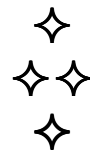


COMMISSION CONSULTATIVE  
DE L'ENVIRONNEMENT  
DE L'AERODROME DE  
LOGNES-EMERAINVILLE



Jeudi 28 juin 2012

## SOMMAIRE

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 28 juin 2011 .....	4
2. Bilan d'activité de la plate-forme.....	4
3. Présentation de l'avant-projet du Plan d'Exposition au Bruit .....	8
4. Questions diverses .....	10

**La séance est ouverte à 10 heures sous la présidence de M. Frédéric MAC KAIN, Sous-Préfet de Torcy, à la Sous-Préfecture de Torcy.**

**M. LE PRESIDENT.**- Je vous invite à prendre place, nous allons commencer nos travaux.

Je vous propose de faire un tour de table de façon à ce que tout le monde puisse clairement s'identifier.

*(Il est procédé à un tour de table des participants)*

- Frédéric MAC KAIN, Sous-préfet de Torcy.
- Alexandre CROZAT, Chargé de Mission Développement durable à la DSAC-Nord.
- Michel ELMAARI, DSAC-Nord, Chef de Division régulation et Développement durable.
- Eric FAVAREL, DSAC-Nord, Développement durable.
- Franck BOUNIOL, DSAC-Nord, Aviation générale, chef de subdivision aérodromes et exploitants aériens.
- Lionel MARTINEZ, maire adjoint Lognes.
- Pascale PICKERING, mairie de Lognes.
- Aurélie GOIO-BRUNET, mairie de Lognes.
- Hugues VESCO, conseil municipal Croissy-Beaubourg, responsable commission des riverains.
- Alain VACHERET, maire adjoint Roissy-en-Brie, chargé développement urbain et environnement.
- Michel WILLEM, Vivre Mieux à Emerainville-Malnoue.
- Daniel TROMBETTA, Vivre Mieux à Emerainville-Malnoue.

- François CHARRITAT, Aéroports de Paris, adjoint au Directeur qui s'occupe de l'ensemble des aérodromes civils dans un rayon de 50 km autour de Paris en dehors d'Orly et Roissy.
- Gérard BARRAU, Président du Groupe Aérien de Lognes-Emerainville, représentant les usagers de l'aérodrome de Lognes.
- M. PORTMANN, vice Président du Groupe Aérien de Lognes-Emerainville.
- Capitaine Frédéric MAZZIA, Direction Centrale de la Police aux Frontières.
- Michel RIZZO, maire adjoint Noisy-le-Grand.
- Gérard SANCHEZ, maire adjoint Noisiel.
- Julien BECKER, chef bureau Actions interministérielles et des relations avec les collectivités locales à la Sous préfecture de Torcy.

## **1. Approbation du procès-verbal de la séance du 28 juin 2011**

**M. LE PRESIDENT.**- Y a-t-il des observations sur ce procès-verbal ? (*pas d'observation*)

Le PV de la séance du 28 juin 2011 est considéré comme approuvé.

Je m'y attendais un peu car je ne doute pas que, s'il y avait eu des observations, vous me les auriez fait parvenir préalablement à cette réunion.

## **2. Bilan d'activité de la plate-forme**

**M. LE PRESIDENT.**- Je passe la parole à M. CHARRITAT pour nous présenter le bilan d'activité de la plate-forme. On pourra ensuite en discuter.

**M. CHARRITAT (ADP).**- Merci, Monsieur le Préfet. Je me suis basé pour la présentation d'aujourd'hui sur une homothétie la plus complète possible avec la présentation de l'année dernière de manière à vous

assurer une continuité. Vous allez voir, j'ai systématiquement présenté les chiffres de 2011 en miroir de ceux de l'année 2010 avec un découpage qui est celui qui m'a paru pertinent mais sur lequel bien sûr, s'il est nécessaire d'apporter des compléments, je suis à votre disposition.

Premier point, les chiffres globaux. Il s'agit là du trafic cumulé tous types d'aéronefs confondus, toutes modalités d'intervention confondues. Vous voyez le découpage avions, hélicoptères, ULM et le total dans la dernière ligne.

On constate une augmentation un peu supérieure à 9 % entre 2010 et 2011. Cette augmentation a un certain nombre d'explications et de traductions sur lesquelles je reviendrai dans les planches suivantes. Je n'ai pas indiqué le pourcentage d'augmentation du trafic ULM parce qu'il est supérieur à 100 %. C'est un doublement mais cela reste des chiffres relativement marginaux par rapport au trafic avions notamment.

En découplant le trafic local du trafic transit, je rappelle que les transits sont les aéronefs qui passent au-dessus de l'aérodrome, qui ont donc un impact sur l'environnement et qui sont traités par la tour de contrôle de l'aérodrome de Lognes mais qui ne s'y posent pas, en découplant mois par mois de manière à essayer d'imaginer quelle saisonnalité peut donner des explications à ces chiffres, vous avez le tableau des chiffres 2010 et 2011.

Vous allez constater dans la colonne de droite qui est la colonne de variation sur le trafic total, des variations extrêmement diverses. Les +27 % du mois de janvier 2011 par rapport à janvier 2010 résultent tout simplement du fait que la météo en janvier 2010, comme en décembre d'ailleurs, était absolument déplorable. Quand vous voyez des chiffres de 148 % évolution de décembre 2011 par rapport à décembre 2010 : pas d'affolement, c'est 2010 qui était anormalement bas. C'est bien comme cela qu'il faut le lire. J'ai un peu plus loin un graphique qui vous en montrera la traduction de manière encore plus photographique.

Je me suis livré à un exercice complémentaire à celui qui avait été demandé lors de la dernière Commission Consultative de l'Environnement, à savoir un

focus sur les mois d'été. J'entends mois d'été au sens large, avril à septembre. Sur ces six mois, je constate que l'augmentation du trafic local est tout juste supérieure à 4 %, à rapporter aux 9 % du trafic global dont je parlais. Ce qui veut dire que ce ne sont pas sur les mois d'été que la croissance du trafic s'est manifestée ou elle s'est manifestée de manière relativement modérée, c'est bien sur les demi-saisons ou sur les mois d'hiver. C'était pour le trafic total.

En ce qui concerne le découpage sur le trafic plate-forme, ce sont les aéronefs qui ont décollé et atterri, on constate sensiblement les mêmes valeurs.

Une petite remarque quand même, rien qu'en regardant les chiffres, vous constatez que, sur le trafic hélicoptères par exemple, les évolutions sont relativement faibles. Le trafic hélicoptères, si je me ramenait à la planche précédente avec les transits, est quasiment composé pour moitié d'hélicoptères en transit, c'est un point qu'il est important de connaître.

Je reviens sur ce trafic plate-forme, bien sûr on peut ensuite détailler de manière un peu plus précise ce que signifient ces chiffres. Je me suis livré également à une analyse que je ne vous ai pas présentée là, mais que je suis prêt à vous présenter ultérieurement si nécessaire sur le trafic des week-ends. Vous vous souvenez que, l'année dernière, c'était un des sujets qui avait été abordé à juste titre, tant par les riverains que par les élus, qui était de savoir quelle était la proportion du trafic de week-end par rapport au trafic de semaine.

J'ai fait l'exercice sur quatre mois en 2011 par rapport à 2010 et je constate que le ratio est sensiblement le même. Je crois que vous a été transmise avec le compte rendu de cette commission l'année dernière une fiche annexe qui précisait la répartition trafic semaine/week-end sur les 12 mois de l'année 2010.

S'il est nécessaire de faire cet exercice sur les 12 mois 2011, je suis prêt à le faire sauf que cela demande un peu de travail et un peu de temps. Encore une fois, j'ai fait une analyse ciblée sur les quatre mois centraux et je constate que, globalement, le

trafic week-end représente 30 % du trafic en 2011 comme en 2010.

Voilà le graphique dont je voulais vous parler. On voit bien qu'en termes de saisonnalité, le trafic 2011 est légèrement supérieur au trafic 2010 et on voit qu'il est très nettement supérieur sur les mois de janvier et les mois de décembre 2011 par rapport aux mois de janvier et décembre 2010 qui étaient des mois extrêmement perturbés sur le plan météorologique.

Voilà ce que je voulais vous présenter aujourd'hui. Je suis à votre disposition pour répondre à toutes les questions.

**M. LE PRESIDENT.-** Visiblement c'est un trafic conditionné par quelques facteurs : un peu la saisonnalité et beaucoup la météo.

**M. CHARRITAT (ADP).-** Voilà, typiquement.

**M. LE PRESIDENT.-** Depuis début 2012, avez-vous des tendances ?

**M. CROZAT (DSAC Nord).-** Je peux apporter effectivement ce petit complément-là. L'exercice a été fait sur les cinq premiers mois de l'année 2012.

L'exercice que l'on a fait sur les cinq premiers mois de 2012, vous pouvez vous en douter en regardant par la fenêtre, montre une météo bien moins bonne et un trafic qui, je dirai presque, s'effondre. On a sur certains mois moins 50 %. Je ne sais pas si les usagers pourront nous confirmer cela mais... J'ai les chiffres, je vous les sors.

Sur une période entre novembre 2010 et mai 2011, on avait compté 48.000 mouvements. On n'est plus sur une année mais sur trois quarts d'année glissante. Sur la même période entre novembre 2011 et mai 2012, on est à 43.000 mouvements, c'est-à-dire 5.000 mouvements en moins sur cette période de six mois. C'est 10 %, je

disais 50 % tout à l'heure c'était un peu... Il faut que je revoie mes mathématiques !

**M. SANCHEZ (Noisiel).**- Est-ce que le document que vous venez de nous présenter est accessible quelque part ? Sur Internet ? sur un format PDF ou autre ?

**M. CHARRITAT (ADP).**- Le document sera joint au compte rendu. Il vous sera parfaitement accessible, bien sûr ! Il n'est pas pour l'instant, mais il pourrait l'être d'ailleurs, en PDF sur le site [www.entrevoisins.org](http://www.entrevoisins.org). Je n'ai pas prévu de le faire mais, si vous le souhaitez, c'est tout à fait possible.

**M. LE PRESIDENT.**- Y a-t-il des questions complémentaires, des observations ?

Pas de commentaire, sachant que vous gardez la faculté d'intervenir à tout instant sur les chiffres qui viennent d'être commentés.

On va passer à la présentation de l'avant-projet du Plan d'Exposition au Bruit.

### **3. Présentation de l'avant-projet du Plan d'Exposition au Bruit**

**M. FAVAREL (DSAC Nord).**- Je vous avais présenté l'année dernière la situation. Malheureusement, cette situation n'a pas évolué, je suis désolé de vous l'apprendre.

C'était un décret qui était basé sur une nouvelle méthodologie aussi bien pour les civils que pour les militaires. Malheureusement, au dernier moment, les militaires n'étaient pas du tout d'accord sur le principe de cette méthodologie. Nos autorités ont été obligées de réviser ce décret et d'en créer deux : d'un côté les militaires, de l'autre côté les civils. De nouveau, il a fallu que ces décrets passent de ministère en ministère pour les signatures. Entre temps, nous avons eu un changement de Gouvernement. On nous indique que ce décret devrait être signé pour septembre. Nous sommes comme vous en attente de ce



décret pour relancer l'avant-projet de Plan d'Exposition au Bruit.

**M. LE PRESIDENT.**- Si je comprends bien, cela signifie que le Plan d'Exposition au Bruit doit être élaboré selon une méthodologie qui figure dans un décret, lequel décret n'est pas encore finalisé et a fortiori il n'est pas paru et donc pas applicable.

Il était, si j'ai bien compris encore une fois, je parle sous votre contrôle, en cours de signature lorsque le Gouvernement précédent a terminé ses fonctions et, par conséquent, le nouveau Gouvernement va le réintroduire dans le circuit des signatures. Donc c'est un document qui devrait aboutir à l'automne, ce qui nous permettra d'avoir la méthodologie pour reprendre les travaux sachant que ce qui a déjà été accompli pourra être réutilisé.

Il est important de faire un Plan d'Exposition au Bruit qui juridiquement soit opposable et qui, par conséquent, respecte les normes du décret.

Y a-t-il des commentaires ?

**M. CROZAT (DSAC Nord).**- Ce que je peux éventuellement ajouter c'est que nous avons envisagé un moment de commencer à travailler par anticipation sur ce projet, éventuellement de vous présenter un projet de PEB qui serait élaboré selon les futures normes. On a été un peu refroidi par le fait que cela pouvait créer une insécurité juridique sur le document final. Il y a du travail en amont, je ne vous le cache pas, qui a été fait de façon à ce qu'on soit prêt à dégainer rapidement lorsque ce décret sera publié mais, en attendant, la présentation en CCE n'était pas recommandable à ce stade.

**M. LE PRESIDENT.**- Je vous rejoins sur ce point. On peut évoquer un certain nombre de perspectives mais présenter un document qui risquait d'être contredit par les nouvelles normes aurait été plutôt contreproductif.

**M. TROMBETTA (Vivre Mieux à Emerainville-Malnoue).**- J'aurais voulu vous poser une question. Fin 2011, Bruitparif a fait une étude relative au bruit généré par les aéronefs sur des secteurs choisis sur certaines communes proches de l'aérodrome. J'aurais voulu savoir si vous avez eu les résultats de cette enquête.

**M. LE PRESIDENT.**- Je crois comprendre des contacts que nous avons eus récemment avec Bruitparif qu'ils ne sont pas représentés aujourd'hui parce que précisément l'étude en question que vous évoquez n'a pas été finalisée. Est-ce bien cela ?

**M. CROZAT (DSAC Nord).**- Tout à fait, Monsieur le Préfet. Des contacts que j'ai eus avec Bruitparif, on est en contact régulièrement avec eux, ils sont en ce moment très largement monopolisés sur la mise en conformité de la France avec la directive européenne sur le bruit. Ils m'annonçaient qu'effectivement ce serait plutôt à l'automne que nous aurions la présentation de ce rapport sur lequel effectivement on pourra travailler.

**M. LE PRESIDENT.**- On ne le perd pas de vue mais nous avons un certain nombre de contraintes tous autour de la table.

Pas d'autre intervention sur le Plan d'Exposition au Bruit prévisionnel ?

#### **4. Questions diverses**

**M. LE PRESIDENT.**- C'est l'occasion d'échanger sur toutes les questions corrélatives à l'aérodrome. Je vous écoute !

**M. VACHERET (Roissy-en-Brie).**- On ne nous a pas donné de statistiques sur le pourcentage actuel de vols avec des aéronefs équipés de silencieux et de vols avec des aéronefs anciens, des vieux coucous et autres.

**M. LE PRESIDENT.**- Avez-vous des évaluations ?

**M. CROZAT (DSAC Nord).**- Côté DGAC, nous n'en avons pas, mais cela permet éventuellement de me tendre une perche vers une présentation que j'avais prévue de l'outil CALIPSO sur lequel il y avait déjà eu une première information la dernière fois.

A ce stade, nous n'avons pas d'information sur ce découplage. En revanche, l'outil que je peux présenter, si cela vous intéresse, a pour objectif d'objectiver cela, de ne pas s'en tenir au simple constat silencieux / pas silencieux mais l'indice de bruit de chaque type d'appareils en sachant que c'est un travail plus complet, plus long mais plus utile.

**M. LE PRESIDENT.**- Une nouvelle méthodologie qui est en train d'être préparée, c'est bien cela ?

**M. CROZAT (DSAC Nord).**- Voilà.

**M. LE PRESIDENT.**- On peut la présenter rapidement sur la philosophie.

**M. CROZAT (DGAC).**- Je vais passer assez rapidement sur une présentation qui, comme celle de M. CHARRITAT, sera disponible et jointe au compte-rendu.

C'est un programme qui a été lancé à la DGAC il y a assez longtemps, qui a mis beaucoup de temps à se développer simplement parce que nous étions partis sur quelque chose de très ambitieux. L'objectif était de donner un indice de bruit à chaque appareil. Or, des appareils, il y en a une extrême variété, il y a des appareils avec des hélices à pas fixe, avec des hélices à pas variable, il y a des ULM, il y a des appareils de conception amateur. Il y a énormément de types d'appareils et la méthodologie qui engloberait tout cela était très lourde à réaliser.

Dans un premier temps, nous avons réduit nos ambitions de façon à ce que la finalisation de cet outil soit prévue, comme cela avait été demandé, pour la fin de cette année, et cet objectif sera tenu.

Une présentation rapide de CALIPSO.

CALIPSO a un objectif : classifier un appareil avec un chiffre, un indice par un procédé simple, une méthode de calcul de ce chiffre qui soit reproductible par n'importe quel laboratoire de mesure de bruit et à un coût relativement modique.

L'objectif est clair, c'est de gérer le bruit et notamment à l'occasion des tours de piste.

Je vais passer sur le détail de cette information, c'est quand même relativement factuel et simple.

Tous les retours terrain que l'on a pu avoir à ce stade considèrent que c'est le tour de piste qui est la cause principale de mécontentement des riverains quel que soit le terrain concerné.

Je zappe un peu là-dessus. Vous pourrez avoir toutes ces informations et les consulter a posteriori.

Le tour de piste, qu'est-ce que c'est ? C'est une vent arrière, c'est un décollage, un circuit et un atterrissage, sans rentrer dans plus de détails.

Le procédé :

L'objectif qui est tenu c'est de révéler ce bruit, donc on va se mettre en situation réelle de vol, on va le mesurer et puis on va le comparer à quelque chose. Ce qui a été retenu, c'est l'indice de bruit classique d'une conversation qui, dans la documentation internationale, est évaluée 70 décibels. 70 décibels c'est plutôt une valeur relativement basse, une discussion animée peut monter un peu plus que cela. Mais disons que le raisonnement est relativement simple : soit le bruit de l'appareil gêne la conversation, soit il ne gêne pas, et c'est quelque chose de relativement simple à comprendre également.

Globalement vous avez un microphone, vous faites passer un avion au-dessus de ce microphone à différents régimes moteurs. Le régime maximum que vous voyez sur cette piste, c'est le régime maximum pour le type

d'appareil et le régime minimum c'est, pour des raisons de sécurité, 1,45 fois la vitesse de décrochage. On ne va pas aller trop bas pour éviter des problématiques d'accident.

Cela nous donne une courbe que l'on échantillonne sur différents points. Le principe est relativement simple : vous avez le niveau sonore de référence, comme je vous disais, qui est à 70, quand on est en dessous de cette courbe, on est en dessous du bruit de la conversation ; quand on est au-dessus, on est au-dessus du bruit de la conversation.

On fait la somme, ce qui est en dessous c'est du bonus, ce qui est au-dessus c'est du malus, et on tombe sur un indice de bruit qu'on appelle l'indice de performance, cela se mesure en décibels puisque chaque mesure est en décibels, pour chaque type d'appareil.

Pour une lisibilité de cette mesure facile, on a fait un échantillonnage de 10 points de mesure. 10 points de mesure, cela veut dire que si on fait un premier ordre d'approximation très simple, vous prenez l'indice de l'appareil, vous le divisez par 10 et vous avez un chiffre qui permet de se mettre en référence avec la conversation.

Dans cet exemple, on a un indice pour cet appareil de 41. Cela veut dire qu'on est globalement 4 décibels en dessous de la conversation. C'est un ordre de grandeur que l'on peut avoir.

Quelques exemples d'appareils, exemples réels. Là, vous avez un appareil qui est globalement au niveau du bruit de la conversation. Vous pouvez avoir un appareil qui est extrêmement silencieux : 13 décibels en dessous de la conversation de façon générale, et puis vous pouvez avoir des appareils d'un peu plus ancienne génération qui sont au-dessus avec un indice négatif.

Ensuite, l'étape suivante c'est la classification de ces appareils.

Qu'est-ce qui influe sur le type d'appareil ?

Quatre paramètres :

1<sup>er</sup> paramètre : la carlingue de l'appareil, globalement sa structure aérodynamique, etc.

2<sup>ème</sup> paramètre : le moteur qui est mis en place.

3<sup>ème</sup> paramètre : l'hélice. On peut avoir effectivement des hélices qui sont plus ou moins silencieuses selon le nombre de pales, selon l'inclinaison, etc.

4<sup>ème</sup> paramètre : l'existence ou non d'un silencieux et la performance de ce silencieux.

Le principe est que si vous avez un appareil qui a été mesuré avec ces quatre paramètres, l'indice vaut pour tous les avions qui ont exactement ces mêmes quatre paramètres. Si vous avez un des paramètres qui change, alors il faut remesurer cet appareil.

Ensuite, on est parti sur une classification. On a fait quatre classes d'appareils : les appareils qui ont un indice inférieur à 0, c'est-à-dire qu'ils sont plus bruyants que la conversation, on les a mis en rouge de façon à bien les catégoriser et puis ensuite par pas de 30, les appareils bruyants, moyennement bruyants et peu bruyants.

Pourquoi 30 ? Parce que là encore on s'est référé à ce qui existe au compte rendu scientifique que l'on peut voir dans une documentation internationale. 30 ça correspond à 3 décibels, comme je vous le disais. 3 décibels c'est le premier niveau où un changement de bruit est perceptible.

Ensuite, vous passez au 2<sup>ème</sup> niveau qui est 60 et c'est un niveau pour lequel on constate une réelle baisse de bruit.

L'objectif est de catégoriser tous les types d'appareils avec la précision que je donnerai après et notre Directeur Général a indiqué que toutes ces mesures seraient financées par la DGAC, ce qui est rassurant pour les usagers. Une mesure vaut pour tous les avions du même type, cela permet de réduire les coûts.

Où en sommes-nous sur ce projet ?

Le projet a commencé en 2003 et cela a pris pas mal de temps parce que c'est une méthodologie novatrice que l'on met en place, qui n'existe nulle part ailleurs dans le monde.

Champ d'application : je vous le disais au début, c'est intéressant de le rappeler, c'est peut-être un peu déprimant de voir cela comme cela mais c'est quand même intéressant de le savoir : on s'intéresse uniquement aux avions, les hélicoptères ne sont pas dedans, les ULM non plus. On s'intéresse uniquement aux moteurs à piston avec une masse maxi au décollage inférieure à 8,6 tonnes. C'est pour information mais c'est non restrictif parce qu'effectivement le reste cela n'existe pratiquement pas. Ce sont des appareils qui ont un certificat : un CDN, un CDR, c'est-à-dire qu'on exclut la construction amateur. En enfin ce sont des hélices à pas fixe.

C'est le premier point sur lequel on va travailler effectivement, il y a quand même une quantité importante d'appareils qui sont des avions à pas variable. Le problème est que pas variable, quand on a dit cela, on n'a pas décrit le type d'appareil. Il y a plusieurs types de pas variable. Il y a ceux pour lesquels la puissance et le pas sont liés, ceux pour lesquels ce n'est pas lié, etc. Et donc on a une méthodologie qui est en cours de développement et dont on prévoit qu'elle sera disponible, finalisée au cours de l'année prochaine.

Voilà ce que je pouvais dire sur cet outil. On a fait quelques expérimentations sur deux aérodromes témoins : le premier est Toussus-le-Noble et le deuxième sera Toulouse Lasbordes.

On peut indiquer que globalement, on a réussi, même si effectivement on a aujourd'hui catégorisé une cinquantaine de type d'appareils, 50 ça peut paraître assez peu mais, avec ces 50 appareils qui sont quand même représentatifs d'une large quantité de la flotte, on représente 62 % des avions classés et, par rapport aux avions qui font des tours de piste, on est plutôt aux alentours de 85-90 %. On a quand même une bonne appréciation de la gêne et vous pouvez voir la répartition : peu d'appareils bruyants, cela traduit l'importance du fait qu'il y a eu un grand travail de sensibilisation, les aéronefs bruyants sont de moins en moins présents et il y a une évolution dans ce sens-là.

Sur Toulouse Lasbordes, on a une plus grande part d'avions qui sont jaunes dans le dispositif, et moins de bruyants, c'était un autre type.

On a plusieurs effets secondaires qui sont liés à cet outil qui sont intéressants : d'abord c'est la première fois que l'on est capable de catégoriser, de quantifier le bénéfice d'un silencieux.

Deux éléments importants : d'abord, il est clair que tous les silencieux sont efficaces. On s'en doutait mais c'est quand même bien d'avoir un chiffre derrière.

Deuxièmement, tous les silencieux n'ont pas le même effet. On est effectivement en mesure, avec cet outil, de dire : prenez tel silencieux plutôt que tel autre parce que le gain en décibels sera plus important. C'est un élément qui peut être mis sur la table de discussion, qui est intéressant.

La dernière étape que je veux indiquer c'est que cet outil n'a pas vocation à devenir quelque chose de réglementaire sur lequel on s'appuie pour imposer un certain nombre de choses. Essentiellement à la base c'est un outil de concertation locale.

C'est-à-dire qu'à partir du moment où on a fait le travail sur un terrain, de dire : on a essentiellement des appareils qui sont jaunes, verts et puis on en a trois ou quatre qui sont rouges, l'effort doit être mené avec les usagers sur le renouvellement de la flotte, sur la mise en place d'un silencieux parce qu'on a vu qu'avec tel silencieux, il passait en orange ou en jaune.

On peut cibler l'effort, on peut indiquer qu'effectivement il y a des périodes sur lesquelles tels types d'appareils sont moins souhaités que d'autres. C'est un travail de concertation locale au cas par cas qui doit être mené à partir de cet outil bien avant qu'on n'envisage des mesures de rétorsion plus importantes.

Voilà ce que je pouvais dire très rapidement sur cet outil CALIPSO. Vous aurez cette présentation pour vous y référer en tant que de besoin.

**M. LE PRESIDENT.**- Merci.

**M. WILLEM (Vivre Mieux à Emerainville-Malnoue).**- Que pense-t-on faire justement des appareils les plus



bruyants ? Est-ce qu'il est prévu quelque chose sur place ? Est-ce qu'il y a des normes de bruit à ne pas dépasser ?

**M. CROZAT (DGAC).**- A priori, encore une fois c'est un travail au cas par cas, c'est-à-dire qu'on peut avoir des avions bruyants mais par exemple des avions de collection, etc. qui volent relativement peu, qui ne font pas de tours de piste, on ne va pas faire quelque chose de spécifique là-dessus.

Si, en revanche, on a un aéro-club qui a des avions bruyants qui font des tours de piste régulièrement, il y a peut-être une action ciblée à faire là-dessus, encore une fois leur dire : « écoutez, avec tel silencieux, vous pouvez réduire le bruit ». Je rappelle que la DGAC finance et a un budget d'aide à l'installation de silencieux, qui peut éventuellement même aider au renouvellement de la flotte.

Là encore, c'est un travail au cas par cas à faire en fonction. Quand on aide au financement d'un appareil, on ne le finance pas à 100 % donc effectivement il y a quand même un investissement qui est nécessaire par le club. C'est un travail qui doit être fait au cas par cas encore une fois localement. Je ne veux pas, au niveau national, même au niveau de la DSAC Nord, préjuger d'une discussion qui doit avoir lieu au niveau local, au niveau des aéro-clubs.

**M. WILLEM (Vivre Mieux à Emerainville-Malnoue).**- Est-ce qu'il est prévu le même type d'étude pour les hélicoptères ?

**M. CROZAT (DGAC).**- La méthodologie n'est pas encore développée. Je peux difficilement vous répondre autrement. Il y a des travaux qui sont menés pour voir de quelle façon on pourrait adapter cet outil à d'autres types d'aéronefs. Il est largement prématuré pour vous indiquer si on pourra appliquer la même méthode ou s'il faudra appliquer quelque chose de différent.

**M. SANCHEZ (Noisiel).**- Est-ce à dire que, lorsqu'on a des avions qui sont neufs, il y a une réglementation qui impose un certain seuil de bruit ou pas comme dans les voitures ? Y a-t-il une réglementation qui impose au départ ?

**M. BARRAU (Président GALE).**- La loi OACI.

**M. PORTMANN (GALE).**- Même les bruyants sont à l'intérieur de la norme internationale.

**M. LE PRÉSIDENT.**- Cette présentation nous permet d'appréhender un outil qui n'est pas encore exhaustif mais qui a quand même vocation à faire progresser de façon très significative notre appréhension du phénomène et dont les résultats pourront être communiqués, connus, étudiés et avoir un impact en terme de réduction du bruit et d'adaptation des trajectoires et des méthodes de vol. C'est effectivement un élément novateur.

Y a-t-il d'autres questions ?

**M. BARRAU (Président GALE).**- Pour ce qui concerne l'aérodrome de Lognes, j'avais signalé depuis des années que tous les avions d'école, même les avions anciens, ont été équipés de silencieux, ce qui a été fait, et les avions d'école modernes sont équipés à la base de silencieux.

Donc pour ce qui est de l'aérodrome de Lognes, outre le cas de quelques avions où la sécurité est engagée s'il y avait un silencieux, les avions d'école de l'aérodrome de Lognes sont dans les normes.

Il y a une chose pour laquelle je suis un peu inquiet. Sur Malnoue, la commune d'Emerainville, le château de Malnoue fait l'objet d'une promotion de 24 ou 25 logements à l'intérieur du château. Cela, c'est normal puisque c'est une propriété privée. C'est une société qui l'a reprise.

Mais autour du château de Malnoue, il y a un déboisement de 5 hectares pour mettre 117 logements autour. Nous avons beaucoup d'inquiétude là-dessus parce que j'ai tout le Plan d'Exposition au Bruit qui a été fait en 1985, le Plan d'Exposition au Bruit qui va être refait, mais moi je suis très inquiet : il faudrait quand même que les nouveaux habitants de ce lotissement soient avertis qu'il y a un aéroport à côté parce qu'on va avoir des gros problèmes, cela va faire des conflits parce qu'il suffit qu'au décollage un avion, par sécurité ou par autre chose, coupe un peu plus court que d'habitude, il va passer directement verticale le château et verticale de ce lotissement.

Je suis un peu inquiet. J'ai écrit au Maire d'Emerainville. Il m'a répondu. On devrait avoir rendez-vous avec M. PORTMANN pour essayer de négocier cette affaire et qu'on ne rentre pas dans des conflits qui sont préjudiciables à tout le monde.

**M. LE PRESIDENT.-** Cet espace boisé est-il classé ?

**M. BARRAU (GALE).-** Je n'en sais rien.

**M. LE PRESIDENT.-** Y a-t-il eu une enquête publique ?

**M. BARRAU (Président GALE).-** Je ne sais pas.

J'ai eu des affiches du promoteur, c'est tout. Je n'en sais rien. Je pense actuellement c'est le château qui est rénové pour 24 logements mais après, voilà ce que j'ai ! (*M. BARRAU montre l'affiche*).

C'est une résidence France Pierre du studio au 5 pièces.

Et il y a déjà le bureau de vente qui est construit dans l'allée du château !

Cela nous inquiète un peu. Nous ne sommes pas contre les gens qui s'installent à Emerainville ou à

Malnoue mais il faudrait quand même raison garder et qu'on puisse faire les choses correctement.

**M. LE PRESIDENT.**- Allez voir la mairie, s'il y a une procédure d'enquête publique, auquel cas vous avez intérêt à intervenir.

**M. BARRAU (GALE).**- Les deux mois sont dépassés, c'est fini.

**M. PORTMANN (GALE).**- Si vous le permettez, là je pense au plan national, il y a beaucoup d'expériences parce que bien sûr ici on s'occupe de Lognes mais vous pensez bien qu'avec les 560 terrains qu'on a en France où il y a des petits avions, des réunions comme ça il y en a ailleurs.

Et il y a une vérité absolue : dès qu'on construit près de l'aéroport, souvent c'est un peu moins cher, le promoteur tire bénéfice du fait qu'il est près d'un aérodrome pour avoir des prix de terrain moins chers mais, dès que les gens sont installés, les ennuis commencent.

C'est absolument 100 % sûr et je vous garantis, et je m'adresse à ces Messieurs d'Emerainville et de Malnoue, ce n'est pas logique qu'on autorise des choses comme cela parce qu'on nous fait des histoires tout le temps avec le bruit que nous faisons, effectivement on fait des efforts, comme Monsieur a expliqué, pour régler cela, mais en installant une centaine de logements qui sont à la limite du Plan d'Exposition au Bruit actuel - je ne sais pas ce que va donner le nouveau PEB - on raconte même aux gens souvent quand le promoteur vend ses logements : « ne vous en faites pas, le terrain va disparaître dans les trois quatre années » !

Et une fois qu'ils y sont, ils ont le bruit, pour eux c'est une nouveauté et encore ceux qui sont là depuis 30 40 ans savent qu'il y a un aérodrome. Je suis un peu surpris qu'il n'y ait pas une concertation comme vous faites avec nous, que Malnoue ait pu concéder, défricher, vendre le château, c'est une chose mais,

ensuite, il y avait bien un permis de construire pour faire tout cela.

Personne n'est au courant, on le découvre par hasard. Je ne trouve pas équilibré, vous nous demandez des choses et c'est tout à fait logique mais comment se fait-il qu'une mairie autorise une chose comme cela pour provoquer encore des nuisances supplémentaires sur des centaines de personnes et de familles qui arrivent ?

**M. WILLEM (Vivre Mieux à Emerainville-Malnoue).**- En l'occurrence pour Malnoue, c'est EPAMARNE qui était le promoteur. Il devait être courant, il ne nous a pas avertis non plus.

**M. BARRAU (Président GALE).**- EPAMARNE n'avertit jamais.

**M. PORTMANN (GALE).**- EPAMARNE, c'est la Région, c'est contradictoire avec la politique de diminuer la nuisance et on colle ça aux côtés d'un aérodrome !

**M. LE PRESIDENT.**- En l'occurrence, EPAMARNE est propriétaire et aménageur, ce n'est pas le promoteur. EPAMARNE est fondé à vendre son terrain à effet de construire des logements. Ils ont des objectifs de logement qui sont chiffrés chaque année dont une partie concerne le Val Maubuée et notamment en l'occurrence la commune d'Emerainville mais comme les autres.

Maintenant, le permis de construire a été instruit en application des règles d'urbanisme qui intègrent un nombre de contraintes. Qu'il soit générateur à terme de situations conflictuelles, c'est tout à fait possible mais je n'imagine pas une seconde que la mairie d'Emerainville ait pu délivrer un permis de construire sans respecter les règles d'urbanisme et, le cas échéant, je n'imagine pas une seconde que le contrôle de légalité ne soit intervenu.

**M. BARRAU (Président GALE).**- J'ai eu connaissance qu'il y a eu deux oppositions au permis de construire. Il a été refait deux fois. Il a été annulé deux fois. Le dernier, cela fait plusieurs mois que c'est fini, on ne peut pas contester.

**M. LE PRESIDENT.**- Autre question ?

**M. VACHERET (Roissy-en-Brie).**- Sur Roissy-en-Brie, en début 2011, il y avait beaucoup de plaintes. Nous avons eu une pétition de plus de 150 riverains qui se plaignaient du fait que les avions ne respectaient pas leur couloir au-dessus de la forêt de Ferrières et venaient survoler les habitations.

C'est un peu suite à cela qu'a été mise en place une boîte mail sur laquelle nous avons dirigé et nous dirigeons systématiquement les personnes qui se plaignent des nuisances sonores et notamment le week-end.

J'aurais voulu avoir un petit bilan de cette boîte mail, savoir combien de gens continuaient à se plaindre. Nous, mairie de Roissy-en-Brie, j'ai regardé avant de venir, on n'a eu qu'une seule plainte depuis janvier qui date du mois d'avril et qui concerne principalement le survol des hélicoptères sur le sud de la ville.

**M. BARRAU (Président GALE).**- Là, les avions ne sont pas coupables !

**M. VACHERET (Roissy-en-Brie).**- Sur le sud, ils parlent aussi des avions mais ils appuient notamment sur les hélicoptères.

**M. CHARRITAT (ADP).**- Je peux donner une partie de la réponse peut-être.

En ce qui concerne la boîte mail que nous avons ouverte depuis le mois de septembre à une adresse qui s'appelle [environnementlbg@adp.fr](mailto:environnementlbg@adp.fr) nous avons reçu deux

messages : un qui était une demande d'information et un qui était une plainte sur des survols non pertinents mais qui ne concernaient pas Roissy-en-Brie, qui concernaient le quartier du Mandinet.

Donc zéro venant de Roissy-en-Brie à ce jour.

**M. BOUNIOL (DSAC-Nord).**- Concernant les plaintes de Roissy-en-Brie et notamment le trafic hélicoptères au sud de l'aérodrome, lors de la réunion AREX du mois de novembre, ce point avait été mis à l'ordre du jour et on a demandé aux équipes de contrôle d'éviter de donner ce genre de trajectoire sauf raison de sécurité. Il est assez normal qu'il y ait moins de plaintes.

**M. VESCO (Croissy-Beaubourg).**- Je vais un peu parler de mon expérience sur Croissy-Beaubourg. Je me suis intéressé de près au problème. J'ai fait un sondage, alors je ne parle que pour Croissy-Beaubourg bien évidemment. Pour rappel, Croissy-Beaubourg est situé dans le tour de piste côté Est de Lognes.

Au niveau des riverains, ça se passe relativement bien : les avions sont beaucoup moins gênants que les motos par exemple parce qu'on a des problèmes avec ce type de nuisances.

Ensuite, je me suis rendu à plusieurs reprises à la tour de contrôle pour être sensibilisé, voir comment cela se passait au niveau de la gestion du trafic. J'ai pu assister à un non respect de la trajectoire dans le circuit. Il faut savoir qu'a priori, il y a une très grande sensibilisation d'une part des usagers et d'autre part des contrôleurs. Généralement, de ce que j'ai pu apercevoir, les pilotes qui ne respectent pas le circuit sont vivement sensibilisés de reprendre la trajectoire.

De plus, au vu des statistiques, c'est vrai que sur Croissy, parfois on assiste à un survol accidentel mais cela reste très très faible par rapport justement aux mouvements qui ont été décrits.

De notre côté, je n'engage que Croissy, on va dire que ça se passe relativement bien. Evidemment, on

peut toujours mieux faire mais pour nous, pour l'instant, ça va !

**M. LE PRESIDENT.**- Merci de ce témoignage.

Y a-t-il d'autres interventions ?

**M. WILLEM (Vivre Mieux à Emerainville-Malnoue).**- Concernant toujours les hélicoptères, est-ce qu'il y a un circuit pour les hélicoptères qui viennent de Paris ou en direction de Paris ? Ils passent régulièrement au-dessus de Malnoue. Et un hélicoptère fait encore beaucoup plus de bruit qu'un avion !

**M. BOUNIOL (DSAC Nord).**- Concernant le circuit d'aérodrome, il n'y a pas de circuit d'aérodrome spécifique hélicoptères. Par contre, l'aérodrome de Lognes est à proximité de la sortie des itinéraires hélicoptères dérogatoires en espace de classe A qui se situe sur l'A4.

**M. BARRAU (Président GALE).**- Je pense qu'il y a beaucoup plus d'hélicoptères en transit que d'hélicoptères basés à Lognes. Il faut comprendre dans ces transits qu'il y a tout le SAMU qui vient refueler à Lognes et il y a aussi l'Armée sur le parcours hélicoptères de l'autoroute A4.

Tous les Pumas qui arrivent de Reims passent sur la vent arrière de Lognes. Il faut faire attention, il faut faire des discernements parce que, sur Lognes, je pense qu'il n'y a pas énormément de trafic d'hélicoptères basés.

**M. PORTMANN (GALE).**- Il faut peut-être dire que l'héliport d'Issy-les-Moulineaux est plus ou moins fermé, cela va encore probablement se restreindre plus, donc nous avons récupéré des hélicoptères qui ne passaient pas chez nous.

C'est toujours pareil, ce sont des orientations du Gouvernement avec le quartier général des Armées qui



va se construire à Issy-les-Moulineaux, il y a aussi sur l'immobilier quelques conséquences. La Mairie de Paris a interpellé, a rejeté tout ça, on va voir ce qui va se passer. Mais on a récupéré beaucoup de trafic hélicoptères à cause de cela, comme le disait le délégué de la DGAC.

Et aussi au point de vue approvisionnement kérosène, il ne reste presque que Lognes maintenant. Les EVASAN, tous les hôpitaux etc. refuelent chez nous. Cela a augmenté la nuisance et ce sont des hélicoptères à turbine, double turbine.

Mais là, ce n'est pas sous notre responsabilité, ni sous notre contrôle.

**M. WILLEM (Vivre Mieux à Emerainville-Malnoue).** - Il n'y a pas moyen de leur faire un rappel en disant que le circuit doit passer par l'A4 et non pas au-dessus de Malnoue ?

**Capitaine MAZZIA (DCPAF).** - Justement pour votre information, tous les aéronefs dits aéronefs d'Etat ont un régime de vol spécifique. La règle s'applique pour les hélicoptères civils. Il y a des points de passage, des règles en ce qui les concernent. Par contre, les militaires, les services de secours, le SAMU, la sécurité civile n'ont rien, ils sont libres. Ils s'intègrent en fonction des demandes avec les contrôleurs, c'est tout.

Là-dessus vous ne pourrez pas faire changer la réglementation, jamais. Parce que c'est comme cela, aéronef d'Etat = régime dérogatoire.

**M. CROZAT (DSAC Nord).** - Je voudrais quand même apporter quelques précisions et limitations. D'abord l'héliport d'Issy-les-Moulineaux n'est pas prévu pour la fermeture, il n'y a pas de modification. Ce que l'on peut signaler c'est qu'effectivement le décret hélicoptères de 2010 a fait en sorte que, dans les zones à forte densité de population, les mouvements circulaires touristiques ou les mouvements avec une escale de moins d'une heure soient interdits mais

c'était déjà le cas à Issy-les-Moulineaux parce qu'il y avait un arrêté qui datait de 1994 qui prescrivait la même chose. Et c'est maintenant le cas à Lognes puisque Lognes est dans une zone à forte densité de population et donc Lognes bénéficie de ce décret.

Il n'y a pas eu de report a priori, enfin dont on ait connaissance et je pense que le meilleur argument est peut-être tout simplement à rechercher sur Internet : quand vous cherchez sur Internet « découverte hélicoptère » vous trouverez des offres au départ d'Issy-les-Moulineaux, au départ de Saint-Cyr-l'Ecole, au départ de Toussus-le-Noble, etc. vous n'en trouverez pas au départ de Lognes ou alors je suis très preneur d'avoir cette information.

**M. WILLEM (Vivre Mieux à Emerainville-Malnoue).**- Dans la publicité de l'Hôtel Saphir qui est juste sur l'A104, ils parlent d'un hélicoptère à Lognes.

**M. CROZAT (DSAC Nord).**- Cela ne me dérange pas. Qu'effectivement ils aient prévu une dépose des clients par hélicoptère, c'est peut-être du grand luxe mais ce n'est pas interdit par le décret hélicoptère. Ce qui est interdit, c'est le petit tour autour de Torcy de moins d'une heure qui aurait pour objectif simplement de montrer la région et les caractéristiques. Cela n'existe pas.

**M. VACHERET (Roissy-en-Brie).**- Je voulais ajouter simplement que quand les riverains se plaignent, ce n'est pas du survol du SAMU ou des militaires, c'est avant tout des hélicoptères privés.

**M. LE PRESIDENT.**- Cela peut servir ! En général, les services publics et notamment le SAMU ou la Gendarmerie bénéficient d'une plus grande tolérance de la part des riverains, et je m'en félicite.

Autres questions diverses ?

**Mme PICKERING (Lognes).**- Juste une question. L'adresse mail que vous mentionniez tout à l'heure, effectivement on en parlait dans le compte rendu de l'année dernière mais je ne l'ai pas trouvée. Si on pouvait juste me la redonner.

**M. CHARRITAT (ADP).**- Cette adresse avait été indiquée sur le document complémentaire qui avait été joint. C'est [environnementlbg@adp.fr](mailto:environnementlbg@adp.fr).

**M. LE PRESIDENT.**- Que signifie « lbg » ?

**M. CHARRITAT (ADP).**- Cela nous est propre, cela veut dire « le Bourget » puisque c'est la Direction du Bourget qui couvre également les autres aérodromes.

A vrai dire, ce n'est pas l'adresse qu'on aurait voulu choisir mais il existe déjà une adresse environnement « ory » pour Orly, une adresse environnement « cdg » pour Roissy et on a été tenu d'utiliser le même type de trigramme. Ce n'est pas très visible mais cela marche.

**M. LE PRESIDENT.**- Pour mon information, est-ce que les aérodromes du type de Lognes ou Toussus-le-Noble ou Saint-Cyr-l'Ecole ont une immatriculation en trois lettres ?

**M. CHARRITAT (ADP).**- Traditionnellement la nomenclature des aérodromes dans le monde entier est une nomenclature avec quatre lettres. Les quatre lettres traduisent un découpage régional. En ce qui concerne Lognes, les quatre lettres sont LFPL.

Le premier L voulant dire la Région nord-ouest de l'Europe, F pour la France, P pour la zone de Paris, et L pour Lognes.

**M. LE PRESIDENT.**- Si je vois LFPL quelque part, je saurai de quoi il s'agit !

Autre question, remarque, observation ?

**M. BARRAU (Président GALE).**- J'ai un chevelu de l'aérodrome de Lognes sur cinq mois que vous avez eu en communication tout à l'heure...

**M. LE PRESIDENT.**- Un quoi ?

**M. BARRAU (Président GALE).**- Un chevelu. C'est l'image radar qui photographie tout le circuit de l'aérodrome, chaque mouvement.

Je peux vous assurer que le circuit de l'aérodrome de Lognes est particulièrement respecté. Je le porte à votre disposition. Je peux vous assurer que j'ai rarement vu cela parce que même Malnoue n'est pas touchée, même le Mandinet est très peu touché et Collégien très peu.

**M. LE PRESIDENT.**- Nous en prenons acte.

**M. WILLEM (Vivre Mieux à Emerainville-Malnoue).**- Est-ce que vous pouvez le mettre au compte rendu s'il vous plaît ?

**M. BARRAU (Président GALE).**- Oui.

**M. CROZAT (DGAC).**- Si vous le permettez, ces chevelus sont issus de la DGAC. Ce sont les services de la navigation aérienne qui les réalisent et nous souhaitons garder une forte protection sur la façon dont ils sont utilisés et présentés tout simplement parce qu'autant ils donnent une information générale et donc la présentation qui en est faite sur cinq mois est utile, autant il faut savoir qu'un trait ne donne pas très précisément l'information où est le vol.

C'est comme un GPS qui a une marge d'incertitude de 100 m, là on est basé sur une information radar d'un

radar qui est éventuellement à quelques dizaines de kilomètres du terrain. Une imprécision de 0,1° peut donner une imprécision de quelques dizaines ou centaines de mètres et on peut avoir une information erronée en se disant : « je zooms et donc là j'ai quatre avions qui m'ont survolé ». Peut-être pas, ces avions ont peut-être été à 50 ou 100 m de là et n'ont pas survolé.

Autant, cela donne une information générale et on constate globalement un bon respect, autant zoomer et dire « là, j'ai été survolé par 15 avions », c'est erroné. On souhaite utiliser ces chevelus à l'analyse d'un vol donné, on peut tout à fait dire il y a eu un mouvement et donc regarder si ce mouvement était au-delà de cette marge d'erreur ou alors le repérer avec son immatriculation mais de là à dire : je suis survolé, c'est un pas que l'on préfère que les usagers et les riverains ne fassent pas.

**M. WILLEM (Vivre Mieux à Emerainville-Malnoue).**- Si cela corrobore le ressenti qu'on a quand on est localement sur les lieux, cela peut donner une indication.

**M. CROZAT (DSAC Nord).**- Je préfère dans ce cas que nous ayons une discussion bilatérale et un échange qui soit spécifique à cette situation à la fois parce qu'on peut avoir, dans une zone agrégée comme cela, des phénomènes de différence de vent, vent d'est, vent d'ouest, etc. on peut avoir des phénomènes météo qui peuvent traduire un dépassement de tour de piste, on peut avoir plein de phénomènes qui soient fusionnés dans un ensemble global et on perd cette finesse quand on fait une analyse trop générale.

**M. LE PRESIDENT.**- Un document, si je comprends bien aussi, pour synthétiser, qui fournit des indications intéressantes mais pas d'information opposable. C'est bien cela ?

**M. CROZAT (DGAC).**- Oui.

**M. LE PRESIDENT.**- Autre question ?

S'il n'y a plus de question ni d'observation, je vous propose de lever la séance.

Je vous propose aussi de fixer, pas aujourd'hui encore la date mais d'envisager la même réunion l'année prochaine un peu plus tôt dans le courant de l'année de façon à pouvoir assez rapidement communiquer sur ce que nous avons évoqué : le PEB et les différentes études qui sont en cours et développer pas trop tard la nouvelle méthodologie qui sera issue du décret que nous attendons.

En fonction de l'évolution des événements dont on se tiendra informés, on vous propose une date qui sera fixée probablement plus tôt dans le courant de l'année.

Il me reste à vous remercier et à vous souhaiter une bonne journée.

A tout à l'heure pour ceux qui restent avec nous pour la réunion concernant Chelles - Le Pin.

*(La séance est levée à 11 heures).*

000