



Direction générale de l'Aviation civile

PRÉSENTATION DU PROJET D'ARRÊTÉ PORTANT RESTRICTION D'EXPLOITATION DE L'AÉRODROME DE PONTOISE – CORMEILLES-EN-VEXIN (VAL-D'OISE)

La présente note de présentation est relative au projet d'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Pontoise – Cormeilles-en-Vexin (Val-d'Oise), soumis à la consultation du public en application de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement

Elle a pour objet de résumer la situation générale de l'aérodrome, de présenter les modifications proposées et les objectifs poursuivis par les dispositions de ce nouvel arrêté qui remplacera l'arrêté du 30 juillet 2002 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Pontoise - Cormeilles-en-Vexin (Val-d'Oise).

Cette consultation fera l'objet d'une synthèse qui sera publiée sur le site internet (<http://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/>) des consultations du ministère des Transports (rubrique transports), avec l'ensemble des observations reçues.

L'aérodrome de Pontoise dispose d'un arrêté de restriction d'exploitation qui s'applique depuis le 31 décembre 2002. Son unique article indique que les vols d'entraînement en tour de piste sont interdits les samedis, dimanches et jours fériés, entre 12h00 et 14h00 locales à tout aéronef, à l'exception des avions monomoteurs à hélice équipés d'un dispositif atténuateur de bruit et dont la masse maximale au décollage n'excède pas 8 618 kg.

Malgré une activité plus faible (environ 35 000 mouvements annuels) que celle des autres terrains d'aviation générale de l'ouest parisien, l'aérodrome est soumis à une pression environnementale certaine.

Par ailleurs, dans le cadre d'engagements pris entre l'Etat et la Ville de Paris sur l'évolution de l'emprise et de l'activité de l'héliport de Paris-Issy-les-Moulineaux-Valérie André, depuis le 1^{er} janvier 2025, seuls les hélicoptères exploités dans le cadre de missions de services publics peuvent rester basés sur l'héliport. Il en a résulté la relocalisation sur l'aérodrome de Pontoise de la société de transport et de travail aérien HELIFIRST.

Dans ce contexte, il apparaît également nécessaire d'encadrer, au regard de son impact environnemental, l'exploitation d'hélicoptères sur l'aérodrome.

Les éléments précités ainsi que les demandes répétées de révision de l'arrêté existant par les associations et les élus locaux dans le cadre de la CCE ont abouti à un constat partagé sur l'intérêt d'engager un travail de révision de l'arrêté. Ce travail s'est déroulé au premier semestre 2025 lors de quatre échanges auxquels ont été associés les représentants des riverains et des usagers de l'aérodrome, les élus et l'exploitant de l'aérodrome. Son résultat a été présenté lors de la réunion de la CCE, le 5 septembre 2025.

Les objectifs poursuivis dans le cadre de la révision des dispositions de l'arrêté sont de mieux protéger les riverains pendant les plages de moindre bruit, de prendre en compte et dissiper les inquiétudes nées de l'arrivée d'une société d'hélicoptères et de permettre la mise en place d'outils permettant de s'assurer du respect des mesures figurant dans l'arrêté. Le nouvel arrêté vise également à prendre en compte dès à présent les évolutions technologiques prévisibles, notamment les aéronefs à motorisation électrique. Enfin, les mesures de cet arrêté s'inscrivent dans un équilibre à la fois régional et national.

Les définitions figurant à l'article 1 ont pour objet de définir, au sens de l'arrêté, les notions d'aéronef basé, de vol circulaire et de classement CALIPSO.

L'article 2, par rapport à l'unique article de l'arrêté actuel de restriction, substitue à une simple obligation d'équipement de silencieux une obligation de résultat au travers du classement des appareils dans le dispositif réglementaire CALIPSO permettant d'objectiver leur impact sonore au moyen de mesures acoustiques rigoureuses. Dans la rédaction actuelle, tous les aéronefs équipés de silencieux, quel que soit le bruit qu'ils émettent, peuvent effectuer des tours de piste pendant les créneaux horaires sensibles. Avec le nouvel arrêté, seuls les avions les moins bruyants, classés CALIPSO A+, A ou B, pourront désormais le faire.

L'ajout des ULM de classe 3, avions de faible puissance équipés de moteurs particulièrement silencieux, vise à prendre en compte le recours de plus en plus fréquent à ce type de machines dans l'aviation légère. Les ULM ne sont actuellement pas classés selon CALIPSO mais toutes les projections permettent d'envisager un classement en A+ ou A. L'article 2 prend également en compte les aéronefs à motorisation électrique qui apparaîtront dans les années à venir et dont les nuisances acoustiques sont extrêmement faibles.

Outre les modifications relatives à la méthode et au périmètre ci-dessus, les plages horaires concernées par la mesure ont été élargies avec l'ajout d'une heure le dimanche entre 14h00 et 15h00 et l'ajout d'une période qui s'étend de 21h30 le soir à 09h00 le matin.

Enfin, le contrôle par la direction générale de l'aviation civile (DGAC) du respect des dispositions de l'arrêté au regard du classement CALIPSO sera beaucoup plus simple et moins contestable que la vérification de l'équipement de l'appareil par un silencieux.

Si les raisons de l'arrivée d'HELIFIRST ont été clairement annoncées et son cœur d'activité explicité, de fortes inquiétudes se sont manifestées sur la possibilité que cette arrivée n'en présage d'autres et que des vols de formation ou des vols touristiques ne se développent notamment dans le périmètre du parc naturel régional du Vexin français. L'absence historique de toute école d'hélicoptère basée sur l'aérodrome de Pontoise est un reflet sans doute assez fidèle de l'absence de marché local pour l'activité d'instruction, qu'HELIRIST ne pratique d'ailleurs pas.

Toutefois et dans un souci prospectif, un article 3 a été ajouté de manière à prendre en compte les inquiétudes exprimées sur la possibilité que les vols touristiques se développent dans le futur. Il est rédigé de manière à interdire les vols de baptême de moins de 30 minutes sur de larges plages horaires et dans les périodes les plus propices à leur réalisation, à savoir les week-ends d'avril à septembre. Au regard de ces limitations, il est estimé qu'aucun opérateur ne s'implantera sur l'aérodrome pour exercer une telle activité.

L'article 4 vise à permettre la constitution et la tenue à jour par l'exploitant d'aérodrome d'une liste exhaustive et à jour des aéronefs basés. Cette liste permettra le contrôle du bon respect des dispositions de l'arrêté par la DGAC et, le cas échéant, que des manquements soient relevés contre les contrevenants et des sanctions prononcées. Elle permettra également, sous une forme anonymisée, d'informer les représentants des riverains et les élus locaux de l'évolution de l'activité de l'aérodrome dans ses instances de concertation.

L'article 5 prévoit la possibilité que le ministre chargé de l'aviation civile puisse, à titre exceptionnel, accorder des dérogations à l'arrêté.

Enfin, l'article 6 abroge l'arrêté du 30 juillet 2002.

Le projet d'arrêté est également présenté pour avis à la Commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Pontoise – Cormeilles-en-Vexin, et sera soumis à l'avis de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA).

Après sa signature par le ministre des transports, l'arrêté entrera en vigueur le lendemain de sa publication au *Journal officiel* de la République française.