

# ENQUÊTE PUBLIQUE

## Révision du Plan de Servitudes Aéronautiques de l'aérodrome de Paris-Le Bourget

ENQUÊTE DU 20 février au 20 mars 2017 inclus

### RAPPORT d'ENQUÊTE



*Demandeur :*

*Monsieur le Directeur Général de l'Aviation Civile  
Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord*

*Commission d'enquête :*

**Marcel LINET** président  
**André GOUTAL** membre titulaire  
**Annie LE FEUVRE** membre titulaire  
**Claude RICHER** membre titulaire  
**Alain LEGOUHY** membre titulaire  
**Brigitte BELLACICCO** membre suppléant  
**Mariama LESCURE** membre suppléant

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Jany', located at the bottom right of the page.

## SOMMAIRE

### PREAMBULE

### *Partie 1 – RAPPORT D'ENQUÊTE PUBLIQUE*

#### CHAPITRE 1 – PRESENTATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE.....5

- 1-1-1 L'objet de l'enquête publique
- 1-1-2 Les bases réglementaires
- 1-1-3 L'identification du demandeur
- 1-1-4 Le projet de Plan en révision
- 1-1-5 Les communes concernées
- 1-1-6 La composition du dossier
- 1-1-7 La conférence interservices

#### CHAPITRE 2 - ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE.....11

- 1-2-1 La désignation de la commission d'enquête
- 1-2-2 L'organisation de l'enquête
  - 1-2-2-1 La préparation de l'enquête
  - 1-2-2-2 L'information du public
- 1-2-3 Le déroulement de l'enquête
  - 1-2-3-1 Les permanences des commissaires-enquêteurs
  - 1-2-3-2 La mise à disposition des dossiers et des registres
  - 1-2-2-3 Les difficultés rencontrées en cours d'enquête
  - 1-2-3-4 Les réunions de la commission
  - 1-2-3-5 Les visites des lieux
  - 1-2-3-6 La clôture de l'enquête
  - 1-2-3-7 Les observations du public

#### CHAPITRE 3 – ANALYSE DES OBSERVATIONS .....16

- 1-3-1 Le procès-verbal de synthèse des observations
- 1-3-2 Les réponses du maître d'ouvrage

1-3-3 L'analyse des observations

## *Partie 2 – CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION*

### CHAPITRE 1 – CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE.....35

2-1-1 Rappel de l'objet de l'enquête publique

2-1-2 La préparation et l'organisation de l'enquête

2-1-3 Le déroulement de l'enquête et la participation du public

2-1-4 Analyse du dossier

2-1-4-1 La constitution et la conformité du dossier

2-1-4-2 L'utilité publique du projet

2-1-4-3 Les observations du public, de la commission et les réponses du maître

d'ouvrage

2-1-4-4 Les propositions du projet

### CHAPITRE 2 – AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE.....41

2-2-1 Les motivations

2-2-2 L'avis

## *Partie 3 – LES ANNEXES*

Les ANNEXES font partie intégrante du présent rapport et sont numérotées dans le corps du texte. ....48

## *Partie 4 – LES PIÈCES JOINTES*

Les PIÈCES JOINTES sont constituées des dossiers originaux accompagnés des registres, des publications des journaux, des certificats d'affichage.

Elles sont en exemplaire unique et sont remises à la préfecture de la Seine-Saint-Denis.....93



## PREAMBULE

Le présent rapport relate le travail de la commission d'enquête chargée de procéder à l'enquête publique relative à la révision du Plan de Servitudes Aéronautiques de l'aérodrome de Paris – Le Bourget.

La commission a été désignée par ordonnance du Président du Tribunal Administratif de Montreuil à la demande de l'autorité organisatrice de l'enquête, en l'occurrence, le Préfet de la Seine-Saint-Denis.

Les Commissaires-Enquêteurs ont été choisis sur les listes d'aptitude départementales aux fonctions de Commissaire Enquêteur, révisées annuellement, des départements de la Seine-Saint-Denis, de Paris, de la Seine-et-Marne, des Hauts-de-Seine et du Val-d'Oise.

La commission s'est efforcée de travailler dans le strict respect des textes réglementaires fixant sa mission et définissant les limites de ses pouvoirs.

C'est ainsi, qu'à partir des éléments du dossier, des observations relevées dans les registres écrits ou électronique, des courriers adressés au président de la commission d'enquête, en tenant compte des divers entretiens conduits ou consultations opérées, après avoir souhaité recevoir et obtenu les commentaires et avis techniques des personnalités concernées, la Commission a rendu in-fine un avis sur le dossier de l'enquête en toute conscience et en toute indépendance.



## Partie 1 – RAPPORT D'ENQUÊTE PUBLIQUE

### CHAPITRE 1 – PRESENTATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE

#### 1-1-1 Objet de l'enquête publique

L'enquête publique porte ici sur la révision du Plan de Servitudes Aéronautiques (PSA) de l'aérodrome de Paris-Le-Bourget.

Le Plan des Servitudes Aéronautiques (PSA) de dégagement a pour but de protéger la circulation aérienne de tout obstacle dangereux situé dans l'emprise et aux abords d'un aérodrome, de manière à garantir la sécurité de l'espace aérien nécessaire aux processus d'approche finale et de décollage des avions. Il détermine les zones frappées de servitudes aéronautiques, ainsi que les cotes maximales à ne pas dépasser, définies à partir de l'utilisation de surfaces de limitation d'obstacles, en tenant compte du relief naturel du terrain. Les servitudes aéronautiques sont constituées par diverses surfaces géométriques qui délimitent un espace au-dessus desquelles ne doivent pas dépasser des obstacles de toute nature.

#### 1-1-2 Les bases réglementaires

Les servitudes aéronautiques de dégagement sont établies en application :

- Du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique,
- Du code des transports et en particulier des articles L 6350-1 à L 6351-2,
- Du code de l'aviation civile, et en particulier des articles R 241-3 à R 242-2 et des articles D 241-4 à D 242-14,
- Du code de l'urbanisme, notamment ses articles relatifs aux servitudes d'utilité publique affectant l'utilisation des sols,
- De l'arrêté du 7 juin 2007 (modifié par les arrêtés des 7 octobre 2011, 26 juillet 2012 et 14 avril 2015) fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques, à l'exclusion des servitudes radioélectriques,

#### 1-1-3 L'identification du demandeur

Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie ;

Direction Générale de l'Aviation Civile

31, avenue du Maréchal Leclerc 94385 Bonneuil sur Marne

Il convient de préciser que par décision du 12 juin 2014 (Annexe 1 du présent rapport) le secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche a désigné le préfet de la Seine-Saint-Denis pour conduire l'instruction du dossier de PSA, comprenant une conférence entre services, suivie d'une enquête publique, celle-ci concernant 5 départements (Paris, Hauts de Seine, Seine et Marne, Seine-Saint-Denis et Val d'Oise).

#### 1-1-4 Le projet de plan en révision

Jusqu'à l'ouverture de Paris-Orly, Le Bourget fut le principal aéroport commercial de France. Il est étroitement lié à l'histoire de l'aviation : en 1914 a eu lieu le premier atterrissage d'un avion militaire et quelques années plus tard, en 1927, c'est également au Bourget que s'est posé l'aviateur Charles Lindbergh, après une traversée de l'Atlantique à bord de son avion Spirit of Saint-Louis. Devenu aujourd'hui le premier aéroport d'affaires d'Europe par le nombre de mouvements d'avions, l'aéroport a acquis une dimension mondiale notamment grâce au Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace qui s'y déroule tous les deux ans.

L'aérodrome est constitué aujourd'hui de 3 pistes :

- 09/27 : longueur 1845 m largeur 45 m
- 07/25 : longueur 3000m largeur 45 m
- 03/21 : longueur 2665 largeur 60 m
- Une piste désaffectée utilisée occasionnellement comme aire d'essais moteurs pour avions et aire de stationnement pour hélicoptères ainsi qu'à l'occasion du Salon de l'Aéronautique

**Le PSA définit des altitudes à ne pas dépasser pour les constructions autour de l'aéroport ;**

Ce document est annexé au plan local d'urbanisme de chacune des communes concernées. Son objectif est donc de limiter la hauteur des nouveaux obstacles (terrain naturel, arbres, bâtiments, installations, infrastructures routières, etc...) afin d'éviter les collisions entre un avion et ces derniers. L'organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a défini la forme des surfaces autour des aérodromes qui ne doivent pas être dépassées. En France, ces règles sont fixées par le ministre en charge des transports (code des transports, code l'aviation civile, arrêté du 7 juin 2007)

**Le PSA définit des altitudes à partir desquelles on doit baliser les obstacles ;**

Ces obstacles doivent être signalés aux pilotes au moyen de feux de balisage et de bandes de peinture et ceci lorsque l'obstacle est à moins de 10 mètres de la surface.



### Les adaptations de surface ;

Tous les obstacles qui percent les surfaces définies par le plan de servitudes doivent en principe être supprimés. Toutefois lorsqu'il apparaît des difficultés spécifiques à cette suppression (châteaux d'eau, immeubles, montagnes, églises, hôpitaux, etc...), il a été procédé, après étude de sécurité qui en montre la nécessité et la pertinence, à une adaptation de surface (dite « calotte »).

### Pourquoi réviser le PSA du Bourget ?

Le PSA actuel approuvé en 1969 est devenu obsolète pour plusieurs raisons :

- les normes de sécurité de l'OACI ont évolué. Les surfaces aujourd'hui différentes doivent être incorporées dans le PSA révisé ;
- La piste la plus utilisée actuellement n'est pas protégée par des surfaces, car elle n'était pas prévue en 1969 (piste parallèle aux pistes de l'aéroport Charles De Gaulle CDG).
- La prise en compte du secteur de la Défense nécessite également d'être affinée en raison de la possibilité d'avoir à terminaison de son développement des immeubles de très grande hauteur.
- Enfin, le projet Europa City a été défini sur la base du futur PSA, qui allège localement les contraintes au niveau du triangle de Gonesse. Sa réalisation ne sera pas possible sans la révision effective du PSA.

La superficie du territoire concerné par la révision du PSA est importante. Sur 5 départements franciliens, les communes intéressées sont au nombre de 63, dont 23 en Seine-Saint-Denis, 18 en Val d'Oise, 13 dans les Hauts-de-Seine, 5 en Seine-et-Marne, et 4 arrondissements pour Paris.

**Le nouveau PSA imposera de supprimer certains obstacles existants.** La liste des obstacles à mettre en conformité avec le PSA est fournie dans la notice explicative et le plan A7 (« obstacles remédiables »). Parmi les obstacles identifiés, de nombreux arbres ont déjà été coupés dans le parc Georges Valbon (Garges lès Gonesse et Stains) et la zone des Pieds humides (Garges lès Gonesse). Les obstacles situés sur l'emprise aéroportuaire seront supprimés à terme par Aéroports de Paris ADP.

Les obstacles percent les servitudes se situent essentiellement sur les communes suivantes : Aulnay, Bonneuil en France, Dugny, Garges lès Gonesse, Gonesse, Le Thillay et Stains.

Ils sont constitués par 101 arbres, 2 terrains, 10 bâtiments, 2 antennes, 14 lampadaires, 1 pylône et 1 panneau.





Un exemple de bâtiment qui devra disparaître dans les prochains mois sur l'aéroport lui-même.

#### 1-1-5 Les communes concernées

Les 63 communes ou arrondissements parisiens concernés et compris dans l'enveloppe des servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Paris-Le Bourget sont les suivants :

- Paris : 16<sup>e</sup>, 17<sup>e</sup>, 18<sup>e</sup> et 19<sup>e</sup> arrondissements ;
- Hauts-de-Seine : communes d'Asnières-sur-Seine, Bois Colombes, Clichy, Colombes, Courbevoie, Gennevilliers, La Garenne Colombes, Levallois-Perret, Nanterre, Neuilly-sur-Seine, Puteaux, Villeneuve-la-Garenne et Suresnes ;
- Val d'Oise : communes d'Argenteuil, Arnouville-lès-Gonesse, Bezons, Bonneuil-en-France, Bouqueval, Deuil-la-Barre, Ecoen, Garges-lès-Gonesse, Gonesse, Goussainville, Groslay, Montmagny, Roissy-en-France, Saint Brice-sous-Forêt, Sarcelles, Le Thillay, Vauderhand et Villiers-le-Bel ;
- Seine-et-Marne : communes de Compans, Gressy, Mitry-Mory, Claye-Souilly et Villeparisis ;
- Seine-Saint-Denis : communes d'Aubervilliers, Aulnay-sous-Bois, Le Blanc-Mesnil, Bobigny, Bondy, Le Bourget, La Courneuve, Drancy, Dugny, Epinay-sur-Seine, L'Île-Saint-Denis, Noisy-le-Sec, Pantin, Les Pavillons-sous-Bois, Pierrefitte-sur-Seine, Romainville, Saint-Denis, Saint-Ouen, Sevran, Stains, Tremblay-en-France, Villepinte et Villetaneuse.

#### 1-1-6 La composition du dossier

- 01 note synthétique pour l'enquête publique
- 02 arrêté du 7 juin 2007 fixant les spécifications techniques
- 03 arrêté modificatif du 7 octobre 2011
- 04 arrêté modificatif du 26 juillet 2012
- 05 arrêté modificatif du 14 avril 2015
- 06 courrier du secrétaire d'état chargé des transports du 12 juin 2014
- 07 courrier du préfet de la Seine-Saint-Denis du 10 décembre 2014 lançant la conférence entre services
- 08 PV de clôture de la conférence du 12 août 2016
- 09 présentation faite à la réunion de clôture du 7 juillet 2015
- 10a tableau de synthèse des avis reçus au 2 décembre 2015

10b tableau de synthèse des avis non-reçus au 2 décembre 2015

Plans du PSA

A1 : plan d'ensemble

A2 : plan de détails

A3 : plan des surfaces OFZ 07 et 27

A4 : plan des OCS

A5 : plan des adaptations de surface

A6 : plan des installations et des équipements de navigation aérienne

A7 : plan des obstacles remédiables

A8 : plan de protection des voies routières

B note annexe

B1 : notice explicative

B2 : état des bornes

B3 : croquis des surfaces de base

B4 : croquis des surfaces

B5 : carte de l'enveloppe des surfaces

1-1-7 La conférence interservices

La Conférence interservices relative à l'établissement du Plan des Servitudes Aéronautiques de l'aérodrome de Paris-le Bourget a été lancée le 10 décembre 2014 auprès de 120 services ou collectivités, conformément aux dispositions de l'article L.6351-2 du code des transports et des articles R.242-1 et D.242-2 à 5 du code de l'aviation civile.

Il s'agit de 11 services de l'Etat, 80 collectivités territoriales (conseils généraux et régional, mairies, communautés de communes ou d'agglomération), 17 établissements publics, 12 professionnels de l'aéronautique ou usagers.

Il leur a été demandé de faire part de leurs avis et éventuelles observations dans un délai de deux mois.

30 services ou collectivités ont répondu :

La réunion de clôture s'est tenue le 7 juillet 2015 à la préfecture de la Seine-Saint-Denis et a eu pour objet de restituer les avis des services, de présenter les réponses apportées et d'examiner les mesures correctives à prendre.

Le préfet de la Seine-Saint-Denis a établi le 12 août 2016 un procès-verbal de clôture de la conférence entre services (annexe 2) dont il ressort notamment que :

- une consultation restreinte a été menée jusqu'au 12 octobre 2015 avec l'EPA de La Défense Seine Arche (EPADESA) afin de lever les observations formulées à l'encontre du tracé des surfaces autour de la Défense.



Cette consultation a conduit le maître d'ouvrage de la révision du PSA à redéfinir les surfaces concernées, en accord avec les projets de développement de l'EPADESA et les contraintes de navigation aérienne.

- une autre consultation restreinte a été menée jusqu'au 1<sup>er</sup> décembre 2015 avec le conseil départemental du Val d'Oise et l'EPA Plaine de France afin de lever les observations formulées à l'encontre des zones de protection de voies routières et des zones de protection des feux.

Cette consultation a conduit à modifier la légende du plan aux fins que les voies routières existantes soient acceptées et que les zones de protection n'apparaissent pas au niveau du carrefour RD370/RD317.

- la demande du Groupe ADP de prévoir une adaptation de surface pour trois bâtiments sur l'emprise aéroportuaire a pu être satisfaite pour deux d'entre eux. Le troisième bâtiment consiste en un chalet temporaire propre au salon international de l'aéronautique, pour lequel une adaptation ne se justifie pas.

- la demande de la mairie de Saint-Denis de dessiner une adaptation de surface en vue de l'aménagement futur du quartier Pleyel n'a pu être satisfaite, en l'absence d'obstacle existant.

- l'avis défavorable émis par la mairie du Thillay et la communauté d'agglomération Roissy Porte de France, pour incompatibilité avec l'aménagement de la future zone « A Park », ne peut être satisfaite, en l'absence d'obstacle existant.

## CHAPITRE 2 - ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

### 1-2-1- La désignation de la commission d'enquête

Le tribunal administratif de Montreuil a désigné, par décision n° E16000034/93 du 19 décembre 2016, la commission chargée de conduire l'enquête (Annexe 3)

Celle-ci est composée de la façon suivante :

Marcel LINET président

André GOUTAL membre titulaire

Annie LE FEUVRE membre titulaire

Alain LEGOUHY membre titulaire

Claude RICHER membre titulaire

Brigitte BELLACICCO membre suppléant

Mariama LESCURE membre suppléant



## 1-2-2 L'organisation de l'enquête

### 1-2-2-1 la préparation de l'enquête

Comme il a été indiqué plus haut c'est le préfet de Seine-Saint-Denis qui a été désigné pour organiser l'enquête publique.

Le 5 janvier 2017 une première réunion a été organisée en préfecture de Seine-Saint-Denis à laquelle participaient les responsables préfectoraux en charge du dossier, le représentant de la DGAC et l'ensemble de la commission d'enquête.

Cette réunion a eu pour but, après une présentation des objectifs de la révision du PSA, de définir les principes d'organisation de l'enquête.

Il a été décidé, notamment, de mettre à la disposition du public un dossier complet dans chacune des 63 communes (ou arrondissements parisiens concernés) et dans les 5 préfectures.

Par ailleurs, des registres d'enquête seront joints à ces dossiers à la préfecture de la Seine-Saint-Denis, ainsi que dans 8 communes jugées comme les plus impactées par le PSA à savoir Nanterre, Garges-Lès-Gonesse, Gonesse, Bonneuil en France, Mitry-Mory, Le Bourget, Dugny et Saint-Denis..

La commission d'enquête tiendra, en outre, des permanences dans chacune de ces 8 communes.

Enfin, un registre dématérialisé sera mis en place sur internet pour recevoir les observations des personnes qui ne pourront se déplacer en mairie pour écrire directement sur les registres papier, sachant que le dossier complet sera accessible sur un site dédié. Le maître d'ouvrage informe qu'il se fera assister par la société OSP rôtée à toutes ces missions d'organisation matérielle de l'enquête.

Des échanges nombreux entre la préfecture de la Seine-Saint Denis et le président de la commission ont été l'occasion de mettre au point les différentes dispositions officielles d'organisation et notamment le projet d'arrêté à soumettre à la signature des 5 préfets concernés ; celui-ci a été signé le 20 janvier 2017 (Annexe 4)

Une seconde réunion s'est tenue le 12 janvier au siège de la DSAC Nord afin que cette dernière fasse une présentation détaillée du projet.

La difficulté pour un public non averti de comprendre rapidement les enjeux de l'enquête publique a conduit la commission à demander que soit conçue une plaquette très simple qui pourrait être mise librement à la disposition du public en mairies. Quelques 3000 plaquettes seront ainsi distribuées.

Le président de la commission s'est rendu dans les locaux de la DSAC nord le 26 janvier 2017 pour y paginer et parapher tous les registres et parapher les dossiers qui y avaient été centralisés.

Au cours de la semaine du 16 janvier la commission s'est chargée de prendre contact avec les 63 communes ou arrondissements parisiens concernés, en vue d'identifier les référents en charge de l'organisation de l'enquête publique dans chaque mairie.

Ce fut l'occasion pour celle-ci de rappeler son souci d'une bonne organisation, notamment de faciliter l'accessibilité du dossier voire du registre pour le public et d'assurer un affichage de qualité en n'hésitant pas à compléter l'information par les moyens propres à chaque commune.

Après s'être imprégnée de toutes les dimensions techniques du dossier, la commission a rencontré une nouvelle fois, le 2 février 2017, soit quelques jours avant le démarrage effectif de l'enquête, la DSAC Nord pour faire un dernier point sur l'organisation, mais aussi pour s'enquérir de la localisation plus précise des obstacles touchés par les servitudes et évoquer leurs destinations futures.

La commission en a profité pour affiner sa méthodologie de travail en commun.

Les dossiers et les registres d'enquête ont été distribués par la société OSP au début de la semaine suivante dans les 68 lieux d'enquête (63 communes ou arrondissements parisiens et 5 préfectures).

Les dossiers tels que définis au 1-1-6 supra étaient complétés par plusieurs éléments : un courrier du préfet aux maires leur donnant les instructions officielles, l'arrêté inter préfectoral d'organisation de l'enquête, les affiches à appliquer en mairie et sur les panneaux administratifs et un jeu de plaquettes d'information à mettre à la disposition du public à l'accueil.

#### 1-2-2-2 l'information du public

Selon les dispositions du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, et en particulier des articles R 112-12 à R 112-15, il a été décidé de faire procéder à un affichage dans chaque lieu d'enquête (mairies et préfectures) et sur les panneaux administratifs principaux. Ainsi 7 affiches ont été fournies à chaque autorité (2 de format A2 et 5 de format A3), mais plusieurs mairies, notamment aux abords de l'aérodrome, ont copié ses avis pour multiplier les lieux d'affichage. Ce sont donc au total plus de 400 affiches qui ont été apposées.

Les autorités concernées ont fait parvenir les certificats d'affichage aux services de la



préfecture de la Seine-Saint-Denis, quelques fois assez tardivement après de multiples relances; Ces certificats constituent des pièces jointes au présent rapport.

L'avis d'ouverture d'enquête (Annexe 5) a en outre été publié dans 7 journaux diffusés dans les 5 départements et ceci au moins 8 jours avant le début de l'enquête et rappelé dans les 8 premiers jours de l'enquête.

Ces dispositions sont énoncées ci-après :

1<sup>ère</sup> insertion

Le Parisien 75 du 8 février 2017

Le Parisien 77 du 8 février 2017

Le Parisien 92 du 8 février 2017

Le Parisien 93 du 8 février 2017

Le Parisien 95 du 8 février 2017

La Marne du 8 février 2017

Les Echos du 8 février 2017

2<sup>ème</sup> insertion

Le Parisien 75 du 22 février 2017

Le Parisien 77 du 22 février 2017

Le Parisien 92 du 22 février 2017

Le Parisien 93 du 22 février 2017

Le Parisien 95 du 22 février 2017

La Marne du 22 février 2017

Les Echos du 22 février 2017

Il convient de préciser qu'outre cette information réglementaire, les 5 préfectures et une douzaine de communes ont publié sur leur propre site internet les éléments concernant l'enquête.

### 1-2-3 Le déroulement de l'enquête

#### 1-2-3-1 Les permanences des commissaires-enquêteurs

Comme il a été dit plus haut, 8 communes ont été retenues pour accueillir les permanences des commissaires-enquêteurs à savoir : Le Bourget, Bonneuil en France, Nanterre, Saint-Denis, Dugny, Gonesse, Garges-Lès-Gonesse et Mitry-Mory.

Ces permanences ont été organisées de la façon suivante :

Le Bourget : samedi 25 février de 8h45 à 11h45 et mercredi 15 mars de 14h30 à 17h30



Bonneuil en France : lundi 6 mars de 9h30 à 12h30

Nanterre : lundi 20 février de 9h00 à 12h00, vendredi 3 mars de 14h30 à 17h30 et samedi  
18 mars de 9h30 à 12h30

Saint-Denis : mercredi 22 février de 9h00 à 12h00 et lundi 20 mars de 14h00 à 17h00

Dugny : samedi de 9h00 à 12h00

Gonesse : jeudi 23 février de 9h00 à 12h00 et vendredi 17 mars de 14h30 à 17h30

Garges lès Gonesse : mercredi 01 mars de 14h15 à 17h15

Mitry-Mory : lundi 20 février de 9h00 à 12h00, mercredi 01 mars de 14h15 à 17h15 et mardi  
14 mars de 9h00 à 12h00

Dans chacune de ces mairies les commissaires enquêteurs ont été accueillis dans de  
bonnes conditions pour recevoir le public en permettant notamment d'étaler les plans.

#### 1-2-3-2 La mise à disposition des dossiers et des registres des mairies

Les dossiers et les registres d'enquête sont restés disponibles pendant toute la durée de  
l'enquête publique, du lundi 20 février au lundi 20 mars 2017 dans les 68 lieux d'enquête aux  
jours et heures d'ouverture des services sous la surveillance du personnel.

Les commissaires-enquêteurs se sont attachés à vérifier régulièrement auprès des  
interlocuteurs municipaux référents que les conditions réglementaires de la mise à  
disposition des dossiers étaient respectées. Le dossier d'enquête a également été mis à la  
disposition du public sur le site internet suivant : [www.enquetepublique-  
revisionpsalebouquet.fr](http://www.enquetepublique-revisionpsalebouquet.fr).

#### 1-2-2-3 Les difficultés rencontrées en cours d'enquête

La commission d'enquête considère que cette enquête s'est déroulée dans de bonnes  
conditions matérielles et dans un climat non conflictuel.

#### 1-2-3-4 Les réunions de la commission

Outre les quatre réunions évoquées plus avant pour préparer l'enquête ou pour visiter les  
lieux, des échanges nombreux ont eu lieu par courrier électronique pour instruire le contenu  
des observations et la rédaction du rapport.

Une dernière réunion s'est tenue le 27 avril 2017 au siège de l'enquête pour mettre au point  
les conclusions et l'avis définitif de la commission. Ce même jour, le rapport a été remis aux  
services préfectoraux et au tribunal administratif.

Un décalage d'une semaine a été rendu nécessaire par rapport au délai d'un mois fixé par l'arrêté inter préfectoral compte tenu du rendu tardif du procès-verbal du maître d'ouvrage. Le préfet a donné son accord par lettre du 24 avril au report de la date de remise du rapport au 27 avril (Annexe 8).

#### 1-2-3-5 Les visites des lieux

Lors de leurs déplacements dans les différentes mairies les commissaires enquêteurs en ont profité pour visualiser plus précisément in situ la nature et l'importance des obstacles repérés sur les plans du dossier de l'enquête.

Par ailleurs, une visite a été organisée sur le site même de l'aérodrome de Paris-le-Bourget guidée par sa direction. Cette visite a été particulièrement fructueuse car elle a permis à la commission depuis la tour de contrôle ou en faisant le tour du site de mieux apprécier les conditions du trafic aérien.

#### 1-2-3-6 La clôture de l'enquête

L'enquête publique s'est achevée dans les 68 lieux désignés par l'arrêté préfectoral le 20 mars à l'heure de fermeture des services au public. Le registre électronique a été quant à lui rendu inaccessible au dépôt d'observations ce même jour à 18 heures.

Les maires des 8 communes où étaient déposés des registres ainsi que le préfet de Seine-Saint-Denis, ont clos leurs registres respectifs, ce qui a été constaté par le président de la commission.

#### 1-2-3-7 Les observations du public

Les observations du public ont été assez peu nombreuses malgré une information que la commission a jugée comme étant respectueuse de la réglementation.

20 personnes se sont exprimées sur les registres ou en écrivant au président de la commission ;

## CHAPITRE 3 – ANALYSE DES OBSERVATIONS

### 1-3-1 Le procès- verbal de synthèse des observations

La commission a estimé nécessaire de rendre compte au maître d'ouvrage du déroulement de l'enquête en sollicitant notamment ses réponses aux observations posées par le public.



C'est ainsi que le président de la commission a rencontré le 27 mars 2017, les représentants de la DSAC Nord pour leur remettre le procès-verbal de synthèse des observations dans lequel figuraient également son propre questionnement (Annexe 6), en sollicitant ses réponses éventuelles dans le délai de 15 jours.

Ces observations ont été regroupées sous 7 thèmes :

- Thème 1 : sécurité et santé, nuisances sonores.
- Thème 2 : information du public.
- Thème 3 : le projet du Triangle de Gonesse ou autour du carrefour Pleyel.
- Thème 4 : Le quartier de la Défense.
- Thème 5 : Les arbres du parc G. Valbon.
- Thème 6 : formalisme de la procédure.
- Thème 7 : information individuelle des propriétaires.

Il convient de rappeler qu'il s'agissait de produire la synthèse des observations formulées par le public pour en extraire les idées essentielles et non d'en assurer l'exhaustivité.

#### **1-3-2 Les réponses du maître d'ouvrage**

Compte tenu de la période des congés de printemps le maître d'ouvrage a dépassé de quelques jours le délai qui lui avait été octroyé ; Il a donc fait parvenir sa réponse au président de la commission le 20 avril 2017 par courriel et le 22 avril par lettre à son domicile (Annexe 7) ; la commission a préféré attendre de connaître les réponses du maître d'ouvrage avant d'en faire sa propre analyse.

#### **1-3-3 L'analyse des observations**

Sont présentées ci-après la synthèse des observations telles qu'elles figuraient au procès-verbal, suivie des propres remarques complémentaires de la commission, suivies de la réponse du maître d'ouvrage et enfin *des commentaires éventuels de la commission.*

#### **Thème 1 : sécurité et santé, nuisances sonores.**

**Ghislaine Cordier (ANSE93) (registre de Saint-Denis)**

« La sécurité et la santé des populations riveraines pèsent peu en regard des intérêts économiques et des projets commerciaux (si contestables par ailleurs sur le plan environnemental, sociétal et humain) »...



« Qui pourra défendre les intérêts humains, sanitaires, environnementaux des populations » (dans l'hypothèse d'une croissance du trafic de 2,5% par an annoncé par le président d'ADP).

« Les habitants des zones C et D de la ville de STAINS....subissent des nuisances sonores qui devraient leur permettre de bénéficier d'indemnisations...Pourquoi ne pas associer les préconisations du PEB au PSA... »

**Monsieur Patrice Malingre** (registre électronique)

« Notre village est en plein développement ; des projets de construction vont voir le jour, nous demandons que la zone évolution sonore soit au plafond hauteur maximum (1000m) à cela s'ajoute une zone Seveso classe 1 2 3 haut risque ce qui implique l'interdiction et le survol de celle-ci de jour comme de nuit. »

**Remarques complémentaires de la commission d'enquête sur ce thème :**

Au-delà de la réponse que la DGAC pourra apporter à ces observations, la commission souhaiterait connaître, de façon plus générale, son avis concernant l'impact négatif que pourraient éventuellement avoir les nouvelles servitudes du PSA sur les conditions de vie pour les riverains.

**Réponse de la DGAC**

Le Plan des Servitudes Aéronautiques (PSA) de dégagement a pour but de protéger la circulation aérienne de tout obstacle dangereux situé dans l'emprise et aux abords d'un aéroport, de manière à garantir la sécurité de l'espace aérien nécessaire aux atterrissages et aux décollages des avions. Il détermine les surfaces de limitation d'obstacles, appelées servitudes aéronautiques de dégagement, au-dessus desquelles l'espace doit toujours rester libre d'obstacles.

Autrement dit, le PSA détermine les altitudes que doivent respecter les constructions ou obstacles de toute nature existants ou à venir. Concernant la relation entre les trajectoires de vol et le PSA, le niveau altimétrique des surfaces de servitudes ne correspond pas à un niveau minimal de vol, mais à la limite de hauteur définie pour les obstacles. Il s'agit de garantir une marge de franchissement suffisante entre le sommet de ces obstacles et la trajectoire réellement suivie par l'aéronef.

Il est rappelé que les surfaces de dégagement ainsi déterminées délimitent, autour de l'aéroport, l'espace englobant les trajectoires de vols nominales aux abords de ce dernier espace qu'il convient de maintenir vide d'obstacles, ou à libérer le cas échéant, afin de permettre d'assurer la sécurité et la régularité de l'exploitation dudit aéroport.

En première conclusion, la révision du PSA en tant qu'évolution du PSA existant datant de 1969 pourra avoir un impact sur l'urbanisme environnant, en particulier à venir, mais pas sur

les trajectoires de vol utilisées. De fait, il n'aura pas de conséquence non plus sur les nuisances sonores.

Nonobstant, l'absence de lien entre PSA et plan d'exposition au bruit (PEB) provient d'une finalité différente pour chacun des deux documents. Si le premier a clairement un objectif de préserver la sécurité des évolutions des aéronefs comme exposé ci-dessus, le second constitue un des outils de maîtrise des nuisances sonores aux abords de l'aérodrome. Le PEB est un document d'urbanisme préventif, qui contribue à instituer des règles de construction autour de l'aérodrome, de manière à éviter d'exposer de nouvelles populations aux nuisances des aéronefs. Il définit en effet des courbes d'égale exposition au bruit aérien autour de l'aérodrome, où les règles de construction sont en rapport avec l'importance du bruit.

Si plusieurs personnes émettent des points de vue ou soulèvent des questions concernant les nuisances dues au trafic aérien, toutes ces interventions, même légitimes, sont en fait en dehors du champ de la présente enquête publique.

L'analyse des observations fait apparaître des motivations et doléances qui identifient des sujets pouvant être portés à la connaissance de l'instance de concertation environnementale dont est dotée l'aérodrome du Bourget, en l'occurrence la commission consultative de l'environnement (CCE).

Enfin, la problématique de la zone SEVESO citée relève de plans de prévention des risques (PPR et PPRT) qui ont naturellement intégré les contraintes et exigences de l'aérodrome du Bourget dans le cadre de leurs élaborations respectives.

A la lumière de ces éléments, il ressort que la révision du PSA n'aura aucun impact négatif sur les conditions de vie pour les riverains.

#### *Commentaires de la commission sur ce thème :*

*La commission note la réponse du maître d'ouvrage de laquelle il ressort que les nouvelles servitudes ne modifieront pas, dans un sens négatif, les conditions de vie des habitants ; en effet, par exemple, les nouveaux plans de vols ne seront pas abaissés, ce qui aurait pu avoir pour effet d'augmenter le bruit au niveau du sol, notamment au moment des décollages.*

#### **Thème 2 : information du public.**

**J M Baty président MNLE-93 (registre électronique)**





« Nous venons de découvrir qu'une enquête publique est ouverte jusqu'au 20 mars 2017 sur le PSA de l'aéroport du Bourget. Certes les documents d'urbanisme précédents datent de 1969, mais tout semble se faire en catimini, bien organisé par les pouvoirs publics. Même les représentants de notre association siégeant régulièrement à la CCE du Bourget n'ont pas été informés. »

Comité local du MNLE de Mitry-Compans et communes environnantes (registre électronique)

« De même que pour nos collègues du MNLE 93, Nous venons de découvrir qu'une enquête publique a été ouverte jusqu'au 20 mars 2017 sur le plan de servitude aéronautique de l'aéroport du Bourget. Il est tout à fait regrettable, voir inacceptable que cette enquête n'ait pas fait l'objet d'une véritable information auprès des populations concernées par les nuisances liées au survol quotidien du trafic aérien de cet aéroport. »

Remarques complémentaires de la commission d'enquête sur ce thème :

Le maître d'ouvrage voudra bien préciser à la commission l'ensemble des mesures réglementaires ou complémentaires (quantitatives ou qualitatives) qui ont été prises pour informer le public sur la présente enquête.

Réponse de la DGAC

L'article L.6351-2 du code des transports précise que le plan de servitudes aéronautiques fait l'objet d'une enquête publique dans les conditions prévues au code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Par ailleurs, l'article D.242-2 du code de l'aviation civile précise que l'enquête publique à laquelle doit être soumis le plan de servitudes aéronautiques de dégagement est précédée d'une conférence entre les services intéressés.

Dans le cas de la révision du PSA de l'aérodrome du Bourget, cette consultation des différents services et collectivités, qui s'est ouverte le 10 décembre 2014, était prévue pour durer 2 mois et a finalement été prolongée. Elle a consisté à solliciter l'avis de pas moins d'une centaine de structures, dont la totalité des collectivités territoriales concernées par le projet de PSA, une dizaine d'établissements publics, une dizaine de services de l'Etat et les professions aéronautiques. Dans ce cadre, des échanges spécifiques ont également eu lieu avec certaines des structures concernées pour éclairer des points en particulier.

Concernant l'enquête publique, les modalités de publicité et d'information préalable ont fait l'objet d'un marché d'affichage et de publication par appel d'offres.

Conformément aux dispositions du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et aux exigences complémentaires du maître d'ouvrage, le prestataire a notamment réalisé les actions suivantes :



-Publication de l'Avis d'enquête publique publié à deux reprises dans la presse quotidienne (notamment « Le Parisien » sur les 5 départements impactés par la révision) ;

-Affichage en mairie à raison de 2 affiches au format A2;

-Affichage sur les panneaux d'informations municipaux à concurrence de 5 affiches au format A3 ;

-Affichage sur le périmètre de proximité direct de l'aérodrome du Bourget à concurrence de 20 affiches au format A3.

En outre, le maître d'ouvrage, d'un commun accord avec la commission d'enquête et les autorités prescrivant l'enquête, a réalisé un prospectus synthétique qui a été mis à disposition des citoyens, dans des présentoirs à l'accueil de chaque mairie à concurrence de 50 prospectus par mairie. Sur initiative de certaines communes, la publicité a aussi parfois été complétée d'une diffusion sur un site internet et/ou par voie d'affichage sur panneaux lumineux.

Enfin, il convient de souligner que, pour faciliter la consultation du dossier par le public, ce dernier y avait accès par Internet, et que des observations pouvaient être faites par voie dématérialisée. Cette dématérialisation, non exigée par la réglementation applicable en l'espèce mais retenue d'un commun accord par le maître d'ouvrage, la commission d'enquête et les autorités prescrivant l'enquête, avait pour objectif de permettre au public, une fois l'avis d'enquête diffusé comme exposé ci-dessus, de disposer de tout le temps nécessaire à la consultation du dossier et, le cas échéant, à la rédaction d'éventuelles observations.

Si les comités MNLE 93 et 77 ne constituent pas un service directement intéressé par l'établissement des servitudes aéronautiques, au sens de l'article D.242-2 du code de l'aviation civile précité, ses membres disposaient, en revanche, du même niveau d'information préalable sur l'organisation de l'enquête publique que l'ensemble des citoyens.

*Commentaires de la commission sur ce thème :*

*La commission prend acte des mesures de publicité rappelées ci-avant par le maître d'ouvrage auxquelles il a été procédé avant et pendant l'enquête ; elle confirme ces affirmations pour avoir été elle-même très scrupuleuse sur l'information du public. Outre les annonces faites sur les sites préfectoraux concernés, une douzaine de communes environ ont, de leur côté, fait un effort particulier en annonçant l'enquête sur leur propre site internet.*

### **Thème 3 : le projet du Triangle de Gonesse ou autour du carrefour Pleyel**

**Monsieur Jean-Yves Souben Association Blanc-Mesnil écologie** (registre électronique)

« La révision du PSA tel que présenté favorisera l'implantation du gigantesque et inutile projet d'Europa city. La filiale Immochan du groupe Auchan agit depuis 2010 pour implanter "le plus grand centre commercial et de loisirs du monde" en contradiction avec les conclusions de la COP21... »

« Nous nous opposons à la construction de ce centre commercial démesuré, coûteux et inutile, nous ne croyons pas au "greenwashing" des promoteurs. »...

« Toutes les terres agricoles en proximité de l'aéroport du Bourget sont autant de lieux pour sonner le réveil citoyen et agricole. »

**J M Baty président MNLE-93 et le Comité local du MNLE de Mitry-Compans et communes environnantes** (registre électronique)

« Selon la presse cette révision du PSA s'inscrit dans la mise en œuvre des projets du Grand Paris, Europa City, doublement du trafic de cet l'aéroport d'affaires, etc. La CMDP semble ainsi être utilisée pour faire avaliser des projets rejetés par les populations environnantes... »

**Monsieur Bernard Loup** (registre électronique)

« Le Collectif pour le Triangle de Gonesse, Val d'Oise Environnement et Environnement 93 expriment un avis défavorable et demandent pour la sécurité et le bon fonctionnement des aéroports de mettre la surface du Triangle de Gonesse à niveau zéro par rapport au sol. »

**Les amis de la Terre du Val d'Oise** (registre électronique)

« Les Amis de la Terre du Val d'Oise sont défavorables à la révision d'un PSA dont une des justifications principales est de permettre la réalisation d'un projet de centre commercial privé fortement contesté pour un bilan de création d'emplois nets peu convaincant au prix d'atteintes majeures sur l'environnement. »

**Anonyme** (registre électronique)

« Le PSA annonce dans sa note synthétique, en page 6, que le futur PSA allège localement les contraintes au niveau du Triangle de Gonesse; c'est un très mauvais signe pour la sécurité aérienne, alors que les contraintes levées ne sont pas du tout mentionnées, des précisions étant par contre exprimées sur les immeubles de très grande hauteur du quartier de la Défense. »...

« Même si les projets sur le Carrefour Pleyel ne sont pas formalisés, de la même manière que le Projet Europa City en phase de concertation prolongée, les projets dans ce secteur ne peuvent être obérés par l'abandon de la côte NGF 160 et 170m. »...





« Pour toutes ces raisons, ce projet de PSA doit être rejeté, en fonction de ces lacunes et imprécisions. »

Monsieur Jacques Capet Vice-président de Naturellement Nanterre et d'Environnement 92 (registre Nanterre)

« ... Non à la révision EN URGENCE du PSA pour permettre la réalisation du projet EuropaCity en retirant un argument juridique aux opposants à ce projet de bétonnage du Triangle de Gonesse. »

Remarques complémentaires de la commission d'enquête sur ce thème :

Ces observations portent plus précisément sur la réalisation d'un projet urbain que les associations contestent.

Le maître d'ouvrage voudra bien préciser à la commission quel est l'impact du plan de servitudes sur l'aménagement du Triangle de Gonesse et en quoi, si c'est le cas, ce dernier aurait été un motif de révision du PSA.

Le maître d'ouvrage voudra bien en outre s'exprimer sur le secteur Pleyel évoqué ci-dessus.

Réponse de la DGAC

L'objet du PSA est d'interdire ou de supprimer les obstacles existants et à venir susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne aux abords de l'aérodrome.

Compte tenu d'une part, de l'évolution de la configuration de l'aérodrome du Bourget, avec la mise en service de la troisième piste en 1996 (dite « 09-27 »), réalisée pour répondre aux besoins du premier aéroport d'aviation d'affaires européen depuis de nombreuses années et, d'autre part, de l'évolution significative dès 2010 de l'environnement urbain du territoire entourant l'aérodrome rendant ce même territoire typologiquement différent de celui de 1969 et aussi de 1996, les services de la DGAC ont identifié la nécessité de la révision de ce PSA, dont l'objectif principal est de permettre de protéger l'aérodrome, défini dans sa configuration correspondant à son stade de développement ultime.

Ce projet de révision, autorisé par le secrétaire d'Etat chargé des transports en juin 2014, s'inscrit directement dans le contexte complexe du dispositif de circulation aérienne de la Région parisienne. Ce dispositif se caractérise par une forte densité aéroportuaire. Les trajectoires des aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly, Paris-Le Bourget, pour ne citer que les aéroports les plus dimensionnants, amènent à un enchevêtrement des trajectoires suivies par les vols à l'arrivée et au départ de ces plateformes, mais également des trajectoires plus basses empruntées par la circulation d'hélicoptères ou d'avions de type 'tourisme' situées en périphérie de la région parisienne. Cette révision impacte en outre le territoire de 4 arrondissements parisiens, de 5 communes du département de Seine-et-



Marne, de 13 communes du département des Hauts-de- Seine, de 18 communes du département du Val d'Oise et de 23 communes du département de Seine- Saint-Denis. Compte tenu de l'objectif du PSA qui, comme indiqué ci-dessus, vise uniquement la protection de la sécurité aérienne en intégrant à la fois le dispositif complexe de circulation aérienne francilien et les conditions actuelles et futures d'exploitation de l'aérodrome, la révision du PSA n'a par nature aucune vocation à privilégier a priori quelque projet de développement territorial que ce soit sur son périmètre d'application. Conséquemment, il est erroné d'affirmer que la DGAC ne révisé le PSA que pour permettre l'aménagement du triangle de Gonesse ou tout autre projet d'urbanisme auquel, en revanche, il s'imposera dès son approbation.

Concernant le secteur Pleyel, la servitude passera de 160/170 mètres d'altitude à 157 mètres, ce qui diminuera la hauteur constructible pour les futurs immeubles environnants. Cette limite de 157 mètres correspond à l'altitude atteinte par la tour Pleyel actuelle sans son panneau publicitaire tournant. Cette situation a conditionné la réalisation d'une étude quant à la possibilité éventuelle de procéder à une adaptation de la surface de dégagement pour permettre le maintien de ce panneau publicitaire. L'étude ayant démontré qu'une telle adaptation ne mettrait nullement en cause la sécurité de la circulation aérienne, cette adaptation, dont il convient de souligner qu'elle ne prévaudra pour aucun autre bâtiment à venir dans ce même secteur, a donc effectivement été intégrée dans le projet de PSA.

*Commentaires de la commission sur ce thème :*

*La commission prend bonne note des réponses du maître d'ouvrage sur les deux secteurs évoqués ci-dessus. Les nouvelles servitudes qui seront instaurées permettront de réglementer précisément la hauteur des constructions.*

*La commission n'a pas vocation à porter un jugement sur l'opportunité de la réalisation de ces opérations qui relèvent d'autres procédures.*

**Thème 4 : Le quartier de la défense :**

**Monsieur Karim Larnaout (registre électronique)**

« ...j'observe qu'en contradiction avec l'avis du Directeur de l'aviation civile, émis en 2010, la hauteur de construction maximale sur le quartier d'affaire de la Défense est actuellement supérieure à la limitation de 305 mètres NGF.

J'observe que la hauteur dérogatoire de 349 mètres NGF a été accordée par la DGAC que pour le projet de la Tour Phare, et n'a plus lieu d'être du fait de l'abandon définitif de ce projet.

Que par ailleurs aucun projet sur ce secteur dit "Valmy" n'a de projet dépassant les 305 mètres NGF. J'observe que la valeur de 347 mètres invoquée par l'EPA la Défense Seine Arche pour émettre des réserves ne correspond plus à la réalité du projet (affiché désormais à 320 mètres).

J'observe comme le Directeur de l'Aviation civile que si plusieurs tours de hauteur supérieure à 304 mètres NGF venaient à être édifiés sur la zone de la Défense, cela conduirait alors, à placer une contrainte telle qu'elle rendrait inévitable une diminution significative de la capacité disponible de l'ensemble Paris-Charles de-Gaulle et de Paris-le-Bourget

J'observe qu'aucune donnée légale ne s'oppose, sauf dérogation spécifique, à ce que le PSA soit révisé dans le sens d'un abaissement des plafonds à 305 mètres NGF.

J'observe que la révision du PSA est l'occasion unique d'harmoniser la limite de hauteur maximale de construction sur toute la zone, permettant d'envoyer des signaux clairs aux différents acteurs de la zone, en termes de bon fonctionnement aéroportuaire, sécurité du trafic aérien et des populations habitant en-dessous. »

**Monsieur Jacques Capet Vice-président de Naturellement Nanterre et d'Environnement 92 (registre de Nanterre)**

Après un argumentaire sur l'empreinte carbone des avions d'affaire et sur leur caractère énergivore ainsi que celui des bâtiments de grande hauteur, Monsieur Capet se déclare favorable « à la révision du PSA pour tenir compte de l'ouverture en 1996 de la piste 09/27, mais par contre opposé à la « calotte » à 347 ou 349 m au-dessus de tout ou partie du quartier d'affaires de la Défense dépassant très largement le plafond de 304 ou 305 m en vigueur en amont et en aval... »

#### Remarques complémentaires de la commission d'enquête sur ce thème :

La commission souhaite également être éclairée sur les motivations qui conduisent aujourd'hui à maintenir des servitudes plafonnant à des hauteurs de 347 ou 349 m sur le quartier de la Défense.

#### Réponse de la DGAC

La servitude sur le quartier de la Défense découle d'une adaptation des surfaces de base du PSA dont la réalisation est prévue par les dispositions de l'arrêté du 7 juin 2007 modifié fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques. Une telle adaptation n'est mise en œuvre que parce qu'il est démontré qu'elle ne met aucunement en cause la sécurité de la circulation aérienne.



Ainsi, l'adaptation de surface de forme simple plafonnée à 349 m d'altitude affichée dans le projet de révision de PSA sur un périmètre resserré au plus près des sites d'implantation des projets de tours Phare et Hermitage, dont les demandes de permis de construire ont reçu en leur temps un avis favorable, permet une lisibilité spatiale simplifiée pour la circulation aérienne.

Nonobstant, la DGAC n'ayant pas reçu à ce stade l'information que les projets de tours culmineraient désormais à 320 mètres d'altitude ou peut-être moins en lieu et place des 349 m précités, cette information, si elle était confirmée, pourrait l'amener à revoir sa position sur l'altitude à retenir pour l'adaptation en question.

*Commentaires de la commission sur ce thème :*

*La commission comprend que le plafond de 349 m établi sur le secteur de la défense en diminution par rapport aux projets de construction antérieurs n'est pas incompatible avec les impératifs de circulation aérienne.*

*Il appartient au maître d'ouvrage de déterminer la hauteur optimum qu'il convient de retenir pour une bonne exploitation de l'aéroport dans les meilleures conditions de sécurité ; par contre il ne semble pas qu'il relève de la compétence d'un PSA de définir des règles d'urbanisme dont le but essentiel serait de réglementer la qualité des constructions à édifier sur le secteur de la Défense.*

#### Thème 5 : Les arbres du parc G. Valbon :

Anonyme (registre électronique)

« Faisant partie du Collectif de Défense du Parc de La Courneuve Georges Valbon, surtout ne pas couper les arbres de l'Aire des Vents qui constitue l'entrée du Parc Départemental Georges Valbon, ces arbres faisant office de rempart de verdure de protection de la zone Natura 2000 du parc juste en face du Rond-Point de la Pigeonnière. » ...

Autre anonyme (registre électronique)

« Aucune précision n'est apportée sur la concertation engagée avec le CD93 ...ni sur l'impact du PSA sur les arbres du Parc G.Valbon. »

Remarques complémentaires de la commission d'enquête sur ce thème :



La DGAC voudra bien informer la commission sur l'incidence effective du PSA révisé sur les arbres du Parc G. Valbon et les mesures qui pourraient être prises pour en minorer éventuellement l'impact.

#### Réponse de la DGAC

L'objet du PSA est d'interdire ou de supprimer les obstacles existants et à venir susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne aux abords de l'aérodrome.

Le traitement des arbres, étiépage ou élagage, en vue de leur mise en conformité avec le plan de servitudes aéronautiques de dégagement, est notamment fonction de la hauteur de dépassement et de la vitesse de croissance connue des arbres. Sur la base de ces critères, le maître d'ouvrage retient que l'abattage devra être exceptionnel.

A titre d'exemple, les arbres du Parc Valbon ont déjà été en grande partie étiéés fin 2013 / début 2014 en coordination avec le conseil départemental de la Seine-Saint-Denis, sans que cela ait posé de problème particulier à notre connaissance.

De manière générale, il pourrait être rappelé que la solution s'offrant aux municipalités, collectivités et aménageurs dans le cadre de projets de génération/régénération d'espaces verts notamment en milieu urbain ou urbanisé dans une zone soumise à servitudes d'utilité publique, comme le sont les servitudes aéronautiques de dégagement, repose fondamentalement sur le choix opportun des essences à planter qui devront être à croissance lente et de taille au stade ultime de leur développement compatibles avec les dites servitudes.

*Commentaires de la commission sur ce thème :*

*La commission prend bonne note que les interventions envisagées sur les arbres du Parc Valbon seront très limitées.*

#### Thème 6 : formalisme de la procédure :

Monsieur Patrice Calmégane (Registre électronique)

« Pourquoi alors que dans la présentation de votre site il est évoqué les villes, les arrondissements de Paris et les E P T. L'avis d'enquête public ne concerne que les villes et arrondissements et plus les EPT ? Qui ont depuis 2016 la compétence des PLU et autres documents d'urbanisme. »

Mairie de Compans service urbanisme. (Registre de Mitry-Mory)

« Le plan de servitudes annexé au PLU de Compans en vigueur va devenir obsolète du point de vue des servitudes aéronautiques en cours d'enquête. A la suite de l'approbation du

nouveau plan comment modifie-t-on le plan de servitudes initial ? Cette modification nécessite-t-elle une délibération du conseil municipal ? »

**Remarques complémentaires de la commission d'enquête sur ce thème :**

**La DGAC indiquera à la commission le déroulement de la suite de la procédure d'un point de vue juridique, mais aussi matériel quant à la mise à jour des documents annexes des PLU.**

**Réponse de la DGAC**

Les établissements publics territoriaux (EPT) ont été créés le 1er janvier 2016. La conférence entre services (CIS) pour cette révision de PSA a été lancée le 10 décembre 2014 par le préfet de la Seine-Saint-Denis. Des EPT, comme Plaine Commune et Est Ensemble, ont été consultés selon leur ancien statut d'EPCI.

Les destinataires de cette consultation comprenaient alors l'ensemble des structures de coopération intercommunale suivantes :

Département de Seine-et-Marne (77)

- Communauté de communes Plaine et Monts de France

Département des Hauts-de-Seine (92)

- Communauté d'agglomération du Mont Valérien
- Communauté d'agglomération Seine Défense

Département de la Seine-Saint-Denis (93)

- Communauté d'agglomération Plaine Commune
- Communauté d'agglomération de l'Aéroport du Bourget
- Communauté d'agglomération Terres de France
- Communauté d'agglomération Est Ensemble

Département du Val-d'Oise (95)

- Communauté d'agglomération Val de France
- Communauté de communes Roissy Porte de France
- Communauté d'agglomération de la Vallée de Montmorency
- Communauté d'agglomération d'Argenteuil-Bezons

S'agissant de la révision du PSA de l'aérodrome de Paris-Le Bourget, il y a eu deux avis formulés par des ECPI dans les deux mois prévus dans le cadre de la CIS ouverte à tous les services concernés. En complémentarité à la CIS précitée, l'enquête publique donne l'occasion aux particuliers de mettre en lumière au moyen de leurs avis à la commission d'enquête des points qui n'auraient peut-être pas été identifiés par le maître d'ouvrage durant la phase d'analyse et d'inventaire ayant amené au projet de PSA ainsi présenté.



Ce faisant, l'enquête étant destinée par principe au public au sens large, elle peut tout à fait donner lieu dans le même esprit à observation(s) d'une collectivité du territoire concerné.

Nonobstant, toute modification ou révision d'un PSA exige un certain nombre de mesures de publicité.

En premier lieu, le code de l'aviation civile (article D.242-6) prévoit qu'une copie du PSA (les plans eux-mêmes, la note annexe, l'extrait de l'acte d'approbation du PSA) « est déposée à la mairie des communes sur les territoires desquelles sont assises les servitudes ». Il prévoit également qu'un avis de ce dépôt « est donné par voie d'affichage à la mairie et d'insertion dans un journal mis en vente dans le département et en outre par tous autres moyens en usage dans la commune ». C'est ainsi que, une fois le PSA approuvé, la préfecture de la Seine-Saint-Denis, conjointement avec les préfectures concernées, (ou la DGAC en leur nom) fourniront un dossier de PSA à chaque commune concernée, qui devra alors afficher en mairie un avis de dépôt (chaque commune devant retourner à la préfecture une attestation d'affichage). Pour chaque département concerné, cet avis sera également diffusé par les préfectures (ou la DGAC) dans un journal à diffusion départementale.

En second lieu, le code de l'urbanisme (notamment les articles L. 126-1, L.129-1, L.153-60, L.163-10) formule également des exigences applicables à l'ensemble des servitudes d'utilité publique (dont fait partie le PSA) : « les servitudes (...) sont notifiées (...) au maire ou au président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent » en vue d'être annexées « sans délai » au plan local d'urbanisme (PLU) et à la carte communale ; le code de l'urbanisme prévoit également que les servitudes d'utilité publique sont publiées au portail national de l'urbanisme ; après l'expiration d'un délai d'un an, seules les servitudes annexées au plan ou à la carte (ou, à compter de 2020, publiées sur le portail national de l'urbanisme) peuvent être opposées aux demandes d'autorisation d'occupation du sol ».

Il convient de noter que les modalités d'annexion d'un PSA à un PLU sont, là encore, celles applicables à toutes les servitudes d'utilité publique.

Ainsi, par exemple, l'article L.153-60 du code de l'urbanisme prévoit que le président de l'établissement public ou le maire compétent annexe par arrêté ces servitudes au PLU, que, à défaut, le préfet le met en demeure de procéder à l'annexion et que si cette formalité n'a pas été effectuée dans le délai de trois mois, le préfet y procède d'office.

Ou bien encore, l'article R.153-18 du code de l'urbanisme prévoit que « la mise à jour du plan local d'urbanisme est effectuée chaque fois qu'il est nécessaire de modifier le contenu des annexes prévu aux articles R. 151-51 et R. 151-52, et notamment le report en annexe du plan des servitudes d'utilité publique mentionnées à l'article R. 151-51.

La direction départementale ou, le cas échéant, régionale des finances publiques reçoit communication, à l'initiative du maire, de l'annexe du plan local d'urbanisme consacrée aux servitudes d'utilité publique affectant l'utilisation du sol.

Un arrêté du président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou du maire constate dans chaque cas qu'il a été procédé à la mise à jour du plan.

Les arrêtés mentionnés à l'alinéa précédent, ou l'arrêté du préfet dans le cas mentionné au deuxième alinéa de l'article L. 153-60, sont affichés pendant un mois au siège de l'établissement public de coopération intercommunale compétent, dans les mairies des communes membres concernées, ou en mairie ».

### **Commentaires de la commission sur ce thème :**

*La commission a pu vérifier que la consultation des EPT et des communes a été faite réglementairement dans le cadre de la conférence interservices qui s'est déroulée au premier semestre 2015.*

*Il s'agit ici de l'enquête publique qui est organisée réglementairement au sein des mairies sous la vigilance des maires ; Concernant la méthodologie à utiliser pour mettre en conformité le PLU avec le nouveau PSA, même s'il ne relève pas de la compétence de la commission d'apporter une réponse juridique définitive sur ce point, celle-ci pense toutefois que le plan des servitudes annexé au PLU devra faire l'objet, par arrêté du maire ou du président de l'établissement public, d'une simple mise à jour au vu du texte (arrêté ministériel ou décret) qui approuvera ces nouvelles servitudes. Une délibération du conseil municipal ne serait donc pas nécessaire.*

*D'un point de vue strictement matériel on peut penser que la situation sera différente selon que le PLU est sur le point ou non d'être révisé ou que toutes les servitudes figurent ou non sur le même plan. Le travail de transcription peut en être une contrainte plus ou moins lourde ;*

*La commission ne verrait que des avantages à ce que dans les cas les plus coûteux pour la commune, le maître d'ouvrage apporte son aide matérielle à la fabrication des documents.*



**Thème 7 : information individuelle des propriétaires :**

**Monsieur Joël Ravenel** (registre électronique)

« Quel est l'avenir des bâtiments repérés 1139, 1141, 1144, page 23/30 de la note annexe au projet (pavillons situés sur la commune de Garges-Lès-Gonesse identifiés comme "obstacles remédiables" (dans le secteur de la rue des pêcheurs et de la rue Branly). Les habitants ont-ils été informés ou sinon à quel moment le seront-ils? »

**Monsieur Maurice Lefèvre maire de Garches lès Gonesse** (lettre adressée au président)

« ...Mes réserves au sujet du projet de révision du PSA sont donc les suivantes : - la liste des obstacles identifiés comme remédiables devra être complétée, en indiquant notamment leur nature exacte, leurs adresses et les références cadastrales des propriétés sur lesquelles ils se situent ;

- Les mesures éventuelles destinées à remédier aux dépassements des obstacles par rapport à la limite de la surface de dégagement devront être précisées, notamment en ce qui concerne les bâtiments numérotés 1139, 1141, et 1144.

- Eu égard aux faibles dépassements des trois obstacles susvisés par rapport au plafond défini comme limite de surface de dégagement, je souhaite que soient écartées des mesures qui auraient pour conséquences l'atteinte aux structures des constructions ;

- Enfin, si des mesures de ce type devaient néanmoins être prises, je demande que tout soit mis en œuvre pour assurer une complète indemnisation des propriétaires et des occupants des logements visés et que ceux-ci soient informés sans délai par les services compétents de la situation de leurs biens au regard du futur PSA... »

**Remarques complémentaires de la commission d'enquête sur ce thème :**

**Au-delà de ses effets sur les nouvelles constructions, le PSA a un impact direct sur certains objets existants quand ceux-ci percent les plafonds des servitudes. A l'inverse d'une enquête parcellaire menée dans le cadre d'une procédure d'expropriation qui a pour objet de déterminer précisément les biens et les personnes concernées, ici seulement un repérage approximatif a été fait et les propriétaires n'ont pas été informés individuellement.**

**Comment le maître d'ouvrage entend-il poursuivre la procédure à ce titre ?**

**Comment seront déterminés in fine les obstacles qui devront être supprimés ?**

**Qui prendra en charge le coût financier de ces interventions ?**

**Réponse de la DGAC**

La décision spécifique de mise en conformité avec le PSA intervient lorsque les motifs de sécurité de la navigation aérienne le justifient et/ou lorsqu'il y a un impact sur les opérations aériennes. C'est dans cette perspective qu'un relevé précis des obstacles a été réalisé dans le cadre de l'élaboration du projet de révision de PSA, détaillant notamment leurs types, caractéristiques, hauteur hors sol, altitude et coordonnées géographiques.

A cet égard, les habitations identifiées sur le territoire de la commune de Garges-lès-Gonesse ne posent pas de problème immédiat et n'auront pas à être mis en conformité à court terme avec le PSA révisé.

En cas de percement des servitudes d'un PSA approuvé et conséquemment à étude de sécurité de la DGAC concluant à un impact sur les opérations aériennes et/ou sur la sécurité de la navigation aérienne, les étapes de la procédure, prévues par les articles D. 242-11 et suivants du code de l'aviation civile, sont notamment les suivantes :

1. Constatation du non-respect du PSA : procès-verbal (PV) dressé par un officier de la police judiciaire, des gendarmes ou des fonctionnaires commissionnés par le maire ou le ministre ;

2. Décision de mise en conformité : décision relevant du préfet, à la demande de la DSAC Nord, sur la base du PV et notifiée individuellement à chaque intéressé.

A ce stade, les suites potentielles, soit par procédure amiable ou par procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique, dépendent de la nature et de la légalité de la mise en place initiale de l'obstacle. En tout état de cause, si un obstacle, initialement érigé en conformité avec le droit de l'urbanisme, nouvellement touché par un PSA (soit qu'il n'existait pas de PSA préalablement, soit que le PSA antérieur imposait des servitudes moindres) doit être mis en conformité avec ce PSA, la prise en charge financière de cette mise en conformité n'est pas assumée par le propriétaire de l'obstacle.

### ***Commentaires de la commission sur ce thème :***

*La commission a pris note de la procédure qui doit être poursuivie dès lors que le plan aura été approuvé.*

*Les textes ne prévoient pas, notamment, que les obstacles soient précisément identifiés et cela peut se comprendre car le PSA est un document qui instaure globalement des servitudes mais n'a pas nécessairement un caractère d'exhaustivité.*



*Toutefois, compte tenu du nombre limité des obstacles remédiables qui ont été repérés, elle estime préférable, au moins pour ceux-ci, que des contacts soient pris dans les meilleurs délais avec les propriétaires et tout spécialement des bâtiments dont la hauteur dépasse la côte des servitudes. Il serait en effet regrettable que ces propriétaires restent, pendant plusieurs mois, dans l'ignorance des décisions qui seront prises à terme.*

*Toutefois il n'est sans doute pas impossible que les situations juridiques soient très différentes selon que ces obstacles respectent, d'ores et déjà, ou non le plan de servitudes actuel en fonction de la date de leur réalisation.*

En complément des thèmes évoqués ci-dessus il convient de préciser que, sur le registre de Dugny, **Madame Lebert** de Garges lès Gonesse estime ne pas être concernée et **Monsieur André Veysseire** maire de Dugny, déclare que le conseil municipal est favorable au projet de révision qui sera annexé au PLU.

**Question complémentaire de la commission d'enquête :**

Le plan A8 mentionne les servitudes de dégagement des différentes pistes en différenciant :

. Les voies routières nouvelles interdites (300 x 300 mètres) en vert

. Une protection des voies routières (300 x 650 mètres) en violet

sauf pour la piste 07/25 pour laquelle ne figure les servitudes qu'à une seule extrémité. L'autre extrémité concerne la future implantation de la ZAC Triangle de Gonesse pour laquelle il sera probablement nécessaire de revoir les accès routiers, notamment l'intersection de la N370 et de la D317.

Toutefois, l'annexe IV de l'arrêté interministériel du 7 juin 2007 impose le respect de ces deux distances de sécurité destinées à assurer la sécurité de ces voies.

Ces dispositions faisant partie des éléments constitutifs de l'établissement du plan de servitudes aéronautiques soumis à l'enquête publique, leur absence n'est-elle pas un obstacle à la validité du plan ?

**Réponse de la DGAC**

Les zones relatives aux voies routières ne figurent pas à l'extrémité Est de la piste 07/25. Cette piste dispose actuellement d'un seuil décalé en QFU 25, où ces zones auraient dû effectivement figurer au plan A8.

Elles auraient été alors totalement incluses dans l'emprise de l'aérodrome, où il n'y a aucun risque de construction de voie routière ouverte au public.

C'est la raison qui a conduit le maître d'ouvrage à ne pas les faire figurer dans le plan cité, d'autant que leur mention aurait dégradé significativement la lisibilité de ce dernier.

En revanche, si ce choix venait à poser un problème de validité de plan à la commission et à son président, le maître d'ouvrage reste disposé à réincorporer ces zones dans le plan A8 sur leur demande.

*Commentaires de la commission sur ce thème :*

*La commission comprend l'explication qui est fournie ; elle pourrait se justifier d'un point de vue de simple lisibilité des documents ; toutefois pour la rigueur juridique du PSA, la commission recommande vivement que les servitudes de dégagement des voies routières soient indiquées de façon exhaustive.*

Fait à Bobigny le 27 avril 2017

Marcel LINET président de la commission

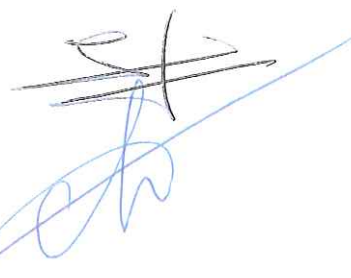


André GOUTAL membre de la commission

Annie LE FEUVRE membre de la commission



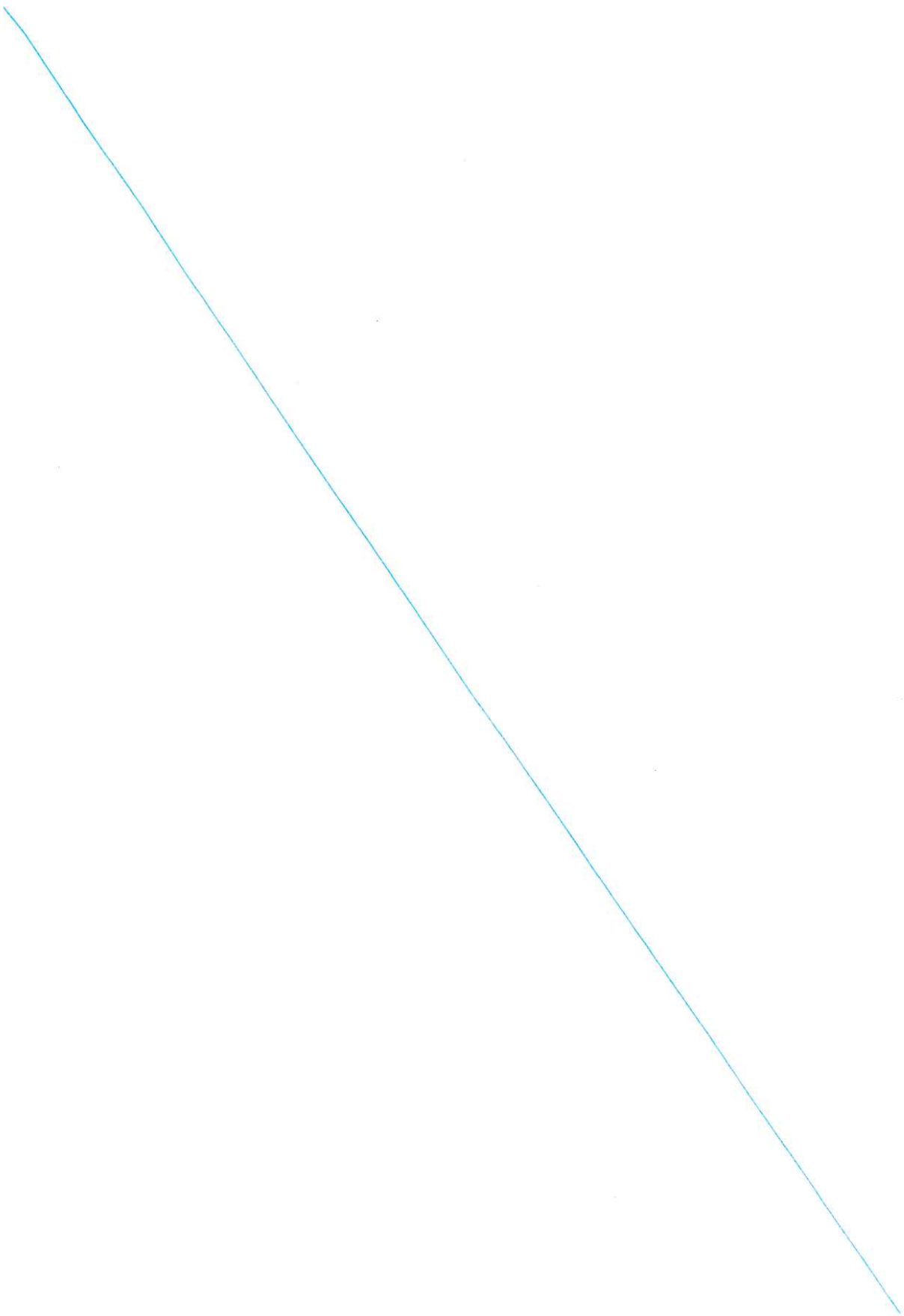
Alain LEGOUHY membre de la commission



Claude RICHER membre de la commission







*ly*

## ENQUÊTE PUBLIQUE

### Révision du Plan de Servitudes Aéronautiques de l'aérodrome de Paris-Le Bourget

ENQUÊTE DU 20 février au 20 mars 2017 inclus

### *Partie 2 – CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION*

#### CHAPITRE 1 – CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

##### 2-1-1 Rappel de l'objet de l'enquête publique

L'enquête publique porte ici sur la révision du Plan de Servitudes Aéronautiques (PSA) de l'aérodrome de Paris-Le-Bourget.

Le Plan des Servitudes Aéronautiques (PSA) de dégagement a pour but de protéger la circulation aérienne de tout obstacle dangereux situé dans l'emprise et aux abords d'un aérodrome, de manière à garantir la sécurité de l'espace aérien nécessaire aux processus d'approche finale et de décollage des avions.

Il détermine les zones frappées de servitudes aéronautiques, ainsi que les cotes maximales à ne pas dépasser, définies à partir de l'utilisation de surfaces de limitation d'obstacles, en tenant compte du terrain naturel.

Les servitudes aéronautiques sont constituées par diverses surfaces géométriques qui délimitent un espace au-dessus desquelles ne doivent pas dépasser des obstacles de toute nature.

Le PSA actuel approuvé en 1969 est devenu obsolète pour plusieurs raisons :

- les normes de sécurité de l'OACI ont évolué. Les surfaces aujourd'hui différentes doivent être incorporées dans le PSA révisé ;
- La piste la plus utilisée actuellement n'est pas protégée par des surfaces, car elle n'était pas prévue en 1969 (piste parallèle aux pistes de CDG).
- La prise en compte du secteur de la Défense nécessite également d'être affinée en raison de la possibilité d'avoir au terme de son développement des immeubles de très grande hauteur.



Enfin, le futur PSA allège localement les contraintes au niveau du triangle de Gonesse.

Le projet EUROPA CITY devra strictement se conformer à ce nouveau document.

La superficie du territoire concerné par la révision du PSA est importante. Sur 5 départements franciliens, les communes intéressées sont au nombre de 63, dont 23 en Seine-Saint-Denis, 18 en Val d'Oise, 13 dans les Hauts-de-Seine, 5 en Seine-et-Marne, et 4 arrondissements pour Paris.

Le nouveau PSA imposera de supprimer certains obstacles existants. La liste des obstacles à mettre en conformité avec le PSA est fournie dans la notice explicative et le plan A7 (« obstacles remédiables »). Parmi ceux identifiés, de nombreux arbres ont déjà été coupés dans le parc Georges Valbon (Garges et Stains) et la zone des Pieds humides (Garges). Ceux situés sur l'emprise aéroportuaire seront supprimés à terme par ADP.

Les obstacles perçant les servitudes se situent essentiellement sur les communes suivantes : Aulnay, Bonneuil, Dugny, Garges, Gonesse, Le Thillay et Stains.

Ils sont constitués par 101 arbres, 2 terrains, 10 bâtiments, 2 antennes, 14 lampadaires, 1 pylône et 1 panneau.

### **2-1-2 La préparation et l'organisation de l'enquête**

Après avoir écouté et questionné le maître d'ouvrage, l'enquête a été organisée en collaboration étroite entre les services du préfet de la Seine-Saint-Denis désigné par le secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche pour mener l'ensemble de la procédure préalable à l'approbation du PSA révisé et la commission d'enquête désignée par Monsieur le président du tribunal administratif de Montreuil.

Tous les acteurs concernés ont agi pour que les meilleures dispositions juridiques et matérielles soient mises en œuvre pour que le public soit en mesure de participer à cette phase importante du processus.

Les préfets des 5 départements concernés (Seine-Saint-Denis, Paris, Val d'Oise, Val de Marne et Seine et Marne) ont défini les conditions du déroulement de l'enquête par arrêté du 20 janvier 2017.

Des dossiers ont été déposés dans les 5 préfectures et les 63 communes ou arrondissements parisiens concernés. Le siège de l'enquête a été choisi en préfecture de Seine-Saint-Denis.

Une préfecture (Seine-Saint-Denis) et 8 communes (Nanterre, Garges-Lès-Gonesse, Gonesse, Bonneuil en France, Mitry-Mory, Le Bourget, Dugny et Saint-Denis.) ont été retenues pour disposer également d'un registre d'enquête et la commission a siégé au total à 15 reprises dans ces 8 communes.

En outre un registre dématérialisé a été mis à la disposition du public sur le site internet suivant : [www.enquetepublique-revisionpsalebouquet.fr](http://www.enquetepublique-revisionpsalebouquet.fr).

L'information du public a été faite de façon réglementaire à raison d'un affichage de plus de 400 avis dans les communes et d'une publication dans 7 journaux diffusés dans les 5 départements.

**La commission d'enquête considère que la préparation, et l'organisation de l'enquête publique ont été effectuées dans de bonnes conditions, conformément aux dispositions légales.**

### **2-1-3 Le déroulement de l'enquête et la participation du public**

L'enquête a été menée dans d'excellentes conditions ; les commissaires-enquêteurs se sont tenus à la disposition du public aux jours et heures prévus par l'arrêté préfectoral. Ils ont veillé au bon affichage et ont visité les lieux les plus stratégiques.

Le public a néanmoins été assez peu participatif malgré l'effort d'information relayé par plusieurs communes et la disponibilité assez exceptionnelle des commissaires-enquêteurs (45 heures de permanences). Au total 20 personnes se sont exprimées sur les registres ou en écrivant au président de la commission.

**La commission d'enquête constate que la faible participation du public qui n'a engendré que peu d'observations ou remarques en rapport avec l'objet direct de l'enquête peut s'expliquer en partie par une information antérieure des parties prenantes du projet (services et collectivités) dans le cadre de la conférence interservices, et par l'objet peu mobilisateur de cette enquête. Elle considère que cette faible participation ne peut être considérée comme une opposition au projet présenté.**

### **2-1-4 Analyse du dossier**

#### 2-1-4-1 La constitution et la conformité du dossier

Le dossier était constitué de façon réglementaire des pièces suivantes :

01 note synthétique pour l'enquête publique

02 arrêté du 7 juin 2007 fixant les spécifications techniques

03 arrêté modificatif du 7 octobre 2011

04 arrêté modificatif du 26 juillet 2012

05 arrêté modificatif du 14 avril 2015

06 courrier du secrétaire d'état chargé des transports

07 courrier du préfet de la Seine-Saint-Denis du 10 décembre 2014 lançant la conférence entre services



08 PV de clôture de la conférence du 12 août 2016

09 présentation faite à la réunion de clôture du 7 juillet 2015

10a tableau de synthèse des avis reçus au 2 décembre 2015

10b tableau de synthèse des avis non-reçus au 2 décembre 2015

Plans du PSA

A1 : plan d'ensemble

A2 : plan de détails

A3 : plan des surfaces OFZ 07 et 27

A4 : plan des OCS

A5 : plan des adaptations de surface

A6 : plan des installations et des équipements de navigation aérienne

A7 : plan des obstacles remédiables

A8 : plan de protection des voies routières

B note annexe

B1 : notice explicative

B2 : état des bornes

B3 : croquis des surfaces de base

B4 : croquis des surfaces

B5 : carte de l'enveloppe des surfaces

**La commission d'enquête constate que ce dossier est conforme aux dispositions légales et réglementaires, et qu'il prend en considération les dispositions de l'arrêté du 7 juin 2007 modifié par les arrêtés des 7 octobre 2011, 26 juillet 2012 et 14 avril 2015)**

#### 2-1-4-2 L'utilité publique du projet

Le projet de Plan d'Aménagement des Servitudes Aéronautiques de l'aérodrome de Paris-Le Bourget a été établi conformément aux dispositions du code de l'aviation civile pour assurer la sécurité de la circulation des aéronefs. La lettre du secrétaire d'Etat chargé des transports de la mer et de la pêche à M. le Préfet de la Seine-Saint-Denis, en date du 12 juin 2014 précise :

"Les services de la direction générale de l'aviation civile (DGAC) ont identifié la nécessité de réviser le plan des servitudes aéronautiques de dégagement (PSA) de l'aérodrome de Paris-Le Bourget afin de protéger celui-ci contre l'édification d'obstacles incompatibles avec la sécurité des vols.

Conformément aux dispositions du code des transports, et notamment ses articles L 5350-1 et suivants, je donne mon accord pour le lancement de l'instruction locale de ce PSA, qui comprend une conférence entre services suivie d'une enquête publique."

Les raisons de l'établissement de ce Plan des Servitudes Aéronautiques de dégagement découlent de l'application de textes législatifs, afin d'assurer la sécurité de circulation des aéronefs et par voie de conséquence la sécurité des passagers et des équipages des aéronefs, et celle des riverains de l'aérodrome.

**La commission d'enquête considère que les raisons qui amènent à la révision de ce plan sont incontournables et fondées, et que les objectifs recherchés sont justifiés ;**

Il s'agit en effet de contribuer à l'amélioration de la sécurité aérienne qui concerne à la fois celle des passagers et des équipages et celle des riverains de l'aérodrome ; celle-ci découle notamment des exigences liées à certains obstacles qui ne semblent plus compatibles avec cette sécurité, mais aussi la nécessité d'anticiper les conditions de décollage ou d'atterrissage des avions par rapport à de nouvelles constructions.

2-1-4-3 Les observations du public, de la commission et les réponses du maître d'ouvrage

Les observations et avis, ainsi que les réponses du maître d'ouvrage, ont été analysés par la commission d'enquête. De cette analyse, qui figure en détail dans le rapport établi par la commission, les points suivants peuvent être retenus :

- Sur les observations du public : La commission constate que parmi la vingtaine de contributions du public, certaines verbales, les avis émis, aussi respectables soient-ils, sont assez décalés par rapport au strict cadre de l'enquête dont l'objet est de protéger les populations et les passagers des avions de tous risques de télescopage avec des obstacles. **La commission estime que ce plan a un impact positif en matière de sécurité des occupants des aéronefs et des riverains de l'aérodrome.**
- Sur l'information du public: Quelques personnes ont regretté une mauvaise information du public, et une absence d'information des associations. La commission a précisé que l'information du public a été effectuée selon les prescriptions légales (presse locale et affichage de l'avis d'enquête) et même au-delà avec des dispositions complémentaires d'information qui ont été mises en œuvre par un certain nombre de mairies.



Le maître d'ouvrage a précisé que les associations qui se sont manifestées ne constituant pas un service directement intéressé par l'établissement des servitudes aéronautiques, ses membres ont été informés comme l'ensemble du public par les dispositions légales mises en œuvre.

**La commission considère que le public a été correctement informé.**

- sur la mise en œuvre du PSA : Le public s'est interrogé sur le traitement des obstacles gênants.

Le maître d'ouvrage rappelle la réglementation qui doit être mise en application postérieurement à l'approbation du PSA :

- Constatation du non-respect du PSA : Procès-verbal dressé par un officier de la police judiciaire, des gendarmes ou des fonctionnaires commissionnés par le maire ou le ministre ;

- Décision de mise en conformité : décision relevant du préfet, à la demande de la DSAC Nord, sur la base du procès-verbal,

A ce stade, les suites potentielles, soit par procédure amiable ou par procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique, dépendent de la nature et de la légalité de la mise en place initiale de l'obstacle.

**La commission estime que les modalités de traitement des obstacles doivent être définies prioritairement en accord avec chaque propriétaire et appréciées en fonction de l'importance négative de ces obstacles pour la sécurité aérienne. En cas d'intervention lourde sur ceux-ci les frais résultant de l'application des servitudes aéronautiques devront être supportés par le propriétaire de l'aérodrome ou son exploitant.**

#### 2-1-4-4 Les propositions du projet

Le projet présenté dans ce dossier concerne l'établissement du Plan des Servitudes Aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Paris-le Bourget. Il répond à des directives légales et à l'application de dispositions prévues par le code de l'aviation civile. Le périmètre de la zone concernée par l'établissement de ce plan se développe sur le territoire de 63 communes ou arrondissements parisiens. Le plan prévoit le traitement de certains obstacles par la suppression ou l'aménagement.

Lorsque le plan sera approuvé, il sera alors notifié à la mairie de chaque commune frappée par lesdites servitudes pour être annexé au Plan Local d'Urbanisme (PLU). Ce document sera juridiquement opposable aux tiers. Il s'appliquera à tout obstacle à venir : bâtiment, installation, plantation, etc.

La commission d'enquête a constaté que les avis réservés, voire défavorables du public sur le projet de plan, ont été motivés essentiellement par son opposition à la réalisation de l'opération Europa City, ce qui lui semble en décalage par rapport à l'objet de cette enquête ; Au contraire il lui paraît essentiel que des servitudes précises soient instaurées de manière à mieux régler la hauteur des constructions sur ce site.

## CHAPITRE 2 – AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

### 2-2-1 Les motivations

L'avis de la commission d'enquête s'établit à partir d'une analyse contradictoire qui compare les aspects négatifs du projet, ses manques et ses faiblesses, mais aussi ses atouts.

Le projet de Plan des Servitudes Aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Paris-Le Bourget répond à la mise en application de dispositions réglementaires, et à une nécessité pour assurer la sécurité des aéronefs lors des phases d'atterrissage et de décollage. Il recense et évalue les obstacles de la situation actuelle, et prévoit des opérations de traitement.

**La commission d'enquête ne peut que souscrire à ces objectifs, qui répondent à une amélioration de la circulation des aéronefs aux abords de l'aérodrome dans les phases de décollage et d'atterrissage.**

**L'information du public** : L'organisation de l'enquête a été établie en concertation entre la commission d'enquête et les services de La Préfecture de la Seine-Saint-Denis lors de réunions et par échange de courriers électroniques. Le dossier mis à l'enquête est assez technique, mais de lecture aisée tout en nécessitant malgré tout un minimum de temps. La parution de l'avis d'enquête dans les journaux locaux a été effectuée dans les délais légaux. L'affichage de l'avis d'enquête dans les mairies a respecté les dispositions légales : durée d'affichage et lieu d'affichage.

La commission estime que la publicité de l'enquête a été faite de façon parfaitement réglementaire et que les mesures prises à ce titre ont permis au public concerné de s'exprimer s'il en avait le désir.



La participation du public a été plutôt modeste (une dizaine de personnes). Les observations ont, pour la majorité d'entre elles, porté sur des problèmes qui sortent du cadre de l'enquête, mais auxquelles le maître d'ouvrage a malgré tout apporté des explications. Le maître d'ouvrage a répondu aux différentes questions, même à celles qui sont hors sujet, en toute objectivité. La faible participation du public qui n'a engendré que très peu d'observations ou remarques en rapport avec l'objet direct de l'enquête ne peut être considérée comme une opposition au projet présenté.

**L'intérêt général du projet Analyse "Avantages – Inconvénients" :**

Cette opération représente un intérêt majeur pour la sécurité de la circulation aérienne des aéronefs lors des phases de décollage et d'atterrissage ; ce qui représente un intérêt important pour les passagers et les équipages des aéronefs et pour la sécurité des populations riveraines.

**L'atteinte à la propriété privée est-elle excessive ?** Dans la situation actuelle, le nombre d'obstacles répertoriés peut paraître important (plus de 200)).

Beaucoup d'entre eux sont définis comme irrémédiables (une centaine) ce sont pour l'essentiel des châteaux d'eau, des antennes, des pylônes, des voies routières, mais aussi quelques bâtiments dont la suppression ou la modification ne sont pas envisageables et dans ce cas une adaptation de la surface (dite calotte) est dessinée de façon à ce que l'obstacle se retrouve en dessous ; ceci n'est toutefois possible qu'après qu'une étude de sécurité validée par la DGAC en prouve la nécessité et la pertinence. Pour d'autres obstacles irrémédiables le balisage réglementaire s'imposera, même si on peut penser que de nombreux balisages sont déjà réalisés.

D'autres obstacles sont remédiables (130 environ): quelques arbres dont la hauteur dépasse assez largement la hauteur autorisée devront être supprimés ou pour le moins étêtés. Quelques bâtiments crèvent les plafonds des servitudes, toutefois on constate que ces dépassements sont le plus souvent assez faibles et des solutions amiables devraient être trouvées.

**La commission estime que l'atteinte à la propriété privée sera très limitée pour les obstacles existants et pratiquement inexistante pour les futures constructions ;**

**Le coût de mise en œuvre est-il disproportionné par rapport à l'intérêt du projet ?**

Le coût estimable de l'opération qui prend en compte le traitement des obstacles répertoriés comme tels et de balisage, sera très limité. Compte tenu que l'opération présente un intérêt majeur pour la sécurité de la circulation des aéronefs, **la commission estime que le coût de la mise en application de ce projet de plan n'est pas du tout disproportionné par rapport à l'intérêt général du projet.**

**Les avantages ou les inconvénients d'ordre économique, social, foncier ou environnemental**

- Sur le plan économique : **La commission estime que l'amélioration de la sécurité de la circulation de la navigation aérienne sur l'aérodrome de Paris-Le Bourget devrait participer au maintien et peut être même à un sensible développement de l'activité de l'aérodrome.**

- Sur le plan social : Si l'amélioration de la sécurité de la circulation de la navigation aérienne sur l'aérodrome de Paris-Le Bourget doit participer au maintien et même au développement, même limité, de l'activité de l'aérodrome, **la commission pense que cela devrait avoir nécessairement une incidence positive sur l'emploi.**

- Sur le plan de l'urbanisme : Les limites de hauteur d'obstacles consécutives à la prise en compte du Plan des Servitudes Aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Paris-Le Bourget ne devraient pas trop limiter les possibilités de construction sur les parcelles constructibles situées dans les surfaces soumises aux contraintes des servitudes aéronautiques de dégagement, d'autant que ces hauteurs limites vont augmenter avec l'éloignement du site.

**La commission considère que sur le plan urbanisme, la mise en application de ce plan ne devrait pas avoir d'incidences défavorables notables.**

- Sur le plan environnemental : même si la mise en application de ce plan entraîne le traitement d'obstacles végétaux par abattage ou étêttement, le nombre est relativement limité, et cette opération ne devrait pas avoir une incidence marquante sur le plan environnemental. Pour le futur, le respect des limites de hauteur des obstacles végétaux devrait se traduire par la plantation d'arbres à croissance limitée en hauteur, (hauteur qui va augmenter avec l'éloignement de l'aérodrome).

**La commission considère que la mise en application de ce plan ne devrait pas avoir sur le plan environnemental des incidences défavorables importantes.**



- Sur les éventuelles atteintes à des intérêts publics : **Après une analyse globale, la commission estime que la réalisation de ce projet d'aménagement ne portera pas atteinte à des intérêts publics.** Au contraire, l'amélioration de la sécurité de la circulation aérienne devrait permettre et faciliter le maintien et peut-être un développement de l'activité aéroportuaire avec toutes les conséquences positives qui devraient en résulter.
- Sur les effets sur la santé et la sécurité publique : En ce qui concerne la santé, la commission considère que si la mise en application de ce plan peut participer à un développement même limité de l'activité aéroportuaire, cela pourrait se traduire par un léger accroissement de la durée et de l'importance des nuisances sonores pour les riverains.  
**Elle estime qu'il conviendra de développer la concertation entre les instances concernées et les associations de riverains pour examiner les dispositions éventuelles à prendre pour limiter l'impact des nuisances sur la population.**

**En conclusion la commission considère que les éventuelles et rares conséquences dommageables de ce projet sont limitées, et inférieures aux avantages qui devraient en être retirés.**

#### **2-2-2 L'avis**

La commission d'enquête publique,

Après avoir pris connaissance du dossier et vérifié sa conformité par rapport aux dispositions légales,

Après avoir rencontré la maîtrise d'ouvrage et les services de la préfecture de la Seine-Saint-Denis,

Après avoir participé, en concertation avec les services de la préfecture de Seine-Saint-Denis, à l'établissement de l'arrêté préfectoral et de l'avis d'enquête,

Après avoir effectué une reconnaissance des points spécifiques du périmètre du plan,

Après avoir étudié et analysé l'ensemble du dossier,

Après avoir vérifié le respect de la procédure de mise en œuvre de l'enquête publique conformément aux dispositions de l'arrêté de M. le Préfet de Seine-Saint-Denis en date du 20 janvier 2017 et aux dispositions des articles L 110-2, R 11-2 à R 11-4, R 111-6 à R 111-9, R 112-8 à R 112-21, et R 112-25 à R 112-27 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique,

Après avoir tenu, après concertation avec les Services de la Préfecture de Seine-Saint-Denis, 15 permanences dans les 8 communes réparties sur le territoire,

Après avoir entendu le public qui s'est présenté lors des 15 permanences ;

Après avoir constaté :

- Que l'enquête publique liée au dossier « Plan des Servitudes Aéronautiques (PSA) de dégagement de l'aérodrome de Paris-Le Bourget s'est déroulée dans de bonnes conditions,
- Que l'information de l'enquête publique a été bien menée au-delà des prescriptions réglementaires et qu'elle était en mesure de mobiliser la population et les riverains de l'aérodrome et susceptibles de formuler des observations,
- Que des publications ont eu lieu dans 7 journaux locaux distribués dans les 5 départements et qu'elles répondaient aux prescriptions légales,
- Que l'affichage réglementaire des mairies a été placé au moins 8 jours avant le début de l'enquête et qu'il a été maintenu en bon état pendant toute la durée de celle-ci,
- Que l'information sur la tenue et le déroulement de l'enquête a été correctement mise en œuvre,
- Que l'avis d'enquête ainsi que l'arrêté ont été publiés sur le site internet des cinq préfectures pendant toute la durée de l'enquête,
- Que l'information réglementaire a été complétée par une information sur les sites internet d'une dizaine de mairies,

Après avoir constaté que la réglementation concernant la procédure, l'information du public et le déroulement de l'enquête a été respectée

Après avoir constaté que la réglementation concernant la procédure d'élaboration du dossier d'enquête a été respectée,

Après avoir constaté que le dossier d'enquête a été mis à la disposition du public dans les 63 mairies des communes concernées par le PSA, et les 5 préfectures où il a pu être consulté pendant toute la durée de l'enquête,

Après avoir constaté que le public avait la possibilité de s'exprimer sur les registres mis à sa disposition dans les mairies de 8 communes concernées par le PSA, et à la préfecture de la Seine-Saint-Denis, ainsi que par courrier postal adressé au siège de l'enquête fixé dans cette même préfecture et par courriel à l'adresse électronique suivante :

[www.enquetepublique-revisionpsalebouquet.fr](http://www.enquetepublique-revisionpsalebouquet.fr),

Après avoir examiné et analysé les observations formulées par le public,

Après avoir établi le procès-verbal de synthèse et l'avoir remis au maître d'ouvrage le 27 mars 2017,

Après avoir analysé les réponses transmises par le maître d'ouvrage par courriel du 20 avril 2017, confirmé par courrier postal de la même date reçu par le président de la commission le 22 avril 2017,



Après avoir constaté tous les aspects positifs du point de vue sécurité aérienne, du contenu du dossier,

Après avoir constaté qu'une réunion de clôture de la conférence interservices s'est tenue le 7 juillet 2015 à la préfecture de la Seine-Saint-Denis,

Considérant que le dossier mis à l'enquête, conforme aux dispositions légales, est bien étoffé et bien argumenté,

Considérant l'intérêt général du point de vue sécurité aérienne du projet de Plan des Servitudes Aéronautiques (PSA) de dégagement de l'aérodrome de Paris-Le Bourget,

Considérant que la faible participation du public qui n'a engendré que peu d'observations ou remarques en rapport avec l'objet direct de l'enquête, ne peut être assimilée à une opposition au projet de plan présenté,

Considérant que dans ses réponses au procès-verbal de synthèse le maître d'ouvrage a apporté des explications aux observations formulées par le public, même si celles-ci sortent du cadre de l'enquête,

Considérant les avis de la commission d'enquête sur les observations du public et sur les réponses du maître d'ouvrage,

Considérant les éléments de motivation de la commission d'enquête,

Considérant que ce projet présente un intérêt majeur pour la sécurité de la circulation aérienne dans les phases d'atterrissage et de décollage de l'aérodrome de Paris-Le Bourget,

Considérant que la mise en application de ce plan ne présente pas d'incidences défavorables majeures sur le plan de la préservation des paysages et de l'environnement,

Considérant que le coût de l'opération n'est pas disproportionné par rapport à l'intérêt du projet pour l'économie locale d'une part et pour la préservation de l'environnement,

Considérant que l'opération envisagée ne va pas générer des inconvénients majeurs sur les plans d'ordre social, économique, foncier et environnemental,

Considérant que la réalisation de ce projet ne portera pas atteinte à des intérêts publics,

Considérant que les effets néfastes de ce projet sur la santé des habitants seront limités, et que la concertation entre les instances concernées et les associations de riverains devrait permettre de limiter les incidences des nuisances sonores,

Considérant que l'impact négatif de cette opération sera très restreint par rapport au caractère de sécurité aérienne et d'intérêt général que revêt ce projet de plan,

Vu le dossier soumis à l'enquête,

Vu les réponses du maître d'ouvrage,

Vu l'intérêt du projet de Plan des Servitudes Aéronautiques (PSA) de dégagement de l'aérodrome de Paris-le Bourget,

La commission d'enquête, en toute indépendance et impartialité,

Après avoir fait les 3 recommandations suivantes :

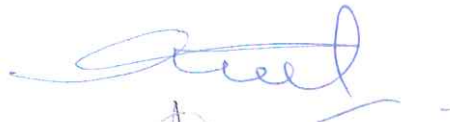
- qu'en cas de justification reconnue, le maître d'ouvrage prête son concours, notamment financier, aux communes pour assurer la mise à jour de leur plan de servitudes annexé au PLU, si l'adjonction du nouveau PSA impliquait une refonte importante du document actuel,
- que, dès l'approbation du PSA révisé, des contacts soient très vite établis avec les propriétaires des obstacles concernés pour examiner avec eux les suites qui seront données,
- que toutes les servitudes de dégagement des voies routières soient indiquées de façon exhaustive sur le PSA révisé,

émet à l'unanimité :

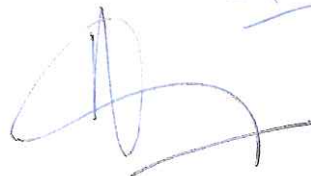
**UN AVIS FAVORABLE SANS RESERVE** au projet de Plan des Servitudes Aéronautiques (PSA) de dégagement de l'aérodrome de Paris-Le Bourget.

Fait à Bobigny le 27 avril 2017

Marcel LINET président de la commission



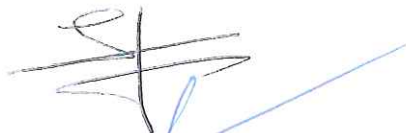
André GOUTAL membre de la commission



Annie LE FEUVRE membre de la commission



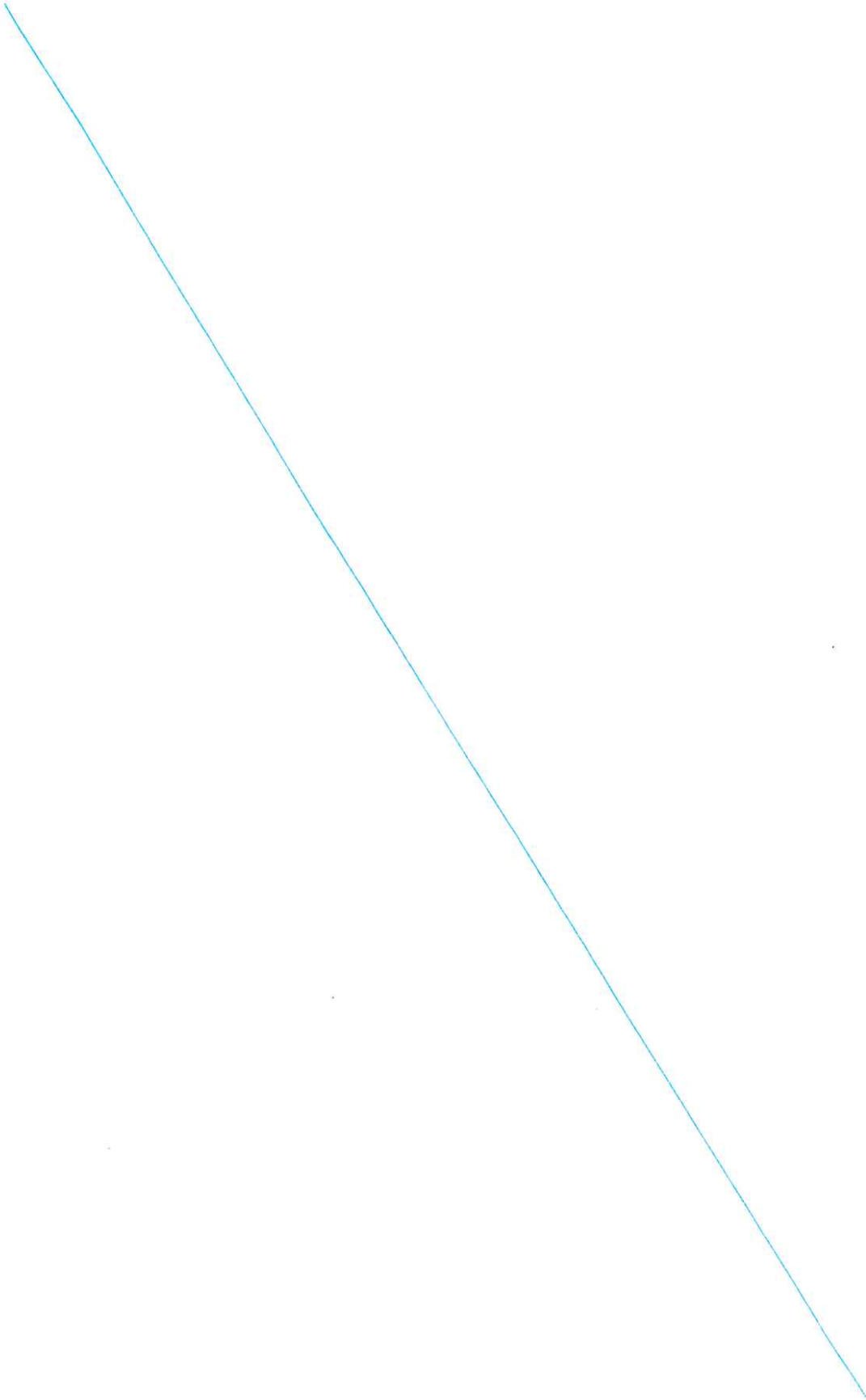
Alain LEGOUHY membre de la commission



Claude RICHER membre de la commission







*ey*