

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

**Séance du mardi 6 avril 2010**

## **SOMMAIRE**

1) Approbation du procès-verbal de la séance du 25 novembre 2008.....	5
2) Bilan d'activité de la plate-forme .....	6
3) Présentation de l'avant-projet du Plan d'Exposition au Bruit .....	8
4) Questions diverses.....	22

*La séance est ouverte à 15 heures sous la présidence de M. Michel JEANJEAN, Sous-Préfet de Torcy à la Sous-Préfecture de Torcy.*

**M. LE PRESIDENT.**- Madame et Messieurs, merci d'être présents pour cette réunion de la Commission Consultative de l'Environnement de l'aérodrome de Chelles-Le Pin. Peut-être que d'autres participants nous rejoindront. Je ne sais pas si la Commission est au complet.

Je voudrais vous apporter une précision. D'habitude, on fait notre réunion de la Commission Consultative de l'Environnement en novembre, on essaie de la faire à l'automne et puis, comme l'arrêté préfectoral n'est sorti qu'en début d'année, le 13 janvier, finalement on n'a pas pu la faire à l'automne et donc on la fait au printemps. Cela présentera un avantage encore que, sur Chelles, on a un peu moins de chiffres, on devrait pouvoir vous donner quelques éléments sur les chiffres 2009 compte tenu de la date à laquelle nous faisons la réunion.

A l'ordre du jour de cette réunion, nous avons très classiquement l'approbation du procès-verbal de la séance précédente, celle du 25 novembre 2008, puis le bilan d'activité de la plate-forme, des éléments d'information sur le Plan d'Exposition au Bruit et enfin les inévitables questions diverses.

Avant d'aller plus loin, je vous propose de faire un tour de table de façon à ce que chacun des participants puissent se présenter, ce qui permettra à chacun d'identifier les autres participants.

*Il est procédé au tour de table :*

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

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

*Jean-Paul PASCO LABARRE, Maire de Le Pin.*

*Eric FAVAREL, Direction de la Surveillance de l'Aviation Civile Nord, subdivision développement durable. En charge l'élaboration des Plans d'Exposition au Bruit.*

*Alain VELLA, Délégué Ile-de-France, Aviation Civile.*

*Michel JEANJEAN, Sous-Préfet de Torcy.*

*François CHARRITAT, adjoint de Michel de RONNE qui, au sein d'Aéroports de Paris, est Directeur de l'aéroport du Bourget et des aérodromes d'aviation générale.*

*Pierre MESSAGER, Direction Départementale de l'Équipement et de l'Agriculture.*

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

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

*Antoine RODRIGUEZ, Vice Président de Marne et Chantereine, chargé de l'environnement et de l'écologie urbaine et conseiller municipal de Chelles.*

*Daniel GLENISSON, Président de l'Association de Défense de la Qualité de vie à Chantereine, commune de Chelles.*

*Guy ARVIS, membre du Bureau de l'Association de Chantereine.*

*Jean-Jacques DECROCK, Président de l'Aéroclub Bossoutrot à Chelles et représentant du Groupe Aérien de Chelles.*

*Bernard PILOT, Président de l'Aéroclub de la Région de Chelles.*

**M. LE PRESIDENT.-** C'est toujours fastidieux de faire un tour de table mais c'est vraiment nécessaire : cela permet à chacun d'identifier les autres participants.

Je vous propose que nous prenions l'ordre du jour dans l'ordre.

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

**M. LE PRESIDENT.**- Est-ce que tous ceux qui ont participé à la séance ont bien reçu le procès-verbal ?

Est-ce qu'il y a des observations sur ce procès-verbal de la séance de novembre 2008 ?

**M. DECROCK (AC Bossoutrot - GAC).**- On s'abstient de tout puisqu'on n'était pas présent, on n'avait pas été invité.

**M. LE PRESIDENT.**- Il me semblait bien que ce n'était pas vous qui représentiez les usagers la dernière fois.

**M. PILOT (AC Région Chelles).**- Monsieur le Préfet, c'est moi qui représente les usagers. J'avais fait un courrier à ce sujet pour me plaindre qu'on n'ait pas été invité.

**M. LE PRESIDENT.**- La dernière fois, vous n'avez pas été invités ?

**M. PILOT (AC Région Chelles).**- Non.

**M. LE PRESIDENT.**- Nous sommes confus. Mais cette fois-ci, vous avez bien reçu l'invitation.

**M. PILOT (AC Région Chelles).**- Personnellement, je ne l'ai pas reçue moi-même, c'est mon collègue.

**M. LE PRESIDENT.**- A qui l'envoie-t-on dans la pratique ? On doit l'envoyer à l'adresse qu'on nous a donnée.

**M. DECROCQ (AC Bossoutrot).**- Je l'ai reçue.

**M. LE PRESIDENT.**- Normalement on aurait dû envoyer deux invitations ? Non. Comme il y a le titulaire et le suppléant, vous êtes l'un le titulaire l'autre le suppléant, vous êtes là tous les deux, ce n'est pas choquant. Normalement, c'est le titulaire qui vient ; s'il ne peut pas venir, il donne la lettre au suppléant. Je crois que c'est à peu près correct. Vous êtes là ! Ce qui est important, c'est que vous soyez là.

Pas d'autre observation sur le PV ?

Nous le considérons comme adopté.

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

**M. CHARRITAT (ADP).**- Comme vous le savez, l'aérodrome de Chelles étant un aérodrome ne bénéficiant pas d'un service de contrôle, il nous est assez difficile de comptabiliser de manière précise les mouvements.

C'est d'ailleurs probablement un des points d'amélioration sur lesquels il faut que nous arrivions à travailler notamment avec les représentants des usagers de l'aérodrome pour être certain d'avoir une comptabilisation des mouvements qui soit homogène entre ce que vous comptez vous pour votre propre usage, ce que nous pouvons compter nous à travers des sondages sur lesquels nous faisons des extrapolations. Nous venons compter certains jours, on espère que ces jours sont à peu près représentatifs de l'activité annuelle et on extrapole avec toutes les limites de cet exercice. Et puis mon collègue, M. VELLA, de la Direction de l'Aviation Civile a également des éléments d'information sur le nombre de mouvements exercés par l'ensemble des aéroclubs opérant sur la plateforme.

Globalement, on est, sur l'année 2009 puisque c'est l'objet de l'exercice aujourd'hui, sur une stabilité du nombre de mouvements tel que nous l'avons estimé. Je crois me souvenir qu'en 2008, mon prédécesseur à ce poste avait annoncé une moyenne globale de 33

mouvements par jour, ce qui représente un peu plus de 10.000 mouvements à l'année.

On est probablement un peu supérieur en 2009 par rapport à 2008 mais très faiblement et de toute façon inférieur à 11.000 mouvements. Il nous semble, mais je parle sous le contrôle de mon collègue, qu'on doit de situer entre 10.400 et 11.000 mouvements pour la plateforme de Chelles-Le Pin en 2009.

Deuxième élément qui pourrait justifier d'une analyse : pas d'évolution de la typologie des mouvements. Il y a une certaine stabilité des effectifs des aéronefs basés et des aéroclubs concernés. Une typologie qui évolue assez peu. Les conditions météo, certains mois de l'année 2009, ont entraîné probablement d'un mois identique d'une année sur l'autre une évolution. Nous n'en avons pas le détail.

Si cela paraît nécessaire aux membres de cette Commission, on peut affiner le travail mais, dans l'état actuel des choses, il nous a semblé que la stabilité resterait la règle d'or. C'est le cas en 2009 par rapport à 2008 et cela risque d'être le cas également en 2010 par rapport à 2009. De plus, la typologie des mouvements et la façon dont ils sont exercés autour de la plateforme n'ont pas subi d'évolution, pas de changement de trajectoire ou de conditions d'approche qui est une des conditions assez critiques sur l'aérodrome de Chelles-Le Pin. A ce titre-là, grande stabilité à la fois sur le quantitatif et sur le qualitatif, si je puis me permettre ce résumé.

**M. LE PRESIDENT.**- On est autour de 10.000 avec une stabilité. C'est ce que vous confirmez de votre côté, vous le sentez comme cela ?

**M. PILOT (AC Région Chelles).**- Il y a même une légère diminution.

**M. LE PRESIDENT.**- Il n'y a pas eu sur l'année de référence, sur 2009, d'incident marquant qui

nécessite d'être cité ? Il n'y a pas eu de pépin grave qui nécessite d'être cité.

Le bilan d'activité est relativement simple à faire.

Est-ce qu'il y a, sur ce point particulier du bilan d'activité, des questions, des interrogations ?

Rien de particulier.

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

**M. FAVAREL (DSAC Nord).**- Je vais peut-être reprendre une présentation que j'avais faite il y a deux ans, je ne sais pas si toutes les personnes étaient présentes.

**M. LE PRESIDENT.**- Vous n'auriez pas dit que c'était celle d'il y a deux ans, peut-être que personne ne s'en serait rendu compte !

**M. FAVAREL (DSAC Nord).**- Je vais refaire une présentation de la procédure de PEB. Egalement, je vais vous parler d'un décret qui va sortir en principe avant cet été et qui va nous permettre de modifier l'élaboration des PEB pour l'aviation générale et ainsi obtenir des courbes de bruit qui ressemblent vraiment au trafic connu sur le terrain.

Quand on parle de Plan d'Exposition au Bruit, il faut savoir qu'un certain nombre d'aérodromes ont déjà un Plan d'Exposition au Bruit, ce qui est le cas pour Chelles. Nous allons préparer une révision du Plan d'Exposition au Bruit pour l'aérodrome de Chelles.

Qu'est-ce qu'un PEB ? C'est un document qui définit des contraintes d'urbanisme aux abords d'un aérodrome, ce qui veut dire qu'on va contraindre l'urbanisation, la construction de maisons individuelles dans l'environnement proche de l'aérodrome pour trouver un équilibre entre la gestion du terrain et la

possibilité des usagers d'utiliser ce terrain et également le besoin de tranquillité pour les riverains.

L'objectif est d'éviter l'installation de populations nouvelle, de concilier l'activité aéronautique et le développement maîtrisé des communes riveraines et de déterminer des utilisations de sol compatibles avec cet objectif.

Révision ou élaboration ? Nous sommes sur une révision concernant l'aérodrome de Chelles.

Pourquoi cette révision ? Parce que nous avons changé d'indice de bruit. A l'époque, les PEB étaient modélisés avec l'indice psophique. Nous sommes passés à un indice Lden qui permet la pondération du bruit en soirée et de nuit, de 5 décibels pour la soirée de 18 à 22 heures et de 10 décibels pour la nuit de 22 heures à 6 heures du matin. La nuit, on n'est pas concerné pour Chelles mais, pour vous donner une idée, la nuit on va comptabiliser 10 avions pour un mouvement avion. 5 décibels, c'est le Pythagore, c'est 3.16, en soirée.

Ces modifications datent de 2002 par un décret qui avait fait évoluer la modélisation des PEB. Nous nous sommes aperçus rapidement en préparant des études que cette nouvelle méthode d'élaboration était très intéressante pour les gros aérodromes comme Roissy, Orly, tous les terrains Acnusés, parce que vous avez un trafic régulier en journée même de nuit mais pas du tout pour les petits terrains d'aviation générale et on se retrouvait avec des courbes de bruit qui étaient très minimales qui quelquefois sortaient à peine des clôtures de l'enceinte.

Nous avons, depuis deux ans, travaillé sur une possibilité d'amélioration et, depuis deux mois, le décret est né, il est actuellement en signature, il devrait passer en Conseil d'Etat ce mois-ci ou le mois prochain avec une sortie possible, une signature pour fin printemps début d'été, nous l'espérons. Je vais vous expliquer plus tard en quoi consistent ces modifications.

Dans le champ d'application d'un PEB, c'est la loi du 11 juillet 1985 qui est relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes. C'est l'obligation de disposer d'un PEB pour 284 aérodromes civils ou militaires.

Aérodromes de catégorie A, B et C ainsi que ceux de catégorie D listés à l'arrêté de 1988.

Cet arrêté de 1988, pour votre information, va être revu mais Chelles va rester dans les aérodromes détenant un PEB.

De nouvelles dispositions introduites en 2002 dans le Code de l'Urbanisme prescrivent maintenant l'indice Lden pour l'établissement des PEB afin de représenter le niveau d'exposition au bruit aéronautique journalier sur la base du trafic annuel. En fait, on prenait un trafic annuel et on le divisait par 365. Ce n'est pas vraiment possible pour les petits terrains. On va nous permettre maintenant de faire une journée caractéristique. Je vais vous expliquer un peu plus tard.

Cet indice Lden avait été recommandé par l'ACNUSA à l'époque et on l'utilise également pour les cartes stratégiques de bruit, pour ceux qui en ont entendu parler. Il y a eu une harmonisation du niveau d'indices de bruit pour tous les moyens de transport : routier, ferroviaire, aérien et industriel.

Ces dispositions se réfèrent aux articles 147-1 à 8 et modifient les articles R 147-1 à 11 du Code de l'Urbanisme. Pour ceux qui veulent le voir, ils vont sur Légifrance et ils auront tous les articles.

Auparavant, nous avions l'indice psophique qui était le niveau maximal de crête et qui était reporté sur un nombre de mouvements moyen par 24 heures. A l'époque nous avions une journée caractéristique. Le niveau sonore journalier était pondéré de jour et de nuit.

Avec l'indice Lden, Level day evening night, nous avons une pondération qui s'est rajoutée de soirée qui donne 3.16 mouvements jour pour 1 mouvement en journée. Et la nuit, nous gardons toujours les 10 mouvements jour pour 1 mouvement nuit.

Voilà à quoi ressemble un Plan d'Exposition au Bruit. Vous avez quatre zones : la zone D la plus extérieure reste facultative pour les aérodromes comme Chelles, ils sont simplement obligatoires pour les plus gros aéroports français mais on vous demandera si vous voulez la conserver ou pas et M. le Préfet décidera de la

possibilité de la garder ou pas. Les trois zones contraignantes au niveau urbanisme sont les zones A, B et C.

La zone A en rouge est la zone à l'intérieur de laquelle la contrainte d'urbanisme est très sévère mais, pour la plupart des terrains d'aviation générale, elle ne sort pas de l'enceinte de l'aérodrome.

La zone B : vous avez quatre choix d'indice entre le 62 et le 65. L'indice 65 est le plus près de la zone rouge et l'indice 62 le plus extérieur. Le jour où on aura la première consultation de l'avant-projet, on vous demandera de voter sur l'indice que vous voulez retenir, le plus proche de l'aérodrome ou le plus lointain.

La zone C actuellement concerne trois zones de l'indice Lden 57 à 55 et, dans le nouveau décret, nous pourrons aller jusqu'à l'indice Lden 52. Je n'ai pas là l'exemple de Chelles. La zone D indice 50, la zone C va se rapprocher singulièrement de la zone D.

Vous aurez un choix d'indices beaucoup plus important. Après, ce sera le choix de la consultation qui vous permettra de décider quelle zone à retenir.

La première des modifications importantes c'est que, dans la zone C, vous aurez le choix non plus de l'indice Lden 57 à 55 mais de 57 à 52.

La zone D, enfin, est facultative mais il sera possible de la retenir.

Dans la zone D, il n'y a aucune contrainte d'urbanisme, c'est simplement le droit au futur propriétaire ou au futur locataire de savoir qu'il se trouve en zone de bruit.

La procédure de révision, ce sera une mise à l'étude qui a été initiée déjà par le Préfet. Relevé des différentes trajectoires sur le terrain de Chelles. Relevé des mouvements de l'année n-1 par type d'appareils et par trajectoire. On va prévoir un pourcentage de typologie d'appareils, de mouvements par type d'appareils et sur chaque trajectoire. Le jour de l'avant-projet, je vous expliquerai cela en détails.

On va faire aussi un relevé du nombre de jours d'activité qui va nous permettre non plus de moyenniser

le trafic sur 365 jours mais sur un nombre de jours inférieur avec une limite à 180 jours, on ne peut pas aller en dessous. C'est la deuxième modification qui va nous permettre non plus de prendre 365 jours mais d'aller jusqu'à 180 jours. On a cette fourchette 365-180 suivant les terrains, le trafic n'étant pas homogène suivant les terrains de la région parisienne.

Ensuite, nous allons réaliser une étude sur le trafic n-1. Il y aura une formulation d'hypothèses de trafic à court, moyen et long termes. Nous prenons en principe 5, 10, 15 ans à venir. Et une répartition des mouvements sur les périodes de jour soir nuit, toujours par trajectoire et par type d'appareils.

Nous élaborerons l'avant-projet de PEB avec le tracé des courbes. C'est cet avant-projet avec toutes ces courbes, comme je vous ai montré tout à l'heure, c'est fictif mais on vous présentera un plan de ce type sauf qu'à la place d'avoir 3 indices pour la zone C, vous en aurez 7. Nous vous présenterons un avant-projet de PEB. Première consultation de la CCE formelle pour les valeurs d'indices à choisir pour les courbes B et C et informelle sur l'éventuelle zone D.

Ensuite il y aura une décision de réviser le PEB prise par le Préfet. On établira un projet de PEB en ne conservant que les 4 courbes qui auront été choisies lors de la première consultation.

On aura la courbe rouge Lden 70 qui correspond à la zone A. Nous aurons choisi une zone B avec un de ces indices, une zone C et la zone D si la CCE décide de la conserver.

La notification de ce projet de Plan d'Exposition au Bruit sera faite aux Maires et au Présidents d'EPCI.

Il y aura une deuxième consultation de la CCE où seront présentés les avis des communes et un avis sera demandé à la CCE cette fois-ci sur le projet et non plus sur l'avant-projet. Il n'y aura plus que les quatre courbes.

Ensuite, soumission à enquête publique et approbation par un arrêté préfectoral.

Il est important de savoir que tous les cinq ans, la CCE examinera le nombre de mouvements réels sur la plateforme et la pertinence ou non de réviser de nouveau le PEB si les hypothèses prises ne correspondent pas au trafic connu sur la plateforme.

Je peux répondre aux questions s'il y en a.

**M. LE PRESIDENT.**- Merci pour cette présentation. Vous avez compris qu'aujourd'hui c'est une information, c'est une présentation générale de l'ensemble du dispositif et que, lorsque les documents seront plus avancés, lorsque l'étude sera plus avancée, la Commission Consultative sera amenée à se réunir sur ce seul point d'ordre du jour parce que ce sera plus technique, ce sera plus fouillé, ce sera plus complet par définition. Cela demandera plus d'attention et tout notre temps.

A ce moment-là, la Commission, dans les conditions qui ont été rappelées à l'instant émettra un avis formel qui, si possible, doit être la conjonction de la perception que peuvent en avoir les différents partenaires : les collectivités locales parce qu'il peut y avoir des conséquences en terme d'urbanisme, c'est important pour les collectivités locales, c'est important pour les riverains et les associations qui les représentent, c'est important pour les usagers parce qu'il ne faut pas non plus créer des conditions qui fassent que les usagers ne puissent plus utiliser la plateforme. On essaiera de rapprocher les points de vue de façon à arriver à un document qui reprenne les éléments satisfaisants pour tout le monde. C'est l'objectif. Ce n'est pas de dresser les uns contre les autres, c'est d'essayer d'arriver à un point de rencontre des points de vue de chacun.

Après cette présentation qui était déjà complète, est-ce qu'il y a des questions ? N'hésitez pas !

**M. RODRIGUEZ (Chelles).**- Des cartes de bruit ont été établies au niveau de la Seine-et-Marne il y a deux ans déjà. On n'est plus dans la phase de plan de prévention mais dans le plan de lutte contre le bruit.

C'est une directive qui nous est arrivée il y a deux ou trois mois.

**M. FAVAREL (DSAC Nord).**- Oui, je connais bien puisque j'ai participé pour toute la région parisienne à la mise en place des cartes stratégiques de bruit. Il faut bien comprendre que ce sont deux choses totalement différentes. Le Plan d'Exposition au Bruit est une contrainte d'urbanisme dans l'environnement propre de l'aérodrome. Les cartes stratégiques du bruit, on y a travaillé, on y a participé. Les données ont été distribuées à BRUITPARIF, organisme qui s'est occupé de l'élaboration de ces cartes de bruit mais qui associent tous les bruits : ferroviaire, routier et industriel. Ces cartes stratégiques de bruit sont sorties. Maintenant, on travaille sur les plans de prévention de lutte contre le bruit mais ce sont deux choses totalement différentes.

**M. LE PRESIDENT.**- Y a-t-il d'autres questions ?

**M. GLENISSON (ADQC).**- Vous avez parlé des zones avec les constructions, si j'ai bien compris, autour de l'aérodrome. Actuellement, nous allons avoir la construction d'une maison d'étudiants à quelque centaines de mètres de l'aérodrome de Chelles - Le Pin. Je me pose la question si, pour l'instant, on peut faire ce qu'on veut et qu'on attend que ce fameux décret soit sorti.

Quand je vois cette résidence, elle est à vol d'oiseau à 300 mètres, même pas !

**M. FAVAREL (DSAC Nord).**- Sur le plan technique, je peux vous répondre au niveau du Plan d'Exposition au Bruit. J'ai quelques idées mais ce serait plus les personnes de la DDE qui pourraient vous répondre en sachant qu'un Plan d'Exposition au Bruit existe actuellement et contraint déjà l'urbanisme autour

de Chelles. Là, on ne parle que de révision. Le Plan d'Exposition au Bruit existe déjà.

**M. GLENISSON (ADQC).**- Là, on est vraiment très très près. Il y a déjà eu des pavillons qui se sont construits dans un endroit très calme, d'ailleurs il y avait les panneaux : « à 200 m au calme » et il y avait l'aérodrome derrière !

**M. PILOT (AC Région Chelles).**- Où ?

**M. GLENISSON (ADQC).**- A la Madeleine. Il y avait une publicité pour les pavillons à vendre. Il était marqué : « à 200 m au calme » !

**M. PILOT (AC Région Chelles).**- On les a fait déplacer. Je suis intervenu.

**M. GLENISSON (ADQC).**- Et derrière, il y avait l'aérodrome ! Et là je vois, à l'angle de la rue de Chantereine, en bordure de la nationale 34 d'une part il y a la circulation et d'autre part, à 200 ou 300 m de l'aérodrome Chelles - Le Pin, c'est une résidence étudiante.

**M. LE PRESIDENT.**- Quand vous dites « à 200 m au calme », l'Administration n'est pas responsable des publicités...*(rires mouvements divers)*

**M. GLENISSON (ADQC).**- C'était assez marquant parce qu'il était marqué « à 200 m au calme » et il y avait l'aérodrome !

**M. LE PRESIDENT.**- Deuxièmement, et je parle sous le contrôle du représentant de la DDEA, tout ce que vous avez vu conduit pour les périmètres les plus serrés à une interdiction d'habiter et puis au-delà à de

l'information. Ce n'est pas interdiction sur tout le patatoïde qu'on a pu nous montrer.

Les conséquences en terme urbanistique, on les verra au moment où on examinera le document lui-même parce qu'il ne faut pas être inconscient, il ne faut pas tirer des conséquences et dessiner des périmètres sans comprendre les conséquences que cela peut avoir en terme d'urbanisme. Je pense que la mairie ne serait pas d'accord si on partait comme cela la bouche en cœur sans avoir réfléchi aux conséquences.

Sur les conséquences pratiques, au jour d'aujourd'hui, c'est le Plan d'Exposition au Bruit actuel qui s'applique – je me tourne vers vous parce que vous représentez la DDEA – et qui a, à l'heure actuelle, des conséquences pratiques en terme de construction et de constructibilité. C'est bien comme cela que cela se présente ?

**M. MESSAGER (DDEA Meaux).**- Oui, tout à fait.

**M. LE PRÉSIDENT.**- Si le plan révisé conduit à des modifications, on en tirera les conséquences en termes réglementaires. Ce n'est pas forcément plus contraignant. Le Plan d'Exposition au Bruit antérieur date de 1991, il a pratiquement 20 ans. On peut penser qu'à l'époque les avions étaient plus bruyants et qu'il y avait peut-être plus de trafic qu'il n'y en a aujourd'hui.

**M. RODRIGUEZ (Chelles).**- Trois fois plus.

**M. LE PRÉSIDENT.**- Il y avait plus de trafic et les avions étaient plus bruyants. A l'inverse, on est peut-être aujourd'hui plus sensible qu'on ne l'était autrefois au bruit. On verra bien, ce sera le résultat des travaux qui nous seront présentés et qui nous permettront de prendre des positions.

**M. GLENISSON (ADQC).**- Ma question était juste informelle. Comme nous travaillons sur la qualité

de vie des habitants de ce quartier, il est bien évident qu'une loi est une loi mais les gens qui s'engagent, qui achètent quelque chose ou qui font bâtir, c'est une partie de leur vie qu'ils engagent. Et parfois il y a des règlements qui ne sont pas toujours très compatibles avec la qualité de vie des gens. Exemple : le PLU.

**M. LE PRESIDENT.**- Dans la vie, tout n'est pas réglementé. Il y a le règlement et il y a l'information. L'important est que les gens ne soient pas piégés. La pire des situations, c'est quand les gens sont piégés. Si les gens viennent s'installer là en disant : « le bruit est mineur, ça ne me gênera pas parce que je ne suis pas spécialement sensible à cela » c'est leur droit absolu. D'autres sont plus sensibles. C'est aussi à l'information de permettre aux gens de se positionner par rapport à une acquisition ou une location.

Là où cela devient vraiment insupportable, la question est réglementée, c'est-à-dire que les pouvoirs publics interdisent l'habitation. Après, il y a des gradations. On l'a bien vu, vous avez des périmètres.

**M. GLENISSON (ADQC).**- Je suis d'accord avec vous. Je ne suis pas un Ayatollah du bruit, loin de là.

**M. LE PRESIDENT.**- Je vous expose la réalité de la situation. J'espère qu'il n'y a pas d'Ayatollah autour de la table, de quoi que ce soit ! (*rires*)

**M. RODRIGUEZ (Chelles).**- On est plus gêné par l'abus de quelques-uns. Sur 10.000 vols, il y a 20 vols par an qui posent problème. Ce sont ceux-là qui gênent les gens. J'habite à 400 m de l'aérodrome depuis trente ans, je ne peux pas dire que je sois gêné par cela mais on a quelques abus, une trentaine par an. Le problème est de le notifier aux pilotes et de leur remonter les bretelles de temps en temps.

**M. LE PRESIDENT.**- C'est toute la question des quelques pilotes qui abusent. Je me tourne vers vous.

**M. PILOT (AC Région Chelles).**- On s'en occupe sérieusement, Monsieur le Préfet. Malheureusement, nous ne sommes pas toujours là !

**M. ARVIS (ADQC).**- Est-il prévu une intensification des rotations d'hélicoptère ?

**M. LE PRESIDENT.**- Qui peut répondre ? L'aviation civile, Aéroports de Paris ?

**M. VELLA (DSAC Nord).**- Avez-vous des rotations d'hélicoptères à Chelles ?

**M. PILOT (AC Région Chelles).**- Il y a surtout la sécurité civile.

**M. VELLA (DSAC Nord).**- On est dans cette problématique.

**M. DECROQ (AC Bossoutrot).**- Il y a la sécurité civile, le SAMU dans des cas exceptionnels, il y a EDF pour des questions également de surveillance de lignes, etc.

**M. LE PRESIDENT.**- Vous n'avez pas d'hélicoptères basés ?

**M. CHARRITAT (ADP).**- Il n'y a pas d'hélicoptères basés.

**M. LE PRESIDENT.**- Pourquoi viennent-ils se poser ? Pour faire du fuel ou pour venir chercher un médecin ?

**M. DECROCK (AC Bossoutrot).**- Le SAMU c'est pour des évacuations principalement. La gendarmerie...

**M. LE PRESIDENT.**- Ils font la jonction avec les ambulances.

**M. DECROCK (AC Bossoutrot).**- Les hôpitaux aussi. Il y a l'hôpital de Montfermeil qui est proche.

La sécurité civile, c'est plus à des fins d'entraînement. Ce sont déjà des pilotes professionnels mais c'est de l'entraînement. On a même un peu de GIGN. Ils cherchent des plateformes plus tranquilles.

**M. LE PRESIDENT.**- Ce sont des missions de service public.

**M. DECROCK (AC Bossoutrot).**- Mais ce n'est pas régulier. Le plus régulier ce serait plutôt même soit la protection civile, soit le SAMU dans des périodes précises et, de toute façon, ils sont là pour la sécurité des gens.

**M. LE PRESIDENT.**- On est content de les trouver en situation d'urgence.

**M. GLENISSON (ADQC).**- Je voudrais revenir sur la question de mon collègue parce qu'on a eu des rumeurs – elles valent ce qu'elles valent. On nous a laissé sous-entendre que l'héliport d'Issy-les-Moulineaux ne serait consacré qu'au militaire et que la partie civile serait évacuée une partie sur l'ouest et une partie sur l'est. Je voulais savoir ce qu'il en était de cette rumeur.

**M. LE PRESIDENT.**- Pour ne rien vous cacher, c'est une question qui a été posée à peu près dans les mêmes termes ce matin. Nous avons la même CCE pour l'aéroport de Lognes.

**M. VELLA (DSAC Nord).**- Donc on va vous répondre à peu près la même chose. Effectivement, il y a un projet de limiter le trafic d'Issy-les-Moulineaux. Le terrain d'Issy-les-Moulineaux serait réservé aux aéronefs d'Etat et aux évacuations sanitaires et quatre, cinq ou six projets sont actuellement à l'étude mais qui se situent dans la zone périphérique de Paris uniquement.

Ce sont des projets qui sont sur Paris et pas à l'extérieur de Paris. C'est la Défense, les chantiers navals près de Gennevilliers, mais cela n'éloigne pas de Paris. Il n'y a pas d'aérodrome comme Lognes, Toussus-le-Noble ou Chelles qui soit impacté par cette étude.

**M. LE PRESIDENT.**- Vous êtes relativement loin de Paris intra muros. Tout l'intérêt de l'hélicoptère est de se poser au plus près. Le trafic d'affaires, c'est au plus près de Paris. Si, après, il faut prendre l'autoroute, cela rallongerait beaucoup. Vous pouvez être tranquilles.

**M. GLENISSON (ADQC).**- Merci.

**M. VELLA (DSAC Nord).**- Je me permets de revenir sur ce qu'on disait tout à l'heure. Le Plan d'Exposition au Bruit nécessite d'avoir une bonne connaissance du trafic avions et hélicoptères puisque, comme nous n'avons personne sur place, nous n'avons pas connaissance de ce trafic. Il faudra qu'avec Aéroports de Paris et les usagers, on mette en place un protocole qui nous permette d'avoir le trafic exact et pas le trafic très approximatif puisque les chiffres entre Aéroports de Paris et la DSAC sont de 1 à 3, mais en dessous de 10.000. C'est donc un très petit trafic mais il nous faut des chiffres exacts, les plus exacts possible.

Il faudra qu'on travaille à avoir l'évaluation du nombre d'avions et d'hélicoptères qui sont susceptibles de se poser sur cette plateforme.

**M. LE PRESIDENT.**- Et les types d'avion, je suppose aussi.

**M. VELLA (DSAC Nord).**- En fait non puisqu'on n'a que deux types d'avions dans le Plan d'Exposition au Bruit : les monomoteurs à hélice à pas variable et non pas variable. A priori, je ne sais pas si vous avez beaucoup de pas variable...

**M. PILOT (AC Région Chelles).**- Un.

**M. VELLA (DSAC Nord).**- L'étude sera très vite faite.

**M. LE PRESIDENT.**- Vous avez compris l'appel qui est lancé. D'ailleurs vous regardiez les usagers de l'aéroport. Pour pouvoir travailler, l'Aviation civile a besoin des données que vous pourrez leur fournir. Je pense qu'ils se rapprocheront de vous de façon à vous dire ce dont ils ont besoin, peut-être faudra-t-il faire quelques pointages à des moments précis. Ne soyez pas étonnés si vous êtes sollicités pour avoir des précisions sur le trafic et les conditions de ce trafic.

**M. DECROCK (AC Bossoutrot).**- Les mouvements sont définis puisqu'on les déclare dans le compte rendu annuel dont vous êtes destinataire au niveau de la DSAC et la FFA également. Effectivement, c'est Aéroports de Paris qui n'a pas de retour sur cette information. Pour nous, c'est déclaré annuellement.

**M. LE PRESIDENT.**- Ils se parlent quand même, heureusement !

**M. VELLA (DSAC Nord).**- Nous avons la base effectivement mais ils utilisent une autre méthode par sondage.

**M. CHARRITAT (ADP).**- Mais je ne prétendrai pas que la méthode par sondage soit la meilleure. Je reste très humble ! (*rires*)

**M. LE PRESIDENT.**- Si on veut avoir des bases sérieuses, il faudra collationner un peu tout cela, vérifier la crédibilité de chacun des listages. Il faut tourner autour pour regarder la réalité, sûrement faire des pointages certains jours. Il y aura un peu de travail statistique à faire, sinon on risque d'être complètement à côté de la plaque. Ce serait dommage de travailler et d'être totalement à côté de la réalité. En plus, ce ne serait pas satisfaisant ni pour les riverains, ni pour les collectivités d'avoir un Plan d'Exposition au Bruit qui soit basé sur des informations approximatives ou trop approximatives. Cela avait déjà été évoqué à l'occasion de la dernière réunion. Vraiment, on compte sur vous.

Sur cette présentation du Plan d'Exposition au Bruit, pas d'observations particulières ?

Nous en arrivons sans tarder aux questions diverses.

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

**M. LE PRESIDENT.**- Avez-vous des questions diverses ?

**M. GLENISSON (ADQC).**- Toujours ces fameuses rumeurs qui courent sur la fermeture de l'aérodrome Chelles - Le Pin, sur la propriété de cet aérodrome, le propriétaire voulant récupérer la valeur foncière... enfin tout un tas de rumeurs qui courent. Je voulais savoir ce qu'il en était.

**M. LE PRESIDENT.**- Pour l'instant, elles sont sans fondement. Comme je le répète à chaque Commission Consultative - comme cela fait la 4<sup>ème</sup>, je finis par bien le répéter - la fermeture de Chelles - Le Pin n'est pas à l'ordre du jour, ce n'est pas prévu ni dans les relations entre l'Etat et Aéroports de Paris, il

n'y a rien de tel. Ce n'est pas un aérodrome à gros trafic mais il satisfait ceux qui l'utilisent. Il a le mérite d'exister et il n'est pas prévu de le transformer en logements sociaux sur l'intégralité du territoire. Je vous rassure tout de suite.

**M. GLENISSON (ADQC).**- Quel est le propriétaire réel de cet aérodrome ?

**M. CHARRITAT (ADP).**- Depuis la loi d'avril 2005, les terrains d'aviation générale ont été remis en pleine propriété à Aéroports de Paris, à charge pour lui, comme c'est indiqué dans notre cahier des charges parce qu'on agit sous le contrôle de notre autorité de tutelle, la Direction Générale de l'Aviation Civile, qui nous a établi dans un cahier des charges les règles et les conditions dans lesquelles il convenait d'exploiter ces terrains.

Si vous regardez ce cahier des charges et, mieux encore, si vous regardez un document très actualisé puisque c'est le document de consultation de notre prochain contrat de régulation économique avec l'Etat, il est bien indiqué qu'effectivement cela reste la mission d'Aéroports de Paris d'exploiter la totalité du parc, si je puis dire, des 11 aérodromes d'aviation générale de la Région Ile-de-France.

**M. LE PRESIDENT.**- Il n'y a rien de changé mais vous avez raison de poser la question.

**M. GLENISSON (ADQC).**- On a des assemblées générales régulières avec nos adhérents et ces questions nous reviennent dans les oreilles sans arrêt. Pour ne rien vous cacher, nous en avons une samedi prochain. Je tiens vraiment à être au top pour les réponses !

**M. LE PRESIDENT.**- Vous pourrez faire des réponses précises et actualisées.

Y a-t-il d'autres questions ?

**M. GERBET (ADSEP).**- Concernant le PEB, la date de la consultation sera faite en fonction de la date de la sortie de l'arrêté initial ou plus tard ?

**M. FAVAREL (DSAC Nord).**- Probablement plus tard que Lognes puisque Lognes est vraiment avancé. Comme l'a dit M. le Préfet, il faut à tout prix qu'on travaille avec les usagers et Aéroports de Paris du point de vue technique pour avancer sur la typologie des appareils, la trajectographie et le pourcentage que l'on peut prévoir sur les différentes trajectoires.

Après, dès que le décret est sorti et que nous avons arrêté les hypothèses de trafic, on aura la possibilité de se retrouver pour la première consultation mais vous donner une date là, je ne m'y risquerai pas.

**M. LE PRESIDENT.**- Avant qu'on ne se quitte, je voudrais poser la question aux usagers, je sais bien qu'il est très difficile de prévoir surtout l'avenir, comme dit l'humoriste, mais avez-vous une idée de l'évolution du trafic sur cet aérodrome au vu de vos adhérents ? Comment voyez-vous les choses ?

**M. PILOT (AC Région Chelles).**- Monsieur le Préfet, personnellement, je suis plutôt pessimiste puisque les aéroclubs marchent bien mais il faut surtout voir le prix du carburant.

Le carburant monte à une vitesse grand V puisque nous utilisons de l'essence 100 LL qui coûte déjà actuellement 1,88 € le litre depuis le 1<sup>er</sup> avril, et il va sûrement encore augmenter. Malheureusement, nous sommes obligés de le répercuter dans le prix des heures de vol puisque 40 à 45 % du prix de l'heure de vol est pris par le carburant. Personnellement, les salaires et les retraites n'évoluant pas au même titre, je suis assez sceptique quant à l'avenir.

Nous-mêmes, Aéroclub de la Région de Chelles, nous avons jusqu'à 3.000 heures de vol. Nous avons tourné régulièrement aux environs de 2.500 heures de

vol par an. Actuellement, on plafonne plutôt vers 1.700 heures.

En dix ans, l'activité a réduit presque de 50 %, et cela ne va pas en s'arrangeant. Je vois le 1<sup>er</sup> trimestre de 2010 par rapport au 1<sup>er</sup> trimestre 2009, on a déjà perdu plus de 100 heures, donc 10 % des heures de vol effectuées en moins déjà.

**M. LE PRESIDENT.**- Les conditions météo sont moins bonnes cette année.

**M. PILOT (AC Région Chelles).**- D'une année sur l'autre cela compense. D'ailleurs, depuis cinq ou six ans, ce qui est dangereux pour le terrain de Chelles ce sont surtout, étant donné que c'est une piste en herbe, les pluies nombreuses. Or, nous sommes tous en déficit de pluie, nous n'avons plus de fermeture pour QGO, ce qui veut dire piste impraticable. Depuis cinq six ans, on n'a pratiquement plus de fermeture ou quelques jours par an.

**M. LE PRESIDENT.**- Cela a son importance y compris pour le Plan d'Exposition au Bruit.

Je retiens qu'autant que ce soit prévisible, c'est toujours difficile, ce serait plutôt une lente évolution à la baisse qu'une expansion. Vous ne voyez pas d'expansion à venir.

**M. PILOT (AC Chelles).**- Personnellement non. Mon collègue Président de l'autre club, qu'est-ce que tu en penses ?

**M. LE PRESIDENT.**- Il va peut-être nous dire exactement l'inverse ! *(rires)* Enfin, je pense que le coût du carburant est pour les deux clubs identique.

**M. DECROCQ (AC Bossoutrot).**- Le carburant est fourni par le même fournisseur qui s'appelle TOTAL.

Pour nous, c'est plutôt une stabilité. C'est vrai que l'activité n'est pas sur une courbe ascendante. Grossièrement, plutôt stabilité pour nous actuellement.

C'est vrai qu'il y a des effets de crise, c'est vrai que, quand il y a moins d'argent, c'est peut-être sur la partie loisirs qu'on commence à trancher. A voir. Mais bon, pour l'instant, notre activité est plutôt stable.

**M. LE PRESIDENT.**- D'accord.

D'autres questions ? Monsieur le Maire...

**M. PASCO LABARRE (Maire Le Pin).**- Juste une petite question. J'ai souvent des réflexions par rapport aux trajectoires et sur le survol de notre commune. Est-ce qu'on peut vous envoyer les administrés qui se plaignent que cela ne survole pas comme d'habitude sur notre territoire ? Je leur conseille d'aller vous voir. Est-ce que je fais bien ?

**M. PILOT (AC Région Chelles).**- Oui, Monsieur le Maire. Par contre, nous ne survolons pas. Le circuit de piste n'autorise pas le survol de la commune du Pin.

**M. PASCO LABARRE (Maire Le Pin).**- Ce n'est pas ce qu'on me dit !

**M. PILOT (AC Région Chelles).**- On devrait se contenter de laisser la propriété de M. DESLANDERE (?) que vous connaissez. On la laisse à 500 mètres à droite.

**M. PASCO LABARRE (Maire Le Pin).**- Ce n'est pas ce que j'entends. Ce que m'ont dit les administrés est réel, est-ce que vous avez souvent des pilotes qui divergent sur les trajectoires qui sont les leurs ?

**M. PILOT (AC Région Chelles).**- A ma connaissance non. Mais ils ne me le diront pas s'ils n'ont pas respecté le circuit !

**M. LE PRESIDENT.**- Il faut retenir de tout cela que, si vous avez des interrogations, vous pouvez effectivement les renvoyer sur les aéroclubs.

**M. DECROCK (AC Bossoutrot).**- A Chelles, les tours de piste notamment sont vraiment minimalistes. Quelquefois, pour des tas de raisons, Monsieur qui est ancien pilote de ligne le sait bien, les performances des avions cela dépend de la température, du vent, de tas de choses et, quelquefois, les gens préfèrent assurer la sécurité et viennent un peu plus loin pour faire quelque chose en sécurité. L'objectif c'est la sécurité. En tout cas, on sensibilise nos pilotes à la sécurité.

**M. PILOT (AC Région Chelles).**- Pour répondre à votre question, Monsieur le Maire, l'étape de base avant de passer en finale se fait normalement après la pompe à essence, le virage est avant la commune de Chelles.

**M. PASCO LABARRE (Maire Le Pin).**- Parfois, il y a des non respects de ces couloirs.

**M. PILOT (AC Région Chelles).**- Il y aura toujours des gens qui ne respectent pas. Il y a peut-être une raison aussi mais je ne sais pas laquelle.

**M. PASCO LABARRE (Maire Le Pin).**- Maintenant que je suis renseigné, je vais leur dire ce que vous venez de me dire. Cela dit, vous allez avoir certainement plus de visiteurs que les autres fois. Je tenais à vous prévenir quand même.

**M. LE PRESIDENT.**- C'est normal, il faut donner un minimum d'informations. Assez naturellement, la population s'adresse à la mairie s'il y a un problème, c'est un grand classique. On voit le Maire, il est bon à tout !

Il faut que la mairie puisse avoir un interlocuteur ou que les demandeurs s'adressent directement à vous pour avoir des explications qui peuvent être d'ailleurs tout à fait naturelles ou tout simplement pour attirer votre attention sur le fait que tel jour, telle heure, tel type d'avion est passé de façon répétitive à tel endroit. C'est intéressant pour vous aussi de savoir cela. Il est évident que c'est un aérodrome qui n'a pas de tour de contrôle permanente, c'est assez difficile de savoir en gros ce qui se passe mais c'est bien d'être informé lorsqu'il y a des débordements.

**M. PASCO LABARRE (Maire Le Pin).**- Est-ce que vous pourriez, peut-être pour clore tout de suite le débat, organiser une journée portes ouvertes – d'ailleurs cela peut inciter les gens après à revenir – pour expliquer aux gens les couloirs et comment cela fonctionne ?

**M. PILOT (AC Région Chelles).**- Cela s'est déjà fait et nous sommes même prêts à venir vous voir parce que organiser une journée portes ouvertes, c'est assez complexe surtout du point de vue assurance, etc. On n'a pas le droit de laisser des gens se promener sur l'aérodrome, je parle sous le contrôle d'Aéroports de Paris, c'est quand même très réglementé. En principe, quelqu'un qui se promène sur le terrain doit être accompagné d'une personne habilitée donc faire partie d'un club. Sinon ce serait un moulin et ce serait ouvert à tous les risques.

**M. PASCO LABARRE (Maire Le Pin).**- Eh bien alors je vous inviterai en mairie !

**M. PILOT (AC Région Chelles).**- Invitez-nous, Monsieur le Maire ! On est prêt à venir vous faire une démonstration !

**M. PASCO LABARRE (Maire Le Pin).**- On va s'appeler, on conviendra d'une date et vous viendrez exposer cela en mairie, c'est beaucoup plus simple.

**M. PILOT (AC Région Chelles).**- D'accord, Monsieur le Maire.

**M. PASCO LABARRE (Maire Le Pin).**- C'est beaucoup plus simple. Vous êtes professionnels donc pour répondre...

**M. PILOT (AC Région Chelles).**- Nous ne sommes pas des professionnels, nous sommes des utilisateurs.

**M. GLENISSON (ADQC).**- Je voulais dire aussi que, sur le terrain de Chantereine, cela nous arrive aussi que les trajectoires soient coupées. J'ai déjà suivi votre conseil, Monsieur le Préfet, je suis allé voir pour expliquer. Je suis remonté dans ma voiture quasiment manu militari. Le club est présent ici, je ne le citerai pas.

**M. LE PRESIDENT.**- Il est intéressant quand même de vous rapprocher.

**M. ARVIS (ADQC).**- Nous avons bien compris que l'aérodrome de Chelles - Le Pin n'allait pas être fermé mais éventuellement concernant l'extension de Roissy Charles-de-Gaulle, vu l'importance des trafics grandissant, est-ce que néanmoins il n'a pas été éventuellement prévu de fermer à plus ou moins long terme l'aérodrome de Chantereine ?

**M. CHARRITAT (ADP).**- Très honnêtement, pas à ma connaissance. Il se trouve qu'avant de prendre mes fonctions d'adjoint du Directeur Michel de RONNE, c'était il y a un mois, c'est tout récent, j'étais en charge de l'environnement et du développement durable pour

l'aéroport d'Orly et, auparavant, j'avais été responsable des opérations de l'aéroport Charles-de-Gaulle. Il n'y a aucune raison qu'il y ait une interface ou une corrélation entre l'évolution du trafic sur l'aéroport de CDG ou sur l'aéroport d'Orly et l'activité des aérodromes d'aviation générale qui travaillent dans des espaces qui sont rigoureusement disjoints pour des raisons opérationnelles et bien sûr pour des raisons de sécurité très claires.

Même si on peut imaginer qu'effectivement, il y a un moment où, dans l'espace aérien, plus on minimisera les risques de collision, mieux ce sera, il n'y a en tout cas aucune intention, aucun projet ni même aucune étude en la matière pour imaginer de faire disparaître l'aviation générale dans la région Ile-de-France au profit de l'aviation commerciale.

J'en parle d'autant mieux que, maintenant, du fait que mes fonctions m'amènent à m'occuper également de l'aéroport du Bourget, la proximité des approches du Bourget et de Charles-de-Gaulle sont énormes. A ce titre-là, on vise bien à permettre à chaque trafic de se développer et c'est le cas pour l'aviation d'affaires par rapport à l'aviation commerciale entre le Bourget et Roissy, c'est encore plus ou au moins autant le cas pour l'aviation générale par rapport à tous les autres trafics commerciaux dans la Région Ile-de-France.

**M. LE PRESIDENT.**- Y a-t-il d'autres questions ?

S'il n'y en a plus, merci à tous et à une prochaine séance !

*(La séance est levée à 16 heures).*

000

LES SOUS-PRÉFETS DE  
ROISSY  
MICHEL JEROMEAN