

# COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT

## PARIS-SACLAY-VERSAILLES

25 novembre 2025

# ORDRE DU JOUR

- 1. Approbation du PV de la CCE du 23 octobre 2024**
- 2. Présentation du rapport ACNUSA**
- 3. Proposition de programme de travail pour le Comité Permanent**
- 4. Dossier soumis à la CCE pour avis**
  - Rehaussement circuit de piste
- 5. Bilan de l'activité de l'aérodrome**
- 6. Avancement du plan d'actions**
- 7. Présentation de l'étude COGENAIR**
- 8. Questions diverses**

# **1. APPROBATION DU PV DE LA CCE DU 23 OCTOBRE 2024**

## 2. PRESENTATION DU RAPPORT ACNUSA

### **3. PROPOSITION DE PROGRAMME DE TRAVAIL POUR LE COMITE PERMANENT**

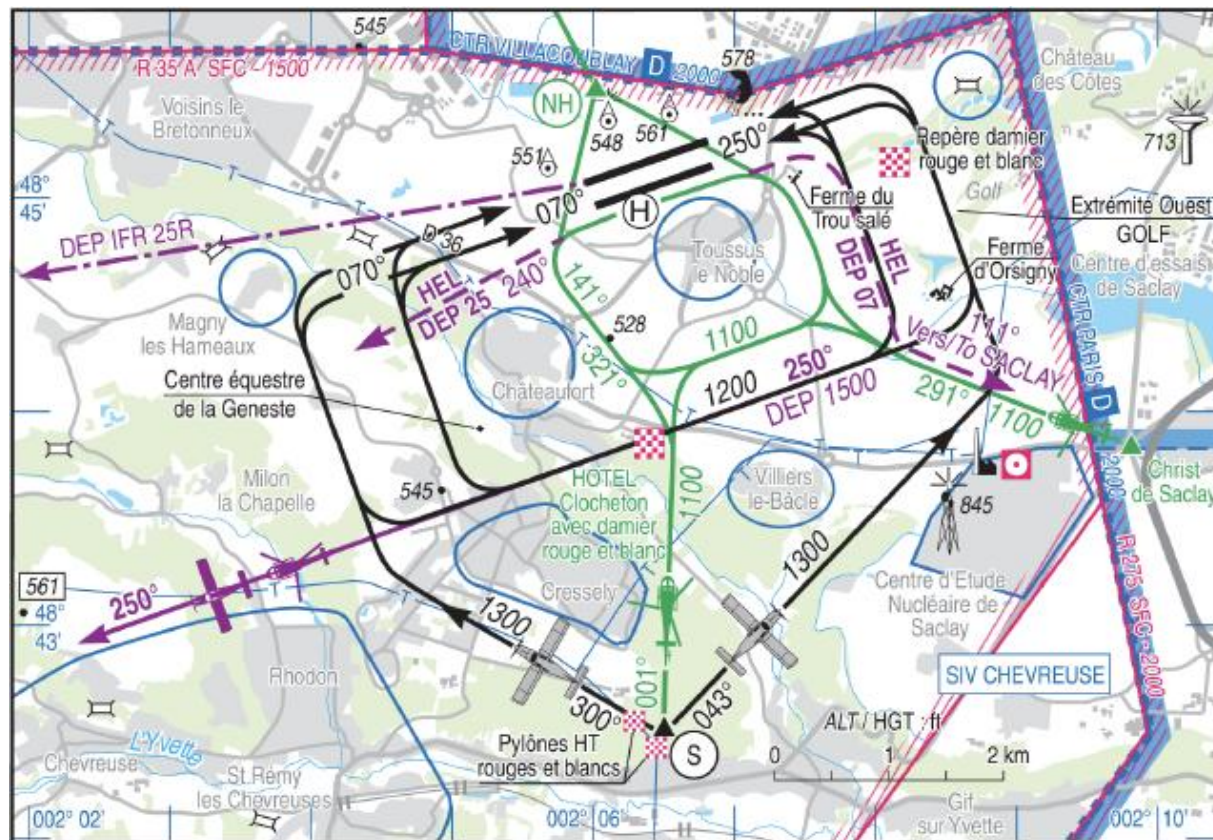
- Suivi des indicateurs du plan d'action adopté en décembre 2023 (pilier 1) et éventuelle révision (examen des propositions de l'Alliance Associative notamment)
- Actualisation du plan d'action

## 4. DOSSIER SOUMIS A LA CCE POUR AVIS

- Rehaussement circuit de piste

## 4. Etude rehaussement circuit de piste (DSAC-N)

### Carte du circuit actuel



#### 4. Etude rehaussement circuit de piste (DSAC-N) Expérimentation et étude complémentaire

##### ➤ Rappel des choix retenus pour le rehaussement

- ✓ Rehaussement du tour de piste à 1500'
- ✓ Conservation de la séparation verticale entre les tours de piste, les arrivées et les départs
- ✓ Pas de modification de la hauteur des circuits hélicoptères
- ✓ Plancher actuel de la TMA Paris Classe A 1500'

##### ➤ Données de rehaussement

	Circuit actuel - QNH (AMSL)	Circuit rehaussé - QNH (AMSL)
DEP	1500ft	1800ft
ARR	1300ft	1600ft
TDP	1200ft	1500ft



#### 4. Etude rehaussement circuit de piste (DSAC-N) Expérimentation et étude complémentaire

- Expérimentation réalisée en août 2023
  - ✓ 14 survols (8 tours de piste, 3 sorties et 3 retours S) réalisés avec 5 aéronefs de classe Calipso de A+ à D, publication d'un rapport par Bruitparif
- Etude complémentaire réalisée par la DSAC-Nord en 2024 avec présentation des résultats en CCE
  - ✓ Réduction du niveau sonore en moyenne avec des résultats contrastés selon les sites
- Présentation de l'étude complémentaire en CCE du 23 octobre 2024
  - ✓ Décision d'étudier des solutions pour pallier les effets négatifs sur les sites identifiés
- Présentation des solutions étudiées en CP du 11 avril 2025
  - ✓ Conclusion sur la nécessité de rester sur la solution première

## 4. Etude rehaussement circuit de piste (DSAC-N)

### Expérimentation et étude complémentaire

#### ➤ Rappel des paramètres impactant le niveau de bruit

- L'effet d'un rehaussement du circuit de piste est principalement caractérisé par **3 paramètres** (du plus impactant au moins impactant) :



- **La puissance moteur** : l'étude montre qu'elle a plus d'impact que l'altitude. Une augmentation de l'altitude ne compense pas une augmentation de la puissance moteur. A contrario, une diminution de la puissance moteur conduit à une plus forte diminution du bruit qu'une augmentation de l'altitude. Le relèvement du circuit de piste est donc bénéfique sur les phases d'approche et d'atterrissage plutôt qu'au décollage (régime moteur plus élevé en phase de montée sur une durée plus longue).



- **L'altitude** : une augmentation de l'altitude diminue le bruit



- **L'effet de masquage** : lorsque l'altitude augmente, la disparition du masquage de l'avion par le relief, les bâtiments et autres constructions peut conduire à une augmentation de bruit. Cet effet est très local, il dépend de la configuration de chaque lieu. A noter que cet effet ne peut qu'augmenter le bruit

- La variation du bruit en cas de rehaussement du circuit de piste est le résultat d'une combinaison de ces 3 effets principaux qui est différente en chaque lieu (le poids de chaque paramètre varie en fonction du lieu)

#### 4. Etude rehaussement circuit de piste (DSAC-N) Rappel des sites les plus impactés

- Constatations de dégradations sur certains sites
  - ✓ Certaines phases de montée sont plus longues pour atteindre 1500' et impactent donc des communes qui le sont moins si la montée s'arrête à 1200'
  - ✓ L'effet de masquage diminue sur certains secteurs ou quartiers avec l'augmentation de l'altitude de vol
  
- Points de mesure où des dégradations ont été constatées lors du test de rehaussement à 1500'
  - ✓ Châteaufort (P4T) en décollage 25
  - ✓ Cressely (P5T) en décollage 25
  - ✓ Villiers le Bâcle (P6T) en décollage 07 : tour de piste et départ

## 4. Etude rehaussement circuit de piste (UAPSV) Solutions étudiées en groupe de travail

### ➤ Etude de 4 solutions par le GT UAPSV

- ✓ 3 solutions impliquant des aménagements de certaines portions du tracé du TDP (évolution de la géométrie du circuit)  
Proposition de rallonger le TDP pour éviter certains survols en montée à l'ouest (impossible à l'est du terrain car trop contraint) sur la base de plusieurs variantes
  - Variante 1 : décalage de la branche vent traversier (BVT) de 0,4 N avec altération de cap de 20° gauche à partir de la route D36
  - Variante 2 : allongement avec contournement par le nord de Magny Village
  - Variante 3 : allongement avec BVT 25 et base 07 courbes
  
- ✓ 1 solution différenciant des circuits par classe Calipso
  - Proposition basée sur l'hypothèse que les avions classés B posent l'essentiel du problème du fait de mauvaises performances en montée
  - Report en piste Nord des avions classés B qui font des TDP dans les 2 QFU ainsi que ceux qui font un départ Dampierre 07 pour qu'ils utilisent le TDP extérieur et la BVT extérieure

## 4. Etude rehaussement circuit de piste (DGAC)

### Solutions étudiées en groupe de travail

#### ➤ Conclusion

- ✓ Le système de circulation aérienne actuel est déjà très contraint (fort trafic, trafic hétérogène, qualification difficile des contrôleurs). Les solutions proposées entraînent une complexification des méthodes de travail et des risques sur la sécurité accrus.
- ✓ Des solutions techniques pour pallier les cas de dégradation existent, mais elles introduisent des risques sur la sécurité (particulièrement les jours d'auto-information) et déplacent dans certains cas les nuisances sonores sur d'autres sites.
- ✓ En synthèse globale, le relèvement du tour de piste avec conservation du tracé actuel demeure le meilleur compromis permettant une réduction de l'impact sonore en moyenne pondérée sur les sites les plus exposés.

## 4. Etude rehaussement circuit de piste (DGAC)

### Solutions étudiées en groupe de travail

## ➤ Conclusion

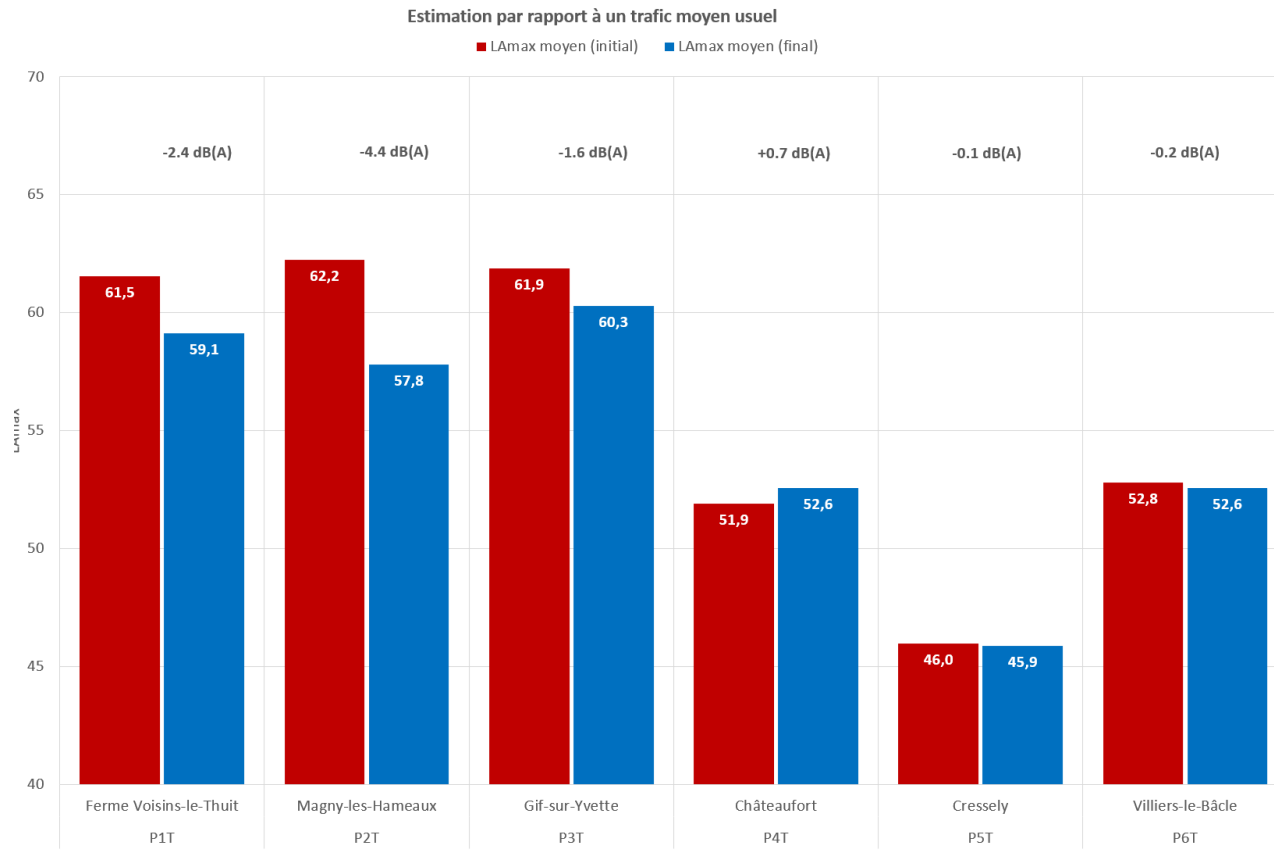
- ✓ Au final, le rehaussement du circuit de piste s'avère :
  - Positif sous le circuit de piste à des endroits où le niveau sonore est le plus important
  - Plus nuancé en bordure du circuit de piste avec des diminutions, mais également des hausses du niveau de bruit à des endroits qui peuvent être plus peuplés

## 4. Etude rehaussement circuit de piste (DGAC)

### Récapitulatif des effets du rehaussement










































#### Synthèse pondérée par le trafic estimé par branche du circuit (niveaux de bruits moyennés)

- Réduction du bruit moyen sur 5 des 6 sites de mesures :
- sur les 3 sites les plus exposés : amélioration de 2,8 dB
- sur 2 sites moins exposés : quasi-stabilité
- sur 1 site : dégradation de 0,7 dB



## 4. Etude rehaussement circuit de piste (DGAC)

### Récapitulatif des effets du rehaussement

	QFU 25 (60%)					QFU 07 (40%)				
	Niveau expo actuel	Altitude	Puissance	Masquage	Impact	Niveau expo actuel	Altitude	Puissance	Masquage	Impact
Ferme Voisins-le-Thuit (P1T)	+++					+++				
Magny-les-Hameaux (P2T)	+++					+++				
Sierra (P3T)	+++									
Chateaufort (P4T)	++					+				
Cressely (P5T)	+					+				
Retour Sierra (P5T)	+									
Villiers-le-Bâcle (P6T)	++					++				
Retour Sierra (P6T)	++									



## 4. Etude rehaussement circuit de piste

### Décision

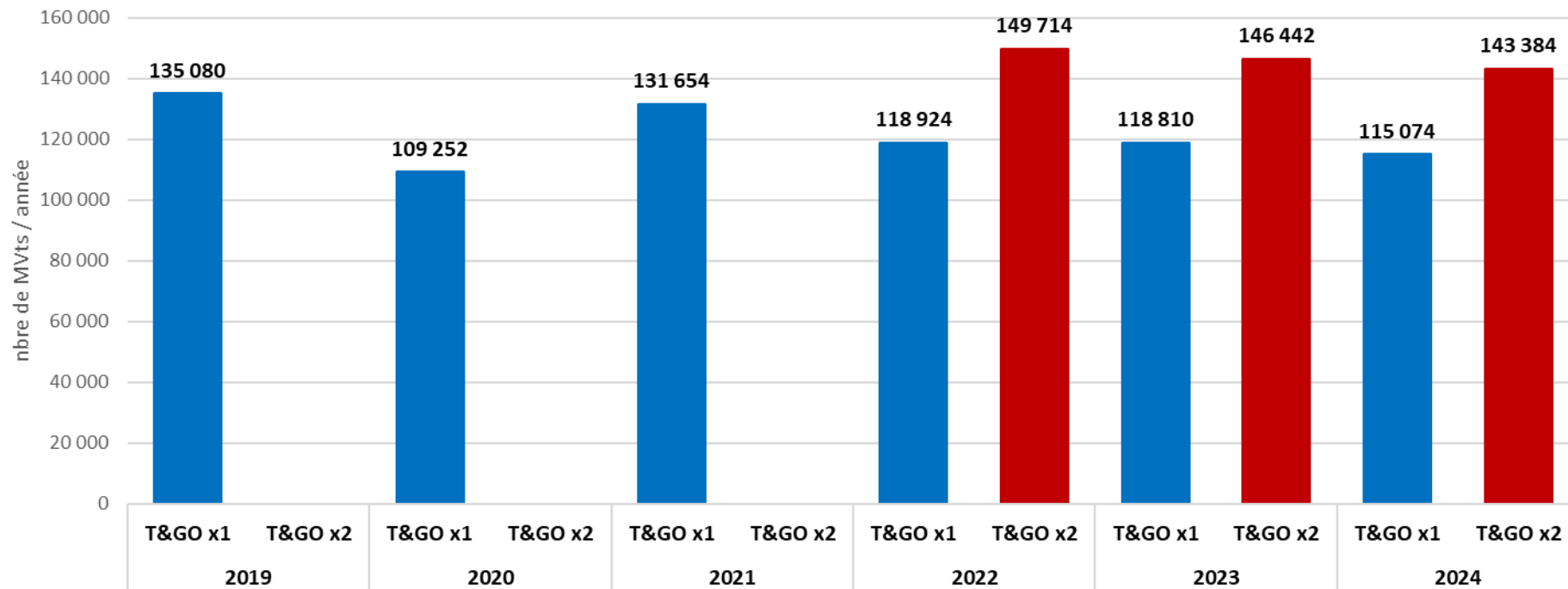
#### ➤ Décision de la suite en CCE

- ✓ **Vote pour décider de l'engagement ou non de l'étude de faisabilité du projet de rehaussement du tour de piste à 1500 ft**
- Etude de faisabilité impliquant un travail complexe de réorganisation des espaces aériens en région parisienne
- Si l'étude démontre la faisabilité du rehaussement, il sera mis en œuvre sans retour arrière possible

## 5. BILAN DE L'ACTIVITE DE L'AERODROME

## 5. BILAN ACTIVITE AERODROME PARIS-SACLAY-VERSAILLES (ADP) Evolution du trafic depuis 2019 (VFR+IFR) (Données SNA)

### Historique des mouvements Paris Saclay Versailles Tous types aéronefs - VFR + IFR





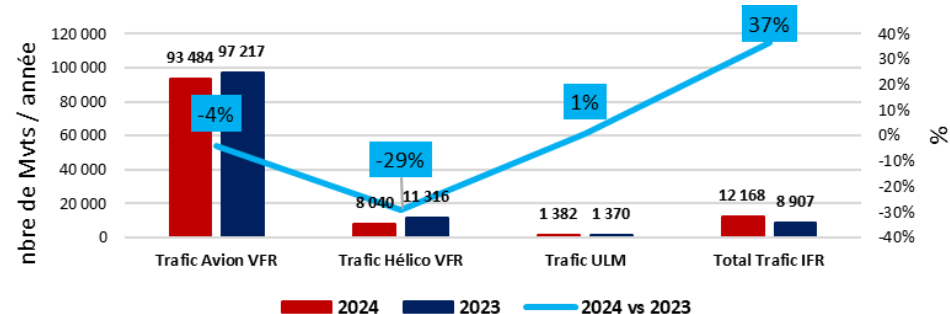
PREFET  
DES YVELINES

Liberté  
Égalité  
Fraternité

## 5. BILAN ACTIVITE AERODROME PARIS-SACLAY-VERSAILLES (ADP)

### Répartition du trafic de l'aérodrome 2024 vs 2023

	2024	2023	2024 vs 2023
Trafic Avion VFR	93 484	97 217	-4%
Trafic Hélico VFR	8 040	11 316	-29%
Trafic ULM	1 382	1 370	1%
Total Trafic VFR	102 906	109 903	-6%
Total Trafic IFR	12 168	8 907	37%
<b>Total VFR + IFR</b>	<b>115 074</b>	<b>118 810</b>	<b>-3%</b>

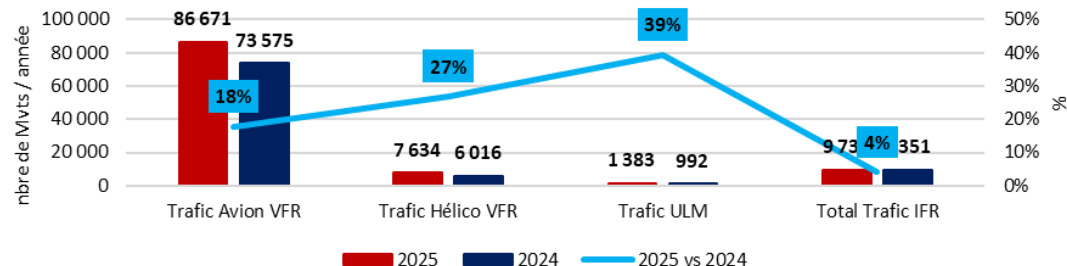


	IFR			VFR			IFR+VFR			Dont hélicoptère IFR + VFR		
	2024	2023	%	2024	2023	%	2024	2023	%	2024	2023	%
janvier	863	555	55%	8 095	5 690	42%	8 958	6 245	43%	475	774	-39%
février	1 033	690	50%	7 669	10 301	-26%	8 702	10 991	-21%	458	913	-50%
mars	1 358	595	128%	12 849	9 661	33%	14 207	10 256	39%	975	1 149	-15%
avril	1 436	865	66%	9 900	10 506	-6%	11 336	11 371	0%	649	1 038	-37%
mai	1 217	916	33%	10 630	11 210	-5%	11 847	12 126	-2%	796	1 200	-34%
juin	1 202	934	29%	11 351	11 496	-1%	12 553	12 430	1%	935	1 018	-8%
juillet	890	739	20%	8 274	9 044	-9%	9 164	9 783	-6%	910	1 076	-15%
août	425	479	-11%	3 936	8 001	-51%	4 361	8 480	-49%	208	664	-69%
septembre	925	701	32%	7 879	10 008	-21%	8 804	10 709	-18%	610	1 013	-40%
octobre	1 188	933	27%	8 747	10 046	-13%	9 935	10 979	-10%	877	1 170	-25%
novembre	858	858	0%	6 887	7 902	-13%	7 745	8 760	-12%	598	625	-4%
décembre	772	642	20%	6 689	6 038	11%	7 461	6 680	12%	553	689	-20%
<b>Total</b>	<b>12 168</b>	<b>8 907</b>	<b>37%</b>	<b>102 906</b>	<b>109 903</b>	<b>-6%</b>	<b>115 074</b>	<b>118 810</b>	<b>-3%</b>	<b>8 046</b>	<b>11 329</b>	<b>-29%</b>

## 5. BILAN ACTIVITE AERODROME PARIS-SACLAY-VERSAILLES (ADP)

### Projection de la Répartition du trafic de l'aérodrome 2025 vs 2024 (de janvier à fin septembre de chaque année)

	2025	2024	2025 vs 2024
Trafic Avion VFR	86 671	73 575	18%
Trafic Hélico VFR	7 634	6 016	27%
Trafic ULM	1 383	992	39%
Total Trafic VFR	95 687	80 582	19%
Total Trafic IFR	9 735	9 351	4%
<b>Total VFR + IFR</b>	<b>105 423</b>	<b>89 933</b>	<b>17%</b>

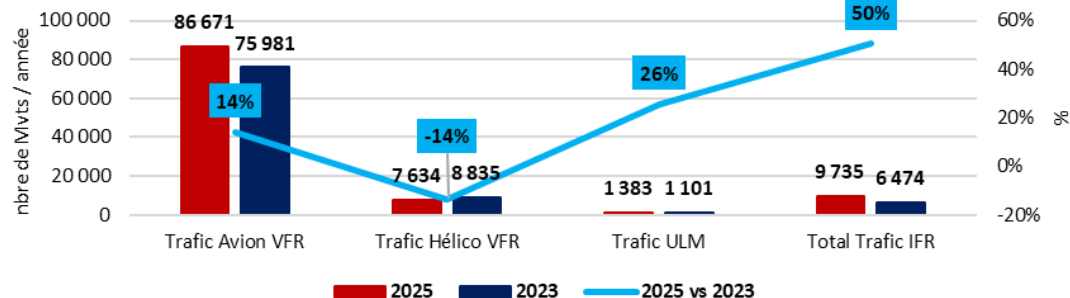


	IFR			VFR			IFR+VFR			Dont hélicoptère IFR +VFR		
	2025	2024	%	2025	2024	%	2025	2024	%	2025	2024	%
janvier	753	863	-13%	6 388	8 095	-21%	7 141	8 958	-20%	506	475	6%
février	800	1 033	-23%	9 678	7 669	26%	10 478	8 702	20%	692	458	51%
mars	1 274	1 358	-6%	13 296	12 849	3%	14 570	14 207	3%	993	975	2%
avril	1 227	1 436	-15%	12 330	9 900	25%	13 557	11 336	20%	965	649	49%
mai	1 321	1 217	9%	12 883	10 630	21%	14 204	11 847	20%	964	796	21%
juin	1 448	1 202	21%	11 038	11 351	-3%	12 486	12 553	-1%	1 039	935	11%
juillet	1 015	890	14%	10 776	8 274	30%	11 790	9 164	29%	973	910	7%
août	792	425	86%	9 303	3 936	136%	10 095	4 361	131%	701	208	237%
septembre	1 106	925	19%	9 994	7 879	27%	11 100	8 804	26%	823	610	35%
octobre												
novembre												
décembre												
<b>Total</b>	<b>9 735</b>	<b>9 351</b>	<b>4%</b>	<b>95 687</b>	<b>80 582</b>	<b>19%</b>	<b>105 423</b>	<b>89 933</b>	<b>17%</b>	<b>7 656</b>	<b>6 017</b>	<b>27%</b>

## 5. BILAN ACTIVITE AERODROME PARIS-SACLAY-VERSAILLES (ADP)

### Projection de la Répartition du trafic de l'aérodrome 2025 vs 2023 (de janvier à fin septembre de chaque année)

	2025	2023	2025 vs 2023
Trafic Avion VFR	86 671	75 981	14%
Trafic Hélico VFR	7 634	8 835	-14%
Trafic ULM	1 383	1 101	26%
Total Trafic VFR	95 687	85 917	11%
Total Trafic IFR	9 735	6 474	50%
<b>Total VFR + IFR</b>	<b>105 423</b>	<b>92 391</b>	<b>14%</b>



	IFR			VFR			IFR+VFR			Dont hélicoptère IFR+VFR		
	2025	2023	%	2025	2023	%	2025	2023	%	2025	2023	%
janvier	753	555	36%	6 388	5 690	12%	7 141	6 245	14%	506	774	-35%
février	800	690	16%	9 678	10 301	-6%	10 478	10 991	-5%	692	913	-24%
mars	1 274	595	114%	13 296	9 661	38%	14 570	10 256	42%	993	1 149	-14%
avril	1 227	865	42%	12 330	10 506	17%	13 557	11 371	19%	965	1 038	-7%
mai	1 321	916	44%	12 883	11 210	15%	14 204	12 126	17%	964	1 200	-20%
juin	1 448	934	55%	11 038	11 496	-4%	12 486	12 430	0%	1 039	1 018	2%
juillet	1 015	739	37%	10 776	9 044	19%	11 790	9 783	21%	973	1 076	-10%
août	792	479	65%	9 303	8 001	16%	10 095	8 480	19%	701	664	6%
septembre	1 106	701	58%	9 994	10 008	0%	11 100	10 709	4%	823	1 013	-19%
octobre												
novembre												
décembre												
<b>Total</b>	<b>9 735</b>	<b>6 474</b>	<b>50%</b>	<b>95 687</b>	<b>85 917</b>	<b>11%</b>	<b>105 423</b>	<b>92 391</b>	<b>14%</b>	<b>7 656</b>	<b>8 845</b>	<b>-13%</b>

## 6. AVANCEMENT DU PLAN D' ACTIONS

➤ Modernisation des flottes

## 6. AVANCEMENT PLAN D'ACTIONS – PILIER 3 – Modernisation des flottes (UAPSV)

### Bilan équipement silencieux

29 dossiers suivis

Machine		Devis	Commandé	Reçu	En service
F-GGSY	ACPS				
F-GYAA	ACPS				
F-GIEE	JOUSSE				
F-GFZA	ATCF				
F-HINE	ASTON				
F-HUEL	ASTON				
F-HAEC	ASTON				
F-HOOL	ASTON				
F-HONG	ASTON				
F-HIJI	ASTON				
F-HLAG	ASTON				
F-HOLK	ASTON				
F-HUNY	ASTON				
F-HAPD	ASTON				
F-HFPH	ASTON				
F-HEEL	ASTON				
F-HOGY	ASTON				
F-HLEX	ASTON				
F-GVBV	ASTON				

solution définitive validée,  
adaptée aux conditions  
d'exploitation en école  
professionnelle.  
Certification et installation  
courant S1 2026.

S1  
2026

Machine		Devis	Commandé	Reçu	En service
F-GUXD	AEC				
F-GGFV	JOUSSE				
F-BXMV	ACOP				
F-BODE	ACOP				
F-BNBT	ACOP				
F-HSBC	ACAF				
F-BVID	ACAF				
F-GCNG	ACAF				
F-GCNJ	ACAF				
F-GVCP	ACAF				

Silencieux installés  
Nouvelle hélice non installée

combinaison silencieux/hélice - Dossier transféré sur fonds IdF

- 5 nouveaux avions en service depuis la dernière CCE (13 => 18)
- 62% des avions prévus au batch 2023 déjà en service

légende :

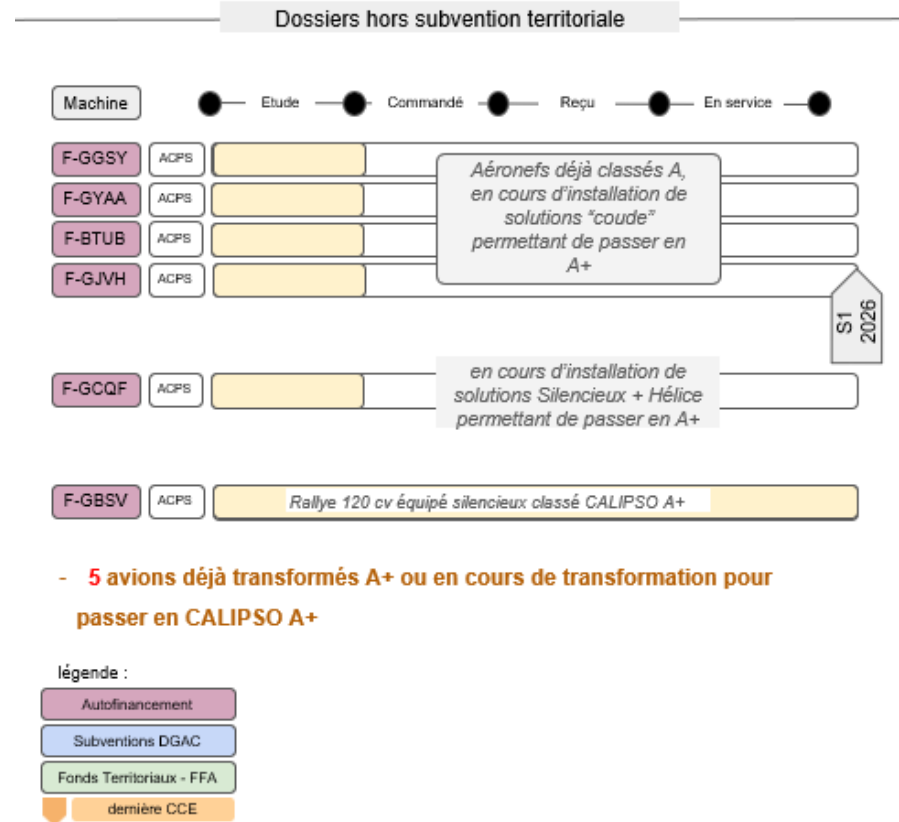
Autofinancement
Subventions DGAC
Fonds Territoriaux - FFA
dernière CCE

- Une progression significative, induisant un bénéfice acoustique réel
- Un effort poursuivi en 2025, puis 2026
  - amélioration de la solution sur avions d'école professionnelle
  - combinaison silencieux / hélice sur 3 avions
  - d'autres dossiers en cours pour des solutions encore plus performantes



## 6. AVANCEMENT PLAN D' ACTIONS – PILIER 3 – Modernisation des flottes (UAPSV)

### Bilan équipement silencieux



- 5 avions déjà transformés A+ ou en cours de transformation pour passer en CALIPSO A+

## 6. AVANCEMENT PLAN D' ACTIONS – PILIER 3 – Modernisation des flottes (UAPSV)

### Acquisitions d'avions plus silencieux

- 1) Ecoles non professionnelles:
  - a) les trois plus gros acteurs\* (de loin) se sont déjà *intégralement* équipés d'avions à moteurs ROTAX catégorie A+ pour les formations PPL, LAPL, ULM et mûrissement. Ces avions réalisent plus de 6500 hdv, principalement en école en tour de piste. La mutation est donc déjà réalisée ! \*(ACAF, ATCF, CAP AERO)
  - b) **CAP AERO expérimente une solution électrique pour l'école principalement en Tour de Piste (voir planche suivante)**
  - c) plusieurs acteurs ont passé des commandes pour quatre avions neufs équipés ROTAX en catégorie A+; ils ajouteront 2000 hdv silencieuses : la mutation se poursuit donc !
    - i) ALCYONS : 2 Elixirs
    - ii) AEC : 2 Elixirs
    - iii) ACAF : 1 B23 (un second en projet)
  - d) sur le volume d'heures en école non pro, on arrive ainsi à une très large majorité d'hdv silencieuses, les acteurs concernés représentant plus des 3/4 du trafic Aéro Club de LFPN
- 2) Ecoles professionnelles
  - a) les avions récents silencieux ne conviennent pas à l'école professionnelle qui pratique beaucoup l'IFR. C'est pourquoi ASTONFLY, la plus grosse d'entre elles, a entrepris de convertir à ses frais sa flotte de 15 avions pour l'amener à la performance CALIPSO A
- 3) Les autres acteurs
  - a) ce sont principalement des propriétaires privés qui volent principalement en IFR, et n'affectent donc pas le tour de piste

*le premier reçu 10/2025  
et en service !*

**Conclusion : en terme de modernisation des flottes, l'acquisition d'avions silencieux neufs constitue la plus grosse part de l'effort financier consenti par les opérateurs de LFPN**

## 6. AVANCEMENT PLAN D'ACTIONS – PILIER 3 – Modernisation des flottes (UAPSV)

### Exploitation d'avions plus silencieux : l'électrique en Ecole CAP AERO



#### HISTORIQUE CAP AERO

- Créée 03/2022.
- 32 Instructeurs  
*recrutés en sortie d'École*
- 150 élèves formés  
*Haut niveau de satisfaction*
- 5 avions PS28 Cruiser (Rotax, Calipso A)  
  
*Seule école à avoir une flotte composée uniquement d'avions classés Calipso A*



#### EXPÉRIMENTATION ÉLECTRIQUE

- Avec le **soutien d'ADP**, Cap Aero a exploité un Velis Electro sur la période 15 Août - 15 Septembre  
  
⇒ *Objectif : démontrer la viabilité d'une exploitation réelle d'une école avec un avion électrique*
- 90 vols effectués, pour 65 heures de vol  
  
⇒ *vols de 43 ' en moyenne*  
  
⇒ *80% Tours de piste - 20 % Vols locaux*
- Une vingtaine de baptêmes pour des riverains

**Un total de 530 mouvements tout électrique sur 1 mois,  
dont 430 en tour de piste.  
Une cible à près de 10 000 mouvements par an**

#### DÉVELOPPEMENT PROJÉTÉ

Flotte cible :

- 3 PS28 Rotax Calipso A
- 1 Velis Electro à la place d'un PS28
- A terme, 2 Velis Electro

600 hdv / avion électrique / an

⇒ **4900 mouvements** / avion électrique / an



## 6. AVANCEMENT PLAN D' ACTIONS – PILIER 3 – Modernisation des flottes (ADP)

### Campagne financée par IDF-ADP

#### Bilan à 6 mois des demandes de subventions

- 1 dossier concernant 1 aéronef pour PSV
- Total des subventions 17 k€ , financés à 1/3 par ADP, et 2/3 par la région IDF

IMMAT	Constructeur	Modèle	EQUIPEMENT	CLASSEMENT CALIPSO	CLASSEMENT VISE	Utilisation annuelle (h)
F-GVCP	CESSNA	152	Silencieux+hélice	A	A+	410

*NB : Peu d'aéronefs sont éligibles au fond IDF+ADP sur Paris-Saclay-Versailles du fait d'une modernisation de la flotte engagée avant la création du fond, et encouragée par les fonds mis à disposition par Versailles Grand Parc.*

## 6. AVANCEMENT PLAN D' ACTIONS – PILIER 3 – Modernisation des flottes (ADP)

### Modulation redevances et baux

Fin de la majorité des baux historiques des Aéroclubs au 30/06/2025.

**En cours** : L'ensemble des aéroclubs (AC) concernés sont contactés sur le 2<sup>nd</sup> semestre 2025 – début 2026

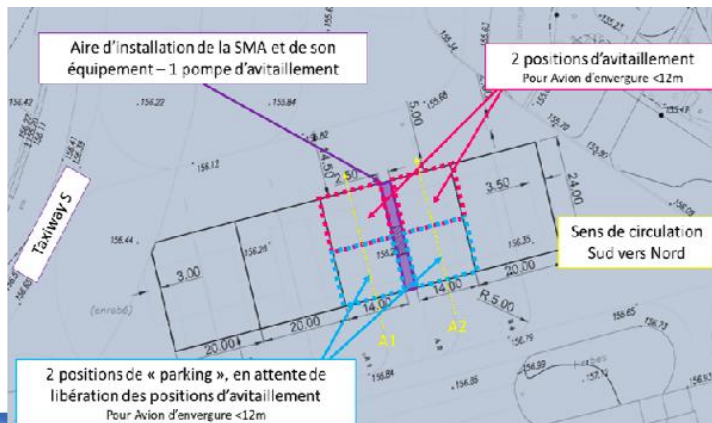
**Process** : S'assurer auprès des AC de la prise en compte des exigences des parties prenantes (collectivités, préfectures, région IDF, riveraineté...) dans le nouveau bail.

- Une fiche support avec un onglet [présentation du club + description de la flotte aéronefs](#) a été adressée aux Aéroclubs, éventuellement complétée [du projet associatif](#).
- A réception de ces éléments, [le gestionnaire organise une réunion bilatérale d'échange avec les représentants de l'Aéroclub afin de s'assurer de la bonne intégration des enjeux territoriaux et environnementaux](#), préalablement au renouvellement du bail.

Le bail sera rétroactif au 1/7/2025, et courra jusqu'au 30/06/2028.

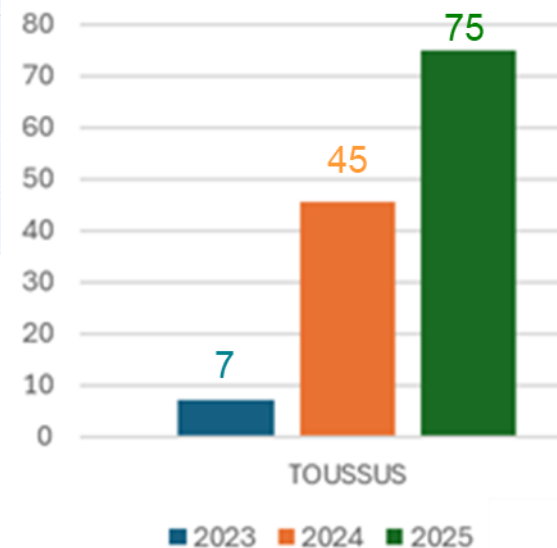
## 6. AVANCEMENT PLAN D'ACTIONS – PILIER 3 – Modernisation des flottes (ADP)

### Carburant sans plomb



### Evolution de la consommation

Emport UL SUPER + 98



Nota : début de l'UL AERO 4ème trimestre 2023

## 6. AVANCEMENT PLAN D' ACTIONS – PILIER 3 – Modernisation des flottes (UAPSV) Carburant sans plomb



EXPÉRIMENTATION

UL AERO  
SUPER+

EN STATION MOBILE D'AVITAILLEMENT (SMA)

*un an et demi déjà ... !*



- plus de 3000 services réalisés ⇒ 9000 heures de vol "silencieuses" ravitaillées (avions Calipso A & A+)
- une forte progression 2024 ⇒ 2025 ( X 2 ) : démontre la totale adhésion des usagers à ce nouveau carburant
- un besoin avéré de continuité et de pérennisation de l'installation

*une expérimentation réussie ⇒ une chaîne d'approvisionnement pérenne  
permettant d'étendre l'usage de moteurs silencieux*

# 7. PRESENTATION DE L'ETUDE COGENAIR

## PRÉSENTATION BRUITPARIF



## 8. POINTS DIVERS

- Bilan aéroport et événements à venir
- Questions diverses

## 8. BILAN ACTIVITE AERODROME PARIS-SACLAY-VERSAILLES (ADP)

### EVENEMENTS 2025

- ❖ **Janvier** : **Audit suivi n°1 de la certification** – Paris-Saclay-Versailles
- ❖ **Mars** : Inauguration d'une **aire de jeux pour enfants** et d'une **zone sportive** (au pied de la tour de contrôle)
- ❖ **Avril** : **Portes ouvertes** organisées par les usagers – AFMAE – ACAF...
- ❖ **Mai** : **Séminaire Aérobiodiversité**
- ❖ **Juin** : Séance de **cinéma en plein air**
- ❖ **Septembre** : **Journées Européennes du Patrimoine – 3ème édition**  
**Visite de l'ACNUSA et la préfecture** pour rencontrer certains acteurs présents sur l'aérodrome de Paris-Saclay-Versailles
- ❖ **Octobre** : Mise en œuvre du **permis Aire de Manoeuvre** sur la zone coté piste  
**Audit interne QSE - Suivi de certification**
- ❖ **Novembre** : Installation et mise en service d'une **nouvelle station d'avitaillement AVGAS**
- ❖ **Fin d'année** : Mise en œuvre d'un **grillage enterré Anti-Gibier** et de **plaque anti-phytosanitaire** (Poursuite du zéro phytosanitaire sur l'aérodrome de PSV)

### EVENEMENTS 2026

- Arrivée de Pierre Bocandé, nouveau manager des aérodromes du Sud-Ouest parisien, en charge de PSV, Issy-les-Moulineaux et Etampes.
- Travaux réfection de piste (début fin février / début mars)



MERCI DE VOTRE ATTENTION