



PRÉFET DE SEINE-ET-MARNE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Sous-préfecture de Meaux

Bureau de la réglementation et
de la coordination territoriale

COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT AUPRÈS DE L'AÉRODROME COULOMMIERS-VOISINS

Réunion du jeudi 07 septembre 2023

Étaient présents :

- M. Nicolas HONORÉ – sous-préfet de Meaux
- M. Franck BOUNIOL – DGAC/DSAC Nord
- MM. Olivier DELATTE, Christophe BOLON, Mme Pascale BOULAY - Groupe ADP
- Mme Sophie DELOISY- conseillère départementale
- M. Eric CHERRIER - conseiller municipal de Giremoutiers
- M. Cédric THOMAS - maire de Maisoncelles-en-Brie
- M. Jean-Louis BOGARD - adjoint au maire de Mouroux
- Mme Jane BUISSON - association FNE 77
- Mme Nathalie CHADELAT - association ADEVA
- Mme Aurélie KAMINSKI – sous-préfecture de Meaux

La réunion de la Commission Consultative de l'Environnement de l'aérodrome de Coulommiers-Voisins s'est tenue le 7 septembre 2023 sur le site de l'aérodrome, sous la présidence de M. Nicolas Honoré, sous-préfet de Meaux.

I. Bilan d'activité – trafic de l'année 2022

M. DELATTE (Groupe ADP) rappelle que, l'aérodrome de Coulommiers-Voisins ne disposant pas de tour de contrôle, le trafic était jusqu'à présent estimé sur la base d'un nombre de contacts radio enregistrés. L'implantation du projet TSF a nécessité des adaptations.

Dorénavant, le trafic est estimé en fonction d'un nombre de traces radar. La notion de « mouvement » s'entend par les détections des décollages, atterrissages et des manœuvres « touch and go » dans le cadre de l'écolage. Ainsi, 17 000 mouvements environ ont été relevés sur l'année. Ces mouvements prennent en compte les avions, les planeurs et les ULM, dont les autogires.

M. le sous-préfet s'étonne de l'importante baisse de trafic par rapport à l'année précédente. M. DELATTE explique que la méthodologie de comptage utilisée les années précédentes permettait d'établir une estimation sur la base du nombre de contacts radio enregistrés. Le tassement des activités liées à l'écolage peut expliquer cette baisse. M. BOLON précise que les mesures reposant sur les traces radar sont plus fiables que celles établies jusqu'alors.

M. DELATTE évoque la tenue des championnats de France de planeurs. Cet évènement sportif et festif a été très apprécié au niveau local. M. BOLON précise que la technique employée pour le lancement des planeurs était plus silencieuse que celle usitée habituellement (usage de plusieurs avions tracteurs plus silencieux que le système de treuil utilisé habituellement). Mme DELOISY souligne une belle initiative et un évènement très apprécié par la population locale.

M. DELATTE informe les membres de la commission de l'installation d'une nouvelle école de pilotage ULM (B2 Aviation) dans le bâtiment 35. ADP tient à en souligner le professionnalisme. Cette école utilise des avions légers disposant d'un moteur peu bruyant pour une pratique moins gênante pour les riverains. Celle-ci participe à la dynamique du terrain.

Le groupe ADP a également organisé un évènement visant à promouvoir l'aviation décarbonée, par l'avion électrique modèle "Pipistrel Vélis". L'usage de l'avion électrique reste assez développé en Île-de-France, au contraire de la province. Un partenariat avec Total et la FFA a permis le déploiement de 3 bornes électriques. Le but est de pouvoir étendre l'utilisation de ce type d'appareil pour les activités écoles. M. HONORÉ s'interroge sur le poids d'un tel appareil. M. DELATTE indique que le poids de cet engin est d'environ 600Kg et précise qu'il s'agit d'un ULM reconverti en avion en raison du poids des batteries. Il faut compter entre 200 000 € et 250 000 € à l'achat. Mme BOULAY précise que les invitations ont été lancées récemment pour cet évènement.

M. DELATTE explique qu'un renouvellement des baux des structures mises à disposition des aéroclubs a lieu tous les 10 ans. À cette occasion, ADP demande aux aéroclubs de leur préciser les actions qu'ils ont, ou qu'ils comptent engager pour réduire les nuisances de leurs flottes vis-à-vis des riverains et pour maintenir le dialogue. Ce premier levier dont l'objectif est d'inciter les aéroclubs à trouver des solutions est complété par le second levier que constitue la redevance aéronautique. ADP a informé la fédération française aéronautique (FFA) de l'indexation des redevances sur le niveau sonore des flottes. En effet, ces dernières seront bonifiées si la classe de l'aéronef est vertueuse ou alourdis pour les modèles bruyants. Ces actions seront mises en place progressivement pour que les aéroclubs aient le temps de s'équiper en conséquence. Un abondement de 500 000 € sera versé aux aéroclubs qui ne seraient pas en capacité de pouvoir se moderniser en remplaçant leurs appareils les plus bruyants. Il s'agit avant tout d'une volonté d'ADP d'assurer le bien être des riverains.

II. Bilan des contrôles de l'année 2022

M. BOUNIOL indique ne pas avoir eu de signalement de la part d'ADP. Toutefois, un signalement a eu lieu en avril 2022 sans retour du riverain lors de la demande d'informations complémentaires. Un autre signalement en septembre 2022 correspond à un vol local au départ de l'aérodrome de Lognes.

Un seul signalement a été fait en 2023 au sujet d'un hélicoptère volant à basse altitude. Après enquête, il s'agissait d'un contrôle de ligne haute tension opéré par la société RTE. La DGAC précise que cette société dispose d'une dérogation permettant un vol à une altitude plus basse que pour les vols habituels.

M. BOLON rappelle qu'en cas de remarques, de plaintes ou de questions sur un vol, il est possible de s'adresser au groupe ADP qui fera le nécessaire pour retrouver le contrevenant. Une adresse mail est à disposition sur son site (plainte.ag@adp.fr). Un agent bénéficiant d'une vision technique sera également redéployé sur les 4 aérodromes de Meaux, Coulommiers, Chelles et Lognes, et sera l'interlocuteur privilégié des usagers et des riverains. Sa présence permettra également d'accentuer la représentativité de l'exploitant. Dans l'attente de l'arrivée de cette personne, M. BOLON assurera cette mission.

III. Questions diverses

- Pratique de la voltige à proximité de la forêt de Mortcerf

Mme BUISSON indique qu'une personne se livre à la pratique de la voltige aérienne en bordure du village de Mortcerf, bien qu'il n'existe pas d'axe de voltige à l'est de la plateforme. M. BOLON exprime son étonnement. M. BOUNIOL rappelle que la réglementation interdit cette pratique là où il n'y a pas d'axe prévu à cet effet. Une vérification va être faite par les services de la DGAC au niveau des radars. Mme BUISSON précise qu'elle apportera des précisions concernant les dates et heures des activités constatées. M. le sous-préfet conclut sur ce point en soulignant que la pratique de la voltige est toujours interdite en dehors des cas ponctuels que constituent les meetings et manifestations aériennes.

- Système de classification CALIPSO

M. DELATTE explique qu'une campagne de mesures de classification des avions légers selon leur indice de performance sonore (CALIPSO) a été réalisée en mai 2023. Aujourd'hui, plus de 1250 avions sont référencés dans la base de données CALIPSO, qui identifie quatre classes acoustiques. Cette classification vise à réduire les nuisances sonores des flottes présentes sur l'aérodrome. Les aéronefs sont classifiés selon une catégorie allant de la plus silencieuse (catégorie A) à la plus bruyante (catégorie D). Ce système n'est pas propre au site de Coulommiers-Voisins et concerne également 10 autres aérodromes.

CALIPSO s'appuie sur l'indice de performance sonore des avions (IP) déterminé grâce à des mesures prises en situation de vol et exprimé en référence au bruit maximal d'une conversation (68 décibels). M. BOLON précise qu'un mât de mesure est fixé sur un véhicule (de type camionnette) permettant de relever le bruit produit par les aéronefs à une certaine hauteur, en fonction de son régime moteur. M. CHERRIER demande s'il est possible de placer ce dispositif en station à proximité des habitations riveraines. M. BOLON répond par la négative puisque ces mesures doivent être effectuées sur un aéronef en mouvement.

Toutefois, cette campagne n'a pas donné les résultats escomptés en raison de conditions météorologiques défavorables. Les fortes rafales de vent n'ont pas permis d'effectuer correctement les mesures. Une nouvelle campagne sera prochainement programmée.

- Conséquences du fonctionnement de l'aérodrome avec l'implantation de TSF

Le périmètre d'implantation du projet TSF se situe au nord-ouest, sur le site dit « *Les marguerites* ». Le projet comprend la construction de studios et de décors en extérieur pour la réalisation de films, de séries et de publicités, avec une durée de tournage effective de 100 jours par an (du lundi au vendredi). Le projet doit être mis en œuvre tout en permettant à l'aérodrome de conserver son activité normale. Toutefois, certains tournages en extérieurs nécessiteront un arrêt de l'activité aérienne pour une durée limitée. De même, une limitation à la verticale du site de TSF sera déterminée pour la sécurité des vols, en particulier en cas d'usage de drones ou d'effets pyrotechniques.

M. THOMAS s'interroge sur les projets d'envergure, à court ou à moyens termes, prévus sur l'emprise du site en raison du développement du projet TSF. La construction d'une tour de contrôle est évoquée et inquiète beaucoup les riverains. M. DELATTE tient à rassurer les participants sur l'impossibilité de voir arriver des avions dit « gros porteurs » puisque les infrastructures de l'aérodrome ne sont pas dimensionnées pour accueillir le délestage d'un trafic d'affaires ou d'avions gros porteurs. Il est précisé que l'aérodrome ne peut recevoir des appareils d'une envergure supérieure à 15 mètres. M. BOUNIOL tient à préciser que la configuration du terrain ne permet pas un usage commercial du site.

M. BOLON explique que dans le cadre du projet TSF, un dispositif d'information doit être mis en place. L'Aérodrome Flight Information Service (AFIS) est un type de service de la circulation aérienne, correspondant aux services d'information de vol et d'alerte sur des aérodromes. Le bâtiment qui abritera ce service ressemblera à une tour de contrôle, mais sans en avoir la fonction. Le rôle d'un prestataire AFIS est d'assurer un service d'information et d'alerte, de donner des informations sur la présence des aéronefs dont il a connaissance au voisinage de l'aérodrome ou dans la circulation de l'aérodrome (circuit de piste, entrées de circuit et aire de trafic) et sur les aires de manœuvre. Il fournit les renseignements météorologiques dont il dispose (vent, visibilité, température et l'heure exacte) et les informations sur les conditions de l'aérodrome (piste en service). Enfin, il assiste les pilotes dans la prévention des collisions entre avions, véhicules et tout autre obstacle.

Contrairement à un service de contrôle, l'AFIS ne peut donner ni instruction, ni autorisation, ni interdiction à un pilote. En particulier, il ne peut pas autoriser le décollage ou l'atterrissage d'un aéronef et ne dispose d'aucun moyen de pression sur les pilotes. Il aura également la charge de remonter les problèmes constatés aux responsables de l'aérodrome et d'imposer des limitations de trafic (car TSF va imposer des journées sans vol). À noter que la tour sera également utilisée comme élément de décor lors de tournages. De même, une zone sera créée autour de l'aérodrome pour certains tournages qui nécessitera un signalement et une autorisation du service AFIS pour pénétrer sur le site.

M. le sous-préfet souhaite connaître les modalités de déploiements des agents AFIS. Il lui est répondu que la formation des opérateurs dure environ 6 mois. Ces agents devraient être opérationnels, au mieux, en fin du 1er semestre 2024. Toutefois, il faudra que la tour AFIS soit réalisée et opérationnelle, à ce moment-là. De ce fait, le déploiement de ce service sera essentiellement conditionné par des considérations matérielles.

Mme BUISSON demande où en sont les procédures pour le projet TSF. M. le sous-préfet souligne que cette question dépasse le cadre de la présente CCE. Toutefois, il précise qu'à l'heure actuelle, TSF a bénéficié d'un premier permis de construire, dit « précaire ». Les procédures de mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des différentes communes concernées sont en cours ainsi que différentes études environnementales en vue de délivrer les autorisations requises.

- Divers

M. CHERRIER indique avoir constaté à plusieurs reprises le passage d'un gyrocoptère (un type d'autogire) plusieurs fois, les samedis, dès 6h00 du matin à basse altitude. Il souligne un manque de respect des tours de pistes. Il demande si une identification de l'appareil et de la provenance du pilote est possible. M. BOLON explique que les avions basés à Coulommiers appartiennent essentiellement à des personnes privées, l'identification restant assez complexe dans ce cas. Il est possible que d'autres aéronefs proviennent de l'aérodrome de Lognes. En tout état de cause, M. DELATTE indique qu'il entreprendra les démarches nécessaires afin d'identifier cet appareil. De même, une prise de contact avec ce pilote est nécessaire afin de lui expliquer les règles en matière d'utilisation de son appareil, en particulier les nuisances sonores par rapport aux riverains.

M. THOMAS relaye la crainte des riverains de voir atterrir des jets privés d'acteurs. M. BOLON indique que les pistes ne sont pas calibrées pour un tel usage, il n'y a donc pas de crainte à avoir sur ce sujet. M. DELATTE précise qu'une communication sera faite à destination des riverains dans la perspective prochaine de travaux de rénovation des pistes.

Mme BUISSON s'interroge sur la gestion des terres agricoles alentour de l'aérodrome. M. BOLON précise que ces emprises appartiennent à ADP qui en confie l'exploitation à des agriculteurs.

*
**

Au terme des débats, M. le sous-préfet lève la séance après avoir vivement remercié les membres de la commission pour leur participation. Il est précisé que la prochaine CEE sera organisée sur le site de l'aérodrome.

Le sous-préfet,

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke extending to the left.

Nicolas HONORÉ

