

# AÉRODROMES D'AFFAIRES ET D'AVIATION GÉNÉRALE

*Quels enjeux en Île-de-France ?*

INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE





# **Aérodromes d'affaires et d'aviation générale : quels enjeux en Île-de-France ?**

Etude réalisée par Hervé LEROLLE

Avec la participation de Etienne BERTHON

Sous la direction de Jean-Pierre PALISSE, Directeur général adjoint, chargé du Département Urbanisme Aménagement et Territoires

Cartographie : Laurie CRANSAC

Mise en page : Virginie CIONI

Institut d'aménagement et d'urbanisme de la Région Ile-de-France

Directeur général : François DUGENY

15 rue Falguière - 75740 Paris Cedex 15

Tel : 01.77.49.53.85 - Fax : 01.77.49.76.02

Internet : <http://www.iaurif.org>

© IAURIF - Mars 2008

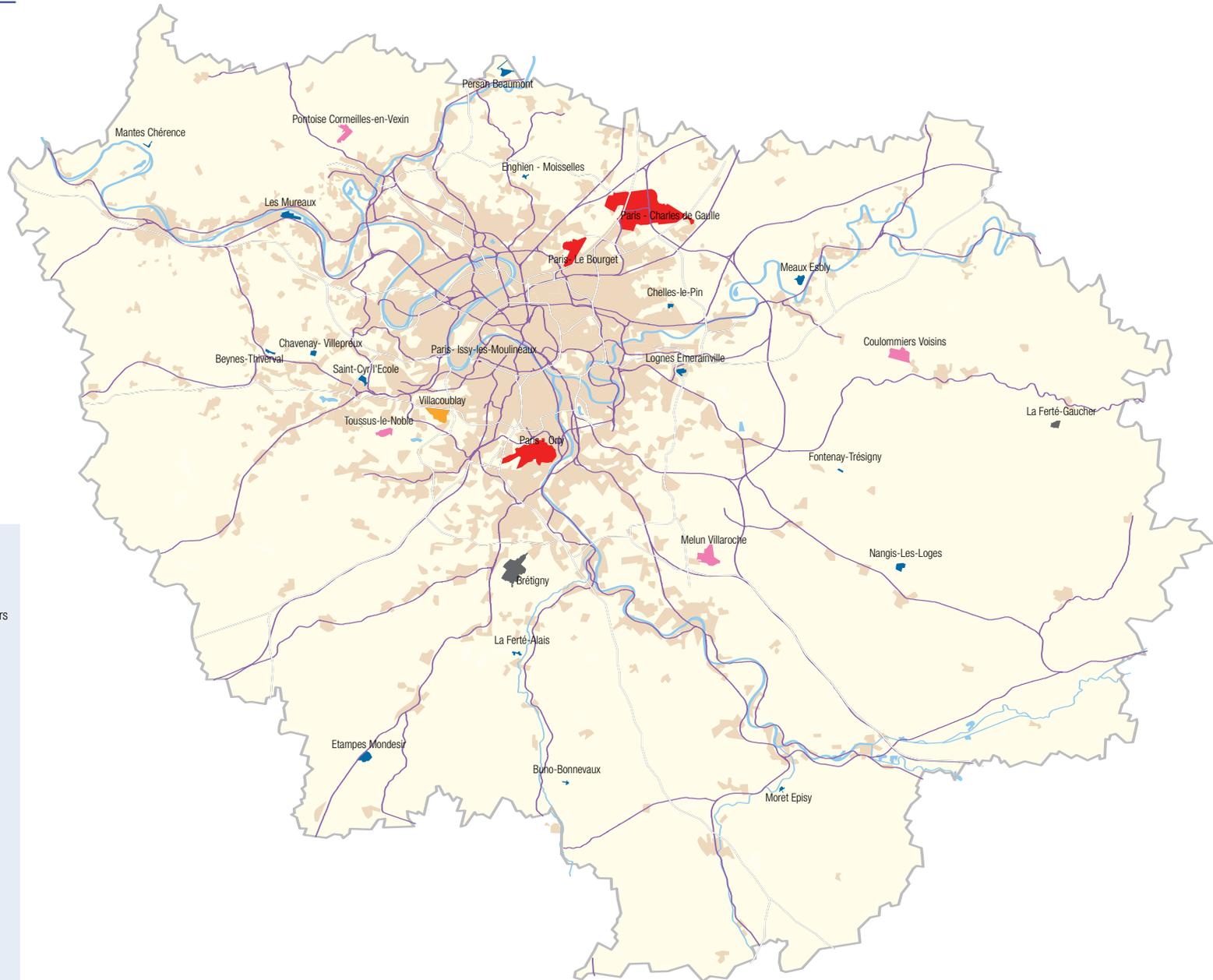


# SOMMAIRE

---

<b>Introduction</b>	<b>5</b>
<b>1. L'activité aérienne sur ces aérodromes et ses compléments</b>	<b>9</b>
Les activités aériennes et l'exploitation des aérodromes : quelques rappels	9
L'aviation d'affaires	10
L'aviation générale	11
<b>2. Gestion et usages de ces aérodromes</b>	<b>15</b>
Rappels sur les conditions d'exploitation des aérodromes	15
Plusieurs types de "classement" réglementaire	15
Aéroports de Paris et les aérodromes franciliens d'affaires et d'aviation générale	15
Les autres gestionnaires d'aérodromes franciliens de second rang	17
<b>3. Les aérodromes franciliens d'affaires et d'aviation générale et leurs territoires</b>	<b>19</b>
Projets de développement économique : Le Bourget et Melun-Villaroche	19
Quels potentiels de développement économique sur d'autres aérodromes ?	19
Projets de tourisme, sports et loisirs	21
Options d'aménagement : espaces ouverts, terrains mutables	23
La dimension intercommunale	23
L'aménagement des aérodromes et de leur abords : rappels réglementaires	24
<b>Conclusion : pistes de réflexion régionale sur l'évolution de ces aérodromes franciliens</b>	<b>25</b>
<b>Annexes</b>	<b>27</b>
Cadrages sur l'aviation d'affaires	29
Détails techniques	31
Cartes détaillées	33
Références bibliographiques	61

## Aérodromes d'Ile-de-France *Les plates-formes*



## Introduction

L'Île-de-France est la région qui a les plus forts trafics dans tous les domaines d'activité aérienne. Elle accueille les principaux aéroports du pays : les deux grands aéroports internationaux (Paris-CDG et Paris-Orly) et l'aéroport d'affaires (Paris-Le Bourget). Ceux-ci desservent la métropole parisienne, mais aussi une bonne partie du territoire national via la plate-forme de correspondance (hub) de Paris-CDG. En outre, le vol "à vue" pratiqué sur les aérodromes d'aviation générale (AAG) franciliens représente la moitié du trafic national.

L'IAURIF a mené ces dernières années divers travaux sur le système aéroportuaire d'Île-de-France, synthétisés pour l'essentiel dans un Cahier "Aéroport et Territoires"<sup>(1)</sup>. Ces travaux portaient essentiellement sur les deux grands aéroports internationaux, Paris-CDG et Paris-Orly, mais n'avaient que peu traité des nombreux autres aérodromes franciliens.

Depuis, le contexte institutionnel a sensiblement évolué :

- le Conseil Régional d'Île-de-France a engagé fin juin 2004 la révision du Schéma Directeur d'Île-de-France (SDRIF) et en a arrêté le projet en février 2007,
- le principal gestionnaire d'aérodromes francilien, Aéroports de Paris (ADP), a été transformé en Société Anonyme en juillet 2005,
- la loi sur les libertés et responsabilités locales d'août 2004 a organisé les transferts d'aérodromes civils de l'Etat, effectifs début 2007 en Île-de-France.

L'IAURIF a donc souhaité compléter l'état des lieux dans ce domaine pour préparer une réflexion régionale sur les perspectives de ces autres aérodromes et leur place dans l'espace métropolitain.

**Aérodrome : plate-forme pouvant accueillir des aéronefs**

**Aéroport : installations de transport de passagers (et/ou de fret)**

**Aérogare : bâtiment d'accueil des passagers**

**Les noms officiels des aérodromes sont fixés par décret : ainsi Paris-CDG (et non Roissy). Par commodité, dans cette étude les trois grands aéroports parisiens seront désignés par leur localisation courante : Roissy, Orly, Le Bourget.**



Aéroport Paris-Le Bourget et RN17

Gobry /DREIF

L'Île-de-France compte actuellement 27 aérodromes, dont 25 en activité<sup>(2)</sup>. Seuls ceux de Roissy-CDG et d'Orly sont ouverts au trafic commercial, c'est-à-dire avec des lignes régulières et des horaires publiés. Tous les autres constituent le réseau d'aérodromes d'affaires et de loisirs le plus dense de France (voire d'Europe).

L'objet de cet étude est ce réseau, produit de l'histoire régionale, et ses enjeux régionaux.

<sup>(1)</sup> N° 139-140, 4<sup>e</sup> trim. 2003 - 1<sup>er</sup> trim. 2004

<sup>(2)</sup> Ceux de Brétigny et de la Ferté-Gaucher ont récemment cessé toute activité aérienne.

L'Île-de-France a été en effet le berceau de l'aéronautique en France. De nombreux aérodromes ont été aménagés à l'origine pour permettre les essais, puis les activités de loisirs<sup>(3)</sup>. Comme d'autres, Le Bourget et Orly ont été créés dans un but militaire puis sont devenus l'un après l'autre les principaux aérodromes civils de Paris, avant d'être dépassés par celui de Roissy-CDG (seul aérodrome à avoir été planifié dès l'origine). Les traces de cette histoire se lisent principalement au Bourget, avec le Musée de l'Air et de l'Espace, et avec le Salon International de l'Air et de l'Espace. Ce dernier se tient tous les deux ans et constitue la principale "vitrine" technologique nationale pour les professionnels de ce domaine d'activité. Ces traces d'histoire se lisent plus modestement à Cerny (la Ferté-Alais), avec le Musée volant.

Le développement de la métropole parisienne a suscité sur ces aérodromes l'accueil de fonctions économiques importantes pour la région : aviation d'affaires, de tourisme, de loisirs, etc. Un seul d'entre eux (Villacoublay, géré par l'Etat) assure actuellement un rôle directement lié à Paris comme capitale administrative et politique.

Ces aérodromes sont largement répartis dans l'espace régional, pour la plupart dans un rayon de 50 km autour de Paris. Mais aucun d'entre eux n'a été créé selon une décision "rationnelle" au regard de l'activité aérienne et/ou de l'aménagement du territoire francilien. Ils sont devenus à des titres divers des facteurs d'attractivité des territoires, renforcés parfois par leurs fonctions d'accueil d'entreprises, mais sont aussi sources de nuisances pour leur environnement plus ou moins proche.

Comme l'ensemble du trafic aérien, les perspectives d'activité de ces plates-formes vont dépendre aussi de la pression des contraintes énergétiques (coût des carburants) et climatiques (politiques de réduction des émissions de gaz à effets de serre).

La présente étude abordera ces aérodromes franciliens d'affaires et d'aviation générale selon trois approches :

- leur activité aérienne et ses compléments,
- leur mode de gestion et leur niveau d'équipement,
- leur insertion territoriale et ses perspectives.

*Quelques indications seront données également sur les deux aérodromes militaires franciliens, Brétigny et Villacoublay, pour lesquels peu de données sont accessibles.*

---

<sup>(3)</sup> Toussus-le-Noble, le plus ancien aérodrome de France, a fêté son centenaire en septembre 2007 en organisant une démonstration aérienne.



## Aérodromes d'Ile-de-France (hors Roissy et Orly)

### Activités aériennes



# 1. L'activité aérienne sur ces aérodromes et ses compléments

---

Schématiquement, les activités aériennes civiles de ces aérodromes relèvent de trois niveaux :

- l'aviation d'affaires longs courriers,
- l'aviation d'affaires moyens courriers,
- l'aviation générale (tourisme, loisirs, formation, entraînement).

## Les activités aériennes et l'exploitation des aérodromes : quelques rappels

L'activité aérienne est fortement réglementée par l'Etat (Code de l'Aviation Civile). C'est lui, via la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), qui autorise l'exploitation d'un aérodrome, homologue les pistes, définit ses "capacités" au sens réglementaire<sup>(4)</sup>. Il règle également la circulation aérienne en fonction à la fois des contraintes locales (cônes d'envol) et des trajectoires plus lointaines.

En Île-de-France, la saturation de l'espace aérien offre peu de marges de manœuvre aux petits aérodromes. La priorité est donnée en effet au trafic des trois principaux aérodromes (Roissy-CDG, Orly, Le Bourget), selon une pyramide inversée : quand la destination d'un avion est un aérodrome secondaire, plus l'avion s'approche de Paris, plus il doit descendre. En outre, de fortes contraintes réglementaires encadrent l'exploitation des aérodromes franciliens, sans doute plus qu'ailleurs en France, vu la densité de l'agglomération et le souci de limiter les nuisances des riverains. Ces diverses contraintes pèsent sur l'image de ces aérodromes : peu valorisés, ils semblent mal connus des utilisateurs extérieurs à l'Île-de-France.

L'activité aérienne d'un aérodrome n'est pas déterminée par le gestionnaire de la plate-forme : ce sont les

utilisateurs (sociétés de transport aérien, aéroclubs) qui décident de leur trafic (départ et arrivée des vols), en fonction des caractéristiques des appareils, de l'équipement de la plate-forme (pistes, aides à l'atterrissage) et des destinations et/ou usages souhaités par les clients. Ces utilisateurs versent au gestionnaire des redevances pour services rendus, selon la réglementation du Code de l'Aviation Civile (voir annexe). Mais ils gardent leur entière indépendance sur leur clientèle, leur volume d'activité et ses perspectives.

Ceci a une conséquence importante en termes de mesure de cette activité. Le gestionnaire d'un aérodrome ne connaît directement que les "mouvements" effectués par les aéronefs (et donc même pas le nombre de passagers). Cet indicateur est relativement pertinent pour l'élaboration de plans d'exposition au bruit (PEB), mais il ne renseigne guère sur la nature de l'activité et la clientèle. Pour en savoir plus, il faut enquêter les divers clients, mener des études économiques, etc. Mais, à la différence des aérodromes d'autres régions, les Chambres de Commerce et d'Industrie interviennent relativement peu dans ce domaine. Certaines d'entre elles ont effectué des études sur quelques sites (Le Bourget, Villaroche), mais aucune approche n'a été menée à l'échelle francilienne.

---

<sup>(4)</sup> Voir infra 2<sup>e</sup> partie

## L'aviation d'affaires

*L'aviation d'affaires "rassemble les sociétés et les particuliers qui utilisent l'avion en tant qu'outil professionnel pour satisfaire à leurs obligations, soit en se dotant d'une flotte privée, soit en affrétant des vols auprès d'opérateurs spécialisés, soit encore en faisant appel aux nouvelles possibilités offertes par la propriété partagée"<sup>(5)</sup>.*



Paris-Le Bourget, nouvelle aérogare d'affaires

C. Doustre / BaSoH / laurif

aérodromes susceptibles d'accueillir cette activité<sup>(9)</sup> sont gérés par ADP.

D'autres activités proches de l'aviation d'affaires sont exercées sur ces aérodromes :

- des services d'évacuation sanitaire et autres (sécurité civile, divers services militaires),
- des activités de maintenance, concentrées sur Le Bourget<sup>(10)</sup> pour l'aviation d'affaires.

Seul Le Bourget dispose de pistes revêtues assez longues pour accueillir l'aviation d'affaires pour longs courriers ; il peut accueillir aussi l'aviation d'affaires moyens courriers. Cet aérodrome a été dédié à l'aviation d'affaires depuis 1981, après la fermeture des lignes commerciales régulières sur ce site. ADP et la CCIP ont choisi d'y concentrer l'aviation d'affaires francilienne, et ADP y a réalisé une première aérogare d'affaires en 2006. Avec 65 000 mouvements en 2006, Le Bourget est le leader de l'aviation d'affaires en Europe (voir annexe).

Quelques autres aérodromes franciliens auraient les capacités de développer une aviation d'affaires pour moyens courriers. C'est déjà le cas de Toussus-le-Noble, qui a assuré environ 15 000 mouvements à ce titre en 2006. Les aérodromes de Pontoise-Cormeilles et Coulommiers-Voisins sont également ouverts à l'aviation d'affaires, mais n'accueillent en fait pas de trafic de ce type : le premier est soumis à de fortes contraintes environnementales (PNR du Vexin), le deuxième souffre de mauvaises liaisons terrestres avec les pôles d'activité franciliens<sup>(11)</sup> et ses capacités techniques semblent insuffisantes. Enfin, vu les nuisances phoniques de l'héliport d'Issy-les-Moulineaux, son activité d'affaires ne semble pas pouvoir se développer - ses missions d'intérêt général (sécurité civile, transport sanitaire...) étant privilégiées.

Les perspectives de développement d'une aviation d'affaires sur divers aérodromes franciliens font l'objet de débats récurrents. Pour le SDRIF de 1994, l'aviation d'affaires était un "atout important dans l'accueil des activités économiques". A ce titre il entendait

Cette activité est celle qui a le plus fort effet d'entraînement économique, et une étude menée par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris<sup>(6)</sup> en 2005 en a confirmé l'intérêt pour l'Île-de-France. Cette étude identifie les principales missions de cette activité, met en valeur ses avantages pour les entreprises (meilleure maîtrise du temps, formalités facilitées, desserte de sites non desservis par l'aviation commerciale), et évoque ses facteurs de croissance en Europe<sup>(7)</sup>. Cependant, les perspectives de l'aviation d'affaires en Île-de-France dépendent sans doute surtout de l'évolution de l'attractivité générale de la métropole, de la qualité de service fournie par Roissy-CDG et Orly, et de l'amélioration de la desserte terrestre des principaux aéroports.

Sur le plan technique, l'aviation d'affaires exige des installations de niveau élevé<sup>(8)</sup>. Ses mouvements sont concentrés aux heures de pointe ordinaires, et sont donc probablement moins mal supportés par les riverains. En Île-de-France, tous les

<sup>(5)</sup> Source : Académie Nationale de l'Air et de l'Espace

<sup>(6)</sup> "L'aviation d'affaires et l'aéroport du Bourget. Une activité stratégique pour l'attractivité de la région capitale" (mai 2005).

<sup>(7)</sup> On peut y ajouter l'élargissement de l'Union Européenne. Les nouveaux pays adhérents se situent en effet au-delà de la portée des TGV, et la desserte aérienne régulière n'y est assurée que pour les principales villes, pas pour des sites de production isolés. Si ceux-ci se développent en liaison avec des entreprises établies en Île-de-France, il pourrait y avoir besoin de liaisons directes rapides.

<sup>(8)</sup> Les appareils utilisés pour un vol d'affaires peuvent avoir des rayons d'action de 1 500 à 10 000 km. Leur exploitation nécessite des pistes revêtues et équipées IFR (vol "aux instruments"), permettant de s'affranchir des conditions atmosphériques.

<sup>(9)</sup> L'aviation d'affaires utilise aussi des liaisons par hélicoptères (héliport d'Issy-les-Moulineaux, ADP), mais elles ne sont que de portée locale ou interrégionale.

<sup>(10)</sup> Le Bourget accueille une centaine d'entreprises de maintenance, équipement et aménagement d'avions, et services aéroportuaires.

<sup>(11)</sup> Après son installation au Val d'Europe, EuroDisney avait installé son aéroclub à Coulommiers-Voisins, mais l'a vite fermé vu le temps d'accès excessif.

conforter le rôle de l'aéroport du Bourget et de l'héliport d'Issy-les-Moulineaux, mais il encourageait aussi le développement de l'aviation d'affaires autour des villes nouvelles et des pôles de la périphérie (Pontoise-Cormeilles, Toussus-le-Noble, Coulommiers-Voisins, Melun-Villaroche), et préconisait un nouvel héliport à La Défense. Le projet de SDRIF de février 2007 n'aborde pas ce sujet, sauf via le développement territorial autour du Bourget.

Il semble prudent de préserver les possibilités d'évolution de ces aérodromes, par exemple pour des liaisons continentales, ou pour offrir une plus grande fluidité à ce trafic. Cependant leurs perspectives sont fortement conditionnées sur le plan technique par les règles de circulation dans l'espace aérien francilien, qui donnent la priorité aux mouvements de Roissy-CDG, d'Orly, et du Bourget. Il faudrait aussi s'interroger sur les évolutions des besoins auxquels ce développement pourrait répondre : avec la tendance au recentrage de l'immobilier de bureaux sur la zone dense, la demande en aviation d'affaires sur des pôles de périphérie ne pourrait guère venir que de fonctions de "back-office", ou de lieux de rencontre, de formation ou de recherche ouverts à l'international.

## L'aviation générale

Les autres activités aériennes civiles exercées à partir des aérodromes franciliens de second rang sont dominées par une fonction de base : l'école de pilotage, soit pour les loisirs (via les aéroclubs), soit professionnelle<sup>(12)</sup>. Sur les aérodromes d'Île-de-France, on comptait au total 186 organismes de formation de navigateurs privés (sociétés et aéro-clubs) en 2005. Cette activité de formation est ouverte sur dix aérodromes franciliens gérés par ADP, et représente souvent une part importante du total de la plate-forme (jusqu'à 80 %). Elle est présente aussi à Melun-Villaroche, ancien aérodrome civil de l'Etat. Par contre elle est absente des aérodromes d'affaires d'ADP (Le Bourget et Issy-les-Moulineaux).



Aérodrome de la Ferté-Alais (Cerny)

S. Rossi / laurif

D'autres activités s'y ajoutent : tourisme<sup>(13)</sup>, sports et loisirs, initiation et entraînement. Ces activités sont pratiquées dans le cadre d'aéroclubs, mais ce sont les gestionnaires des aérodromes qui autorisent l'installation d'aéroclubs<sup>(14)</sup> sur leurs plate-formes. Les aéroclubs sont des associations fonctionnant surtout avec des bénévoles. On en comptait 64 en Île-de-France en 2005. Leurs moyens financiers étant limités, leurs installations sont en général modestes.

Ces activités d'aviation générale ne nécessitent que des infrastructures légères, parfois sommaires. Mais elles génèrent dix fois plus de "mouvements" que l'aviation d'affaires (plus de 700 000 en 2006). Huit de ces aérodromes<sup>(15)</sup>, tous gérés par ADP, dépassaient 60 000 mouvements en 2006, avec une moyenne de 73 000 mouvements d'aviation générale. Ce trafic est souvent assorti de tours de piste à basse altitude et se produit surtout le week-end, il est donc plus pénalisant pour les riverains.

L'aviation générale repose sur les ressources financières de ses usagers / clients, qui résident dans un secteur relativement proche (à la différence des aéroports principaux). Les aérodromes de première couronne, proches de l'agglomération centrale, sont en moyenne nettement plus fréquentés que ceux de la couronne rurale, mais quelques aérodromes de grande couronne ont une fréquentation similaire. Ces clients - ainsi que les aéroclubs - sont relativement mobiles au sein de la

(12) La formation de pilote privé ou professionnel est assurée par des écoles spécialisées, au statut de société de droit commun, dont la principale est l'ENAC. En pratique, la formation dispensée en aéroclubs représente une part notable de la formation initiale des pilotes des compagnies aériennes.

(13) Survol de sites franciliens : parcs et châteaux des Yvelines (à partir de Saint-Cyr), la Défense (à partir d'Issy-les-Moulineaux), etc.

(14) Si l'équipement d'un aérodrome lui convient, un aéroclub n'a besoin que d'un hangar dédié pour s'installer. La création d'un aéroclub est soumise à un agrément DGAC, qui ouvre droit à diverses aides publiques.

(15) Par importance de trafic : Toussus-le-Noble, Lognes Emerainville, Saint-Cyr-l'École, Etampes Mondésir, Persan Beaumont, Pontoise Cormeilles-en-Vexin, Meaux Esbly, Chavenay-Villepreux.

(16) Cela a été constaté lors de la fermeture de l'aérodrome de Guyancourt en 1989, pour cause de ville nouvelle (Saint-Quentin-en-Yvelines). Le principe était de transférer l'activité sur Etampes, dont l'aérodrome a bénéficié d'importants travaux. Or la clientèle n'a suivi qu'à hauteur de 10 %, et l'essentiel s'est réparti sur les aérodromes voisins (Toussus-le-Noble, Saint-Cyr, Chavenay).

(17) Voir par exemple l'expérience d'ADP à Lognes et Coulommiers-Voisins : décollages/atterrissages sur le premier, "tours de piste" sur le second. Mais certains aérodromes se protègent de cette formule (très pénalisante pour l'entretien des pistes) en augmentant leur taxe d'atterrissage.

première couronne, et peuvent se déplacer d'un aérodrome à l'autre selon les services offerts. Par contre cette mobilité semble moindre au sein de la couronne rurale, ou d'une couronne à l'autre<sup>(16)</sup>.

Le développement de ces activités d'aviation générale a été très variable selon les aérodromes franciliens, d'autant qu'il n'a pas fait l'objet d'une approche coordonnée. Leurs perspectives sont incertaines, et dépendent largement de l'évolution des modes de vie et des contraintes environnementales. Certains aérodromes, surtout les plus modestes, se sont spécialisés sur des activités

sportives (planeurs, ULM, voltige), mais d'autres sont plus généralistes. Enfin, une activité très originale s'est développée sur l'aérodrome de Cerny, près de la Ferté-Alais : le Musée volant, qui entretient une flotte d'aéronefs et effectue une démonstration aérienne annuelle.

Le SDRIF de 1994 entendait maintenir ces aérodromes, sous réserve du transfert d'une ou deux installations pour des motifs de concurrence dans l'utilisation de l'espace aérien. Des complémentarités peuvent aussi être envisagées<sup>(17)</sup>.



Issy-les-Moulineaux, héliport

C. Abron / Amphiprion / Iaurif



Vélizy-Villacoublay : la ville, la zone d'activités, l'aérodrome

JG Jules, Aerial / Iaurif

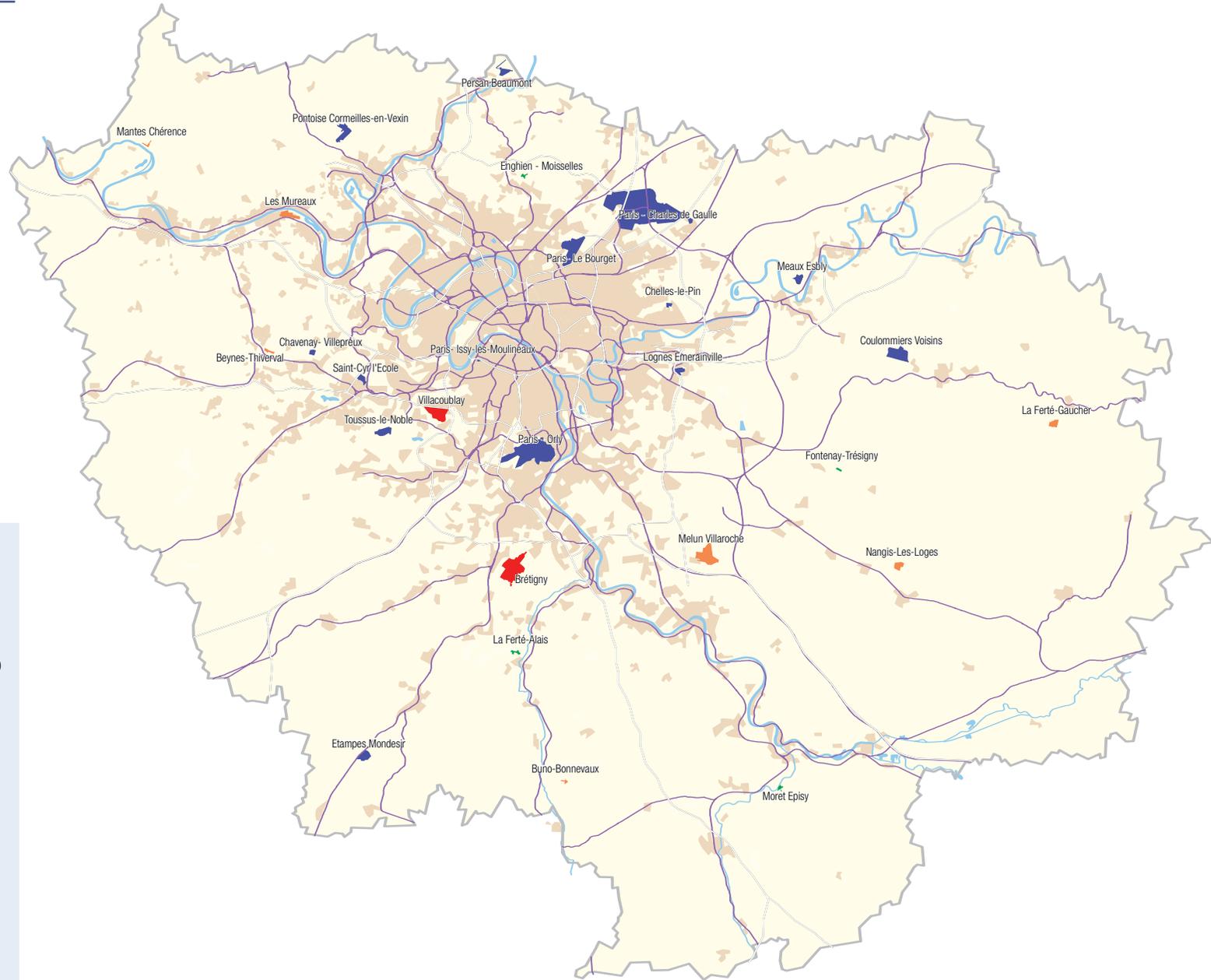
Pour mémoire, quatre aérodromes franciliens accueillent des activités exercées par des services de l'Etat, sur lesquelles peu de données sont disponibles :

- Brétigny, aérodrome militaire, ancien centre d'essais en vol. Fermé à la circulation aérienne vers 2000, car trop enclavé et soumis à de fortes contraintes à proximité (lignes à haute tension), il assurait environ 50 000 mouvements par an. Diverses activités sont toujours exercées sur la plate-forme.
- Villacoublay, aérodrome militaire, est dédié aux liaisons ministérielles et à diverses activités militaires. Il assure environ 50 000 mouvements par an.
- Melun-Villaroche, transféré en 2007 aux collectivités locales, conserve une activité de formation (SEFA) ainsi que des services civils d'Etat installés antérieurement (dispositif d'approche centrale gérant le trafic des basses couches de l'espace aérien dans le sud et l'est de l'agglomération parisienne, station météo). Il assurait jusqu'à présent environ 40 000 mouvements par an.
- Issy-les-Moulineaux, héliport d'affaires, accueille en outre diverses activités civiles et militaires de l'Etat. Son trafic était de 15 000 mouvements en 2006.



## Aérodromes d'Ile-de-France

### Gestionnaires



## 2. Gestion et usage de ces aérodromes

---

### Rappels sur les conditions d'exploitation des aérodromes

Les aérodromes civils sont toujours gérés par un organisme responsable de leur exploitation, sous condition d'homologation par l'Etat (DGAC). L'Île-de-France connaît une formule spécifique depuis 1945 : un gestionnaire d'importance nationale, Aéroports de Paris, responsable de la moitié des aérodromes franciliens (voir infra).

Ces gestionnaires peuvent être publics ou privés, sous des formes juridiques variables. Ils aménagent et entretiennent les installations techniques de l'aérodrome et sont rémunérés principalement par les redevances qu'ils perçoivent auprès des utilisateurs selon le Code de l'Aviation Civile (voir annexe). Ils proposent aussi aux compagnies aériennes divers services d'assistance en escale, par conventions.

L'Etat (DGAC) réglemente les conditions de fonctionnement propres à chaque aérodrome, au vu notamment des questions de sécurité et de nuisances : amplitudes horaires, nombre de mouvements, hauteur maximum de circulation aérienne, poids maximum en charge. En conséquence, le niveau de trafic réglementé est généralement en deçà des capacités techniques.

Les capacités techniques d'un aérodrome résultent de nombreux paramètres, principalement la disponibilité en services de circulation aérienne (tour de contrôle) et les caractéristiques des pistes (nombre, dimensions, orientation, revêtement, balisage). S'y ajoutent des possibilités de réparations (très variables, assurées par des sociétés privées), et les installations d'accueil des usagers (aérogare, restaurant, hôtel, commerces).

### Plusieurs types de "classement" réglementaire

Selon leur usage, les aérodromes sont classés en trois catégories :

- ouvert à la circulation aérienne publique<sup>(18)</sup>
- réservé à l'administration (y compris Défense)
- à usage restreint<sup>(19)</sup>

Selon les caractères du trafic qu'ils doivent assurer, les aérodromes civils destinés à la circulation aérienne publique sont classés en cinq catégories A, B, C, D, E (voir annexe).

Enfin, certains aérodromes sont ouverts au trafic international, en fonction de la longueur des pistes, mais aussi de la présence de services de douane et de police.

### Aéroports de Paris<sup>(20)</sup> et les aérodromes franciliens d'affaires et d'aviation générale

Aéroports de Paris a été créé en octobre 1945 sous la forme d'un établissement public national. L'Etat lui a alors confié une mission de service public d'aménagement, d'exploitation et de développement des aéroports civils dans un rayon de 50 km autour de Paris. ADP a été transformé en société anonyme le 22 juillet 2005, avec une participation majoritaire de l'Etat<sup>(21)</sup>. Un cahier des charges fixe les conditions dans lesquelles il assure ses missions (aménager, exploiter et développer les plates-formes qu'il gère) ainsi que celles qui lui sont déléguées par l'Etat.

---

<sup>(18)</sup> Est dit ouvert à la circulation aérienne publique l'aérodrome dont tous les aéronefs présentant les caractéristiques techniques appropriées sont autorisés à faire usage. Certains aérodromes disposent d'hélistations pour l'accueil d'hélicoptères.

<sup>(19)</sup> Réservé aux "avions basés" de tous types, aux loisirs, planeurs, etc. Les avions basés sur un aérodrome sont ceux qui y stationnent en permanence.

<sup>(20)</sup> Voir sur son site internet le "document de base" publié par ADP en avril 2006.

<sup>(21)</sup> En application de la loi sur les aéroports du 20 avril 2005. Cette loi a clarifié la situation foncière de ces aérodromes : ADP a obtenu la propriété de l'ensemble du foncier (sauf pour Issy-les-Moulineaux, qui reste propriété de l'Etat / Défense avec bail ADP), sous quelques conditions de non rétrocession.

## Aérodromes d'Ile-de-France (hors Roissy et Orly) *Equipements*



L'essentiel de son activité a toujours concerné la gestion des principaux aéroports<sup>(22)</sup> de la métropole (Le Bourget, puis Orly, puis Roissy-CDG), mais ADP a eu aussi dès l'origine la responsabilité de la gestion de nombreux autres aérodromes<sup>(23)</sup> civils d'Île-de-France. Actuellement, en dehors de Roissy-CDG et d'Orly, ADP gère douze aérodromes franciliens (dont Le Bourget), qui représentent un trafic d'environ 750 000 mouvements en 2006. La plupart de ces aérodromes disposent d'un niveau d'équipement important (neuf d'entre eux sont contrôlés).



Gabry / Dreif

Aérodrome de Lognes

Leur fréquentation varie fortement d'un aérodrome et/ou d'une période à l'autre. Sur le plan technique, le trafic maximal (de l'ordre de 160 à 180 000 mouvements annuels) a été constaté sur les aérodromes dotés d'un système de deux pistes. La fréquentation de certains aérodromes semble proche de la saturation (Toussus-le-Noble, Saint-Cyr-L'Ecole, Chavenay-Villepreux), alors que d'autres ont une fréquentation peut-être inférieure à leurs capacités (Pontoise-Cormeilles, voire Coulommiers-Voisins). ADP ne prévoit aucune augmentation importante de capacité à court terme. Sur le long terme, il a engagé plusieurs études dans le cadre de la révision des PEB (voir annexe), mais aucune n'a atteint le stade de l'approbation.



Gabry / Dreif

Aérodrome de Toussus-le-Noble

Le cœur de métier d'ADP est la mise à disposition et l'exploitation d'infrastructures (plate-forme et ses équipements) pour l'activité aérienne. Depuis 1981 il n'assure plus de "service commercial<sup>(24)</sup>" en dehors d'Orly et Roissy-CDG. Des services d'assistance en escale sont assurés par des compagnies privées sur plusieurs autres aérodromes (Le Bourget, Pontoise-Cormeilles, Toussus-le-Noble).

ment au Bourget ; sur les autres aérodromes, il répond aux demandes locales dans ce domaine. Il participe aussi à quelques opérations de valorisation (commerces, hôtellerie). Il loue enfin des terrains et locaux pour diverses activités, pas nécessairement en rapport avec l'aéronautique, d'importance très variable selon les aérodromes<sup>(25)</sup>.

### Les autres gestionnaires d'aérodromes franciliens de second rang

ADP a également une certaine activité immobilière sur ces aérodromes d'affaires et d'aviation générale, en dehors de ses propres besoins (équipements, bureaux). Il s'intéresse principalement au développement d'activités industrielles et de services proches de l'aéronautique, essentielle-

Les autres aérodromes franciliens relèvent à présent des collectivités locales (pour sept d'entre eux, dont celui de la Ferté-Gaucher récemment fermé), de l'Etat (aérodromes militaires de Villacoublay et Brétigny, celui-ci récemment fermé), et de gestionnaires privés pour quatre d'entre eux.

<sup>(22)</sup> Dans la dénomination d'ADP, le terme "aéroport" était au singulier jusqu'en 1989.

<sup>(23)</sup> Désormais selon une liste fixée par décret.

<sup>(24)</sup> Services rendus aux compagnies aériennes par conventions (enregistrement, embarquement, billetterie, etc.).

<sup>(25)</sup> Ces "réserves foncières" sont limitées par les servitudes aéronautiques et les contraintes d'urbanisme. Elles ne concernent guère que Le Bourget et Lognes.

Les sept aérodromes qui relèvent des collectivités locales étaient antérieurement des aérodromes civils de l'Etat dépendant de divers services. A la suite de la loi de décentralisation de 2004, tous les aérodromes concernés ont fait l'objet de candidatures de la part des collectivités locales (parfois regroupées en syndicats), et les transferts ont été terminés début 2007. Plusieurs de ces candidatures étaient appuyées sur des projets de développement économique (Melun-Villaroche) et/ou de sports et loisirs (Les Mureaux, la Ferté-Gaucher).

En dehors des aérodromes militaires, le niveau d'équipement de ces aérodromes est en général bien plus modeste que ceux d'ADP, à l'exception notable de l'aérodrome de Melun-Villaroche. La plupart sont des aérodromes "à usage restreint", dont trois sont réservés aux planeurs<sup>(26)</sup>. Tous les aérodromes à gestion privée relèvent de cette catégorie, ainsi que cinq des sept aérodromes transférés aux collectivités locales<sup>(27)</sup>. A l'échelle régionale, leur trafic n'est significatif qu'en termes de nuisances phoniques.

---

<sup>(26)</sup> *Beynes-Thiverval, Buno-Bonnevaux, Mantes-Chérence.*

<sup>(27)</sup> *En incluant celui de la Ferté-Gaucher.*

### 3. Les aérodromes franciliens d'affaires et d'aviation générale et leurs territoires

#### Projets de développement économique : Le Bourget et Melun-Villaroche

En dehors de Roissy-CDG et d'Orly, deux aérodromes franciliens, Le Bourget et Melun-Villaroche, sont liés à d'importants projets locaux de développement économique (à proximité, ou en partie sur l'emprise aéroportuaire).

Le Bourget, aérodrome d'affaires de la métropole, est concerné par de nombreux projets. Dans le cadre de son schéma d'aménagement 2025, ADP a entrepris depuis quelques années de restructurer les activités sur la plate-forme pour y développer des services et des activités de haute technologie aéronautique. Les chambres de commerce (CCIP et CCI 93) ont également engagé la restructuration du parc d'exposition voisin, et envisagent de le transformer en une vitrine technologique de l'aéronautique plus permanente que le Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace (mise en place de formations, etc). La transformation du Musée de l'Air et de l'Espace en "Cité de l'Air" est à l'étude, pour en faire une destination touristique et culturelle plus attractive et mieux insérée dans le territoire. De nombreux autres projets sont envisagés à proximité par les collectivités locales, les chambres de commerce et l'EPAPF<sup>(28)</sup>, dont beaucoup cherchent à tirer parti des atouts de cet aérodrome (maintenance, centres de formation et/ou de congrès, incubateurs d'entreprises). Le handicap que constitue actuellement la mauvaise accessibilité de cet aérodrome serait comblé à terme par les nombreux projets de transport collectif d'intérêt régional (prolongement de la ligne 7 du métro, tangentielle ferrée nord, renforcement du RER B).

L'aérodrome de Melun-Villaroche a été transféré en mars 2007 au Syndicat Mixte du Pôle d'Activités de



Paris-Le Bourget, hangar

C. Doutré / EaSoH / laurif

Villaroche<sup>(29)</sup>, dans le cadre du projet de développement avancé par ses partenaires. Le SYMPAV a entrepris d'y développer progressivement des activités liées soit à l'aérodrome<sup>(30)</sup>, soit à l'activité aéronautique (présente au sud du site avec les établissements SNECMA), si possible en synergie avec le pôle de compétitivité ASTech. Le projet le plus ambitieux consiste en un parc d'activités de 200 à 300 ha, au sud-ouest de l'aérodrome. La CCI 77 accompagne aussi ce projet, et regroupera ses services à Villaroche. L'accessibilité du site en transports collectifs, inexistante actuellement, serait assurée par une liaison en site propre (à terme) depuis la gare de Lieusaint-Moissy.

#### Quels potentiels de développement économique sur d'autres aérodromes ?

Les perspectives concernant d'autres aérodromes sont beaucoup plus incertaines.

D'importantes opérations d'urbanisme<sup>(31)</sup> sont engagées à proximité de l'héliport d'affaires d'Issy-les-Moulineaux, enclavé au cœur de l'agglomération centrale. La CCIP et Unibail envisagent de réorganiser leurs installations voisines à la Porte

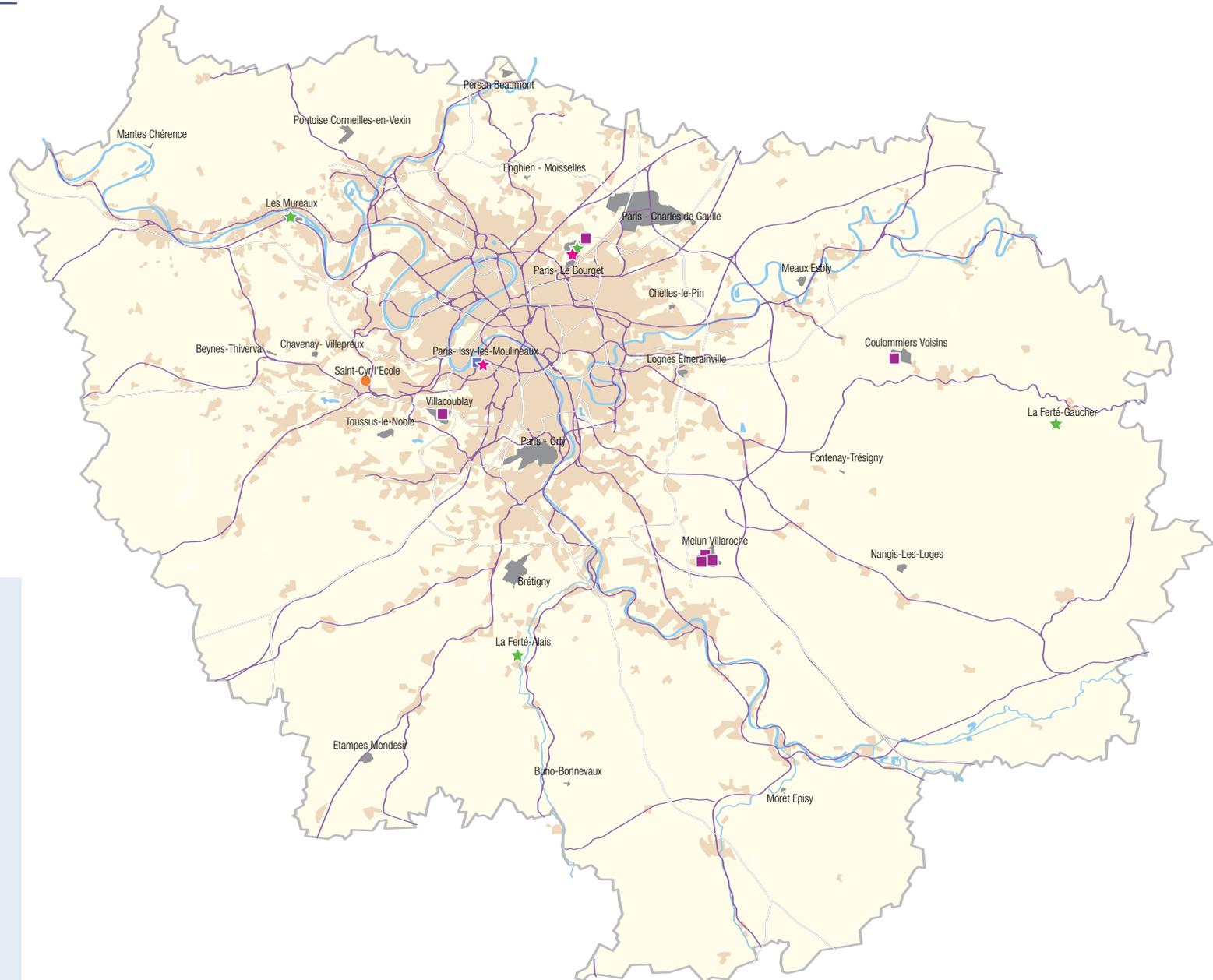
<sup>(28)</sup> Etablissement Public d'Aménagement de la Plaine de France.

<sup>(29)</sup> Créé au début 2007, il associe le SAN de Sénart, la CA de Melun-Val-de-Seine, et le Conseil Général de Seine-et-Marne.

<sup>(30)</sup> Développement d'activité de "maintenance sous l'aile", déjà effectuée par SNECMA Services.

<sup>(31)</sup> Notamment la ZAC Forum-Seine, avec un important programme de bureaux.

## Aérodromes d'Ile-de-France (hors Roissy et Orly) *Projets locaux*



de Versailles : transformation du Palais des Sports en centre de congrès, orientation du Parc d'Exposition vers le grand public. La desserte en transports collectifs de ce secteur sera en outre nettement améliorée avec le prolongement du tramway T2 depuis La Défense, en cours. Cependant ces transformations ne semblent devoir affecter ni l'activité de l'héliport ni l'usage de la plate-forme.

L'aérodrome militaire de Villacoublay, bien situé sur l'A86, aux franges sud-ouest de l'agglomération centrale, est proche de zones d'activité en cours d'intensification et de mutation (programmes de bureaux). L'accessibilité du secteur en transports en commun sera améliorée à terme (tramway à Châtillon). Ces perspectives ne semblent pas devoir affecter l'aérodrome.

L'aérodrome de Toussus-le-Noble, sur le plateau de Saclay, est inscrit dans le périmètre de la récente Opération d'Intérêt National qui s'étend de Versailles à Massy. La desserte du secteur en transports collectifs serait améliorée à terme, notamment avec la tangentielle ferrée sud. Surtout, les perspectives de développement d'activités de recherche et d'innovation pourraient faire émerger des projets intéressés par une desserte aérienne d'affaires de niveau européen. Aucun projet en ce sens n'a cependant été identifié.

L'aérodrome militaire de Brétigny a cessé toute activité aérienne ces dernières années. Il reste cependant affecté au Ministère de la Défense, qui y maintient diverses activités. Aucun projet de développement n'a été identifié sur l'emprise, mais plusieurs projets alentour sont étudiés par les collectivités locales.

L'aérodrome de Lognes, à Marne-la-Vallée, est relativement proche de gares du RER A et des secteurs d'activité du Val Maubuée (ZA Pariest, voire Cité Descartes). Il pourrait accueillir à proximité ou même sur son emprise des activités de haute technologie, mais aucun projet en ce sens n'a été identifié.

Inversement, un projet de parc d'activités de 80 ha à proximité de l'aéro-

drome de Coulommiers- Voisins est étudié par la Communauté de communes de la Brie des Templiers. Comme l'aérodrome lui-même, ce projet est compromis par la mauvaise accessibilité du territoire.

## Projets de tourisme, sports et loisirs

Deux projets sont nettement formalisés et soutenus au titre des pôles touristiques régionaux :

- la mise en valeur et le développement du Musée Volant, sur l'aérodrome de Cerny (près de la Ferté-Alais), soutenu par la Communauté de communes du Val d'Essonne,
- la reconversion de l'aérodrome de la Ferté-Gaucher vers des activités sportives diversifiées, y compris aériennes ; fermé en 1999, l'aérodrome a été transféré dès 2006 à la commune, sur la base de ces projets.

Un projet associant la base régionale de loisirs de Verneuil-sur-Seine et l'aérodrome des Mureaux a été avancé lors des négociations sur le transfert de l'aérodrome.

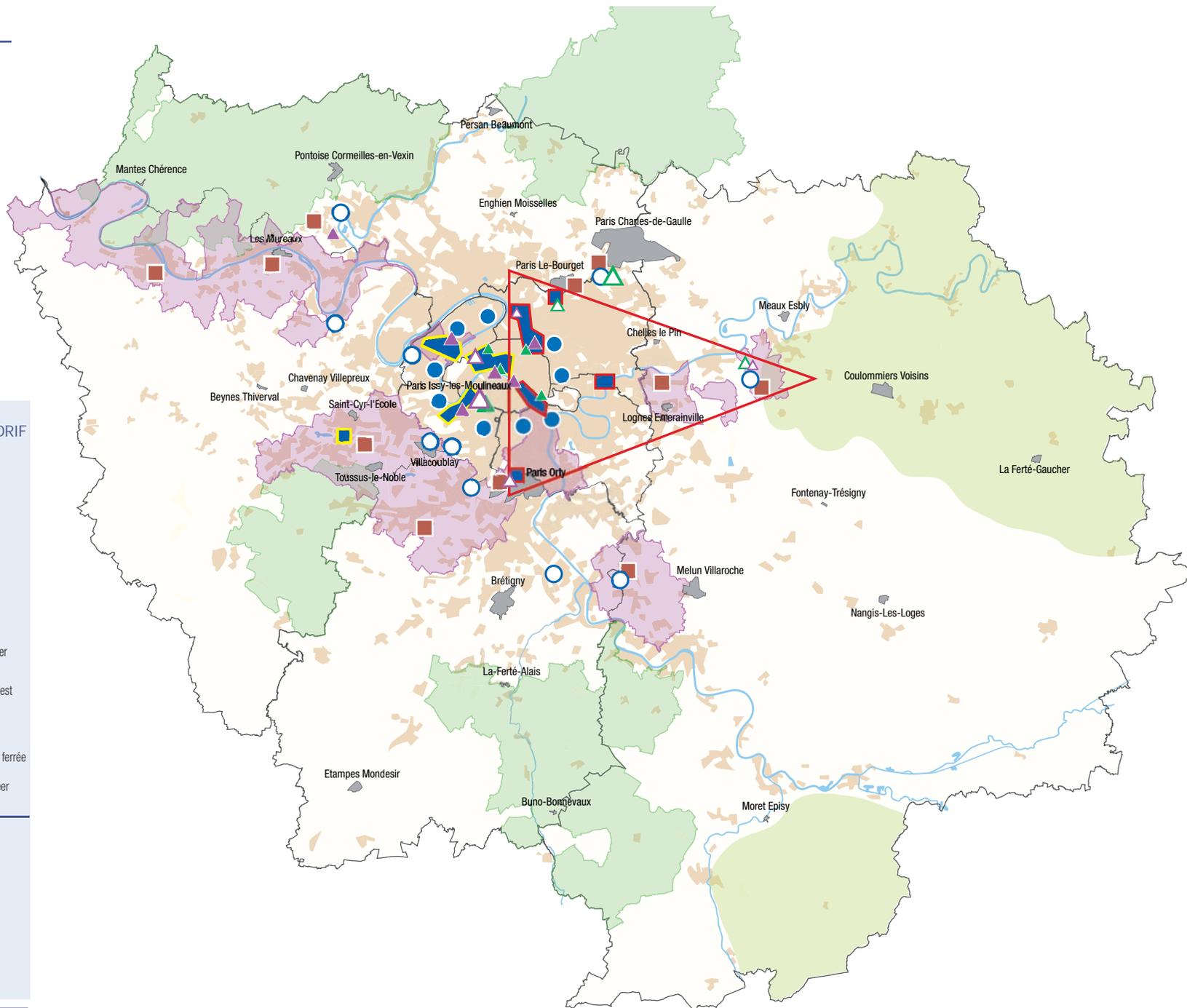


Aérodrome des Mureaux

Gobry / Dreff

# Aérodromes d'Ile-de-France

## Perspectives d'aménagement régional



### Perspectives du projet de SDRIF

#### Équipements de tourisme d'affaires

- ▲ existant  
△ à renforcer à créer  
▲ centre de congrès  
△ centre d'exposition

#### Pôles tertiaires

- quartier d'affaires de rayonnement international à conforter  
■ quartier d'affaires de rayonnement international à développer  
▷ secteur d'implantation de bureaux prioritaire au titre du rééquilibrage à l'est  
● pôle de bureaux à développer en appui sur la rocade ferrée  
○ pôle de bureaux à conforter ou à développer en appui sur la desserte ferrée  
■ parc d'activités tertiaires ou technologiques à valoriser ou à créer

- PNR  
■ Projet de PNR  
■ OIN

#### Occupation du sol (2003)

- Espace urbanisé

Source : IAU/IF, MOS 2003.  
Extrait du SDRIF, projet arrêté le 15.02.07



## Options d'aménagement : espaces ouverts, terrains mutables

Plusieurs aérodromes sont situés sur des espaces que les collectivités locales souhaitent maintenir à usage d'espaces ouverts, ou préserver des nuisances. C'est le cas de celui de Chelles, où la commune considère que l'emprise de l'aérodrome, coupure verte de fait, doit être classée en "zone naturelle" dans son PLU. Il en irait de même pour l'aérodrome de Saint-Cyr-l'École. Pour l'aérodrome de Meaux, il s'agit plutôt de conforter la coupure verte que constitue l'aérodrome et ses abords, entre l'agglomération de Meaux et celle du confluent du Grand Morin. Quant à l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles, inclus dans le Parc naturel régional du Vexin Français depuis 1995, il voit son activité aérienne fortement contrainte par les dispositions de la Charte du PNR.

Inversement, des priorités d'aménagement régional (dont la recherche de vastes terrains rapidement disponibles pour la construction de logements) peuvent amener à s'interroger sur la mutation de plusieurs aérodromes particulièrement enclavés dans le tissu urbain et bien desservis en transports collectifs : ainsi l'aérodrome de Lognes<sup>(32)</sup>, voire celui de Saint-Cyr-l'École.

### La dimension intercommunale

La plupart des aérodromes franciliens ont été aménagés aux confins des territoires communaux<sup>(33)</sup>. Ceux de Roissy-CDG et Orly s'étendent sur huit et neuf communes chacun, mais la majorité des autres aérodromes franciliens relèvent souvent de deux communes, parfois trois ou quatre : c'est le cas pour quatorze d'entre eux. Au total, 48 communes accueillent tout ou partie de ces plates-formes (hors Roissy-CDG et Orly).

Cette dimension intercommunale est encore plus manifeste lorsqu'on prend en compte les Plans d'Exposition au Bruit (voir ci-après).



Aérodrome de Lognes et zone d'activités Pariest

EPAMARNE

Ces aérodromes sont peu pris en compte dans les périmètres de groupements intercommunaux à fiscalité propre : quatre d'entre eux, aux franges rurales, ne font partie d'aucune intercommunalité, et quatre ne sont que partiellement en intercommunalité (Le Bourget, Les Mureaux, Toussus-le-Noble, Villacoublay). Seize sont entièrement compris dans des intercommunalités, mais trois d'entre eux sont partagés entre deux et même trois groupements (Coulommiers-Voisins, Pontoise-Cormeilles, Melun-Villaroche).

Il en va de même au niveau des Schémas de Cohérence Territoriale, qui définissent les grandes orientations de l'aménagement local. Douze de ces aérodromes seulement sont entièrement compris dans un périmètre de SCoT<sup>(34)</sup>, trois sont partiellement couverts (Le Bourget, Toussus-le-Noble et Pontoise-Cormeilles), neuf ne sont inscrits dans aucun périmètre de SCoT (souvent aux franges de la région, mais aussi Saint-Cyr-l'École et Villacoublay). De plus les documents qui ont été élaborés l'ont été le plus souvent sous la forme des anciens schémas directeurs (c'est le cas pour douze de ces aérodromes, en tout ou en partie). Quatre de ces aérodromes seulement sont concernés par des SCoT élaborés après 2000 : Le Bourget (concerné en partie par un SCoT approuvé), Brétigny et la Ferté-Alais-Cerny (projet arrêté), et Coulommiers-Voisins (projet à l'étude).

(32) L'aérodrome de Lognes a été déplacé dans les années 70/80 à l'occasion du tracé de l'autoroute A4, mais seulement de 2 km.

(33) Le cas de l'héliport d'Issy-les-Moulineaux est particulier. Inclus dans le 15<sup>e</sup> arrondissement parisien, il ne sera pas compté dans les inventaires suivants.

(34) Dont un aérodrome couvert par trois SCoT : Melun-Villaroche.

## L'aménagement des aérodromes et de leurs abords : rappels réglementaires

(voir détails en annexe)

Les emprises des aérodromes sont soumises au dispositif des documents d'urbanisme en vigueur en Île-de-France, avec un droit des sols fixé par les PLU des communes concernées<sup>(35)</sup>. Les dispositions des PLU doivent admettre les constructions et installations liées au fonctionnement du service aéronautique ; elles peuvent aussi en admettre d'autres qui n'y sont pas nécessairement liées (installations industrielles, commerciales, entrepôts, activités tertiaires, hôtellerie).

Pour les trois principaux aéroports de la métropole (Le Bourget compris), suite au changement de statut d'ADP, un périmètre d'"opération d'intérêt national" a été délimité en 2005 pour l'exercice des missions confiées à ADP, en référence à l'article 53 du cahier des charges<sup>(36)</sup> Etat/ADP.

Les abords d'un aérodrome sont soumis à des servitudes spécifiques :

- le Plan de Servitudes Aéronautiques, qui définit les contraintes de dégagement à basse altitude autour de l'emprise de l'aérodrome,
- le Plan d'Exposition au Bruit, qui délimite des espaces où l'aménagement ou la construction de logements sont restreints ou interdits, en fonction d'hypothèses de trafic.

---

*(35) Les emprises des aérodromes français sont couvertes par des POS ou PLU dont l'approbation s'est échelonnée sur une vingtaine d'années. Plus de la moitié sont couvertes en tout ou partie par des PLU approuvés récemment (depuis 2005) ou en cours d'étude.*

*(36) Les terrains visés à cet article font l'objet d'une "sûreté foncière" qui les rend inaliénables sans l'accord de l'Etat, vu leur importance pour l'exploitation des aérodromes. En outre, selon ADP, les terrains alentours sont très majoritairement occupés par des installations d'exploitation.*

## Conclusion : pistes de réflexion régionale sur l'évolution de ces aérodromes franciliens

Deux séries de questions pourraient faire l'objet d'une approche prolongeant ce rapide état des lieux.

1. Quelles perspectives peut-on envisager à moyen et long terme pour l'aviation d'affaires et l'aviation générale ?

La métropole francilienne se distingue par un recours important à l'aviation d'affaires, activité en fort développement en Europe. Il conviendrait d'apprécier le rôle de l'aviation d'affaires dans le fonctionnement métropolitain, d'évaluer ses effets d'entraînement sur l'économie régionale, de préciser les clientèles. Il conviendrait aussi de vérifier le potentiel que peuvent offrir l'aéroport du Bourget et d'éventuels aéroports d'appoint (Toussus-le-Noble par exemple). Cet examen devrait tenir compte des contraintes de l'espace aérien francilien, des spécificités des aérodromes concernés (équipement, desserte, environnement), mais aussi de solutions alternatives susceptibles de répondre à la demande (via des connexions TGV par exemple). Au plan de l'aménagement régional, il s'agira enfin de préciser dans quelle mesure ce type de transport peut répondre à une demande sur des pôles d'activités en périphérie et renforcer leur attractivité internationale.

Une réflexion similaire pourrait être menée sur d'autres activités à net impact économique (écoles de pilotage, maintenance), ainsi que sur les perspectives de l'aviation de sports, loisirs et tourisme.

Ces réflexions devront intégrer les contraintes énergétiques (prix des carburants, réduction des émissions de gaz à effets de serre), en tenant compte des propositions étudiées par ADP et/ou des compagnies aériennes dans le cadre du "Grenelle de l'environnement".

2. Quelles perspectives peut-on envisager à moyen et long terme sur ces aérodromes ?

Une approche régionale pourrait viser un fonctionnement durablement équilibré de ce réseau d'aérodromes, en recherchant une meilleure intégration de chacun dans le système francilien (Roissy et Orly compris) : quel niveau de services peut-on attendre de chaque plate-forme ? quelles complémentarités ou mutualisations peut-on envisager ?

Les orientations d'aménagement régional peuvent aussi amener à s'interroger sur la vocation de plusieurs aérodromes à proximité de sites stratégiques (notamment Toussus-le-Noble et Villaroche, voire Pontoise-Cormeilles et Coulommiers-Voisins), aussi bien en termes de services de transports aériens qu'en termes d'accueil d'activités. Par ailleurs, les enjeux régionaux de développement urbain peuvent inciter à la réaffectation de certaines emprises d'aérodromes très enclavées en tissu urbain et relativement bien desservies en transports en commun (par exemple Lognes, Saint-Cyr, voire Brétigny), au profit d'un usage plus pertinent.

Tout ceci pourrait amener des propositions d'aménagement de plates-formes, d'amélioration de leur desserte, de transferts d'activités, en tenant compte des impacts locaux (retombées économiques / nuisances).

Les enjeux de développement régional et les récentes transformations de l'environnement institutionnel (transformation d'ADP en Société anonyme, nouvelles responsabilités des collectivités territoriales) incitent à reprendre ces pistes de réflexion. Esquissées lors de la précédente révision du SDRIF, elles peuvent être poursuivies en accompagnement du nouveau projet de SDRIF, en y associant les acteurs traditionnels du secteur, les acteurs économiques, les acteurs de l'aménagement régional.



## **ANNEXES**



## Annexe 1 - Cadres sur l'aviation d'affaires

### Un fort développement en Europe

La flotte mondiale d'aviation d'affaires compte environ 25 000 jets et turbopropulseurs. Elle est dominée par l'Amérique du Nord, qui en représente 72 %. L'Europe en représente 10%, mais cette part est en croissance régulière et devrait nettement augmenter avec l'élargissement de l'Union Européenne à 25 membres. L'Allemagne (440 avions), devance légèrement la France (415 avions).

En Europe, l'aviation d'affaires a représenté 6,9 % des vols IFR ("vols aux instruments") en 2005, et ce segment a cru 2 fois plus vite que le reste du trafic depuis 2001. Le trafic d'affaires assuré par des jets connaît la plus forte croissance (près de 10 % par an).

Ce trafic reste marginal par rapport à celui des lignes régulières, mais l'aviation d'affaires est le vrai mode de transport aérien point à point. La plupart des vols d'affaires relient des villes non desservies par des vols réguliers (5% seulement des liaisons ont une alternative par vols réguliers). L'aviation d'affaires assure 100 000 liaisons différentes, soit 3 fois plus que les liaisons assurées par les vols réguliers. Les 500 premières liaisons représentent environ 500 mouvements par jour, soit le tiers du trafic européen. La moitié des vols font moins de 500 kilomètres, 10 % plus de 2000.

La moyenne du nombre de mouvements d'affaires (hors survols) en Europe est de 1700 par jour en 2005. Avec 430 mouvements/jour, la France devance l'Allemagne (360), le Royaume-Uni (317) et l'Italie (275).

### L'accueil de l'aviation d'affaires dans les grandes métropoles européennes

Le trafic affaires utilise un très vaste réseau d'aéroports, souvent petits : seulement 30 % de ce trafic se fait à partir d'aéroports comptant plus de 100 départs par jour, le reste est très dispersé.

Les grands aéroports commerciaux européens préfèrent réserver leurs créneaux pour des vols de plus forte capacité et valeur ajoutée. Ils accueillent rarement plus de 4% de vols d'affaires (0,2 % sur Roissy-CDG, 0,5 % sur Londres-Heathrow). C'est sur Zurich (7,6 % de vols d'affaires) et Vienne (5,9 %) que les proportions sont les plus fortes.

Parmi les 25 premiers aéroports européens pour le trafic affaires, seuls cinq sont vraiment spécialisés sur ce trafic : ce sont les aéroports de Paris-Le Bourget, Londres-Farnborough, Cannes-Mandelieu et Londres Biggin Hill (où près de 90 % des mouvements sont des vols d'affaires), et celui de Madrid Torrejon (69 %). Ailleurs le trafic est accueilli pour l'essentiel soit dans l'aéroport international principal (Genève, Nice, Zurich, Vienne, Munich, Barcelone, Bruxelles...), soit dans l'aéroport secondaire (Rome Ciampino, Milan Linate).

Avec Le Bourget, Paris dispose du premier aéroport spécialisé d'Europe (65 départs d'affaires en moyenne par jour), et d'un des plus proches du centre de l'agglomération. A Londres, l'essentiel du trafic d'affaires se répartit sur quatre aérodromes : Luton (à 45 kms au NO, 31 départs/jour), Farnborough (à 50 km au SO, 21 départs/jour), London City et Biggin Hill (à proximité directe du cœur de l'agglomération, 12 départs/jour chacun).

#### Sources :

"Getting to the point : business aviation in Europe" - Eurocontrol - mai 2006 - (site : [www.ebaa.org](http://www.ebaa.org))

"Situation et perspectives de l'aviation d'affaires" - DGAC - DAST, notes thématiques n° 5, janvier 2007



## Annexe 2 - Détails techniques

### Catégories des aérodromes terrestres<sup>(1)</sup>

Article R. 222-5 du Code de l'Aviation Civile

- A :** Aérodromes destinés aux services à grande distance assurés normalement en toutes circonstances
- B :** Aérodromes destinés aux services à moyenne distance assurés normalement en toutes circonstances, et à certains services à grande distance assurés dans les mêmes conditions mais qui ne comportent pas d'étape longue au départ de ces aérodromes
- C :** Aérodromes destinés :
  - aux services à courte distance, et à certains services à moyenne et même à longue distance qui ne comportent que des étapes courtes au départ de ces aérodromes,
  - au grand tourisme.
- D :** Aérodromes destinés à la formation aéronautique, aux sports aériens et au tourisme, et à certains services à courte distance
- E :** Aérodromes destinés aux giravions et aux aéronefs à décollage vertical ou oblique

### Recettes des aérodromes

Principales redevances aéronautiques : redevance d'atterrissage, redevance de stationnement avions, redevance passager, redevance carburant, redevance pour le balisage lumineux des pistes. Ces redevances sont calculées principalement en fonction du nombre de passagers commerciaux au départ, et du tonnage et du nombre des mouvements d'avions.

Des redevances spécialisées sont facturées en contrepartie de la mise à disposition de locaux techniques ou d'installations spécifiques (assistance en escale<sup>(2)</sup>, banques d'enregistrement, service aux avions sur piste, etc.), par convention avec les compagnies aériennes.

D'autres recettes proviennent de loyers payés pour des surfaces et locaux mis à disposition des utilisateurs, des loyers payés par les gestionnaires de commerces et services installés sur la plate-forme, de l'exploitation des parkings, etc.

### Droit des sols des aérodromes

Par une circulaire du 20 juillet 1979, l'Etat a défini ses orientations pour ses services civils participant à l'élaboration des SDAU (devenus SCOT) et des POS (devenus PLU).

Pour les SDAU (devenus SCoT), elle prévoit qu'ils doivent prendre en considération les opérations les plus importantes (implantations d'un nouvel aérodrome, extension, désaffectation). Elle précise les dispositions que doivent contenir le rapport de présentation et les documents graphiques.

---

<sup>(1)</sup> Ces définitions résultent d'une modification effectuée en 2000.

<sup>(2)</sup> Ouverts à la concurrence depuis 1998.

Pour les POS (devenus PLU) cette circulaire prévoit qu'ils doivent se référer au SDAU ou au plan d'ensemble de la plate-forme approuvé (APPM). Elle précise également que l'emprise de l'aérodrome constitue une "zone urbaine" dans laquelle sont admises les constructions liées au fonctionnement du service aéronautique, et celles qui ne sont pas nécessairement liées au fonctionnement de l'aérodrome (installations industrielles, commerciales, entrepôts, activités tertiaires, hôtellerie...). Inversement des zones naturelles peuvent être définies, où toute construction est interdite à l'exception de celles des ouvrages nécessaires aux besoins de la circulation aérienne et de la sécurité.

Cette circulaire recommande que des dispositions spécifiques soient prévues dans les POS compte-tenu de la nature et des caractéristiques des aérodromes :

- le règlement ne doit pas faire obstacle à l'utilisation normale et à la réalisation des installations nécessaires au fonctionnement et au développement de l'aérodrome,
- les règles à prévoir définissent seulement les objectifs généraux qu'il appartient aux services aéronautiques de respecter.

Le SDAURIF en vigueur à l'époque (approuvé en 1976) ne donnait pas d'indications spécifiques sur les aérodromes. A l'inverse, le SDRIF de 1994 signale toutes les plates-formes des aérodromes et aéroports de la région par une trame mauve unique (carte de destination générale des sols), mais sans en préciser la portée. ADP préconise la définition d'un zonage spécifique UZ sur ces emprises "destinées à recevoir des équipements publics aéronautiques et aéroportuaires, et les activités et services en relation économique ou fonctionnelle avec ces activités aéronautiques et aéroportuaires et leurs acteurs".

La loi sur les aérodromes du 20 avril 2005 a transféré à ADP (au 22 juillet 2005) le foncier des aérodromes dont il a la charge. Mais certains terrains et biens "délimités aux plans annexés" restent inaliénables sans l'accord de l'Etat, selon l'article 53 du cahier des charges d'ADP. Le décret du 5 janvier 2007 précise que sont OIN les travaux relatifs "à l'aménagement et au développement des aérodromes de Paris-CDG, Paris-Orly et Paris-Le Bourget, à l'intérieur des périmètres délimités pour l'application de l'art L251-3 du CAC" (résultant de cette loi).

## Voisinage d'un aérodrome et documents d'urbanisme

Chaque aérodrome dispose en principe d'un Plan des Servitudes Aéronautiques, qui précise les servitudes liées à la circulation aérienne : servitudes de dégagement, servitudes de balisage, servitudes radioélectriques. Ce plan n'est opposable que s'il a été approuvé par le Préfet, et doit être annexé au PLU.

La plupart des aérodromes<sup>(3)</sup> doivent aussi disposer d'un Plan d'Exposition au Bruit<sup>(4)</sup>. L'objet de ce document est de permettre un développement maîtrisé de l'urbanisation des communes situées au voisinage de l'aérodrome, sans exposer de nouvelles populations à ses nuisances sonores. Il est établi en fonction du trafic de l'aérodrome et de ses perspectives de développement à 10-15 ans, et approuvé par le Préfet. En Ile-de-France, 22 aérodromes d'affaires et d'aviation générale <sup>(5)</sup> et aérodromes militaires devaient être dotés d'un PEB, mais en 2004 plusieurs ne disposaient pas d'un document approuvé. Un décret du 26 avril 2002 ayant modifié les modalités d'établissement des PEB, les PEB existants devaient être révisés avant le 31 décembre 2005.

---

<sup>(3)</sup>Tous les aérodromes classés en catégories A, B et C, et certains de ceux des autres catégories, précisés par un arrêté du 28 mars 1998.

<sup>(4)</sup> Les PEB ont été instaurés par la loi du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes.

<sup>(5)</sup> Seuls ceux de Beynes-Thiverval, la Ferté-Gaucher et Mantes-Chérence en sont dispensés.

## Annexe 3 - Cartes détaillées

Les cartes qui suivent indiquent pour chaque aérodrome francilien (hors Roissy CDG et Orly) l'emprise de sa plate-forme, indiquée sommairement sur deux fonds différents : orthophotographie et occupation du sol (2003). Ces emprises ont été numérisées à partir de cartes Michelin et IGN à petite échelle.

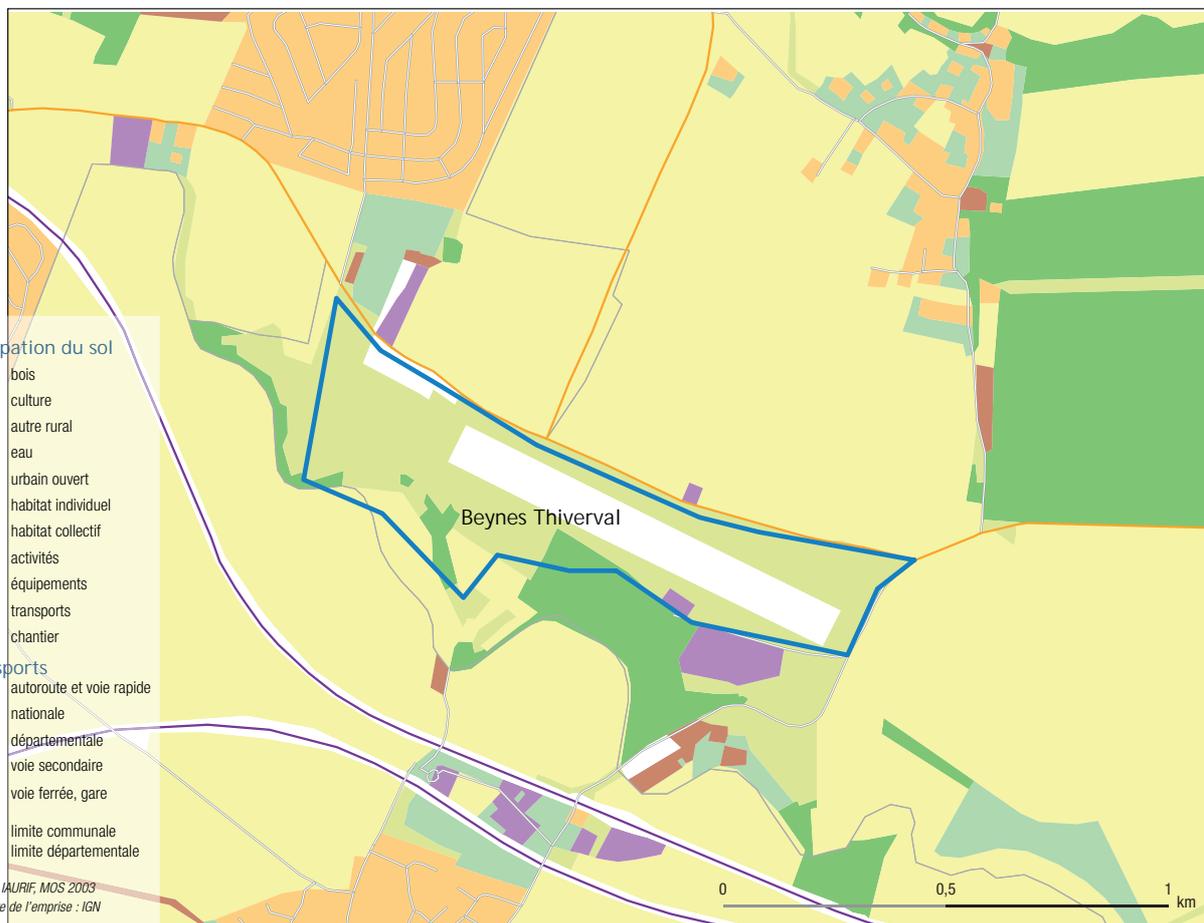
Ces cartes sont présentées à deux échelles différentes, selon la taille de la plate-forme.

- Beynes-Thiverval
- Paris-Le Bourget
- Brétigny
- Buno-Bonnevaux
- Chavenay-Villepreux
- Chelles-Le Pin
- Coulommiers Voisins
- Enghien-Moisselles
- Etampes Mondesir
- La Ferté-Alais
- La Ferté-Gaucher
- Fontenay-Trésigny
- Paris-Issy-Les-Moulineaux
- Lognes Emerainville
- Mantes-Chérence
- Meaux Esbly
- Melun Villaroche
- Moret-Episy
- Les Mureaux
- Nangis-Les-Loges
- Persan-Beaumont
- Pontoise-Cormeilles-en-Vexin
- Saint-Cyr-l'Ecole
- Toussus-le-Noble
- Villacoublay



# Beynes-Thiverval

Aérodromes d'Ile-de-France



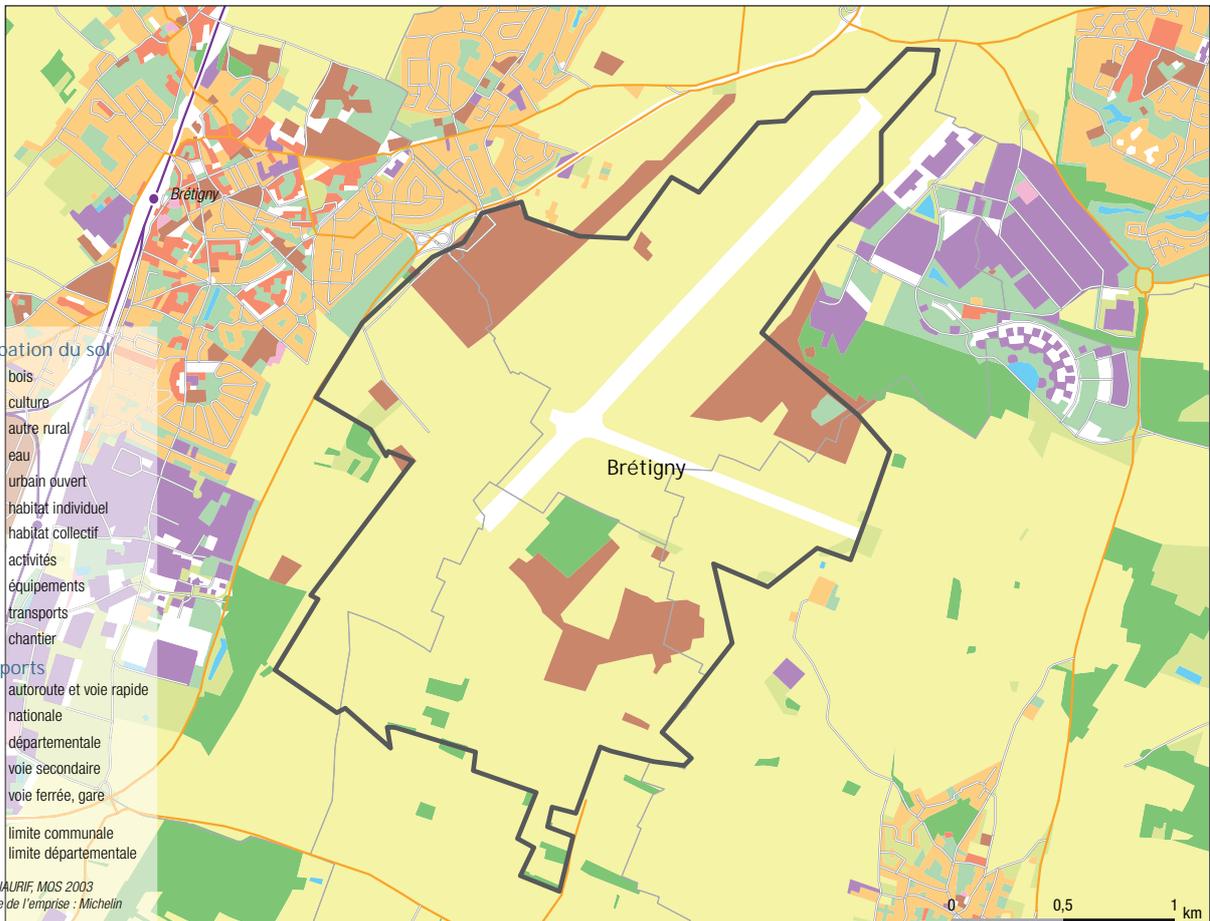
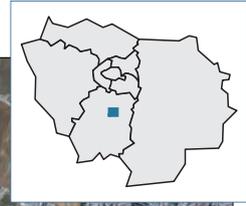
# Paris - Le Bourget

Aérodromes d'Ile-de-France



# Brétigny

Aérodromes d'Ile-de-France



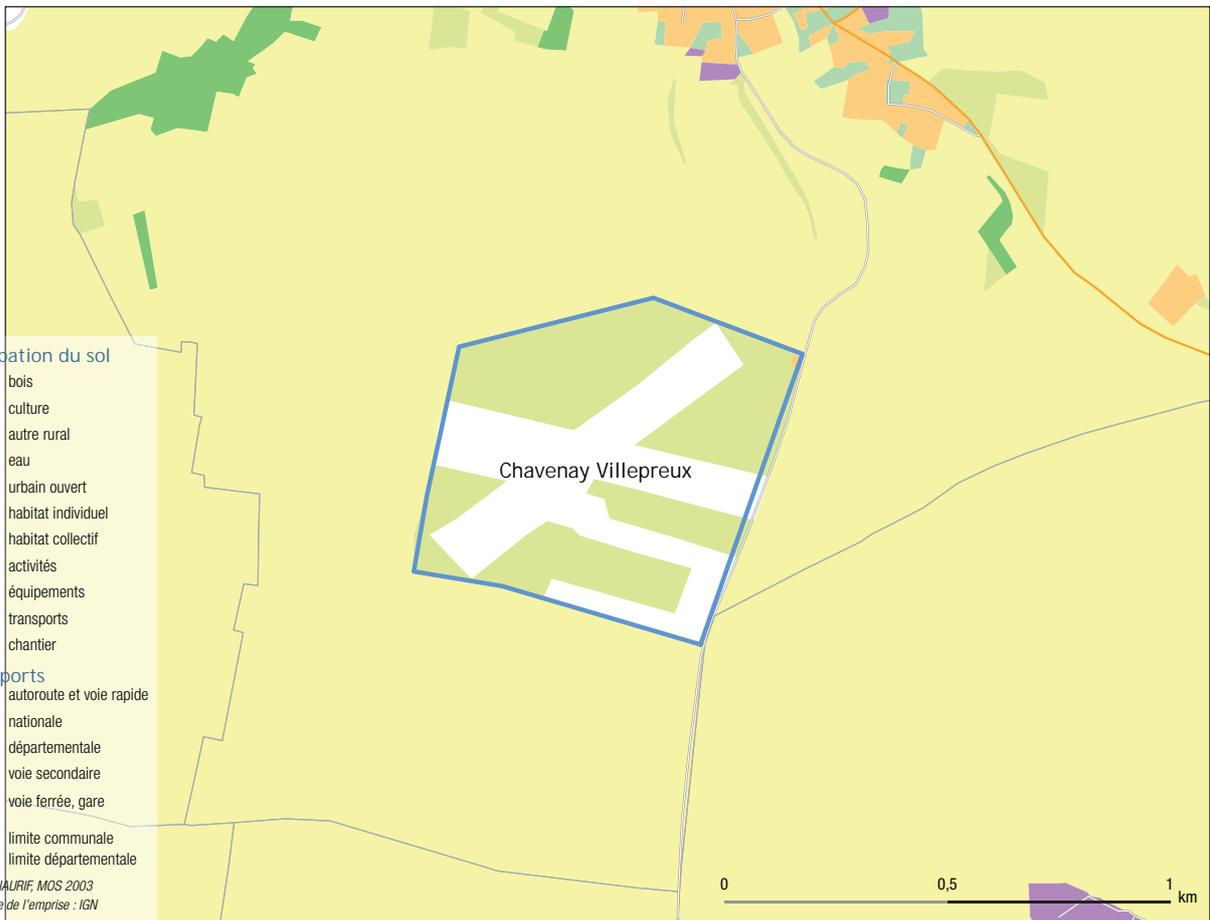
# Buno-Bonnevaux

Aérodromes d'Ile-de-France



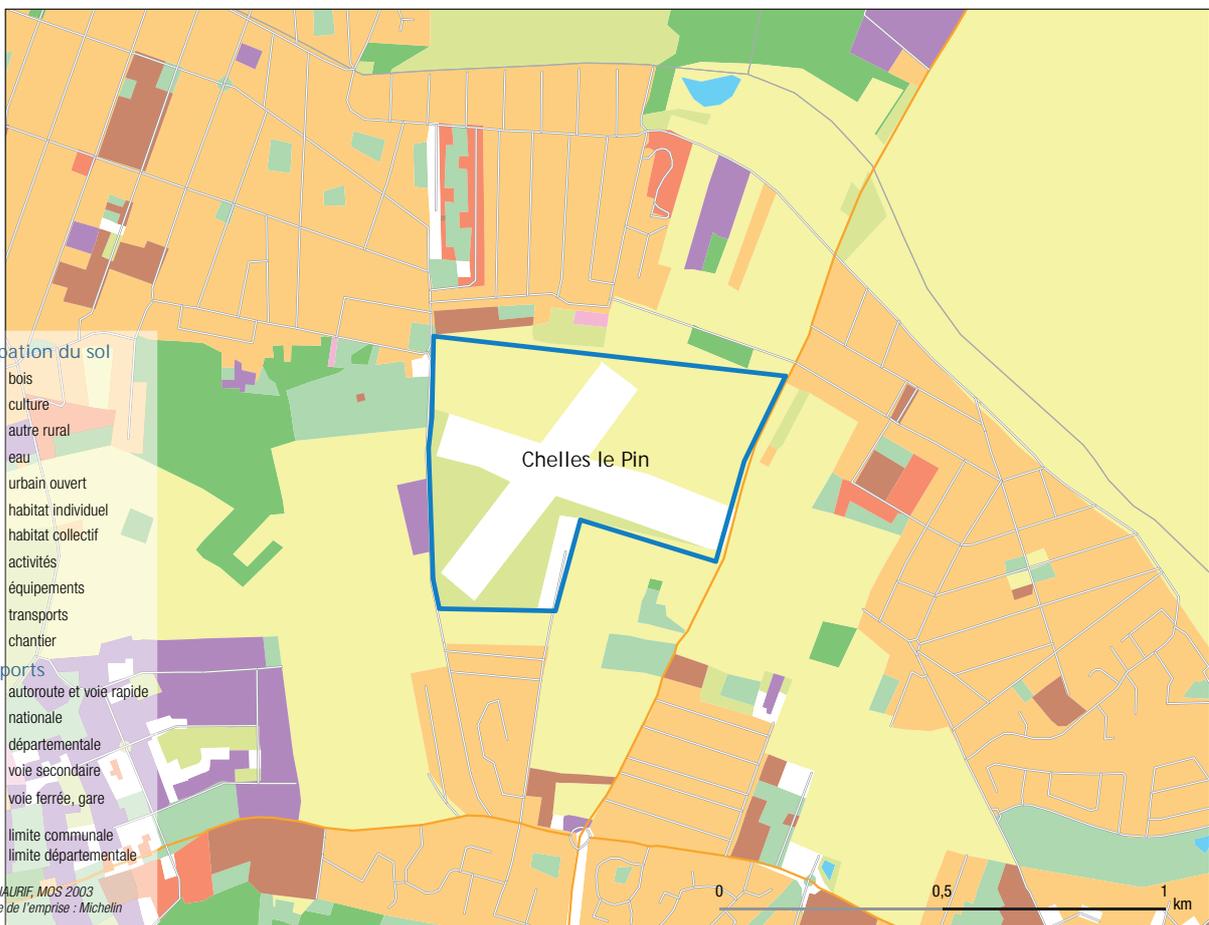
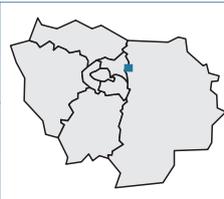
# Chavenay-Villepreux

Aérodromes d'Ile-de-France



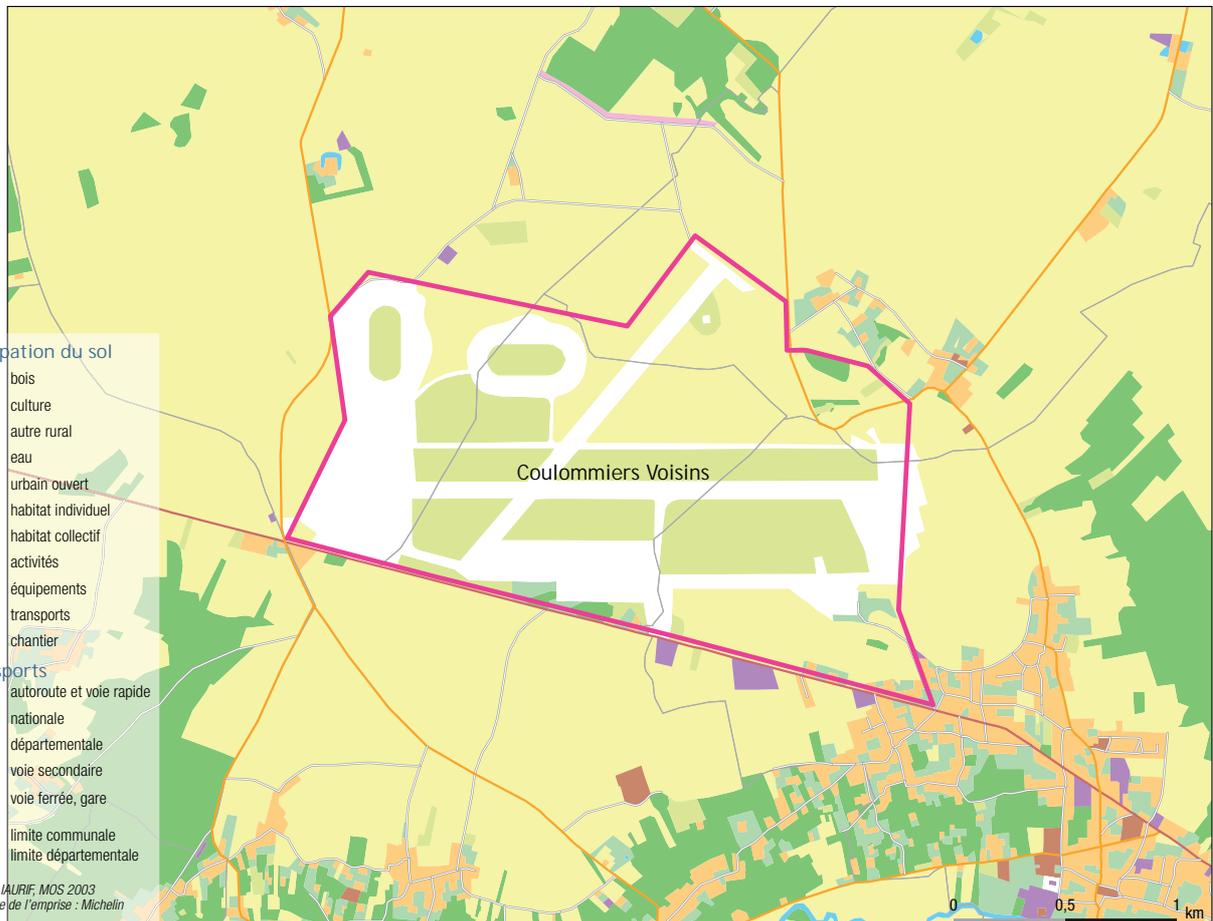
# Chelles-le-Pin

Aérodromes d'Ile-de-France



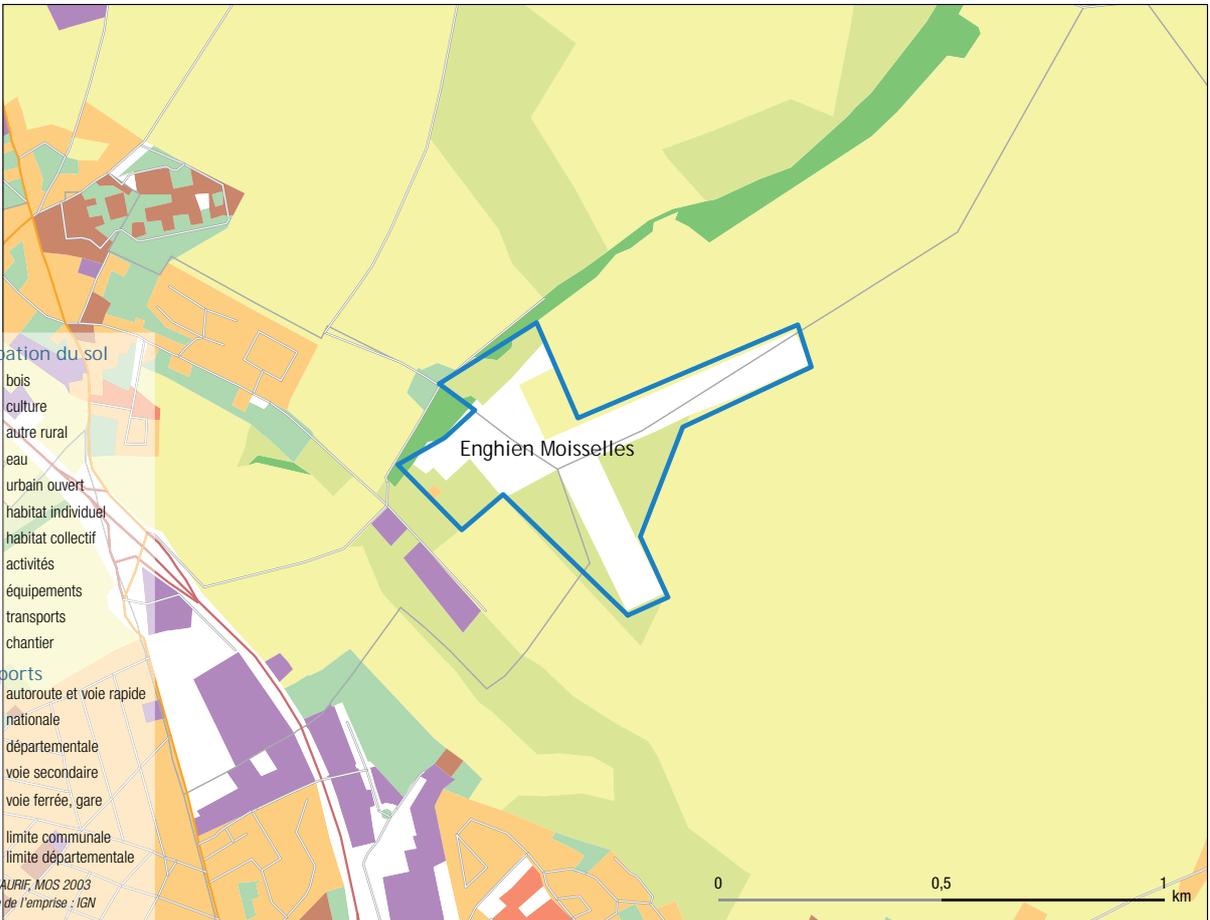
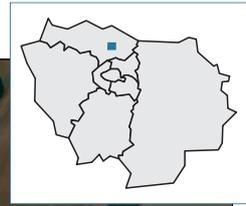
# Coulommiers Voisins

Aérodromes d'Ile-de-France



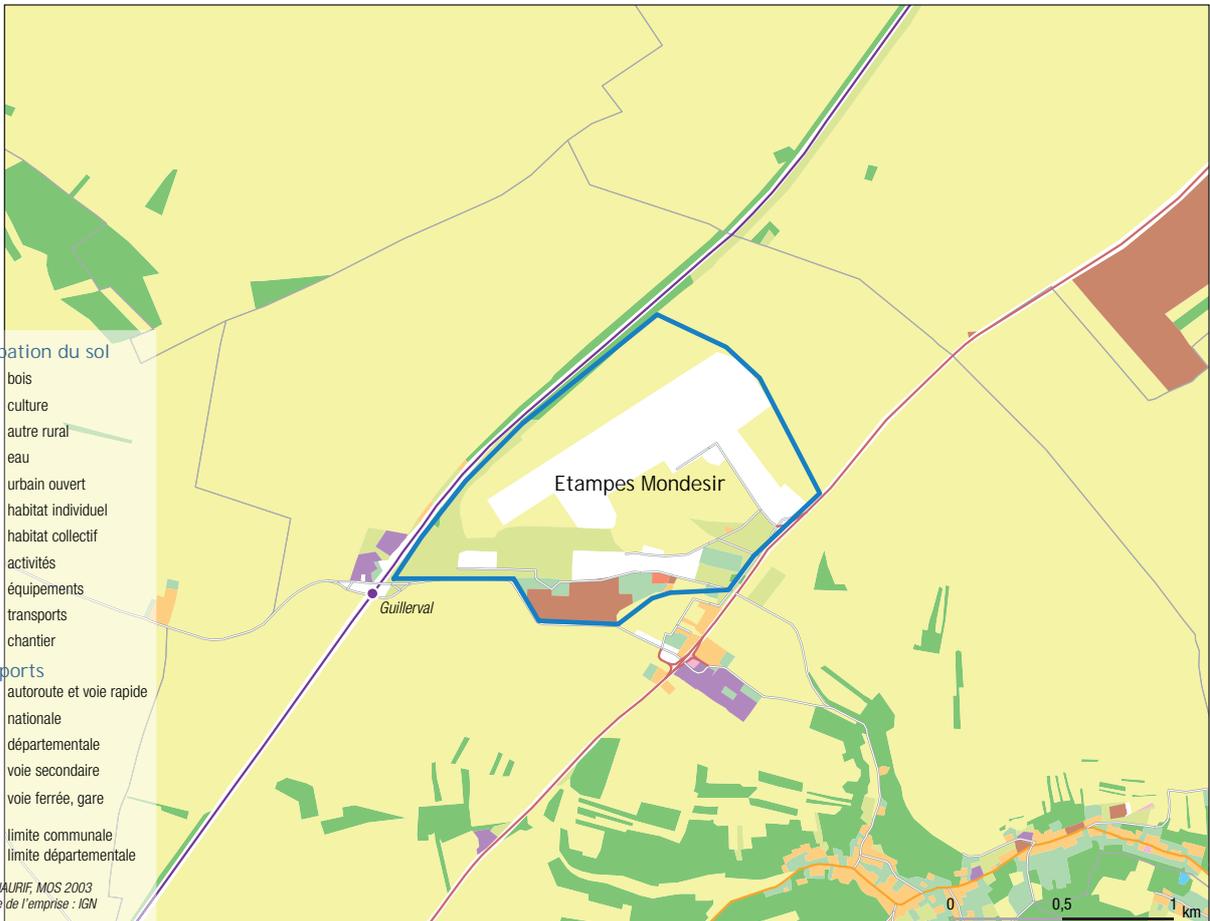
# Enghien-Moisselles

Aérodromes d'Ile-de-France

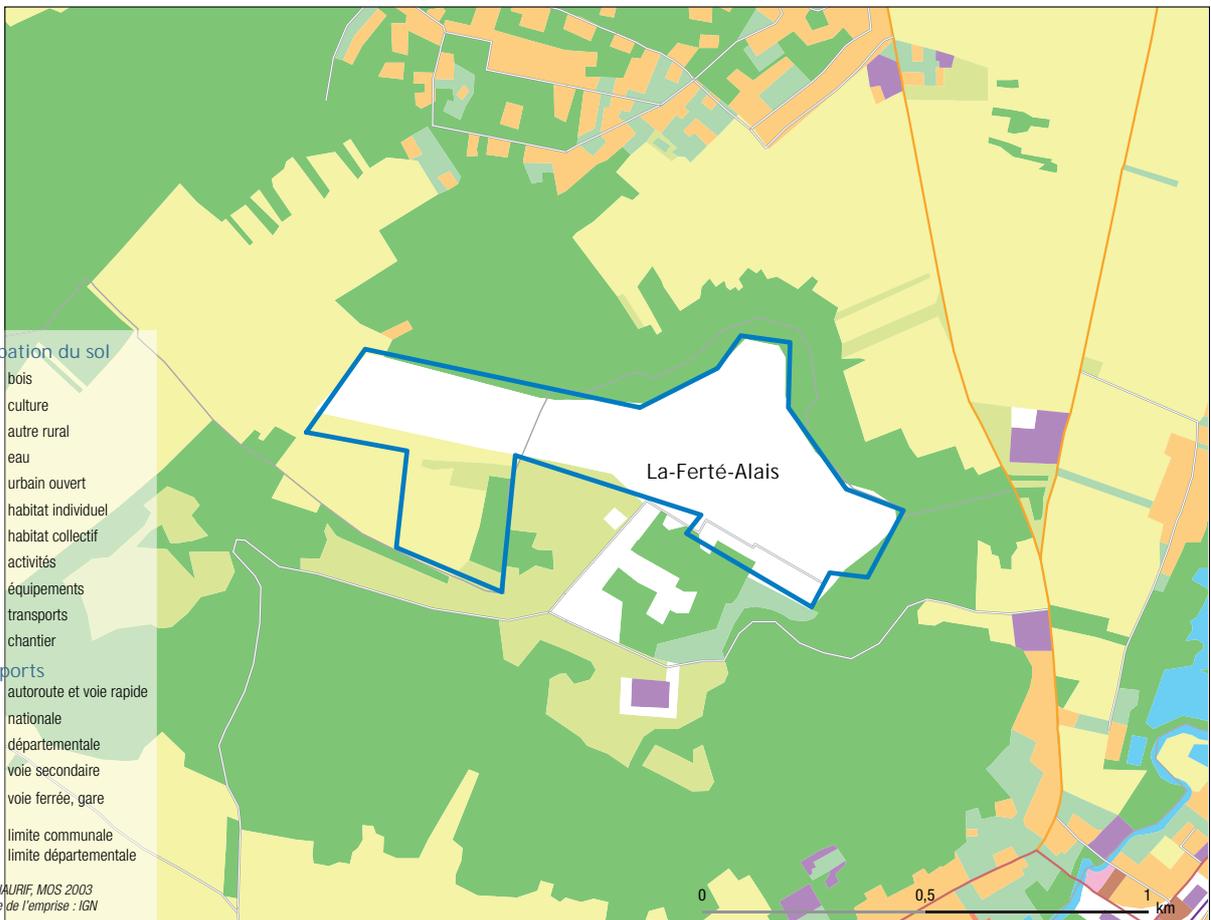


# Etampes Mondesir

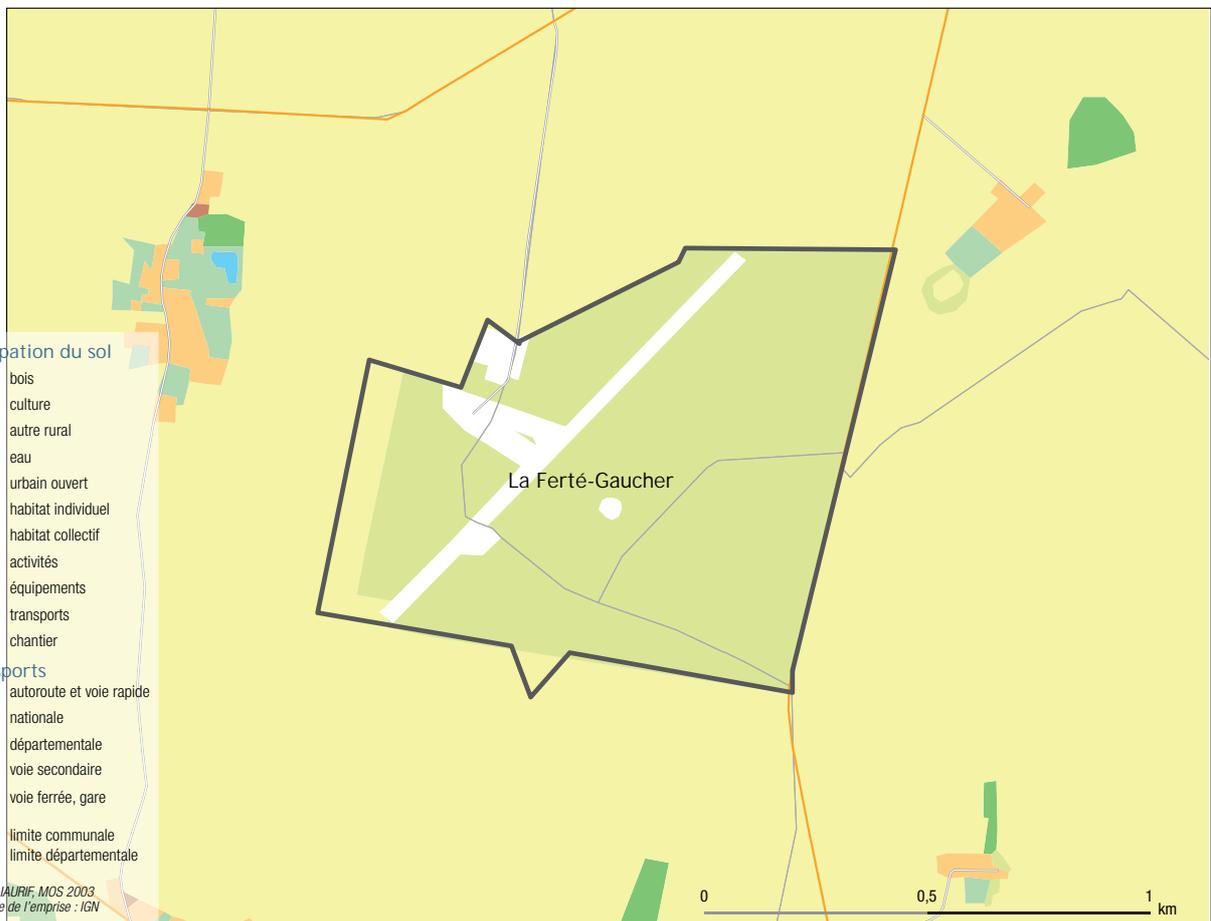
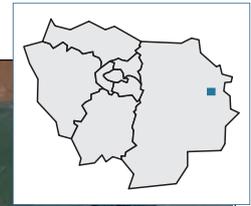
Aérodromes d'Ile-de-France



## La Ferté-Alais

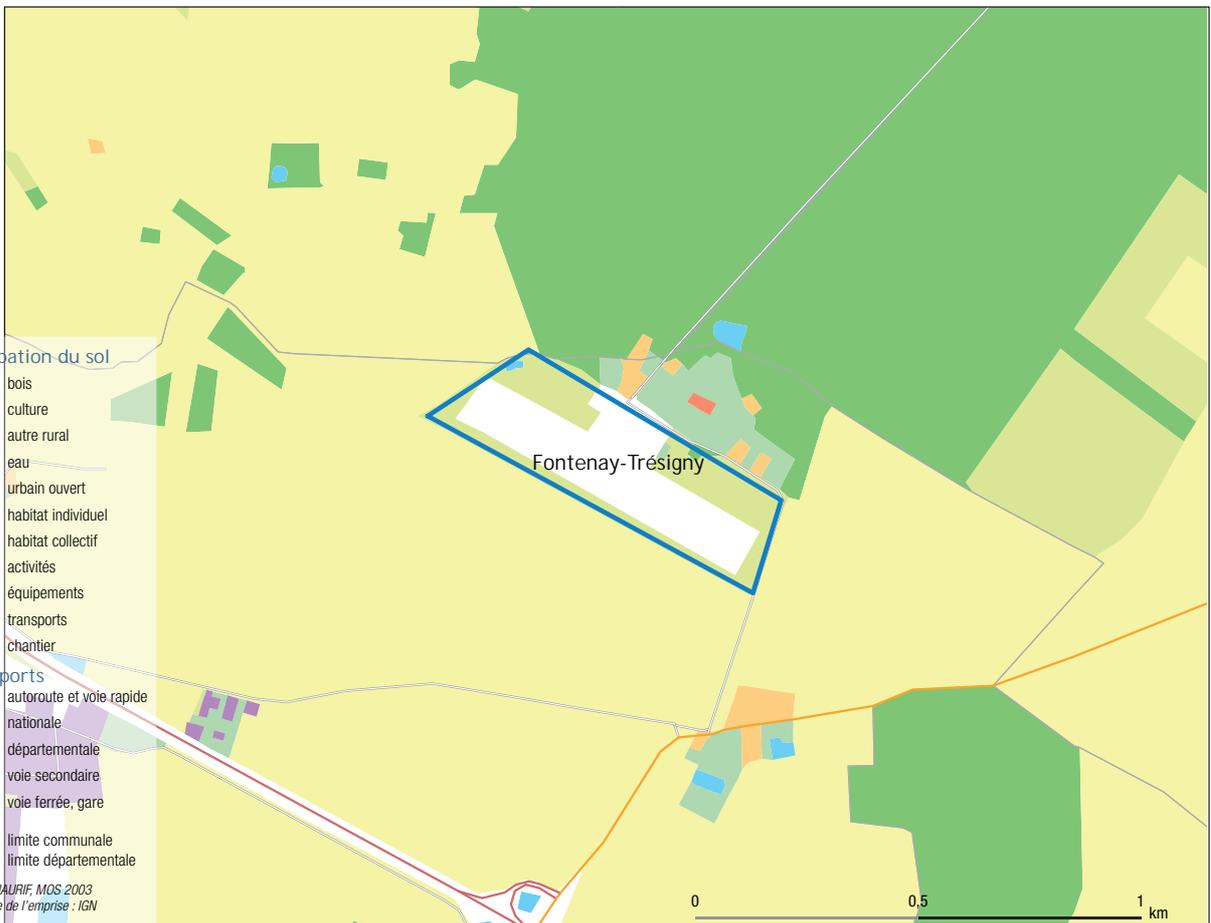
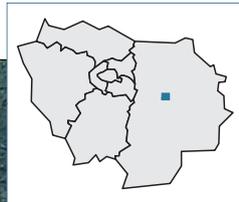


## La Ferté-Gaucher



# Fontenay-Trésigny

Aérodromes d'Ile-de-France



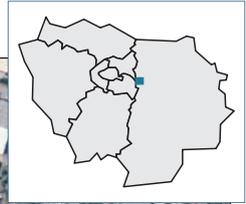
# Paris- Issy-les-Moulineaux

Aérodromes d'Ile-de-France



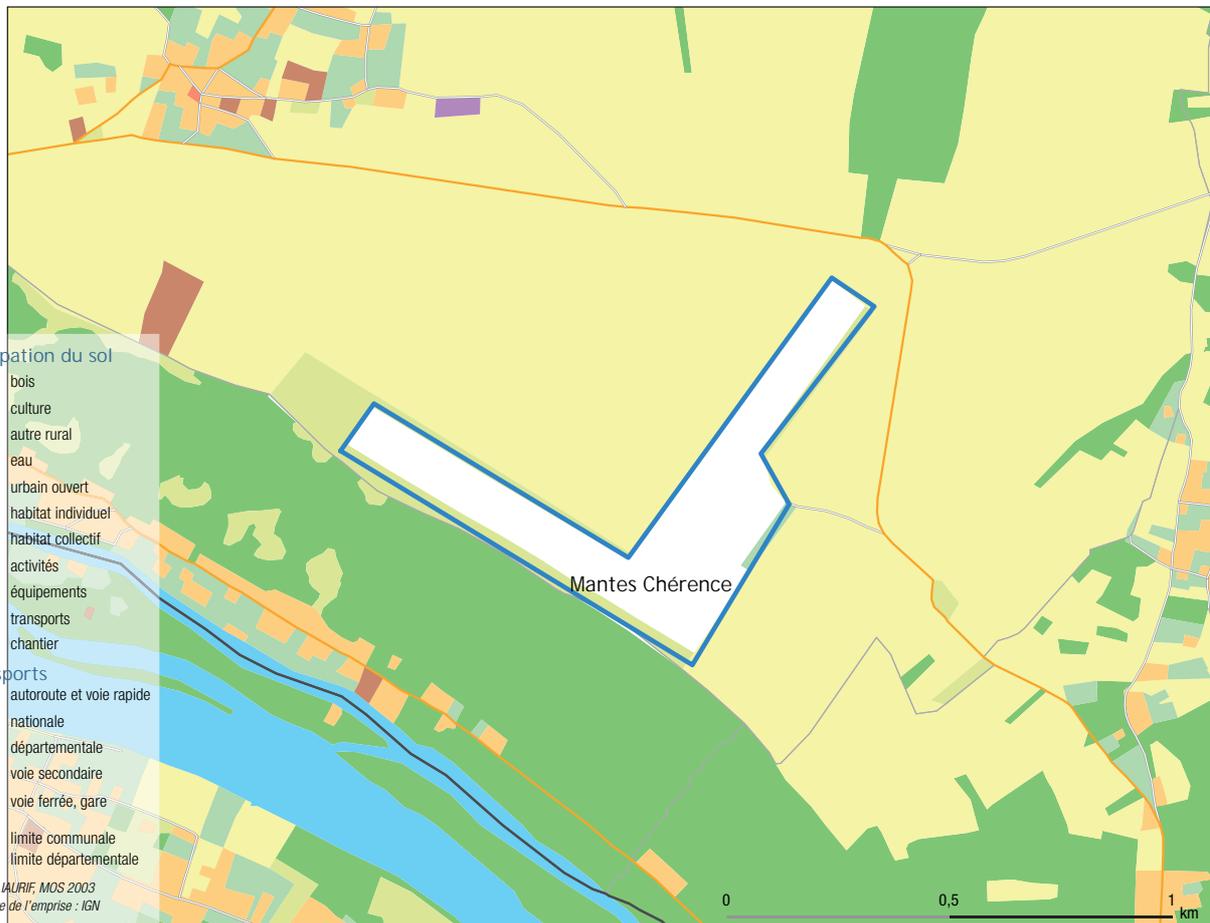
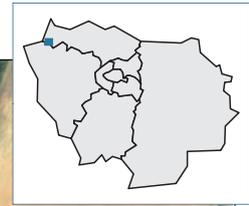
# Lognes Emerainville

Aérodromes d'Ile-de-France



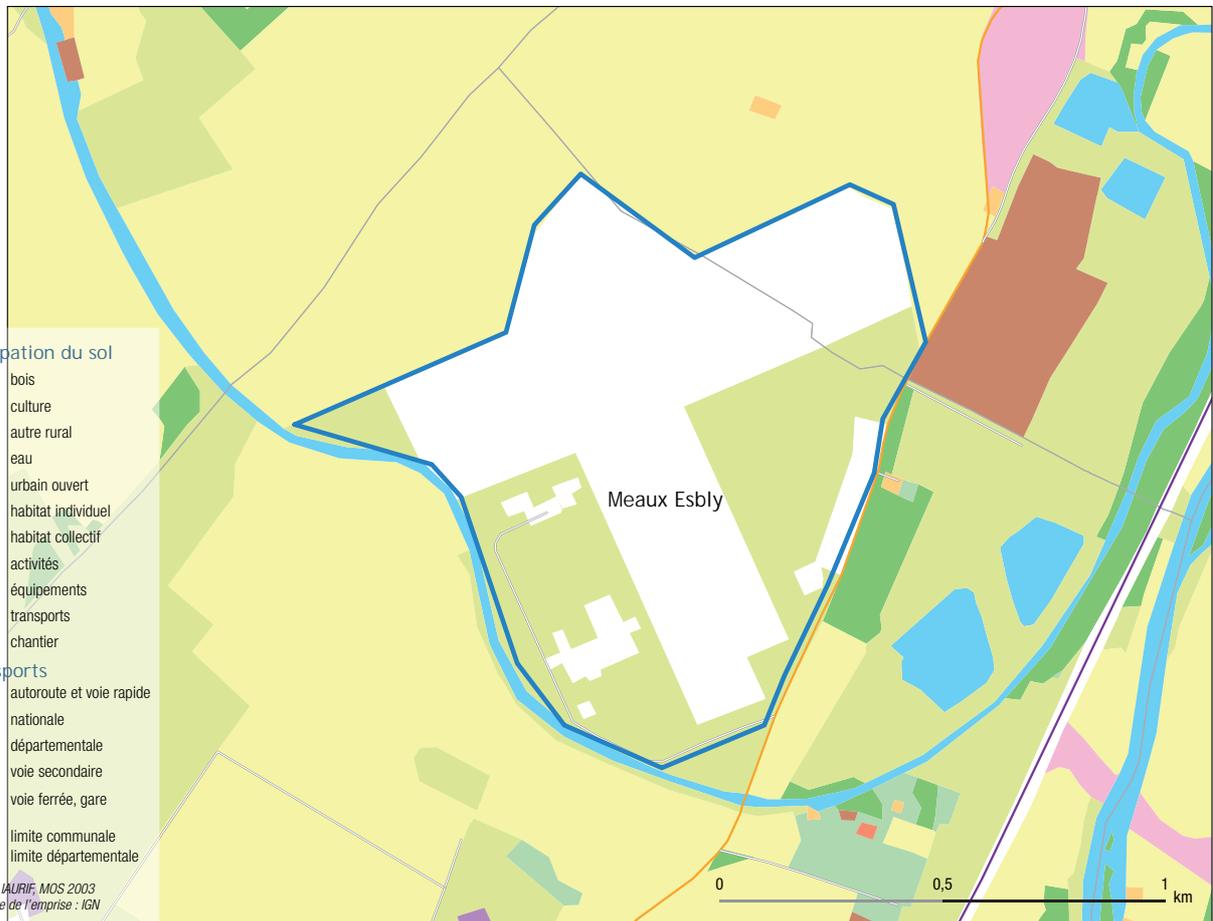
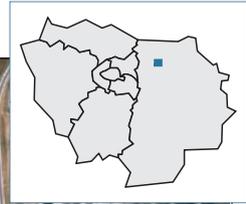
# Mantes-Chérence

Aérodromes d'Ile-de-France



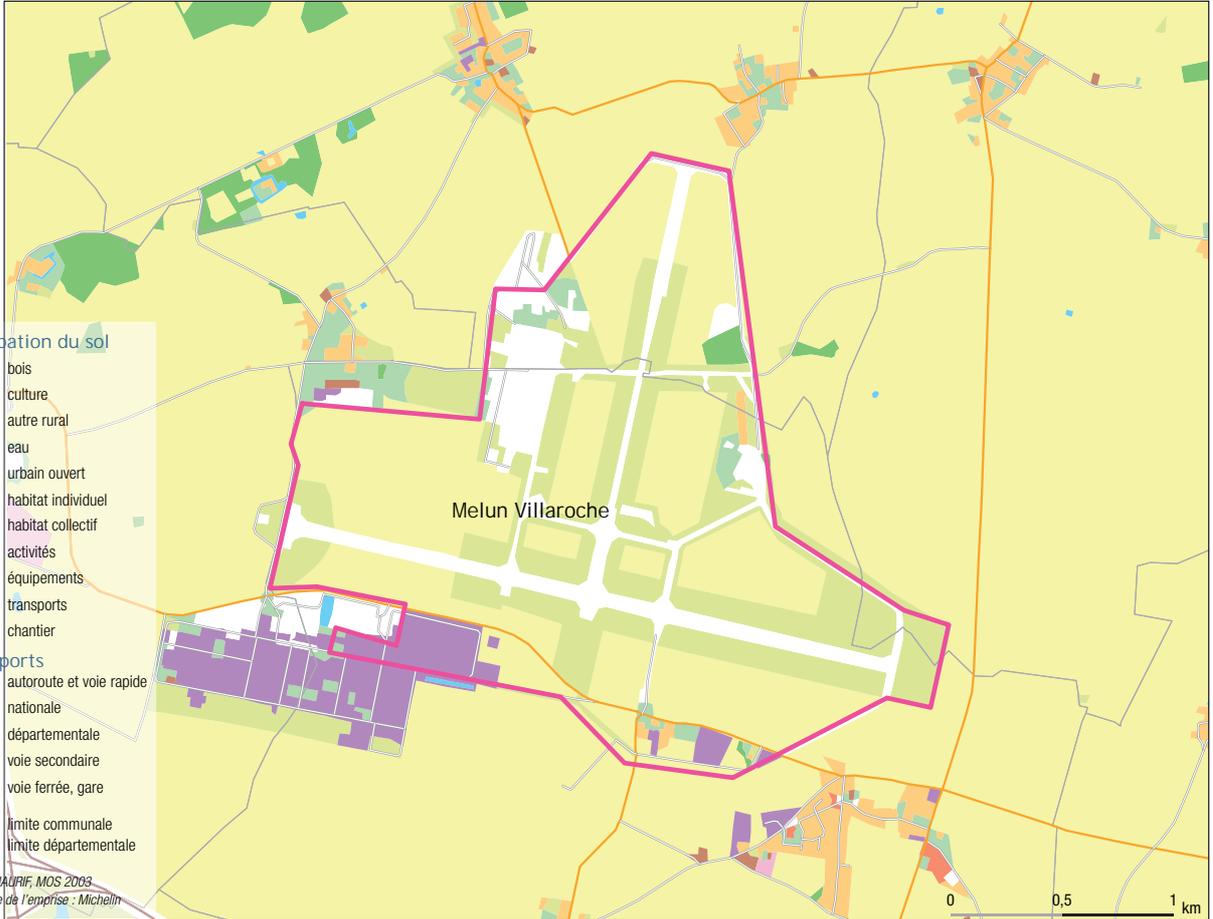
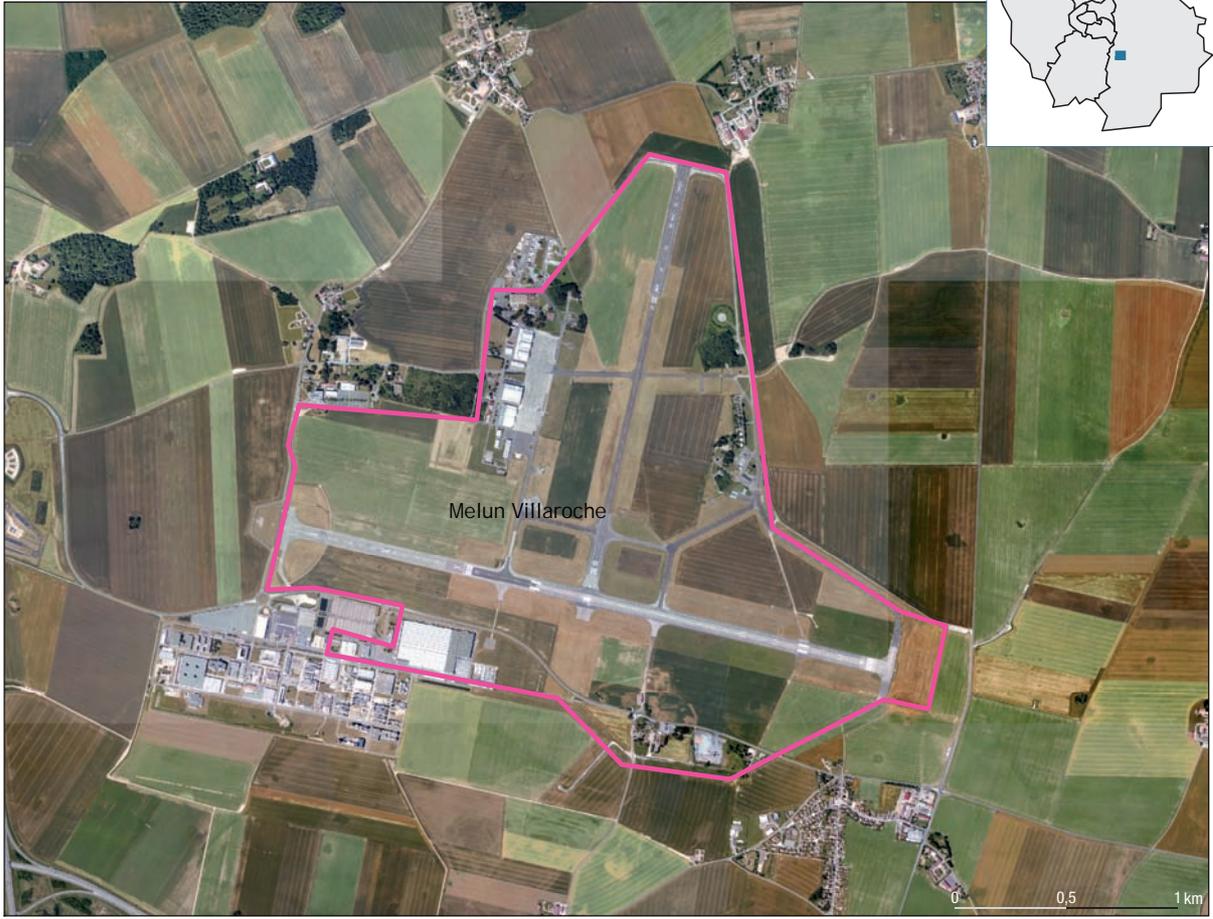
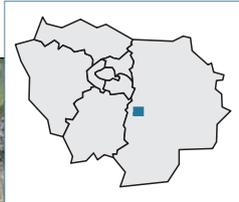
# Meaux Esbly

Aérodromes d'Ile-de-France



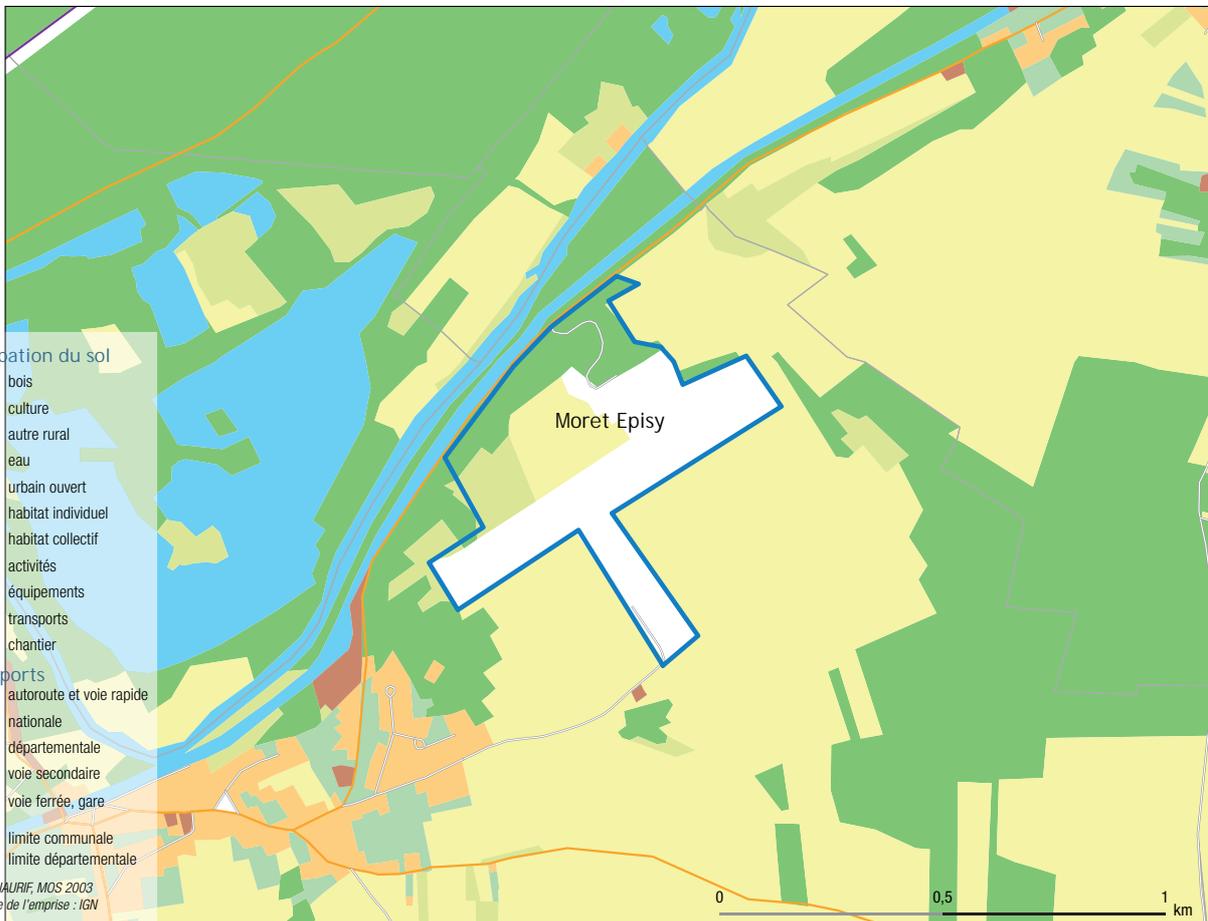
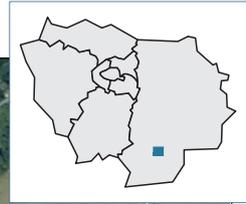
# Melun Villaroche

Aérodromes d'Ile-de-France



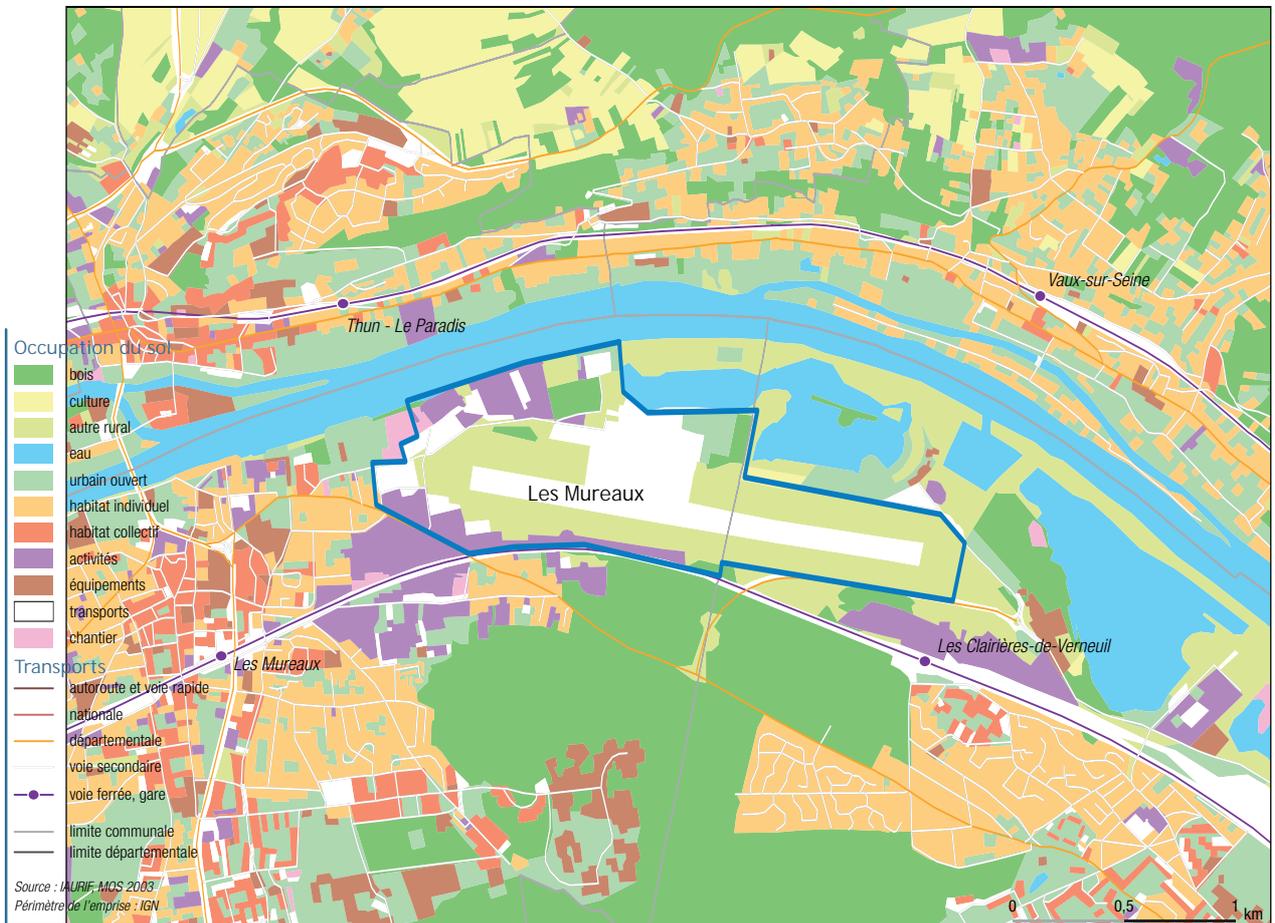
# Moret-Episy

Aérodromes d'Ile-de-France



# Les Mureaux

Aérodromes d'Ile-de-France



# Nangis-les-Loges

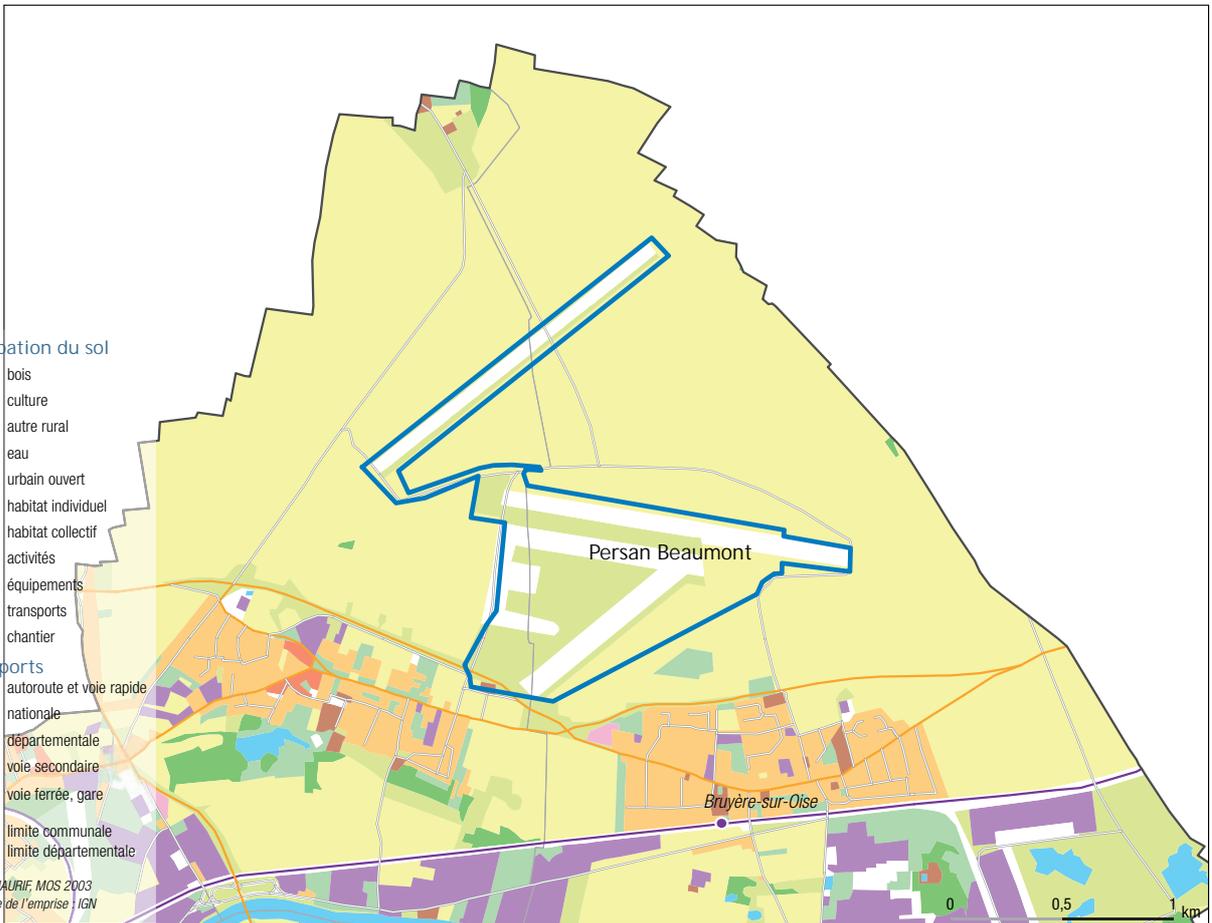
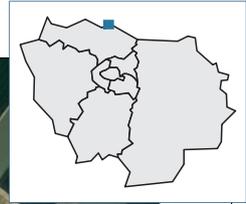
Aérodromes d'Ile-de-France



Source : IAU/IF, MOS 2003  
Périmètre de l'emprise : IGN

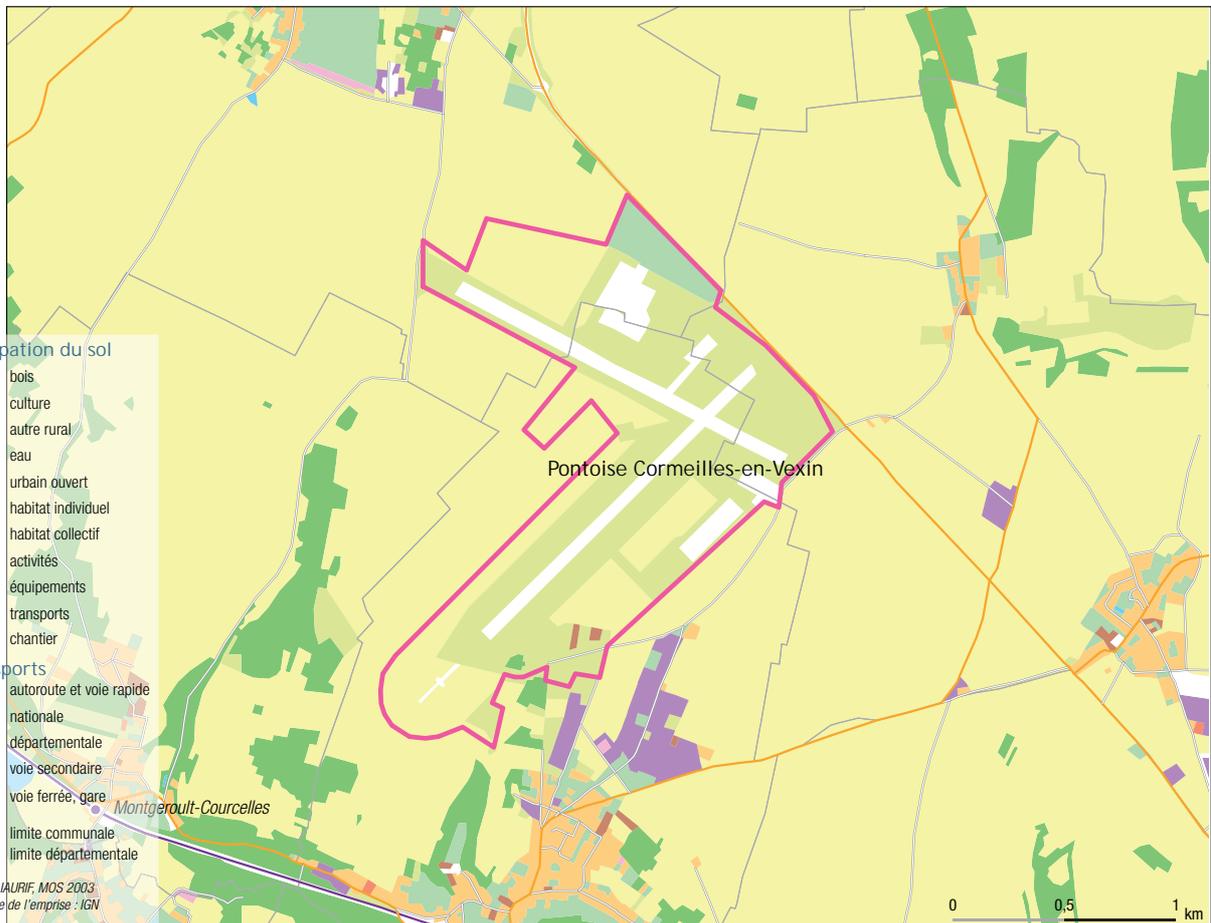
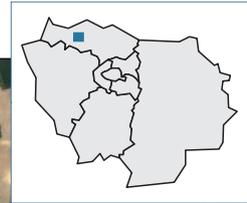
# Persan Beaumont

Aérodromes d'Ile-de-France



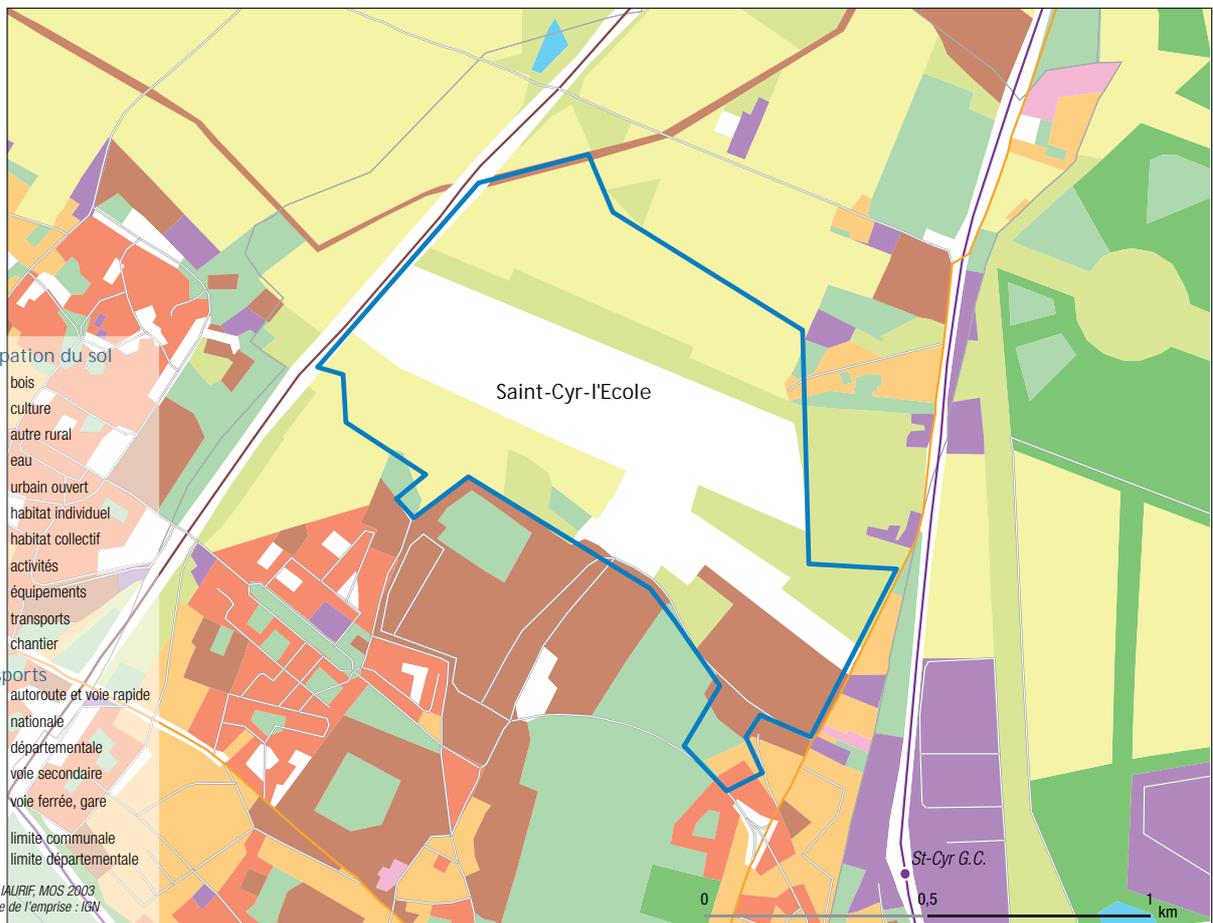
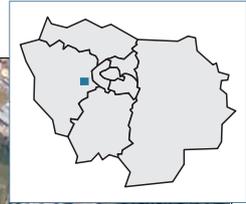
# Pontoise Cormeilles-en-Vexin

Aérodromes d'Ile-de-France



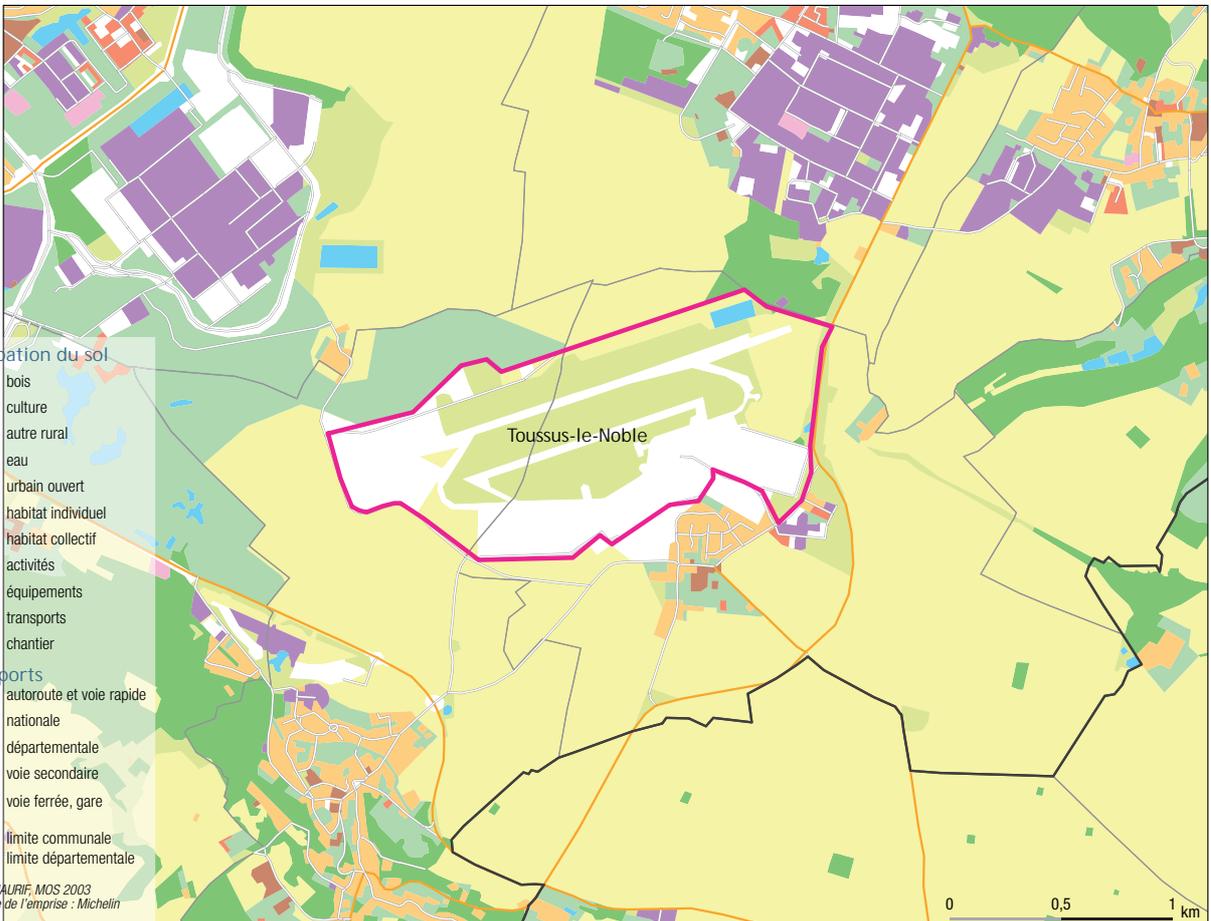
# Saint-Cyr l'Ecole

Aérodromes d'Ile-de-France



# Toussus-le-Noble

Aérodromes d'Ile-de-France



# Villacoublay

Aérodromes d'Ile-de-France





## 1. Références bibliographiques Médiathèque IAURIF

### **Rapport sur l'équipement de la région parisienne en aérodromes d'aviation diverse de 1965 à 1985**

PREFECTURE DE LA SEINE  
1978 - 8980 : tabl., graph., cartes  
IA 1554(15-11)

### **Archives (les) de la banlieue parisienne**

Borge, Jacques; Viasnoff, Nicolas  
1994.- 235 p. : phot.

*Un voyage photographique et journalistique à travers la banlieue parisienne de la fin du dix-neuvième siècle et du début du vingtième siècle dans sept thèmes : les débuts de l'aviation, le bon air, les travailleurs, le dimanche, la sécurité, le fleuve, les transports.*

IA 35345

### **Aviation d'affaires et marché francilien de la maintenance : perspectives favorables**

2003.- no 59, sept. 2003.- 4 p., bibliogr.  
Enjeux Ile-de-France. (FRA).

*La maintenance aéronautique pour l'aviation d'affaires, un secteur à la fois technique et commercial, est une industrie à forte valeur ajoutée avec un impact sur le rayonnement international mais qui est toujours très dépendante de la conjoncture. En Ile-de-France, le marché régional de l'aviation d'affaires comporte, en 2003, environ 200 sociétés. Trois facteurs clés de la croissance du marché régional sont identifiés : regroupement des fournisseurs, réglementation accrue, manque de techniciens qualifiés. Les occasions d'affaires dans la région sont centrées sur l'approvisionnement des fabricants d'équipement d'origine et sur les dépôts chargés de gérer la chaîne d'approvisionnement.*

IA P.627

### **Estimation des populations survolées en 2003 par les aéronefs à destination et en provenance de Paris-Le-Bourget**

Cordeau, Erwan ; Pigato, Laetitia ; Hénin, Michel  
INSTITUT D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE LA REGION D'ILE DE FRANCE. PARIS  
2004.- 32 p., cartes, tabl., ann.

*Cette étude est la première estimation des populations survolées dans le bassin parisien en provenance et à destination du Bourget. Le trafic concerné est le flux des aéronefs situés à moins de 2 000 mètres d'altitude. Les survols en provenance et à destination de l'aéroport du Bourget concernent un vaste population comparable à celle survolée par les avions en provenance et à destination des deux grands aéroports, Orly et Roissy. L'ACNUSA rappelle sa recommandation de définir et garantir une altitude minimale.*

Etude réalisée sous la direction de Christian Thibault, DEUR, à la demande de l'ACNUSA. N°ord.: 10.03.05  
IA 45813(2)

### **Aviation (L) d'affaires en Ile-de-France : enjeux et perspectives pour la région-capitale en 2005**

2005.- No 84, juill. 2005.- non pag., tabl., bibliogr.  
Enjeux Ile-de-France. (FRA).

*Porté par un important mouvement de restructuration et de développement commercial significatif, le secteur de l'aviation d'affaires en Ile-de-France participe largement à l'attractivité de la région capitale. En développant une offre spécifique de desserte aérienne sur des modalités de plus en plus prisées par de multiples opérateurs et en favorisant la revalorisation de certains espaces d'accueil comme la plate-forme de Paris-Le-Bourget, l'aviation d'affaires constitue en effet un acteur économique de premier plan pour notre territoire.*

IA P.627

### **Aéroports et territoires**

IAURIF  
Cahiers de l'aurif. (FRA).  
No 139-140, 4e trim. 2003- 1er trim. 2004.- 286 p., cartes, tabl., graph., phot., bibliogr.

*Ce numéro aborde l'ensemble des volets relatifs à la problématique aéroportuaire : le dynamisme et la fragilité des transports aériens, le rôle structurant des aéroports dans l'espace régional, la qualité de leur desserte par les transports terrestres, leur rôle dans le développement économique régional, la nécessaire maîtrise des nuisances et des pollutions, l'art difficile de la gouvernance et de la concertation autour de ces plates-formes. Les réflexions sont principalement centrées sur l'Ile-de-France mais elles bénéficient de l'éclairage apporté par l'implication de l'aurif dans différents projets et réseaux européens.*

IA P.117

## 2. Références bibliographiques Urbamet

IDFTEX00044124

GUILBOT, Robert ; GUILBOT, Valérie

### **Aérodrome (I) de Guyancourt : un morceau d'histoire enfoui.**

Miroir. (FRA).

no 5, déc. 1990.- pp.27-50, fig., photo., graph.

*Reportage très complet sur le développement de l'aviation et la place de ses protagonistes, permettant de faire ressurgir le souvenir des instants historiques au moment de la suppression de l'aérodrome de Guyancourt nécessitée par la création de la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines en 1970.*

**CDU 51153**

IDFTEXA0001074

FOUGEROLLE, Cedric de

### **Issy, trois quarts de siècle d'histoire.**

Aéroports magazine. (FRA).

no 102, janv., 1980.- pp.10-13, photogr.

*L'auteur retrace l'histoire du "terrain d'avionneurs" devenu l'héliport d'Issy-les-Moulineaux et qui fut l'objet de divers litiges, notamment entre la ville de Paris, qui l'acquiert en 1893, et l'armée, qui en conservait la jouissance.*

**DREIF**

IDFTEXA0005334

ZEMAN, Raymond

### **Meaux-Esbly : âge, cinquante ans.**

Entre voisins. (FRA).

no 29, juin 1986.- pp. 10-16, photogr.

*A l'occasion du 50<sup>e</sup> anniversaire de l'aérodrome de Meaux-Esbly, cet article retrace son histoire et décrit son activité présente.*

IDFTEXM0001777

VAN EECKHOUT, Nicolas

### **Place (La) des aéroports secondaires dans l'espace régional francilien, le cas des aéroports de Pontoise-Cormeilles et Toussus-le-Noble.**

SL., chez l'auteur, 1996.- 161 P., bibliogr., ann., photo., cartes

(Mémoire de maîtrise d'aménagement, sous la direction de Michel Carmona, université Paris-IV Sorbonne)

*Ce travail examine le transport civil aérien, à travers 2 aéroports de la région parisienne : Toussus-le-Noble sur le plateau du Hurepoix dans les Yvelines, et Pontoise-Cormeilles dans la plaine du Vexin, dans le Val-d'Oise. Ces 2 aérodromes proposent plusieurs activités: aéro-clubs, formation de pilotes, aviation de loisir pour les particuliers, et surtout l'aviation d'affaires dont le but est d'accueillir le surplus de trafic du Bourget. Par ailleurs, l'auteur examine la place et le rôle économique que peuvent jouer ces petits aérodromes dans l'espace régional francilien, ainsi que l'organisation du réseau aéroportuaire en Ile-de-France, lie à l'histoire de l'entreprise publique Aéroport de Paris.*

**CREP MM ; 9605**