

**COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT
DE
L'AERODROME DE CHAVENAY**

*
* *
*

Relevé des débats et des décisions

Réunion du 20 octobre 2021

Etaient présents :

M. Jehan-Eric WINCKLER, Président, Sous-Préfet de Saint-Germain-en-Laye
Mme Roxane LALLEMAND, sous-préfecture

Représentants des communes et collectivités locales concernées :

M. GOMPERTZ, adjoint au Maire de Chavenay
Mme MORELLE-LOSSON, adjointe au Maire Villepreux
M. HAMONIC, Maire de Villepreux (pouvoir)
Mme BEAULIEU, CASQY
M. VACHETTE, mairie de Thiverval-Grignon
M. DEKEYREL, mairie de Feucherolles
M. RICHARD, mairie de Davron
M. LESAGE-GIACOMINI, Saint-Nom-la-Bretèche

Représentants des usagers :

M. DUMERVAL, Président AUDACE
M. GAILLARD, AUDACE

Représentants de l'exploitant :

M. COUTURIER, Groupe ADP
M. DELATTE, Groupe ADP (pouvoir)
Mme JENSEN, Groupe ADP
M. ROYER, UNSA SAPAP

Représentants des associations de riverains de l'aérodrome :

M. LECOQ, Président ADNAC
M. BREL, Président ADECNAP
Mme ROSSI-JAOUEN, FNE
M. PERDEREAU, FNE (pouvoir)

Représentants des administrations intéressées :

M. BOUNIOL, DGAC (DSAC Nord)
M. LAGORCE, DGAC
Capitaine PIETRA, BGTA Toussus-le-Noble
Maréchal des Logis GUICHARD, BGTA Toussus-le-Noble
Adjudante-Cheffe LE QUILLEUC, BGTA Toussus-le-Noble
M. FABRY, BGTA Noisy-le-Roi

La séance s'est tenue le mercredi 20 octobre 2021 à la sous-préfecture de Saint-Germain-en-Laye, sous la présidence de M. Jehan-Eric Winckler, sous-préfet de Saint-Germain-en-Laye.

Après vérification du quorum, M. le Président, en propos introductif, se félicite que la CCE puisse à nouveau se réunir après une longue interruption due à la fois à la situation sanitaire et au processus électoral qui a nécessité la désignation de nouveaux membres. Il souligne sa volonté et sa décision de relancer l'ensemble des commissions relevant de son arrondissement et souhaite que la présente CCE soit l'occasion d'échanges approfondis se déroulant dans le respect mutuel des participants.

Il rappelle les règles sanitaires qui s'imposent dans les réunions en période Covid (notamment un seul membre présent par organisation ou par collectivité). Il demande également, dans un souci de bonne organisation des CCE, que les représentants aient l'obligance de bien vouloir répondre aux courriers de convocation.

Puis M. le Président mentionne les points inscrits à l'ordre du jour et précise qu'il souhaiterait que la question de la charte soit abordée en questions diverses.

Enfin, M. le Président s'enquiert d'éventuelles observations liminaires.

M. Brel (ADECNA) soulève la question des représentants des communes des Clayes-sous-Bois, de Plaisir et de Villepreux. Mme Lallemand (Sous-Préfecture St-Germain-en-Laye) et M. le Président précisent que, depuis le transfert de certaines compétences aux intercommunalités, ces trois communes sont désormais représentées par la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines. Les titulaires qui représentent la CASQY à la CCE sont d'ailleurs issus des communes mentionnées (Mme Beaulieu de CASQY, élue des Clayes-sous-Bois, confirme sa présence).

M. Gompertz (adjoint au maire Chavenay) fait part de son souhait de faire un point en questions diverses sur l'évolution de la charte (concertation entre l'AUDACE, l'ADNAC et la mairie de Chavenay).

1. Bilan de l'activité de la plateforme

Sébastien Couturier, nouveau Directeur de l'aéroport du Bourget et des aérodromes d'aviation générale gérés par le Groupe ADP depuis le 1^{er} octobre 2021, se présente aux membres de la Commission.

Puis il passe la parole à Mme Jensen (Groupe ADP) pour une présentation de l'activité de la plateforme.

Mme Jensen (Groupe ADP) souligne les éléments suivants :

- Un trafic fortement saisonnier avec une baisse importante de l'activité en hiver.
- Un trafic essentiellement avions.
- Un trafic global en baisse (57 000 mouvements en 2020 versus 80 000 mouvements en 2017, année de forte activité) comme sur l'ensemble des aérodromes d'aviation générale.

En cumul à fin septembre 2021, le trafic est un peu inférieur à celui de l'année 2019 à la même période (55 000 mouvements en 2021 versus 62 600 mouvements en 2019).

- Une activité provenant essentiellement d'avions basés sur la plateforme (92,6 % d'avions basés en 2020).

2. Bilan des contrôles

L'Adjudante-Cheffe Le Quilleuc, après une présentation des missions de la Brigade de Gendarmerie de Toussus-le-Noble, dresse le bilan des contrôles effectués depuis 2018 :

- En moyenne une trentaine de contrôles par an des plateformes.

- 218 aéronefs ont été contrôlés aux jumelles télémétriques en 2021 (au 15/10/2021). Les contrôles ont lieu aux emplacements signalés par les riverains et portent sur le respect des hauteurs et des trajectoires.

Aucun dépôt de plainte de riverains n'a été enregistré depuis 2018.

La BGTA indique que les signalements sont moins nombreux qu'autrefois. Une partie de ceux-ci sont en provenance de zones qui appelaient moins avant (Villepreux, les Clayes-sous-Bois). Il y a toujours la problématique du point de repère signalé en 2018 (l'incinérateur) utilisé par des pilotes de plusieurs aérodromes et pas seulement ceux de Chavenay. Il y a des appels aussi lors des vols de voltige qui ne représentent qu'une très faible part de l'activité de Chavenay.

La BGTA précise que, la majorité du temps, les trajectoires ne sont pas verbalisables (les déviations au-dessus des communes s'expliquent pour des raisons de sécurité, vols de travail aérien à basse altitude autorisés).

Observations des participants :

La discussion a porté principalement sur les sujets suivants :

• Le guichet unique

M. Lecoq (ADNAC) fait le constat, à l'inverse de la BGTA, d'une forte augmentation des plaintes des riverains sur le dispositif de recueil des réclamations mis en place par son association (actuellement la base de données ADNAC totalise plus de 800 photos horodatées). Il déplore aujourd'hui un dispersément des voies de recueil des réclamations et des plaintes des riverains (Gendarmerie, Entrevoisins d'ADP, communes, associations) et propose en conséquence un « guichet unique » pour centraliser les dépôts des riverains. L'objectif n'est pas de verbaliser les pilotes (au final l'amende n'est que de 35 €) mais de disposer d'un ensemble de données pour mieux appréhender les évolutions et surtout de pouvoir mener au plus près du terrain les actions pédagogiques sur les points les plus sensibles pour les riverains.

Les usagers par la voix de l'AUDACE (MM. Dumerval et Gaillard) et la commune de Chavenay (M. Gompertz) sont favorables à cette proposition de « guichet unique ».

M. Couturier (Groupe ADP) est favorable également au « guichet unique » et propose *Entrevoisins* comme outil de recueil des réclamations, ADP fonctionnant en lien avec les équipes de la DSNA et de la GTA.

M. le Président prend acte de cette proposition de guichet unique en s'appuyant sur l'outil existant d'ADP (*entrevoisins.org*) pour améliorer les reportings. M. le Président précise également qu'il ne faut pas s'interdire pour autant de monter, à partir de cette base de données, des dossiers étayés à déposer auprès du Procureur, si nécessaire.

- Les vols de voltige

M. Brel (ADECNA) souligne qu'une grande partie des réclamations des riverains porte sur les vols de voltige qui, certes ne représentent que 2 % de l'activité de la plateforme, mais génèrent une nuisance considérable. M. Brel demande la suppression de la voltige dont la réduction du nombre de vols est très faible depuis plusieurs années.

M. Gaillard (AUDACE) précise qu'il ne s'agit pas de voltige de compétition à Chavenay mais de voltige de perfectionnement destinée aux pilotes brevetés pour mieux maîtriser les situations dangereuses. La voltige a été réduite : la dimension du « box » de voltige a été diminuée et la voltige ne se pratique que sur un seul type d'avion le moins motorisé possible.

- La situation de Davron

M. Richard (Davron) dénonce l'augmentation des passages d'avions à moins de 500 mètres des habitations à Davron, et ce de façon quotidienne quand la météo est favorable.

- Respect des trajectoires, sécurité, à quoi servent les contrôles

M. Lesage-Giacomini (St-Nom-la-Bretèche) s'étonne que, quand il y a un danger, on puisse autoriser un avion à survoler, les communes.

La BGTA et l'AUDACE précisent qu'un avion ne se pilote pas comme une voiture : les avions sont de puissance et de vitesse diverses, il peut y avoir beaucoup de circulation et d'aléas. A chaque fois qu'il y a potentiellement un risque, le pilote peut être autorisé à déroger aux règles de la circulation aérienne pour une question de sécurité en se décalant de sa trajectoire normale. La BGTA prend en compte ces situations particulières avant de verbaliser.

M. Richard (Davron) soulève la question de l'utilité des contrôles : « 218 contrôles et très peu de verbalisations, à quoi servent-ils ? ».

La BGTA fait observer que les contrôles, au-delà des infractions relevées, permettent de détecter les comportements récurrents de certains pilotes. La BGTA remonte ces informations auprès des aéroclubs et de l'AUDACE. C'est un travail pédagogique qui a aussi son utilité.

- Les outils de suivi des trajectoires (type FlightAware) sont-ils utilisés par la BGTA ? (question de M. Brel de l'ADECNA)

Non, car ces outils, purement informatifs, ne sont pas homologués et ne sont pas suffisamment fiables en termes de trajectoires et de calcul des hauteurs.

- Les vols de travail aérien

Mme Morelle-Losson (Villepreux) demande des précisions sur les vols de travail aérien.

Il s'agit de vols répondant à un cahier des charges européen et réalisés par des pilotes ayant des qualifications spéciales. Ces vols dérogatoires font l'objet d'autorisations préfectorales et de publications pour la surveillance de gazoducs, de lignes électriques, etc. Les vols à basse altitude ont lieu la semaine et sont effectués par des avions de type Cessna. A Chavenay, la société Air Marine fait de la surveillance de gazoducs.

- La réduction du bruit à la source

M. Gaillard (AUDACE) souligne qu'une des voies prometteuses pour diminuer les nuisances sonores des aéronefs est l'installation des nouveaux atténuateurs de bruit (silencieux) et l'évolution des nouvelles motorisations des avions de loisirs. Les atténuateurs de bruit de dernière génération (Chabard, Skytech...) sont particulièrement performants et permettent de plus des gains en termes d'économies de carburant. Ces atténuateurs coûtent cher (environ 5 000 € hors frais de pose). L'objectif de l'AUDACE est de monter une politique pour que, d'ici 2 ans, tous les avions école soient dotés de ces atténuateurs. M. Gaillard ajoute par ailleurs que l'aérodrome de Chavenay est le seul en France à former des élèves sur un avion électrique.

M. Gompertz (Chavenay) demande à M. le Sous-Préfet si une aide financière aux aéroclubs est possible pour accélérer leur équipement en silencieux. M. le Président répond qu'il ne dispose pas de possibilité à son niveau, même dans le cadre des PAI.

M. Couturier (Groupe ADP) indique qu'Aéroports de Paris souhaite s'inscrire dans ce mouvement pour aider les aéroclubs à transiter vers ces nouveaux dispositifs. Il est clair toutefois que la réponse ne pourra pas être apportée par ADP seul. C'est un sujet qui dépasse l'aérodrome de Chavenay et concerne l'ensemble des aérodromes sous sa responsabilité. Peut-être sera-t-il possible d'apporter quelques éléments tangibles sur ce sujet à la prochaine CCE. Par ailleurs, M. Couturier mentionne, à titre d'exemple de mesure incitative, que l'avion électrique est exonéré de redevance par ADP.

3. Point d'information sur l'arrêté PEB

- Pour les nouveaux membres de la Commission, M. Bouniol (DGAC) rappelle la finalité du Plan d'Exposition au Bruit (document d'urbanisme visant à maîtriser l'urbanisation autour des aérodromes en tentant de concilier l'activité aéronautique et le développement des communes) ainsi que les modalités d'élaboration de ce document.

Puis revenant à l'aérodrome de Chavenay, M. Bouniol (DGAC) détaille les principales étapes de révision du PEB de 1985 entamée depuis 2017. Désormais, après l'enquête publique réalisée en février 2019, la dernière étape avant mise en œuvre du nouveau PEB, est la signature de l'arrêté. (*cf document distribué sur le processus de révision du PEB de l'aérodrome de Chavenay*)

- M. le Président mentionne le recours de la commune de Saint-Nom-la-Bretèche s'opposant à la mise en place du PEB. M. le Président observe que le PEB a été voté par la CCE, en toute connaissance de cause. Une fois qu'il y a eu vote, on ne peut revenir sur le dispositif soumis au vote.

Puis, M. Président rappelle les principales recommandations contenues dans le rapport de l'enquête publique réalisée visant à réduire les nuisances : allongement de la piste 10-28 ; réexamen de la charte de l'aérodrome ; plafonnement raisonnable de l'activité de l'aérodrome.

A ce stade de la discussion, M. le Président dresse un premier bilan des échanges réalisés :

Il souligne qu'il souhaiterait qu'un point précis soit fait sur la charte de l'aérodrome et les négociations en cours.

Quand l'évolution de la charte arrivera à maturation, M. le Président propose une session supplémentaire de la CCE pour entériner la mise à jour de la charte. Il s'engage par ailleurs à revenir à une convocation régulière de la CCE selon la périodicité habituelle (une fois par an).

Il confirme rejoindre la proposition de « guichet unique » de recueil des réclamations. Il réitère aussi qu'il n'hésitera pas à signer des mises en demeure à l'encontre des pilotes récalcitrants si nécessaire.

Enfin, sur le financement des progrès technologiques, notamment des atténuateurs de bruit, s'il confirme qu'il ne dispose pas de « cassette » et que l'État pourra difficilement intervenir sur le sujet, comme pour une conduite de projet classique, M. le Président préconise de travailler à plusieurs entités sur le sujet (collectivités, industriels) sur les possibilités de financement et d'incitation.

4. Questions diverses

→ Point sur l'évolution de la Charte

- M. Gompertz (Chavenay) souligne, à la suite des discussions entre l'AUDACE et l'ADNAC, un progrès notable concernant les plages de silence puisque désormais ces dernières seront intégrées à la carte VAC. De gentlemen agreement entre associations et communes, les dispositions sur les plages de silence auront désormais valeur réglementaire. Par contre, les parties prenantes n'ont pas encore travaillé sur une révision de la charte.

- M. Lecoq (ADNAC) confirme que la grande majorité des remontées des riverains concernaient le non-respect des plages de silence. En effet, les exceptions figurant dans la charte de 2011 avaient fini par vider les plages de silence de leur contenu. Le fait d'inscrire les plages de silence dans la carte VAC est un élément fondamental pour l'information de tous les pilotes. Le deuxième sujet important à traiter est l'amélioration du respect des trajectoires. Sur ce sujet, il y a plein d'idées et de solutions possibles. M. Lecoq est favorable à une révision de la charte. Pour l'ADNAC, il est important de progresser rapidement car les nouvelles populations sont très exigeantes et préoccupées des impacts sanitaires de l'aviation.

- M. Bouniol (DGAC) confirme que la prochaine mise à jour de la carte VAC mentionnant les plages de silence interviendra en avril prochain.

- M. le Président réitère son souhait de procéder rapidement à une révision de la charte, puisque cette dernière date de 2011 et que les choses ont évolué depuis, révision qui serait à cosigner par toutes les communes et les parties prenantes.

- M. Gaillard (AUDACE) précise que la charte de 2021 se compose de deux parties : une partie sur les principes qui ne nécessite pas d'être révisée ; une partie technique mobile, fonction des évolutions technologiques et de la situation, qui a vocation à être révisée.

En 2011, la charte avait été signée par : toutes les communes après délibération des conseils municipaux, le Département et ADP. La DSAC-Nord avait envoyé une lettre de soutien.

- Après discussion, il est convenu de procéder à la révision de la partie technique de la charte. Un document de révision sera établi au plus tard pour la fin de l'année 2021, de façon à disposer de suffisamment de temps en 2022 pour en faire la communication publique avant la période électorale de réserve.

La révision pourrait porter notamment sur les trois principaux éléments suivants :

- Les plages de silence ;
- L'allongement de la piste 10-28 ;
- Les nouveautés technologiques en termes de motorisation et d'atténuateurs de bruit (silencieux).

Pour respecter l'esprit et la logique de la charte, le document révisé devra être soumis à la signature des communes concernées et des parties prenantes.

Au terme de ce point, Mme Beaulieu (SQY) souligne, au-delà de la signature proprement dite, la nécessité pour chaque commune de mener des actions d'information sur la charte afin de désamorcer les plaintes et rapprocher les parties en présence.

→ Les gens du voyage installés sur le terrain de Chavenay

M. le Président évoque les multiples difficultés à expulser les gens du voyage : le concours de la force publique ne peut intervenir que dans deux cas particuliers (risque grave de trouble à l'ordre public, risque sanitaire), conditions particulières qui aujourd'hui ne sont pas remplies à Chavenay ; le fait que le département des Yvelines n'est pas dans la norme au regard de la législation sur les gens du voyage (notamment absence d'aire de grand passage, etc.), point qui peut être soulevé par le juge ; utilisation par les gens du voyage de l'intimidation et de tous moyens pour rester sur place.

Dans ces conditions, le préfet ne peut agir qu'avec l'aval du juge. D'où la nécessité, si l'on veut réussir l'expulsion, de monter très rapidement une procédure.

M. le Président indique qu'à partir du moment où les procédures sont correctement faites et le jugement obtenu, il mettra en œuvre les moyens pour exécuter le jugement d'expulsion comme il a pu le faire récemment (SIAAP à Achères).

En l'occurrence, ADP a déposé plainte auprès de la BGTA qui a été transmise au Procureur. M. Couturier (Groupe ADP) complète en précisant qu'ADP

a obtenu le 14 octobre une ordonnance sur requête l'autorisant à assigner en référé les gens du voyage. La prochaine étape étant le 4 novembre l'audience devant le juge des référés judiciaire de Versailles.

M. le Président indique également avoir demandé aux renseignements administratifs communication de toutes les immatriculations des attelages afin qu'ils soient gagés en cas d'astreinte, ce qui est très pénalisant en cas de revente des attelages.

Questions soulevées au cours de la discussion :

- *Pourquoi la grille de l'aérodrome n'était-elle pas fermée ? Est-ce une volonté particulière des usagers ? (question de M. le Président)*

Cette interprétation est contestée par l'AUDACE. A chaque fois qu'ADP a installé un dispositif de fermeture automatique de la grille, l'aérodrome a été vandalisé dans les jours qui ont suivi, ce qui a dissuadé l'exploitant de poursuivre dans cette voie (réponse de M. Gaillard).

- *Les enfants des gens du voyage sont scolarisés à l'école de Chavenay. Dans ces conditions, les gens du voyage sont-ils expulsables ? (question de M. Gaillard)*

A priori, ils restent expulsables (réponse de M. le Président)

- *Les gens du voyage installés à Chavenay sont-ils les mêmes que ceux qui étaient installés à Thiverval-Grignon ? (question de M. Vachette)*

M. le Président ne sait pas et se renseignera.

*
* *

Au terme de la réunion, et sans autre question diverse, M. le Président confirme qu'il lui reste à signer l'arrêté de publication du PEB. Si nécessaire, M. le Président ne s'interdit pas, après analyse du règlement intérieur, d'organiser des réunions ponctuelles.

Il précise également que tous les documents de présentation seront transmis aux participants.

M. le Président lève la séance après avoir vivement remercié l'ensemble des membres de leur participation.

(La séance est levée à 16 heures 37)

Pour le Préfet et par délégation
Le Sous-Préfet de Saint-Germain-en-Laye,



Jehan-Eric WINCKLER