

**COMMISSION CONSULTATIVE  
DE L'ENVIRONNEMENT DE L'AERODROME  
DE LOGNES-EMERAINVILLE**

**Séance du mardi 6 avril 2010**

## **SOMMAIRE**

1) Approbation du procès-verbal de la séance du 25 novembre 2008.....	6
2) Bilan d'activité de la plate-forme.....	6
3) Présentation de l'avant-projet du Plan d'Exposition au Bruit .....	34
4) Questions diverses.....	48

*La séance est ouverte à 10 heures sous la présidence de M. Michel JEANJEAN, Sous-Préfet de Torcy à la Sous-Préfecture de Torcy.*

**M. LE PRESIDENT.**- Mesdames et Messieurs bonjour ! Bienvenue à la Sous-Préfecture de Torcy pour ceux qui ne connaissent pas encore la maison mais je pense que la plupart d'entre vous connaissez la Sous-Préfecture.

Nous sommes réunis en Commission Consultative de l'Environnement de l'aérodrome de Lognes-Emerainville. Pour votre information, nous avons cet après-midi, cela concerne certains d'entre nous, la Commission Consultative de l'Environnement de l'aérodrome de Chelles-Le Pin.

Notre réunion a lieu au mois d'avril, vous avez pu peut-être vous en étonner puisque, habituellement, notre réunion a lieu au mois d'octobre ou novembre, c'était le cas d'ailleurs la dernière fois, la dernière séance date du 25 novembre 2008. Il faut dire que l'année 2009 était l'année de renouvellement de la composition de la Commission et que l'arrêté préfectoral qui définit la composition de cette Commission est sorti le 5 février 2010. On ne pouvait pas réunir la Commission tant que l'arrêté préfectoral en fixant la composition n'était pas sorti. Toutes nos excuses pour ce délai puisqu'on essaie de tenir une Commission Consultative tous les ans et, si possible, à l'automne. Cette fois-ci nous la tenons au printemps. Cela représente un avantage : vous aurez les chiffres de l'année 2009, des chiffres tout frais.

A l'ordre du jour de notre séance, nous avons de façon tout à fait classique : l'approbation du procès-verbal de la séance précédente, un bilan d'activité de la plate-forme présenté par Aéroports de Paris, des informations sur l'avant-projet du Plan d'Exposition au Bruit et, enfin, les inévitables questions diverses qui pourront jaillir à l'issue de notre réunion. Nous essaierons de faire en sorte d'avoir terminé au plus tard pour midi et demi.

Peut-être avant d'aller plus loin, je ne vais pas vous lire l'arrêté de composition parce que c'est un peu compliqué, on va faire plus simple : on va faire un tour de table, de façon à ce que chacun puisse se présenter dire qui il est et que les autres participants ne passent pas toute la séance de travail à essayer comprendre que représente ce Monsieur ou que représente cette Dame.

*Il est procédé au tour de table :*

*Julien BECKER, Chef du Bureau des Actions Interministérielles et des Relations avec les Collectivités Locales à la Sous-Préfecture de Torcy.*

*Gérard BARRAU, Président du Groupe Aérien de Lognes-Emerainville, représentant les usagers de l'aérodrome de Lognes.*

*Pierre PORTMANN, Vice-Président du GALE.*

*Frédéric MARY, résidant de Collégien, membre de l'Association Vivre à Collégien et également pilote et usager de l'aérodrome de Lognes.*

*Daniel CHARLES, Association Vivre à Collégien.*

**M. LE PRESIDENT.**- Si je ne fais pas erreur, vous êtes, Association Vivre à Collégien, une Association nouvelle au sein de cette CCE.

*Geneviève BOUREKEB, Service d'Hygiène de la ville de Noisy-le-Grand.*

*Michel RIZZO, Adjoint au Maire en lutte contre les pollutions à Noisy-le-Grand.*

**M. LE PRESIDENT.**- Vous aussi êtes, si j'ose dire des nouveaux dans cette Commission parce que Noisy-le-Grand n'y siégeait pas auparavant. Pour vous aussi, bienvenue dans cette Commission !

*André LAURENT, Emerainville, Association Renard.*

*Chantal CHIPAUX, Association Renard.*

*Eric FAVAREL, Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord à la subdivision Développement durable, en responsabilité de l'élaboration des Plans d'Exposition au Bruit.*

*Pierre-Hugues SCHMIT, Chargé de Mission Développement Durable à la DGAC Nord.*

*Alain VELLA, nouveau délégué Ile-de-France, DSAC.*

*Michel JEANJEAN, Sous-Préfet de Torcy,*

*François CHARRITAT, nouvel adjoint de Michel de RONNE, Directeur de l'aérodrome du Bourget et de l'ensemble des aérodromes d'aviation générale pour Aéroports de Paris.*

*Luc VESCO, Conseiller municipal de Croissy-Beaubourg, représentant des riverains.*

*Serge CRIPPA, Directeur de Cabinet de la Mairie de Pontault-Combault.*

*Fabrice MICHAUD, Représentant du personnel CGT SICTAM.*

*Jean-Paul REGEASSE, Bureau de Police Aéronautique de Toussus-le-Noble, DCPAF.*

*Michel VAN DEN DRIESSCHE, Bureau de Police Aéronautique de DCPAF.*

*Alain BERWICK, Conseiller municipal de Roissy-en-Brie et vice-Président en charge du développement durable dans la Communauté d'Agglomération de Roissy Pontault « la Brie francilienne ».*

*Fernande OLIVEIRA, adjointe au maire chargée de l'environnement et du développement durable à la ville de Pontault-Combault.*

*Marc GERBET, Membre de l'ADSEP, Association de la Défense et de l'Environnement de la Pomponnette, riverain et également pilote de ligne.*

*Laurence AUDIBERT, Présidente de l'ADSEP pour la Ville de Pomponne.*

**M. LE PRESIDENT.**- Merci à chacun. Comme cela tout le monde sait qui est là. Une feuille va tourner pour noter précisément les participants à notre réunion.

**1) Approbation du procès-verbal de la séance du 25 novembre 2008**

**M. LE PRESIDENT.**- Est-ce que tous ceux qui avaient participé à la séance de novembre 2008 l'ont bien reçu ?

Avez-vous des observations sur le procès-verbal qui vous a été transmis ?

Pas d'observation. Le PV est adopté.

**M. CHARLES (Vivre à Collégien).**- Est-il possible d'obtenir ce procès-verbal pour qu'on se mette dans l'ambiance ?

**M. LE PRESIDENT.**- Comme vous n'étiez pas membre, tout naturellement, vous ne l'avez pas reçu. On vous en donnera un exemplaire. Même chose pour la Ville de Noisy-le-Grand.

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

**M. CHARRITAT (ADP).**- Bonjour à toutes et à tous ! Je vais vous faire une présentation, il n'y a que huit planches mais certaines sont assez denses, je m'en excuse par avance. Néanmoins, comme l'a rappelé Monsieur le Sous-Préfet, l'avantage de faire une CCE au printemps c'est qu'on a les résultats de l'année précédente pleine et entière. Je vous avais annoncé du massif, voilà c'est du massif.

Ce sont des tableaux sur lesquels vous avez toutes les informations susceptibles d'être utilisées et utilisables. Ce document sera annexé au compte rendu qui vous sera adressé.

Trois remarques :

On va d'abord regarder tout à fait en bas la dernière ligne de ce tableau pour voir les évolutions. En 2007 : 86.404 mouvements – il s'agit de la totalité des mouvements quel que soit le type d'aéronef, quelles que soient les conditions dans lesquelles il vole – en 2008 : 87.163 et en 2009 : 87.720. On voit donc une assez forte stabilité du trafic constaté sur l'aérodrome de Lognes-Emerainville.

Une petite réserve porte sur la ligne juste au-dessus puisque, dans ce total, il y a effectivement du trafic estimé, ce n'est pas du trafic complètement contrôlé et comptabilisé jour après jour. En fonction du nombre de jours en auto-information, il y a une estimation du trafic qui est faite. Vous voyez que cette estimation porte, sur l'année 2009, sur près de 2.650 mouvements, ce qui n'est pas tout à fait négligeable.

Mais, globalement, on peut considérer qu'un trafic aux alentours de 87.000 mouvements à l'année est quelque chose de relativement stable sur les deux dernières années. Vous verrez, dans l'une des planches suivantes, que nous avons fait un retour sur les cinq dernières années de manière à avoir une idée de cette évolution.

En remontant ces tableaux, trois commentaires complémentaires :

Je passe assez vite sur la première partie du tableau qui dissocie hélicoptères, avions et ULM. Vous voyez que la proportion d'avions est très considérable.

L'augmentation du trafic hélicoptères trouve des explications ponctuelles. On n'est pas complètement convaincu que cette évolution va croître dans les mêmes proportions dans les années qui viennent, mais on y reviendra le cas échéant.

Le trafic IFR, il n'y en a pas. C'est clair.

J'attire votre attention, et c'est ma deuxième remarque, sur la partie qui concerne la dissociation entre les trafics des vols locaux, des vols tours de piste et des vols de voyage. Vous voyez que les tours de piste représentent quasiment la moitié du total, les vols locaux un quart et les vols voyage un autre quart. C'est lié à la typologie des utilisateurs de l'aérodrome de

Lognes-Emerainville avec une grande domination de l'activité école avec des aéroclubs extrêmement vivants, extrêmement prolifiques mais également des vols de voyage qui sont liés au fait que l'aérodrome de Lognes est particulièrement bien équipé.

Enfin la répartition entre les aéronefs basés et non basés : une très grosse majorité d'aéronefs basés, ce qui est effectivement logique.

Ne pas négliger quand même des mouvements d'aéronefs non basés qui sont en constante diminution depuis quelques années mais qui représentent quand même 3.500 mouvements à l'année.

Je suis prêt, le cas échéant, à revenir sur ce tableau mais, encore une fois, sa lecture est un peu indigeste. Je vous propose de passer à un tableau...

**M. LE PRESIDENT.-** Avant de passer au deuxième tableau, comme on ne le voit pas très bien de loin, à retenir quand même dans les points importants une très faible évolution positive mais vraiment très faible puisque le trafic, vous l'avez dit mais je le répète parce que vous êtes passé un peu vite, en 2007 se situait à 86.400 mouvements, en 2008 à 87.160 et en 2009 à 87.700. On voit bien que c'est relativement stable, une très légère progression. Une pente mais vraiment faible, on tourne, comme vous l'avez dit, autour de 87.000 de façon stable. C'est quand même le chiffre important à retenir : le chiffre de 87.000 mouvements sur l'aérodrome de Lognes.

**M. BARRAU (GALE).-** Dont une partie estimée.

**M. LE PRESIDENT.-** Bien sûr.

**M. CHARRITAT (ADP).-** La planche suivante est encore remplie de chiffres mais elle sera plus simple à lire. Cela ne concerne que l'année 2009 et la totalité des mouvements contrôlés et estimés. Je reviens sur la remarque précédente. Cela indique une forme de saisonnalité que nous verrons un peu mieux dans les

graphiques qui suivent. Cela dit, j'attire votre attention sur la colonne de droite dans laquelle on voit le nombre de mouvements moyen par jour avec, on le voit d'ores et déjà, un écart type assez important puisqu'il y a exactement deux fois plus de mouvements en mai et en juin qu'en décembre. Ce qui est assez logique mais la proportion de 1 à 2 n'est pas forcément uniformément répartie sur tous les aérodromes.

Je vous avais promis quelque chose d'un peu plus visuel, on va y venir tout à l'heure. C'est le même tableau mois par mois pour montrer l'évolution par rapport à 2008. Je n'ai pas l'explication sur l'écart important, 26 % de plus, en mars 2009 par rapport à mars 2008.

**M. PORTMANN (GALE).**- La météo.

**M. CHARRITAT (ADP).**- D'accord. Il est vraisemblable que janvier et février 2010 soient très en dessous de toutes les valeurs connues.

Sur le graphique, les points noirs représentent le trafic 2008, les points fuschia le trafic 2009 avec la saisonnalité tout au long de l'année.

Deux commentaires puisque nous disposons des éléments de comparaison avec d'autres aérodromes de la région Ile-de-France :

Premièrement, c'est un trafic particulièrement étale. Effectivement, c'est pour cela que j'ai tiré l'attention sur le rapport de 1 à 2 du nombre de mouvements moyen entre décembre et mai juin, on a des aérodromes dans lesquels cet écart est beaucoup plus important et on constate que la période de demi-saison septembre octobre début novembre est assez chargée à Lognes, ce qui traduit une activité, mais peut-être les usagers pourraient le dire mieux que moi, qui est effectivement plus régulière avec des aéroclubs qui ont un fort potentiel et qui le développent du mieux qu'ils peuvent.

Cette évolution du trafic, je vous la propose déclinée entre avions en haut à gauche, ULM en bas à gauche et hélicoptères à droite.

Le nombre d'ULM maximum en octobre, c'était 4. Ce n'est pas la même échelle sur tous les tableaux mais on souhaitait avoir une vision un peu décorrélée des chiffres globaux du trafic en dissociant la nature des machines qui effectuaient ces vols.

Notamment l'évolution du trafic hélicoptères. Vous constatez que la courbe fuschia est assez notablement au-dessus de la courbe noire, 2009 assez notablement au-dessus de 2008 avec des mouvements restant dans une proportion raisonnable mais avec un certain parallélisme des courbes à l'exception du mois de janvier qui montre qu'étant donné qu'il y a saisonnalité due principalement aux conditions météo, on peut penser que l'activité hélicoptères s'est assez bien développée en 2009 par rapport à 2008. Eventuellement, on y reviendra.

**M. LE PRESIDENT.**- Cela étant, on n'est pas du tout dans la même proportion. Il faut bien voir que le trafic ULM, c'est à l'unité pratiquement, le trafic hélicoptères c'est entre 50 et 250, le pic c'est 250, alors que le trafic avions, on est a minima à 6.000 et a maxima à 9.500.

**M. PORTMANN (GALE).**- Pour clarifier les choses, nous avons un fort trafic EVASAN, c'est-à-dire d'évacuation sanitaire. Comme dans la plupart des aérodromes de la région parisienne, il y en a très peu maintenant qui ont du kérosène, les EVASAN se font par biturbine donc, automatiquement, c'est du kérosène, il faut peut-être, si on veut fouiller les choses, prendre cela en considération parce que c'est un trafic qui est complètement en dehors de toute possibilité de modulation. Même à certains moments, on reste plus tard le soir quand ils nous téléphonent du SAMU qu'ils vont se poser pour refueling. C'est peut-être un élément à prendre en considération.

**M. LE PRESIDENT.**- Ils viennent pour refueling ?

**M. PORTMANN (GALE).**- Bien sûr, uniquement pour refueling. Souvent c'est au retour, parfois c'est à l'aller. Il y a des moments, ils nous préviennent : « on va partir de Cochin ou de Créteil, est-ce que vous êtes encore là à 19 heures ou 19 heures 30 ? » Et la sécurité civile aussi. La réduction des stations kérosène en région parisienne fait l'augmentation du trafic, c'est indéniable.

**M. MARY (Vivre à Collégien).**- C'est au niveau du CHU de Mondor.

**M. CHARRITAT (ADP).**- C'est dû au fait que l'aérodrome de Lognes est bien équipé sur ce plan-là, c'est aussi dû à sa position géographique. Le développement de Marne-la-Vallée et de l'ensemble des activités favorise le fait que cet aérodrome soit utilisé pour des évacuations sanitaires pour le trafic hélicoptères. Et c'est l'explication principale de cet écart entre 2008 et 2009.

**M. LE PRESIDENT.**- D'autant plus qu'ils aiment bien naviguer à vue le long de l'A4.

**M. CHARRITAT (ADP).**- C'est l'itinéraire privilégié tout à fait.

**M. BARRAU (GALE).**- Sur l'aérodrome de Lognes, pour les hélicoptères privés, il y a trois ou quatre hélicoptères basés qui font un vol de temps en temps. Au prix où c'est, ils ne font pas cela tous les jours ! C'est surtout le SAMU et la sécurité civile. J'ai même vu des Puma et des Super Frelon de l'Armée se poser aussi.

**M. LE PRESIDENT.**- C'est quand même plus rare.

**M. BARRAU (GALE).**- Ils viennent aussi.

**M. CHARRITAT (ADP).**- J'ai souhaité présenter ce détail-là pour vous montrer que s'il est nécessaire de croiser les informations dont vous auriez, les uns et les autres, besoin, on peut effectivement aller rechercher dans nos bases de données qui sont sur des formes un peu moins lisibles que cela. Je tiens à dire tout de suite que c'est valable pour l'aérodrome de Lognes. Nous ne sommes pas capables de faire la même chose pour l'aérodrome de Chelles qui n'est pas contrôlé. Ces informations-là dont nous disposons, nous les mettons bien sûr à votre disposition si nécessaire.

Pour conclure cette présentation, nous avons jeté un regard rétrospectif sur les années antérieures en remontant jusqu'à 2005 de manière à avoir une vision sur cinq années de trafic. Il serait probablement intéressant d'essayer de travailler, mais nous allons le faire, sur des évolutions possibles : que se passera-t-il dans les cinq années qui viennent ? Est-ce que la lecture historique des cinq années écoulées nous permet d'en tirer des tendances ?

A la lecture de ce graphique sur lequel nous avons en plus voulu donner des informations de saisonnalité, ce n'est pas tout à fait évident. La déformation des courbes est peut-être un bon révélateur des conditions météo des différentes années. Plus précisément et plus clairement, c'est plus simple aussi en total mouvements, on peut constater sur ce graphique que le trafic annuel était proche de 89.000 mouvements en 2005, qu'il est descendu en 2007 à un étiage le plus bas à 86.300 et qu'il est effectivement en train de remonter mais relativement lentement car, là encore, l'échelle peut être trompeuse, entre 2007 et 2008, on a 500 mouvements supplémentaires et, entre 2008 et 2009, vous avez vu tout à l'heure que la progression était de 0,6 %, ce qui, en lisant ce graphique, pourrait paraître étonnant mais quand on

regarde l'échelle en ordonnée, on constate que c'est effectivement le cas.

**M. LE PRESIDENT.**- Effectivement c'est assez trompeur. On a l'impression qu'il y a eu une chute avec une remontée impressionnante. A vrai dire, on oscille entre 86.000 et 88.000.

**M. CHARRITAT (ADP).**- C'est pour cela que je n'ai pas présenté ce graphique au début, Monsieur le Préfet.

**M. LE PRESIDENT.**- Si l'on ne retient que cela, on est à côté de la plaque !

**M. CHARRITAT (ADP).**- Cela dit, un histogramme dans lequel toutes les colonnes seraient à la même hauteur perdrait un peu de son intérêt mais j'en conviens, une lecture de ce graphique seule est assez trompeuse.

Voilà, Monsieur le Préfet, ce que je souhaitais présenter aujourd'hui. Je suis à votre disposition pour répondre aux questions.

**M. LE PRESIDENT.**- Merci de cette présentation.

On voit très clairement une stabilité, en gros c'est une stabilité. Et s'il y a des évolutions d'une année après l'autre, c'est à l'intérieur de l'année en fonction des conditions météo. Cela paraît assez clair. Un beau week-end, il suffit d'habiter dans le secteur comme je le fais et comme un certain nombre d'entre vous le fait, on voit bien qu'un beau week-end ensoleillé, bien dégagé, sans nuages, c'est fou ce qu'on voit tourner et, dès que le temps est un peu bouché, il n'y a plus personne. Quand je dis « il n'y a plus personne », je vais trop loin mais il y a beaucoup moins de monde. C'est typiquement la caractéristique de l'aviation légère.

Messieurs les usagers ?

**M. PORTMANN (GALE).**- Une chose qui est intéressante quand on regarde le tableau que Monsieur a présenté, c'est le trafic basé et le trafic non basé. Ceux qui étudient cela d'un peu plus près savent que la DGAC parce qu'il faut bien savoir qu'Aéroports de Paris n'est pas le maître de ce qui se passe sur la réglementation en l'air, il est le maître de ce qui se passe au sol, nous vivons avec une certaine petite restriction pendant les week-ends pour la tranquillité des riverains et on limite le trafic aux basés.

Sur les basés, le Groupement Aérien de Lognes-Emerainville a une certaine influence parce que tous les Présidents de clubs nous avons la paix à l'intérieur de ce Groupement, ce qui n'est pas non plus le cas sur tous les terrains et je crois qu'il faut s'en féliciter. On est assez solidaire et on accepte aussi que tout le monde doive faire des petits efforts pour vivre en bonne entente avec les riverains.

Bien entendu, cette limitation pendant les week-ends sur les non basés a une influence. Comme vous pouvez le voir, il y a relativement peu de trafic non basé. Pourquoi ? Pour plusieurs raisons : le terrain de Lognes est un terrain déjà un peu compliqué, il y a deux fréquences radio, il faut une intégration et on est près de la classe A, je vous fais cadeau de tous ces détails. A priori, les gens ne viennent pas tellement à Lognes juste pour faire un ou deux tours de piste parce que ça leur semble demander beaucoup d'efforts et de complications. Je parle des terrains un peu plus loin, pas tout à fait ceux qui sont juste à côté.

On a intérêt à garder cette restriction qui est une petite restriction sur les jours fériés et les jours de week-end. Il y a des rumeurs qu'éventuellement la DGAC, la DSNA - on ne sait pas très bien pourquoi, on n'est pas consulté comme c'est souvent le cas, mais il y a des bruits de couloirs - voudrait peut-être changer cela. J'attire l'attention des riverains sur ce fait. On n'est pas non plus maître de cela, je ne crois pas que ce serait une très bonne idée de libérer complètement le trafic des non basés.

**M. LE PRESIDENT.**- Mes voisins étant l'Aviation Civile, à vous la parole !

**M. VELLA (DSAC Nord).**- Effectivement, le SNA, Service de la Navigation Aérienne de la Région parisienne nous a fait une proposition d'ouvrir le terrain aux tours de piste aux non basés. Je vous en ai parlé, Monsieur PORTMANN et Monsieur BARRAU, j'ai vu votre réaction. J'ai demandé à SNA de geler cette demande. Pour l'instant, il n'y aura pas d'ouverture du terrain aux non basés, on reste sur le statu quo actuel.

**M. LE PRESIDENT.**- C'est dit, c'est inscrit au procès-verbal !

**M. PORTMANN (GALE).**- Merci de l'inscrire.

**M. VELLA (DSAC Nord).**- Bien sûr, on peut consulter la CCE et demander à la CCE son avis. Si les riverains et les usagers sont pour, on pourra revoir la question ! *(rires)*

**M. LE PRESIDENT.**- Je ne le sens pas bien comme cela ! *(rires)*.

Vous avez répondu clairement à la question qui elle-même avait été clairement posée. Il y a un certain trafic, il y a un certain volume, c'est le premier aérodrome d'aviation légère de France en trafic. On ne va pas l'accroître encore par l'accueil des tours de piste des non basés.

**M. BARRAU (GALE).**- Dans les transparents, ce qui est intéressant aussi c'est la moyenne par jour. C'est très intéressant. Dans les temps un peu anciens, on faisait 400 mouvements d'avions par jour et, là, on se rend compte qu'on est au maximum à 300 mouvements sinon 150 mouvements ou 200 mouvements. Je pense que c'est quand même assez

raisonnable par rapport à tout ce qu'on a eu bien avant. Cela m'interpelle.

**M. LE PRESIDENT.**- Y a-t-il des questions sur ce bilan ? C'est le moment ou jamais. On fait le point de situation. Vous avez les derniers chiffres, les chiffres de l'année 2009. Est-ce qu'il y a des question ? Notre réunion est faite pour cela.

**M. VESCO (Croissy-Beaubourg).**- J'ai une petite question mais c'est surtout au niveau de la politique à long terme, baignant moi-même aussi dans l'aéronautique, concernant la situation globale de l'aérodrome de Lognes. Je ne vous le cache pas, j'irai droit au but : il y a des rumeurs - alors est-ce vérifié ou pas ? - comme quoi il y aurait, plus à moyen long terme, une délocalisation des aérodromes de la région parisienne. Est-ce que vous me confirmez cette information ?

Si c'est le cas, est-ce que la réunion du jour a lieu d'être effectivement ? J'aimerais avoir quelques éclaircissements là-dessus.

Ma deuxième question, c'est qu'à la réunion précédente, il était question d'une étude sur les trajectoires du tour de piste et j'avais évoqué les basses hauteurs. Je voudrais savoir quel est le résultat de cette étude.

**M. LE PRESIDENT.**- On en parlera après parce que c'est le Plan d'Exposition au Bruit, ce sont des sujets qui tournent autour. On garde cela pour la seconde partie de la réunion. Mais est-ce qu'on peut répondre à la première : il y a des rumeurs selon lesquelles les aérodromes seraient délocalisés. Qu'en pense l'aviation civile ?

**M. SCHMIT (DGAC).**- Ce sont manifestement des rumeurs qui ne sont pas venues jusqu'à nous. Je suis un peu pris de court très franchement. Nous n'avons pas eu connaissance de telles rumeurs. Il n'y a

aucune volonté, en tout cas côté Etat, c'est clair, il y a des pressions autour de certains terrains, mais pas Lognes, dont l'environnement est très urbanisé, où il y a des associations de riverains très actives ou trop actives qui rêvent d'obtenir la fermeture de certains terrains mais, à part cela, très franchement, je ne vois pas sur quoi seraient fondées ces rumeurs.

Je n'ai pas connaissance que le gestionnaire ait l'ambition non plus de fermer ces terrains. D'ailleurs, ce n'est pas dans son contrat de service fixé par l'Etat. L'Etat qui a fixé le contrat de service d'Aéroports de Paris lui demande au contraire, c'est un contrat qui est signé au plus haut niveau, de maintenir cette activité d'aviation légère et générale. La seule ambition de l'Etat est bien au contraire de pérenniser l'ensemble de ces terrains.

**M. LE PRESIDENT.**- Il y a des rumeurs sur tout. Je pense que, depuis la création de l'aérodrome, il doit y avoir des rumeurs !

**M. VESCO (Croissy-Beaubourg).**- Vous nous en voyez ravis !

**M. RIZZO (Noisy-le-Grand).**- Je crois que ces rumeurs viennent dans le cadre du projet du Grand Paris. C'est clair qu'à partir du moment où il y a un projet, vous êtes quand même à la limite du Grand Paris, je pense que c'est lié à cela. C'est vrai que ce ne serait pas stupide, compte tenu de l'évolution de l'urbanisation, d'imaginer qu'en tout cas pour la partie Loisir, faire du loisir au-dessus des gens qui habitent, cela n'a plus beaucoup de sens.

Je voulais revenir à la présentation de l'activité. La question que j'avais : est-ce que vous avez les chiffres concernant les jours ? Les jours ne sont pas équivalents quand ce sont des jours de semaine de travail ou quand ce sont des jours de week-end. C'est pareil pour les Plans d'Exposition au Bruit, c'est sûr que les bruits émergents, ce n'est pas la même chose

quand vous êtes un samedi dimanche et que vous avez un trafic, vous ne le ressentez pas de la même façon que lorsque c'est un jour de semaine où les gens travaillent.

Ma première question : est-ce que vous avez des chiffres par type de jours en gros, jours fériés et week-end ?

Deuxièmement, je représente une ville, on a des plaintes, il y a des associations de riverains qui commencent à faire des pétitions. En terme d'activité nous avons un bon maintien voire même une progression des plaintes des habitants par rapport aux survols.

J'ai tenu un bureau de vote au mois de mars, il ne faisait pas très beau, deux fois, 1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup> tours, à l'école des Yvris. Je reconnais que ce n'est pas très bruyant mais c'est lancinant et, à la fin de la journée, on en a vraiment marre, et pourtant on tenait un bureau de vote dans une école.

Par rapport aux habitants, on a deux types de plaintes : des plaintes sur l'aviation de loisirs et des plaintes sur les hélicoptères.

Quand ce sont des évacuations sanitaires, les gens sont gênés par les hélicoptères mais, si on leur dit qu'il s'agit d'évacuations sanitaires, ça passe. Quoi que je m'aperçois que vous m'avez dit qu'il y a aussi un problème d'infrastructure, c'est-à-dire une baisse des points de kérosène, si j'ai bien compris, qui fait que cela oblige à plus de trafic à cause de cette économie sur les stations kérosène, c'est plus embêtant.

Tout ce qui est sanitaire, la population, même si elle est gênée, l'accepte.

Par contre, l'aviation de loisirs, surtout dans une zone où les choses ont changé avec le temps, cela passe de moins en moins. On a une recrudescence d'activité associative, des pétitions. On a posé des questions par écrit, on n'a pas toujours des réponses circonstanciées. Je tenais à vous informer des réactions de la population. On a une ville de 63.000 habitants, tous ne sont pas concernés, c'est la partie sud-est de la ville qui est concernée mais on commence à sentir

quand même une montée en charge des mécontentements.

**M. LE PRESIDENT.**- D'accord. Il y avait une question précise sur l'intérieur de la semaine.

**M. CHARRITAT (ADP).**- Je n'ai pas les chiffres ici, je suis désolé de ne pas pouvoir vous répondre de manière précise. Il est clair que, par rapport à des mesures que nous avons faites sur d'autres aérodromes, malheureusement pas sur Lognes à ma connaissance, le trafic de la semaine est entre 30 et 40 % et 70 % sur le week-end. C'est-à-dire qu'autour de la moitié plus de la moitié dans certains cas du trafic hebdomadaire est entre le samedi 9-10 heures et le dimanche 18 heures. Cela dépend, bien sûr, des heures de lever et coucher du soleil.

Cela dit, nous pouvons aller rechercher cette information pour regarder s'il y a une typologie particulière de répartition dans la semaine pour l'aérodrome de Lognes. Honnêtement, je ne pense pas qu'il y ait une typologie particulière mais on va regarder et, à ce titre-là, votre question est éclairante.

S'agissant du caractère un peu répétitif, lancinant, vous avez évoqué le terme, c'est clair que dès l'instant qu'il y a un trafic important et forcément il se répartit sur une plage plus importante de la journée, je crois qu'il y a un facteur qui est de nature à compenser cette gêne due à la répétition, c'est la qualité sonore des appareils qui volent maintenant. On constate que, munis ou non de silencieux, la plupart des aéronefs modernes sont nettement moins bruyants que ceux d'avant et, de ce fait-là, vous me direz que cet effet-là diminue quand on est toutes fenêtres ouvertes mais, fenêtres fermées, c'est quelque chose qui fait qu'il y a un certain nombre de mouvements qu'on n'entend plus pas seulement par lassitude ou par habitude mais simplement parce que les avions sont moins bruyants pour autant, et cela rejoint une des questions qui étaient posées tout à l'heure, que soient respectées les altitudes minimales.

Dernier point sur les plaintes, vous avez évoqué le fait que certains de vos courriers n'avaient pas trouvé de réponse. J'en suis tout à fait désolé. Même si je viens d'arriver dans l'activité, j'en assume la responsabilité. Je vous laisserai ma carte et je vous invite effectivement à me les adresser directement sachant qu'on travaille en parfaite collaboration avec la Direction de l'Aviation Civile que ce soit la DSAC Nord ou le SNARP puisqu'il y a plusieurs canaux par lesquels les plaintes peuvent arriver et c'est parfois ce qui a pu créer des absences de réponse ou des réponses conjointes voire dissociées.

Je suis désolé de ne pas pouvoir vous donner plus de détails sur la répartition sur la semaine mais c'est un sujet sur lequel nous allons travailler.

**M. LE PRESIDENT.**- C'est clair, effectivement, le week-end il y a une activité plus soutenue que la semaine. Il n'y a pas d'ambiguïté à ce sujet-là.

J'ai juste une question en parlant d'appareils plus ou moins bruyants, à une époque il y avait au moins un peut-être plusieurs appareils vraiment très anciens datant de la Seconde guerre mondiale. Il n'y en a plus ? Parce que ceux-là étaient particulièrement bruyants. Il y avait si j'ose dire une vieille bête très très bruyante avec un gros moteur. Je crois qu'elle ne tourne plus.

**M. BARRAU (GALE).**- Il y a un ou deux Yak 52 qui volent de temps en temps, très rarement. Et il y a un T6 qui est basé sur le terrain de Lognes et qui vole sûrement une fois tous les deux mois. Il a volé hier, je ne l'avais pas vu voler depuis deux mois.

**M. LE PRESIDENT.**- Ils sont nettement bruyants ceux-là ?

**M. BARRAU (GALE).**- Le T6 est un peu bruyant, les Antonov ont un bruit sourd. Ils ne sont pas trop bruyants et, de toute façon, ils font une procédure, ils

tournent directement après la tour, donc ils n'arrosent ni Malnoue, ni Noisy-le-Grand.

**M. PORTMANN (GALE).**- Tu parles du Yak.

**M. BARRAU (GALE).**- Je parle des Yak. L'Antonov n'existe plus, il s'est crashé. Il y a deux Yak et un T6 qui volent très peu.

**M. LE PRESIDENT.**- Effectivement, j'ai déjà remarqué qu'on ne les entendait pratiquement plus.

Avant qu'on ne passe au point suivant, toujours sur le bilan, on a bien vu les courbes, quelle est votre impression sur les années à venir ? Comment sentez-vous le trafic sur la plate-forme ? Comment Aéroports de Paris le sent-il et comment le sentent les usagers de la plate-forme ? Avez-vous des prévisions ? C'est intéressant de se projeter sur l'avenir étant entendu que ce n'est pas une science exacte.

**M. BARRAU (GALE).**- Malheureusement, nous ne pouvons absolument pas avoir de prévisions, nous n'avons pas de boule de cristal pour lire dedans.

**M. LE PRESIDENT.**- Prévoir c'est toujours compliqué.

**M. BARRAU (GALE).**- C'est toujours compliqué surtout que la pièce maîtresse dans cette affaire est la météo. Si la météo est mauvaise de toute l'année, il y aura un trafic qui va tomber aux abysses. Maintenant, je ne sais pas, la santé des aéroclubs est ce qu'elle est et c'est une santé qui est très fragile. Il s'agit qu'il y ait quelques mouvements, quelques attaques à droite à gauche et on risque de tomber plus bas. C'est tout ce que je peux dire mais je ne sais pas.

**M. LE PRESIDENT.**- Difficile à prévoir. Il y a des facteurs comme le coût du carburant peut-être, le coût des machines, le coût des assurances... ?

**M. BARRAU (GALE).**- Le carburant, oui ! C'est surtout le carburant, il vient d'augmenter de 9 centimes du litre au 1<sup>er</sup> avril. Ce n'est pas comme le carburant de la pompe pour la voiture.

**M. LE PRESIDENT.**- Donc très difficile d'avoir une prévision sur les années à venir.

**M. PORTMANN (GALE).**- Je pense quand même que c'est la stabilité. Il ne faut pas penser que ça va beaucoup augmenter. Le coût de l'heure de vol n'arrête pas d'augmenter. On parle souvent de la France mais pas de l'Europe et l'aviation est gérée maintenant plus par la France mais par un organisme qui s'appelle EASA et un autre organisme qui s'appelle EUROCONTROL. Comme ces gens-là sont axés 100 % sur le trafic commercial sur l'aviation professionnelle, tout ce qui est aviation de loisirs n'a pas de beaux jours devant soi. La réglementation se renforce, devenir pilote est de plus en plus coûteux. Pour vous tranquilliser, Mesdames, Messieurs, n'ayez pas peur que l'année prochaine, si M. le Préfet fait une autre réunion, vous vous retrouviez avec 95.000 mouvements. Ce n'est pas le cas. D'ailleurs vous enlevez uniquement l'augmentation trafic hélicoptères, on est 1 %, 1,5 % en dessous.

Cette année, on peut déjà vous annoncer, vous le savez tous parce que vous avez tous eu la neige et toutes ces belles choses, c'est dommage parce que c'était quand même possible d'amener les trafics à fin mars, je peux uniquement vous dire que, dans les aéroclubs, le trafic est à - 10, -15 % sur le 1<sup>er</sup> trimestre. Je peux parler, je suis Président d'un aéroclub, chez nous on a perdu à peu près 14 %. On a fait une réunion l'autre jour, j'avais les chiffres. On a perdu 14 % entre le 1<sup>er</sup> janvier et fin mars. Les autres c'est à peu près pareil parce qu'il y avait vraiment des conditions météo exécrables.

Ce week-end, samedi il faisait à peu près beau, dimanche il faisait moche, automatiquement le trafic chute de 30 à 40 %.

Pour l'autre question, là aussi ce n'est peut-être pas la peine de faire des enquêtes approfondies, je comprends que vous vous plaigniez qu'il y a plus de bruit le samedi et le dimanche quand vous êtes chez vous, c'est le jour de repos, ceux qui volent travaillent aussi dans la semaine comme vous et c'est les samedi, dimanche et jours fériés qu'ils viennent. C'est entre 50 et 60 % en semaine par rapport aux jours fériés et le week-end. Il faut toujours dire les choses clairement, ce n'est pas la peine de se compliquer pour 2 ou 3 % de plus ou de moins. Mais c'est bien l'ordre de grandeur.

**M. LE PRESIDENT.**- Merci beaucoup. Juste avant de vous donner la parole, je retiens que l'année 2010 n'a pas bien commencé en terme de mouvements et que l'évolution telle que vous la sentez, ce n'est pas une science exacte, sur le plus long terme c'est au mieux la stabilité.

**M. PORTMANN (GALE).**- Au mieux.

**M. CHARLES (Vive à Collégien).**- Je voulais rebondir sur ce que vous disiez parce que cela ne me réjouit pas spécialement de savoir qu'une activité économique à part entière fonctionne mal ou risque de mal fonctionner. L'aviation de tourisme fait travailler beaucoup de gens, je suppose.

Ce qui me gêne le plus, c'est le mieux vivre ensemble, c'est-à-dire le laisser-aller de certains pilotes qui se permettent des choses qui sont très gênantes pour tous. C'est la difficulté que l'on a. On n'a rien contre eux. M. MARY est avec nous, il est pilote, il est dans notre association. Vous voyez, on est très accueillant ! Mais le problème, ce sont les avions qui passent trop bas. Ce n'est pas tellement le fait de l'activité elle-même, elle était là avant nous, comme on le dit à chaque fois. Mais c'est surtout le mauvais

comportement de certains pilotes qui donnent une mauvaise image de l'ensemble des pilotes.

**M. LE PRESIDENT.**- C'est un sujet éternel car, à chaque réunion, on a effectivement ce type de remarque et on a invariablement une réponse que va nous faire le Président.

**M. BARRAU (GALE).**- Je vais vous dire, Mesdames et Messieurs, les pilotes qui rentrent sur l'aérodrome sont ceux qui arrivent par l'autoroute et qui ont le même comportement sur le terrain de Lognes que sur une autoroute.

**M. LE PRESIDENT.**- Une bonne majorité de pilotes respectent les règles. Il y a ceux qui ne respectent pas grand-chose et pour lesquels l'aéroclub fait tout ce qu'il peut pour les calmer.

**M. BERWICK (Roissy-en-Brie).**- On dit que le développement n'est pas certains mais on parlait tout à l'heure d'éventuelle fermeture. Vous avez même pris un moment le terme « très » et vous vous êtes repris pour dire « trop » virulentes en parlant d'associations. J'espère que c'est en terme d'agression parce que l'agressivité dans la guerre on n'avance pas plutôt que dire « ils nous embêtent ces riverains qui se plaignent ».

Mais si, pour une raison quelconque, Lognes était choisi pour un développement au vu d'une fermeture d'un autre aérodrome, je pense qu'il ne faut pas raisonner en terme d'où on irait mais quelle est la capacité maximum pour garder toute sécurité que Lognes peut s'autoriser ?

**M. BARRAU (GALE).**- Le Plan d'Exposition au Bruit de Lognes, c'est 190.000 mouvements. Il y a de la marge !

**M. LE PRESIDENT.**- On n'en est pas là ! Soyons clairs : ce n'est ni l'objectif, ni la tendance prévisible.

**M. BERWICK (Roissy-en-Brie).**- Je reprends ce que disait Monsieur, effectivement tout le monde ne se comporte pas mal et on a toujours tendance chez nous à généraliser mais c'est vrai que, parfois aussi, les riverains nous interpellent pour ceux qui sont sérieux qui lisent le règlement sanitaire départemental, on leur interdit les tondeuses, le perçage, le bruit entre 10 heures et midi le dimanche, en disant : « on nous envoie des tondeuses volantes pendant qu'on est en train de déjeuner dans le jardin ! ».

**M. MICHAUD (CGT).**- Concernant le problème de la délocalisation, si vous souhaitez avoir des éléments plus précis sur la politique à long et moyen termes de l'Etat et d'Aéroports de Paris, vous pouvez aller consulter le contrat de régulation économique qui se situe sur le site d'Aéroports de Paris. Vous verrez les engagements à la fois de l'Etat et d'Aéroports de Paris sur cette activité d'aviation secondaire et générale.

J'avais une question justement dans cette logique-là : dans le cadre du projet Grand Paris, je crois savoir que se pose la question du maintien de l'Héliport de Ballard...

**M. CHARRITAT (ADP).**- Issy-les-Moulineaux.

**M. MICHAUD (CGT).**- Oui, Issy-les-Moulineaux. Par rapport à ces réflexions qui sont engagées, quel serait l'impact sur le trafic pour l'aéroport qui nous est aujourd'hui décliné et concerné ? parce que je pense qu'en terme de volume d'activité, cela aurait un impact important à la fois au niveau économique mais aussi au niveau des riverains.

**M. LE PRESIDENT.**- Que peut-on nous dire du côté de l'Aviation Civile sur l'éventuelle fermeture d'Issy-les-Moulineaux ?

**M. SCHMIT (DGAC).**- Pas de précipitation ! Il n'y a pas non plus de fermeture de l'héliport qui est envisagée mais c'est vrai qu'il y a une demande du Secrétaire d'Etat, M. Dominique BUSSEREAU, un peu indépendante de la mission Grand Paris mais qui est vraiment une logique transport pur. Le Secrétaire d'Etat a lancé l'idée d'une réflexion pour améliorer la qualité de la desserte hélicoptère de la région parisienne en redistribuant un peu, vous l'avez sans doute lu dans la presse, le trafic d'Issy-les-Moulineaux en réduisant une partie de l'activité commerciale pour la redistribuer sur des plateformes permettant de mieux desservir Paris.

Dans les réflexions qui sont menées pour l'instant à un stade très amont sur le choix peut-être de sites qui pourraient correspondre, on est sur des sites aux abords mêmes de Paris. Pas Lognes, pas Toussus-le-Noble... Il y a un certain nombre de sites qui craignent de voir comme cela arriver du trafic hélicoptères. Ce n'est pas du tout l'ambition de cette réflexion.

Encore une fois, ce n'est qu'une réflexion et l'objet est d'améliorer la desserte de Paris. C'est sûr qu'un décideur d'affaires qui prend ce type de trafic, s'il est arrivé à Lognes, il n'est pas encore arrivé à destination et ce n'est pas son objectif.

Le jour où les sites seront décidés ou proposés, il y aura des enquêtes publiques, il y aura tout un tas de concertations avec les collectivités concernées.

**Mme CHIPAUX (RENARD).**- J'avais une question pour revenir sur le mauvais comportement des pilotes à savoir si on pouvait les sanctionner.

**M. LE PRESIDENT.**- Sans être du tout pilote, j'ai suffisamment entendu la réponse dite dans ces cas-là : le problème c'est qu'en l'air, il est difficile de savoir où est l'avion. Le riverain qui est en bas et qui voit dit « il est là » mais d'ici à savoir quel est son emplacement exact pour sanctionner, ce n'est pas comme un véhicule

qui a passé la ligne jaune. La difficulté est là. Je vous fais la réponse générale il y a peut-être des réponses plus techniques mais c'est quand même cela le sujet. En l'air, le positionnement exact d'un aéronef c'est un peu plus compliqué qu'un véhicule sur une route. Et même un professionnel de la PAF, il est en l'air « il est là » mais ce n'est pas toujours précis.

Complément de réponse ?

**M. MARY (Vivre à Collégien).**- Je souhaitais juste, mais j'imagine que vous l'avez fait au fil des années ici en commission, dire ce qu'on entend par un mauvais comportement d'un pilote. Evidemment, il y en a, on a fait la réflexion tout à l'heure, comme dans l'ensemble de la société, comme sur l'autoroute. On trouve forcément dans ce milieu-là, malgré les éventuelles complexités, le coût que représente le fait de devenir pilote, il n'en reste pas moins qu'il y a des personnes qui s'adjugent des droits, qui ne prennent pas en considération les autres. Je le sais, on le voit.

Cela dit, j'ai tendance à penser et il me semble le constater, que c'est à la marge, c'est vraiment une infime minorité. C'est une réponse qu'on peut vous faire de manière fréquente mais je pratique l'environnement du terrain de Lognes, je suis riverain de Collégien, je passe à proximité de mon logement à chaque fois que je vole. J'essaie au maximum d'éviter les zones à éviter.

En fait, quelles sont-elles ? Elles ne sont pas très clairement identifiées pour les pilotes, il n'y a pas de zones réellement interdites. Il faut savoir s'intégrer dans le circuit de l'aérodrome et gêner le moins possible les habitants. On arrive par l'autoroute. C'est une histoire de logique et de bonne mesure. On essaie d'éviter de passer au-dessus d'un village et, quand je descends dans le Sud en avion, je ne vais pas survoler Gretz, je vais contourner. Pourtant, dans le trafic aéronautique, la règle simple est de tirer les lignes droites et c'est l'intérêt majeur de l'aviation. Justement aujourd'hui, on essaie d'éviter cela ou alors on monte en altitude.

Tout cela pour dire qu'il faut déjà se poser la question de savoir quelles sont les mauvaises pratiques et, comme vient de le dire M. le Sous-Préfet, parfois on est dans son jardin, on voit un avion, on considère qu'il est dessus de son jardin mais finalement il passe au-dessus de l'A4, la seule chose c'est qu'avec l'altitude, avec la portée... (*mouvements divers*)... je parle de majorité...

Après, il est vrai, je le constate moi aussi, j'ai des avions qui tracent parfois pile au-dessus de mon appartement. Moi, personnellement, cela ne me gêne pas, je peux comprendre que cela en gêne d'autres. Je suis aussi riverain d'une route départementale qui traverse la ville qui est bien plus dommageable en terme d'exposition au bruit qu'un aérodrome. La mobylette à 4 heures du matin qui passe à 12.000 tours minute, comparé à un avion qui est à 1.200 pieds à 2.700 tours de minute en plein après-midi, vous voyez l'écart qu'il peut y avoir dans les nuisances.

Je suis pour essayer d'intimer à tous les pilotes à ceux que je croise et si j'ai le malheur d'être en vol avec un autre qui ne prend pas la disposition d'éviter une zone, je lui fais la réflexion et je pense qu'aujourd'hui l'ensemble des pilotes sont dans cette mesure-là.

On a pris conscience de la fragilité de notre activité mais aussi de son intégration dans l'environnement.

Maintenant, encore une fois, je me battraï tant qu'il le faut pour éviter qu'on arrive à des mesures fermes coercitives pour interdire l'activité.

Sachez qu'il y a des gens mauvais mais il y a également beaucoup de gens bien qui prennent conscience de ces mesures-là.

**M. VAN DEN DRIESSCHE (DCPAF).**- Je voulais apporter un complément, à savoir que seuls les policiers et les gendarmes peuvent constater les dites infractions, en l'occurrence ce serait pour les hauteurs de survols. Une photo, même en relevant l'immatriculation, ne suffirait pas parce que, comme le disait M. le Sous-

Préfet, il y a des problèmes de parallaxe. Quand on voit un appareil, on pense qu'il survole la maison alors qu'en fait il ne la survole pas. C'est un peu dire que la maison qui se trouve en face se trouve vraiment en face. On a ce problème d'appréciation des hauteurs et des distances.

J'ajouterai que, pour la police, on a également un problème : nous sommes basés dans le 78 et on dessert tous les aérodromes parisiens. On n'a pas le temps matériel parce que manque de personnel, manque de moyens techniques pour pouvoir éventuellement relever des infractions aéronautiques.

J'ajouterai également que nous avons fait le tour des aéroclubs sur Lognes et avons sensibilisé toutes les Directions de ces aéroclubs en leur expliquant qu'il faut respecter les riverains parce qu'ils s'en plaignent. A ce jour, policiers, nous n'avons toujours pas eu encore de plaintes et j'ajouterai également que la tour de contrôle de Lognes n'a pas eu de plaintes l'année dernière de riverains et autres. Par conséquent, nous entretenons de bonnes relations avec la tour de contrôle, si aucune plainte écrite - c'est un document que vous pouvez rédiger à la tour de contrôle - ne nous parvient, on ne peut pas éventuellement nous rendre sur place et faire constater. Encore une fois il y a beaucoup d'aérodromes autour de Paris.

**M. RIZZO (Noisy-le-Grand).**- Est-ce que juridiquement les polices municipales peuvent se saisir de la constatation de ce type d'infraction ?

**M. VAN DEN DRIESSCHE (DCPAF).**- Je crois uniquement les agents de police judiciaire et officiers de police judiciaire peuvent relever ces infractions, si on considère qu'il y a une infraction.

Comme le disait Monsieur, ce n'est pas une autoroute : il y a les courants, il y a le vent, il y a plusieurs facteurs aéronautiques qui peuvent pousser un jeune pilote parce qu'il y a des jeunes pilotes qui sont lâchés en cours d'apprentissage et ceux-ci luttent à l'intérieur de la machine pour essayer de rester sur les

trajectoires. Je ne pense pas que ce soit bien de verbaliser des gens qui, ma foi, auraient des petits problèmes de fluctuation d'altitude vu que la DGAC tolère 150 pieds aussi bien en haut qu'en bas.

**M. LE PRESIDENT.**- En termes juridiques, le Conseil municipal n'est pas compétent en la matière. Le Maire, à titre personnel, éventuellement dans sa qualité d'officier de police judiciaire mais d'ici à ce que le Maire dresse un procès-verbal en étant officier de police judiciaire en disant de façon certaine « l'avion volait à telle altitude au droit de tel endroit », ça ne me paraît pas évident.

**M. RIZZO (Noisy-le-Grand).**- Je voulais savoir si cela rentrait dans le périmètre possible.

**M. LE PRESIDENT.**- Le Maire.

**Mme AUDIBERT (ADSEP).**- J'ai deux questions :

La première concerne les jeunes pilotes. Je voudrais savoir si, dans le cadre des aéro-clubs, il y a un volume plus important d'apprentissage. Est-ce que cette activité est en progression ?

Ma deuxième question concerne les ULM. J'avais posé la question en 2008 pour savoir s'il y avait une recrudescence d'activité. J'ai vu qu'en 2009 par rapport à 2008 il y a une grosse recrudescence et je voudrais savoir s'il y a une application de texte aussi pour les ULM à savoir s'ils ont des hauteurs définies, s'ils ont aussi tout un processus quand même un peu contraignant pour éviter qu'ils ne divaguent un peu trop loin ou trop bas.

Voilà les deux questions que je voulais poser. Merci.

**M. BARRAU (GALE).**- Je vais répondre sur certaines choses.

Premièrement, vous représentez l'Association de Défense de la Pomponnette ?

**Mme AUDIBERT (ADSEP).**- Oui.

**M. BARRAU (GALE).**- Je voudrais savoir si vous êtes vraiment concernés par l'aérodrome de Lognes. Je voudrais le savoir déjà !

**M. GERBET (ADSEP).**- Je vais me permettre de vous répondre. La réponse est oui.

Ma question est la suivante, en continuité de celle de Mme AUDIBERT : au jour d'aujourd'hui, est-ce qu'il y a comme consigne particulière au niveau de l'aérodrome de Lognes des zones où il y a moindre nuisance potentielle pour une utilisation de ces zones soit en évolution du type acrobatie, du type... (*mouvements divers*).. Je poursuis... du type acrobatie et du type également entraînement sur une panne moteur éventuelle, ce genre de chose ? Est-ce qu'il y a des zones que vous pouvez conseiller qui ne soient pas forcément très loin ? en l'occurrence Pomponne étant une zone relativement boisée, il y a très peu d'habitants.

Je vous le confirme : souvent quelques personnes viennent faire des entraînements de perte de moteur ou simulé bien sûr, juste parce que c'est un endroit qui est quand même relativement proche de Lognes et qui, malgré tout, peut être aussi une zone d'entraînement potentielle. Maintenant, c'est ce que l'on constate au jour d'aujourd'hui, c'est pour cela aussi que nous sommes présents. Maintenant, est-ce qu'il y a des zones plus particulières que vous recommandiez ? Ce n'est qu'une question.

**M. BARRAU (GALE).**- Premièrement, nous respectons les règles de l'air, que vous connaissez bien je suppose. En général, les locaux se font vers le sud sud-est, ils ne font pas là-haut à la Pomponnette. Peut-être est-ce l'aérodrome de Chelles ou l'aérodrome de

Meaux qui vous touche mais ce n'est pas l'aérodrome de Lognes, j'en suis sûr, à 99 %.

**M. GERBET (ADSEP).**- On n'a pas la possibilité de le savoir.

**M. BARRAU (GALE).**- Moi, je vous le dis. C'est une chose très claire.

**M. GERBET (ADSEP).**- La question peut être quand même posée malgré tout sur une histoire de potentialités.

**M. BARRAU (GALE).**- La potentialité, il n'y en a pas là !

**M. LE PRESIDENT.**- On va répondre à la question. Les jeunes pilotes ?

**M. BARRAU (GALE).**- Il y a quelques jeunes pilotes qui fréquentent la plate-forme dans un but de faire ce que vous faites.

**M. PORTMANN (GALE).**- Si vous m'autorisez, Monsieur le Sous-Préfet, ce ne sont pas les jeunes pilotes qui posent problème. Les pilotes qui posent problème sont souvent des pilotes déjà bien confirmés mais comme ça coûte cher, on vole moins et du fait qu'on vole moins, on est un peu moins conforme. Ce n'est pas qu'ils veulent faire mais bon !

Je reviens et je regrette, je vais me faire assassiner par les autres terrains peut-être, Lognes est particulier. Quelqu'un qui vient du fin fond de la France d'un petit terrain où il n'y a pas de radio ou juste la radio entre le club, qui va à Lognes, il arrive un jour où le soleil brille vers 11 heures du matin, il appelle sa mère presque parce qu'il y a beaucoup de trafic ! Ceux qui y sont savent parfaitement le maîtriser pour rester à l'intérieur des tours de piste, les points d'entrée, on a

quand même beaucoup travaillé, il faut peut-être aussi expliquer tout ce qui a été fait pour les points d'entrée.

Et, bien entendu, la tour de contrôle a un rôle à jouer - je parle là sous le contrôle de Monsieur, pilote professionnel - la limitation des tours de piste quand il y a beaucoup d'avions au sol, la tour peut rendre service aux riverains, pas tellement à nous parce que nous, pendant que le moteur tourne pendant dix minutes au sol, on paie mais, pour vous, il faut que la tour ait une certaine influence sur le trafic.

Ce que vous dites vous, je crois que M. BARRAU a raison, c'est plus vers Chelles et Meaux que vous avez le souci. On va au plus près parce que ça coûte.

Après, il faut parler des règles de l'air. Vous avez mentionné quelque chose de très technique, les 150 pieds, l'Europe, il y a l'OACI qui est l'organisation mondiale qui n'autorise que 500 pieds, la France a obtenu 150 pieds dans des conditions particulières d'apprentissage justement en cas de panne moteur. L'Europe est en train de faire des grandes réunions là-dessus, on ne sait pas si on va garder nos 150 pieds ou si ça va être 500 pieds. C'est très complexe, mais vous le connaissez bien.

**M. LE PRESIDENT.**- Vous avez la réponse à votre question.

**M. BARRAU (GALE).**- C'est pour vous dire que la tour de contrôle regarde particulièrement les tours de piste et tous les pilotes qui risquent d'être en infraction. Et ils signalent tout le temps en permanence aux pilotes s'ils sont sur le tour de piste, s'ils sont ailleurs au pas. Et bien plus qu'avant.

En général, les gens de province qui viennent à Lognes s'arrêtent à Orléans et, après, ils viennent en voiture. Le point d'arrêt est Orléans.

Je vais vous dire en tant que Président du GALE, il y a parfois des riverains qui m'appellent et je signale l'immatriculation si je peux à la tour de contrôle

et ils ont le message radio immédiatement de se mettre dans la règle.

**M. LE PRESIDENT.**- Une dernière question car nous avons un autre point, qui est tout à fait connexe, à l'ordre du jour, le Plan d'Exposition au Bruit, on est dans le sujet.

**M. VESCO (Croissy-Beaubourg).**- Je rejoins M. PORTMANN, ce ne sont pas les jeunes pilotes qui posent problème. Maintenant, charge aux aéroclubs d'éduquer les anciens pilotes qui auraient oublié quelques réflexes pour justement leur rappeler les bonnes pratiques en matière de circulation aérienne.

**M. LE PRESIDENT.**- Je vous propose que l'on passe au second sujet c'est-à-dire l'avant-projet du Plan d'Exposition au Bruit.

### **3) Présentation de l'avant-projet du Plan d'Exposition au Bruit**

**M. FAVAREL (DSAC Nord).**- Bonjour à tous ! Il y a plusieurs nouvelles personnes, il aurait été bon de faire une présentation plus générale du PEB sur les différentes étapes. Je pense qu'aujourd'hui on n'aura pas le temps mais on y reviendra le jour où l'on présentera l'avant-projet, on pensera à faire cela.

Je vais quand même vous expliquer rapidement ce que c'est. Un Plan d'Exposition au Bruit c'est une restriction d'urbanisme à la construction dans des zones que nous allons définir autour de l'aérodrome.

Je vais vous expliquer techniquement comment on crée ces zones-là.

Vous serez amenés, j'espère d'ici la fin de l'année, à une première consultation de l'avant-projet où il vous sera demandé de choisir les indices Lden pour les différentes zones de bruit qui sont au nombre de quatre : les zones A, B et C et la zone D qui est

facultative pour Lognes car c'est un terrain d'aviation générale mais vous aurez le choix de la conserver ou pas.

Il y a toujours un PEB en vigueur à Lognes qui date de 1985 et qui était basé sur 185.000 mouvements mais il date de 25 ans. Les hypothèses de trafic pour le nouveau Plan d'Exposition au Bruit sont différentes.

A l'époque, c'était l'indice psophique qui était pris pour l'élaboration de ce PEB. Maintenant, nous travaillons avec l'indice Lden, Level day evening night. Nous avons une pondération pour les vols en soirée et en nuit de 5 décibels pour la soirée et de 10 décibels pour la nuit.

L'ensemble des hypothèses de trafic lors de l'élaboration de ce PEB était basé sur 365 jours. Cela veut dire qu'on prenait le trafic retenu, on le divisait par 365 jours et on moyennait cela sur une journée. On s'est aperçu que, pour les terrains d'aviation générale, cela posait de vrais problèmes, on avait des PEB qui étaient tout petits et qui ne ressemblaient pas du tout à ce que devraient être des vraies zones de bruit autour d'un aéroport.

Il était plus intéressant et très intéressant pour les gros aéroports comme Orly, Roissy où il y a un trafic régulier permanent de jour et de nuit pour Roissy.

Il a été mis à l'étude depuis deux ans une nouvelle possibilité d'élaborer les PEB en aviation générale. Le nouveau décret va sortir, on l'espère avant l'été, il va passer en Conseil d'Etat ce mois-ci ou le mois prochain. Il va nous permettre deux choses :

La première de choisir une journée caractéristique, de ne plus moyenniser le trafic sur 365 jours mais sur une base de journée inférieure avec une limite à 180 jours. Je vous explique tout cela parce que c'est la présentation que je vais vous faire, c'est pour les gens qui n'étaient pas là aux dernières CCE.

Ensuite, on va avoir aussi la possibilité pour la zone C d'un choix de valeur d'indice Lden non plus de l'indice Lden 57 à 55 mais de 57 à 52, une zone C qui peut être beaucoup plus importante. Ce sera au choix de la CCE de décider quel indice est retenu.

Ce que je vais vous présenter là c'est rapidement techniquement comment ça se présente, on y reviendra beaucoup plus en détails le jour où on vous présentera l'avant-projet. Et ensuite faire une comparaison avec le décret actuel et le futur décret, ce que cela peut donner sur le trafic 2009. Vous verrez, c'est assez intéressant.

**M. LE PRESIDENT.**- J'en profite pendant que vous vous déplacez à l'écran pour dire que lorsqu'on examinera le Plan d'Exposition au Bruit, on fera une séance particulière, une séance spéciale avec ce point-là à l'ordre du jour. On a les séances annuelles comme celle d'aujourd'hui mais le sujet Plan d'Exposition au Bruit justifiera une séance avec ce seul point à l'ordre du jour. On le fera quand les services seront prêts, quand le dossier sera mûr, si j'ose dire, pour pouvoir être présenté.

**M. FAVAREL (DSAC Nord).**- Je vais vous faire une présentation assez rapide mais, par contre, je serai prêt à répondre à toutes vos questions par la suite.

Ce qui est important aujourd'hui, c'est de prendre conscience de la différence entre le décret actuel et ce que va être l'avant-projet dans les mois à venir et je répondrai à vos questions.

J'ai fait la modélisation de cette pré-étude d'avant-projet sur le trafic réel 2009. Les données de circulation aérienne. On a travaillé avec le service de la navigation aérienne. Il faut élaborer les trajectoires, il faut mettre un trafic sur chaque trajectoire, une typologie d'appareils et on a eu l'expérience grâce au chef de la circulation aérienne de Lognes. On a travaillé avec lui pour modéliser les trajectoires et également pour essayer de trouver un pourcentage par typologie d'appareil sur ces trajectoires, ce qui était très compliqué parce que ce ne sont que des strips, ce n'est pas informatisé à ce niveau-là. On a pris deux ou trois journées particulières le week-end en semaine avec le trafic complet et on a passé les strips les uns après les autres avec typologie, quelle trajectoire ils ont prise et

on a réussi à faire des pourcentages. Cela nous a pris plusieurs journées. Je vais vous présenter ce que cela fait.

On est sur 87.706 mouvements pour l'année 2009. Nous avons différencié les mouvements avions et hélicoptères parce que la modélisation des courbes pour les avions et les hélicoptères avec le logiciel que nous détenons n'est pas la même. Nous travaillons avec un logiciel américain qui s'appelle INM et qui nous a permis d'élaborer ces courbes.

La répartition par moyenne annuelle du sens d'utilisation des pistes :

- QFU 08 : 45 % ;
- QFU 26 : 55 %.

La répartition du trafic sur les pistes revêtues et non revêtues parce qu'on a travaillé sur les différents QFU.

Tours de piste : piste revêtue 60 % ; piste non revêtue 40 %.

Départs : piste revêtue 95 % ; piste non revêtue 5 %.

Arrivées : piste revêtue 60 % ; piste non revêtue 40 %.

Les aéronefs retenus pour lesquels le bruit est modélisé :

Le souci que l'on a dans la modélisation c'est que pour INM la base de données avions est très précise pour les gros porteurs parce que le jour de leur certification ils ont déjà une certification acoustique. On a déjà la certification de l'A380. Pour l'aviation générale, pas du tout. On se retrouve avec des vieilles machines, des machines un peu plus récentes. Les Américains ont surtout élaboré Cessna, on a le Cessna 172 mais, après, ils ont fait deux grosses familles : GASEPF et GASEPV pour les pas fixe et les pas variables, avec des motorisations différentes pour des pas variables un peu plus bruyantes.

Pour les hélicoptères, c'est un peu plus précis. Nous avons retenu 5 modèles : le R22, le R44, le Dauphin, l'Ecureuil et l'Alouette.

Il va y avoir des substitutions. On n'a pas systématiquement l'hélicoptère précis qui intervient sur le terrain mais nous faisons des substitutions par famille par rapport au groupe motopropulseur et au poids de l'appareil.

Pour Lognes-Emerainville, nous avons la trajectoire QFU 08 où nous avons les différentes trajectoires. Vous voyez le tour de piste en vert, l'approche en rouge et le départ avec l'altération de cap en bleu. Vous m'arrêtez au fur et mesure s'il y a des choses que vous ne comprenez pas.

Nous avons élaboré les trois trajectoires du QFU 08, approche en rouge, départ en bleu et en vert la trajectoire tour de piste.

Pour le QFU 08 R, c'est la piste à côté mais vous vous apercevez que les trajectoires sont à peu près les mêmes.

La QFU 26 avec le tour de piste qui est toujours en vert, une approche directe et un départ qui suit le tour de piste.

Et la trajectoire QFU 26 L, pareil, vous changez juste de piste mais sinon les trajectoires sont les mêmes.

Les trajectoires hélicoptères sont identiques avec un départ avec une altération de cap et les approches et les départs qui suivent.

Vous voyez deux approches directes sur les QFU 26.

**M. PORTMANN (GALE).**- De quand date la photo ?

**M. FAVAREL (DSAC Nord).**- Elle date peut-être de 2004 ou 2005. J'ai pris simplement ce fond de plan pour vous indiquer. On ne parle que de trajectoire pour le moment.

**M. PORTMANN (GALE).**- Si on parle du bruit, il faut voir ce qu'il y a en dessous ! Ceux qui se plaignent,

ce sont ceux qui sont en dessous. Travailler sur un document de 2004 ne me semble pas très raisonnable.

**M. FAVAREL (DSAC Nord).**- Monsieur, je ne suis pas en train de vous présenter les courbes. Je vous présente les trajectoires. Le PEB, ce n'est pas les trajectoires, ce sont des courbes qui seront présentées tout à l'heure.

Après, nous avons un tableau qui reprend la typologie des appareils. Vous retrouvez le GASEPF et le GASEPV, les différentes trajectoires qui ont été présentées sur le fond de carte et le nombre de mouvements plus la répartition jour, soir, nuit. Nous avons une répartition mouvements jour et soirée. Il n'y en a pas la nuit, la nuit commençant à 22 heures.

La même chose pour les hélicoptères. Nous retrouvons nos cinq hélicoptères, les mouvements par appareil, les différents mouvements par période jour soir nuit et le trafic sur les différentes trajectoires.

Voilà ce que donnent les courbes d'environnement sonore pour le cas réel 2009 avec 85.549 mouvements avions. C'est le nouveau décret, nous avons retenu 313 jours, ce qui correspond à 273 mouvements/jour. Si on prend la moyenne de tous les mois.

Comment avons-nous retenu ces 313 jours ? Pour le cas 2009, nous avons pris tout le trafic des vendredi, samedi et dimanche de l'année plus le mois de mai et juin, les deux mois où le trafic était le plus fort. Nous avons fait une moyenne, nous avons obtenu 273 mouvements/jour et par rapport à ces 273 mouvements/jour, par une formule mathématique, nous retrouvons pour 85.000 mouvements à 313 jours retenus sur l'année. Nous avons fait la même chose pour les hélicoptères, on a 6 mouvements/jour.

Vous vous retrouvez avec la zone bleue qui est la zone facultative pour les PEB d'aérodromes d'aviation générale. Vous voyez la zone A, la zone rouge, qui est l'indice Lden 70. Celle-ci est obligatoire. Après, vous avez la zone B où vous vous retrouvez avec 4 valeurs d'indice Lden de 62 à 65. Le jour de l'avant-projet, il

vous sera demandé de faire un choix sur l'une de ces valeurs qui, automatiquement, vous permettra d'avoir une zone qui se trouve ici ou une zone qui se trouve extérieure à 62.

Ensuite, un vote sera fait par la CCE, après le choix sera fait par le Préfet, sur la zone C. Voilà la différence : nous n'avons plus trois possibilités, on va jusqu'à l'indice Lden 52 ce qui nous fait une zone C qui reprend à peu près tout le tour de piste.

Ensuite la zone D est facultative mais elle peut être retenue pour l'aérodrome de Lognes, elle n'a aucune contrainte d'urbanisme. La zone D est indiquée et obligation sera faite d'indiquer au futur propriétaire ou locataire qu'on se trouve dans une zone de bruit avions.

**M. VESCO (Croissy-Beaubourg).**- Très rapidement parce que je suis très basique, ce sont des zones de bruit mais est-ce que ce sont des courbes d'indice, qu'est-ce que c'est ?

**M. FAVAREL (DSAC Nord).**- Oui, tout à fait. La courbe rouge par exemple, c'est la zone d'indice Lden 70, cela veut dire que le logiciel va faire tourner le nombre de mouvements que nous avons fait rentrer : 85.000 mouvements avions et un peu plus de 2.000 hélicoptères, sur les trajectoires et, par rapport à la certification acoustique de ces appareils, va sortir un nombre de points Lden sur toute la surface autour de l'aérodrome. La zone rouge, ce sont tous les points valeur indice Lden 70 qui ont été réunis et nous avons tracé cette zone rouge.

**M. VESCO(Croissy-Beaubourg).**- Concrètement, cette zone est là où il y a une concentration d'avions et là où cela fait plus de bruit ?

**M. FAVEREL (DSAC Nord).**- C'est le décollage et l'atterrissage, c'est là où il y a le plus de bruit parce que vous êtes sur la piste.

L'indice de bruit Lden 70 à 50, au fur et à mesure vous avez de moins en moins de bruit. Et plus le chiffre est croissant, plus vous avez de bruit. C'est pour cela que l'indice Lden 70 se retrouve sur les pistes parce que c'est là où vous avez le plus de bruit au décollage et à l'atterrissage, à l'approche.

Il ne restera plus que quatre courbes : la courbe 70 qui est déjà prévue, vous ferez le choix de la B, de la C, et possibilité de garder la D. A l'intérieur de ces zones, vous avez des restrictions de construction d'habitations.

Après, je vous ai mis ce que donnerait le PEB en cas 2009 avec le décret actuel. Vous voyez vraiment la différence de la zone C par rapport à l'autre. Je vous ai fait une superposition.

Vous voyez que la zone D est légèrement plus grande mais la grosse différence est que la zone C s'arrêtait ici pour le décret actuel et, avec le nouveau décret, la zone C prend pratiquement le tour de piste complet.

**M. MARY (Vivre à Collégien).**- Est-ce qu'il est envisagé de produire le même genre de document pour les autres nuisances sonores ?

**M. GERBET (ADSEP).**- Cela existe déjà.

**M. MARY (Vivre à Collégien).**- Est-ce que ce document-là est actualisé puisqu'il tient compte du nouveau décret, est-ce qu'on peut le mettre en comparaison des bruits qu'on a par ici ? Encore une fois le propos n'est pas de dire : c'est parce qu'il y a déjà du bruit qu'on peut en faire plus, ce n'est pas la notion, mais il faudrait savoir parler de l'environnement urbain dans lequel on est.

**M. FAVAREL (DSAC Nord).**- Je sais de quoi vous parlez. Ce sont les cartes stratégiques de bruit, c'est tout à fait autre chose. On y a participé en tant que bruit aérien. Je vais vous expliquer rapidement.

Cela a été de réunir l'ensemble des bruits : aérien, ferré, routier et industriel. C'est l'Europe qui nous l'avait demandé. Nous avons donné, pas pour les petits terrains encore, cela va arriver en 2013 mais pour Roissy, Orly, les grosses infrastructures, les courbes et il y a eu une association qui a été faite de l'ensemble de ces bruits pour déceler les points noirs dans les grandes agglomérations, les points noirs de bruit par association de cumul de tout ce bruit et faire ensuite des plans de prévention. Et l'Europe va imposer que ces points noirs disparaissent. Pour l'aérien, on travaille pour Roissy, à relever l'altitude. Pour le routier, on travaille sur des murs antibruit. On a obligation d'éliminer ces points noirs.

Le PEB, ce n'est pas du tout pareil, on ne parle pas du tout de la même chose. Le PEB c'est une contrainte d'urbanisme et rien d'autre. On va faire des zones de bruit pour empêcher de nouveaux riverains de pouvoir construire. C'est trouver un bon équilibre entre la santé du terrain et la santé des riverains qui peuvent être exposés aux nuisances sonores.

**M. RIZZO (Noisy-le-Grand).**- En effet, il n'y a pas que le bruit aérien. Nous avons adopté l'année dernière à Noisy-le-Grand, en conseil municipal, la carte du bruit. Est-ce que vous avez construit votre Plan d'Exposition au Bruit en fonction, il y a d'autres communes qui ont dû le faire probablement dans le 77, de cette carte du bruit de façon à tenir compte de ce qui a été défini comme zone calme dans cette carte de bruit adoptée en conseil municipal et transmis à notre Préfecture ?

**M. FAVAREL (DSAC Nord).**- Techniquement, c'est très simple, je ne sais pas si ça s'est passé ici mais c'est BRUITPARIF qui, pour beaucoup d'agglomérations, a travaillé et a fait en sorte de réunir tous ces indices de bruit aussi bien routiers, ferroviaires, etc. On a donné ce qu'on avait pour certains terrains, en tout cas pour les gros terrains puisqu'on était avancé, c'était le court terme de l'avant-projet du Plan d'Exposition au

Bruit. En court terme de 5 ans, on a donné les valeurs que nous avons obtenues sur le Plan d'Exposition au Bruit.

Ils ont pris en compte ces valeurs-là pour faire le cumul de bruit des différentes nuisances sonores aussi bien routières que ferroviaires.

Le problème aujourd'hui n'a rien à voir avec cela.

**M. RIZZO (Noisy-le-Grand).**- Il n'est pas compatible avec les cartes de bruit ? Ou alors il faut modifier les routes...

**M. FAVAREL (DSAC Nord).**- Le Plan d'Exposition au Bruit est aérien, il n'existe que dans l'aérien et il est spécifique à l'aérien et à l'environnement de l'aérodrome. Il est pour éviter la construction de nouveaux logements en zone de bruit, tout simplement.

**M. PORTMANN (GALE).**- J'ai une question parce que je ne comprends pas tout à fait bien tout cela mais peut-être suis-je le seul. Il y a actuellement un Plan d'Exposition au Bruit. Nous sommes ici aujourd'hui réunis pour écouter entre autres les communes et l'environnement qui se plaignent de l'aérodrome de Lognes avec un Plan d'Exposition au Bruit avec des différentes zones.

Uniquement pour clarifier pour tout le monde : ce que vous proposez, est-ce d'éloigner, c'est-à-dire d'imposer plus de restriction pour justement protéger les futurs acquéreurs et promoteurs de ne pas construire pour ensuite, dès que c'est fini, avoir la plainte des riverains, ce qui ne nous arrange pas nous qui défendons notre activité ?

C'est ma question : est-ce que cela va éloigner encore plus de ce qui est déjà avec l'urbanisation extrêmement importante qu'il faut accepter, on ne peut plus non plus faire des zones autour des aérodromes

d'hectares et d'hectares où il ne se passe rien ? Mais est-ce que vous pouvez répondre à cette question ?

Je vois toutes ces courbes, il y a une situation où vous avez dit c'est superposé. J'ai cru comprendre que vous voudriez repousser plus loin, c'est-à-dire agrandir les zones surtout la C ? Est-ce l'objectif ? Est-ce que les représentants des maires ici sont d'accord avec cette idée ? Parce qu'on dit « la CCE va devoir voter », oui mais si on vote cela, c'est plus de calme pour l'avenir mais c'est peut-être pour le maire et la communauté une restriction d'avoir de nouveaux arrivants pour construire des maisons et des appartements.

**M. LE PRESIDENT.** - Il y a une question qui est posée ici. Premièrement, ce n'est pas aujourd'hui que nous allons voter. La Commission ne prendra pas de position aujourd'hui, la Commission sera réunie lorsque le dossier sera complet. Aujourd'hui, c'est une information, c'est pour vous indiquer vers quoi les travaux conduisent. C'est une information. A ce stade, on en est là.

Deuxièmement, évidemment avant que la Commission ne vote - quand je dis « la commission vote » la commission votera effectivement mais pour donner un avis, c'est une Commission Consultative, ce n'est pas une commission décisionnelle - il appartiendra à l'autorité et en particulier l'autorité préfectorale de décider après l'avis de l'aviation civile, l'avis de la Commission, etc.

Ce n'est pas parce que la Commission aura voté sur tel type de tracé qu'aussitôt, du jour au lendemain, on va devoir raser les maisons ou empêcher d'en construire d'autres. Soyons clairs, on n'est pas dans ce contexte-là.

Cela étant, il est important parce que c'est la société d'aujourd'hui, la société d'aujourd'hui met à la charge de la collectivité publique une information beaucoup plus importante que ce qui était le cas auparavant. Si vous achetez une maison aujourd'hui, vous verrez que vous êtes amenés à faire une enquête

sur l'amiante, une enquête sur le plomb, une enquête sur les vers, les petites bêtes, etc. parce que si jamais il y a une problématique, le notaire, le jour où vous achetez, vous explique qu'on est dans une zone où il y a du capricorne, on est dans une zone où il y a ceci ou il y a cela. La société d'aujourd'hui c'est cela.

Cette cartographie en quelque sorte est destinée dans sa partie la plus contraignante effectivement à empêcher les constructions et puis dans des parties moins contraignantes mais qui peuvent être concernées effectivement par une exposition au bruit assurer l'information des personnes qui sont susceptibles d'acquérir.

On est dans ce schéma-là. Après, évidemment, tout le monde comprend l'importance de savoir où on met le trait, oui, parce que cela a des conséquences évidentes.

C'est à nous, ici ensemble, de nous montrer raisonnable, avec des partenaires qui ont des intérêts qui peuvent être divergents : les collectivités se disent : « il ne faut peut-être pas quand même mettre toute la collectivité dans une zone de bruit parce que ce n'est pas bon, ça va nous embêter », les riverains disent : « quand même cela fait du bruit, il ne faut pas nous exclure parce qu'on est concerné », les utilisateurs disent : « c'est une activité économique ancienne, nous souhaitons pouvoir continuer à exercer cette activité » et ainsi de suite.

Il nous appartient tous ensemble de faire un travail intelligent de bonne foi et en notre âme et conscience. Ce sera à nous, tous ensemble, d'essayer de voir ce qu'il est raisonnable de retenir. Et puis, si ce que nous proposons tous ensemble en Commission est raisonnable, à ce moment-là l'autorité préfectorale, je peux vous l'assurer, tiendra le plus grand compte et adoptera ce que nous aurons proposé. Si, par contre, on part dans le déraisonnable dans un sens ou dans l'autre, l'autorité préfectorale dira « ils n'ont pas bien travaillé, ils ne sont pas arrivés à une convergence intéressante et on ne suit pas. »

Voilà la philosophie générale. Ce n'est pas un couperet qui tombe du jour au lendemain avec tout ce que cela pourrait comporter comme stress pour les uns ou pour les autres.

Monsieur, vous aviez une question...

**M. VESCO (Croissy-Beaubourg).**- Très rapidement, c'est peut-être trivial ce que je vais dire mais, pour une zone de non bruit, je parle au nom de Croissy-Beaubourg, il faut savoir qu'il y a une partie qui est une zone biotop mais, d'autre part, là je parle en tant que professionnel de l'aéronautique, est-ce qu'elle intègre des zones de dégagement ? C'est-à-dire qu'en cas de panne au décollage, il faut que l'avion ait une issue de secours pour pouvoir se poser dans un lieu sûr sans mettre la vie des riverains en danger et en essayant de sauver les meubles.

**M. LE PRESIDENT.**- De tout cela, nous en parlerons de façon plus précise avec plus de documents avec une explication complète le jour où nous serons amenés à donner un avis sur ce document.

Aujourd'hui, c'est une information, que vous sachiez comment les choses avancent, où on en est, ne serait-ce que parce que le décret que vous avez évoqué n'est pas encore sorti. Vous travaillez sur des hypothèses de décret probables, il faut anticiper un peu c'est bien. Cela étant, c'est uniquement lorsque ce décret sera effectivement sorti qu'on pourra en tirer toutes les conséquences.

Vous disiez que peut-être vous seriez prêts à l'automne, à l'hiver prochain. Quelles sont vos prévisions ? Sachant qu'une prévision n'est jamais une certitude.

**M. FAVAREL (DSAC Nord).**- Le suivi de l'évolution du décret est fait en central. Je les ai eus la semaine dernière, ils espèrent une sortie début d'été.

Si réellement le décret sort en début d'été, on peut proposer une première consultation d'avant-projet avant les fêtes de fin d'année. Il n'y a pas de souci. On est tenu par la sortie de ce décret.

**M. LE PRESIDENT.**- Bien sûr, on comprend bien. On attend que le décret sorte. Quand le décret sort, vous en tirez toutes les conséquences parce qu'à ce moment-là, ce ne sera plus une prévision, ce ne sera plus un projet de décret mais ce sera un décret. Il faudra regarder cela de très près. Et puis – je ne vous demande pas un engagement ferme – en principe avant la fin de l'année, on fait une réunion sur ce point si les choses ont avancé comme on peut le penser.

Nous arrivons au bout de ce second point. Il ne nous reste plus que les questions diverses.

**M. PORTMANN (GALE).**- Je voudrais juste une réponse, je ne sais pas si Monsieur est capable de la donner. Actuellement, nous avons quelque chose qui n'est peut-être pas parfait, qui est peut-être un peu dépassé mais il a le mérite d'exister. Est-ce qu'il y a une possibilité qu'on rapproche, qu'on diminue les zones C par exemple et qu'on laisse encore construire plus proche de l'aéroport ? Est-ce que, dans ces prévisions, c'est même possible ? parce que tout le monde se plaint qu'il y a trop de bruit, la solution pour avoir à moyen terme moins de bruit, ce n'est pas de diminuer les restrictions qu'on a déjà.

Ma question est : est-ce que, dans ces réflexions, c'est possible que, sur un terrain comme Lognes, on autorise les riverains à se rapprocher encore plus des pistes où il y a vraiment le berceau du bruit qui est, comme Monsieur l'a bien expliqué, autour des pistes ? Est-ce possible ?

**M. FAVAREL (DSAC Nord).**- Je vais vous répondre. Justement c'est le résultat de ce nouveau décret. Je reprends la diapositive, et là on ne travaille que sur le cas 2009 à 87.000 mouvements. C'est ce

qu'on aurait dû vous présenter en avant-projet pour Lognes. On n'était pas satisfait en sachant que le PEB actuel qui a été approuvé, la zone C que vous voyez là du PEB actuel fait le tour de piste.

**M. GERBET (ADSEP).**- C'est-à-dire qu'on élargit en fait la zone constructible au-delà de ce qu'elle existe actuellement.

**M. FAVAREL (DSAC Nord).**- Pour quelle raison ? On avait, avec le décret actuel, un PEB qui était tout petit. Vous avez vu les 180.000 mouvements d'il y a 25 ans, là on est à 90.000 mouvements et, en plus de cela, on a changé d'indice, on ne travaille plus sur du psophique, on travaille sur du Lden. Qui dit Lden dit on moyenne l'ensemble des mouvements sur 365 jours. J'ai fait partie du groupe de travail qui, depuis deux ans, travaille dessus. Pour nous, l'intérêt était justement de modifier ce décret pour avoir la possibilité d'élargir certaines zones, de laisser le choix en tout cas à la CCE de prendre une zone plus grande ou plus petite pour se rapprocher le plus possible du PEB actuel.

**M. LE PRESIDENT.**- On en arrive aux questions diverses. On a largement balayé les champs mais on ne sait jamais, il y a peut-être des questions diverses. Cette commission est vraiment faite pour que chacun puisse s'exprimer et obtenir autant que possible des réponses. Avez-vous, les uns ou les autres, des questions complémentaires ?

#### **4) Questions diverses**

**M. VESCO (Croissy-Beaubourg).**- Concernant les basses hauteurs, est-ce qu'il y a quelque chose de prévu ? Le problème sur Croissy-Beaubourg, c'est surtout les basses hauteurs. Je sais bien qu'il y a un entraînement nécessaire mais est-ce qu'il y a

éventuellement – j'avais abordé cette question lors de la dernière réunion – possibilité de modifier les trajectoires pour éviter qu'elles ne passent au-dessus des habitations ?

**M. BARRAU (GALE).**- Les basses hauteurs, si mes souvenirs sont exacts, se font avec instructeur et moteur réduit. Et on ne va pas aller sur Croissy-Beaubourg.

**M. VESCO (Croissy-Beaubourg).**- C'est peut-être justement de l'incivilité de certains pilotes mais on est gêné.

**M. BARRAU (GALE).**- Non puisqu'ils sont avec instructeurs. Les basses hauteurs en école ne peuvent pas être faites sans instructeur. Et les jours où la tour de contrôle est fermée, c'est interdit. Je ne comprends pas très bien votre question.

**M. VESCO (Croissy-Beaubourg).**- Est-ce qu'il y a un correspondant local ? parce que malheureusement je crois que les dimanches, nous avons eu aussi des basses hauteurs, je cite, pas ce dimanche-là mais certains dimanches. Est-ce qu'il y a un numéro où appeler justement ?

**M. BARRAU (GALE).**- C'est la tour.

**M. PORTMANN (GALE).**- Une basse hauteur doit être autorisée par la tour. Comme les verticales. Si, a priori, la tour l'autorise, je pense que c'est à l'intérieur de la réglementation et, s'il y avait des problèmes, appelez la tour, ce sont vraiment eux qui contrôlent le trafic. C'est le grand avantage de Lognes par rapport à d'autres terrains où il y a le contrôle. Les basses hauteurs a priori devraient faire moins de bruit parce que ça se passe complètement à l'intérieur, on ne survole rien pour ainsi dire, et c'est avec un moteur

réduit. Si vous avez un souci vraiment un jour, appelez !

**M. VESCO (Croissy-Beaubourg).**- Je sais que les basses hauteurs ne posent pas de problème normalement mais parfois...

**M. PORTMANN (GALE).**- Il faut appeler la tour ! C'est encadré.

**M. RIZZO (Noisy-le-Grand).**- Est-ce que vous suggérez que les villes riveraines mettent dans leur journal municipal le numéro de la tour de contrôle pour que, dès que les riverains constatent... (*mouvements de protestation*)

**M. PORTMANN (GALE).**- C'est comme si vous mettiez votre numéro de portable ou celui de votre mère !

**M. RIZZO (Noisy-le-Grand).**- La question est : s'il y a en effet des infractions, comment voulez-vous les constater ? On ne va pas mettre un officier de police judiciaire 24 heures sur 24 ! A un moment donné, la question qu'on a aussi par rapport à nos citoyens c'est : mais à qui puis-je faire remonter ? Ils ne savent pas à quelle porte frapper, ils viennent voir leur maire. Nous aussi à qui pouvons-nous faire remonter ? Si j'ai l'impression qu'il y a des choses qui se passent qui ne sont pas correctes, à qui puis-je le faire remonter ?

**M. BARRAU (GALE).**- Il y a l'objectif et le subjectif, c'est clair. Je peux vous dire que les riverains qui sont un peu turbulents trouvent le téléphone de la tour et ils appellent la tour. Vous pouvez être certain qu'ils ne sont pas désarmés pour savoir où ils vont pouvoir téléphoner ! Je peux vous le dire, s'ils n'appellent pas la tour, ils appellent mon club ! Ils appellent toujours quelqu'un !

**M. VELLA (DSAC Nord).**- Le métier du contrôleur aérien est de contrôler et ils ne sont pas en sureffectif. S'ils répondent au téléphone, ils ne font pas leur métier donc il ne faut pas les saturer.

Si vous constatez, une association, une municipalité, des faits qui ne sont pas uniques parce qu'un avion peut toujours se perdre, vous pouvez toujours avoir un pilote qui, effectivement, ne se comporte pas bien mais on ne peut pas juger toute la communauté aéronautique sur ces cas uniques. Par contre si vous constatez des faits récurrents, des passages systématiques à des endroits où normalement les avions ne doivent pas être, je vous recommande de me contacter à la Direction de l'Aviation Civile Nord et nous pourrions mener une enquête, on a des moyens, on a la trace des avions.

La plupart de ces avions ont des transpondeurs s'ils sont en région parisienne, il y a une obligation dans ces zones d'avoir des transpondeurs. Donc on les suit à la fois en trajectoire et en altitude. Si on constate de manière récurrente des passages à des endroits où normalement il ne devrait pas y avoir de trafic, on peut faire des analyses, voir avec vous.

Il y a deux méthodes après : effectivement il y a la sanction, elle est très difficile à appliquer parce que ces trajectoires ne sont que des trajectoires recommandées et il n'y a pas de trajectoire obligatoire. Par contre on a une possibilité de sensibilisation, d'organisation, on se déplace, on va sur les terrains, on rencontre les pilotes. La plupart sont réceptifs à ce type d'information et on peut leur demander de ne pas passer systématiquement à des endroits.

S'il y a de manière récurrente, je vous le signale, des avions que vous constatez ou que vous pensez sur des trajectoires qui ne correspondent pas aux trajectoires publiées, vous nous le signalez, on fera une enquête et, si effectivement c'est vrai, on fera le nécessaire auprès des associations pour changer ces mauvaises habitudes.


**M. BARRAU (GALE).**- Je suis très favorable à cela.

**M. BERWICK (Roissy-en-Brie).**- Rapidement, dans ce sens-là, je pense que ce n'est pas toujours agréable pour les municipalités, c'est un sentiment tout à fait personnel mais c'est peut-être à nous de concentrer un peu les problèmes. Nous connaissons nos concitoyens pour quand même les fréquenter, je suppose, nous pouvons faire la part des choses et signaler les réalités qui peuvent être améliorées.

Vous le savez, les concitoyens ne veulent pas d'avions au-dessus de chez eux « c'est infernal » et, à chaque fois que vous les rencontrez : « je suis allé à Nice en avion », « je suis allé à Grenoble en avion », « je suis allé en vacances en avion », on veut bien tout mais pas au-dessus de chez soi ! On est plus à même de faire la part des choses et puis transmettre les problèmes concrets pour faire en sorte qu'ils soient résolus.

**M. LE PRESIDENT.**- Très bien ! Cela peut être effectivement le mot de la fin ! Il ne me reste plus qu'à vous remercier les uns et les autres. Je crois qu'on a fait circuler l'information, cette Commission est faite pour cela. Et puis je vous souhaite bon appétit et à bientôt !

*(La séance est levée à 11 heures 50)*

000  
Le Sous-Prefet de Tency  
  
Michel JEANJEAN