



**COMPTE-RENDU**  
**Comité Permanent**  
**Aérodrome de Pontoise Cormeilles-**  
**en-Vexin**  
**26 janvier 2023**

**Présences :**

**Pour la Préfecture du Val d'Oise**

- Madame Cesari-Giordani, Secrétaire Générale
- Monsieur Murlon, Directeur Départemental des territoires

**Pour la DGAC - DSAC**

- Monsieur Mulot, Inspecteur de surveillance
- Monsieur Teillon, Inspecteur de surveillance
- Monsieur Bouniol, Chef Division Aviation Générale - Délégué Ile de France

**Pour la DGAC-DSNA**

- Monsieur Brehmer, Chef du service aviation générale des SNA-RP
- Madame Colombo, Cheffe Circulation Aérienne de l'aérodrome

**Pour Groupe ADP – Paris-le-Bourget**

- Monsieur Delatte, Adjoint au Directeur Paris-le-Bourget et des AAG
- Madame Boulay, Responsable Relations Territoriales et Emploi
- Monsieur Bolon, Responsable Exploitation

**Pour les collectivités territoriales**

- Madame Beis, Maire de Cormeilles-en-Vexin
- Monsieur Metais, Adjoint au Maire de Génicourt
- Monsieur Mateos, Maire de Montgeroult
- Monsieur Flohart, Adjoint au Maire de Courcelles-sur-Viosne

**Pour les professionnels**

- Monsieur Choix, Président Aéroclub Hispano-Suiza
- Monsieur Sotty, Président Améridair Handling

**Pour les associations**

- Monsieur Buteux - Dirap
- Monsieur Batard - Dirap
- Monsieur Fraimout - Dirap
- Monsieur Lavigne - Dirap
- Monsieur Destrée -Val d'Oise Environnement

---

**Rappel de l'ordre du jour**

1. Le Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace (SIAE) qui se tiendra du 19 au 25 juin 2023 au Bourget et les conséquences éventuelles du déport vers l'aérodrome
  2. Les Jeux olympiques de 2024 et les conséquences éventuelles du déport vers l'aérodrome
  3. La mise en test de l'altération de cap à proximité de Courcelles-sur-Viosne
  4. La révision de l'arrêté de restriction
  5. L'adaptation de la carte VAC sur la base de la carte pédagogique
-

### **1. SIAE 2023**

- ADP rappelle que l'organisation des débords sur Pontoise particulièrement pendant les essais en vol en se feront sur un modèle similaire à l'organisation de celui de 2019.
- Américlair rappelle que le volume de vols additionnels constaté en 2019 était de l'ordre de 260 mvts sur 10 jours, soit environ 15 avions / jour en moyenne.
- M.Buteux indique que les riverains sont désormais habitués à cet événement exceptionnel qui ne pose pas de question particulière.

### **2. JO 2024**

- ADP indique travailler avec l'ensemble des services de l'Etat sur la gestion des mouvements et des capacités. Un débord sur Pontoise est à prévoir comme cela s'observe lors du SIAE mais sur une période différente. L'enjeu actuel d'ADP est de gérer la capacité de stationnement au sol des aéronefs sur Paris-Le Bourget en particulier lors des cérémonies d'ouverture et de fermeture. Pour l'heure, très difficile pour tout le monde de se projeter sur la volumétrie concernée en aviation d'affaires.
- La DSAC précise l'investissement à tous les niveaux de l'Etat sur les enjeux de sûreté et sécurité entre autres, et d'organisation des capacités dans le système aéroportuaire francilien, compte tenu des mouvements importants attendus sur Orly et CDG.
- La DSAC précise aussi que la DGAC est déjà sollicitée, comme d'autres acteurs, par des demandes de travail aérien, principalement de prise d'images, par des sociétés diverses. L'ouverture, restriction ou fermeture des différents aérodromes en Île-de-France sera l'objet d'une étude spécifique de sécurité et sûreté lors des jeux, il pourra y avoir des impacts sur Pontoise.
- Un test du système de créneaux pourrait être réalisé lors de la coupe du monde de rugby. ADP tiendra informé les parties prenantes, y compris sur Pontoise.
- Les élus remercient ADP de partager en amont avec eux l'information comme lors de la League des champions en mai 2022, pour qu'ils soient en capacité de communiquer auprès des riverains.
- ADP indique qu'il peut y avoir aussi des opportunités pour les acteurs économiques autour du terrain lors des JO 2024 du fait d'un débord de certains stationnements d'aéronefs. Les pilotes et autres staff en particulier de sécurité, pourraient être amenés à chercher du service de restauration voire d'hôtellerie sur place. Cette question a été abordée par l'organisation de Paris 2024.
- E-VTOL : ADP précise qu'il n'est pas prévu de ligne pré-commerciale régulière depuis Pontoise à l'occasion des JO 2024. D'autres lignes sont à l'étude mais pour l'heure, Pontoise reste un aérodrome d'expérimentation uniquement.

### **3. Altération de cap**

- La DSAC explique que ce changement nécessite au préalable une étude de sécurité permettant de vérifier que le changement proposé n'implique pas de dangers supplémentaires et faire étudier comment y remédier si tel était le cas. Il s'agira ensuite de vérifier si la proposition est concrètement pilotable puis, lancement d'un supplément AIP pour informer les pilotes. L'accord préalable de M. le maire de Boissy-l'Aillerie a été donné. Les échanges internes DGAC ont permis de proposer une date de début de l'expérimentation au 1<sup>er</sup> octobre 2023
- La DIRAP indique qu'elle a testé la proposition avec un pilote de leur connaissance et que le résultat a été positif.
- Mr CHOIX (Hispano-Suiza) confirme qu'il n'est pas opposé à la proposition, ayant mené des expériences, il souligne quelques difficultés d'application, notamment concernant les pilotes inhabitués au terrain qui risquent de continuer leur trajectoire au lieu de suivre les indications mais aussi parce que le niveau des pilotes est hétérogène. Il propose que les serres soient le point de repère car plus visibles que la voie ferrée, elles permettraient une altération de 8°. Le survol des personnes qui font les cueillettes à proximité des serres restent une question.
- Mr METAIS (Génicourt) souligne que les avions semblent peu respecter le circuit et reste dubitatif sur cette proposition.

- Mr Flohart (Courcelles) est favorable à l'expérimentation.
- La DSAC indique que la faisabilité de l'hypothèse de la DIRAP sera également étudiée et précise que seuls les vols VFR au départ sont concernés afin de ne pas toucher à l'organisation des aéroports de CDG, Orly et Le Bourget.
- La DIRAP demande si un test sera effectué avant la mise en place et précise qu'elle souhaite faire gagner 6dB et donc s'orienter sur une altération de cap de 20° et non de 8°. Elle indique qu'elle effectuera les observations nécessaires après mise en œuvre.

#### **4. Carte VAC – carte pédagogique**

- La DIRAP souhaite que soient intégrées les informations de la carte pédagogique à la carte VAC.
- La DSAC explique que la carte VAC est un document de sécurité des vols définissant des règles et consignes d'utilisation juridiquement appuyées sur les décisions de la DGAC. La carte pédagogique est plus un document relatif à l'environnement immédiat de l'aérodrome et destiné à faciliter l'intégration de l'aérodrome dans son environnement urbain et social. Ces deux documents n'ont pas la même finalité et il n'est pas souhaitable pour la DGAC de dupliquer l'ensemble des informations de la carte pédagogique sur la carte VAC. Les pilotes basés qui représentent 90% du trafic de l'aérodrome connaissent et utilisent la carte pédagogique ; Il convient de trouver un moyen pour informer les pilotes non basés.
- La DSAC/Nord, dans ce cadre et en lien avec ADP réfléchit à la possible mise en place d'un lien inscrit dans la carte VAC vers la carte pédagogique renvoyant vers un serveur accessible à tous les pilotes. Cette solution permettrait aux pilotes non basés de se familiariser avec l'environnement local et ses contraintes. Elle éviterait également les éventuels problèmes de sécurité liés à une lecture répétée de la carte en vol au dépend du maintien d'une veille anticollision par surveillance de l'extérieur
- ADP mettra la carte pédagogique fin janvier-début février sur son site Entrevoisins et effectuera un mailing d'information aux structures installées sur l'aérodrome ainsi que sur les aérodromes voisins.
- La DSAC rappelle par ailleurs que les dispositions de l'arrêté de 1957 relatif à la hauteur minimale de survol des agglomérations ne s'appliquent pas dans le circuit de piste.
- La DIRAP propose de faire évoluer l'arrêté de 1957 pour contraindre les pilotes à plus de respect.

#### **5. Arrêté de restriction**

- Mr MOURLON (Préfecture) précise que la séance d'aujourd'hui ne traitera pas de l'ensemble des points en une seule fois mais que chaque point de l'arrêté fera l'objet d'un traitement particulier. Il propose que chacun s'exprime sur ce qu'il attend de l'arrêté sans pour autant émettre des solutions à ce stade.
- La DIRAP souhaite une harmonisation au regard des autres arrêtés tels que celui de Toussus-le-Noble (infractions sanctionnées comme pour la route). Elle souhaite aller vers un process conduisant à une amélioration de la flotte.
- Mr METAIS (Génicourt) souhaite des moyens de contrôle, de verbalisation et des moyens de contact en temps réel de la tour de contrôle pour prévenir en cas de problème de sécurité.
- Me BEIS (Corneilles) souhaite également une harmonisation type Toussus le Noble.
- Mr Flohart (Courcelles) attend plus de protection pour les riverains dont certains se demandent s'il est normal que le village soit survolé, il rappelle le crash de 2 avions dans les champs près de la commune.
- Mr MOURLON (Préfecture) annonce que nous allons tous ensemble reprendre les sujets des moyens de contrôles, expliquer comment on contrôle, comment cela fonctionne, et appréhender un par un les sujets pour construire ensemble par le biais de réunions de travail dédiées à ces sujets.

Pour le Préfet,  
La secrétaire générale

Laelitia CESARI-GIORDANI