Enquête publique

sur la Révision du

Plan de Servitudes Aéronautiques

de

L'aérodrome de Lognes-Emerainville

CONCLUSIONS

et

AVIS

Date : du 17 juin au 3 juillet 2024

Commissaire enquêteur : Edith MARTINE

GLOSSAIRE

PSA : Plan de Servitudes Aéronautiques

DGAC : Direction Générale de l'Aviation Civile

DSAC : Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile

ADP : Aéroport de Paris

RTE : Réseau de Transport d'Electricité

NGF : Nivellement Général de la France permet l'expression des altitudes dans un même et unique système de référence. Le 0 correspond au niveau moyen de la mer à Marseille. Ce niveau permet de déterminer l'altitude de tout autre point.

Aéronef : désigne tout appareil capable de s'élever ou de circuler dans les airs. Sur cet aérodrome, il s'agit des avions et des hélicoptères

Aérodrome : désigne uniquement les terrains aménagés pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs privés, commerciaux ou militaires ; Il n'est pas destiné à accueillir les lignes aériennes de transport.

Trouée : couloir rectiligne d'accès et de sortie de l'aérodrome en prolongement de la piste

CONCLUSIONS

SOMMAIRE

1. OBJET DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

    1.1. CONTEXTE

    1.2. QU'EST-CE QU'UN PSA (PLAN DE SERVITUDES AERONAUTIQUE) ?

    1.3. LES RAISONS DE LA RÉVISION DU PSA DE L'AERODROME DE LOGNES-EMERAINVILLE

    1.4. QUELLES MODIFICATIONS APPORTENT LE PROJET DE PSA

2. CADRE JURIDIQUE

    2.1. DE LA RÉVISION DU PSA

    2.2. DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE DE RÉVISION DU PSA

3. AVIS ET OBSERVATIONS RECUEILLIS

    3.1. AVANT L'OUVERTURE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

    3.2. DURANT L'ENQUÊTE PUBLIQUE

4. CONCLUSIONS

AVIS

CONCLUSIONS

1- OBJET DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Cette enquête a pour objet : la révision du Plan de Servitudes Aéronautiques de dégagement (PSA) de l'aérodrome de Lognes-Émerainville.

1.1 Contexte

Cet aérodrome est installé depuis presque 80 ans dans une zone aujourd'hui urbanisée. Sa situation : 25 mn de Paris et proche d'autres aérodromes, lui procure une attractivité qui a pour conséquence une très forte activité de loisirs et de tourisme (en particulier de formation de pilotes), bien supérieure à d'autres aérodromes.(80 000 mouvements/an). Cette activité a lieu uniquement de jour et à vue.
Il impacte 15 communes situées sur 3 départements : Seine et Marne, Val de Marne et Seine Saint Denis.

Il est équipé de 2 pistes Ouest/Est :

- Piste revêtue qui fait actuellement 700 m de long et 20 m de large. Il était prévu de la passer à 1240m en phase ultime de développement
- Piste enherbée : 1100 m de long sur 100 m de large

Il est actuellement géré par Aéroport De Paris (ADP).

Le PSA actuel a été institué par décret du 26 avril 1991

1.2 Qu'est-ce qu'un PSA (Plan de Servitudes Aéronautiques)?

Un PSA vise l'établissement d'un volume de sécurité aérien afin de protéger les opérations de navigation aérienne de nouveaux obstacles. C'est un outil qui est utilisé par l'autorité administrative compétente (la DGAC), en lien avec les porteurs de projet et les collectivités locales, pour identifier les projets susceptibles de présenter un danger aux activités aériennes à un stade suffisamment précoce pour définir des solutions d'adaptation, le cas échéant, et assurer la sécurité et la coactivité des opérations (balisage, adaptation des projets ou des modes opératoires, etc…)
Cette organisation est rendue possible par la mise en place de servitudes visant à limiter en hauteur les constructions qui se trouveraient sous les opérations aériennes. Cette limitation, qui prend appui sur l'infrastructure et s'étend avec

des pentes et des caractéristiques définies dans l'arrêté de 2007, ne vise pas l'opportunité de construire ou de développer des espaces au sol.
Les servitudes sont définies par rapport :

- aux caractéristiques physiques des pistes qui elles sont définies par rapport aux performances de l'aéronef le plus contraignant ;
- au mode d'exploitation de l'aérodrome.

Après l'approbation du PSA, les règles concernant ces limites sont annexées aux PLU des communes soumises à l'emprise du PSA. Ces limites sont prises en compte lors de l'instruction des autorisations d'urbanisme
Il n'a pas pour objet de participer à la prise en compte des nuisances éventuelles provoquées par les mouvements : bruit, pollution etc…
Ces nuisances sont encadrées par d'autres plans ou charte : PEB (Plan d'Exposition au Bruit), normes CALIPSO pour les avions, charte : horaires d'activité, plans de vol pour éviter de survoler les habitations etc …

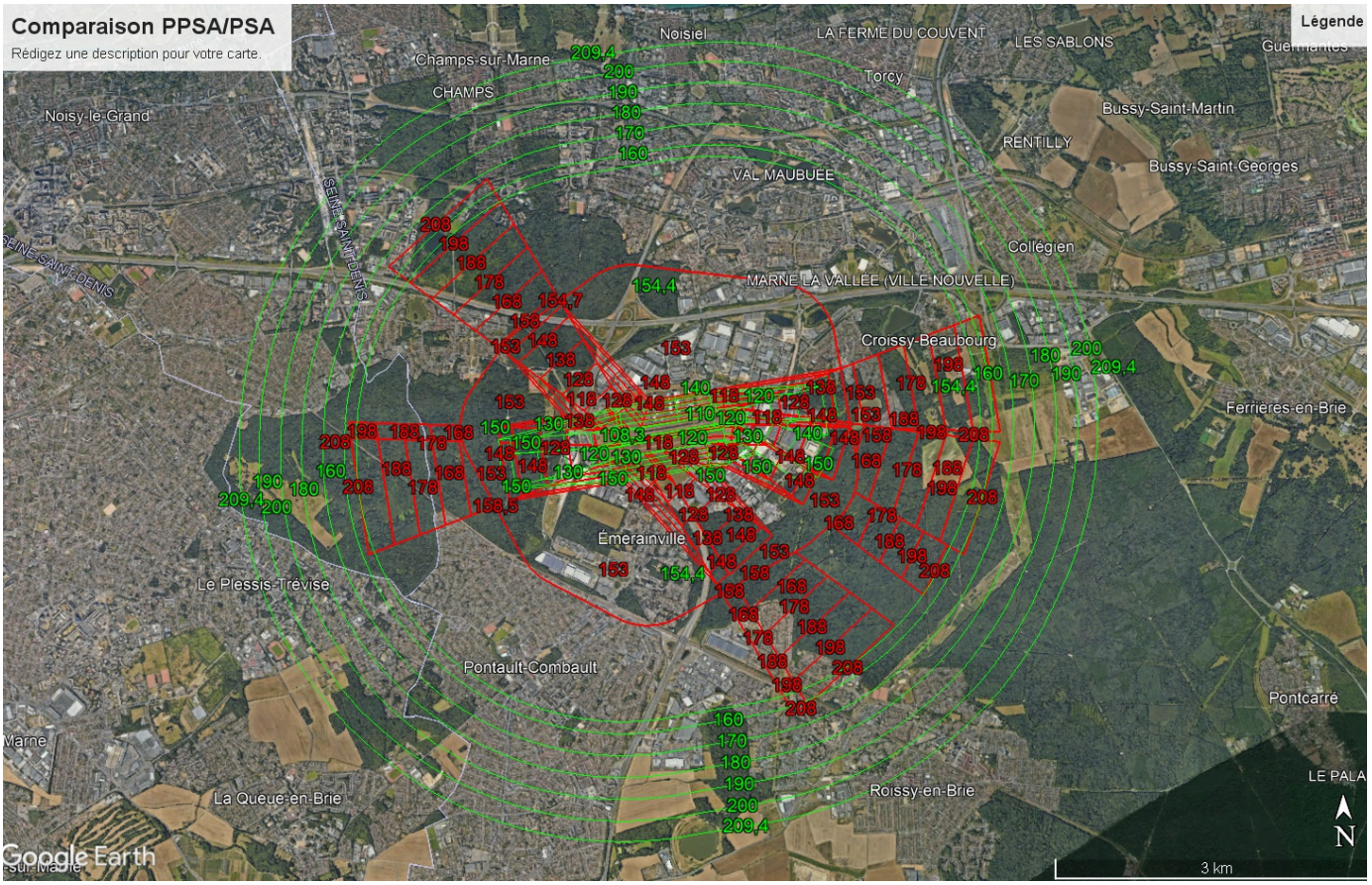
1.3 Les raisons de la révision du PSA de l'aérodrome de Lognes-Emerainville

- L'arrêté de 2007 qui modifie la conception des servitudes en créant une surface conique qui permet de protéger les approches.
- La modification du projet correspondant à la phase ultime de développement : le projet de deux pistes sécantes Nord Ouest / Sud Est est abandonné et la longueur maximum de la piste revêtue est diminuée de 300m

Par ailleurs, ADP précise que compte tenu de l'emplacement en zone urbanisée de cet aérodrome et des plaintes des riverains, les projets à l'ordre du jour sont de développer:

- une flotte moins bruyante (norme CALIPSO) et moins polluante (avions électriques)
- une activité immobilière (sans rapport avec l'activité de l'aérodrome) à vocation tertiaire, plus intéressante économiquement. Un permis de construire a été déposé pour des terrains libres en partie nord.

1.4 Quelles modifications apportent le projet de PSA ?



Légende : PSA actuel projet de PSA

L'étendu des servitudes s'accroit globalement car l'emprise est représentée par un cercle de 3600 m de rayon donc la surface de l'impact est plus importante que dans le PSA actuel.
Sur les parties qui étaient concernées par les servitudes du projet de création des pistes sécantes du Nord/Ouest au Sud/Est, l'évolution est plus contrastée :

- le PSA actuel permet des constructions de hauteurs plus importantes dans la zone N°2 : elles varient de 198m à 168 m NGF soit des hauteurs maxi entre 88 m et 58m .alors que dans le projet de PSA les hauteurs sont limitées à 154,4m NGF soit des constructions de 45m de hauteur maxi
- par contre dans les parties situées plus près des pistes (zone 3) des constructions deviennent possibles.
- Par ailleurs, il est prévu que la piste revêtue qui est actuellement de 740m et devait passer à 1240 m dans la phase ultime de développement du PSA actuel, ne devrait plus faire que 940m à terme (soit moins 300m) ce qui diminue les servitudes

Du fait de l'étendu de l'emprise du projet de PSA, des obstacles, non balisés actuellement, devront l'être :

- 2 châteaux d'eau dénommés Totem, situés au nord,
- RTE constate qu'en terme de balisage le PSA actuel impacte 3 portées lignes sur 1,7 km et que le projet en impacte 7 km dont une partie est déjà balisée.
  RTE et la DSAC sont à ce jour en discussion pour repérer les nouveaux balisages à effectuer.

Du fait de l'augmentation de son emprise, le projet de PSA est dans l'ensemble plus protecteur que le PSA actuel, tout en permettant des constructions proches des pistes sous les trouées définies pour les deux pistes sécantes initialement prévues et qui ont été abandonnées ; Les contraintes de balisage s'accroissent, en particulier pour les lignes à haute tension.

2. CADRE JURIDIQUE

2.1 DE LA REVISION DU PSA

Les servitudes aéronautiques de dégagement sont établies en application :

- du code des transports, en particulier des articles L 6350-1 à L 6351-5,
- du code de l'aviation civile, en particulier des articles R 241-3 à R 242-1, D 241-4 à D 242-14, et D 243-7,
- de l'arrêté du 7 juin 2007 modifié fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques, à l'exclusion des servitudes radioélectriques.

La procédure complexe, de l'établissement (et de sa révision) d'un PSA relevant de la DGAC, prévoit entre autres : l'organisation d'une réunion inter services suivie d'une enquête publique.

L'ensemble des obligations juridiques a été respecté :

- élaboration d'un projet par la DGAC, déléguée à la DSAC
- mai 2023 : désignation par le directeur du transport aérien du préfet de Seine et Marne comme coordonnateur de la phase d'instruction locale , indique la nécessité d'organiser une conférence inter services et une enquête publique
- octobre 2023 : accord des préfets du Val de Marne et de Seine saint Denis
- novembre 2023 réunion inter services

2.2 DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE DE REVISION DU PSA

La procédure d'enquête publique pour l'établissement d'un PSA (ou la révision) relève du code de l'expropriation.

- le 10 mai 2024, Le président du tribunal administratif de Seine et Marne désigne Edith MARTINE commissaire enquêteur titulaire et Aicha HAMMOU commissaire suppléant

-le 24 mai 2024, l'Arrêté inter-préfectoral n° 2024/07/DCSE/BPE/SERV portant ouverture d'une enquête publique relative à la révision du Plan de Servitudes Aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Lognes-Emerainville, au profit de la Direction Générale de l'Aviation Civile, fixe, les modalités l'enquête publique :

- L'enquête s'est déroulée du 17 juin au 3 juillet 2024 soit 17 jours consécutifs

- Le siège de l'enquête a été fixé à la mairie de Lognes

- Le périmètre de l'enquête a porté sur 15 communes :
    - 11 en Seine et Marne :
        - Bussy-Saint –Georges
        - Bussy-Saint- Martin
        - Champs-sur-Marne
        - Collégien
        - Lognes
        - Noisiel
        - Pontault-Combault
        - Roissy-en-Brie
    - 3 dans le Val de Marne :
        - La_Queue-en-Brie
        - Le Plessis-Trévise
        - Villiers sur Marne
    - 1 en Seine Saint Denis
        - Noisy_Le-Grand

- Le dossier papier, accompagné d'un registre pour recueillir les observations a été tenu à disposition du public, durant toute la durée de l'enquête, soit pendant 17 jours, dans les 15 communes,

- Il était possible d'adresser observations et propositions directement au commissaire enquêteur par voie postale au siège de l'enquête (mairie de Lognes)

- Le dossier était consultable et téléchargeable sur les sites internet des services de l'état des 3 départements

- Les permanences du commissaire enquêteur se ont tenues :
    Lundi 17 juin 2024 de 9h à 12h : mairie d'Emerainville
    Samedi 22 juin 2024 de 9h à 12h : mairie de Lognes
    Lundi 1er juillet 2024 de 13h30 à 16h30 : mairie du Plessis Trévise
    Mercredi 3 juillet 2024de 14h à 17h : mairie de Noisy le Grand

- Communication sur l'enquête publique :
    L'annonce de l'enquête publique est parue dans les journaux suivants :
        - Le Parisien du 93 et du 77 : les 3 et 17 juin
        - Le Parisien du 94 : les 5 et 18 juin
        - Les Echos : le 5 et le 18 juin

- La République de Seine et Marne : les 3 et 17 juin

Et sur les sites internet des services de l'Etat dans les 3 préfectures

- l'avis d'enquête publique a été affiché dans les 15 mairies des communes concernées et sur les panneaux prévus à cet effet et sur le site internet des services de l'Etat dans les 3 préfectures
- le dossier était consultable et téléchargeable sur ces mêmes sites.

- Composition du dossier soumis à l'enquête :

- Arrêté inter-préfectoral n° 2024/07/DCSE/BPE/SERV du 24 mai 2024 d'ouverture d'une enquête publique,
- Avis d'enquête publique (Affiche A3)
- Projet de plan des servitudes aéronautiques de dégagement
  - A – Plan
    - A1 Plan d'ensemble
    - A2 plan de détail
  - B – Note annexe
    - 1 – Notice explicative
      - I- Généralités sur les servitudes aéronautiques
      - II- Servitudes aéronautiques de l'aérodrome
    - 2 – Mise en application du PSA
      - I- Liste des obstacles dépassant les côtes limites autorisées par les servitudes après adaptations
      - II- Traitement des obstacles
    - 3 - Etat des bornes de repérage d'axe et de calage

- Remise du rapport, des conclusions et avis motivé de la commissaire enquêteur à la préfecture de Seine et Marne et au tribunal administratif de Melun avec copie à la DSAC le 31 juillet 2024 (soit moins de 30 jours après le fin de l'enquête)

L'ensemble des obligations de la procédure de l'enquête publique a été respecté.

3- AVIS ET OBSERVATIONS RECUEILLIS

3.1 Avant l'ouverture de l'enquête :

Lors de la réunion inter services et dans les 2 mois qui ont suivi :

- La plupart des inquiétudes exprimées ont été levées et les projets de constructions qui dépassaient les hauteurs autorisées sont abandonnés.
- RTE relève que la future couverture du PSA est plus large et constate que :
  - l'ensemble des obstacles (pylônes et lignes) identifiés par RTE sont situés en dessous des servitudes.
  - l'impact en terme de balisage des lignes s'étend sur près de 7 km dont une partie est déjà balisée

  Des échanges doivent avoir lieu entre RTE et la DSAC sur ce sujet.
- 2 châteaux d'eau situés au nord doivent être balisés
- La commune d'Emerainville émet un avis favorable

3.2 Durant l'enquête publique :

Seulement trois personnes, à l'ouverture de l'enquête à Emerainville, sont venues lors des permanences. Des échanges ont eu lieu entre le maire d'Emerainville et l'adjoint à l'urbanisme de la ville du Plessis Trévise

On relève :

- très peu d'observations sur les 15 registres : 2 d'habitants qui portent sur les nuisances sonores.
- un courrier de la commune d'Emerainville réitérant son accord favorable au projet de PSA
- un courrier du maire de Lognes indiquant un avis particulièrement favorable à l'évolution du PSA qui permet d'acter officiellement l'abandon de création de 2 pistes nord/sud.

- Deux courriers très semblables de l'association ARALE et de la maire de Noisy Le Grand :
  - relèvent les nuisances importantes provoquées par les nombreux vols, nuisances mal supportées par les riverains :
  - indiquent que la révision du PSA est irrecevable car il n'a pas fait l'objet d'une autorisation environnementale.

On peut noter que :

les observations du public portent sur les nuisances et non sur le contenu du PSA

- les courriers des élus d'Emerainville et du maire de Lognes sont favorables au projet du PSA mais pour des raisons non spécifiques au PSA, à savoir la suppression de la prévision des 2 pistes supplémentaires, qui pouvaient induire un projet de développement de l'aérodrome et donc des nuisances supplémentaires
- les courriers de l'association ARALE et de la maire de Noisy le Grand qui considèrent que le projet de PSA est irrecevable car il n'a pas fait l'objet d'une évaluation environnementale dans le cadre d'un éventuel développement. Ces deux courriers reflètent, là encore, la difficile acceptabilité des riverains par rapport aux nuisances provoquées par un aérodrome au trafic intense au-dessus de zones urbanisées et la crainte de voir ce trafic augmenter.

La DSAC a reprécisé qu'un PSA :

- n'est qu'un des dispositifs qui participent à la sécurité.
- qu'il n'y a pas lieu de faire une étude environnementale car un PSA n'a pas pour objet la protection des riverains contre les nuisances
- que des échanges sont en cours avec RTE pour finaliser les obligations de balisage nouvelles imposées par le projet de PSA qui accroit la surface d'impact par rapport au PSA actuel

La très grande majorité des avis et observations recueillis pendant l'enquête, porte sur des sujets qui ne sont pas ceux du contenu d'un PSA. En effet, ces observations portent sur les conséquences négatives (les nuisances) provoquées par l'activité de l'aérodrome et la crainte de voir celles-ci augmenter. Même le courrier de la mairie de Lognes approuve le PSA du fait qu'il acte l'abandon du projet de la création de nouvelles pistes. D'après les réponses d'ADP et de la DSAC, le projet de développement ne s'inscrit plus dans un projet de développement de l'activité aérienne que ce soit en nombre de vols ou en l'accueil d'aéronefs plus importants, mais dans le développement d'une activité immobilière, sans lien avec l'activité aérienne, car plus intéressante du point de vue économique. Ces observations sont par conséquent hors sujet par rapport à l'enquête publique.

4. CONCLUSIONS

Du fait de l'augmentation de son emprise, le projet de PSA est dans l'ensemble plus protecteur que le PSA actuel, tout en permettant des constructions proches des pistes sous les trouées définies pour les deux pistes sécantes initialement prévues qui ont été abandonnées. Les contraintes de balisage s'accroissent, en particulier pour les lignes à haute tension.

Aucune collectivité n'a fait de remarque sur les différences de constructibilité entre le PSA actuel et le projet soumis à révision. Le gestionnaire a exprimé son souhait de ne pas augmenter l'activité aéronautique mais de développer une activité immobilière qui est compatible avec les règles de constructibilité imposées par le projet de PSA.

On peut estimer que le projet de PSA tout en augmentant une partie des servitudes n'entre pas en contradiction avec les projets de développement des collectivités et du gestionnaire.

AVIS

L'ensemble des formes et procédures :

- de la révision d'un Plan de Servitudes Aéronautiques ont été respectées :
- de l'enquête publique ont été respectées

Malgré un dispositif de communication conséquent sur les 15 communes, on peut regretter la faible participation du public qui, et on peut le comprendre, au vu de la complexité technique du dossier, a eu du mal à s'approprier le sujet soumis à l'enquête publique.
Les observations ont très majoritairement porté sur les nuisances de l'aérodrome dont l'activité importante provoque des nuisances mal supportées par les riverains. Un PSA n'est qu'un des dispositifs qui participent à la sécurité et n'intervient pas sur les nuisances qui font elles l'objet d'autres dispositifs, par conséquent les observations sont hors sujet de l'objet de l'enquête publique.

Le projet de révision du PSA datant de 1991 est dû à :

- la modification des règles induites par l'arrête de 2007
- la modification du projet de la phase ultime de développement : suppression de la création de deux lignes sécantes NO/SE qui s'accompagne de la réduction de la longueur de piste revêtue qui passe de 1140m à 940m en phase ultime de développement

Les modifications apportées par le projet de PSA se traduisent par

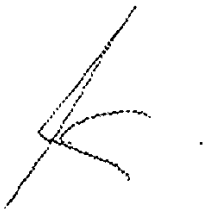
- une augmentation de la surface de l'emprise des servitudes
- une possibilité plus importante de construction sous les trouées des pistes abandonnées
- une augmentation de la nécessité des balisages :
  - 2 châteaux d'eau
  - augmentation du linéaire des lignes à haute tension

Compte tenu que ces nouvelles dispositions, en augmentant une partie des servitudes :

- concourent à une amélioration du dispositif de sécurité auquel il participe.
- et n'entrent pas en contradiction avec les projets de développement des collectivités et du gestionnaire.

Suite à l'examen de l'ensemble de ces éléments, la commissaire enquêteur émet
un avis favorable .

Joinville Le Pont, le 31 juillet 2024



Edith MARTINE
Commissaire enquêteur