

COMMISSION CONSULTATIVE  
DE L'ENVIRONNEMENT  
DE L'AERODROME  
DE CHELLES - LE PIN



Mardi 28 juin 2011

## SOMMAIRE

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 6 avril 2010.....	4
2. Bilan d'activité de la plate-forme.....	4
3. Examen de l'avant-projet du plan d'exposition au bruit.....	9
4. Questions diverses.....	12

**La séance est ouverte à 14 heures 30 sous la présidence de M. Frédéric MAC KAIN, Sous-Préfet de Torcy, à la Sous-Préfecture de Torcy.**

**M. LE PRESIDENT.**- Je vous propose de commencer par un tour de table pour permettre à chacun de s'identifier plus clairement...

*(Il est procédé à un tour de table des participants)*

- M. Mac Kain, sous-préfet de Torcy.
- Mme Varna, Bureau des Affaires interministérielles - Sous-Préfecture Torcy.
- M. Bouniol, DSAC-Nord division aviation générale.
- M. Favarel, DSAC-Nord.
- M. Dromas, ADSEP.
- M. Munoz, CFE-CGC (Aéroports de Paris).
- M. Charritat, directeur-adjoint Aéroport du Bourget et des aérodromes d'aviation générale (Aéroports de Paris).
- M. Pilot, président Aéro Club région de Chelles.
- M. Raggi, Secrétaire général Aéroclub Lucien Bossoutrot, GAC.
- M. Decrock, président Aéroclub Lucien Bossoutrot et du Groupe Aérien de Chelles.
- Capitaine Mazzia, DCPAF.
- Major Ségalas, DCPAAF.
- M. Rodriguez, conseiller municipal de Chelles.
- M. Messenger, DDT Meaux.

Le premier point qui figure à l'ordre du jour est l'approbation du compte rendu de la dernière réunion.

**1. Approbation du procès-verbal de la séance  
du 6 avril 2010.**

**M. LE PRESIDENT.**- y a-t-il des observations sur ce compte rendu ?... (*pas d'observation*)

**2. Bilan d'activité de la plate-forme**

**M. LE PRESIDENT.**- Nous étions ce matin réunis pour examiner les conditions de travail de la plate-forme de Lognes-Emerainville, laquelle dispose d'un contrôle alors qu'à Chelles-Le Pin il n'y en a pas. Ce sera donc un peu moins précis comme chiffres mais en tout cas les évolutions nous intéressent également.

**M. CHARRITAT (ADP).**- Je compte sur les usagers pour m'aider à compléter éventuellement ce point sur l'activité mais il est tout à fait logique qu'en tant qu'exploitant de l'aérodrome nous apportions notre contribution à cette analyse des mouvements.

Un retour historique aux années 1998/1999/2000 : le nombre de mouvements à Chelles était de l'ordre de 20.000. Il est ensuite descendu assez rapidement. Dans les années 2007/2008, on n'en était plus qu'à 12.000 mouvements.

Il n'y a effectivement pas d'organisme de contrôle présent à Chelles, le décompte des mouvements se fait à partir d'une estimation qui est basée sur une analyse de quelques jours qui nous paraissent significatifs et qu'on extrapole ensuite sur le reste de l'année.

Le résultat de cette extrapolation, avec toutes les réserves que je viens de faire, nous amène à un niveau de trafic légèrement inférieur à 10.000 mouvements sur l'année 2010, plus proche sans doute de 9.000 que de 10.000 mais cela manque un peu de précision.

Toutefois, nous avons prévu au mois de septembre ou octobre, je ne suis pas encore certain de la date, d'aller faire une nouvelle évaluation, c'est-à-dire de compter mouvement par mouvement sur une période de trois jours, probablement un week-end plus un jour de semaine, puis de faire une extrapolation des mouvements constatés qui nous servira pour avoir des résultats peut-être un peu plus précis pour l'année 2011.

On a regardé s'il y avait une évolution de la structure des aéroclubs. Il n'y a pas beaucoup d'avions basés à Chelles, il n'y a que quelques aéroclubs dont principalement l'aéroclub Lucien Bossoutrot dont j'apprécie que ses représentants soient présents aujourd'hui car ils pourront éventuellement compléter ce que je veux dire.

Lors de la Commission Consultative de l'Environnement d'avril 2010, deux soucis avaient été évoqués :

Un premier souci qui concernait des éventuelles déviations de trajectoires pour certains aéronefs qui ne paraissaient pas vraiment justifiées. Il est probable que des mesures ont été prises à titre préventif par les aéroclubs mais c'est un point sur lequel il faut être vigilant.

Un autre point avait été soulevé par une des associations qui était la présence d'une résidence étudiante à proximité d'un axe de piste qui posait un certain nombre de soucis. Cela fait partie des questions sur lesquelles il faut, à l'occasion notamment de cette commission, qu'on apporte toute notre vigilance.

Voilà, Monsieur le Préfet, ce que je voulais dire. On a pas mal parlé ce matin de la problématique hélicoptères qui est assez notablement différente de celle des aéronefs. C'est un point qui ne se pose pas à ma connaissance à Chelles. Mais, dans la mesure où il y a une assez forte sensibilité explicable des riverains à la problématique hélicoptères, il est important que l'on puisse exercer toute notre vigilance sur ce sujet.

Les usagers souhaitent peut-être compléter ce point d'activité dans la mesure où ils le vivent de l'intérieur avec plus de précisions et plus d'exhaustivité que je ne peux le faire moi-même ?

**M. DECROQ (ACLB/GAC).**- On n'est pas seul comme aéroclub, il y a également l'aéroclub de la région de Chelles qui est représenté par M. Pilot. Il y a également l'aéroclub du Perreux qui est sur la plate-forme ainsi que des privés qui sont indépendants de la structure Groupe aérien.

L'activité pour nous a été plutôt stable.

Pour l'aéroclub de Chelles, elle est en baisse d'environ 20 %.

L'activité hélicoptères puisque vous l'évoquiez, il n'y a pas d'hélicoptère sur la plateforme de Chelles. Les seuls hélicoptères présents sont des hélicoptères de la Gendarmerie ou de l'Aviation Civile ou encore du SAMU pour des besoins d'évacuation sanitaire.

Au niveau des dérivations de trajectoires, je pense qu'actuellement les gens qui volent à Chelles sont sensibles à ce que ce qui se passe. Je ne sais pas si vous avez des retours ou des plaintes ?

**M. CHARRITAT (ADP).**- Non.

**M. BOUNIOL (DSAC-Nord Avia. Gen.).**- Pour la DSAC-Nord, on n'a reçu aucune plainte.

**Capitaine MAZZIA (DCPAF).**- Je le confirme, en ce qui concerne la police aéronautique, il n'y a aucun retour négatif de cette plate-forme.

**M. DECROCK (ACLB/GAC).**- La plate-forme étant une plateforme assez courte, les pilotes sont sensibilisés, sont formés pour être assez pointus par rapport à ce type de plateforme. Et on a une politique sur notre site en répétition et à travers

les instructeurs qui fait qu'on essaie d'être plutôt vigilant à tout cela.

**M. LE PRESIDENT.**- Bien.

**M. RODRIGUEZ (CM Chelles).**- S'agissant des hélicoptères, on a eu quelques petits problèmes d'incompréhension cette année à travers l'utilisation de l'aérodrome de Chelles par les pompiers qui faisaient des opérations de secours, ils atterrissaient à Chelles. La population n'était sans doute pas suffisamment informée de cette opération qui est, de mon point de vue, complètement nécessaire. Mais les gens ne le savaient pas. Un hélicoptère qui décolle et qui atterrit vingt ou vingt-cinq fois dans la journée, c'est un peu pesant. C'était plus de l'incompréhension qu'autre chose.

**M. LE PRESIDENT.**- Je partage votre sentiment sur le manque de communication. Soit ce sont des urgences et on ne les maîtrise pas. Soit ce sont des exercices, il est alors utile de communiquer un peu à l'avance. Je rejoins cette observation.

D'autres commentaires ?

Y a-t-il une problématique d'ULM sur Chelles ?

**M. DECROCK (ACLB/GAC).**- Il y a effectivement quelques ULM qui appartiennent à des propriétaires. Ce sont des ULM qui ressemblent plus à des avions et les gens au sol ne peuvent faire la différence entre un ULM et un avion. Ce ne sont pas des pendulaires qu'on peut imaginer, ce sont pratiquement des petits avions.

Par contre, nous n'avons pas de maîtrise sur ces propriétaires. Mais comme ils font partie de clubs, ils sont quand même sensibilisés aux problèmes.

**M. LE PRESIDENT.**- La question n'est pas complètement neutre. D'expérience, j'ai remarqué que les ULM étaient encore plus difficilement tolérés par le voisinage que les avions, ne serait-ce que parce qu'ils mettent très longtemps à sortir de l'espace sonore. Si vous m'indiquez qu'il n'y a pas de problèmes recensés en raison de la présence des ULM sur la base de Chelles, j'en prends acte avec satisfaction.

**M. PILOT (Aéroclub région de Chelles).**- Nous avons 2 adhérents qui ont leur propre ULM et ils sont soumis au règlement intérieur du club. Ils doivent tout respecter comme si c'était l'avion du club.

**M. DECROCK (ACLB/GAC).**- L'ensemble des pilotes d'ULM propriétaires sont des pilotes d'avion à la base, certains sont même pilotes de ligne. Ce sont des gens qui maîtrisent les notions de trajectoire. Ils ne font pas d'improvisation.

**M. LE PRESIDENT.**- Pas d'autres observations sur le contexte et l'activité de la plateforme ? (*pas d'observation*)

Dans ce cas, tout est quasiment pour le mieux dans le meilleur des mondes.

**M. DECROCK (ACLB/GAC).**- Je voulais évoquer un point. On voit apparaître parfois des piquets qui sont mis à proximité de piste par des géomètres. On imagine que des gens veulent construire des lotissements, notamment sur le seuil de la 29. On est un peu surpris. Je ne sais pas de quelle nature sont ces projets. On a différents sons de cloche et on ne sait pas trop ce qu'il en est. C'est surprenant de voir apparaître la volonté de mettre un lotissement.

**M. LE PRESIDENT.**- Vous avez judicieusement fourni une introduction pour le troisième point de l'ordre du jour qui va concerner l'examen du projet

du plan d'exposition au bruit et ses répercussions potentielles en matière d'urbanisme.

### **3. Examen de l'avant-projet du plan d'exposition au bruit.**

**M. FAVAREL (DSAC Nord Dev Durable).**.- Je vais déjà répondre à M. DECROCK. Je ne sais pas exactement de quoi vous parlez puisque nous ne sommes pas sur place mais quoi qu'il en soit il y a déjà un Plan d'Exposition au Bruit à Chelles qui, en principe, doit protéger le terrain et les futurs résidents des nuisances sonores. Il faudrait se rapprocher de la DDT peut-être pour savoir ce qu'il en est.

En tout cas actuellement, un Plan d'Exposition au Bruit protège Chelles de la construction proche du terrain.

Concernant le Plan d'Exposition au Bruit qui doit être révisé, dont je vous ai parlé l'année dernière, comme j'ai pu en parler ce matin pour la CCE de Lognes, aucune avancée n'a été possible parce que le décret d'aviation générale que je vous avais présenté n'est toujours pas signé. Il est au Ministère du Logement, c'est M. Apparou qui doit signer en dernier ce décret. Dès qu'il sera publié au JO, nous pourrons lancer des études d'avant-projet de Plan d'Exposition au Bruit.

J'en profite pour m'adresser à votre association, je vous ai envoyé un courrier au mois d'août, on en avait déjà parlé à la CCE l'année dernière, vous demandant de nous dessiner les trajectoires de sortie de circuit de piste mais je n'ai pas eu de réponse. On en avait discuté. Un travail en étroite collaboration nous permettrait d'avancer plus vite au niveau de la DGAC. Nous n'avons pas de contrôle aérien sur Chelles et il nous est difficile d'élaborer des trajectoires avec précision. L'expertise vient des usagers et nous souhaiterions travailler en collaboration avec vous pour pouvoir élaborer ces trajectoires et travailler le mieux possible sur l'élaboration de ce PEB.

**M. DECROCK (ACLB/GAC).**- Je suis à votre disposition. Je pense que c'est un travail commun. Si vous nous envoyez les documents en espérant qu'on va tracer les trajectoires, ne connaissant pas les problématiques qui peuvent se poser de manière réglementaire, on préférerait faire cela avec vous en direct.

**M. FAVAREL (DSAC-Nord).**- J'en prends note et je reprendrai contact avec vous pour qu'on puisse, au vu des tours de piste qui sont dessinés sur la carte VAC, ensemble élaborer des trajectoires de sortie et d'arrivée sur ce terrain.

**M. LE PRESIDENT.**- C'est important parce que la problématique du Plan d'Exposition au Bruit va déterminer la constructibilité d'un certain nombre de secteurs à proximité de l'aéroport.

Notre intérêt est conjoint au vôtre, à savoir que cette potentielle constructibilité ne pose pas de problème au regard de la navigation aérienne. Pour y arriver, il faut qu'on sache précisément quelles sont les trajectoires utilisées par les usagers de la piste.

Comme la piste n'a pas de contrôle, à Lognes c'est différent il y en a un, ceux qui gardent les traces des trajectoires, c'est vous. Il n'y a qu'avec vous qu'on peut arriver à définir de façon suffisamment précise les trajectoires à prendre en compte dans le cadre du PEB. Je pense qu'on est d'accord là-dessus ?

**M. DECROCK (ACLB/GAC).**- Tout à fait.

**M. LE PRESIDENT.**- En conclusion, je vous propose une réunion de travail sur site avec les services de l'Aviation Civile pour définir une méthodologie par laquelle vous serez amenés à noter

les trajectoires utilisées. A partir de là, on aura une cartographie. Est-ce que cela vous va ?

**M. FAVAREL (DSAC Nord Dev Durable).**.- Parfait.

**M. LE PRESIDENT.**.- C'est merveilleux, on progresse à grands pas.

**M. PILOT (Aéroclub région Chelles).**.- Je voudrais dire, à l'attention du représentant de la DGAC, que M. Decrock parlait des piquets qui avaient été plantés pour une prétendue zone de construction et, d'après ce que l'on sait, ce serait une association de gens du voyage qui veulent faire 57 ou 59 parcelles de terrain juste en bout de piste.

Personnellement, je sais que l'association des riverains à Chantereine a envoyé un courrier à la DGAC contresigné par moi, aéroclub de la région Chelles, et qui a été adressé en lettre recommandée à M. Alain VELLA.

Nous sommes malheureusement sans nouvelle de ce courrier. La DGAC est au courant.

**M. BOUNIOL (DSAC-Nord).**.- Nous avons vérifié et nous n'avons pas connaissance d'une demande sur ce sujet-là.

**M. PILOT (Aéroclub région Chelles).**.- Mais vous avez bien reçu le courrier ?

**M. BOUNIOL (DSAC-Nord).**.- Oui, récemment.

**M. PILOT (DSAC-Nord).**.- Vous l'avez reçu il y a trois mois à peu près.

**M. BOUNIOL (DSAC-Nord).**.- Peut-être un peu moins mais ce courrier est chez moi. On est obligé de vérifier. Pour ce qui est de la DGAC, nous nous

sommes renseignés, on n'a pas eu de demande et, comme l'a dit mon collègue, le terrain de Chelles est protégé par un PEB. Une zone de construction à une quinzaine ou une vingtaine de mètres du bout de piste est quelque chose qui n'est pas envisageable. Le terrain est protégé par le Plan d'Exposition au Bruit.

**M. LE PRESIDENT.**- y a-t-il d'autres interventions sur ce sujet ?

**M. RODRIGUEZ (CM Chelles).**- La mairie de Chelles a été informée de cette action qui a été entreprise par une association des gens du voyage. Une procédure judiciaire est en cours précisément pour démonter cette procédure. Donc, cela suit son cours.

**M. LE PRESIDENT.**- Nous sommes donc en cohérence.

#### 4. Questions diverses

**M. LE PRESIDENT.**- Y a-t-il des questions ?

**M. DECROCK (ACLB/GAC).**- Le terrain de Chelles est actuellement en situation d'ouverture à usage restreint, ceci pour des questions d'obstacles sur des trajectoires.

Il semblerait que ces obstacles soient levés dans certains axes. Je sais qu'au niveau du district il était question d'une vérification avec un appareil dont le nom m'échappe. Mais depuis, on n'a aucune nouvelle concernant cette situation.

**M. BOUNIOL (DSAC-Nord).**- Tout dépend où sont les obstacles. S'ils sont à proximité, dans l'emprise du terrain, ce serait alors du ressort d'Aéroports de Paris. S'ils sont à l'extérieur, c'est effectivement

du ressort de la Direction Générale de l'Aviation Civile.

Si vous nous confirmez que l'ensemble des obstacles a été supprimé, il n'y a pas de problème pour venir faire un contrôle sur site.

Il y avait plusieurs obstacles. Lever l'utilisation à usage restreint qu'on avait mise pour des raisons de sécurité, si des obstacles ont été supprimés uniquement sur certaines configurations, cela ne limitait pas la problématique en fonction des jours. On ne pouvait pas mettre le terrain ouvert à la CAP le jour où le vent vient d'ouest et ouvert à la CAP quand il vient de l'est.

Mais si l'ensemble des obstacles ont été supprimés, il n'y a aucun problème pour qu'on vienne faire un relevé et éventuellement voir dans quelles conditions on peut supprimer ce notam en accord avec l'exploitant.

**M. DECROCK (ACLB/GAC).**.- Il y avait des questions de seuils décalés notamment sur certaines pistes qu'on aurait pu lever.

**M. CHARRITAT (ADP).**.- Je propose qu'on aille voir sur place. Que les spécialistes de la DGAC et les gens de chez nous qui peuvent éventuellement apporter un support logistique ainsi que les opérateurs que vous êtes qui peuvent indiquer dans quelles conditions le fait de décaler ou non le seuil présente un intérêt, une protection ou au contraire réduit les capacités d'exploitation, est sans doute le meilleur moyen de trancher. Sachant que sur le plan réglementaire c'est toujours la DGAC, l'autorité de tutelle, qui prend la décision. Mais si on peut apporter notre contribution, on le fera volontiers.

On a rencontré le même problème sur d'autres aérodromes dans lesquels la situation était exactement celle que décrivait Franck Bouniol, à savoir qu'une partie des obstacles était à l'intérieur de l'emprise aéroportuaire, c'était à

nous de faire le ménage, et une partie était à l'extérieur, il fallait que les propriétaires, sur demande de la DGAC, fassent les élagages nécessaires.

Si on constate que tout le travail a été fait, je n'ai aucun souci sur la diligence de la DGAC pour indiquer qu'il convient de supprimer le Notam qui imposait des restrictions d'utilisation.

Je vous propose qu'on convienne d'un rendez-vous et on transmettra de manière à avoir le support de la DGAC.

**M. LE PRESIDENT.**- Très bien.

Je conclus cette réunion.

Il y a deux séances de travail qui peuvent coïncider en fonction de votre organisation sur site : une sur cette thématique et une pour l'examen avec les opérateurs des différentes trajectoires d'accès.

Y a-t-il d'autres questions diverses ?

*(Pas de questions diverses)*

Je vais lever la séance en vous remerciant de votre concision et précision ainsi que de la facilité avec laquelle ces débats ont pu être conduits.

*(La séance est levée à 15 heures)*

000

**Le sous-préfet de Torcy**

**Frédéric MAC KAIN**