

ORDRE DU JOUR

1/Bilan d'activité – trafic 2004	4
2/Nuisances sonores - Bilan des contrôles.....	8
3/Point sur l'évolution du dossier initié par la commune d'Emerainville dans le domaine de la réduction des nuisances sonores	53
4/Point sur la révision du PEB.....	61
5/Questions diverses.....	72

COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT



Aérodrome de Lognes-Emerainville



Lundi 7 février 2005

La séance est ouverte à 10 heures 55 sous la présidence de M. Bruno DELSOL, Sous-Préfet de Meaux.

M. le Président procède aux présentations des membres de la Commission.

Sont présents :

- *M. BERNARD – Adjoint au maire Emerainville ;*
- *M. MANELLA – Responsable du Service Environnement Emerainville ;*
- *M. CRIPPA – Directeur de cabinet Mairie de Pontault-Combault ;.*
- *M. DUPUIS – président de "Pour la protection de Pontault-Combault Nord" ;*
- *M. KACIMI – vice président de "Pour la protection de Pontault-Combault Nord".*
- *M. VACHERET – Maire-adjoint de Roissy-en-Brie.*
- *M. DELBAST – Maire-adjoint de Croissy-Beaubourg.*
- *M. JOUET – Association ADIR Noisy-le-Grand*
- *Mme BOURDIAL – Association ADIR Noisy-le-Grand*
- *M. VERNIN – Association R.E.N.A.R.D Roissy*
- *M. TROMBETTA - Association VMEM*

- *Mme VIDAL - Association VMEM*
- *Mme GORCE - Syndicat d'Agglomération nouvelle du Val Maubué*
- *Mme KHOUDARI - Services techniques de la Ville de Lognes.*
- *M. BUGEON - GPPAR Lognes.*
- *M. BARRAU - Président du GALE Lognes-Emerainville*
- *M. PORTMANN - vice-président du GALE Lognes-Emerainville*
- *M. ELIZABE - Créative Hélicoptère.*
- *M. ROY - Association du R.E.N.A.R.D*
- *M. DELESTRADE - Directeur de l'aménagement EPAMARNE*
- *M. MOUSSEAU - chargé d'études DDE.*
- *M. MEUNIER - Chargé de mission DIREN*
- *M. GIRONDE - Gendarmerie des transports Aériens Orly ;*
- *Lt PLANQUE-MILLE - DCPAF Bureau Police Aéronautique ;*
- *Cdt ROUSSEAU - DCPAF*
- *M. LORRIAUX - Chef du Département Environnement - Aéroports de Paris ;*
- *M. MICHAL - Chef du Service Aviation Générale - Aéroports de Paris.*
- *M. THOMAS - Service Aviation Générale*
- *M. PERNET - Service Aviation Générale - Directeur de l'aérodrome.*
- *M. PORQUET - Direction Le Bourget et aérodromes d'Aviation Générale - ADP*

- *M. BRUN - Chef du Service Coordination des Procédures d'Aménagement des Aéroports - Aéroports de Paris ;*
- *M. COLL - Chef du service Environnement Nord – Aéroports de Paris ;*
- *Mme LIONNET - Relations avec les Riverains – Aéroports de Paris ;*
- *M. KACI - Services techniques – ADP.*
- *Mme DELPLANQUE – Sous Préfecture de Meaux*

1/ Bilan d'activité – Trafic 2004

M. PERNET (Dir de l'aérodrome).- En 2004 95.961 mouvements, soit un trafic similaire à celui de 2003 à 0,3 % près.

Le trafic avion a été à peu près stable (- 1%) et le trafic hélicoptère a augmenté de 27,3 % passant de 2.039 à 2.596 mouvements.

La répartition mensuelle est conforme à ce qui se passe habituellement, il n'y a pas de changement avec toujours un creux au mois d'août, et les mois les plus forts aux mois de mai et juin.

Ensuite la répartition entre les avions basés et non basés reste stable (94 % de basés / 6 % de non basés).

La répartition en fonction du type de vols : tours de piste (école), vols locaux (départ de Lognes et retour à Lognes) et voyages (l'appareil va se poser ailleurs). La proportion reste relativement stable, avec une légère augmentation des tours de piste en pourcentage (53 % en 2004 contre 48 % en 2003).

Nombre de jours d'auto-information : il a baissé (25 jours en 2004 contre 36 en 2003) et il ne devrait pas y en avoir en 2005.

M. LE PRESIDENT.- Merci. Sur l'évolution du trafic, est-ce qu'il y a des observations ou des questions ?

M. ROY (Ass RENARD).- Je ne comprends pas les correspondances entre les différents graphiques. Je vois des chiffres de mouvements de 147.000, ancien décompte, ou 120.000, nouveau décompte, alors qu'à la première page je vois 95.000 mouvements.

M. PERNET (Dir de l'aérodrome).- Je pense que Monsieur lit dans la mauvaise case puisque le total général en 2004 est bien de 95.961 mouvements, chiffre qu'on retrouve bien dans le nouveau décompte 2004 en bas à droite.

M. ROY (Ass RENARD).- C'est marqué "trafic estimé" ancien décompte ou nouveau décompte. En fait j'avais l'impression qu'à la page 1/5, ce n'était pas un trafic estimé mais un trafic comptabilisé.

Pourquoi cette différence importante de 20 % entre ancien et nouveau décompte ?

M. PERNET (Dir Aéroport).- A la première page, il s'agit bien d'un trafic avec estimation et c'est aussi le cas sur la dernière.

S'agissant de la différence entre l'ancien et le nouveau décompte, un arrêté de 2000 a changé la manière de comptabiliser les tours de piste, un "touch and go" est compté pour un seul mouvement alors qu'il était compté pour deux mouvements auparavant.

M. KACIMI (pour la protection de Pontault-Combault Nord).- Que veut dire un "touch and go" ?

M. PERNET (Dir Aéroport).- Un "touch and go" est un "posé décollé" dans le cadre de l'entraînement d'un pilote, aussi bien en instruction que pour son entraînement personnel : le pilote pose les roues de l'avion sur la piste, puis remet les gaz pour refaire un tour.

M. KACIMI (Pour la Protection de Pontault-Combault Nord).- Est-ce que cela peut vouloir dire que cela modifie votre façon de compter depuis 2000 et que, grâce à cette façon de compter, vous avez pu diminuer le nombre de décollages ?

M. LE PRESIDENT.- Non, il faut bien être clair, dans ce domaine comme dans d'autres, il arrive qu'on change de mode de comptabilité. On comprend bien qu'un avion qui se pose pour redécoller aussitôt, on peut dire que c'est deux mouvements comme ce n'est qu'un mouvement. Mais peu importe, ce qui est important...

M. KACIMI (Pour la protection de Pontault-Combault Nord).- L'important, c'est le bruit pour les riverains !

M. LE PRESIDENT.- L'important, c'est qu'on soit tous au clair sur le mode de calcul. Il est bien évident que cela génère ce qu'on appelle en statistique une rupture qu'il faut faire apparaître comme telle. On ne va pas comparer les chiffres 2004, nouvelle méthode, avec les chiffres 2003, ancienne méthode, cela ne voudrait rien dire. J'imagine que c'est pour cela que, sur le tableau de la page 5, on voit deux courbes de façon à bien voir à quel moment il y a eu le changement de mode de calcul.

En somme, pour être plus direct, ce n'est pas une espèce de manoeuvre pour minimiser le trafic aérien et pour dire qu'il y en a moins s'il y en a autant.

On doit comparer ce qui est comparable et les chiffres qui vous sont livrés sont bien présentés de manière à permettre cette comparaison.

M. ROY (Ass. RENARD).- J'aimerais savoir si l'utilisation de termes étrangers dans les documents administratifs est parfaitement en adéquation avec les règles qui s'appliquent ?

M. LE PRESIDENT.- Franchement, je n'en sais rien, je vous avoue que cela ne m'intéresse pas beaucoup, l'important c'est de comprendre de quoi on parle.

2/ Nuisances sonores – Bilan des contrôles

Cdt ROUSSEAU (DCPAF).- Les contrôles :

La police aux frontières a effectué, au cours de l'année 2004, 72 opérations de contrôle sur l'aérodrome de Lognes.

Au cours de ces 72 opérations de contrôle, 45 aéronefs et pilotes d'aéronefs ont fait l'objet d'un contrôle approfondi de la validité des documents de vol.

Et la police aux frontières a établi deux procédures judiciaires d'infraction pour l'année 2004.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce que certaines de ces infractions ont un rapport ou sont susceptibles d'avoir un rapport avec les nuisances sonores ?

Cdt ROUSSEAU (DCPAF).- Sur ces deux infractions, l'une concernait un non respect du circuit de piste.

M. LE PRESIDENT.- Y a-t-il d'autres services de contrôle qui travaillent sur Lognes ?...

Peut-être un mot sur la gestion des réclamations, si la direction de l'aérodrome peut nous en parler : les réclamations reçues, la suite donnée, la façon dont vous les traitez etc.

M. MICHAL (ADP – Aviation générale).- Aujourd'hui, ce qui est place dans l'architecture d'Aéroports de Paris, c'est un guichet unique de réponses qui est le service Environnement. Soit le riverain s'adresse directement au service Environnement, soit il s'adresse au directeur de l'aérodrome qui peut traiter la question à son niveau par entretien, c'est fait très régulièrement, ou lorsque la demande est écrite, elle est transmise au Service Environnement pour réponse.

M. LE PRESIDENT.- Que peut-on dire sur les réclamations reçues dans l'année écoulée ? Est-ce qu'il y en a plus ou moins ? Est-ce qu'on arrive à répondre ou pas ? Les réclamations paraissent fondées ou pas ? On répond vite ou pas ? etc.

M. PERNET (Dir Aérodrome).- Pour l'année 2004, j'ai eu en quasi totalité des coups de téléphone. J'ai discuté, j'ai

rencontré des riverains et des associations pour ensuite avoir un travail de communication avec les pilotes.

M. COLL (ADP – Environnement Nord).- Le service Environnement est saisi d'un certain nombre de réclamations. Je ne peux pas dire que cette année on en ait eu plus que les années passées. Nous répondons à toutes les réclamations, quelle qu'en soit l'origine, soit directement, soit en donnant les éléments de réponse au signataire final qui peut être vous-même, Monsieur le sous-préfet, ou d'autres entités.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce qu'il y a d'autres questions ou observations ?

M. ROY (Ass RENARD).- Est-ce qu'il serait possible de quantifier ce qui vient d'être dit ? On ne sait pas trop quelle est la proportion de réclamations. On aimerait avoir un document comparable au nombre de mouvements pour comprendre de quoi il s'agit.

M. LE PRESIDENT.- Je serai assez d'accord qu'on puisse avoir, chaque année, un petit rapport sur les réclamations. La quantification, évidemment n'est pas facile dans ce domaine, il y en a qui sont écrites et d'autres téléphoniques. D'autre part ce n'est pas parce qu'il y a plus de lettres que cela va moins bien et parce qu'il y a moins de lettres que ça va forcément mieux, mais qu'on ait un petit rapport pour savoir quel genre de réclamations, est-ce que c'est plutôt sur ceci ou cela, cela pourrait éclairer les débats. Après tout, c'est une sorte de thermomètre qui est utile.

M. COLL (ADP - Service Environnement Nord).- On pourra joindre au compte rendu cette analyse, si vous le souhaitez, puisque nous avons la quantification des réclamations et l'analyse par nature, y compris le nombre de réclamations téléphoniques, enregistré à chaque fois.

M. LE PRESIDENT.- C'est une comptabilité que vous tenez déjà ? Très bien, effectivement ce serait bien d'avoir la synthèse.

M. JOUET (ADIR).- Si j'ai bien compris, vous avez effectué 72 contrôles et vous nous avez spécifié la nature de 45 contrôles.

Cdt ROUSSEAU (DCPAF).- 72 contrôles d'aérodrome et au cours des contrôles d'aérodrome, 45 aéronefs et leurs pilotes ont été étroitement contrôlés.

M. JOUET (ADIR).- Si je fais 72 – 45, les 27 représentent quoi ?

Cdt ROUSSEAU (DCPAF).- Il y avait des appareils en circuit de piste qui n'ont pas fait l'objet du contrôle de la licence du pilote et des documents de vol relatifs à l'aéronef.

Il y a eu une opération de contrôle sur la plate-forme durant laquelle aucune infraction n'a été verbalisée, ni constatée.

M. LE PRESIDENT.- Je ne suis pas sûr d'avoir compris non plus. 72 contrôles sur l'aérodrome et 45 avions contrôlés. Cela veut dire que dans les 72 – 45, vous avez contrôlé l'aérodrome mais

pas les avions ? C'est-à-dire que vous avez contrôlé autre chose que les avions, c'est quoi ?

Cdt ROUSSEAU (DCPAF).- C'est le respect du circuit de piste et, en montant à la tour, observer la façon dont les pilotes respectent le circuit de piste et tant qu'ils ne se posent pas et ne coupent pas leur moteur, on ne peut pas effectuer un contrôle. On peut être deux heures sur place, si l'aéronef ne s'arrête pas à proximité d'un hangar, on ne peut pas effectuer un contrôle, il est en vol.

M. LE PRESIDENT.- Quand la police se poste dans la tour de contrôle pour surveiller ce qui se passe, cela compte comme un contrôle d'aérodrome mais cela ne compte pas comme un contrôle d'aéronef. Le contrôle d'aéronef commence quand vous contrôlez spécifiquement une certaine machine.

Cdt ROUSSEAU (DCPAF).- C'est exactement cela.

Lt PLANQUE-MILLE (DCPAF).- En ajoutant aussi le fait que, pour raison météo, il n'y a pas d'avion en l'air, nous sommes sur la plate-forme pour contrôler l'aérodrome et voir si tout se passe bien. On se déplace également au sein des associations. Mais parfois, pour des raisons météo, il n'y a aucun avion en vol.

M. JOUET (ADIR).- Quels sont vos moyens de contrôle du respect du tour de piste ? Je parle des moyens techniques.

Cdt ROUSSEAU (DCPAF).- Visuel, uniquement.

Lt PLANQUE-MILLE (DCPAF).- Nous avons un point particulier, vers Noisy-le-Grand, il y a un groupe scolaire. Ce groupe scolaire ne doit pas être survolé, nous nous mettons à proximité du groupe scolaire pour vérifier qu'aucun avion ne se présente à la verticale.

Mme BOURDIAL (ADIR).- J'habite justement dans ce quartier. Je voudrais savoir combien de jours par an, vous vous postez à cet endroit-là ?

Lt PLANQUE-MILLE (DCPAF).- Très peu de fois mais on le fera de plus en plus pour la simple et bonne raison que notre service s'est renforcé, maintenant nous sommes quatre fonctionnaires à temps complet uniquement détachés pour tous les aérodromes de la partie Est de la région parisienne. Cela fait deux fonctionnaires par jour qui ne sont pas là systématiquement tous les jours mais au moins deux fois par semaine, c'est sûr.

Pour contrôler les circuits de piste, c'est en fonction de la météo, sachant qu'il y a aussi d'autres plates-formes à surveiller.

Mme BOURDIAL (ADIR).- Est-ce qu'avant de vous poster là, vous prévenez les aéroclubs ?

Lt PLANQUE-MILLE (DCPAF).- Non, on prévient seulement le contrôleur aérien.

Mme BOURDIAL (ADIR).- A titre de précision, je voudrais dire que j'étais dans mon jardin dans ce quartier le samedi de 16 heures à 16 h 35, il y a eu 17 passages d'avions au-dessus de mon pavillon.

M. LE PRESIDENT.- C'est l'endroit où les avions sont censés ne pas passer ?

Mme BOURDIAL (ADIR).- Absolument.

M. LE PRESIDENT.- Cela veut dire qu'il faut peut-être y aller plus souvent en effet.

Mme BOURDIAL (ADIR).- Et surtout les samedis.

M. KACIMI (Pour la protection de Pontault-Combault Nord).- La personne d'avant vient de signaler le problème du groupe scolaire qu'il faudra éviter de survoler, c'est vrai que c'est hyper dangereux, et je tiens à faire remarquer que la ligne de RER sert d'endroit pour amorcer le virage pour les avions à peu près 100.000 fois par an. Il y a en dessous des milliers de gens qui travaillent. On peut imaginer à la pointe de Pontault-Combault un accident avec deux RER plus un avion, et en plus c'est une goulotte, il n'y a aucun moyen d'accès. On l'a déjà signalé l'année dernière. Il faudrait essayer éviter la ligne de RER de Pontault-Combault avec des milliers de gens en dessous.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce qu'elle est dans la zone à éviter ?

M. MICHAL (ADP – Aviation générale).- La ligne de chemin de fer est en limite de circuit de piste. Il faut savoir qu'un avion a un certain potentiel de plané et le fait de survoler la ligne de chemin de fer ne veut pas forcément dire, même en cas de panne

moteur, que l'avion va tomber dessus. Le potentiel de plané est relativement important. Un avion normal plane environ sur huit fois son altitude. Compte tenu du trafic, de la fréquentation de cette ligne de RER, on peut considérer que c'est acceptable. Les consignes sont de toute façon de virer avant. Aujourd'hui, le directeur de l'aérodrome, en même temps que les associations, s'emploie à bien expliquer à l'ensemble des usagers basés ce qu'ils doivent faire.

Si l'ADIR le permet, on peut communiquer cette affiche qui fait partie de la communication qui est réalisée conjointement avec le GALE, l'ADIR et la Direction de l'aérodrome, pour préciser le respect du tour de piste.

M. LE PRESIDENT.- C'est-à-dire qu'aujourd'hui, les avions ne sont pas censés survoler cette ligne de RER ?

M. MICHAL (ADP – Aviation générale).- Comme pour tous les circuits de piste publiés, ce circuit définit la trajectoire nominale, en fonction des performances de l'aéronef, de la météo, de la charge de travail du pilote, il est possible qu'il y ait certains écarts. Cette ligne de chemin de fer est en limite du virage pour le passage en final 08. C'est un point de repère. Le fait que le virage soit au niveau de cette ligne de chemin de fer ne veut pas dire qu'un avion va tomber dessus. Un avion en panne peut très bien planer. Le pilote va gérer sa panne et va de toute façon éviter les zones à risque. Compte tenu du potentiel de plané, il n'y a pas de risque particulier.

M. LE PRESIDENT.- Si on a dit que l'avion ne survole par la ligne de chemin de fer, il faut évidemment veiller à ce qu'il ne la survole pas.

Je comprends ce que vous avez dit, il y aura nécessairement des exceptions, un avion ne se pilote pas comme une bicyclette, mais il y a une différence entre les écarts accidentels et les écarts systématiques.

Là où l'alerte doit remonter, c'est quand les gens ont l'impression que l'écart est systématique. En fait il y a une zone interdite sur laquelle il y a des survols trop nombreux pour qu'on puisse les attribuer à la marge d'erreur inévitable dans ce genre d'activité.

M. DUPUIS (Pdt Pour la Protection de Pontault-Combault Nord).- Tout d'abord, je tiens à remercier la collaboration de plus en plus importante du directeur de l'aérodrome de Lognes et surtout également des personnes que nous avons également au téléphone régulièrement qui managent la tour de contrôle.

Nous avons également constaté des efforts tout particuliers de la gendarmerie, de la police, du commandant MUSCA et du commandant ROUSSEAU, nous tenons à les remercier pour leur aide.

Ce que l'on peut constater, c'est que chaque fois qu'il y a des infractions qui sont constatées, que nous téléphonons à la gendarmerie, la gendarmerie appelle la tour de Lognes et, pendant une demi-heure, nous n'avons plus de problème au niveau des avions. La peur du gendarme y fait quelque chose, c'est une réalité.

Nous constatons également que nous ne déclarons pas tout le temps les infractions puisque nous devons déposer une plainte. En effet, nous avons des faits très précis avec des numéros d'avion, des heures précises où des infractions ont été constatées par les riverains de Pontault-Combault, mais c'est assez lourd pour nous de déposer les plaintes. Votre proposition de comptabiliser les

infractions nous intéresse vraiment, notamment les réclamations téléphoniques.

Ce que nous proposons, nous, association pour la Protection de Pontault-Combault Nord, pour diminuer ces problèmes liés au bruit, c'est la fermeture de la piste verte de l'aérodrome de Lognes. Nous pensons que la piste gazonnée nous pose problème et entraîne des déviations sur nos maisons et le non respect de cette voie ferrée. Merci.

M. LE PRESIDENT.- Sur le premier point, j'aurais tendance à être assez d'accord avec vous, sur la gestion des réclamations et des plaintes. On ne peut pas exiger des voisins qu'ils portent plainte systématiquement et on ne peut pas non plus exiger qu'ils soient tous experts en aéronautique et en mesure de faire un rapport en bonne et due forme pour dire : "j'ai constaté une infraction à l'article x du code de l'aviation civile". C'est une question de bon sens. Quand mon voisin fait du bruit parce qu'il a mis sa télé trop fort, je n'ai pas forcément le réflexe tout de suite d'écrire au Procureur de la République. Je vais d'abord aller le voir pour essayer de trouver une solution. Cela s'appelle une réclamation.

Il est important qu'il y ait une bonne gestion des réclamations, que vous sachiez à qui les adresser, on a eu la réponse tout à l'heure, et puis qu'elles soient exploitées. Bien entendu, plus la réclamation sera circonstanciée, plus il y a de chance qu'elle soit exploitée. La réclamation peut correspondre à une infraction, auquel cas le service qui gère les réclamations fait suivre au service répressif. Elle peut ne pas être une infraction mais auquel cas, elle peut malgré tout appeler une suite en quelque sorte amiable si on constate des comportements qui, sans être illégaux, pourraient être rectifiés.

Si on arrive à mettre au point ce genre de circuit, j'ai l'impression que, d'après ce que vous dites, il est déjà assez bien au point à Lognes, on doit arriver à des progrès.

Le deuxième point concerne une piste verte que vous voudriez faire fermer. Qui peut nous en parler ? Il faut me dire ce qu'est la piste verte...

M. PERNET (Dir Aéroport).- M. DUPUIS parle de la piste gazonnée. A Lognes, il y a une piste en béton et une piste gazonnée. Le fait d'avoir une seule piste, à mon avis, aurait un effet contre productif d'augmenter le nombre de remises de gaz, de diminuer la sécurité, et d'augmenter le nombre de passages non justifiés au-dessus des habitations. Je ne pense pas que ce soit une solution idéale.

M. LE PRESIDENT.- Qu'est-ce qu'on lui reproche à cette piste ?

M. PERNET (Dir Aéroport).- Elle est plus au sud, donc un avion qui décolle de la piste est 150 mètres plus au sud, donc dans sa montée ou dans sa partie finale, est plus proche de la pointe de Pontault-Combault.

M. LE PRESIDENT.- Elle sert à se poser quand l'autre piste est encombrée ?

M. PERNET (Dir Aéroport).- Pas nécessairement. Il y a deux pistes et les pilotes peuvent demander l'une ou l'autre pour se poser en fonction de leur envie, de leur type d'appareil. Egalement le contrôleur d'aéroport, en fonction de la charge de

trafic peut imposer au pilote d'atterrir sur la piste gazonnée parce qu'y a déjà quelqu'un en train d'atterrir sur la piste en dur.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce qu'il y aurait moyen d'imaginer d'aller en priorité sur la piste la moins nuisante ?

M. PERNET (Dir Aérodrome).- C'est déjà le cas, la majorité des avions utilise la piste en dur.

M. BARRAU (Président GALE).- Je voudrais quand même aborder une précision là-dessus.

Il ne faut pas que la commission se méprenne, la piste en herbe est fermée plus de six mois par an. Ne dites pas que la piste en herbe apporte des nuisances très importantes pour Pontault-Combault, c'est faux !

M. LE PRESIDENT.- Elle est fermée plutôt en été ou plutôt en hiver ?

M. BARRAU (Président GALE).- Elle est fermée en été et en hiver. Dès qu'il y a une pluie, elle est fermée au moins huit ou dix jours. La piste en herbe, je suis sûr qu'elle est fermée depuis un mois.

M. PERNET (Dir Aérodrome).- Elle est fermée depuis le mois de novembre. Et elle peut être fermée l'été en cas de travaux et ponctuellement pendant quelques jours s'il y a eu beaucoup de pluie.

M. LE PRESIDENT.- J'imagine alors qu'elle est plutôt fermée aux époques où il y a moins d'avions ?

M. PERNET (Dir Aéroport).- Non, c'est uniquement une question d'état de l'infrastructure. Comme elle est faite d'une terre assez lourde, quand il pleut, elle est boueuse et on ne peut pas se poser dessus.

M. LE PRESIDENT.- Et ici, il ne pleut pas davantage hiver qu'en été ?... Soit. Je ne connais pas encore bien le pays !
(rires)

M. PERNET (Dir Aéroport).- C'est pour cela qu'elle est fermée quatre mois en hiver parce que justement c'est trop humide.

M. ROY (RENARD).- Est-ce qu'il serait possible de réaliser, un peu à la façon des risques de chute d'aéronefs sur les installations classées, une étude sur la dispersion des risques de chute en fonction des circuits de piste ? Ce qui permettrait de répondre par avance à des questions et savoir là où il pourrait y avoir problème et là où a priori il pourrait y avoir moins de problèmes.

Ma deuxième question concerne cette piste, est-ce qu'on ne pourrait pas, dans le rapport annuel, préciser quand elle a été ouverte et quand elle a été fermée ? De façon à avoir un rapport complet et clair sur le fonctionnement de l'aéroport.

M. LE PRESIDENT.- Sur le deuxième point, je suis tout à fait d'accord. Franchement, je suis pour la transparence. Et surtout

je suis pour qu'on objective les débats, c'est-à-dire qu'il y ait toujours des données de faits, sinon chacun voit midi à sa porte : les habitants ont l'impression que la piste est ouverte tout le temps et les pilotes ont l'impression qu'elle est fermée tout le temps. C'est normal. Donc ce serait d'avoir sur un papier exactement la situation.

Donc, sur le deuxième point, une sorte d'étude qui permettrait de cartographier le risque d'impact. J'avoue que je ne sais pas si techniquement c'est faisable, j'imagine qu'il doit y avoir une dispersion énorme par définition puisque, quand un avion tombe en panne, le point de chute est difficile à prévoir. Il ne va pas tomber comme une pierre, donc cela veut dire qu'en fonction des points de panne, il va y avoir un cercle autour, mais considérable. Je ne sais pas du tout si cela peut se cartographier. Est-ce que quelqu'un maîtrise cette matière ? Monsieur, vous avez l'air au courant ?

M. BARRAU (Président GALE).- Je ne suis pas au courant mais je vais quand même apporter une précision.

Je veux parler parce que je ne peux pas laisser dire cela ! L'aérodrome existe depuis 1930 et, depuis 1977, il a été transféré où il est, les populations n'ont jamais été atteintes par quelque accident que ce soit. Jamais !

M. LE PRESIDENT.- Ce n'était pas la question...

M. BARRAU (GALE).- Si c'est ça la question !

M. LE PRESIDENT.- Qui peut faire une réponse un peu plus sérieuse, l'Aviation Civile peut-être ?

M. MICHAL (ADP).- Il doit être possible de faire une étude, mais ce n'est pas mon service qui maîtrise ce genre de technique. Il faudrait s'adresser probablement à la DGAC.

M. LE PRESIDENT.- Je veux bien qu'on regarde. Personnellement je ne crois pas avoir rencontré jusqu'ici ce genre d'étude mais cela existe peut-être. Vous en avez vu ailleurs peut-être ?

M. ROY (RENARD).- J'ai vu un certain nombre de ces études qui sont un des volets des études d'impact du décret de 1977, modifié en 1993 et encore depuis. Ces études donnent la probabilité de chute d'un aéronef sur tel ou tel établissement, par exemple si c'est une installation Seveso ou autre. On étudie le point pour voir s'il y a un risque et on prend les mesures nécessaires. Cela ne doit pas être très compliqué à faire, cela existe, il y a des gens qui savent le faire. C'est une information qui permettrait d'avoir la transparence que vous souhaitez.

M. LE PRESIDENT.- Je vois à quoi vous faites allusion mais c'est un peu différent. J'ai eu connaissance d'études comme celles que vous dites pour une centrale nucléaire. On veut, dans le cadre de ces études, dire quel est le risque qu'un avion tombe sur la centrale nucléaire.

Mais c'est très différent de la situation présente parce que, dans le cadre d'une centrale nucléaire ou de n'importe quel autre point sensible, on connaît d'avance le point de chute dont on cherche à évaluer la probabilité, autrement dit en fonction des itinéraires d'avions quel est le risque qu'un avion tombe là ?

Au cas présent, nous sommes face à la situation inverse : on connaît le point de départ des avions qui par hypothèse est l'aérodrome et, à partir de là, on se pose la question : où risque-t-il de tomber ? Autrement dit, le calcul se fait en sens imposé. On comprend bien que c'est beaucoup plus difficile que si on cherche à connaître la vulnérabilité d'un point au sol déjà identifié. Il s'agit de faire le calcul dans l'autre sens et je dois vous dire que je n'ai aucune idée de savoir si c'est possible. Mais l'Aviation Civile peut se pencher sur le sujet pour nous dire si cela existe et si c'est concevable ou pas.

Mais la question est intéressante en tout cas.

M. PORTMANN (GALE).- Je suis également le Secrétaire Général de la Fédération Française Aéronautique, je suis donc sur le plan national toutes les chartes de bonne conduite et tous les problèmes des aérodromes.

Je peux vous dire, Monsieur le sous-préfet – comme vous l'avez très bien montré, on mélange tout – que ce que vous avez dit existe, mais ce que le Monsieur demande, non. Qu'on s'imagine un certain périmètre autour de Lognes, pour évaluer si un avion - mais quel avion et à quelle altitude ? – peut tomber, à ma connaissance ce genre de chose n'existe pas et n'a jamais existé.

Je voudrais dire également qu'il faut arrêter avec cette idée que, dès qu'un avion est en vol, il va tomber sur une maison. En plus, même s'il tombait un jour, un petit avion du poids de nos aéronefs... ! Bien sûr on peut dire que ce qui n'est jamais arrivé peut arriver, mais sur ce terrain qui a connu des millions de mouvements depuis 1967, on n'a jamais eu d'accident. Cela montre quand même une certaine probabilité qui est assez bonne pour la sécurité. Il faut, à un moment donné, arrêter de faire peur à tout le monde avec les avions qui tombent sur les maisons, sur les écoles et ainsi de suite !

Là, on n'est plus dans un équilibre, on est presque dans une sorte de psychose, on essaie de faire peur à tout le monde.

M. LE PRESIDENT.- Je crois que la question est très simple : que la DGAC nous dise si techniquement on sait faire ou pas faire ce genre d'études. Et on en reparlera à la prochaine réunion. Mais on ne va pas passer non plus la nuit là-dessus. Monsieur ?

M. ROY (RENARD).- En guise de conclusion, il ne s'agit pas d'une psychose, il s'agit d'être renseigné et d'avoir l'information et j'invite Monsieur, qui apparemment ne les a pas consultées, à lire des études d'impact des entrepôts de la ZAC de Paris-Est dans lesquelles figurent un chapitre qui définit ce risque.

C'est un risque qui n'est pas forcément très important, mais ce serait bien de savoir s'il existe et éventuellement de coordonner l'urbanisation possible des terrains avec l'ampleur du risque en fonction de l'endroit où se situe la question.

M. LE PRESIDENT.- D'accord. La DGAC nous en reparlera à la prochaine réunion.

M. MICHAL (ADP).- Nous allons saisir la DAC Nord de ce problème-là, sachant qu'à la prochaine commission consultative de l'environnement, elle siégera sans doute en tant que représentant de la DGAC comme c'est normalement prévu.

M. VACHERET (Roissy-en-Brie).- Nous avons dans les années 2000 - 2002 beaucoup de plaintes de riverains. L'année dernière, à ma connaissance, nous n'avons pas reçu de courrier, ni

de coup téléphone, donc une réduction très importante alors que l'urbanisation sur la zone concernée s'est accrue.

Par contre, ce n'est pas le cas par rapport au trafic des gros porteurs. Dans ce domaine, les plaintes se sont accrues.

M. LE PRESIDENT.- D'autres observations ?

M. ROY (RENARD).- Par rapport à la remarque de M. VACHERET, est-ce à dire qu'il y aurait des réclamations ou des demandes d'information qui iraient directement auprès des services d'Aéroports de Paris et d'autres qui transiteraient par les mairies et qui pourraient ne pas forcément être toutes transmises, ou auxquelles il pourrait être fait une réponse en court-circuit d'Aéroports de Paris ?

M. LE PRESIDENT.- C'est possible, par définition les réclamations peuvent atterrir à beaucoup d'endroits. C'est important qu'elles soient bien groupées au niveau du directeur de l'aérodrome pour qu'à un moment donné on en ait la vue globale.

Les réclamations, tout le monde en reçoit, les mairies doivent en recevoir beaucoup parce que, quand on a à se plaindre, on va se plaindre d'abord à la mairie, c'est normal. Mais il faut qu'il y ait quelque part un point où on centralise tout. C'est important.

M. MICHAL (ADP).- Monsieur le Sous-Préfet, si vous le permettez, le directeur de l'aérodrome, avec la réorganisation qui interviendra d'ici quelques mois, ne sera plus le bon point de concentration de ces demandes. Le directeur d'aérodrome, d'ici deux mois, sera essentiellement un fournisseur de services de contrôle. Il peut tout à fait jouer son rôle d'intermédiaire et orienter les plaignants vers le bon service, il peut également traiter un certain

nombre de plaintes à son niveau lorsqu'elles sont orales, mais le bon point d'entrée sur ce qui est communication administrative sera la Direction de l'Aviation Civile Nord.

M. LE PRESIDENT.- Il faut être précis là-dessus, le bureau des réclamations, c'est qui alors ?

M. MICHAL (ADP).- Au point de vue réglementaire...

M. LE PRESIDENT.- La question est tout à fait concrète : j'habite à côté de l'aérodrome, j'ai quelque chose d'important à dire, j'écris où, je téléphone où ?

M. MICHAL (ADP).- Pour quelque chose qui concerne la circulation aérienne, c'est la Direction de l'Aviation Civile Nord qui est basée à Athis Mons, 9 rue Champagne. C'est elle qui assure le rôle régalien.

M. LE PRESIDENT.- C'est le circuit le plus efficace ?

M. MICHAL (ADP).- C'est le circuit réglementaire, c'est-à-dire que si vous habitez à proximité de l'aérodrome et que vous prenez contact avec le directeur de l'aérodrome, il va vous expliquer ce qui se passe, il peut donner un certain nombre d'éléments.

Si vous souhaitez avoir une démarche plus officielle, vous pouvez lui écrire mais il transmettra ce courrier à la DAC Nord qui réclamera éventuellement des éléments de réponse.

M. LE PRESIDENT.- Cela m'embête un peu de ne pas avoir une gestion de proximité. Dans ce genre d'affaires, je crois aux relations de bon voisinage et de pouvoir s'expliquer directement avec celui de qui ça dépend sans être obligé de faire un détour, c'est quand même un plus.

M. MICHAL (ADP).- Il y a un traitement sur le terrain local, toutes les associations de riverains le diront mais lorsque ce traitement prend une forme plus officielle, cela ne fait plus partie de l'équipe qui est en place à Lognes d'assurer cette charge de travail. L'équipe de contrôle de Lognes, c'est 11 contrôleurs, un directeur d'aérodrome et son but est de fournir le service de contrôle et d'assurer la sécurité du trafic aérien.

Effectivement, sur le terrain, lorsqu'il y a des appels téléphoniques ou lorsqu'il y a des visites, le directeur de l'aérodrome assure ce rôle, mais dès lors que les choses deviennent plus administratives, il y a un service qui est le correspondant des autres instances de l'Etat. C'est-à-dire que la sous-préfecture de Meaux, lorsqu'elle aura à traiter un problème réglementaire, d'ici quelques mois, s'adressera à la DAC Nord qui est notre tutelle.

M. LE PRESIDENT.- Je voudrais être sûr qu'on se comprenne bien : le réglementaire n'est pas tout dans ce genre d'affaires. Je reprends mon exemple de tout à l'heure : la télé de mon voisin fait trop de bruit, je sais qu'il existe à la DDASS un service prévu par la réglementation qui est équipé de sonomètre et qui peut faire des mesures officielles et réglementaires.

Cependant, en tant que voisin, mon premier réflexe ne sera pas d'appeler la DDASS pour dire : "venez avec votre sonomètre". Ce sera d'en discuter sereinement avec mon voisin et si je fais cela, je suis sûr que cela se passera beaucoup mieux que si j'envoie une réclamation officielle à la DDASS parce qu'après mon

voisin sera furieux, le conflit va s'envenimer, il fera exprès de mettre sa télé plus fort, et voilà comment un petit problème devient un gros problème.

Il y a des cas où un traitement local est plus efficace. En plus j'ai cru comprendre à travers certaines interventions de tout à l'heure que ce traitement local se passait plutôt pas mal. C'est peut-être imprudent de le débrancher.

M. MICHAL (ADP).- Il n'est pas question de revenir sur le traitement local. Le travail que fait M. PERNET aujourd'hui sur l'aérodrome dans ses relations avec les riverains, il n'est pas question de le supprimer.

L'exemple que vous preniez justement du voisin qui vient se plaindre du bruit du téléviseur, lorsque le Président d'une association de riverains prend contact avec le directeur de l'aérodrome pour discuter de la façon dont le circuit est respecté et des activités, cela rentre tout à fait dans cette démarche. Il est hors de question de le supprimer. Simplement, on voulait préciser clairement le niveau d'entrée. Mais il est hors de question de supprimer ce genre de relations. Au service d'Aviation générale, nous tenons beaucoup à ce que ces relations sur le terrain perdurent.

M. PERNET (Dir Aérodrome).- Par rapport à l'exemple que vous avez pris et sa limite, la signification du renvoi de ce qui est administratif au service concerné, c'est que la télé du voisin est au voisin tandis que l'avion dans le circuit de l'aérodrome n'est pas à la tour de contrôle. Une formalisation est importante.

M. LE PRESIDENT.- Je suis bien d'accord avec vous, Monsieur, l'aviation, c'est plus compliqué que le voisinage, plusieurs autorités sont impliquées : l'Aviation Civile, le

gestionnaire, les aéroclubs etc. tout cela forme un ensemble assez complexe.

Il ne faut surtout pas que le plaignant subisse cette complexité. On est là pour lui simplifier les choses et pour faire en quelque sorte écran. Autrement dit : "OK, ce n'est pas moi mais je prends quand même en charge, quitte à faire suivre sur celui qui en est chargé réglementairement". C'est une fonction qui est vitale. Pour un non initié, l'organigramme Aviation Civile au sens large - navigation aérienne, contrôle aérien, Aéroports de Paris - est quelque chose de presque incompréhensible, je vous assure.

Je pense que si je l'étudiais avec soin, j'arriverais à le comprendre, probablement, mais je n'ai pas envie de faire cet effort. Ce que je veux, c'est savoir où est la porte d'entrée. Après, comment est organisé le labyrinthe, ce n'est pas mon affaire. Il faut qu'il y ait une porte.

Quelqu'un qui a à se plaindre, selon la façon dont sa plainte est prise et traitée, on peut le calmer ou on peut l'enrager. S'il a l'impression qu'on l'égare dans les méandres ou, pire encore, qu'il se fait retoquer, le même qui au départ était assez pacifique peut devenir furieux. C'est comme cela que les choses se dégradent.

Monsieur ?

M. KACIMI (pour la protection de Pontault-Combault Nord).- J'ai remercié M. PERNET de sa collaboration, c'est un Monsieur charmant.

Par contre, je lui ai envoyé au nom de l'association un courrier et j'attends toujours la réponse depuis le mois d'avril.

M. LE PRESIDENT.- Il faudra répondre.

M. JOUET (ADIR).- Dans notre souci de faire respecter le tour de piste, nous avons discuté avec le directeur de l'aérodrome et Aéroports de Paris sur deux repères qui permettaient aux pilotes de se repérer pour respecter au mieux le tour de piste.

Le premier repère existait, il existe toujours, mais il faut le repeindre puisqu'il est sur le toit d'un bâtiment, cette peinture est ancienne et donc elle est de moins en moins visible. Aéroports de Paris, au Bourget, devait s'en occuper mais ils ont eu quelques déboires mais je souhaiterais qu'ils nous disent ici aujourd'hui où ils en sont. Et j'aborderai ensuite le deuxième point.

M. PORQUET (ADP).- Il y a effectivement un repère qui a été identifié comme possible pour améliorer le respect des circuits de piste. On a perdu un petit peu de temps pour identifier le propriétaire de l'installation mais les travaux vont se faire, ils ont été définis dans leur technique (le type de revêtement, la couleur etc.). Les travaux vont se faire dans le mois ou les deux mois qui viennent.

M. JOUET (ADIR).- Ma deuxième question concerne le deuxième repère. Il avait été envisagé de placer dans un bois, un peu avant la ligne de chemin de fer, un repère lumineux. Qu'en est-il aujourd'hui ?

M. MICHAL (ADP).- Autant que je me souvienne, ce repère lumineux avait recueilli un accueil favorable des services environnementaux pour ce qui était du financement.

Dans les échanges qu'il y a eu entre l'ADIR et le service, s'est posée la question de l'aspect réglementaire de ce repère lumineux puisque mettre un éclairage quelconque aux abords d'un aérodrome nécessite un certain nombre de précautions : il ne faut

pas qu'il soit confondu avec un feu d'obstacle, il ne faut pas que cela perturbe la circulation aérienne et, dans les courriers à l'ADIR que j'ai eu l'occasion de signer, je leur recommandais de s'orienter dans une première phase sur un système expérimental qui ne nécessite pas un investissement exagéré puisqu'on ne peut pas savoir si, à terme, l'administration ne va pas nous dire que c'est interdit, et qu'on ne sait pas non plus si ce repère va être réellement visible par les pilotes.

Lorsque j'ai fait la réponse à cette demande, je leur ai recommandé de s'orienter vers un dispositif en prêt. Que je sache à aujourd'hui, c'est quelque chose qui devrait aboutir du moins sur un essai puisque, si j'ai bien compris, vous êtes en attente du prêt d'un prototype.

Parallèlement, nous avons saisi le service technique de la navigation aérienne pour les informer de cette expérimentation et leur indiquer que l'on utiliserait les spécificités techniques d'un équipement de balisage existant qui s'appelle un phare de rappel qui sert à orienter les avions vers les aérodromes.

Réglementairement, nous savons procéder à cet essai. Il faut maintenant que l'équipement soit mis en place, soit que l'association s'en fasse prêter un, soit qu'il y ait un premier investissement réalisé, mais côté navigation aérienne nous sommes prêts et nous n'avons aucune objection à cette expérience.

M. LE PRESIDENT.- Qui pose l'équipement dont il s'agit ?

M. MICHAL (ADP).- C'est un repère dont l'association l'ADIR était prête à coordonner la mise en place avec le service environnement. Il ne s'agit pas d'un système d'atterrissage.

M. LE PRESIDENT.- Ce sont les associations qui posent les repères ?

M. MICHAL (ADP).- Qui ont proposé conjointement avec le service environnement de poser ce repère.

M. JOUET (ADIR).- Nous avons suggéré de matérialiser le virage du tour de piste au niveau de la voie ferrée avec un repère lumineux. Nous en avons parlé aux différents responsables, Aéroports de Paris et DGAC, qui nous ont dit que cela pouvait être une idée à exploiter.

Nous nous sommes orientés vers Forclum qui pouvait à l'époque ou prétendait pouvoir approvisionner un prototype. Or aujourd'hui, nous avons un fax récent qui nous renvoie vers une société qui s'appelle Delta Box et qui fabrique déjà des feux homologués par la DGAC.

Dans cette affaire, on a l'impression qu'on s'est un peu laissé mener en bateau et, aujourd'hui, on revient dans une situation où il appartiendrait à la DGAC de déterminer quel est le type de feu en fonction des feux existants qui permettraient de repérer ce point de virage du tour de piste.

M. LE PRESIDENT.- C'est à l'Aviation Civile de dire quel modèle il faut. Mais ensuite, la pose du feu, c'est qui ?

M. LORRIAUX (ADP – Chef Département Environnement).- Le financement nous appartiendrait en tant que gestionnaire.

M. JOUET (ADIR).- Pour ce qui concerne la pose, nous avons un accord écrit de la propriétaire du lieu pour accepter que ce soit implanté à cet endroit-là.

M. BARRAU (Président GALE).- Ce feu, c'est un peu comme le monstre du Loch Ness, cela fait un moment qu'on en parle, nous en avons parlé avec l'ADIR, nous avons émis cette idée parce que cela permettait d'avoir un point de tournant précis et matérialisé.

Je pensais que ce serait plus facile que cela, du fait que c'est le même feu – il faut bien préciser que c'est un feu à éclats – qu'on retrouve sur toutes les bornes autoroutières avec alimentation solaire. On en voit partout sur les autoroutes. Si c'était agréé sur les autoroutes, on pouvait penser que, même si ce n'est pas homologué DGAC, cela nous permettrait quand même de matérialiser le circuit de piste.

Or je vois qu'il n'en est rien et j'aimerais quand même que l'administration impose moins d'inertie qu'elle n'est en train de le faire. Il faudrait que cette affaire-là soit résolue rapidement.

Premièrement, nous contenterions Pontault-Combault puisque nous avons des TGV avec des milliers de personnes qui stationnent, et cela nous permettrait justement de les éviter.

M. LE PRÉSIDENT.- J'imagine qu'on ne peut pas bricoler une espèce de machin. Il faut que la sécurité aérienne nous dise exactement ce qu'on peut faire.

M. MICHAL (ADP).- Aujourd'hui, nous sommes allés au plus rapide sur ce qui était existant, ce qu'on appelle "un phare de rappel", c'est la seule chose homologuée en matière de guidage de trajectoire pour des avions en vol à vue. C'est un dispositif très

ancien qui existait. Hormis ce dispositif-là, il n'existe rien d'homologué pour guider des avions dans un circuit de piste, c'est une nouveauté.

M. LE PRESIDENT.- Le modèle est connu ?

M. MICHAL (ADP).- Monsieur parlait d'un fax qui l'orientait vers une autre installation, je n'ai pas connaissance de ce fax-là...

M. LE PRESIDENT.- Celui qui va dire quel modèle convient, c'est vous ?

M. MICHAL (ADP).- "Je ne vois aucune objection à ce qu'un feu soit implanté dans un bois à proximité de l'aérodrome de Lognes", celui qui va dire cela, c'est le service technique de la navigation aérienne. Aujourd'hui, on ne peut pas dire qu'il faut tel ou tel modèle pour baliser un tour de piste parce que c'est une notion qui n'existe pas.

M. LE PRESIDENT.- Il faut le demander à une autorité de l'Aviation Civile. Cette réponse est obtenue aujourd'hui ou elle reste à obtenir ?

M. MICHAL (ADP).- La première réponse que nous avons obtenue, je vous la cite : "on ne sait pas vous dire, ce dispositif n'existe pas, il vous faut éviter tout risque de confusion avec des feux d'obstacle".

M. LE PRESIDENT.- Est-ce que cette réponse est suffisamment précise pour pouvoir acheter l'appareil ?

M. MICHAL (ADP).- Avec la proposition que nous avons faite de s'orienter vers des caractéristiques de phare de rappel, oui, c'est-à-dire un feu de couleur verte que l'on ne puisse pas confondre avec des feux d'obstacle. Il a été proposé de faire cette expérimentation en la complétant par une information aéronautique de façon à ce que les pilotes soient au courant.

M. LE PRESIDENT.- Donc maintenant il faut acheter et poser. Qui fait cela ?

M. LORRIAUX (ADP - Chef Département Environnement).- C'est une affaire Aéroports de Paris. Dès que le régalién nous a dit : "j'acquiesce à l'installation complémentaire" qui est en fait une installation que tout le monde agrée dans le cadre de l'esprit d'une charte d'environnement, si tout le monde est d'accord, les usagers avec le Président du GALE, si les associations sont d'accord, si les mairies sont d'accord, et si l'Aviation Civile nous dit : "on est d'accord sur la technologie que vous mettez en place du feu de rappel", nous, gestionnaire de l'aérodrome, nous finançons pour des relations de bon voisinage parce cela aide à l'amélioration de ces relations.

M. LE PRESIDENT.- Très bien, donc on y va.

S'il y a des détails à régler (du genre : quelle est la bonne couleur ?), inutile de dire qu'on ne va pas en débattre aujourd'hui, et ceux qui ont voix au chapitre de savoir s'il faut un feu rouge ou vert se rencontreront entre eux pour trancher cela vite et bien.

M. BARRAU (Président GALE).- Je voudrais quand même dire qu'il faudrait que le Groupe Aérien des usagers de l'aérodrome de Lognes soit impliqué dans cette affaire, car ils ont aussi leur mot à dire puisque c'est eux qui utiliseront, le cas échéant, ce feu à éclats. Quant à la couleur verte dans un bois vert, j'émetts des réserves. Je préférerais un éclat blanc.

Si ce feu à éclats existait déjà pour autre chose, on s'en serait servi, ce n'en serait quand même pas l'aviation générale qui l'aurait posé. On aurait dit : "Il faut suivre ce feu à éclats, mais il sert à autre chose".

M. MICHAL (ADP).- On pourrait peut-être faire installer une pharmacie dans le bois, comme cela on aurait une belle croix verte !

M. BARRAU (GALE).- Exactement !

M. MICHAL (ADP).- Ce feu à éclats, vous le savez très bien, au voisinage de l'aérodrome, l'entreprise qui aurait voulu le poser aurait demandé une autorisation. Je pense que la réponse aurait été exactement la même que celle que nous avons eue il y a quelques mois : évitez tel ou tel type, orientez-vous vers tel ou tel équipement. Aujourd'hui, nous n'avons aucune objection à ce que soit réalisée une expérimentation. Elle va débiter. Et bien évidemment, il faut que vous y soyez associés parce qu'il faut bien que vos pilotes voient ce feu. A ce moment-là, on verra quelle est la bonne couleur.

M. LE PRESIDENT.- On avait besoin d'une sorte de cadrage réglementaire pour que l'autorité compétente nous dise ce qui était autorisé. On a cette réponse. La DGAC ne va pas dire :

"choisissez tel modèle", ce n'est pas son travail, mais dit : "je ne suis pas opposée à tel ou tel modèle".

Maintenant, il faut que le maître d'ouvrage en discute avec les pilotes qui pourront dire "Attention ! si c'est un feu comme cela, on ne le verra pas ou si c'est un feu comme ci, on le confondra avec autre chose". Cela doit pouvoir aller très vite.

Et ensuite on pose et on prévoit une phase d'expérimentation d'une durée de six mois pour voir si cela marche ou s'il faut faire autrement.

Cette affaire est réglée.

M. ROY (RENARD).- Je souhaiterais qu'au rapport sur les contrôles dont on a parlé tout à l'heure, soit joint le résultat des procédures engagées à la suite des infractions constatées.

Cela pourrait donner confiance sur l'utilité des contrôles et des procédures engagées à la suite d'une infraction.

M. PORTMANN (GALE).- Je trouve très bien qu'on arrive à quelque chose, je dois quand même dire que tout cela c'est toujours très long et nous, les pilotes et les associations qui sont mises sous pression par les riverains, on les comprend un peu aussi, mais on voudrait que notre tutelle soit un peu plus battante.

Quand je vois que pour peindre un toit qui était peint depuis des années, à la dernière consultation de la Commission on a parlé du toit, normalement dans une affaire privée on ne met pas un an à peindre un toit, mais dans les organismes semi-publics apparemment, c'est le cas.

Quand j'entends qu'on va discuter de la couleur du feu et des choses comme cela, cela énerve les gens ! Ce n'est quand même pas logique qu'on mette un an pour repeindre quelque chose qui

existe. L'affaire du phare, c'est quelque chose de nouveau, mais repeindre le toit, je ne vois pas pourquoi c'est si long !

Est-ce qu'on peut acter que cela va être fait dans les deux mois ?

M. LE PRESIDENT.- Cela nous a été dit à l'instant. C'est acté. Pour le reste, il y a eu probablement des intempéries qui ont retardé les travaux de peinture.

M. KACIMI (pour la protection de Pontault-Combault Nord).- Avec le Directeur de l'aérodrome, nous avons cherché une solution pour améliorer le bruit sur Pontault-Combault Nord où j'habite puisqu'il y passe un avion toutes les 30 secondes quand il fait beau... Cela vous fait rire mais moi pas, toutes les 30 secondes, vous vous rendez compte ! On avait eu l'idée d'allonger la piste de l'aérodrome de 200 mètres environ, c'est ce qui est disponible, de façon à avancer le point de décollage - je n'y connais rien, je m'excuse, ce n'est pas mon métier.

L'objectif serait d'avoir un point de décollage qui serait plus en amont d'environ 200 mètres, ce qui ferait que les avions arriveraient, d'après moi, 200 mètres avant pour faire leur virage et donc, pour nous, cela ferait 200 mètres plus loin, ce qui n'est pas négligeable.

L'idée avait paru intéressante. Mais on nous a dit qu'à partir du moment où on augmente la longueur de la piste, on pourra faire venir des avions plus gros. Cela nous gêne parce qu'une solution pour arranger tout le monde devient pénalisante car vous allez en profiter pour faire venir des avions plus gros. Je trouve que c'est un peu dommage. Est-ce qu'on ne pourrait pas étudier cette solution juste pour que nous ayons moins de bruit ?

M. LE PRESIDENT.- J'ai l'impression que vous connaissez déjà la réponse puisque vous venez de la dire : rallonger une piste n'est pas une mince affaire et puis qui dit plus de piste, dit en général plus d'avions. Ce sont des travaux coûteux et on le fait rarement avec pour but de ne point s'en servir.

Qui peut répondre là-dessus ?

M. PORTMANN (GALE).- Cela a été demandé depuis plusieurs années, le GALE a fait cette demande. On va rentrer un peu dans la technique : la prolongation d'une piste ne veut pas dire obligatoirement des avions plus gros. Vous parlez, Monsieur, de quelque chose qui nous semble très intéressant, c'est ce qu'on appelle le seuil décalé. Cela veut dire qu'on décolle plus tôt, on est plus haut, c'est ce que vous souhaitez, mais à l'atterrissage le seuil est décalé, ce n'est que du roulage. C'est quelque chose qui nous a beaucoup plu. On l'a proposé depuis plusieurs années, on n'a pas été suivi.

M. LE PRESIDENT.- Qui peut nous répondre ?

M. MICHAL (ADP).- Strictement sur l'aspect circulation aérienne, c'est un dispositif qui ne pose aucun problème. Cela permettrait effectivement de mettre les avions en l'air un peu plus tôt, cela permettrait aussi qu'ils soient un peu plus haut au moment où ils survolent Pontault-Combault. En général, c'est le gestionnaire qui propose d'allonger la piste et ce sont les riverains qui sont contre. Là, vous avait fait une démarche inverse...

M. LE PRESIDENT.- Le gestionnaire que dit-il ?

M. PORQUET (ADP).- C'est un projet qu'il faut regarder, mais pour l'instant il n'est pas à l'ordre du jour.

M. LORRIAUX (ADP).- Il n'est même pas budgété.

M. LE PRESIDENT.- C'est un problème budgétaire ?

M. PORQUET (ADP).- C'est un projet, il faut le regarder.

M. LORRIAUX (ADP).- On n'a pas évalué l'opportunité.

M. LE PRESIDENT.- Vous voulez regarder et nous dire parce que paradoxalement la demande est faite à la fois par les usagers et par les voisins, ce n'est pas courant. Si tout le monde est pour, c'est intéressant. Cela ne résout pas tous les problèmes parce qu'il faut payer. Généralement, ce genre de travaux n'est pas donné, on comprendrait parfaitement que le gestionnaire dise que c'est trop cher par rapport à ce que cela apportera. C'est une réponse qu'on peut entendre mais il faut qu'il y ait une réponse.

M. LORRIAUX (ADP).- Sous réserve d'analyse de l'étude.

M. BARRAU (Président GALE).- Juste pour apporter une précision. Cette piste en dur du terrain de Lognes est construite d'une longueur de 700 mètres et elle est posée sur une piste en herbe qui faisait à l'origine 1.100 mètres et dont les servitudes sont respectées.

Sur la pression des riverains à l'époque, en 1977, qui pensaient : "il ne faut pas de gros avions ! les biréacteurs vont se poser !". C'est faux ! Au pire, il peut y avoir un (?) qui se pose mais il fait beaucoup moins de bruit qu'un petit avion.

Déjà ce serait confortable pour la zone industrielle, on l'avait dit aussi. Cela apporterait de l'économie, on l'avait dit aussi.

Sur pression des riverains, on a construit une piste en dur de 700 mètres sur une piste en herbe de 1.100 mètres, c'est-à-dire qu'on a posé un porte-avions au milieu d'une piste en herbe dont les servitudes existent toujours sur le plan cadastral.

M. LE PRESIDENT.- Cela veut dire que l'emplacement est disponible, cette prolongation existe déjà en pointillé.

Sur l'impact pour les riverains, cela s'étudie, on a entendu certains riverains qui nous disent pour nous ce serait mieux car cela éloignera le bruit des atterrissages et des décollages. Peut-être que d'autres riverains auront un point de vue différent. Mais tout cela s'analyse.

Convenons qu'Aéroports de Paris va étudier cela et nous en dira davantage.

M. BERNARD (Emerainville).- Moi qui suis le dossier depuis une dizaine d'années, pour notre part on a toujours été favorable à cet allongement de piste. Pour nous cela ne pose pas de problème, au contraire cela permet d'avoir les avions plus haut quand ils arrivent à la verticale des habitations. Pour nous, depuis dix ans, on a donné notre accord sur ce point et on est toujours d'accord.

M. LE PRESIDENT.- Il y a une certaine convergence de points de vue.

Aéroports de Paris, pour faire une réponse là-dessus, il vous faut combien de temps ?

M. PORQUET (ADP).- Quelques mois. Je ne suis pas sûr aujourd'hui qu'on ait forcément la liste en tête de tous les aspects qui doivent être regardés pour ce type de dossier. Ce n'est pas forcément très simple. Il faudrait être sûr d'associer tous les intervenants, dans tous les domaines de compétences possibles.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce que vous pourriez nous faire d'ici une quinzaine de jours ce qu'on pourrait appeler une réponse de méthode pour dire : en première analyse, voilà notre sentiment ; ensuite pour étudier cela comme il faut, et bien consulter tous ceux qui doivent être consultés, voilà les processus à franchir et le temps estimé nécessaire pour faire une réponse définitive.

Puisque certains disent que cela fait dix ans qu'on en parle, ce serait intéressant que vous nous donniez quelques repères. Après, tout le monde comprend que ce n'est pas une décision qui se prend comme cela, bien sûr.

M. PORQUET (ADP).- Sur la faisabilité, c'est possible de répondre rapidement.

M. ROY (RENARD).- Il serait souhaitable d'intégrer dans cette réflexion ce qui se passe en cas de vent d'Est lorsque les décollages se font du côté de Croissy-Beaubourg pour essayer d'avoir le même effet dans l'autre sens.

M. BARRAU (Président GALE).- De chaque côté, on peut mettre 200 mètres. J'ai connu la piste en herbe, on avait 1.100

mètres. On a construit la piste en dur, le porte-avions, sur la piste en herbe. Mais les servitudes de la piste en herbe existent. Ce n'est pas quelque chose de nouveau comme le feu à éclats, c'est une chose qui existe, il n'y a plus qu'à mettre un peu de béton dessus.

M. LE PRESIDENT.- Il y a de la place aux deux bouts. D'autres points ?

M. JOUET (ADIR).- De fait, un bon nombre de nuisances viennent du non respect du tour de piste par les pilotes. Est-ce qu'il y aurait la possibilité que la tour de contrôle dispose d'un moyen de contrôle de respect de ce tour de piste ?

M. LE PRESIDENT.- Il me semble que la question avait déjà été posée lors de précédentes commissions. On nous avait expliqué que, depuis la tour de contrôle, ce n'était pas facile de voir exactement ce qui se passe à l'autre bout. C'est ce que j'avais cru lire dans d'autres procès-verbaux mais je préfère que ce soit les spécialistes qui répondent.

M. PERNET (Dir Aéroport).- Effectivement sur un aéroport tel que Lognes, les contrôleurs sont là pour assurer une évolution sûre et régulière du trafic. Il n'est pas dans leur tâche de surveiller les passages des avions. Quand ils repèrent visuellement un avion, avec l'habitude, s'ils voient quelqu'un qui manifestement n'est pas au bon endroit, ils lui signalent et lui demandent de faire attention. Mais les seuls moyens sont les yeux, ils n'utilisent pas d'outils qui permettraient de déterminer la position des appareils dans la mesure où de toute façon, ce n'est pas leur travail. Leur travail, c'est d'assurer l'écoulement de la circulation aérienne.

M. LE PRESIDENT.- Je ne suis pas technicien mais j'avais même cru lire dans les précédents documents que le contrôleur ne pouvait pas le faire. Quand on est dans une tour, il est très difficile d'apprécier la position de l'avion par rapport à un point au sol.

M. PERNET (Dir Aéroport).- Bien entendu.

M. LE PRESIDENT.- Je ne veux pas jouer au technicien, mais à ce moment-là est-ce qu'il ne faut pas se poster non pas dans la tour mais sur le point sensible de manière à regarder vers le haut ? Là aussi, on peut se tromper mais tout le monde comprend qu'on voit mieux que si on est à une grande distance latérale.

Cela veut dire que, dans le plan de contrôle de la PAF et de la GTA, si cet emplacement est considéré par la commission comme un des points sensibles, on peut tout à fait le fixer comme une priorité de contrôle.

Je vous dis tout de suite que je ne pourrai pas poster là un fonctionnaire de police trop souvent les yeux fixés vers le ciel, tout le monde comprend qu'on n'en aurait pas les moyens, mais que dans le planning des contrôles ce soit considéré parmi les priorités, pourquoi pas ?

Cdt ROUSSEAU (DCPAF).- C'est ce qui est fait et certaines opérations sont faites de façon mixte avec un fonctionnaire de police et le directeur de l'aéroport. On fait ce type d'opération ensemble. Cela existe déjà.

M. LE PRESIDENT.- D'accord.

M. JOUET (ADIR).- J'ai cru entendre qu'il existait des jumelles télémétriques qui permettraient de préciser la position des avions.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce qu'on les a ou pas ces jumelles ?

Cdt ROUSSEAU (DCPAF).- La PAF n'a pas de jumelles télémétriques en dotation. Il faudrait qu'un budget existe pour en acheter. Pour vous indiquer un ordre de grandeur, cela faut environ 50.000 F. L'utilité et la précision n'est pas toujours celle qu'on pourrait en espérer parce que les contrevenants qui sont verbalisés avec une altitude estimée aux jumelles télémétriques fréquemment contestent cette mesure devant le tribunal. Alors que paradoxalement, lorsque c'est un agent de la PAF qui établit un PV estimant à l'oeil l'altitude à laquelle passe l'aéronef en indiquant une fourchette, on a moins de contestations face au juge.

M. LE PRESIDENT.- Cela dit, on espère qu'un jour viendra où on pourra se les payer et où la technique sera telle qu'elles ne seront plus contestées. Pour les radars, la technique a fait tellement de progrès qu'aujourd'hui il n'y a quasiment plus de contestations techniques et quand il y en a, en général, les tribunaux rejettent ce genre de réclamations dont tout le monde devine qu'elles ne valent rigoureusement rien. Je comprends que c'est plus difficile pour les avions que pour les voitures. Mais la technique progresse, on y arrivera un jour.

M. JOUET (ADIR).- A ma connaissance, il existe un autre moyen, c'est une liaison déportée qui permettrait à la tour de contrôle de surveiller l'espace aérien proche à partir d'un écran et

d'une liaison déportée qui viendrait d'un radar de surveillance de zone, je ne sais pas exactement où il est situé.

M. LE PRESIDENT.- Oui mais là, on commence à parler "gros travaux". Les jumelles à 50.000 F, ce n'est pas donné, mais là on part dans des choses un peu plus lourdes. Mais pourquoi pas, si on peut le faire.

M. JOUET (ADIR).- D'après ce que je sais, il suffit d'un écran spécialisé et d'une ligne à haut débit, type ADSL ou autre, et le budget, puisqu'on parlait en francs, est entre 150.000 et 200.000 F.

M. MICHAL (ADP).- Plusieurs précisions là-dessus, c'est un vieux débat. Le problème n'est pas dans le coût de l'installation, si on savait que cela apportait quelque chose d'avoir un écran radar sur des aérodromes de type Lognes, il y en aurait partout en France.

Aujourd'hui, le contrôle sur des terrains d'aviation secondaires comme Lognes est fait à vue par des fonctionnaires qui ne sont pas formés, ni habilités à utiliser un radar.

D'autre part, même sur les aérodromes dotés de radars, la précision de cet outil est telle qu'on ne peut pas l'utiliser en tour de piste. Je prends l'exemple d'un terrain d'Aéroports de Paris, Pontoise, il y a un radar parce que c'est un terrain d'une catégorie qui permet d'en avoir un mais on ne fait pas de contrôle en tour de piste, c'est-à-dire de séparation entre les avions, avec le radar. La précision n'est pas suffisante.

L'autre point, c'est que le rôle du contrôleur est de faire de l'information trafic des avions, d'éviter les abordages, de leur assurer que la piste est libre au moment où ils se posent. Pour

remplir ces missions, la tour est armée avec deux contrôleurs, voire trois, et ils sont totalement occupés avec ces missions.

Vouloir mettre un radar à Lognes, en supposant que ce soit possible techniquement, que la précision soit suffisante, cela suppose qu'on se pose la question de savoir qui est derrière cet écran pour s'assurer que tout le monde est bien sur le trait.

Il y a un problème à la fois de méthode de travail et de philosophie : clairement, il faudrait un quatrième homme qui ne fasse que cela et ce quatrième homme, en supposant qu'on ait déblayé tous les autres problèmes, n'est pas forcément un contrôleur aérien.

Le dernier point, vous parliez des radars routiers, effectivement personne ne conteste l'infraction parce qu'il y a réellement infraction et qu'elle est correctement définie comme telle. Mais le suivi du tour de piste obéit à une autre réglementation. Il doit être suivi dans la mesure du possible lorsqu'il est publié dans son intégralité, ce qui veut dire qu'il peut y avoir et il y a une certaine dispersion autour de la trajectoire nominale et le trait qu'il y a sur la carte correspond à la trajectoire nominale qui est la plus communément utilisée par les pilotes. Ce qui ne veut pas dire que réglementairement on puisse réellement sanctionner quelqu'un qui se serait écarté de ce tour de piste parce qu'il a dû assurer sa propre séparation avec un autre appareil, parce qu'il est venu à Lognes avec un avion rapide qui ne permettait pas de suivre les rayons de virage décrits, ou tout simplement parce que sa charge de travail à ce moment-là, compte tenu de ce qu'il avait à faire pour préparer son atterrissage, ne lui a pas permis de se concentrer sur ce trait. Nous sommes également dans une autre dimension.

Cela dit, l'important ce sont les relations sur le terrain, même si les pilotes ne sont pas sanctionnables au sens réglementaire du terme, chaque fois que des déviations sont constatées, il y a des reprises en main, des explications et des contacts entre le directeur

de l'aérodrome ou les services de police avec les usagers pour les ramener le plus possible sur la trajectoire nominale.

On ne peut pas imaginer que ce système-là puisse engendrer systématiquement une infraction. Le problème pour résumer est double : il faudrait du monde pour faire ce genre de surveillance, il faudrait des règlements qui définissent de combien on a le droit de s'écarter ou pas et aujourd'hui nous n'avons pas réellement d'arsenal réglementaire pour sanctionner.

M. LE PRESIDENT.- Tout le monde comprend qu'une limite de tour de piste, ce n'est pas la même chose qu'une ligne blanche au milieu de la route. Cela dit, c'est toujours utile d'objectiver les débats de savoir s'il y a beaucoup de dépassements ou pas. Plus on arrive à être factuel là-dessus, mieux on peut avoir une discussion rationnelle.

On comprend que techniquement ce n'est pas facile. C'est là que les relations de bon voisinage, la déontologie et le bon comportement ont leur importance. A partir du moment où on sait que ce n'est pas facile d'observer et de sanctionner, il faut pas que cela donne l'impression que les pilotes en profitent. Il y a une question de confiance réciproque autour de tout cela.

Voulez-vous qu'on passe au point 3 sur la réduction des nuisances sonores ?

3/ Point sur l'évolution du dossier initié par la commune d'Emerainville dans le domaine de la réduction des nuisances sonores

M. BERNARD (Maire-adjoint d'Emerainville).- Tout d'abord un petit rappel historique sur ce projet.

C'est un projet que nous avons lancé dans les années 1997, suite au constat qu'on avait des débats comme on vient d'en avoir aujourd'hui et qui sont malheureusement récurrents, c'est-à-dire qu'il était assez difficile d'améliorer les choses si on ne prenait pas le problème des nuisances à la source.

L'idée, en résumé, était de dire : ce n'est la circulation des avions qui est nuisante mais le bruit généré par les avions et un avion qui fait moins de bruit génère moins de nuisances, donc est moins gênant.

Partant de ce constat, en 1997 nous avons lancé une concertation basée sur la volonté réciproque des différents acteurs - associations de riverains, collectivités territoriales, les pilotes ainsi que les autorités aéroportuaires et aéronautiques – de partir sur un engagement contractuel qui aurait pour objet d'installer des silencieux d'échappement sur les avions qui réglementairement n'en ont pas besoin. Nous avons rédigé ce premier code en 1998, un premier financement a été trouvé en 1999, et ensuite nous avons équipé un certain nombre d'avions pour réduire à la source les nuisances sonores.

Où en sommes-nous depuis la dernière commission consultative de l'environnement qui a eu lieu dans cette salle, il y a un an, en décembre 2003 ?

Nous avons, en février, réuni une commission locale en mairie d'Emerainville pour examiner la liste des avions qu'il restait à équiper. Nous avons choisi essentiellement des avions de marque Cessna qui, jusqu'à présent, ne disposaient pas de silencieux homologués. Et nous avons mis en place le financement qui est une reconduction de ce que l'on fait habituellement, c'est-à-dire un financement par la mairie d'Emerainville, l'EPAMARNE, Aéroports de Paris et par la Direction Régionale de l'Environnement.

Cet engagement a fait l'objet de conventions qui ont été signées en avril 2004 : une première convention entre le groupe

aérien de Lognes-Emerainville, l'association de pilotes, et notre commune pour le financement à hauteur de 458 € par avion ; et une signature de convention entre l'Etablissement Public d'Aménagement de Marne-la-Vallée et Emerainville puisque, depuis plusieurs années, l'EPAMARNE a souhaité relayer ces financements par la commune d'Emerainville à cette même hauteur de 458 € par avion.

Lorsque nous avons conclu ces conventions, on s'est aperçu qu'on avait des difficultés d'obtenir les financements de l'Etat, notamment le GALE nous avait signalé que les financements de 2003 avaient tardé à arriver puisque mi 2004 ils n'étaient pas encore arrivés. Donc je voulais remercier le sous-préfet de Meaux qui avait à l'époque écrit à la DIREN pour soutenir cette démarche par un courrier d'avril 2004, faisant l'objet d'une réponse en juillet de la même année indiquant l'intention de poursuivre la démarche et de soutenir financièrement la pose des silencieux.

La subvention a été attribuée assez tard puisqu'elle l'a été fin novembre 2004. Elle permettait d'obtenir un financement à hauteur de 40 %, c'est-à-dire d'obtenir un financement cumulé de 80 %, ce que l'on fait habituellement.

Cette subvention donnait un délai de deux ans à compter de la notification pour commencer les travaux et quatre ans pour les achever.

La situation actuelle : un an s'est écoulé et aucun des avions qui étaient subventionnés n'a pu être équipé puisque la subvention, notamment celle de l'Etat, est arrivée assez tard malgré la relance du sous-préfet.

Nous allons avoir en 2005 à entreprendre la suite de cette action.

Malheureusement, la convention liant EPAMARNE et Emerainville était une convention avec des dates. Cette convention datait du 19 mars 2001. Nous avons fait un premier avenant le 9

avril 2004 qui fixait une limite au 31 décembre 2004. Ce premier avenant n'a pas permis non plus d'arriver au bout, il faudra donc qu'on en fasse un nouveau. Nous aurons maintenant à fixer un échéancier d'équipement des silencieux à valider par l'ensemble des partenaires pour compléter ce qui avait déjà été obtenu en 2004. Nous avons déjà, pour notre part, reconduit dans le budget municipal la convention de financement sur 2005 à la même hauteur. S'il y a des avions à équiper, pour notre part nous sommes prêts à le faire.

En résumé, nous avons une démarche proactive. Nous essayons par le contrat, par la volonté des parties d'avancer. On y est pas trop mal arrivé. Ces derniers temps, on a eu un peu plus de mal, un peu d'inertie de certaines administrations. Tout le monde malheureusement a subi ce délai.

Pour notre part, nous sommes prêts à continuer à équiper les avions restants et j'espère qu'on pourra la prochaine fois dire : "on a pratiquement fini" puisque je crois qu'on est presque au bout mais c'est un peu dommage que, sur 2004, il n'y ait pas eu d'avion équipé.

Je suis prêt à réunir l'ensemble des intervenants pour qu'on puisse continuer, voire terminer, cet équipement.

M. LE PRESIDENT.- Sur la tranche 2004, c'est financé mais ce n'est pas acheté, si je comprends bien ?

M. BERNARD (Mairie d'Emerainville).- Absolument. Les financements étaient presque tous là sauf le financement de l'Etat qui est arrivé fin novembre, le 30 novembre, ce qui n'a pas permis de réaliser les équipements en 2004 malgré le fait qu'on avait tous les autres financements.

M. LE PRESIDENT.- Vous avez toutes les réponses depuis fin novembre, c'est-à-dire que les achats sont imminents ?

M. BERNARD (Mairie d'Emerainville).- La parole est au GALE.

M. BARRAU (Président GALE).- Tout d'abord, je voudrais dire que cela a bien avancé. Je voudrais remercier M. MEUNIER de la DIREN qui nous a permis d'évoluer très rapidement et avec qui j'ai monté le dossier qui n'est pas une mince affaire.

Nous sommes actuellement presque à la fin puisque nous avons eu l'arrêté de financement de la part de la DIREN. Il restait deux aéroclubs à équiper, c'était l'aéroclub l'AGILE et un autre petit aéroclub avec un autre avion. Il restait 8 avions d'école à équiper dont le financement a été doté. Les achats sont en cours, la pose va être finie d'ici la fin de l'année, largement. J'ai contacté le représentant de l'AGILE qui m'a confirmé que c'était en cours et que ce serait réglé sous peu.

L'équipement en silencieux des avions d'école de l'aérodrome de Lognes est maintenant presque du passé puisque nous n'avons plus d'avions école à équiper. Les nouveaux avions d'école sont équipés d'origine. Là ce sont des silencieux qui sont rapportés.

C'est une affaire qui a bien avancé, elle s'est débloquée grâce à M. MEUNIER. Les avions école de Lognes seront équipés à la fin de l'année.

M. LE PRESIDENT.- Il faut aller le plus vite possible, évidemment. Vous allez chercher à monter une tranche 2005 ?

M. BERNARD (Mairie d'Emerainville).- On a commencé à regarder comment on pouvait proroger les subventions de 2004 qui n'ont pas été utilisées pour 2005.

Pour la DIREN, apparemment, cela ne pose pas de problème puisqu'il y a un délai de deux ans pour commencer et de quatre ans pour terminer.

Pour la commune d'Emerainville, nous avons à nouveau voté le budget de la commune fin décembre et nous avons remis la même somme qui n'avait pas été utilisée en 2004 en 2005.

Pour EPAMARNE, nous allons nous rapprocher d'EPAMARNE pour signer un nouvel avenant puisque les dates d'échéance ne permettent plus aujourd'hui, depuis le 31 décembre, de faire valoir ces conventions qui avaient une date limite d'exécution du premier avenant. Il faudra qu'on fasse un deuxième avenant.

Et il faudra voir avec Aéroports de Paris s'il reconduit en 2005 les sommes non utilisées en 2004.

M. LE PRESIDENT.- Là, vous parlez bien d'avions supplémentaires ?

M. BERNARD (Mairie d'Emerainville).- Il s'agit du programme pluriannuel que nous avons préparé d'équipement de l'ensemble des avions école. L'équipement des avions école est étalé sur plusieurs années. Il restait depuis les deux ou trois dernières années à équiper les avions de marque Cessna. Ces avions devaient être équipés en 2004, ils ne l'ont pas été. Ce sont donc a priori, sauf erreur de ma part, les mêmes avions qui n'ont pas été équipés en 2004 et qu'il va falloir équiper en 2005 pour clore ce programme pluriannuel d'équipement de l'ensemble des avions école basés sur Lognes-Emerainville.

M. LE PRESIDENT.- Pour être bien clair, ceux qui ont été financés en 2004 vont être équipés en 2005. Mais est-ce qu'ensuite il est question d'en faire d'autres ?

M. BERNARD (Mairie d'Emerainville).- Ce n'est pas nous qui établissons la liste des avions, on la demande régulièrement à Aéroports de Paris qui nous fait un petit tableau. Si on nous dit qu'il y a d'autres avions à équiper, on sera prêt à continuer. Le maire d'Emerainville s'est engagé depuis 1995 à équiper l'ensemble des avions école d'Emerainville, donc nous sommes à l'écoute des listes d'avions qui resteraient à équiper dans les années ultérieures. Aujourd'hui, je n'ai pas de demande pour faire un équipement supplémentaire sur 2005, en plus des avions prévus en 2004 qui, à ma connaissance, étaient les derniers avions à devoir être équipés.

M. BARRAU (Président GALE).- Ce sont les derniers avions à équiper. Pour le moment, il n'y a pas de nouveaux avions à équiper sur le terrain de Lognes qui aient été achetés ou qui soient venus sur la plate-forme. Il y a d'autres avions mais qui sont équipés dès leur fabrication.

M. LE PRESIDENT.- C'est une très bonne chose. Cela se fait sur d'autres plates-formes ?

M. MICHAL (ADP).- Cela se fait très régulièrement sur toutes les plates-formes Aéroports de Paris chaque fois qu'une charte de bonne conduite entre usagers et riverains est signée. A titre d'exemples, cela a été fait à Chavenay, à Pontoise, il y a des

discussions en cours pour que ce soit fait à Meaux. C'est une démarche générale.

M. KACIMI (pour la protection de Pontault-Combault Nord).- On n'a pas constaté grand chose, silencieux ou pas, a priori c'est la même chose, on ne fait pas de différence, à part ceux qui veulent bien passer loin de chez nous. Ceux qui passent au-dessus de chez nous, on les entend vraiment beaucoup. L'effort est louable, il n'y a pas de problème. Mais pour nous, il n'y a pas de changement au niveau du bruit.

M. LE PRESIDENT.- Ils ne sont pas encore posés.

M. KACIMI (pour la protection de Pontault-Combault Nord).- Certains sont posés déjà.

M. LE PRESIDENT.- D'autres questions ?... Je vous propose de passer au plan d'exposition au bruit.

.../...

4/ Point sur la révision du plan d'exposition au bruit

M. BRUN (ADP Coordination procédures d'aménagement des aéroports).- Je vous ai apporté un document qui émane de la Direction Générale de l'Aviation Civile et qui résume le principe de révision d'un Plan d'Exposition au Bruit tel qu'il découle du décret du 26 avril 2002.

Ce décret a introduit un nouvel indice de gêne sonore : de l'indice psophique, nous sommes passés à l'indice Lden.

Il a déterminé les limites possibles des zones qui conduisent à limiter la construction des logements à proximité des aéroports. Il a donc défini 4 zones : pour les aérodromes d'aviation générale, 3 zones sont obligatoires, la quatrième zone est facultative. Il s'agit des zones A, B, C et D.

Ce document retrace la mise en place du Plan d'Exposition au Bruit, sa procédure d'instruction et son approbation par le Préfet concerné.

Ce n'est pas la peine de rentrer dans le détail de ce document qui est relativement clair. Simplement, en matière de procédure, la procédure se détermine sous deux phases : la première phase qui consiste à examiner ce qu'on appelle un avant-projet de Plan d'Exposition au Bruit et la deuxième phase qui consiste à instruire le projet. Les deux phases sont diligentées par les services de la préfecture.

L'avant-projet de Plan d'Exposition au Bruit a pour objet de permettre la détermination des limites extérieures des zones B et C qui peuvent varier selon quatre indices pour la zone B et trois indices pour la zone C. Cela fait l'objet d'une consultation spécifique de la commission consultative de l'environnement et c'est à partir de l'avis qui est émis que les services préfectoraux définissent quel sera le projet mis en instruction.

Ensuite, le projet mis en instruction suit la procédure classique : l'instruction est faite auprès des conseils municipaux qui ont deux mois pour répondre, de la Commission Consultative de l'Environnement une nouvelle fois, et enfin la procédure se termine par la consultation de l'ensemble du public par l'intermédiaire d'une enquête. A l'issue de cette enquête, le préfet prend un arrêté approuvant le document.

Voilà, Monsieur le sous-préfet, résumée la procédure de révision telle qu'elle est engagée par le décret de 2002.

M. LE PRESIDENT.- Pour éclairer ma lanterne, deux questions : en l'état de vos connaissances, est-ce que la révision prévue aura plutôt pour effet d'accentuer les contraintes d'urbanisme ou au contraire de les atténuer ?

Deuxièmement, en ce qui concerne le plan actuel, est-ce que sa gestion pose des problèmes, c'est-à-dire est-ce qu'on a beaucoup de conflits d'urbanisme avec les communes concernées ?

M. BRUN (ADP Coordination procédures d'aménagement des aéroports).- Je peux peut-être répondre d'emblée à la deuxième question puisqu'un certain nombre de communes ont habitude de consulter Aéroports de Paris pour les aider à instruire leur permis de construire. Le service qui est consulté est le mien.

On a un certain nombre d'échanges avec les collectivités territoriales. On finit par régler les conflits et le plan d'exposition au bruit est respecté. Ceci étant, le Plan d'Exposition au Bruit ne peut pas dire que toutes les constructions de logement sont interdites, en particulier dans la troisième zone du Plan d'Exposition au Bruit existant, la zone C, on peut construire des logements individuels sur des parcelles déjà équipées en zone urbaine. Cela veut dire que, dans le contexte de la région parisienne où les zones urbaines sont relativement importantes, on a encore la possibilité de construire un certain nombre de logements.

Globalement, on a très rarement constaté des infractions au PEB. Cela ne veut pas dire que tout le monde a connaissance de toutes les constructions qui auraient été réalisées hors demandes de permis de construire. Je ne pense pas qu'il y en ait beaucoup et je pense que les communes sont vigilantes sur ce point.

En ce qui concerne les premières démarches pour retracer le Plan d'Exposition au Bruit, le nouvel indice prend en compte essentiellement les avions à réaction. Il a un comportement un peu particulier pour les avions à hélices, c'est-à-dire qu'il a tendance à réduire dans le sens de la longueur les zones de limitation de construction et tendance à les épaissir à proximité des pistes.

Voilà les premières constatations que nous avons pu faire avec les premières esquisses de PEB.

M. LE PRESIDENT.- La tendance sera probablement à durcir la contrainte par rapport à ce qui existe. On pourra le savoir quand les études seront faites bien évidemment mais votre première impression, c'est cela. Là-dessus, y a-t-il des questions ou des observations ?

M. ROY (RENARD).- A la page 3, on parle d'un coefficient de pondération de 5 ou de 10. Je ne trouve pas où c'est défini. Quel est ce coefficient de pondération ?

M. BRUN (ADP Coordination procédures d'aménagement des aéroports).- Le nouvel indice Lden prend en compte trois plages de navigation aérienne qui sont : le jour, la soirée et la nuit. Partant du principe que le bruit des avions est plus dérangeant la nuit que le soir et le soir que le jour, le coefficient de pondération qui a été introduit va de 5 pour la soirée, c'est-à-dire que le bruit des avions est multiplié par 5 et le bruit des avions est multiplié par 10 pour la nuit.

En ce qui concerne Lognes, on ne va pas dire que ce n'est pas opérant parce que, dans les périodes de soirée et de nuit, identiques en hiver et été, on trouve quelques avions qui volent

éventuellement la nuit en été et quelques avions en période de soirée.

M. ROY (RENARD).- Il n'y a pas d'avion de nuit.

M. LE PRESIDENT.- On veut calculer un indice de nuisance, on pourrait dire un avion = 1 point. Mais on dit qu'un avion de nuit et en soirée est plus gênant qu'un avion de jour – il n'y a pas d'avion de nuit, mais la réglementation est faite pour tous les aérodromes et aéroports - donc un avion le jour compte pour 1, un avion en soirée compte pour 5 et un avion la nuit compte pour 10. Après, il y a toute une équation qu'on pourra vous détailler si vous voulez mais le principe est assez simple.

M. ROY (RENARD).- Comme il a été dit tout à l'heure, ce qui compte pour les gens ce n'est pas le nombre d'avions, c'est le bruit réel. Comment ce coefficient de pondération se traduit en décibels pour...

M. LE PRESIDENT.- C'est à bruit égal. Vous avez deux avions qui font le même bruit, un le jour et un la nuit, celui de nuit sera compté pour dix fois plus que celui de jour.

M. ROY (RENARD).- Au sujet du vol de nuit ou de jour, compte tenu de la longueur des jours en été, je pense qu'il y a chevauchement entre l'exploitation de l'aérodrome et les heures dites de nuit.

Donc, il n'est pas tout à fait exact à mon avis de dire qu'il n'y a pas du tout de mouvement dans les horaires de nuit définis par la directive européenne dont résulte la loi en question.

M. LE PRESIDENT.- J'imagine qu'il y a des horaires bien précis pour nous dire à partir de quelle heure on applique le coefficient. Je fais confiance aux spécialistes pour compter.

En matière de Plan d'Exposition au Bruit, ce qui est compliqué, ce n'est pas de faire les calculs, les spécialistes savent le faire, ce qui est compliqué, c'est, une fois qu'on a dessiné les cartes, de les faire accepter par les autorités locales. Quand on découvre la carte des zones inconstructibles, cela déclenche rarement les applaudissements. C'est ça la difficulté, c'est rarement la technique de calcul, mais il faut bien en passer par là.

M. JOUET (ADIR).- Concrètement, est-ce qu'un Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport de Lognes sera établi ?

M. BRUN (ADP Coordination procédures d'aménagement des aéroports).- Il est établi !

M. JOUET (ADIR).- Depuis quand ?

M. BRUN (ADP Coordination procédures d'aménagement des aéroports).- Il existe un Plan d'Exposition au Bruit depuis le 1^{er} juillet 1985 dans l'ancien indice psophonique.

M. JOUET (ADIR).- Finalement ce document est totalement non pertinent ?

M. LE PRESIDENT.- Il existe et ce dont il est question, c'est de le réviser, en faire un autre qui tiendrait compte d'un nouveau mode de calcul.

Dans ce domaine, comme dans tous les autres, la technique évolue, on n'a plus la même manière de calculer les nuisances qu'on ne l'avait il y a vingt ans. D'où la question de savoir : révise-t-on ou pas les PEB ? C'est une question qui est lourde spécialement en région parisienne, avec le PEB de Roissy dont la révision est sur la table et qui soulève des questions d'une envergure tout à fait colossale.

M. JOUET (ADIR).- Je ne conteste pas le mode de calcul et la manière de faire, ce que je souhaiterais savoir c'est si effectivement, dans un horizon proche, il y aura des mesures de bruit autour de l'aéroport de Lognes ?

M. LE PRESIDENT.- Si on révise le plan, je suppose que oui.

M. LORRIAUX (ADP).- Ce n'est pas lié en fait. Seuls peuvent faire l'objet de mesures de bruit des aéroports qui vont être dotés d'un Plan de Gêne Sonore (PGS). Dans un PEB, vous prenez des hypothèses de trafic à court, moyen et long termes et, en fonction des hypothèses de trafic, vous simulez les courbes de bruit avec les nouveaux indices. Mais vous n'avez pas d'obligation de mesures de bruit qui soient liées à la confection de la mise en place ou de la révision d'un Plan d'Exposition au Bruit. Cela n'empêchera pas un jour de regarder le problème, mais ce n'est pas lié en droit.

M. JOUET (ADIR).- Explicitement, est-ce que cela veut dire qu'il n'y aura pas de mesures ?

M. BRUN (ADP Coordonation procédures d'aménagement des aéroports).- Le Plan d'Exposition au Bruit est

fait en fonction d'un trafic à venir, donc par définition on ne peut pas le mesurer. Il est construit sur un trafic estimé moyen. Les avions décollent soit face à l'Est, soit face à l'Ouest, il faut faire en fait une trajectoire moyenne avec un avion moyen dans des conditions moyennes. Et on établit un plan de prévention qui n'est pas établi à partir de mesures constatées mais à partir de d'hypothèses formulées à court, moyen et long termes.

M. JOUET (ADIR).- Il est établi sur des hypothèses et des formules... il est donc parfaitement réaliste !

M. LE PRESIDENT.- On est obligé de faire comme cela. Si on le faisait avec des sonomètres, par exemple, cela laisserait entière la question de savoir à partir de quel seuil il faut interdire et la question de savoir si on a mesuré le jour qu'il fallait car on ne peut pas faire un plan d'exposition au bruit en fonction de phénomènes exceptionnels. Donc cela soulèverait beaucoup de questions et cela laisserait de côté la question de l'évolution du trafic.

En effet le trafic, ça bouge, alors qu'un Plan d'Exposition au Bruit doit être stable dans le temps puisqu'il indique où sont les terrains inconstructibles. Les communes ont besoin de bases assez stables pour faire leur planification. Un maire qui fait un plan local d'urbanisme a besoin d'avoir des données stables pour ne pas être obligé de remettre en cause trop souvent ses perspectives de développement. Je comprends la méthode qu'on nous expose.

M. ROY (RENARD).- Je souhaiterais que le projet de PEB soit élaboré un peu dans la continuité du travail intéressant qui avait été fait avec la DDE concernant les l'élargissement de la francilienne.

Sachant qu'on n'évalue pas et qu'on n'incorpore pas dans le PEB de l'aérodrome de Lognes les autres nuisances dues au bruit qui sont à proximité, alors que pour les oreilles du bon peuple, c'est la même chose. Il faudrait définir aussi les nuisances de bruit globalement et les raccorder aux documents qui existent déjà. La DDE avait fait faire une carte de bruit tout autour de la Francilienne et de l'autoroute A4 qui concerne réellement ce secteur-là. Ce serait bien de tout relier ensemble, en rajoutant le train qui vient en remettre une couche.

M. LE PRESIDENT.- Je ne suis pas sûr que ce soit possible. Un Plan d'Exposition au Bruit a pour effet d'interdire la construction, donc des conséquences lourdes, et pour prendre des mesures d'aussi grandes conséquences, il faut une base légale.

Je ne crois pas que je puisse, de ma propre autorité, dire : "je vais interdire de construire dans la zone de bruit des avions, de l'autoroute, du TGV etc."

M. ROY (RENARD).- Je me suis mal exprimé, ce n'est pas la réglementation du PEB qui est forcément liée aux mouvements des avions mais c'est d'essayer, plutôt que d'oublier des documents et du travail qui ont été faits il y a cinq ou six ans, de relier les différentes informations sur les niveaux de bruit pour que tout le monde sache quel est niveau de bruit à tel endroit.

M. LE PRESIDENT.- Cela me paraît tout à fait judicieux, simplement la centralisation ne pourra peut-être pas être faite par l'Aviation Civile qui ne connaît que les avions. C'est plutôt la DDE qui est la mieux placée pour faire la carte de synthèse.

M. LORRIAUX (ADP).- Si on suit les directives européennes qui demandent la cartographie du bruit dans certaines zones, ce sont les services de l'Etat qui, d'ici 2007, seront en charge de faire l'agrégation de toutes les sortes de bruit. Ce sera fait sur des visions élargies à partir de seuils de population en prenant en compte l'ensemble des sources de bruit. Cela répond à votre question mais ce n'est pas lié aux Plans d'Exposition au Bruit.

M. DELBAST (Mairie de Croissy-Beaubourg).- Peut-on connaître la date d'entrée en vigueur du PEB révisé ?

M. LE PRESIDENT.- Pour l'instant, je n'en sais rien parce qu'il y a une décision à prendre qui est assez lourde et qui n'est pas prise à l'heure où je vous parle, c'est : quand déclenche-t-on tout cela et dans quel ordre ? Au menu, on a un PEB par aéroport et surtout celui de Roissy qui soulève de graves questions. La décision de déclenchement n'est pas prise à l'heure d'aujourd'hui.

M. BARRAU (Président GALE).- En ce qui concerne l'aéroport de Lognes, on souhaite que ce soit fait le plus rapidement possible pour que tout le monde soit serein.

M. LE PRESIDENT.- Nous sommes d'accord. Y a-t-il des questions ?

M. KACIMI (pour la protection de Pontault-Combault Nord).- Est-ce qu'on peut avoir une idée des conséquences pour une personne qui a travaillé toute sa vie de retrouver sa maison dans une zone rouge du PEB ?

M. LE PRESIDENT.- En gros, cela a peu de conséquences sur les constructions existantes. C'est ciblé sur les constructions futures.

M. KACIMI (pour la protection de Pontault-Combault Nord).- Je parle de la valeur de la maison à la revente. Est-ce que ce sera signalé ? Est-ce que les gens doivent s'attendre à une perte de valeur sur leur habitation ?

M. LE PRESIDENT.- Oui forcément. Cela dit, je veux quand même insister sur quelque chose, le Plan d'Exposition au Bruit ne crée pas le bruit, il le constate.

J'ai entendu la même chose ailleurs à propos des inondations : un P.P.R.I. ne crée pas les inondations, ce n'est pas le médecin qui rend malade, c'est le microbe. Le Plan d'Exposition au Bruit décrit le bruit et en tire les conséquences. Il ne fait pas monter le bruit. C'est difficile à expliquer aux gens qui disent : "ma maison est dévaluée à cause du PEB". Non ! Elle est dévaluée à cause du bruit, ce qui n'est pas la même chose.

Je sais qu'il y a certaines zones ou, par ailleurs, cela ouvre droit à des subventions pour payer le double vitrage mais je ne sais pas si cela marche à Lognes.

M. LORRIAUX (ADP).- Non, il faut un PGS. Le trafic n'est pas suffisant pour déclencher un PGS.

M. LE PRESIDENT.- C'est réservé aux très gros aéroports.

Y a-t-il des questions diverses ?

5/ Questions diverses

M. BERNARD (Mairie d'Emerainville).- Je voudrais évoquer deux ou trois questions diverses.

Pour me relier à la démarche qu'on a faite sur l'aérodrome de Lognes-Emerainville où, par une démarche volontaire, on a réussi à améliorer l'environnement de l'aérodrome, je sais qu'Aéroports de Paris a certifié ISO 14001 - c'est un terme un peu barbare qui est une certification environnementale qui s'applique à un certain nombre d'installations - les trois grands aéroports de Paris, c'est-à-dire Charles-de-Gaulle, Orly et le Bourget.

M. LORRIAUX (ADP).- Pas le Bourget.

M. BERNARD (Mairie d'Emerainville).- J'avais proposé il y a quelque temps, on avait eu l'occasion d'en discuter lors de contacts informels avec Aéroports de Paris, de continuer cette certification ISO 14001 qui est un engagement fort en matière d'environnement pour savoir ce que l'on fait, mesurer la qualité de l'environnement. Je voulais vous proposer d'une manière officielle dans le cadre de cette commission de lancer une certification ISO 14001 sur l'aérodrome de Lognes-Emerainville, sachant que c'est le plus gros aérodrome de loisirs de France. Je pense que cela pourrait être une idée à creuser. C'était ma proposition.

M. LE PRESIDENT.- Qu'en pense l'exploitant ?

M. LORRIAUX (ADP).- Je répondrai en liaison avec Bernard PORQUET, représentant Michel DE RONNE. En terme

d'agenda, le Bourget n'est pas encore certifié et devrait l'être à la fin du premier semestre de cette année 2005. Donc en terme d'échéancier nous visons d'abord la certification du Bourget.

Je remonterai aux deux autorités ADP compétentes votre souhait avec un avis très favorable. Il appartiendra à Michel DE RONNE et au Service de management environnemental de voir dans le temps, surtout que la certification ISO 14001 vient d'être revue, si on est capable de mener une programmation.

Nous remontons à Michel DE RONNE et on vous répondra rapidement là-dessus.

M. BERNARD (Mairie d'Emerainville).- Pour clore ce chapitre des chantiers qu'on essaie de mener sur l'aérodrome de Lognes-Emerainville pour améliorer son environnement, je voudrais lancer une idée, je ne sais pas si elle est réaliste : on a pu constater, lors du premier point à l'ordre du jour, que le trafic hélicoptère avait fortement augmenté.

Les hélicoptères sont des appareils qui sont très nuisants en matière de bruit, est-ce qu'il existerait des possibilités de réduire le bruit des hélicoptères comme on l'a fait pour les avions et, si c'était le cas, on est tout à fait partant pour étudier ce problème.

M. LE PRESIDENT.- Les hélicoptères habituellement, c'est un peu la plaie pour le voisinage. J'imagine que c'est le cas à Lognes comme partout ailleurs. Est-ce qu'il y a des silencieux pour hélicoptères ?

M. ELIZABE (Creative Hélicoptère).- Je dirige la seule école de pilotage qui est installée sur Lognes. Il n'existe pas de silencieux pour les hélicoptères. Néanmoins, aujourd'hui la technologie évolue. Nous nous sommes dotés d'un hélicoptère

produit par Eurocopter qui est actuellement le moins bruyant au monde. C'est un hélicoptère type Colibri. C'est vraiment un acte fort en terme d'implication et de respect de l'environnement puisqu'une machine comme celle-là représente un investissement très important.

M. LE PRESIDENT.- Merci.

M. BARRAU (Président GALE).- Je voudrais émettre un souhait. A chaque commission consultative de l'environnement, depuis dix ans, je le fais : c'est la signalisation de l'aérodrome de Lognes. Il n'y a absolument aucune signalisation routière pour arriver sur ce terrain. On a de gros problèmes pour les personnes qui viennent nous voir : le radioguidage se fait par téléphone portable. C'est infernal ! Lorsqu'on sort de l'autoroute, c'est une catastrophe !

On avait demandé, il y a dix ans, à la DDE d'étudier la possibilité de signaler cet aérodrome qui est le premier de France.

Si vous allez en province ou sur la région parisienne ouest, les aérodromes sont signalés sur la route ou sur les bretelles de sortie, mais pas à Lognes.

M. LE PRESIDENT.- J'élargirai bien le débat à la signalisation à Marne-la-Vallée en général, pour quelqu'un qui ne connaît pas, j'avoue que c'est légèrement labyrinthique. Qui peut nous en parler ?

M. DELESTRADÉ (EPAMARNE).- Je peux essayer d'en dire un mot. La signalisation est quelque chose d'assez complexe, il y a tout un système de poupées russes entre le réseau régional, le

réseau local. C'est vrai que c'est un sujet qui a déjà été évoqué plusieurs fois par M. BARRAU.

Je vais à nouveau le noter, on va voir comment on peut, à l'occasion de travaux qui sont en cours au niveau de l'élargissement de la N104, regarder ce qui est prévu dans les sorties, puisque c'est vers les sorties qu'il faut pouvoir orienter les gens. Je le note, je vais en reparler avec les services de la DDE quand on fera le point sur les réseaux.

M. JOUET (ADIR).- Je voulais revenir sur les hélicoptères. Comment peut-on avoir des assurances pour éviter que des baptêmes de l'air trop nombreux se déroulent à Lognes ?

M. LE PRESIDENT.- Cela va être difficile de vous donner des assurances puisque, autour de cette table, des gens vont souhaiter qu'il y ait plus de baptêmes de l'air et d'autres qui vont souhaiter qu'il y en ait moins.

M. JOUET (ADIR).- Ce que nous avons compris de la situation, c'est que les riverains d'Issy-les-Moulineaux ont obtenu l'interdiction des baptêmes de l'air à partir de cet héliport. Il semblerait que ces gens-là viennent faire des baptêmes de l'air à partir de Lognes-Emerainville. Est-ce exact et dans quelle mesure ?

M. LE PRESIDENT.- Ce serait dommage d'aller aussi loin. Qui peut nous en parler ?

M. MICHAL (Sce Aviation Générale - ADP).- Nous pouvons simplement dire, vu des services de contrôle, que nous avons constaté une recrudescence de mouvements d'hélicoptères non

basés. Il y a une certaine hausse en 2004. Mais ensuite le type d'exploitation qui en est fait, nous ne savons pas voir s'il y a des passagers payants dedans.

M. LE PRESIDENT.- C'est la tendance partout, me semble-t-il. C'est difficile de prendre des engagements de trafic, je vous avoue que je ne sais pas faire.

M. JOUET (ADIR).- Sur la nouvelle carte VAC, que signifie exactement hélicoptères : "école de pilotage, vols locaux et vols circulaires interdits" ?

M. PERNET (Dir Aérodrome).- En ce qui concerne l'école de pilotage, cela veut dire qu'il ne faut pas faire de tours de piste d'entraînement basés sur l'aérodrome. Ce qui fait que M. ELIZABE part avec ses élèves à l'extérieur de l'aérodrome pour s'entraîner.

Ensuite, vols locaux et vols circulaires, c'est pour éviter que les hélicoptères fassent des vols répétés. Mais ce sont des mesures de circulation aérienne. C'est-à-dire qu'elles n'ont pas été mises en place comme à Issy-les-Moulineaux pour des raisons d'environnement mais pour des raisons de circulation aérienne parce que l'intégration des hélicoptères dans la circulation dense des avions est complexe. Et pour limiter l'activité hélicoptères dans un volume qui soit compatible avec la circulation avions, des limitations ont été mises. Ces limitations ont un double impact puisqu'elles limitent les vols sans escale au départ de Lognes.

M. JOUET (ADIR).- Je pourrais vous suggérer de mettre un point après école de pilotage dans votre phrase, sinon telle que

je la lis : "école de pilotage, vols locaux et vols circulaires interdits", donc l'école de pilotage est interdite.

M. MICHAL (Sce Aviation Générale - ADP).- On en prend note et on reformulera lors de la dernière mise à jour pour qu'il n'y ait pas d'ambiguïté.

M. ROY (RENARD).- Je propose que, dans la rédaction du Plan d'Exposition au Bruit, on ne donne pas le niveau sonore comme étant le niveau absolu mais que cela s'appelle "contribution de l'activité de l'aérodrome de Lognes au niveau de bruit ambiant à proximité". Ce sera plus clair pour tout le monde.

M. LORRIAUX (ADP - Chef Département Environnement).- Non !

M. LE PRESIDENT.- De toute façon, il y aura un rapport de présentation du PEB qui doit expliquer tout cela. Pour tout ce qui est règlements et cartes, on est tenu par des textes qui ne nous permettent pas d'innover, mais il doit y avoir par contre un rapport de présentation qui a une finalité pédagogique d'expliquer le plus clairement possible, car il s'agit de choses complexes.

S'il n'y a plus de questions, nous allons en terminer là.

Mesdames et Messieurs, je vous remercie beaucoup pour votre participation.

(la séance est levée à 13 heures)