

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



**Procès-verbal de la séance
Lundi 28 juin 2021**

A handwritten signature in blue ink, consisting of a long, sweeping line that curves downwards and ends in a stylized, looped flourish.

*Isabelle Thomas
Sténotypiste de Conférences*

La séance de la Commission Consultative de l'Environnement de l'aérodrome de Lognes-Emerainville s'est tenue le lundi 28 juin 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.

Après avoir rappelé les difficultés liées à la crise sanitaire et aux élections locales qui ont empêché la Commission de se réunir en 2020, M. le Président aborde le premier point de l'ordre du jour.

Approbation du procès-verbal de la séance du 22 janvier 2019

Sans observation ou correction particulière concernant le procès-verbal de la précédente séance en date du 22 janvier 2019, les membres de la Commission passent directement au point suivant de l'ordre du jour.

Bilan d'activité de la plateforme en 2020

→ Présentation par le Groupe ADP

M. Devouge (Groupe ADP) mentionne les éléments clés suivants :

- Un niveau de trafic en 2020 en ligne avec celui des années passées puisque l'activité oscille sur la plateforme autour de 80 000 mouvements depuis une dizaine d'années. Avec 74 895 mouvements avions et 75 845 mouvements tous aéronefs confondus, le trafic est en baisse de -5,4 % en 2020 versus 2019.

- Toutefois ce niveau global d'activité masque de fortes disparités avec des ruptures ou des baisses d'activité pendant les périodes de confinement de l'année 2020 et des reprises d'activité plus marquées qu'habituellement, notamment en juin et juillet (+40 %), par effet de rattrapage.

- L'activité de l'aérodrome demeure réalisée pour l'essentiel par les avions (98 % du trafic) le trafic hélicoptères étant faible (890 mouvements) et le trafic ULM marginal.

- En termes de typologie de mouvements, on observe en 2020 un peu plus de tours de piste qu'en 2019 (55 % versus 52% des vols).

→ Questions et observations

M. le Président observe des variations mensuelles d'activité nettement plus sensibles en 2020 que par le passé et sollicite les observations des membres de la Commission.

Les élus et les associations de riverains soulignent que le niveau de tolérance de la population à l'égard des nuisances sonores est désormais dépassé et qu'il est désormais urgent de rechercher et de trouver des solutions :

- Si M. Gérès (Maire de Croissy-Beaubourg) n'est pas favorable à la disparition de l'aérodrome qui est « un équipement positif pour le secteur », « il y a un moment où trop, c'est trop », les élus locaux subissent de plus en plus les plaintes des riverains qui ne supportent plus les nuisances des avions.

- Pour M. Le Lay-Felzine, Président de Paris-Vallée de la Marne et Maire de Torcy, le problème de la plateforme de Lognes-Emerainville est qu'il n'y a pas de plafonnement

des mouvements. Si les différentes parties ne travaillent pas ensemble à des solutions, le problème « se traitera à chaud et l'aérodrome partira ».

- M. Lemaire, délégué Proximité et tranquillité publique à Collégien, fait aussi le constat d'une forte augmentation des plaintes et des craintes pour leur santé des administrés. Il conviendrait d'arrêter de se référer au passé et qu'on travaille à trouver des solutions pour l'avenir.

Bilan des plaintes

→ Présentation par la DSAC Nord

M. Bouniol (DSAC Nord) rappelle tout d'abord la situation de l'aérodrome avec en particulier la sortie de transit hélicoptères de la région parisienne (Mont d'Est), transit desservant l'héliport d'Issy-les-Moulineaux et les hélistations hospitalières (Mondor, la Pitié-Salpêtrière...). Puis il détaille le circuit de piste actuellement utilisé avec les quatre branches habituelles.

M. Kelyor, Maire d'Émerainville, fait part de son impatience et indique ne pas s'être déplacé pour écouter « un cours théorique » mais pour aboutir à des solutions concrètes pour éviter les 50 à 60 plaintes qui parviennent quotidiennement en mairie.

M. Bouniol poursuit sa présentation en exposant les statistiques des plaintes reçues par la DGAC en 2020.

En 2020, 85 plaintes ont été reçues par la DGAC qui ont toutes fait l'objet d'une réponse.

Puis M. Bouniol précise le contenu du travail effectué par la DGAC : recherche systématique et analyse de la trace radar de l'avion. Si la trace radar révèle un besoin d'analyse complémentaire, un travail est effectué par les services de contrôle. En fonction des résultats, il y aura : un courrier expliquant au riverain la situation particulière, ou une lettre de rappel au pilote, une réunion AREX entre la DGAC et les usagers ou encore, en cas d'infraction caractérisée aux règles de l'air, une procédure administrative disciplinaire pouvant aller du blâme à la suspension de licence.

Sur les 85 plaintes reçues en 2020, 55 ont fait l'objet d'une action complémentaire de la DGAC, soit environ 65 %.

En réponse aux questions posées, M. Bouniol précise que le délai de réponse de la DGAC aux plaintes est de 3 à 4 semaines et qu'aucune sanction disciplinaire n'a été prononcée en 2020 puisqu'aucune infraction caractérisée aux règles de l'air n'a été constatée.

Sur les 5 premiers mois de 2021, on observe une très forte augmentation du nombre de plaintes (285 plaintes) qui pourrait s'expliquer par la mise en place par une association d'une plateforme de signalisation. En revanche, une forte diminution de la pertinence des plaintes déposées puisque seulement 51 ont fait l'objet d'une action complémentaire de la DGAC, soit 20 %.

M. Bouniol précise qu'il y a deux types de plaintes : les plaintes « génériques » (ex : les vols le dimanche sont insupportables) et les plaintes spécifiques signalant un vol considéré comme irrespectueux des trajectoires admises.

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

→ Questions et observations

→ *Les élus et les associations de riverains dénoncent le non-respect des trajectoires et du tour de piste et s'étonnent que des infractions manifestes semblent ne pas être relevées par les services de la DGAC.*

- M. Lemaire (Collégien) signale que sa commune, Collégien, est régulièrement survolée par des vols hors trajectoire, pas uniquement aux abords de l'autoroute A4, avec en particulier des vols passant au-dessus de l'école située au centre du village.

- Mme Loumé (ARALE) s'étonne qu'une plainte mettant en cause un avion à basse hauteur, hors tour de piste, survolant les habitations 30 minutes après le coucher du soleil, aperçu par plusieurs riverains, n'ait pas fait l'objet d'un traitement par la DGAC.

Sur ce cas particulier, M. Bouniol (DSAC Nord) ne peut que mentionner l'absence de trace radar posant problème. Il peut aussi s'agir d'une confusion avec des avions en approche du Bourget contournant Paris par le sud, comme cela s'est produit à plusieurs reprises lors de plaintes antérieures. M. Bouniol propose à Mme Loumé de lui fournir hors réunion les éléments du vol pour une nouvelle vérification.

- Mme Quinion (ARALE) dénonce également des survols intempestifs au Champ Tortu les week-ends jamais relevés par la DGAC. Elle signale également que certains pilotes confirment couper leur transpondeur pour éviter les ennuis.

M. Bouniol (DSAC Nord) tient à préciser que les services de la DSAC relèvent les traces radars des avions, même quand ils ne sont pas équipés de transpondeur. Le transpondeur est un équipement qui permet de relier la trace radar à un avion en particulier mais tout avion laisse une trace radar.

- M. Trombetta (VMEM) retrace l'historique des lotissements de Malnoue. En dépit des manifestations de 1992 et 1993 et de l'accord signé en 1997, les survols intempestifs du lotissement de Malnoue semblent repartis « comme aux beaux jours de 1990 ».

- M. Barrau (président du GALE) tient à préciser que le lotissement de Malnoue a été construit avec un « faux PEB » et avec « la collusion de la mairie d'Emerainville et d'Epamarne ».

M. Barrau (GALE) souligne que si le tour de piste se faisait au Sud, comme autrefois, il y aurait moins de problèmes puisque les avions survoleraient la forêt au lieu des zones urbanisées.

→ *La nécessité d'une conciliation et d'un compromis*

- A ce moment de la discussion, M. le Président pour clarifier les choses tient à préciser que l'aérodrome est un équipement qui existe, qui a son utilité, et qu'il faut aussi tenir compte des plaintes exprimées par les riverains. La solution ne passera pas en remuant le passé mais en recherchant des solutions de compromis valables pour l'avenir.

- M. Yuste, Maire de Lognes, reconnaît que la Mairie de Lognes reçoit beaucoup moins de plaintes que les communes voisines de Croissy-Beaubourg, d'Emerainville et de Collégien lorsque le tour de piste est respecté puisque très peu d'habitations de Lognes sont concernées par ce dernier. Il souligne également l'amélioration qui avait été obtenue

dans le passé par l'équipement des avions en silencieux et par le respect du tour de piste. C'est dans cette voie et par la recherche d'autres solutions qu'il faut agir parce que l'aérodrome est un équipement utile à Paris-Vallée de la Marne et que les populations installées méritent aussi qu'on respecte leur tranquillité et ce d'autant plus que l'Etat demande aux communes de construire et d'urbaniser.

- Mme Do, députée de Seine-et-Marne, incite également à la concertation pour trouver des solutions concrètes. Cela passe par une meilleure connaissance de l'évolution du trafic en fonction des horaires et des périodes de vols et par un dialogue pour aboutir à une charte. Cette charte pourrait préciser des aménagements des horaires de vols, le respect des indices de bruit, un nouveau tracé de tour de piste, etc.

→ *Les propositions de l'ACNUSA*

M. Le Lay-Felzine (président de CA Paris-Vallée de la Marne) souhaiterait que l'on joigne au compte rendu de la présente réunion le rapport de l'ACNUSA de juillet 2020 sur les nuisances de l'aviation légère et la page 24 du rapport de 2021 sur l'aérodrome de Lognes-Émerainville.

L'ACNUSA fait en effet des propositions intéressantes comme la mise en place d'un observatoire permanent des nuisances sonores engendrées par l'aviation légère - M. Le Lay-Felzine en tant que président de l'Agglomération a demandé l'installation de stations de bruit à Bruitparif - ou encore la poursuite de l'amélioration des cartes d'approche et d'atterrissage.

M. Le Lay-Felzine sollicite l'aide de M. le sous-préfet pour mettre en place rapidement un dispositif pour que l'aérodrome fonctionne tout en respectant le territoire.

→ *La proposition de Bruitparif*

M. Ribeiro (Bruitparif) propose l'installation de 2 stations permanentes de mesure de bruit : l'une du côté de Noisy-le-Grand et d'Émerainville ; l'autre du côté de Croissy et de Collégien. Il conviendrait de constituer un groupe de travail pour déterminer la localisation précise de ces stations permanentes de bruit.

Ces stations de mesure pourraient être mises en place dès la fin de l'année.

M. Ribeiro précise que Bruitparif est en train de développer une nouvelle station de mesure (Méduse) équipée de plusieurs microphones capables de détecter l'origine des pics de bruit (bruit aérien, bruit routier etc.).

→ *La proposition d'un Comité Permanent (par M. le Sous-Préfet)*

Compte tenu des tensions actuelles, M. le Président propose la mise en place d'un Comité Permanent, émanation de la Commission. Fonctionnant à effectif plus réduit que la CCE, le Comité Permanent est une instance de dialogue et de travail prévue par le Code de l'Environnement.

Se réunissant régulièrement dans l'intervalle des Commissions, le Comité Permanent présenterait deux avantages significatifs :

- Il permettrait de traiter par la concertation les points techniques de friction (ex : tel avion sortant régulièrement de sa trajectoire) qui normalement n'ont pas lieu d'être évoqués et gérés en séance plénière de la Commission.

- Il permettrait aussi de préparer en amont des propositions qui seraient présentées et votées en séance plénière de la CCE.

• Mme Loumé (ARALE) souhaiterait que des propositions concrètes soient rapidement travaillées par ce Comité. Elle indique que son association a déjà préparé plusieurs propositions qui ont été communiquées à différents acteurs (usagers, Agglomération, Mme la députée, ADP, etc.).

M. Fournier (GALE) précise que les usagers sont prêts à étudier une modification du tour de piste par vent arrière qui permettrait de survoler la forêt avant de viser le point de repère constitué par le damier.

• M. Kelyor (Maire d'Émerainville) rappelle que l'accord de 1997 sur l'équipement des avions en silencieux a été obtenu sans faire de comité particulier. De la même façon, il serait possible de limiter les vols les week-ends ou tout ou partie des week-ends aux avions les plus silencieux. Il exprime son scepticisme sur ce formalisme.

M. Gérès (Maire de Croissy-Beaubourg) craint de repartir de cette CCE « plus déçu qu'il n'est arrivé ». La population est agressée par les nuisances sonores et il n'entend pas de solution émerger.

Dans le contexte actuel, M. le Président propose de « monter l'escalier marche par marche », l'objectif final étant d'aboutir à une charte de bonnes pratiques.

Il propose de faire une première réunion du Comité Permanent autour du 20-25 juillet. Ce Comité, dont il assurera la présidence, aura pour objet de fixer les objectifs et les modalités de travail ainsi que de voir comment concrètement mettre en place les stations permanentes proposées par Bruitparif.

* *
*

Au terme de la réunion et sans autre question diverse, M. le Président lève la séance après avoir remercié les membres de la Commission de leur participation.

(La séance est levée à 11 heures 50)

