes disposent de ce type de restriction (12h-15h) et certains bien plus (dimanche).

Disposition refusée par la DGAC !

Conclusion :

La seule disposition prévue dans l'article 2 du projet d'arrêté ne répond pas aux fortes attentes des populations pour réduire la pollution sonore. Le refus de la demande légitime des associations et maires des communes riveraines, d'une plage de silence stricte les dimanches et jours fériés de 12h à 15h dénote d'un déni de prise en compte des réalités locales quotidiennes par la DGAC et du refus d'aider les maires dans la mission essentielle de protection de leurs administrés.

Afin de vérifier l'efficacité de l'arrêté pour réduire suffisamment la pollution sonore, il faut ajouter un article stipulant la réalisation d'une évaluation des résultats obtenus suite à l'application de l'arrêté dans un délai de 2 années à compter de sa publication. En fonction de ces résultats le dispositif réglementaire sera maintenu ou adapté

Article 3 Du 1er avril au 30 septembre, les vols circulaires de moins de 30 minutes entre le décollage et l'atterrissage effectués par les hélicoptères sont interdits : - les samedis avant 9 heures, entre 12 heures et 14 heures, puis après 20 heures (heures locales) ; - les dimanches et jours fériés, avant 10 heures, entre 12 heures et 15 heures, puis après 19 heures (heures locales).

Analyse DIRAP :

Cet article est motivé par les craintes des populations, exprimées par les associations, les maires et la population lors d'une manifestation de 500 riverains le 15 mars 2025, de subir la pollution sonore suite à l'arrivée sur l'aérodrome d'une activité hélicoptères régulière s'ajoutant aux nuisances existantes.

La Dirap et les maires ont fait valoir que les hélicoptères étaient particulièrement bruyants, que la DGAC avait affirmé lors de réunions qu'il n'était pas envisagé d'activité type touristique locale et qu'il fallait donc des dispositions de protection correspondantes dans l'arrêté.

Par ailleurs la DGAC a indiqué définir des trajectoires imposées aux pilotes (sauf raison de sécurité...) afin de réduire la pollution sonore. De fait plusieurs trajectoires survolant le PNR ont été définies qui seraient incluses à la documentation aéronautique.

La demande des associations et des maires de plafonnement de l'activité hélicoptères a été refusée !

Pourtant lors des réunions de présentation du projet la DGAC affirmait que l'activité hélicoptères ne pourrait pas se développer (celle d'Hélicfirst ou une autre). Alors pourquoi ne pas s'en assurer en plafonnant ?

Une demande des associations et des maires était d'interdire les vols touristiques d'hélicoptères de moins de 30 mn (en fait les vols dits circulaires) toute l'année puisque c'était un engagement de la DGAC. Cette contrainte existe sur Toussus (vols touristiques inférieurs à 20 mn interdits).

Disposition refusée par la DGAC sous prétexte que la disposition prévue dans l'arrêté était suffisante pour empêcher le développement d'une activité touristique... !

La demande d'appliquer la disposition de l'article 3 de l'arrêté sur toute l'année (et pas seulement du 1^{er} avril au 30 septembre), qui recueillait l'accord de la société Hélicfirst, a été refusée par la DGAC qui veut rester sur une disposition identique à celle de Toussus (afin d'éviter une sur enchère des riverains de Toussus !!).

Conclusion :

L'accroissement de l'activité hélicoptères devrait augmenter la pollution sonore subie par les populations du PNR et notamment les riverains de l'aérodrome.

Les dispositions évoquées sur la maîtrise des trajectoires et celle minimaliste de l'article 3 du projet d'arrêté ne permet pas de garantir la maîtrise de la pollution sonore.

Un bilan après une période de 2 années permettrait de décider de la nécessité de dispositions complémentaires.

Article 4 Les exploitants déclarent les aéronefs dont la base principale d'exploitation est l'aérodrome de Pontoise – Cormeilles-en-Vexin auprès de l'exploitant d'aérodrome qui tient à jour une liste des aéronefs basés.

Analyse DIRAP :

Cette disposition permet à la DGAC de pouvoir contrôler si un avion est basé en cas de réclamation pour survol anormal lors de période de restriction.

La DIRAP a demandé que cette liste soit rendue publique (uniquement immatriculation des avions)