

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



**Procès-verbal de la séance
Mardi 22 février 2022**

Participaient à la séance :

M. PLAISANT Sous-Préfet de Torcy, Président
 M. BOUNIOL DSAC Nord – Délégué régional IDF

Représentants des professions aéronautiques :

M. DELATTE Groupe ADP – Adjoint au Directeur de Paris-Le Bourget et des
 aérodromes d'aviation générale
 Mme JENSEN Groupe ADP
 M. KADDOUCH Groupe ADP
 M. PARIZOT Groupe ADP
 M. BARRAU Président du GALE
 M. FOURNIER GALE

Représentants des collectivités locales :

M. KELYOR CA Paris-Vallée de la Marne, Maire d'Émerainville
 M. YUSTE CA Paris-Vallée de la Marne, Maire de Lognes
 M. LE LAY-FELZINE Président CA Paris-Vallée de la Marne, Maire de Torcy
 M. LEMAIRE CA Marne et Gondoire, Collégien
 Mme MARSIGNY Métropole du Grand Paris, Maire de Noisy-le-Grand
 M. DJEBARA Conseil Départemental 77
 M. BEDU Conseil Régional

Représentants des associations :

M. TROMBETTA VMEM
 Mme QUINION ARALE
 M. PIKETTY RENARD
 M. AUVITY RENARD

Invités

Mme BRACH Collaboratrice de Mme DO, Députée 77 (10^e circonscription)
 Mme NOUCHET Collaboratrice de M. FAUVERGUE, Député 77 (8^e circonscription)
 M. SINEAU Bruitparif

La séance de la Commission Consultative de l'Environnement de l'aérodrome de Lognes-Emerainville s'est tenue le mardi 22 février 2022 à la sous-préfecture de Torcy sous la présidence de M. François-Claude Plaisant, sous-préfet de Torcy.

Après vérification du quorum, M. le Président ouvre la réunion de la Commission et s'enquiert d'éventuelles déclarations préalables.

M. Barrau (Président GALE) fait part de son étonnement que La Pomponnette fasse partie de la CCE de Lognes-Emerainville. Pour M. Barrau, cette commune relèverait plutôt du périmètre de l'aérodrome de Chelles-les-Pins.

M. le Président note ce point pour vérification.

M. Piketti (RENARD) souhaiterait qu'en points divers soit évoquée la nécessité de la réalisation d'une évaluation environnementale pour le Plan d'Exposition au bruit. Cette demande est acceptée.

Approbation du procès-verbal de la séance du 28 juin 2021

Sans observation ou correction particulière concernant le procès-verbal de la précédente séance en date du 28 juin 2021, les membres de la Commission passent directement au point suivant de l'ordre du jour.

Bilan d'activité de la plateforme en 2021

→ Présentation par le Groupe ADP

M. Jensen (Groupe ADP) mentionne les éléments suivants :

- les courbes de l'activité mensuelle depuis 2017 montrent une activité saisonnière avec des pics d'activité en juin-juillet et des creux pendant la période hivernale. L'année 2020 est marquée par les périodes de confinement total (mars 2020) ou partiel (novembre 2020).

- L'activité de l'aérodrome demeure réalisée pour l'essentiel par les avions, le trafic hélicoptères et le trafic ULM étant faibles.

- Dans l'ensemble, on observe plutôt une stabilité du trafic oscillant autour de 80 000 mouvements en fonction des conditions météorologiques. Le plus fort trafic ayant été enregistré en 2011. Ce n'est ni un trafic en réduction, ni en augmentation.

- La comparaison 2020/2021 montre une reprise d'activité après une année précédente marquée par les confinements : + 16 % pour atteindre près de 88 000 mouvements en 2021

- Les vols de tours de piste (55 %) sont l'activité dominante de la plateforme par rapport aux vols dits de voyage (24 %) et les vols locaux (21 %).

- 98 % des pilotes qui utilisent l'aérodrome de Lognes sont des avions basés.

→ Questions et observations

- Nombre d'avions basés à Lognes et leur répartition en classes Calipso

M. Kelyor, Maire d'Emerainville, demande le nombre d'avions basés à Lognes et leur répartition en catégories Calipso A, B, C, D.

M. Bouniol (DGAC-DSAC-Nord) indique qu'il y a environ 150 avions basés à Lognes. C'est l'ordre de grandeur car quelques avions immatriculés à l'étranger sont difficilement quantifiables.

La dernière répartition des avions classés Calipso est la suivante : 11 avions A, 16 avions B, 19 avions C et 1 avion D.

M. le Président souligne que l'objectif est de pouvoir classer l'ensemble des avions selon les catégories Calipso.

Bilan des plaintes

→ Présentation par la DSAC Nord

M. Bouniol (DSAC Nord) rappelle tout d'abord l'augmentation tout à fait significative du nombre de plaintes depuis 2019 :

En 2019, 32 signalements ; en 2020, une centaine de signalements ; en 2021, 2 636 signalements dont 2280 entre juin et décembre 2021 ; 509 signalements pour janvier 2022, mois pourtant de faible activité.

Puis il énumère les raisons contribuant à cette explosion des plaintes : reprise brutale d'activité après une année 2020 marquée par des suspensions de trafic (confinements), limitations des déplacements autour de l'aérodrome, obligation de réentrainement pour les pilotes, augmentation forte du télétravail, et mise en place d'une nouvelle plateforme de plaintes par l'association ARALE qui a renforcé le flux de dépôts de plaintes.

La DGAC n'a plus la capacité de traiter au fil de l'eau cet afflux massif de signalements qui nécessiterait une équipe supplémentaire de 10 personnes à temps plein dédiées à cette tâche.

356 signalements ont été analysés par la DGAC entre le 1^{er} janvier et le 15 août 2021.

A partir de ces 356 signalements traités, 37 courriers ont été envoyés à des pilotes et des aéroclubs pour attirer leur attention sur des situations sensibles en termes de respect du circuit de piste. Par ailleurs, tous les 6 mois, des réunions dites AREX sont tenues en présence des présidents de clubs et des chefs pilotes pour le sensibiliser au respect des circuits de pistes et aux enjeux environnementaux.

→ Questions et observations

→ les survols intempestifs :

- Mme Quinion (ARALE) signale que la plateforme de dépôt des plaintes de l'association ARALE va évoluer sur le modèle de celle de Toussus pour ne signaler désormais que des signalements plus exploitables. Par ailleurs, Mme Quinion souligne que des communes plus éloignées, au-delà de Noisy-le-Grand, à Collégien et à Ferrières se plaignent de survols intempestifs.

- M. Lemaire (CA Marne et Gondoire, mairie de Collégien) complète en précisant que tous les signalements sont centralisés par la Mairie. On constate depuis un ou deux ans une forte augmentation des tours de piste qui débordent complètement du tracé. L'école de Collégien est même survolée par des avions qui décollent et rentrent dans le sens du château d'eau.

- M. Bouniol (DSAC nord) prend note du cas soulevé par M. Lemaire pour analyse complémentaire.

- De même, Mme Nouchet (collaboratrice de M. le député Fauvergue) dénonce à Croissy-Beaubourg le survol de maisons par des avions qui devraient normalement passer au-dessus d'un bois.

→ Le traitement des signalements :

Mme Marsigny, Maire de Noisy-le-Grand, demande ce que deviennent les signalements qui n'ont pas été traités.

M. Bouniol (DSAC Nord) précise que chaque signalement doit faire l'objet d'une analyse particulière, sachant que le repérage de la trace radar prend entre 30 et 45 minutes. Les effectifs de la DSAC ne sont pas suffisamment extensibles pour traiter l'ensemble des signalements. M. le Président fait observer néanmoins que le traitement statistique tel qu'il est opéré par la DGAC permet d'avoir une vision des problèmes qui se posent.

→ Les moyens coercitifs :

Mme Marsigny, Maire de Noisy-le-Grand, pose la question des moyens coercitifs de la DGAC sur les pilotes qui ont commis des infractions.

M. Bouniol (DSAC Nord), prenant l'exemple des hauteurs de survol distingue trois types de situation :

D'après l'arrêté de 1957, dans le circuit de piste, il n'y a pas d'infraction au sens réglementaire relatif aux hauteurs de survols. Dans ce cas, le travail de la DGAC sera une action de sensibilisation et de communication vers les usagers pour inciter les pilotes à coller au plus près des cartes d'approche.

Si par contre un pilote a un comportement manifestement dangereux (par exemple, passer à la hauteur des toits dans une rue), c'est un délit qui sera signalé au procureur compétent et poursuivi.

Pour les situations intermédiaires qui se situeraient hors des tolérances admises, les pilotes peuvent être traduits devant une commission de discipline. Cette dernière peut aller jusqu'à la suspension de la licence du pilote pendant 5 ans.

M. Keylor, maire d'Emerainville, met en doute l'efficacité de la commission de discipline. Depuis trente ans, il n'a jamais eu connaissance d'une quelconque sanction infligée à un pilote.

- Les usagers contestent cette affirmation. M. Bouniol (DSAC Nord) précise que cette commission, qui se réunit deux fois par an et est présidée par le Directeur de la DSAC Nord, a eu à se prononcer à plusieurs reprises sur des pilotes de Lognes. M. le Président fait observer que l'autorité publique n'a pas à diffuser les sanctions personnelles.

→ Les canaux des plaintes

M. Djebara (CD 77) demande quels sont les différents canaux pour que la DGAC soit informée d'une possible infraction d'un pilote.

M. Bouniol (DSAC Nord) indique les multiples possibilités : les élus, les riverains, la tour de contrôle, la DCPAF.

→ L'exploitation des données des radars

M. Sineau (Bruitparif) évoque la possibilité d'une exploitation statistiques des données radars pour avoir une plus grand transparence des cheminements empruntés et des éventuelles sorties du circuit de piste.

M. Bouniol (DSAC nord) indique qu'il n'y a pas d'outil d'exploitation systématique dans la mesure où l'analyse individuelle et manuelle s'impose puisqu'un avion a toujours la possibilité de s'écarter du tracé pour des motifs de sécurité.

Approbation de la charte des relations et de respect mutuel entre les associations de l'aviation légère et celles des riverains de l'aérodrome de Lognes-Emerainville.

M. le Président rappelle l'historique ayant abouti à ce projet de révision de la Charte. Il salue les efforts et remercie vivement tous les participants ayant œuvré au sein du groupe de travail technique à l'élaboration de ce nouveau document.

Puis sont présentés les points clés du projet de Charte et de son annexe.

M. Delatte (Groupe ADP) précise que ce document est inspiré des chartes existant sur d'autres aérodromes. L'objectif essentiel du projet de charte et de son annexe étant de régir les échanges et les modalités de travail pour progresser dans la mise en place de bonnes pratiques et la diminution des nuisances des riverains.

M. Delatte met l'accent sur deux points :

- Accélérer l'enregistrement des avions suivant la classification Calipso afin d'avoir un meilleur suivi de l'évolution des flottes de l'aérodrome de Lognes.

- Mieux identifier les plaintes afin que les services de la DGAC puissent concentrer leur travail d'analyse sur les signalements les plus exploitables.

M. le Président met en avant « la plage de tranquillité en tour de piste » telle qu'elle figure à l'article 4 de l'annexe qui est prévue de fonctionner du 1^{er} avril au 30 septembre. Seuls seront autorisés les tours de piste des avions les plus silencieux (avions A et B de la classification Calipso). M. le Président souligne que c'est une mesure d'application immédiate afin de préserver les moments de tranquillité pendant les week-ends de la belle saison.

Puis M. le Président ouvre la discussion aux observations de la Commission.

→ Questions et observations

- M. Lemaire (mairie de Collégien, CA Marne et Gondoire) soutient avec l'association ARALE ce projet de charte dans laquelle est prévue une évaluation des situations et des mesures à court et moyen termes. L'important est de poursuivre les échanges.

- Pour M. Le Lay-Felzine (Maire de Torcy, Président de CA Paris-Vallée de la Marne), l'important dans ce projet est l'annexe qui prévoit des avancées. Mais M. Le Lay-Felzine souligne la nécessité d'améliorations sur les points suivants :

- L'animation du suivi : M. Le Lay-Felzine souhaite que l'animation du suivi soit confiée non pas au Président de l'Agglomération de Paris-Vallée de la Marne mais aux représentants des communes.

- La classification Calipso : quand la centaine d'avions aujourd'hui non classés vont-ils diminuer pour qu'il n'y ait plus que des avions A et B sur la plateforme ? Il faudrait un calendrier d'évolution de la flotte.

- Le volume de trafic : il faudrait une limite au volume de trafic comme c'est le cas à l'aérodrome de Toussus-le-Noble.

- Les mesures coercitives et la nécessité d'un arrêté ministériel : il n'y a pas de garantie sur le contrôle des dispositions de l'annexe. M. Le Lay-Felzine souhaite, comme c'est le cas à l'aérodrome de Toussus-le-Noble, que les engagements de l'annexe soient repris dans un arrêté ministériel. Les habitants des communes survolées attendent des mesures concrètes.

- M. le Président rappelle les points positifs de la charte : plage de tranquillité, progression sur la classification Calipso, comité de suivi.

M. le Président est favorable à la participation des maires des communes concernées au comité de suivi. C'est effectivement un point qui peut être modifié sans soulever d'opposition.

Quant à la progression sur la classification Calipso, M. le Président propose de mettre en place rapidement un groupe de travail pour à la fois accélérer la classification des avions non classés et améliorer la classification Calipso pour arriver à terme à des classifications les plus silencieuses possibles.

Pour M. le Président, si tout n'est pas parfait dans cette charte, il appartient aux participants de la faire vivre au sein du comité de suivi.

- Mme Quinion (ARALE) se félicite que, lors de la dernière réunion de travail les participants aient pu aboutir à un consensus. Même les usagers ont reconnu qu'il fallait que la flotte évolue vers des avions classés A.

- M. Delatte (Groupe ADP) fait valoir une évolution de la prise de conscience à la fois du gestionnaire et des usagers sur la nécessité d'une transformation rapide. Il précise qu'ADP en tant que bailleur et gestionnaire dispose d'outils (conditions d'accès, redevances) pour accompagner les évolutions.

- M. Kelyor (Maire d'Emerainville, CAPVM) précise que la majorité des communes considère que les avancées proposées dans ce projet de charte sont « nettement insuffisantes » et qu'il ne signera pas cette charte, ni le maire de Croissy-Beaubourg. La

charte proposée est une « copie conforme » de celle de 1997 dont les promesses n'ont pas été tenues. Les communes devraient participer au comité de suivi et les plages de tranquillité sont tout à fait insuffisantes.

- M. Le Lay-Felzine (Maire de Torcy, président de la CAPVM) souhaite que l'évolution progressive des flottes soit actée dans le préambule et pas seulement à l'article 4 de l'annexe.

M. le Président ne voit pas d'obstacle à cette demande.

- Sur la classification Calipso des avions, M. Kaddouche (Groupe ADP) tient à préciser qu'on ne sait pas si la centaine d'avions non classés sont bruyants ou pas tant qu'ils n'auront pas été classés. Il précise que le Groupe ADP est en train de discuter avec les services de l'Aviation Civile pour mettre à disposition des usagers des aérodromes de Coulommiers et de Lognes une campagne de classification de leur aéronef à Coulommiers pour accélérer le processus.

- M. Yuste (maire de Lognes, CAPVM) estime qu'il faut effectivement qu'il y ait un représentant des communes concernées au comité de suivi.

Par ailleurs, M. Yuste pense que le projet de charte est une avancée mais qu'il conviendrait que les objectifs soient plus précis en termes de temporalité. Il faudrait notamment procéder à une reformulation du sujet relatif à la connaissance et à l'évolution de la flotte.

- La discussion s'engage alors sur la signature de la charte : qui va signer la charte ?

Mme Marsigny (Maire de Noisy-le-Grand, MGP) demande des précisions aux maires, notamment à M. Kelyor, qui ne sont pas d'accord avec le texte proposé. Que proposent-ils exactement ?

M. Kelyor (Maire d'Emerainville) précise qu'il faut renégocier pour avoir un arrêté ministériel comme pour l'aérodrome de Toussus et un échéancier des engagements pris. Par ailleurs, les plages de tranquillité sont trop courtes et doivent donc être élargies.

Mme Quinion (ARALE), M. Lemaire (Collégien, CA Marne et Gondoire), M. Djebara (CD 77) estiment que le projet de charte est d'ores et déjà une avancée importante et un cadre à faire évoluer.

Mme Quinion (ARALE) pense qu'on ne peut comparer Lognes avec l'aérodrome de Toussus qui a un trafic de nuit, des vols d'affaires et un volume d'activité bien supérieur à celui de Lognes. Il a fallu par ailleurs dix ans à l'aérodrome de Toussus pour avoir un arrêté ministériel.

M. Le Lay-Felzine (Maire de Torcy, CAPVM) conteste cette position. Le tissu urbain est très différent de celui de Toussus et une règle ministérielle doit s'appliquer à tous les aérodromes.

Au terme de la discussion, M. le Président indique qu'il enverra aux membres de la Commission un texte rénové prenant en compte des aspirations exprimées : la participation des maires concernés au comité de suivi ; une reformulation du texte marquant plus clairement la volonté d'avancer, avec en particulier la prise en compte dans le préambule de la volonté de parvenir à une flotte plus silencieuse.

M. le Président insiste sur la nécessité de signer ce texte avant la fin mars pour que les plages de tranquillité puissent fonctionner dès le 1^{er} avril 2022. La période de réserve électorale commence le 18 mars. Après s'ouvrira la période des élections présidentielles et législatives. M. le Président veut bien poser la question de l'arrêté ministériel mais ce sujet, compte tenu du contexte électoral, n'est pas du tout dans le timing politique.

M. Le Lay-Felzine (CAPVM, maire de Torcy) rappelle que Torcy n'est pas commune riveraine de l'aérodrome. S'il signait, il faudrait alors que les communes qui sont dans le PEB (Pontault-Combault, Roissy, Champs-sur-Marne, Noisiel) le fassent aussi. Cela ne pourrait se faire avant les élections, ces communes n'ayant pas été associées et ne faisant partie de la CCE. S'il signait, il le ferait pour que des améliorations calendaires rassurent les deux communes les plus impactées (Emerainville, Croissy-Beaubourg).

Points Divers

Stations Bruitparif

M. Sineau (Bruitparif) précise les éléments suivants concernant l'installation des stations de mesure de bruit :

- Les conventions ont été signées avec les deux communes de Croissy-Beaubourg et d'Emerainville.

- Les capteurs seront installés d'ici fin mars.

Il y a eu un peu de retard, compte tenu des difficultés d'approvisionnement en composants électroniques. L'installation a priori sera effectuée pour la fin mars.

Evaluation environnementale

M. Piketty (RENARD) demande la mise en place d'une évaluation environnementale du Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Lognes pour se mettre en conformité avec une décision récente du Conseil d'Etat.

M. Bouniol (DSAC Nord) indique avoir sollicité le service juridique du Ministère sur l'application de la décision du Conseil d'Etat du 28 octobre 2021. Ce dernier a précisé que la décision du Conseil d'Etat n'avait pas d'effet rétroactif. Par contre, lorsque le PEB actuel, qui date de 2019, sera mis en révision, il conviendra effectivement de procéder à son évaluation environnementale.

M. Piketty (RENARD) conteste l'interprétation qui est faite de la décision du Conseil d'Etat qui lui semble contraire au jugement de la Juridiction Administrative. Ceci est d'autant plus regrettable que la Ville nouvelle de Marne la Vallée, dont l'aérodrome de Lognes est dans le périmètre, serait favorable à cette évaluation.

M. le Président indique à M. Piketty qu'il lui est fondé d'écrire aux services du Premier Ministre, sur la base de ce qui lui a été répondu en CCE aujourd'hui, pour lui préciser les modalités envisagées d'application de la décision du Conseil d'Etat du 28 octobre 2021. Mais aujourd'hui on ne peut lui répondre autrement.

* *

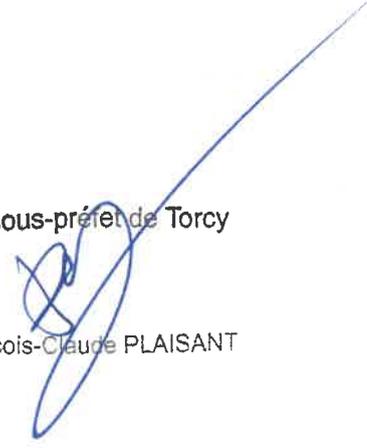
*

Au terme de la réunion et l'ordre du jour étant épuisé, M. le Président lève la séance après avoir remercié les membres de la Commission de leur participation.

(La séance est levée à 16 heures 30)

Le sous-préfet de Torcy

François-Claude PLAISANT

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long diagonal stroke extending upwards and to the right, positioned over the printed name.