



L'avenir sera ce que vous en ferez !

Assemblée Générale Ordinaire 31/03/2022





Remerciements

- Remerciement à la municipalité de Génicourt de nous accueillir de nouveau pour l'AG.
- Merci aux élus qui participent à notre assemblée générale, d'autres nous ont informé d'engagements qui ne leur permettaient pas d'être parmi nous.



Christian BOUILLON





L'avenir sera ce que vous en ferez !

AG : Ordre du jour

- Rapport moral année 2021 (JMB)
 - Mesures de bruit: résultats 2021 (MB)
 - Avion et Taxi volant électriques (JMB)
 - CCE décembre 2021 / janvier 2022 (JMB)
 - Propositions renforcement arrêté de restriction (JJF)
 - Charte PNR (JMB)
 - PPBE Roissy (JMB)
- Projet descentes douces (trajectoires Roissy) (JMB)
- Rapport financier 2021 et Budget prévisionnel 2022 (JMB)
- Quitus sur rapports
- Election du Conseil d' Administration
- Objectifs 2022 (JMB)
- Questions diverses



L'avenir sera ce que vous en ferez !

Rapport moral



Réalisations objectifs 2021

- Réduire les nuisances relatives à l'activité aérienne de Pontoise/Cormeilles et induites par l'activité de Roissy.
- LOCAL
 - Veille et information de la population dont communication via WhatsApp
 - Exploitation des stations de mesures de bruit et Exploitation de système de repérage de trajectoires
 - Participation à CCE et Comité Permanent de CCE Cormeilles
 - Points d'attention : projet ADP aviation d'affaire 35 tonnes; projet tests de taxi volant électrique
 - Préparation renforcement de texte réglementaire



L'avenir sera ce que vous en ferez !

Mesures de bruit



Le bruit en 2021 (année)

Village	Nombre de survols trop bruyants
Courcelles	22 800 (base 60dBA)
Ableiges	9 400
Epiais Rhus	Arrêt
Us	11 100
	Extrapolation annuelle des mesures réalisée (dont Avions Roissy) Résultats stables versus 2020, 2019



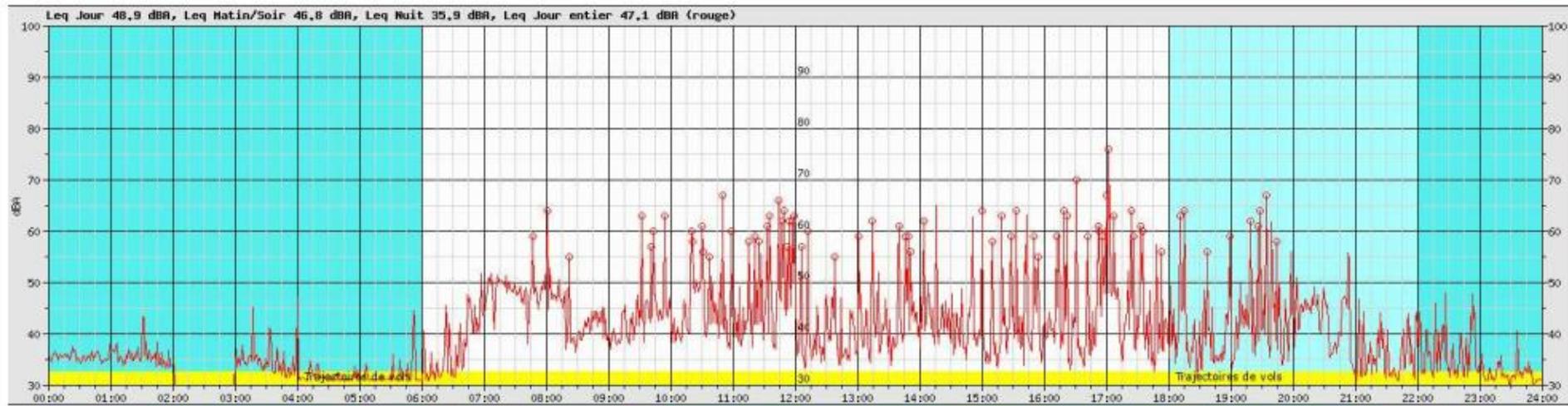
Mesures sur Us: ex de graphe

S-Vexin 5 ...

27/03/2022 (Dimanche)

Menu de la région

<< 27/03/2022 >> ⊖ ⊕ Autres stations de mesures ▼



Vue

- classique
- scientifique

Superposer la courbe sur celle d'une autre station

Choix de la station de mesure ▼

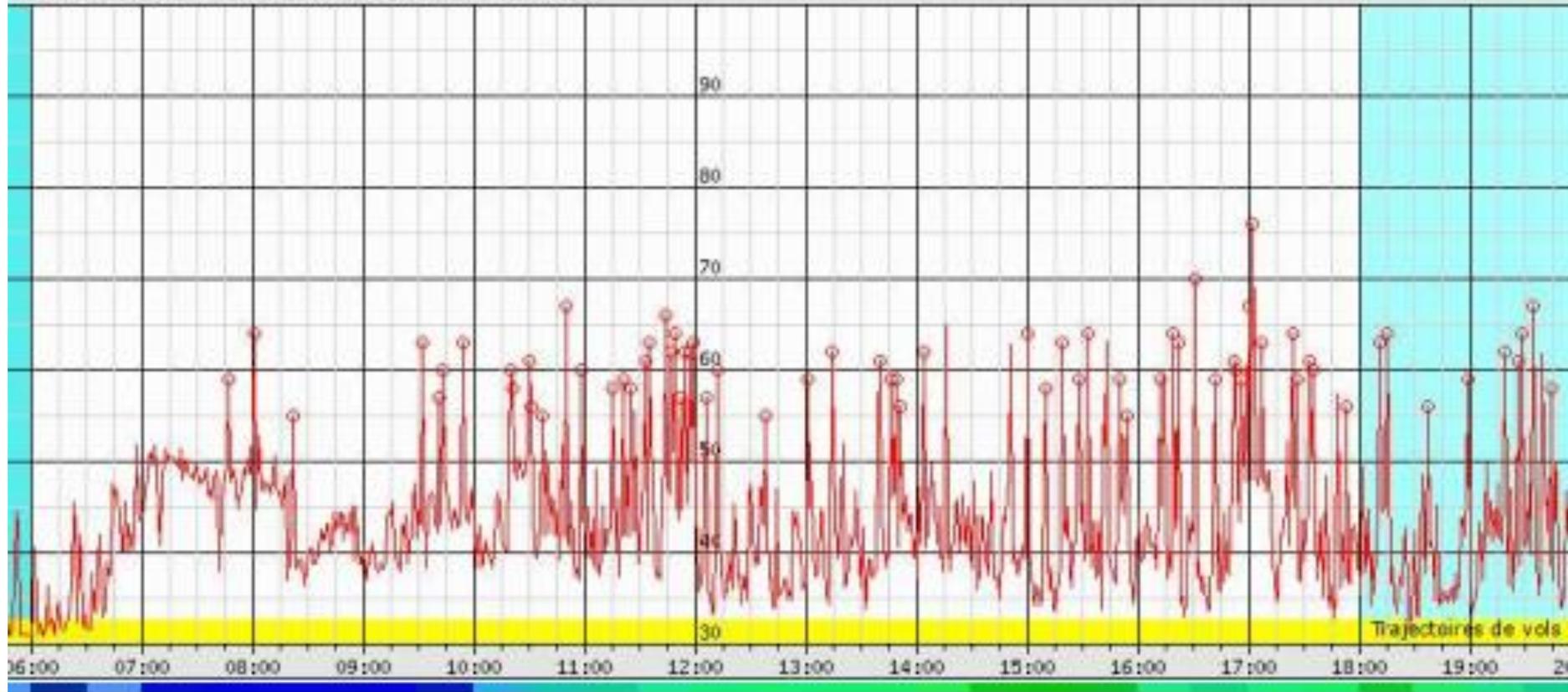




Mesures sur Us: ex de graphe

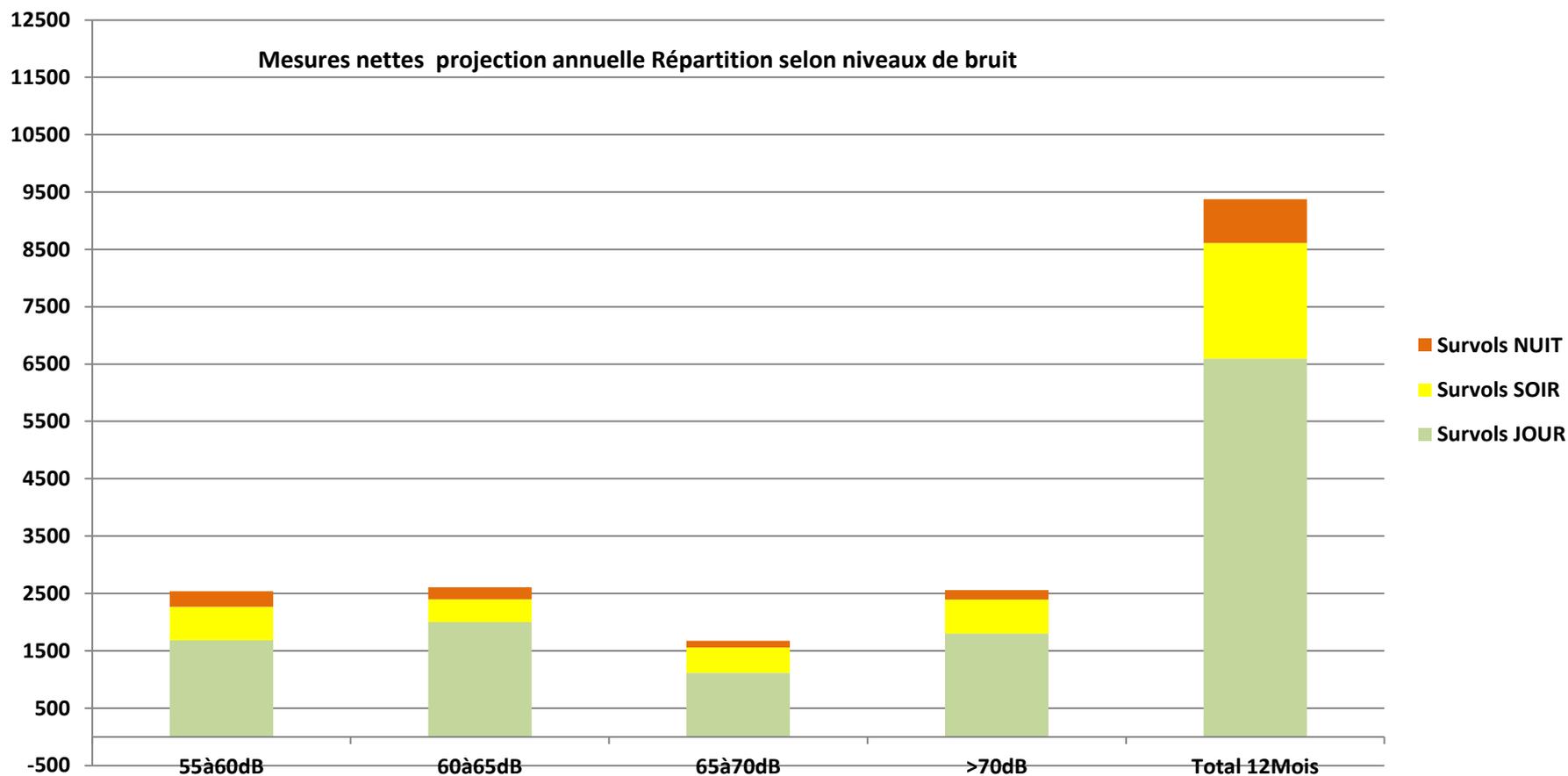
res stations de mesures ▼

nit 35.9 dBA, Leq Jour entier 47.1 dBA (rouge)



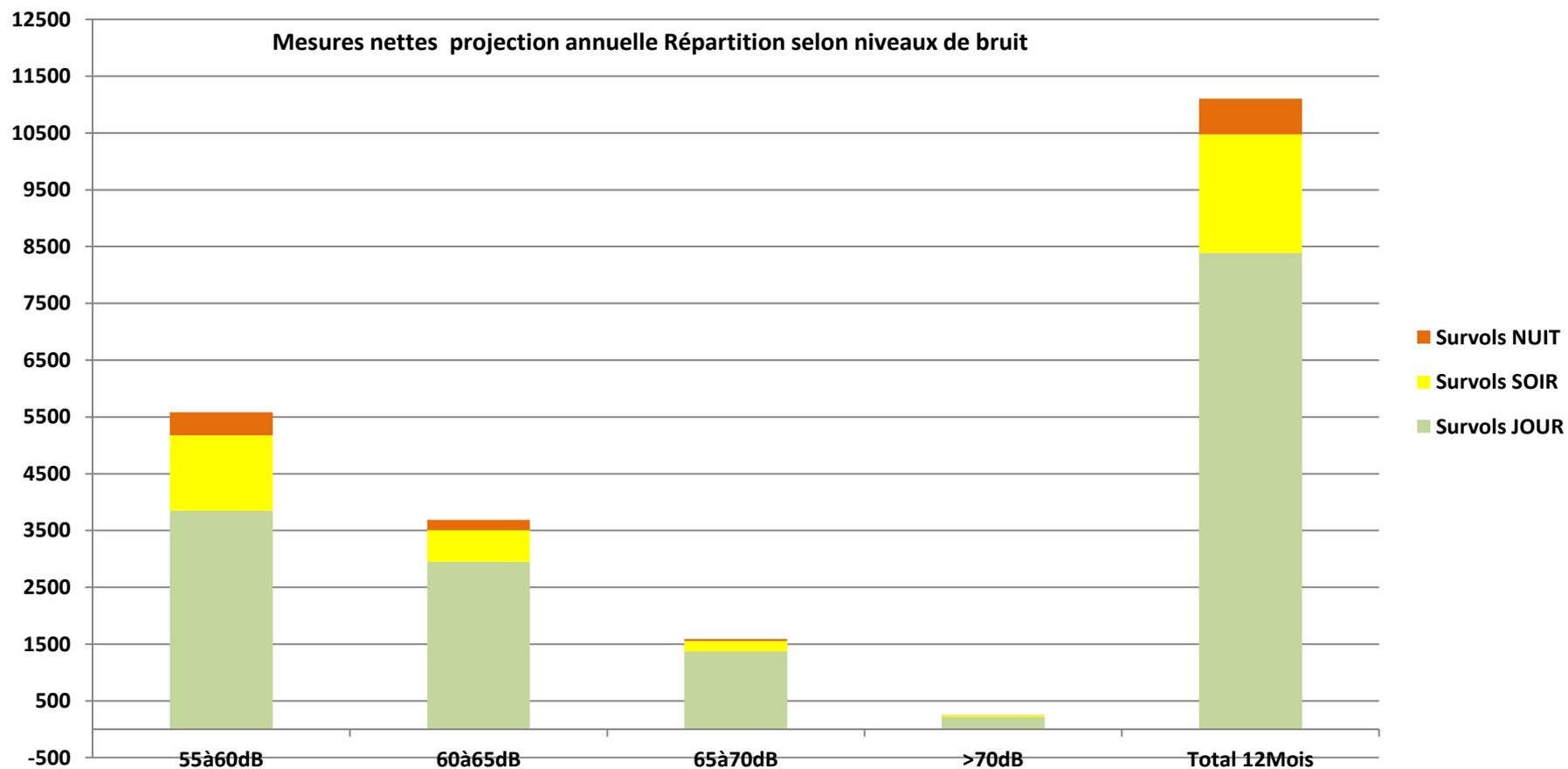


Mesures sur Ableiges



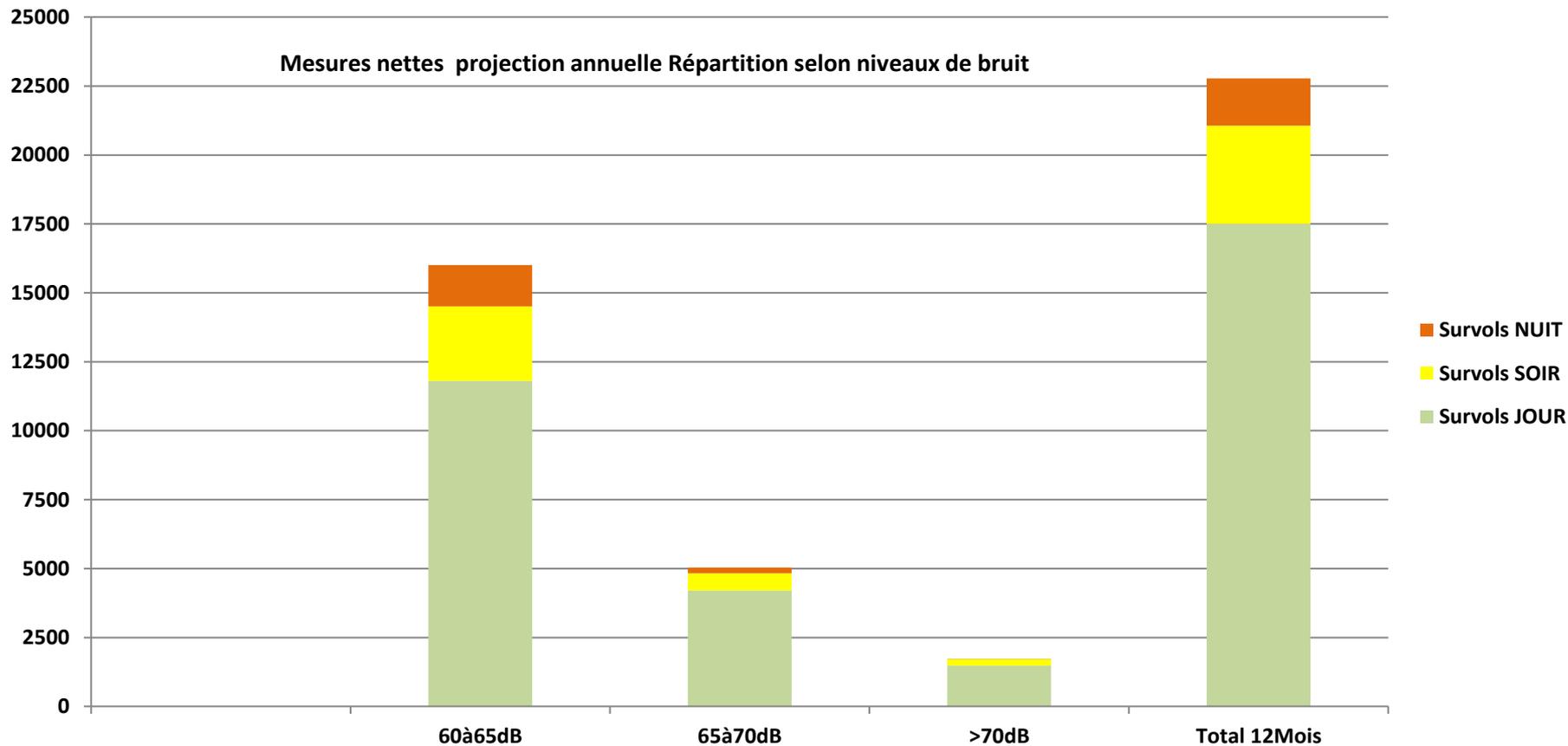


Mesures sur Us





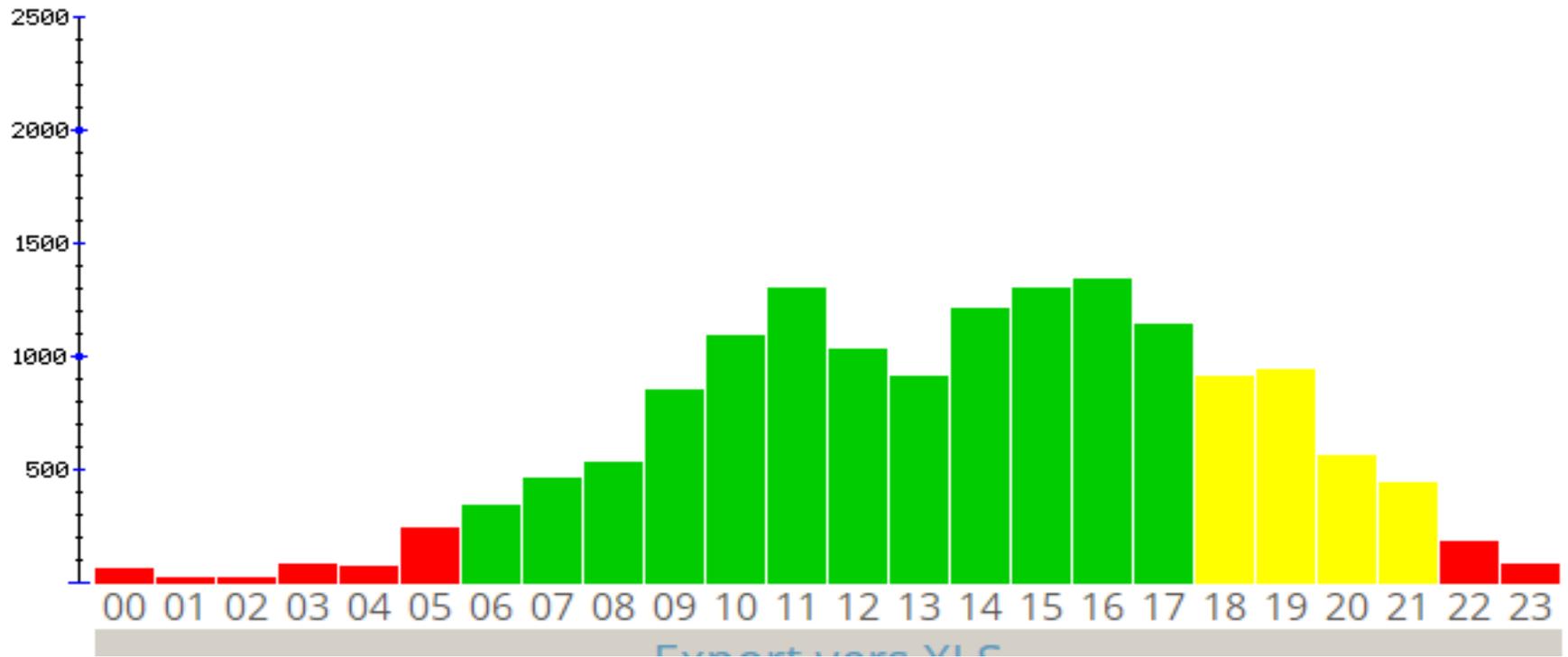
Mesures sur Courcelles/Viosne





Mesures sur Us

Nombre de survols identifiés par heure:

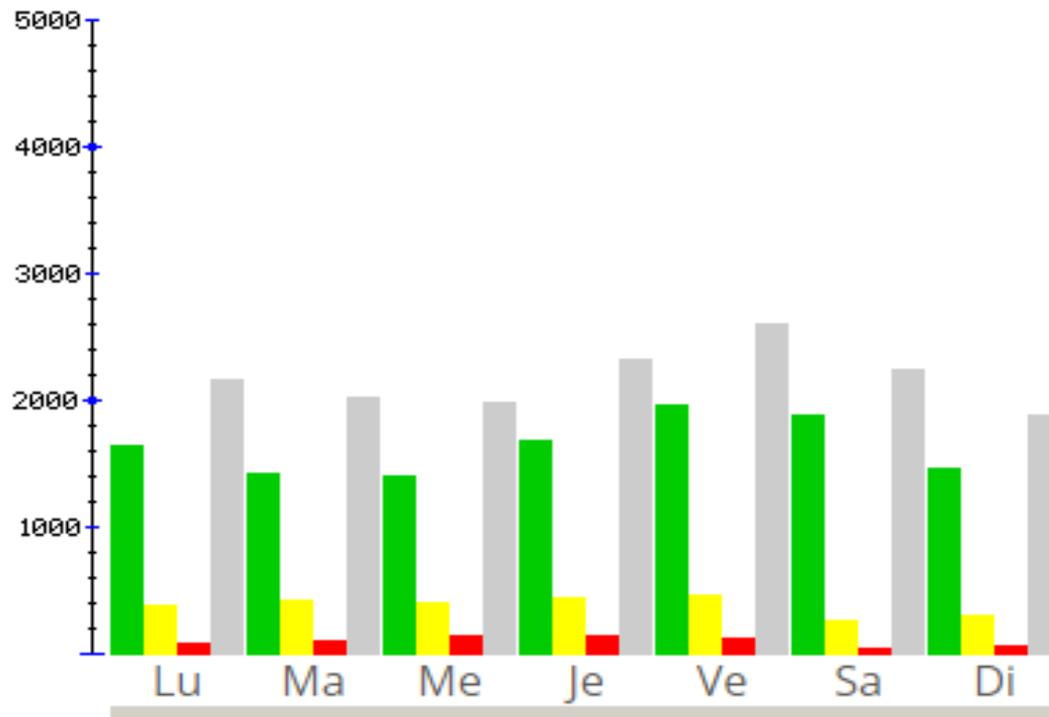




Mesures sur Us

Nombre de survols identifiés par Semaine

Jour Soir Nuit Jour entier





Aérodrome de Pontoise / Cormeilles en Vexin

- CCE du 14 décembre 2021 et 27 janvier 2022
 - **Constitution du comité permanent**
 - **Présentation Dirap: 30 ans et après?**
- **Informations pour 2020, 2021**
 - Source: <https://www.aeroport.fr/view-statistiques/pontoise-cormeilles>
 - **Activité 2020: 40 192 mvts (-9,3% vs 2018; +2,3% vs 2016)**
 - **Activité 2021: 41 920 mvts (+4,3% vs 2020)**
- **Informations décevantes de la DSAC qui confirment la faible protection des riverains et la nécessité de renforcer l'arrêté de restriction**



FOCUS aérodrome de Pontoise / Cormeilles en Vexin

- Présentation par ADP projet Tests Taxis Electriques
- Communication via application WhatApps: Alerte Avion Cormeilles
 - Observatoire des nuisances subies
 - Utilisation pour réclamations vers la DSAC.
- Lettre au préfet du 7 juin 2021 (copies aéroclubs, maires, député, ADP, DSAC)
 - Intervention pour réduire les nuisance dûes à nombreux survols anormaux
 - Rencontre député: **réflexion nouvel arrêté**
- Demande du 13 septembre 2021 à DSNA d'adaptation du circuit proche Courcelles
- Lettre au préfet du 19 09 2021: demande d'annulation modification conditions exploitation Aérodrome (VAC) du 15 juillet 2021



Avion électrique

Démonstration le 18 novembre 2021.

Appareil très silencieux qui ne pourrait être loué par les aéroclubs que si il est fortement subventionné (Hispano).





Taxi volant électrique

Essais et mesures de bruit du VETOL à Cormeilles
(23 mars 2022)





Taxi volant électrique

Getting there ON TIME AND IN STYLE

ADVANCED AIR MOBILITY PARTNER ROADMAP

2020 2024 2028 2030+

THE SANDBOX
Set up a test vertiport on Pontoise airfield, 35 km from Paris

- VEHICLE TESTS
- AIRSPACE INTEGRATION TESTS
- NOISE CAMPAIGN
- GROUND INFRASTRUCTURE INTEGRATION TESTS

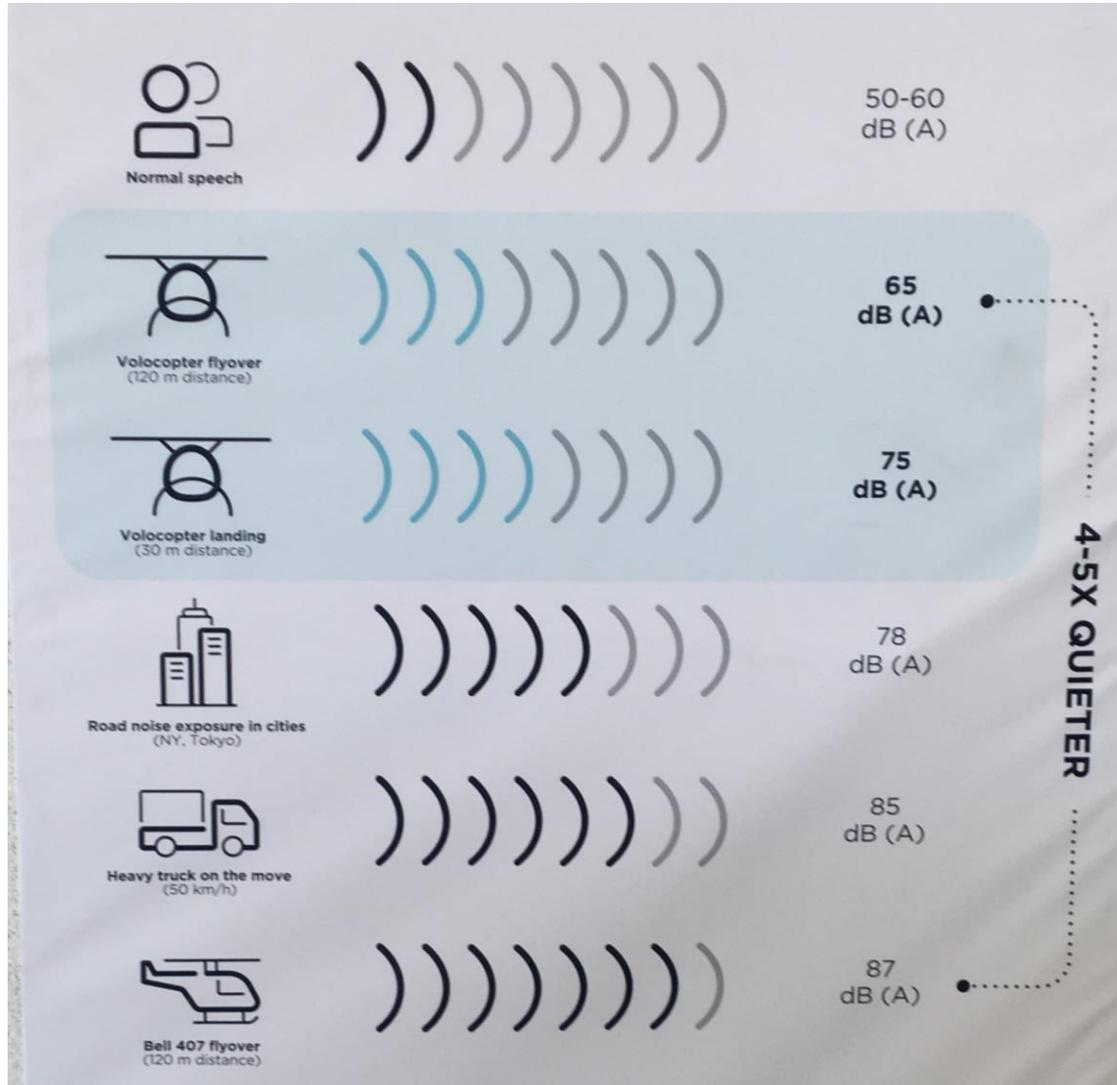
THE "SHOWCASE"
Launch the first commercial flight path between the airport and the city for the Olympic Games, and prepare to scale it up

SCALE-UP
Respond to the expected market growth





Taxi volant électrique



65 dB à 120 mètres





L'avenir sera ce que vous en ferez !

**CCE du 14/12/2021
Et 27/01/2022**



30 ans de réalisations...

- Reconnaissance partagée de la nécessité de réduire les nuisances
- Charte de qualité et de respect mutuel

- Arrêté de restriction d'activité en 2002:
« SDJF de 12 à 14h : avions avec silencieux »

- Transmission de réclamations à la DSAC

- Pose de silencieux sur les appareils (80% subventions)

- Installation de stations de mesure de bruit (ADP, DIRAP)

- Elaboration de carte pédagogique (comité permanent)

- Etude abandonnée de repérages physiques sur circuit (ADP)

- Compléments visuels à la carte pédagogique (ADP)

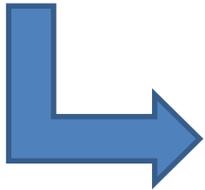
- Carte VAC: ajout repère Serres



mais constat d'insuffisance...

- Les réclamations riverains transmises à DSAC n'apportent pas de progrès!
...pour préserver le cadre de vie et « le droit légitime des riverains à une certaine tranquillité ».

- 7/06/21: Courrier DIRAP au préfet et aéroclubs: non respect des trajectoires, il faut réagir!



- 15/06/21: Note Respect riverains site Hispano Suiza

- Pas de réponse du préfet !

- Réunion avec notre député: préparer un nouvel arrêté de restriction



Lettre au préfet et aéroclubs

7/06/2021

CIRCUITS EN VOL DE L'AERODROME
DE PONTOISE CORMELLES EN VEXIN

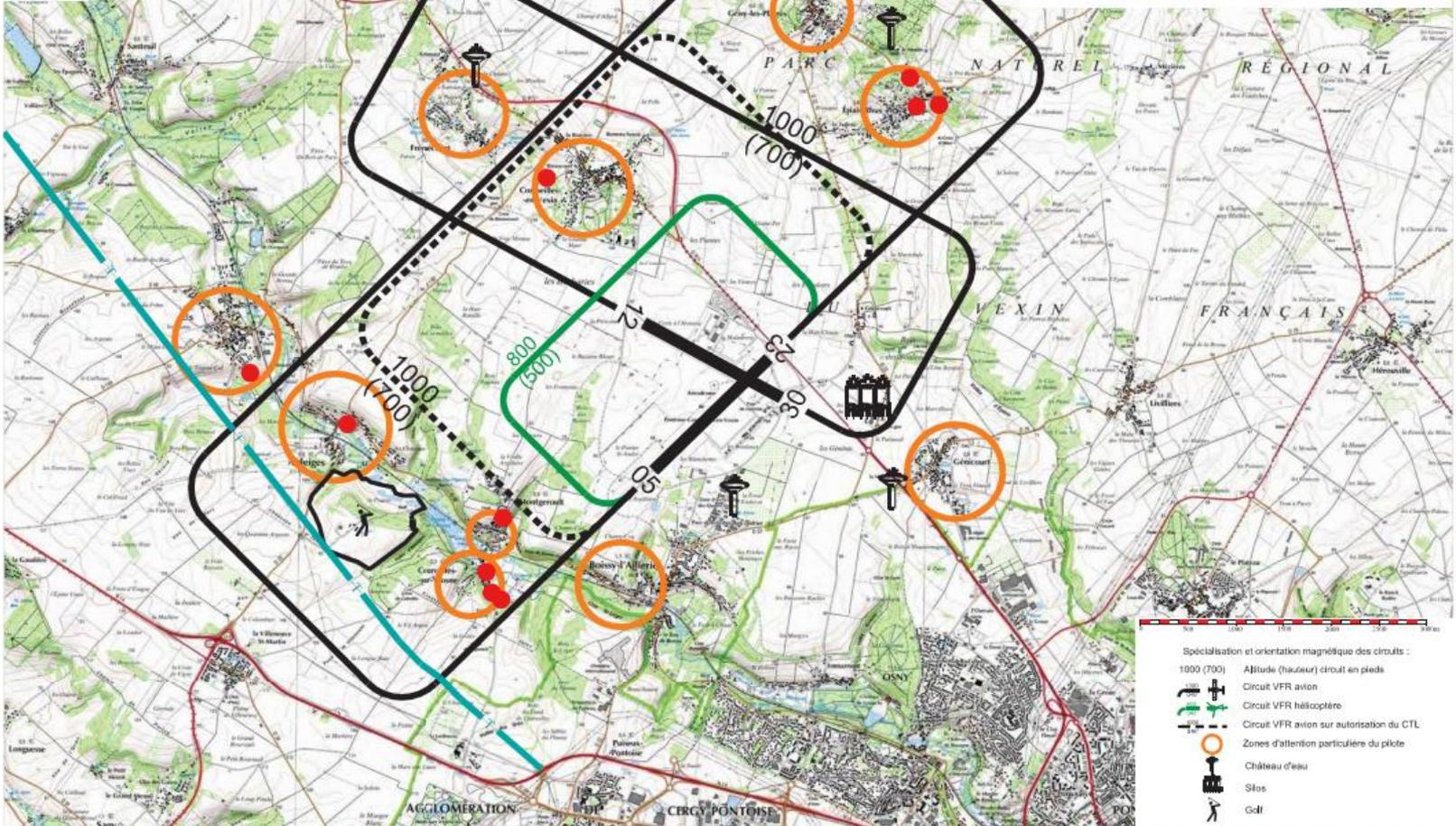


Edition Sept 2012

SCAN 25 ©

© IGN - Paris - année 2007

Protocole MAAPRAT-MEDDTL-IGN



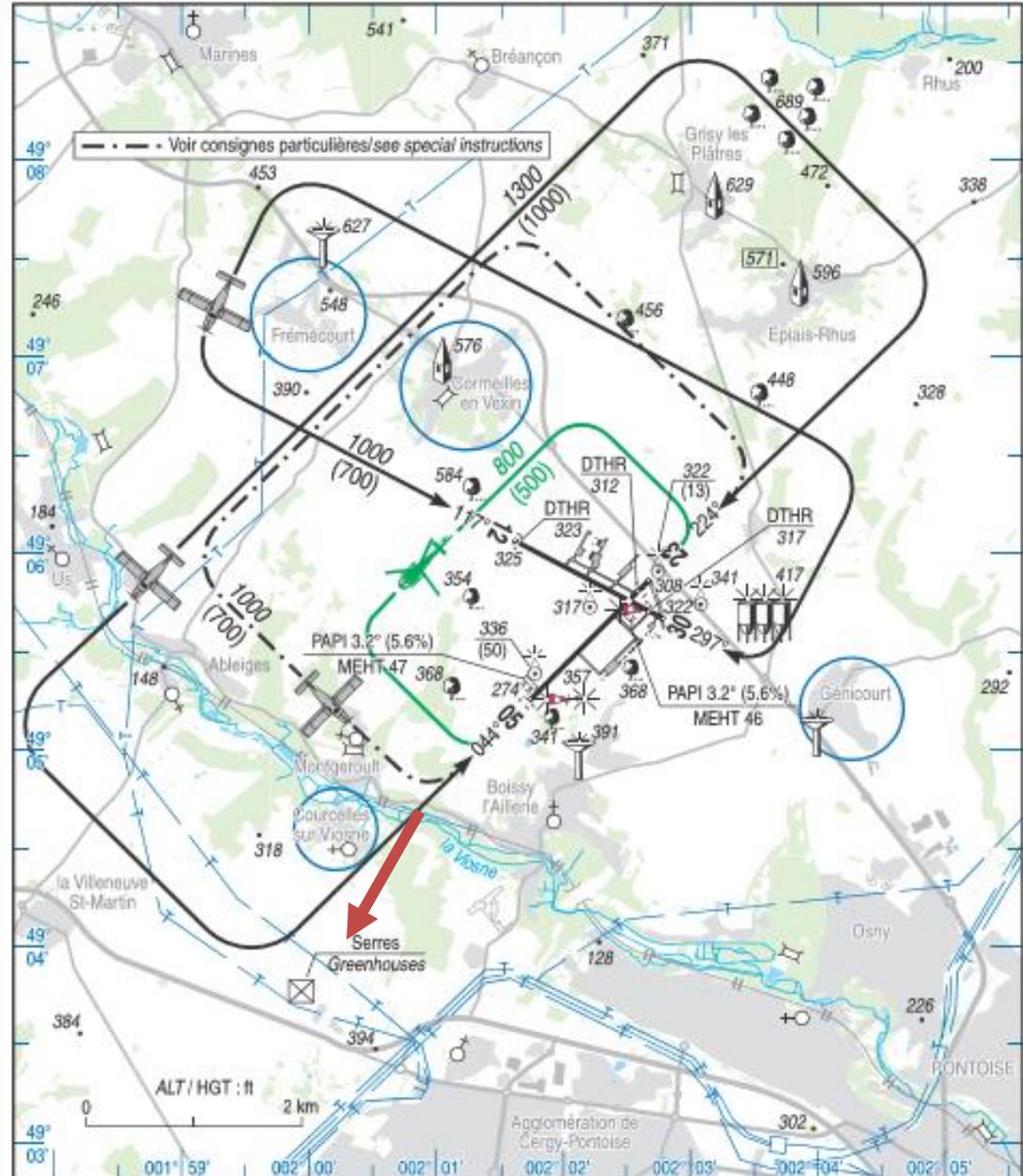


... qui appelle des actions plus consistantes...

- Mettre en place d'une altération de cap entre Courcelles et Boissy pour éloigner le bruit des habitations (sans reporter sur Boissy).
- Ajouter les ronds de la carte pédagogique sur la carte VAC afin que les zones d'attention particulières (ronds bleus) soient disponibles pour tous les pilotes
- Renforcer l'arrêté de restriction d'exploitation comme sur d'autres aérodromes



Altération de
cap entre
Courcelles et
Boissy l'Aillerie





Ajouter les ronds bleus sur la VAC

CIRCUITS EN VOL DE L'AERODROME DE PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN

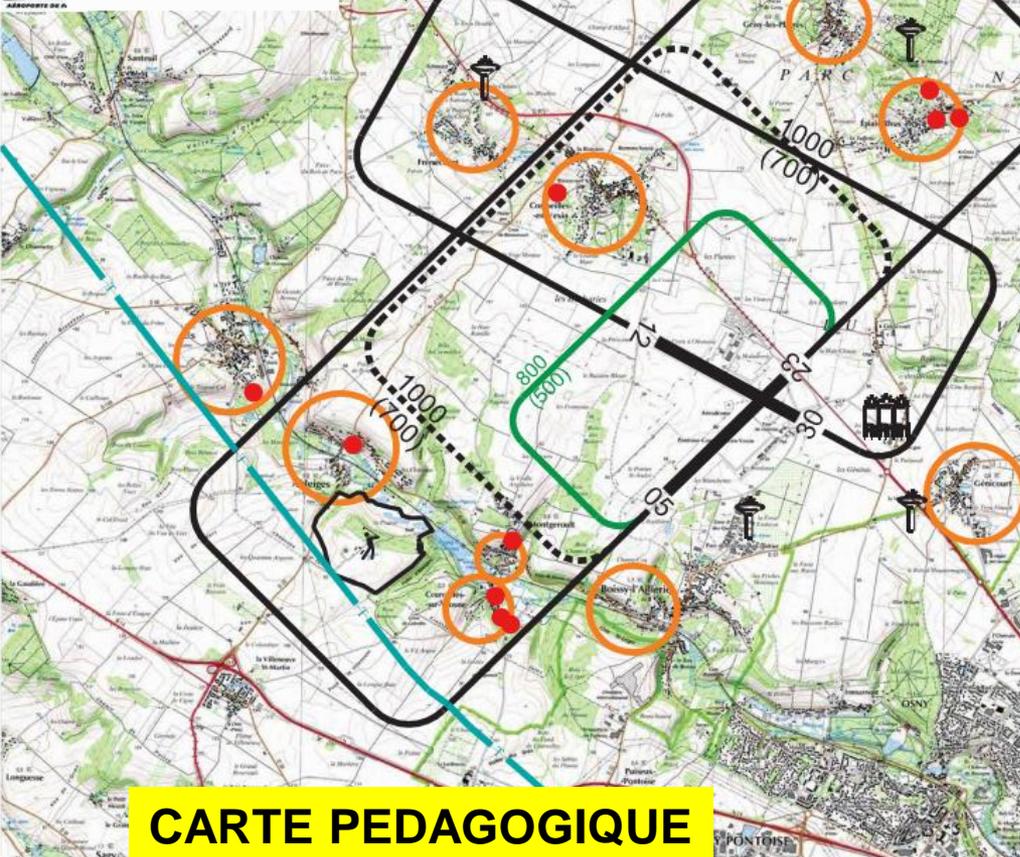


Edition Sept 2012

SCAN 25 ©

© IGN - Paris - année 2007

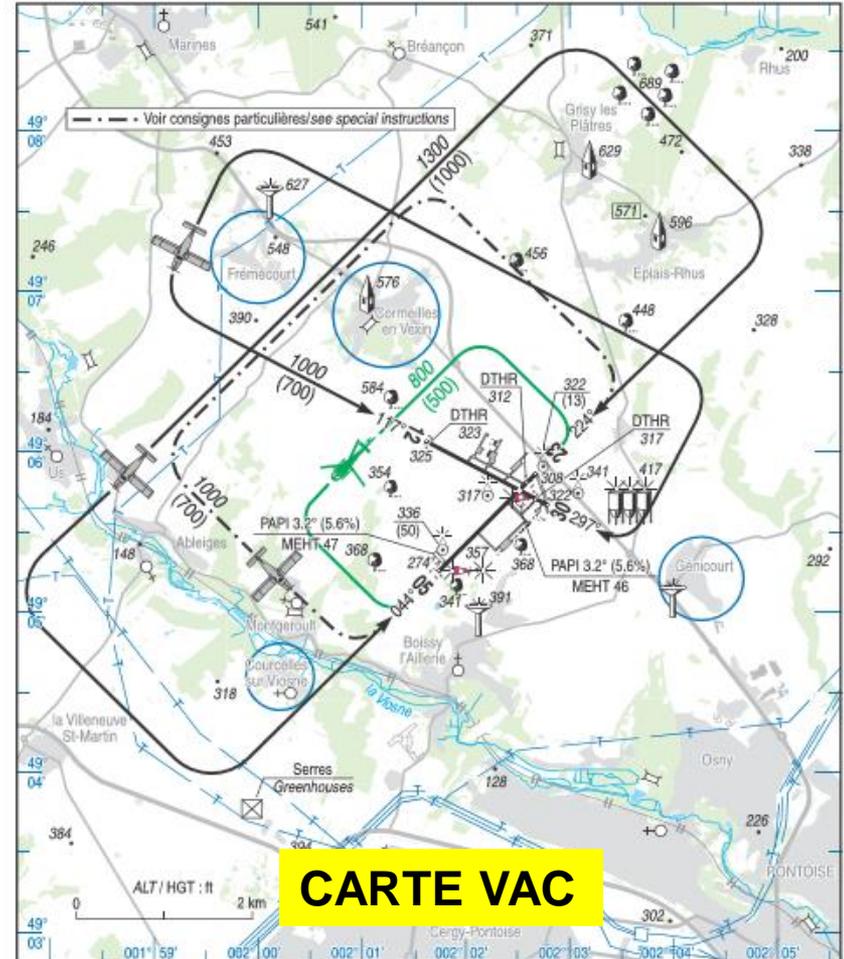
Protocole MAAPRAT-MEDDTL-IGN



PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN
AD 2 LFPT ATT 01

ATERRISSAGE A VUE
Visual landing

15 JUL 21





...pour répondre aux attentes du « monde d'après ».

Le « ré-apprentissage au silence » lors du confinement imposé par la pandémie en 2020 suivi par une augmentation de l'activité avec de nombreux survols anormaux a fait réagir les riverains avec une attente forte d'une amélioration réglementaire accompagnée par les moyens de contrôle et de sanction « pédagogique ».

➤ Ne pas ajouter de nuisances

➤ Mise à disposition des trajectoires radar DGAC sur outil VITRAIL (ADP) pour des signalements plus pertinents

➤ Mettre en place un outil de repérage automatique des manquements pour une action plus rapide vers les pilotes



Des informations décevantes de la DSAC

L'aérodrome est ouvert au transport aérien pour toutes activités de circulation aérienne.

- ULM, avion sensation, etc...

Les restrictions appliquées à certaines activités sont inscrites dans le document VAC et sont considérées comme des instructions.

Le contrôle du respect de ces instructions ne peut pas être réalisé par la DSAC qui n'a pas les moyens de contrôler l'activité en continu.

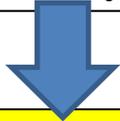
- **DSAC instruit suite à réclamation riverain, via Dirap ou Préfecture**

Le non-respect des instructions de la VAC n'est pas une infraction réglementaire

- **Survol des ronds bleus = non respect de bonne pratique**
- **En tour de piste, survol village à basse hauteur possible (même à 90m !)**

La DSAC applique une politique d'équilibre entre pratique de l'activité et respect de la tranquillité des riverains.

- tolérance de respect d'une trajectoire publiée est de 150 à 200 mètres de part et d'autre
- Courrier au propriétaire de l'appareil si trajectoire « jugée » anormale.



La réglementation actuelle ne permet pas de protéger les riverains des nuisances de l'aviation légère.

Il faut renforcer l'arrêté de restriction d'activité (ministre des transports)



Amélioration de la réglementation protectrice des populations victimes des nuisances aériennes



Les constats

Gêne ressentie par les populations

- **Rapport du Conseil national du bruit pour 2020, à propos des semaines de silence en confinement, extrait :**

« Des sonorités agréables et apaisantes, jusqu'alors masquées, comme le chant des oiseaux ou le bruissement des feuilles dans les arbres ont pu être redécouvertes par une grande partie des citoyens, tandis que certains bruits de voisinage (travaux de bricolage ou de jardinage, téléviseurs et postes de radio, chaînes HIFI, bruits de pas, de voix humaines) ont pu être davantage perçus par certains habitants ».



Doléances exprimées

- Nuisances pouvant affecter le repos et le sommeil, perturber les moments de détente en extérieur, générer du stress, conversations interrompues
- Ignorance caractérisée des nuisances subies par les riverains
- Bruit de fond ininterrompu pendant des demi-journées entières persistant souvent en soirée
- Mépris ressenti aggravé par le non-respect des seules plages de tranquillité prévues par l'actuel arrêté (voir échanges WS)
- Absence de suivi des plaintes par les autorités notamment DSAC



Insuffisance de la réglementation et inefficacité des codes de bonne conduite

- Insuffisance face à l'importance des nuisances et comparativement à d'autres aérodromes
- Renforcement souhaitable de la réglementation dans le droit fil des textes qui prescrivent des politiques publiques de lutte contre le bruit



L'arrêté de restriction actuel du 30 juillet 2002

- L'actuel arrêté de restriction du 30 juillet 2002 est manifestement insuffisant – il ne comporte qu'un seul article ainsi libellé :

« En vue de réduire les nuisances sonores autour de l'aérodrome de Pontoise - Cormeilles-en-Vexin (Val-d'Oise), les vols d'entraînement en tours de piste sont interdits les samedis, dimanches et jours fériés, entre 12 heures et 14 heures 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 kilogrammes. [...] ».



Renforcement souhaitable de la réglementation

- Protéger repos en fin de journée et sommeil par interdiction d'atterrissage-décollage entre 21h30 et 8h (à vérifier)
- Ménager des plages de tranquillité les Week Ends et jours fériés en étendant les seules plages prévues par l'actuel arrêté et en étendant l'interdiction à tout type d'appareils
- Prévoir des restrictions particulières pour les appareils les plus bruyants
- Inscrire les règles de la VAC notamment le respect des tours de piste dans l'arrêté pour leur donner une force contraignante et permettre de saisir l'ACNUSA



Détail des restrictions et interdictions qu'il conviendrait d'imposer à l'activité aérienne

Pour protéger le sommeil des riverains

- **Concernant l'activité nocturne**

- Limiter l'horaire d'ouverture de l'aérodrome à la période de 6 heures à 22 heures locales.

- Interdire les vols VFR et IFR de nuit entre 21h30 et 6h00 et durant la nuit aéronautique, sauf



Détail des restrictions et interdictions qu'il conviendrait d'imposer à l'activité aérienne

- **Restrictions et interdictions imposées à l'activité journalière les samedis, dimanches et jours fériés** (NB : les extensions de la réglementation actuelle sont soulignées)

Nous préconisons de réglementer l'activité comme suit :

- 1^e- Les dimanches et jours fériés de 12 à 15 heures, l'aérodrome est interdit à tous aéronefs à motorisation thermique.
- 2^e- Les samedis de 12 à 16 heures et après 20 heures et les dimanche et jours fériés de 15 à 16 heures et après 19 heures, l'aérodrome est interdit à tous aéronefs non basés ou non équipés de silencieux ou non-inscrits sur la liste.
- 3^e- Sont interdits de vol durant les samedis, dimanches et jours fériés les avions de classe D selon la classification CALIPSO.
- 4^e- A l'issue du délai d'un an suivant la publication du nouvel arrêté, seront interdits de vol durant les samedis, dimanches et jours fériés les avions non classés selon la classification CALIPSO.
- 5^e- Les hélicoptères effectuant des vols touristiques ou d'entraînement de moins d'une heure sont interdits de vol durant les samedis avant 9 heures, de 12 à 16 heures et après 20 heures et les dimanches et jours fériés avant 10 heures, de 12 à 16 heures et après 19 heures.



Détail des restrictions et interdictions qu'il conviendrait d'imposer à l'activité aérienne

- **Respect obligatoire des circuits de piste inscrits dans la carte VAC**
 - Tous les aéronefs effectuant des vols à l'atterrissage ou au décollage doivent respecter les circuits de piste publiés ainsi que les consignes d'approche définies dans la documentation aéronautique en vigueur notamment la VAC (Visual Approach Chart)



Détail des restrictions et interdictions qu'il conviendrait d'imposer à l'activité aérienne

- **Restrictions et interdictions imposées en fonction du type d'appareil**
 - **Masse des appareils**
 - Nous proposons d'interdire au décollage et atterrissage les vols d'aéronefs à motorisation thermique de plus de 12 tonnes (au lieu de 17)
 - **Hélicoptères**
 - Nous proposons d'interdire de décollage et atterrissage les hélicoptères effectuant des vols touristiques de moins de 30 minutes.
 - Nous proposons de réserver les vols d'hélicoptère d'école ou d'entraînement aux hélicoptères basés de masse inférieure ou égale à 5 tonnes



Courrier au préfet « annulation modification VAC » 19/09/2021

Modification de la VAC du 15 juillet 2021

« Activité ULM de classes 1, 2 et 5 uniquement autorisée avec accord du Chef de la Circulation Aérienne.

Activité ULM de classes 3, 4 et 6 autorisée selon les dispositions de l'arrêté du 12 juillet 2019.

Activité vols à sensations / baptêmes de l'air en avion à réaction réservée aux opérateurs autorisés par l'exploitant selon consignes locales.

Sam, DIM, JF: Activité VFR interdite aux aéronefs munis de turboréacteurs avant 0900, entre 1100 et 1400 et après 1800 (ETE : -1 HR). »



Le paramoteur (classe 1)



Le pendulaire (classe 2)



L'aérostat ultraléger (classe 5)



Le multiaxe (classe 3)



L'autogire ultraléger (classe 4)



L'hélicoptère (classe 6)





Courrier au préfet « annulation modification VAC » 19/09/2021

Réponses de la DSAC en CCE:

L'aérodrome étant ouvert à la circulation aérienne, les activités type ULM, vols à sensation sont autorisées de fait.

La DSAC peut décider de faire appliquer des mesures particulières en fonction du contexte local pour raisons de sécurité ou environnementales.

Ainsi:

- Certains ULM sont interdits
- Une restriction d'activité (créneaux horaires S,D,JF) est imposée aux vols à sensation (VFR turbo)

La DIRAP demande que cette restriction d'activité soit intégrée à l'arrêté de restriction d'activité du ministre des transport.



Nouvelle Charte du PNR

- Demande de la DIRAP de participer à la rédaction de l'article relatif aux nuisances des aérodromes.

- Propositions de la DIRAP:
 - Adhésion du PNR à Bruitparif (réalisé été 2021)
 - Intégrer dans la Charte, la **protection des habitants** contre les nuisances des aéronefs (dont aérodrome Pontoise/Cormeilles en Vexin). Propositions pour rédaction article de charte.
 - Mettre en place une convention entre le PNR et Bruitparif pour mesurer en permanence les nuisances sonores



Rappel: Charte du PNR actuelle (2020)

Paragraphe élaboré par la CCE (octobre 2005) et présenté dans dossier enquête publique PEB 2005

Charte du PNR:

article 8.4 réduire les nuisances générées par les aérodrômes

De plus, la réglementation actuelle limite à 17 tonnes le poids des avions pouvant opérer sur cet aéroport. Conformément au vœu de la CCE, une modification de cette limite ne pourra intervenir, en fonction d'impératifs économiques du bassin de Cergy-Pontoise et à l'initiative des acteurs politiques locaux, que sur décision du Ministre en charge des transports, après consultation des responsables politiques et socio-économiques, après recherche d'un consensus et après avis de la CCE.



Réalisations Objectifs 2021

- Réduire les nuisances relatives à l'activité aérienne de Pontoise/Cormeilles et induites par l'activité de Roissy.
- NATIONAL et EUROPEEN
 - Participation à CCE et Comité Permanent de CCE Roissy CDG
 - Participation à actions juridiques avec associations.
 - En coordination avec UFCNA, UECNA: travaux aviation légère, actions juridiques et réglementation.
 - Points d'attention : projet ADP terminal T4 de Roissy/CDG; projet descentes douces (2023); PPBE Roissy



Limiter nuisances de Roissy CDG

Trajectoires d'approche et Vols de nuit de Roissy

- **DIRAP membre de la CCE et comité permanent Roissy CDG**
- **CCE Roissy : 7/12/2021 (précédée de 2 comités permanents)**
- Présentation des cartes stratégique du bruit et du projet PPBE Roissy
- Vote négatif de la CCE sur le PPBE
- Consultation publique jusqu'au 22 mars: avis défavorable DIRAP

- **Groupe GARE (Associations Roissy ...)**
 - Actions juridique: non respect par l'Etat de directive PPBE
 - Manifestation à la préfecture le 20 janvier 2022



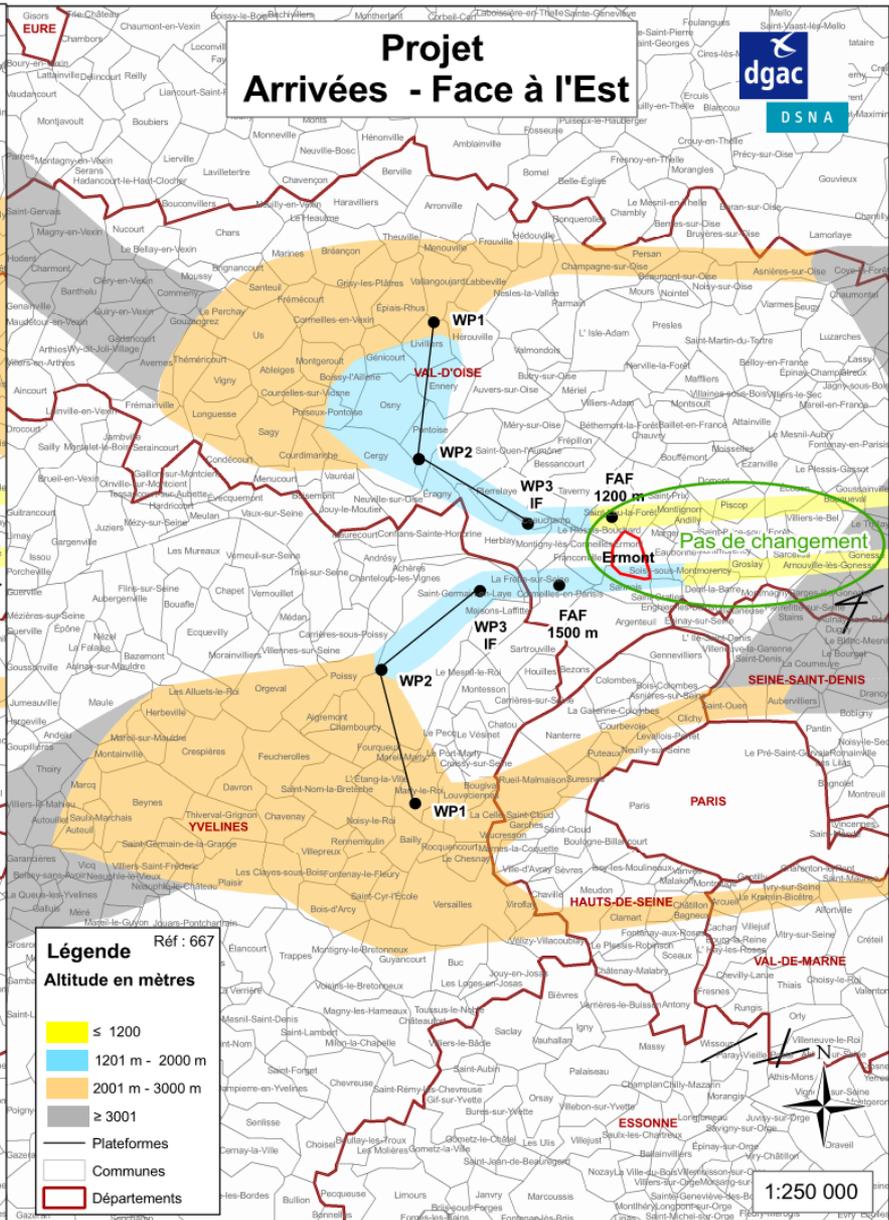
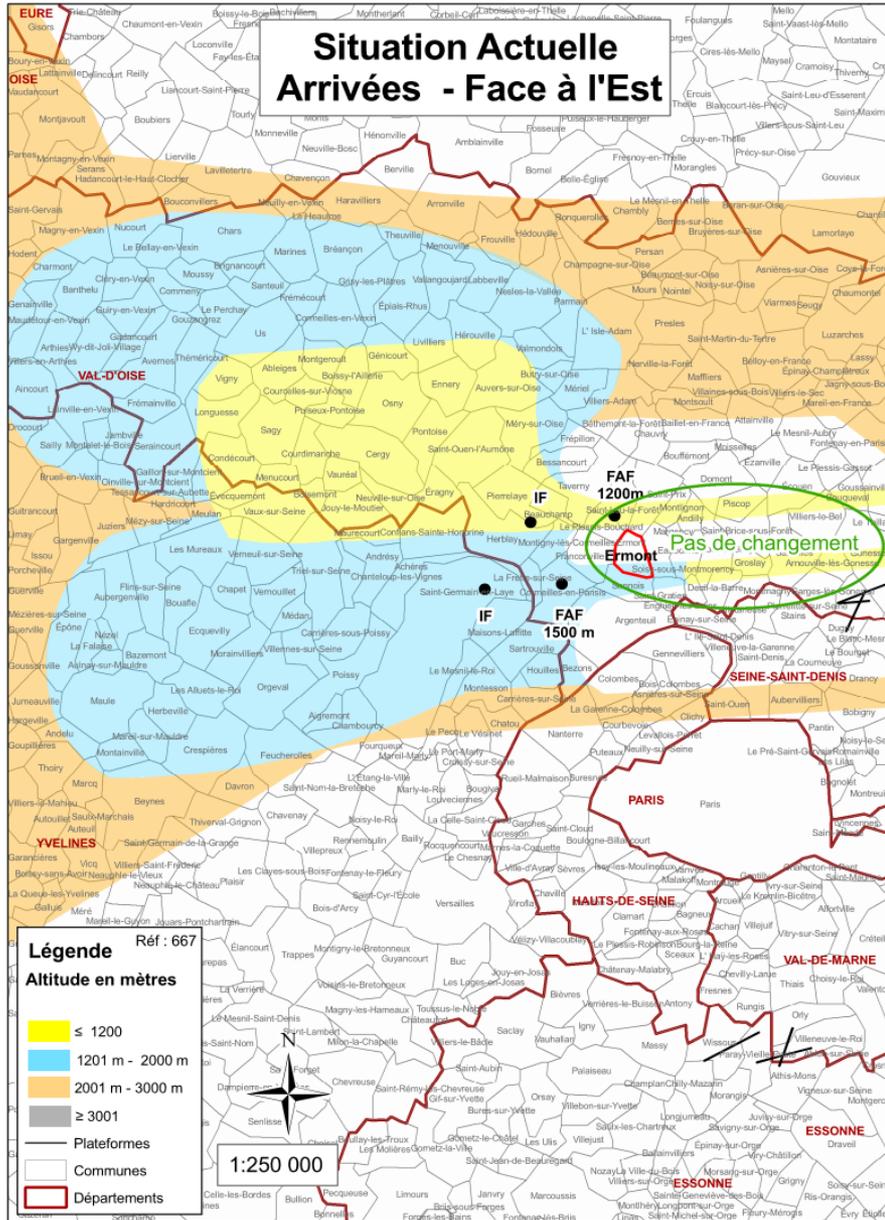
PPBE Roissy

La DIRAP donne un **avis défavorable** au projet PPBE de Roissy et a manifesté son désaccord le 20 janvier 2022 en préfecture du Val d'Oise





Projet « descentes douces » Roissy



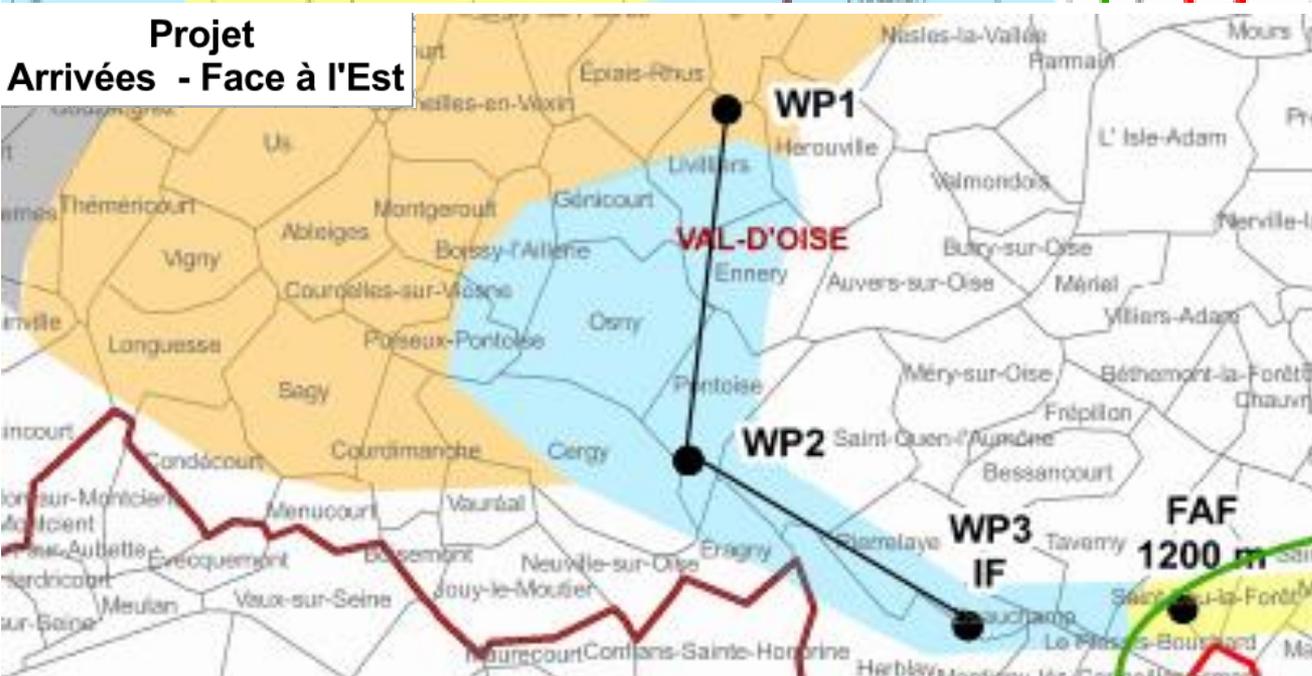


Projet « descentes douces » Roissy

Situation Actuelle
Arrivées - Face à l'Est



Projet
Arrivées - Face à l'Est



Réf : 667

Légende

Altitude en mètres

- ≤ 1200
- 1201 m - 2000 m
- 2001 m - 3000 m
- ≥ 3001

Connaître la réduction du bruit !

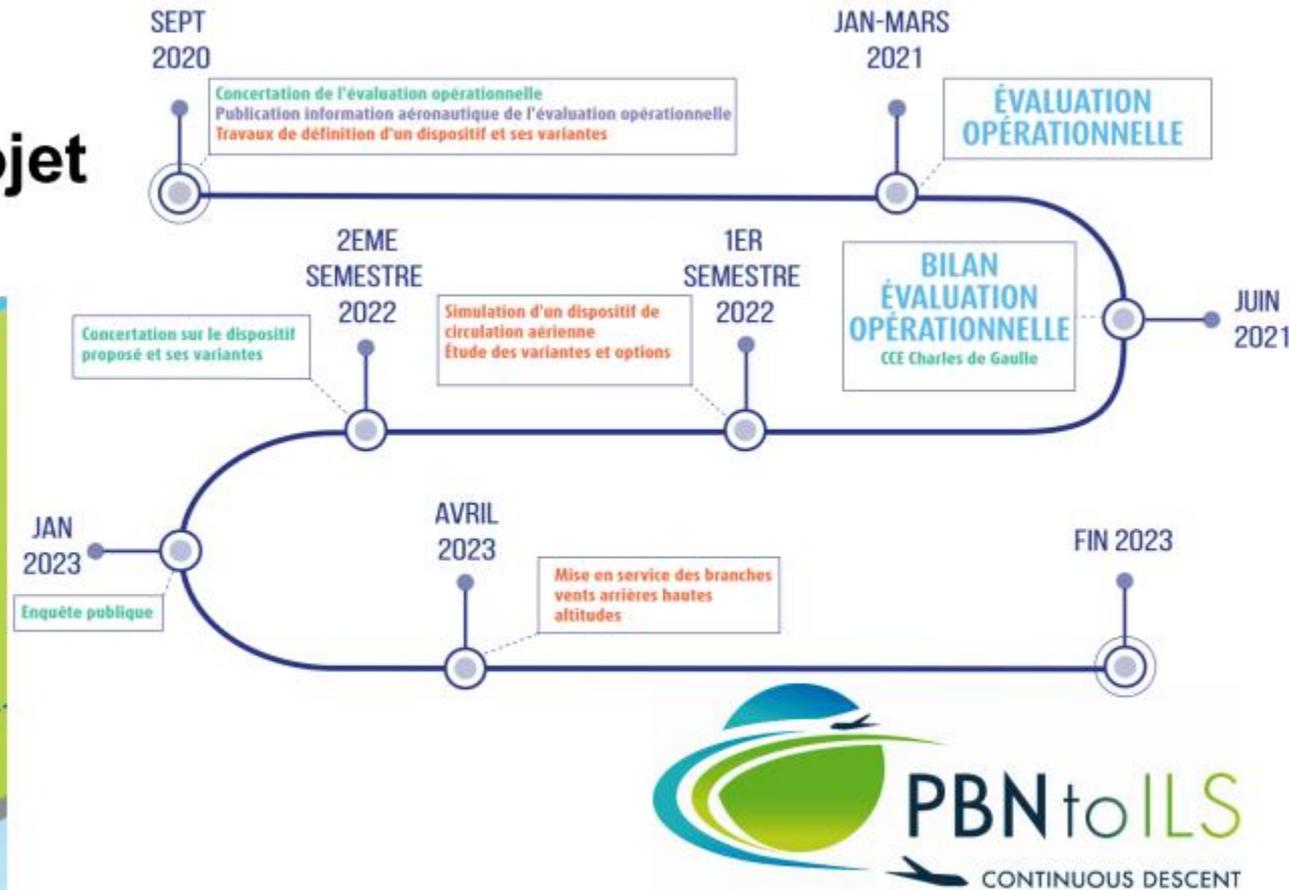
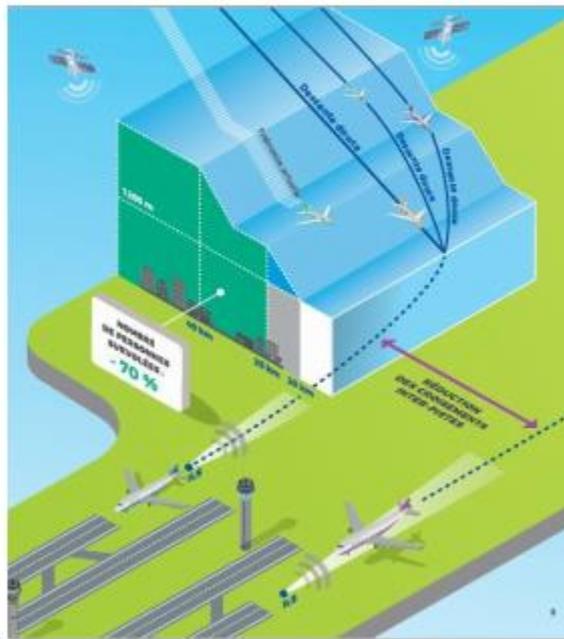


Projet « descentes douces » Roissy

MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS



Calendrier du projet





En relation avec UFCNA

Union Française Contre Nuisances Aéronefs

- Dirap membre du conseil d'administration et pilote la commission aviation légère
- **Aviation Légère:**
- **Publication du rapport ACNUSA juillet 2020 « nuisances sonores de l'aviation légère »**
- **Groupe de travail Aviation légère:**
 - Guide d'élaboration de Charte de l'environnement (par courrier 4/03/2022 « l'ACNUSA salue un travail très utile »
 - Groupe de travail Réglementation: actif
 - Groupe de travail Communication : à animer



Rapport moral

Approbation?

Votants: NON ?

Abstentions ?

Votants OUI ?



L'avenir sera ce que vous en ferez !

Rapport financier



Bilan financier 2021

		RAPPORT FINANCIER 2021			
DEPENSES 2021				RECETTES 2021	
626310	AFFRANCHIS.	324,00 €	460,79 €	ADHESIONS	1 350 €
616000	ASSURANCES	139,47 €			
628100	COTIS. A. A.	420,00 €		SUBV COMMUNES	2 132 €
623700	COMM.population	198,30 €			
622600	HONORAIRES	300,00 €		SUBVENTION DEPT	830 €
623800	DIVERS	- €			
618100	DOCUMENT.			INTERETS CE	101 €
601100	FOURN.BUR.	- €			
627000	FRAIS BANC	119,10 €		DON	64,1
625500	FRAIS DEPL.	19,30 €			
625500	FRAIS RECEP.	- €			
605000	MATERIEL	- €			
623000	PUBLICITE				
626500	TELEPH.INT.	136,79 €			
531000	VIR.CAISSE				
	DEPENSES	1 656,96 €		RECETTES	4 476,85 €
	BILAN				2 819,89 €



L'AVOIR DE L'ASSOCIATION

au 31/12/2021

SOLDE COMPTE CHEQUE FIN 2021	17700,73
SOLDE COMPTE EPARGNE FIN 2021	20251,06
SOLDE FIN 2021 AG	37951,79

Provisions pour:

- Actions juridiques
- Matériels ou prestations de mesure de bruit et suivi de trajectoires



Budget prévisionnel 2022

		BUDGET PREVISIONNEL 2022			
DEPENSES 2022				RECETTES 2022	
626310	AFFRANCHIS.	800,00 €	1 050,00 €	ADHESIONS	1 520 €
616000	ASSURANCES	150,00 €			
628100	COTIS. A. A.	470,00 €		SUBV COMMUNES	2 100 €
623700	COMM.population	2 000,00 €			
622600	HONORAIRES	750,00 €		SUBVENTION DEPT	830 €
623800	DIVERS	- €			
618100	DOCUMENT.	- €		INTERETS CE	120 €
601100	FOURN.BUR.	- €			
627000	FRAIS BANC	170,00 €		REPRISE PROV.	1 550 €
625500	FRAIS DEPL.	30,00 €			
625500	FRAIS RECEP.	- €			
605000	MATERIEL	1 500,00 €			
623000	PUBLICITE	- €			
626500	TELEPH.INT.	250,00 €			
531000	VIR.CAISSE	- €			
DEPENSES		6 120,00 €		RECETTES	6 120,00 €



Compte rendu financier 2021

- Remerciement aux **135 adhérents** et aux associations, répartis sur **32 communes**, pour la confiance qu'ils nous témoignent, ainsi qu'aux **mairies et au Conseil Général** du Val d'Oise pour leur soutien.
- **Les dépenses sont très inférieures à nos prévisions.**
Sans CCE depuis 2019 les projets sont restés en attente limitant l'intérêt d'une communication via lettre DIRAP. Pas d'action avec avocat
- Le résultat de l'année 2021, affiche un **solde positif de 2820 €.**
- Le niveau des adhésions est quasi stable par rapport à 2010, **l'avoir en fin d'exercice est de 37 951 €.**
- Le budget prévisionnel 2022, est présenté pour approbation. Il prévoit comme pour 2021 des dépenses de communication et d'honoraires si nécessaire en fonction de l'évolution de la situation.



Rapport financier

Quitus : OUI ? NON ?

Votants: NON ?

Abstentions ?

Votants OUI ?



L'avenir sera ce que vous en ferez !

Election du conseil d'administration

JM Buteux, R Buteux, Ch Aucante,
M Batard, JDeslandes, JJ Fraimout,
H Gohin, J Sallès



Election du Conseil

Votants: NON ?

Abstentions ?

Votants OUI ?



Objectifs 2022

- **Réduire les nuisances relatives à l'activité aérienne de Pontoise/Cormeilles et induites par l'activité de Roissy.**
- **LOCAL**
 - Veille et information de la population (dont groupe WhatsApp)
 - Exploitation des stations de mesures de bruit et Exploitation de système de repérage de trajectoires
 - Participation à CCE et Comité Permanent de CCE Cormeilles
 - **Points d'attention : projet ADP aviation d'affaire 35 tonnes; projet tests de taxi électrique**
 - **Préparation renforcement de texte réglementaire**
- **NATIONAL et EUROPEEN**
 - Participation à CCE et Comité Permanent de CCE Roissy CDG
 - Participation à actions juridiques avec associations.
 - En coordination avec UFCNA, UECNA: travaux aviation légère, actions juridiques et réglementation.
 - **Points d'attention : projet ADP terminal T4 de Roissy/CDG; projet descentes douces (2023); PPBE**



L'avenir sera ce que vous en ferez !

Questions diverses



L'avenir sera ce que vous en ferez !

Merci pour votre attention !



L'avenir sera ce que vous en ferez !

Annexes



Renforcer l'arrêté de restriction d'activité

Activités sur l'aérodrome et contrôle.

L'aérodrome est ouvert au transport aérien pour toutes activités de circulation aérienne.

Les restrictions appliquées à certaines activités sont inscrites dans le document VAC et sont considérées comme des instructions.

Certaines restrictions relèvent d'un arrêté de restriction d'activité pris par le ministre chargé du Transport. Le respect de ces instructions ne peut pas être réalisé par la DSAC qui n'a pas les moyens de contrôler l'activité en continu.

La DSAC instruit les signalements qui lui parviennent, soit de riverains en direct ou via la DIRAP, via la préfecture, via ADP.

Par exemple, le non-respect des plages horaires interdites aux vols à sensation inscrites sur la VAC sera contrôlé à la suite d'un signalement, à posteriori, à partir des « strips » transmis à ADP.

Ce non-respect n'est pas une infraction réglementaire, c'est l'exploitant (ADP) qui pourra décider d'une action à l'encontre du propriétaire de l'avion, ex : suppression de l'autorisation de vols sur l'aérodrome.

Le non-respect de l'arrêté de restriction sera contrôlé à la suite d'un signalement et si validé par la DSAC sera transmis à l'ACNUSA qui pourra sanctionner par une amende.

Contrôle de l'activité aviation légère

Les avions évoluant en tour de piste peuvent survoler tous les lieux sans infraction réglementaire car ils sont en manœuvre de décollage ou atterrissage.

Il en est de même pour les avions survolant les villages pour atterrir ou après décollage.

Une contrainte réglementaire pour le pilote est d'évoluer à une hauteur minimale permettant d'atterrir en planant à l'extérieur d'une agglomération, la DSAC indique que même à 80 mètres cette manœuvre est possible. Les ronds bleus sur la VAC servent à signaler au pilote la présence d'habitations. Le survol de ceux-ci n'est pas une infraction réglementaire.

La DSAC applique une politique d'équilibre entre pratique de l'activité et respect de la tranquillité des riverains. Notamment, elle considère que la tolérance de respect d'une trajectoire publiée est de 150 à 200 mètres de part et d'autre.

Un signalement de riverain pour un vol ne respectant pas cette tolérance entraînera l'envoi d'un courrier de rappel aux bonnes pratiques au propriétaire de l'appareil, sans sanction administrative ou financière.

La validation du signalement est réalisée à partir du contrôle des trajectoires radar de la DGAC.

ADP a l'information des vols via l'exploitation des « strips » et peut repérer un vol en infraction de l'arrêté de restriction. ADP n'a pas indiqué si ce repérage était réalisé par ses services.

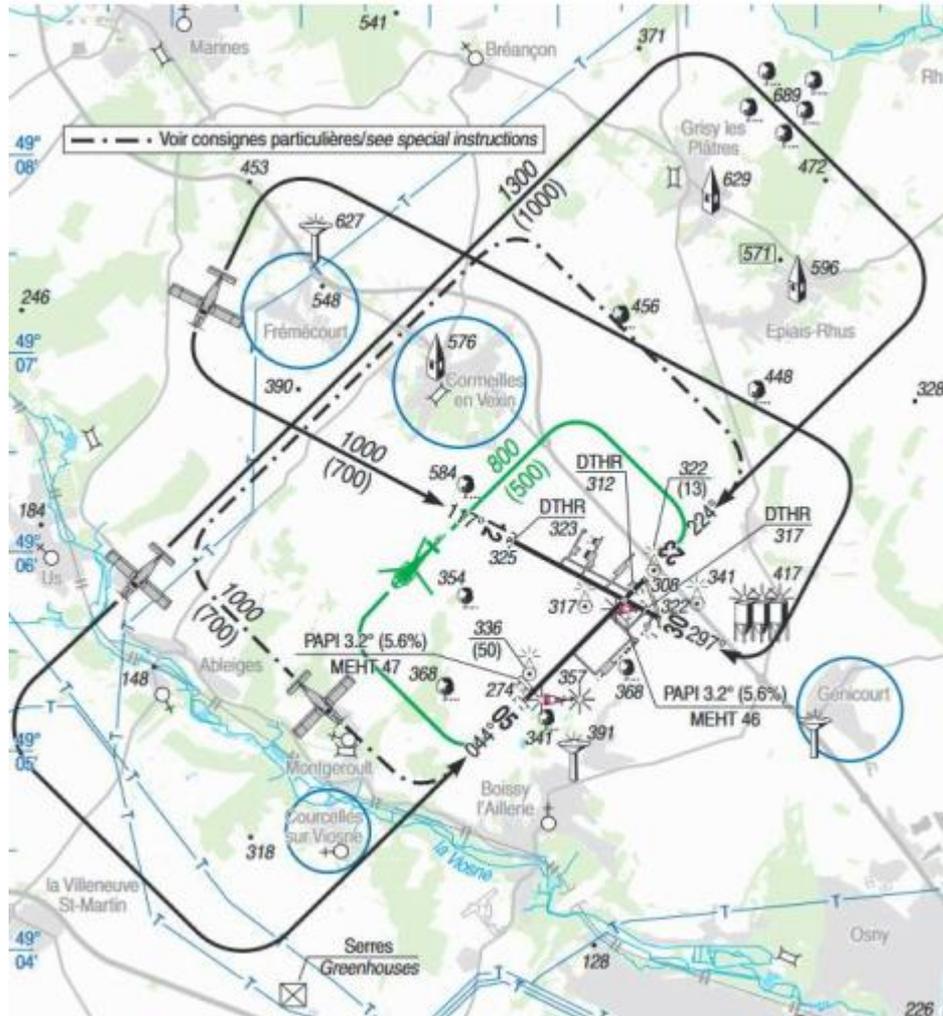


L'avenir sera ce que vous en ferez !

Des informations décevantes de la DSAC



Aérodrome de Pontoise/Cormeilles en Vexin





Informations décevantes de la DSAC

Survols cercle bleu et agglomérations

- 1 - Cercle bleu = zone d'habitation dont le survol doit être évité
 - pilotes doivent respecter autant que possible cette bonne pratique,
 - pénétration dans cette zone ne constitue pas un non-respect de la réglementation => pas d'infraction
- 2 - arrêté de 1957 relatif aux survols des agglomérations et rassemblement de personnes
 - hauteurs minimales de survol en fonction notamment de la taille des agglomérations et du type d'aéronef concerné
 - La largeur moyenne des agglomérations est celle qui figure sur l'édition la plus récente de la carte aéronautique OACI au 1/500000^e publiée par l'IGN
 - Si la commune n'est pas représentée sur cette carte au 1/500000^e, elle est réglementairement assimilée à un rassemblement de personnes dont la hauteur minimale de survol est de 1000 ft ou 300 mètres, cas de Courcelles, Montgeroult, Ableiges, Frémécourt, Epiais-Rhus.
 - les manœuvres liées à l'atterrissage ou au décollage d'un aéronef ou qui s'y rattachent sont exclues du champ d'application de cet arrêté qui débute par « *sauf pour les besoins du décollage ou de l'atterrissage et des manœuvres qui s'y rattachent [...]* », ce qui était le cas des aéronefs en tours de piste ou à l'arrivée ou au départ.

Aucune infraction réglementaire en cas de survol

- 3 - Plus généralement ART R.131-1 Code AC
 - Un aéronef ne peut survoler une ville ou une agglomération qu'à une altitude telle que l'atterrissage soit toujours possible, même en cas de panne du moye de propulsion, en dehors de l'agglomération ou sur un aérodrome public

Infraction avec sanctions administratives et pénales possible



L'avenir sera ce que vous en ferez !

Hispano Suiza: Respect des riverains



Information Site Hispano Suiza (15/06/2021)

L'Aéro-Club Hispano Suiza attache une importance toute particulière à maintenir des relations paisibles entre les usagers du terrain et les riverains ([voir la Charte de qualité](#) visant à maintenir de bonnes relations).

C'est pourquoi il est expressément demandé à nos pilotes de ne pas survoler les villages situés à proximité des circuits de piste.

Outre les villages cercles en bleu sur les cartes VAC dont le survol est interdit sauf impératif de sécurité, cette recommandation s'applique également à ceux qui jouxtent les circuits de piste.

Sous la responsabilité des autorités aéronautiques, une « Carte Pédagogique » a été établie. Elle est fournie à tous les pilotes de l'aéro-club. Elle est affichée dans le club-house. Elle est désormais [consultable et téléchargeable](#) sur notre site internet.

Ces recommandations ont une résonance particulière en ce moment. Du fait de la pandémie de Covid 19, il n'y a eu que peu, voire pas de trafic sur l'aérodrome. La reprise se fait en période de beau temps où nombreux sont ceux qui profitent des espaces extérieurs. De plus, avec le télétravail, beaucoup demeurent à leur domicile.

Il est donc essentiel que tous les usagers de la plateforme soient vigilants et respectueux.



Information Site Hispano Suiza (15/06/2021)

Respect

DES RIVERAINS

Depuis la reprise des vols les riverains de Pontoise multiplient les plaintes suite à des survols des villages situés dans la proximité des circuits de piste. Les traces radars relevées par l'Aviation Civile confirment la plupart de ces incidents déplaisants et nuisibles à la paix installée depuis de longues années entre les usagers du terrain et les riverains.

Il est vrai que pendant des mois il n'y a eu que peu voire parfois pas de trafic. Et il est vrai que la reprise se fait en période de beau temps où nos voisins peuvent enfin profiter de leurs terrasses et vivre à l'extérieur. De plus avec le télétravail ils sont plus nombreux à demeurer à leur domicile.

Les circuits de piste sont tracés sur la carte pour être scrupuleusement respectés dans l'intérêt de tous. Sauf bien sûr si des motifs liés à la sécurité ou aux consignes du contrôle prescrivent des écarts.

Les villages cerclés de bleu sur les cartes VAC ne doivent pas du tout être survolés. Toujours selon le même principe qui privilégie la sécurité.

Certains survols non justifiés se font lors de vols en double commande. L'erreur est humaine pour tous. **C'est donc la mobilisation de tous que nous voulons obtenir.**

Des sanctions administratives sont prévues. Espérons ne pas en arriver là. Nous répondons à toutes les plaintes qui sont étudiées mais au nom de l'intérêt du club, de celui de notre aviation légère nous devons au sein même du club prendre des mesures pour prévenir la répétition de ces anomalies et dissuader les pilotes négligents.

L'équipe d'instruction est là aussi pour réagir en cas de besoin.

Il faut bien ré-étudier la Carte Pédagogique affichée au club et fournie à tous les pilotes. Cette carte est désormais [consultable et téléchargeable](#) sur le site club de l'ACHS en rubrique ouverte à tous ainsi que dans l'espace Membres.

Les instructeurs vous aideront à identifier les points critiques et également les repères d'alignement qui vous permettront d'éviter les écueils.

Merci de l'implication de tous. Et de nous permettre de montrer le sérieux de nos pilotes.

Michel Polacco
Chef pilote de l'ATO ACHS.
15 juin 2021