

DEPARTEMENT DE L'ISERE

Rapport d'enquête publique

PLAN DES SERVITUDES

AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT

Aérodrome de GRENOBLE-LE VERSOUD

17 mai - 7 juin 2016

Décision n° E16000067/38 du Tribunal administratif de Grenoble

Arrêté préfectoral du 26 avril 2016

Alain CHEMARIN, Commissaire enquêteur

Table des matières

I – Présentation du projet.....	4
1- Objet de l'enquête publique	4
2- Etat des lieux	4
2.1- L'aérodrome de Grenoble-Le Versoud.....	4
2.2- Les acteurs de l'aérodrome	6
2.3- Les plans existants sur l'aérodrome.....	7
2.4- Contexte urbanistique et autres plans.....	7
3- Cadre juridique	8
4- Nature et caractéristiques du projet	9
4.1- Servitudes aéronautiques.....	9
4.2- Communes concernées par les servitudes aéronautiques	15
5- Le dossier technique.....	15
II – Organisation et déroulement de l'enquête	17
1- Organisation de l'enquête.....	17
2- Publicité et information du public	17
3- Déroulement de l'enquête	17
4- Documents mis à la disposition du public.....	20
III – Avis exprimés et observations recueillies	21
1- Conférence entre services, préalable à l'enquête publique	21
1.1- Avis exprimés	21
1.2- Procès verbal de clôture	22
2- Observations recueillies pendant l'enquête publique.....	22
IV – Analyse du dossier, des avis et des observations recueillies	24
1- Analyse du dossier technique	24
2- Analyse des avis de la conférence entre services	24
3- Analyse des observations recueillies.....	26
3.1- Recueil des observations	26
3.2- Observations du public.....	26
4- Observations et commentaires du Commissaire enquêteur.....	29
Glossaire.....	31
Conclusions du Commissaire enquêteur	2

I – Présentation du projet

1- Objet de l'enquête publique

Le présent rapport concerne l'enquête publique relative au projet de plan de servitudes aéronautiques (PSA) de dégagement pour l'aérodrome de Grenoble-Le Versoud.

Ce projet de plan recouvre les communes de Bernin, Biviers, Domène, Gières, La Combe-de-Lancey, Le Versoud, Meylan, Montbonnot-Saint-Martin, Murianette, Revel, Sainte-Agnès, Saint-Ismier, Saint-Jean-le-Vieux, Saint-Martin-d'Uriage, Saint-Mury-Monteymond, Saint-Nazaire-les-Eymes, Venon, Villard-Bonnot.

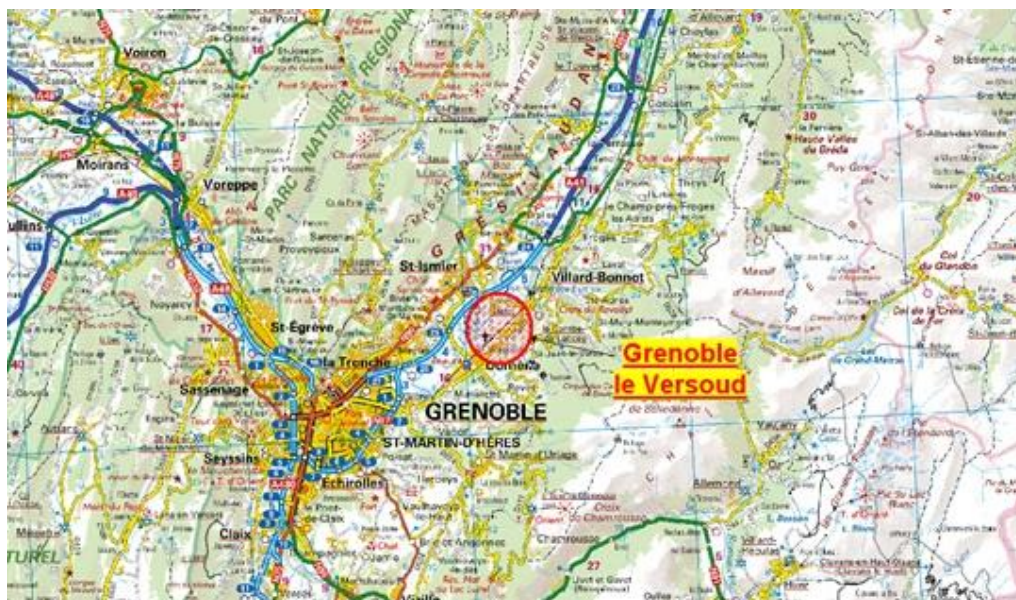
Des servitudes aéronautiques sont créées afin d'assurer la sécurité de la circulation des aéronefs dans un périmètre donné. Elles comportent l'interdiction de créer ou l'obligation de supprimer les obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne, ou nuisibles au fonctionnement des dispositifs de sécurité établis dans l'intérêt de la navigation aérienne.

A l'issue de l'enquête publique, le plan de servitudes aéronautiques sera approuvé et rendu exécutoire par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, en accord s'il y a lieu avec le ministre des armées, ou par décret en Conseil d'État si les conclusions du rapport d'enquête ou les avis des services et des collectivités publiques intéressés s'avéraient défavorables.

2- Etat des lieux

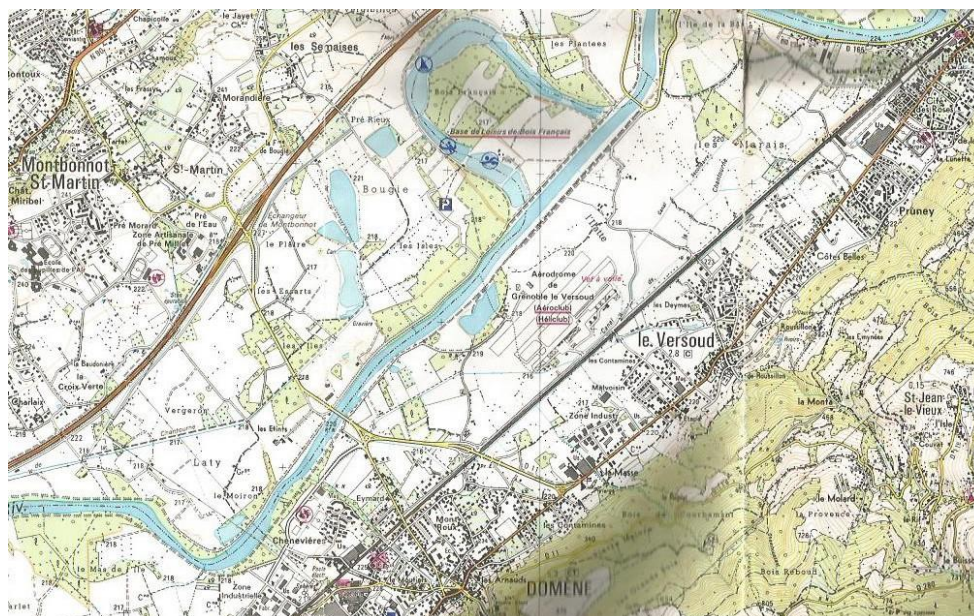
2.1- L'aérodrome de Grenoble-Le Versoud

L'aérodrome est situé en région Rhône-Alpes, dans le département de l'Isère, au Nord-Est de Grenoble. Plus précisément, il occupe le centre de la large vallée de Grésivaudan, orientée Sud-Ouest Nord-Est, bordée à l'Est par le massif de la Chartreuse et à l'Ouest par les contreforts de la chaîne de Belledonne.



Plan de situation (source DGAC/SNIA)

Son emprise au sol est à cheval sur les communes de Le Versoud et de Domène.



Positionnement de l'aérodrome (source : carte IGN 33340)

Au Sud-Ouest, l'espace est visuellement dégagé vers Grenoble, en direction du Vercors. A l'Ouest des pistes, le secteur concerné par le PSA surplombe des zones d'urbanisation denses en bordure de la Chartreuse situées sur les communes de Meylan, Montbonnot Saint-Martin, Biviers, Saint-Ismier, Saint-Nazaire-les-Eymes.



Situation de l'aérodrome, vue vers le Sud-Ouest (source : Is'Air Promotion)

De même, au Nord-Est, l'espace est visuellement dégagé vers la Savoie et le Massif des Bauges. A l'Est des pistes, le secteur concerné par le PSA s'approche du relief montagneux des premiers contreforts de Belledonne, où se trouve un habitat dispersé sous forme de villages ou de hameaux. On retrouve cependant une urbanisation plus dense en se rapprochant de l'agglomération, sur les communes de Villard-Bonnot, Le Versoud, Domène.



Situation de l'aérodrome, vue vers le Nord-Est (source : Is'Air Promotion)

Le terrain possède une piste en dur de 900 mètres et une piste en herbe, toutes deux orientées 04/22. Il est doté d'une aire d'approche finale et de décollage pour hélicoptères (FATO)

Avec environ 86 000 mouvements (décollages et atterrissages) en 2015, soit plus de 200 mouvements par jour en moyenne, avec des pointes à plus de 700 mouvements par jour, il est l'un des aérodromes non commerciaux les plus dynamiques de France.

2.2- Les acteurs de l'aérodrome

L'aérodrome de Grenoble-Le Versoud est géré par la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de Grenoble.

Il est contrôlé par des agents de la Direction Générale de l'Aviation civile : sept employés de la DGAC/SNA assurent le contrôle aérien pendant toute l'année.

La présence de deux aéroclubs très dynamiques explique en partie la vitalité des activités aéronautiques de l'aérodrome et son positionnement comme l'un des tout premiers aérodromes de France : l'aéroclub du Dauphiné, qui assure à lui seul plus de 9000 heures de vol par an, et l'aéroclub du Grésivaudan. Une activité conséquente par des avions privés ajoute encore à cette vitalité. On compte environ 150 avions sur le site.

Compte tenu de son positionnement au cœur des massifs alentours, la Sécurité Civile y a installé une de ses deux bases départementales. Un hélicoptère EC 145 (jaune et rouge, code radio « Dragon 38 ») se trouve ainsi en état de veille permanente sur le site de l'aérodrome. Un appareil identique est positionné à l'Alpe d'Huez.

Par ailleurs, l'aérodrome est très prisé pour ses activités de vol à voile, d'ULM, et plus récemment d'autogire.

Ainsi, outre les acteurs déjà cités, sont présents sur le site :

- le club de vol à voile, Grenoble Vol à Voile
- l'école Alpes ULM,
- l'école Passion ULM,
- le club Iser'ULM,
- une société de maintenance aéronautique agréée Veritas, Belledonne Aéro Maintenance,
- une société de travail aérien en hélicoptère, HDF,
- le Centre d'Études et de Loisirs Aérospatiaux de Grenoble,

- une annexe du Lycée du Grésivaudan, qui offre une formation à la maintenance aéronautique,
- l'héliclub des 3 cimes, école de pilotage hélicoptère,
- une société de transport par hélicoptères, Helisair,
- une base d'hélicoptères de la Sécurité Civile,
- un peloton de gendarmerie de haute montagne,
- le bar-restaurant de l'aérodrome.

Au total, environ 80 personnes travaillent à temps plein sur le site. L'association Is'Air Promotion fédère l'ensemble des acteurs de la plate-forme et assure la promotion et la défense de leurs activités.

2.3- Les plans existants sur l'aérodrome

La sécurité de la circulation des aéronefs dans le périmètre de l'aérodrome de Grenoble-Le Versoud n'est pas garantie aujourd'hui par des servitudes aéronautiques de dégagement.

A ce jour, l'aérodrome fait seulement l'objet d'un avant projet de plan masse (APPM) datant du 8 mars 1966, et d'un plan de composition générale (PCG) du 20 février 1973.

L'APPM est un document de planification à long terme, étudié à partir de la politique aéroportuaire nationale définie par le schéma directeur de l'équipement aéronautique (SDEA) et le plan d'équipement aéronautique (PEA) des régions. Il fixe les caractéristiques géométriques de l'aérodrome dans son extension maximale, ainsi que les principes d'organisation de la circulation aérienne. Il sert de guide pour les collectivités et les services concernés pour le développement de l'aérodrome et est pris en compte pour l'élaboration des documents d'urbanisme.

Le PCG est un document de planification à court ou moyen terme, élaboré à partir de l'APPM qui fixe le contenu des grandes zones de l'aérodrome et peut être révisé si nécessaire.

2.4- Contexte urbanistique et autres plans

L'aérodrome est situé sur le territoire des communes de Le Versoud et de Domène.

Le secteur de l'aérodrome est classé en zone UG, zone d'activité de l'aérodrome du Versoud, au plan local d'urbanisme de la commune de Le Versoud. Cette zone se décline en différents secteurs UGa, UGb, UGc, où l'urbanisation est autorisée sous conditions particulières.

Il est bordé à l'Ouest et au Nord par des zones agricole A et des zones naturelles N. A l'Est, il est séparé des zones d'urbanisation par la rue Albert Girard-Blanc, la voie ferrée Grenoble-Chambéry (Sillon alpin Sud) et une conduite de gaz DN 150.

En bordure Sud de l'aérodrome, le secteur est concerné sur les deux communes de Domène et de Le Versoud, par les zones d'effets létaux et significatifs d'une canalisation de transport d'hydrocarbures sous pression (B3 UG), dont l'exploitation est concédée à la Société du Pipeline Méditerranée Rhône (SPMR).

Sur le plan de zonage du PLU de la commune de Le Versoud, sont identifiées les distances d'effets létaux significatifs (ELS), de premiers effets létaux (PEL), et d'effets irréversibles (IRE) de chacune des deux conduites.

Pour la canalisation de transport d'hydrocarbures sous pression SPMR, ces distances sont les suivantes de part et d'autre de la canalisation : ELS = 165 m ; PEL = 200 m ; IRE = 250 m.

Pour la conduite de gaz DN 150, ces distances sont les suivantes de part et d'autre de la canalisation : ELS = 20 m ; PEL = 30 m ; IRE = 45 m.

Le secteur de l'aérodrome est classé en zone NDa, secteur de l'aérodrome du Versoud, au plan d'occupation des sols de la commune de la commune de Domène.

Le plan des servitudes d'utilité publique de cette commune fait apparaître la zone de dégagement de l'aérodrome, ainsi que les zones dites de garde et de protection. Sur ce même plan de servitudes, apparaît la canalisation de transport d'hydrocarbures sous pression SPMR et la conduite de gaz mentionnées ci dessus.

Le plan d'exposition du bruit dans l'environnement de la commune de Le Versoud a été approuvé par Conseil Municipal de cette commune le 10 décembre 2014. L'aérodrome y est identifié comme l'une des quatre sources de bruit importantes.

Des mesures préventives y sont présentées, en particulier la mise en œuvre d'une charte d'utilisation de l'aérodrome, dont la définition des actions prévues et leur suivi sont formalisés dans la cadre d'une Commission Consultative de l'Environnement (CCE) de l'aérodrome.

La Commission Consultative de l'Environnement de l'aérodrome de Grenoble-Le Versoud est présidée par le Préfet de l'Isère ou son représentant. Elle est constituée de représentants des professions aéronautiques (personnels, usagers, CCI), des collectivités territoriales (Région, Département, EPCI et communes concernées), des associations de riverains et de protection de l'environnement, ainsi que d'un certain nombre d'administrations nationales, régionales et départementales.

Au titre des associations, participent à la CCE :

- l'association des riverains de l'aérodrome du Versoud contre les nuisances (ARAV/CN),
- l'association des habitants de Charlaix-Maupertuis,
- l'association de protection de la nature et de l'environnement FRAPNA.

3- Cadre juridique

L'enquête publique s'inscrit dans le contexte législatif et réglementaire suivant (liste non exhaustive) :

- Le Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique ;
- Le Code de l'Urbanisme, notamment ses articles relatifs aux servitudes d'utilité publique affectant l'utilisation des sols ;
- Le Code des Transports, notamment les articles L.6351-2 à L.6351-6 ;
- Le Code de l'Aviation civile, notamment les articles D.241-4 et suivants, D.242-2 et suivants, D.243-7, R241-3 à R242-1 ;
- Arrêté interministériel du 10 juillet 2006, dit « arrêté TAC », relatif aux caractéristiques techniques de certains aérodromes terrestres utilisés par les aéronefs à voilure fixe ;
- Arrêté interministériel du 14 mars 2007 modifiant l'arrêté du 28 août 2003 relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes ;
- Arrêté interministériel du 7 juin 2007 et ses annexes, dit « arrêté PSA », fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques, à l'exclusion des servitudes radioélectriques ;
- Arrêté interministériel du 14 avril 2015 modifiant l'arrêté du 7 juin 2007 ;
- Arrêté ministériel du 21 mars 2011 relatif aux conditions techniques d'exploitation d'hélicoptères par une entreprise de transport aérien public ;
- Circulaire DGAC/DCS/NAS du 18 septembre 2007 relative aux caractéristiques physiques des aérodromes terrestres utilisés par les aéronefs à voilure fixe et à leurs dégagements ;
- Arrêté préfectoral n° 2005-10363 du 7 septembre 2005, fixant la composition de la Commission Consultative de l'Environnement de l'Aérodrome de Grenoble-Le Versoud.

4- Nature et caractéristiques du projet

4.1- Servitudes aéronautiques

4.1.1- *Objet des servitudes aéronautiques*

L'espace aérien environnant un aérodrome doit être protégé vis-à-vis des obstacles afin de permettre aux aéronefs amenés à l'utiliser d'évoluer avec la sécurité voulue.

Des procédures aériennes tenant compte de nombreux paramètres, parmi lesquels l'environnement physique de l'aérodrome, sont établies et publiées à l'attention des usagers. Le respect de ces procédures garantit le franchissement des obstacles avec les marges de sécurité requises pendant la phase non visuelle du vol. Dans la phase visuelle d'un vol, le franchissement des obstacles doit être assuré au moyen de repères visuels extérieurs ou de moyens visuels nécessitant des conditions météorologiques favorables.

Ces procédures aériennes ne peuvent cependant pas être opposées à des tiers pour obtenir la suppression ou la modification d'un obstacle, ni pour empêcher la création d'obstacles nouveaux ou limiter leur croissance quand ceux-ci sont susceptibles de peser sur l'exploitation d'un aérodrome.

4.1.2- *Objet du PSA*

Le plan de servitudes aéronautiques (PSA) de dégagement a pour but de protéger la circulation aérienne contre tout obstacle dangereux situé dans l'emprise ou 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 aéronefs, mais aussi de préserver le développement à long terme de la plate-forme.

Il détermine, tenant compte du relief naturel du terrain, 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, appelées les servitudes aéronautiques de dégagement, et au-dessus desquelles l'espace doit toujours être libre d'obstacle.

Les servitudes aéronautiques, une fois établies, permettent d'éviter que de nouveaux obstacles ne viennent remettre en cause ce qui a été accepté au moment de leur établissement.

De plus, le plan de servitudes aéronautiques identifie et positionne dans le volume aéronautique couvrant l'aérodrome tous les obstacles, naturels ou non, perçant les surfaces de dégagement afin que ceux-ci soient diminués, supprimés ou balisés, en référence aux limites altimétriques des servitudes appliquées.

Le dossier des servitudes aéronautiques de dégagement fait l'objet d'une procédure d'instruction locale : conférence entre services et collectivités intéressées, suivie d'une enquête publique. Il est ensuite approuvé par arrêté ministériel ou par décret en Conseil d'État.

Le PSA, document opposable aux tiers, est destiné à être annexé aux documents d'urbanisme des collectivités locales concernées. Il est établi sur la base du dispositif de pistes et de son mode d'exploitation, définis pour garantir le **développement au stade ultime de l'aérodrome**.

Il permet alors l'identification des obstacles perçant les surfaces de dégagement, la limitation de leur hauteur, et la suppression de ceux dangereux pour la navigation aérienne aux abords de l'aérodrome.

Le PSA permet également de définir tous les obstacles devant être balisés. Cependant, l'obligation de balisage des obstacles reste à l'appréciation des services de l'aviation civile. En effet, à la différence des servitudes aéronautiques de dégagement, les servitudes aéronautiques de balisage ne font pas nécessairement l'objet d'un plan soumis à enquête publique. Le code des transports précise en effet que l'autorité administrative peut prescrire :

- Le balisage de tous les obstacles qu'elle juge dangereux pour la navigation aérienne ;
- L'établissement de dispositifs visuels ou radioélectriques d'aides à la navigation aérienne ;
- La suppression ou la modification de dispositifs visuels de nature à créer une confusion avec les aides visuelles à la navigation aérienne.

4.1.3- Caractéristiques et mode d'exploitation de l'aérodrome

Les deux pistes de l'aérodrome ainsi que l'aire d'approche finale et de décollage pour hélicoptères (FATO) sont orientées 44°/224° (04/22).

La piste principale revêtue mesure 903,1 m de long et 30 m de large, et comporte un seuil décalé de 86,9 m coté QFU 22.

La piste en herbe parallèle à la piste revêtue, située au Nord-Ouest de celle-ci et destinée entre autres au vol à voile, mesure 893,1 m de long et 80 m de large.

La FATO, parallèle aux pistes, mesure 15 m de côté et est incluse dans une aire de sécurité de 26 m de côté.

L'altitude de référence de l'aérodrome (point le plus élevé de la partie de la piste utilisable pour l'atterrissage) est de 220,5 m (NGF).

Le chiffre de code établissant les servitudes aéronautiques de l'aérodrome est 1 pour la piste principale revêtue et pour la piste en herbe.

On rappelle ici que ce chiffre dépend de la distance de référence, longueur minimale nécessaire au décollage dans les conditions définies à l'article 3 de l'arrêté du 10 juillet 2006, des avions auxquels l'infrastructure est destinée. Il est déterminé plus précisément par la circulaire DGAC/DCS/NAS du 18 septembre 2007. Un chiffre de code de valeur 1 correspond à une distance de référence de moins de 800 m.

Les décollages se font majoritairement (95%) au départ du seuil 04 et l'atterrissage vers le seuil 22, le vent du Nord étant dominant dans la vallée du Grésivaudan. L'atterrissage au seuil 04 vers le seuil 22 dispose d'un indicateur visuel de pente d'approche (PAPI).

La piste principale revêtue est exploitée à vue de jour et de nuit (seuil 04 et seuil 22). Pour les pistes exploitées à vue de nuit, les caractéristiques à retenir sont celles des pistes exploitées aux instruments avec approche classique.

La piste non revêtue est exploitée à vue de jour (seuil 04 et seuil 22), avec approche à vue.

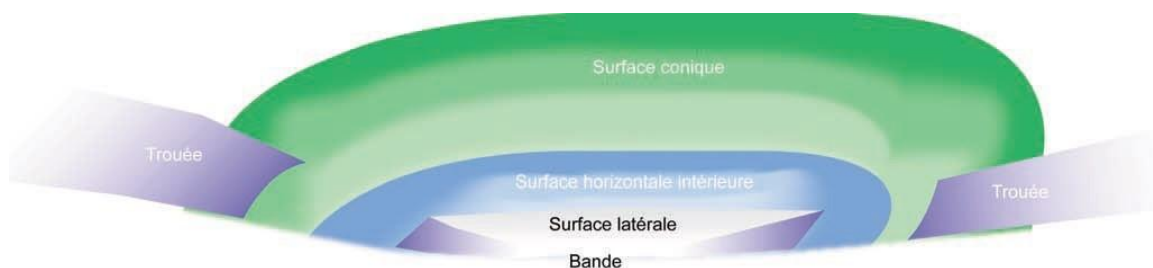
La FATO est utilisée de jour et pourra être utilisée de nuit à terme par les hélicoptères de la sécurité civile.

4.1.4- Surfaces aéronautiques de dégagement

L'annexe 1 de l'arrêté du 7 juin 2007 définit les spécifications techniques des surfaces de base utilisées pour les servitudes aéronautiques de dégagement. En partant des pistes et en s'éloignant de l'aérodrome on trouve ainsi :

- la surface d'appui délimitée par le ou les bords intérieurs de la ou des trouées d'atterrissage et par les lignes d'appui des surfaces latérales,
- une ou des trouées d'atterrissage, définies par une largeur à l'origine (bord intérieur), une cote altimétrique à l'origine, un évasement (divergence), une pente et une longueur maximale,
- une ou des trouées de décollage, définies de façon identique,
- deux surfaces latérales,
- une surface horizontale intérieure,
- une surface conique.

Pour les pistes d'aérodromes destinées à être exploitées en approche de précision, d'autres surfaces complètent les précédentes, mais ce n'est pas le cas de l'aérodrome de Le Versoud.



Vue 3D des surfaces de dégagement (source DGAC/STAC)

Concernant l'aérodrome de Le Versoud, ces différentes surfaces sont définies pour chaque piste (piste principale revêtue, piste en herbe, FATO pour hélicoptères) avec une grande précision dans la Note annexe (pièce B du dossier) :

- La surface d'appui épouse le périmètre de chaque piste ;
- Les trouées d'atterrissage et de décollage sont définies par plusieurs paramètres en particulier la largeur à l'origine, la divergence, la largeur finale, la cote à l'origine, la pente, la longueur totale, etc. ;
- Les surfaces latérales, de pente 20% (100% pour la FATO) assurent la continuité surfacique entre les bords latéraux de la surface d'appui, les limites latérales des trouées, et la surface horizontale intérieure ;
- La surface horizontale intérieure, dont la cote est fixée à 45 mètres au-dessus de l'altitude de référence de l'aérodrome. Elle est délimitée, pour chacune des pistes, par deux demi-circonférences horizontales centrées chacune par rapport à l'origine des trouées d'atterrissage, de rayon :
 - 3 500 mètres pour la piste principale revêtue,
 - 2 000 mètres pour la piste non revêtue (absorbée par la précédente),
 - et par les tangentes communes à ces deux circonférences.
- La surface conique s'élève avec une pente de 5 %, à partir du bord extérieur de la surface horizontale intérieure, jusqu'à une hauteur de 60 mètres, soit une cote maximale de 325,5 m NGF.

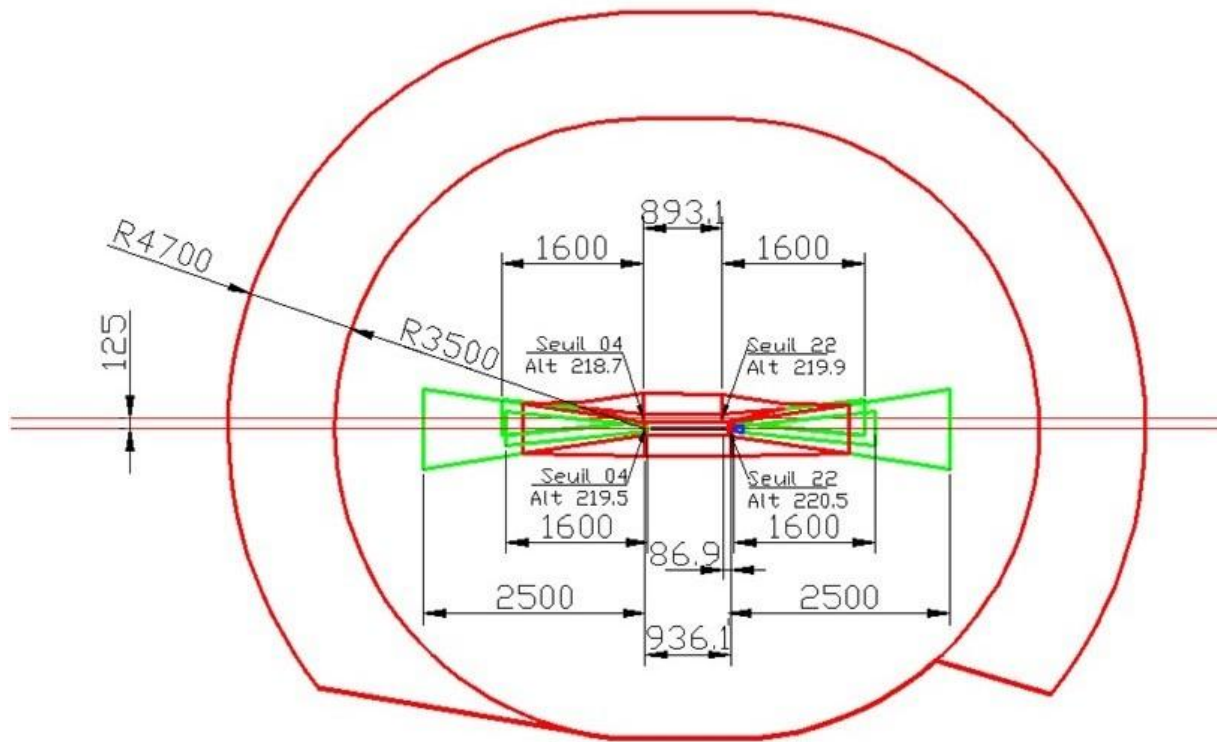
La partie de la surface conique située au Sud-Est de la plateforme ainsi définie, qui couvre les contreforts de la chaîne de Belledonne, a été soustraite du plan des servitudes aéronautiques suivant une ligne d'adaptation validée par les services de la navigation aérienne. Ce secteur ne présente pas d'enjeu pour la navigation aérienne compte tenu notamment de son caractère montagneux et de son altimétrie par rapport à l'altitude de référence de l'aérodrome de Grenoble-Le Versoud.

Par ailleurs, des adaptations de la surface horizontale intérieure ou de la surface conique se sont révélées nécessaires, essentiellement en raison du relief ou d'obstacles naturels et artificiels. Elles ont été traitées par une élévation des niveaux du sol (courbes de niveau) suivant des principes généraux énoncés dans la Note annexe B du dossier d'enquête.

Ces adaptations s'appliquent au Sud-Est et au Nord-Ouest de la plateforme où elles concernent la surface conique ainsi qu'une grande partie de la surface horizontale intérieure notamment à l'Est des pistes.

Le secteur au Nord-Ouest des pistes surplombe le versant constitué d'éboulis stabilisés qui précède le talus abrupt qui constitue les pentes orientales de la Chartreuse. Il s'agit de zones d'urbanisation dense situées sur les communes de Meylan, Saint-Ismier, Montbonnot, Saint-Nazaire-les-Eymes.

Le secteur au Sud-Est des pistes concerne essentiellement le relief rapidement montagneux des premiers contrefort de Belledonne, avec de l'habitat dispersé sous forme de villages et hameaux, et de l'urbanisation dense au pied du relief sur les communes de Domène, Le Versoud et Villard-Bonnot.



Croquis des surfaces de dégagement avant adaptations latérales (source DGAC/SNIA)

De plus, l'indicateur visuel de pente d'approche (PAPI) au seuil 04 est protégé par une surface OCS (obstacle clearance surface, surface dégagée d'obstacles). Cependant, cette surface OCS étant totalement protégée par la trouée d'atterrissage correspondante, elle n'apparaît pas sur les plans.

4.1.5- Application du PSA

Il résulte que l'ensemble de ces surfaces, combinaison des surfaces définies pour chacune des pistes en ne conservant toujours que les plus contraignantes pour le sol (les plus basses), et après adaptations tel qu'il a été énoncé ci dessus, constitue une surface composite globale, définie par ses lignes de niveau, ses limites externes, et ses lignes de rupture de pente, qu'il convient qu'aucun obstacle ne perce.

Le plan de servitudes aéronautique de dégagement détermine ainsi les altitudes que doivent respecter les constructions ou obstacles de toute nature afin d'éviter un tel percement, et identifie les obstacles existants dépassant les cotes limites autorisées de la surface composite globale.

Différents type d'obstacles peuvent être déterminés :

- les obstacles fixes, parmi lesquels on distingue obstacles massifs (éminences du terrain naturel, bâtiments, forêts, etc.), obstacles minces (pylônes, cheminées, antennes) et obstacles filiformes (lignes électriques et téléphoniques, caténaires des voies ferrées électrifiées, câbles de téléportées, etc.)
- les obstacles mobiles en dehors de l'emprise aéroportuaire, considérés comme des obstacles massifs dont la hauteur est celle d'un gabarit qui leur est affecté (+2 m sous les trouées), par exemple :
 - les autoroutes : gabarit de 4,75 m,
 - les routes de trafic international : 4,50 m,
 - les autres voies routières : 4,30 m,
 - les voies ferrées non électrifiées : 4,80 m,
 - les voies navigables : 3,70 m à 7 m,
 - etc.

Le plan de servitudes aéronautique de dégagement de l'aérodrome de Grenoble-Le Versoud identifie et dresse dans la Note annexe B, la liste des obstacles dépassant sa surface composite définie précédemment.

Ces obstacles sont par ailleurs repérés sur les plans A1 et A2. Ils sont au nombre de 20.

Ils sont frappés de servitudes et appelés à être supprimés ou à être mis en conformité avec le plan de servitudes aéronautiques de dégagement. Cette mise en conformité de l'obstacle pourra être immédiate ou entreprise au fur et à mesure des besoins et des nécessités.

Ainsi, le traitement des obstacles identifiés pourrait être réalisé comme indiqué sur le tableau page suivante.

Une fois rendu exécutoire, le plan de servitudes aéronautique s'appliquera à tout obstacle à venir, quelque soit sa nature : bâtiment, installation, plantation, etc.

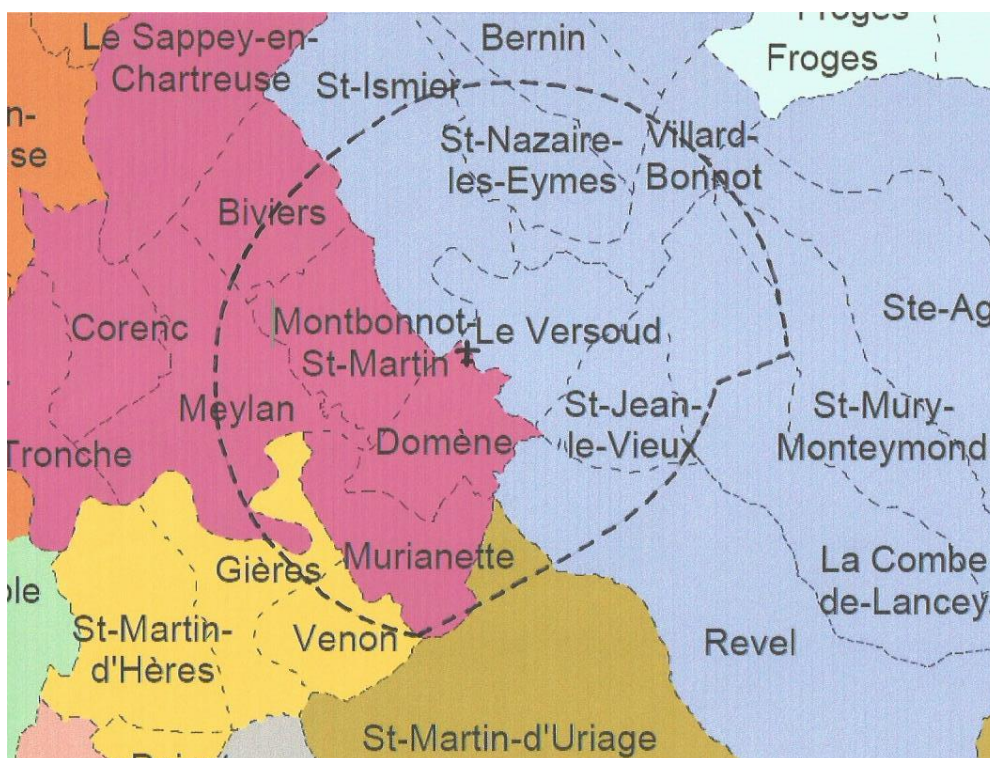
Il sera annexé aux PLU des communes concernées. Pour les communes où il n'existe pas de PLU, le plan de servitudes aéronautiques s'imposera de la même façon à toute demande de réalisation de projet de nature à constituer un obstacle.

Traitement des obstacles perçant les surfaces de dégagement

Obstacle N°	Nature de l'obstacle	Commune	Mise en conformité		Acceptation	Observations
			A l'approbation du PSA	A terme		
1	Ligne électrique				X	
2	arbre	Saint-Ismier		X		L'obstacle devra être mis en conformité dans le cas où sa taille deviendrait trop importante et constituerait un danger pour le trafic aérien
3	arbre	Saint-Ismier	X			
4	arbre	Le Versoud	X			
5	bosquet	Le Versoud	X			
6	bosquet	Le Versoud	X			
7	arbre	Le Versoud	X			
8	arbre	Le Versoud	X			
9	bosquet	Domène	X			
10	arbre	Domène	X			
11	bosquet	Domène	X			
12	bosquet	Domène	X			
13	arbre	Domène	X			
14	arbre	Domène	X			
15	arbre	Domène	X			
16	antenne	Le Versoud			X	
17	antenne	Le Versoud			X	
18	immeuble	Domène			X	L'obstacle devra être mentionné sur la carte d'approche de l'aérodrome
19	église	Domène			X	
20	voirie	Le Versoud			X	

4.2- Communes concernées par les servitudes aéronautiques

Elles sont au nombre de 18, toutes situées dans le département de l'Isère. Il s'agit des communes de Bernin, Biviers, Domène, Gières, La-Combe-de-Lancey, Le Versoud, Meylan, Montbonnot-Saint-Martin, Murianette, Revel, Sainte-Agnès, Saint-Ismier, Saint-Jean-le-Vieux, Saint-Martin-d'Uriage, Saint-Mury-Monteymond, Saint-Nazaire-les-Eymes, Venon, Villard-Bonnot.



Communes concernées par l'emprise du PSA

Les communes de Domène, Gières, Meylan, Murianette, Venon, appartiennent à la métropole grenobloise : Grenoble-Alpes-Métropole.

Les communes de Bernin, Biviers, La-Combe-de-Lancey, Le Versoud, Montbonnot-Saint-Martin, Revel, Sainte-Agnès, Saint-Ismier, Saint-Jean-le-Vieux, Saint-Martin-d'Uriage, Saint-Mury-Monteymond, Saint-Nazaire-les-Eymes, Villard-Bonnot appartiennent à la Communauté de Communes du Pays du Grésivaudan.

5- Le dossier technique

Le dossier d'enquête préalable à l'établissement du plan de servitudes aéronautiques a été composé conformément aux dispositions de l'article D.242-3 du Code de l'aviation civile.

L'étude et le dossier technique ont été réalisés sous maîtrise d'œuvre du Service National d'Ingénierie Aéroportuaire (SNIA) de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Centre-Est.

Le dossier présenté à l'enquête publique est composé de quatre documents :

- Pièce A1 : Plan d'ensemble au 1/25 000^{ème} du projet de plan de servitudes aéronautiques de dégagement pour l'aérodrome de Grenoble-Le Versoud, incluant :
 - Liste des communes concernées par les servitudes aéronautiques ;
 - Caractéristiques techniques de base de l'aérodrome ;
 - Profil en travers des surfaces du plan de servitudes aéronautiques ;
 - Profil en long des surfaces du plan de servitudes aéronautiques ;

- Caractéristiques des obstacles dépassant la cote des surfaces de servitude : numéro de l'obstacle, type de surface concernée, type et nature de l'obstacle, cote sommitale réelle (en m NGF), dépassement (en m), commune ;
- Pièce A2 : Plan de détail du projet de plan de servitudes aéronautiques de dégagement pour l'aérodrome de Grenoble-Le Versoud, incluant :
 - Caractéristiques techniques de base de l'aérodrome ;
 - Plan de détail au 1/10 000^{ième} du projet de plan de servitudes aéronautiques concernant la piste revêtue et la piste en herbe ;
 - Plan de détail au 1/1 000^{ième} du projet de plan de servitudes aéronautiques concernant la FATO ;
- Pièce A3 : Plan des adaptations au 1/10 000^{ième} du projet de plan de servitudes aéronautiques de dégagement pour l'aérodrome de Grenoble-Le Versoud en 2 parties :
 - Adaptations des surfaces de servitude en bordure Nord-Ouest du plan de servitudes aéronautiques ;
 - Adaptations des surfaces de servitude en bordure Sud-Est du Plan de servitudes aéronautiques ;
- Pièce B : Note annexe. Elle est composée de 3 parties :
 - Notice explicative ;
 - Mise en application du PSA ;
 - Etat des bornes de repérage d'axe et de calage.

II – Organisation et déroulement de l'enquête

1- Organisation de l'enquête

L'enquête publique a été prescrite par l'arrêté en date du 26 avril 2016 de Monsieur le Préfet de l'Isère.

Par décision du président du Tribunal Administratif de Grenoble n° E16000067/38, du 25 mars 2016, j'ai été désigné en qualité de Commissaire enquêteur, et Monsieur Etienne BOISSY a été désigné en qualité de Commissaire enquêteur suppléant.

2- Publicité et information du public

L'information du public a été réalisée conformément à la réglementation. Les habitants des communes concernées ont été informés du projet de plan de servitudes aéronautiques de dégagement pour l'aérodrome de Grenoble-Le Versoud par la publicité réglementaire : journaux, affichages légaux, publicité complémentaire.

Journaux

La publicité a été assurée par la publication de l'avis d'enquête publique dans deux journaux, huit jours au moins avant le début de l'enquête, soit le vendredi 6 mai 2016 dans l'hebdomadaire « les Affiches de Grenoble et du Dauphiné » et dans le quotidien « le Dauphiné Libéré ».

Par la suite, une seconde parution a eu lieu dans les huit premiers jours de l'enquête dans les deux mêmes journaux, soit le vendredi 20 mai 2016.

Affichages légaux

L'affichage de l'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête publique du 26 avril 2016 et d'un avis d'enquête publique a été mis en place par les soins des Maires des communes de Bernin, Biviers, Domène, Gières, La-Combe-de-Lancey, Le Versoud, Meylan, Montbonnot-Saint-Martin, Murianette, Revel, Sainte-Agnès, Saint-Ismier, Saint-Jean-le-Vieux, Saint-Martin-d'Uriage, Saint-Mury-Monteymond, Saint-Nazaire-les-Eymes, Venon, Villard-Bonnot, huit jours au moins avant le début de l'enquête soit avant le lundi 9 mai 2016, sur leurs lieux d'affichage habituels.

Ces affichages ont été maintenus pendant toute la durée de l'enquête. J'ai pu moi même vérifier la réalité de cet affichage dès le mardi 17 mai 2016 dans les communes où je me suis rendu, et ensuite tout au long de l'enquête, ainsi que la conformité des avis à la réglementation en vigueur.

Des certificats d'affichage attestant l'accomplissement de ces formalités ont été établis par les Maires des 18 communes concernées et joints au dossier à l'issue de l'enquête publique. Dans les 4 communes dépositaires d'un registre d'enquête, les certificats d'affichage ont été récupérés à l'issue de l'enquête publique par le Commissaire enquêteur, en même temps que les registres. Dans les 14 autres communes, ces certificats ont été envoyés à l'issue de l'enquête publique par les maires à la préfecture, direction des relations avec les collectivités, bureau des droits des sols et de l'animation juridique.

Publicité complémentaire

L'avis d'enquête publique a été mis en ligne avant le début de l'enquête et pendant toute sa durée sur le site internet de la préfecture : <http://www.isere.gouv.fr/Publications/Consultations-enquetes-publiques/Avis-d-enquetes-publiques>.

Une seule des mairies des communes concernées a mis en ligne l'avis d'enquête publique sur son site internet propre, la mairie de Villard-Bonnot.

3- Déroulement de l'enquête

Par courrier du 6 mai 2015, le Ministre délégué chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche a donné son accord pour le lancement de l'instruction locale de la révision du plan de servitudes aéronautiques de l'aérodrome de Grenoble-Le Versoud.

Il a d'abord fait l'objet d'une procédure d'instruction locale, consistant en une conférence entre services et collectivités intéressées.

Une demande d'ouverture d'enquête publique a ensuite été présentée par le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie - Direction Générale de l'Aviation Civile DGAC - Direction de l'Aviation Civile Centre-Est, le 4 mars 2016.

L'enquête publique s'est déroulée du mardi 17 mai 2016 inclus au mardi 7 juin 2016 inclus, soit pendant 22 jours consécutifs.

Principales étapes avant l'enquête :

- Mardi 19 avril 2016 : Rencontre en préfecture de Madame Laurence MORRIS (Direction des relations avec les collectivités, bureau des droits des sols et de l'animation juridique), accompagné de Monsieur Etienne BOISSY, Commissaire enquêteur suppléant.
 - Remise d'un dossier d'enquête publique à chaque Commissaire enquêteur.
 - Echange téléphonique avec Monsieur Patrick BRONNER, Chef de subdivision développement durable, Direction de la sécurité de l'Aviation Civile Centre-Est (DSAC-CE).
 - Signature et paraphe des dossiers d'enquête publique devant être déposés dans les mairies de Le Versoud, Domène, Saint-Ismier, Villard-Bonnot.
- Vendredi 22 avril 2016 : Prise de contact avec la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Isère, Madame MICHALLON, assistante de Monsieur Jean-Marie CHAVANT, Directeur de l'Administration et du Patrimoine. Echange de courriels avec Monsieur Jean-Marie CHAVANT. Rencontre de Monsieur Bernard ROUALDES, chef d'exploitation, sur le site de l'aérodrome.
- Mardi 26 avril 2016 : Rencontre avec Monsieur Yvon CHALAYER, DGAC/SNA-CE, responsable de la circulation aérienne, Grenoble-Le Versoud, sur le site de l'aérodrome.
 - Rôle du SNA, présentation du dossier mis à l'enquête.
 - Visite de la tour de contrôle, identification des obstacles repérés dans le dossier et situés sur le site de l'aérodrome (obstacles n° 3 à 8 [arbres ou bosquets], 16 et 17 [antennes] et 20 [voirie] situés sur la commune de Le Versoud ; obstacle n°11 [bosquet] situé sur la commune de Domène).
- Lundi 2 mai 2016 : Accompagné de Monsieur Etienne BOISSY, Commissaire enquêteur suppléant, rencontre de Monsieur Patrick BRONNER, Chef de subdivision développement durable, Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Centre-Est (DSAC-CE), sur le site de l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry.
 - Présentation générale du contexte du projet de PSA.
 - Approfondissement technique, en particulier des adaptations du PSA au contexte géographique.

Pendant et après l'enquête :

- Mardi 17 mai 2016 : Ouverture de l'enquête et ouverture du registre d'enquête, à la mairie de Le Versoud.
 - 1^{ère} permanence du Commissaire enquêteur (accompagné du Commissaire enquêteur suppléant), à la mairie de Le Versoud, de 10h à 12h.
 - Vérification de l'affichage de l'avis d'enquête publique au tableau d'affichage de la mairie.
- Lundi 23 mai 2016 : 2^{ième} permanence du Commissaire enquêteur, de 14 heures 30 à 17 heures 30, à la mairie de Saint-Ismier.
 - Vérification de l'affichage de l'avis d'enquête publique au tableau d'affichage de la mairie.
 - Visite de terrain, des obstacles n°1 (ligne électrique) et n°2 (bosquet) situés sur le territoire de la commune de Saint-Ismier.

- Jeudi 26 mai 2016 : Contacts téléphoniques avec Monsieur Pierre VARNET et avec Monsieur Rémi LE HEN, respectivement président et secrétaire de l'association Is'Air Promotion.
- Samedi 28 mai 2016 : 3^{ème} permanence du Commissaire enquêteur, de 9 heures à 12 heures, à la mairie de Villard-Bonnot.
 - Vérification de l'affichage de l'avis d'enquête publique au tableau d'affichage de la mairie.
- Lundi 30 mai 2016 : Bilan des affichages dans les 18 communes avec Madame MORRIS, préfecture de l'Isère. Vérification particulière auprès de 2 communes :
 - échange téléphonique avec la mairie de Meylan, cabinet du Maire : avis d'enquête affiché depuis le 9 mai, retour du certificat d'affichage après la clôture de l'enquête ;
 - échange téléphonique avec la mairie de Saint-Nazaire-les-Eymes : avis d'enquête affiché depuis le 3 mai, 1^{er} certificat de début d'affichage envoyé le 17 mai, retour du certificat d'affichage après la clôture de l'enquête.
- Lundi 30 mai 2016 : Echange téléphonique à son initiative avec Madame FABER, au titre de l'association des habitants de Charlaix-Maupertuis.
- Jeudi 2 juin 2016 : 4^{ème} permanence du Commissaire enquêteur, de 9 heures à 12 heures, à la mairie de Domène.
 - Vérification de l'affichage de l'avis d'enquête publique au tableau d'affichage de la mairie.
 - Discussion avec Madame ROCHE, responsable urbanisme de la commune de Domène.
 - Visite de terrain, des obstacles n°11 à 14 (arbres et bosquets), n°18 (immeuble R+12+terrasse, soit plus de 40 m de hauteur) et n°19 (église) situés sur le territoire de la commune de Domène.
- Mardi 7 juin 2016 : Contact téléphonique avec les mairies concernées en vue de la récupération des registres d'enquête et des certificats d'affichage.
- Mardi 7 juin 2016 : 5^{ème} permanence du Commissaire enquêteur (accompagné du Commissaire enquêteur suppléant), de 15 heures à 17 heures 30, à la mairie de Le Versoud.
 - Clôture de l'enquête et clôture du registre d'enquête, par le Maire de Le Versoud.
 - Récupération du registre et du dossier d'enquête par le Commissaire enquêteur, ainsi que du certificat d'affichage.
- Jeudi 9 juin 2016 : Récupération des registres clôturés par les maires, des dossiers d'enquête, et des certificats d'affichage dans les mairies de Saint-Ismier, Villard-Bonnot, Domène, par le Commissaire enquêteur.
- Lundi 13 juin 2016 : Rencontre avec Is'air Promotion et les usagers de l'aérodrome, sur le site de l'aérodrome.
- Du mercredi 8 juin au jeudi 23 juin 2016 : Rédaction du rapport d'enquête publique et des conclusions séparées.
- Vendredi 24 juin 2016 : En préfecture, remise des registres d'enquête, des dossiers d'enquête, des certificats d'affichage, du rapport d'enquête publique et ses conclusions séparées (6 exemplaires) à Madame Laurence MORRIS.

Permanences

Le Commissaire enquêteur s'est tenu à la disposition du public :

- le mardi 17 mai 2016, de 10 heures à 12 heures, en mairie de Le Versoud,
- le lundi 23 mai 2016, de 14 heures 30 à 17 heures 30, en mairie de Saint-Ismier,
- le samedi 28 mai 2016, de 9 heures à 12 heures, en mairie de Villard-Bonnot,

- le jeudi 2 juin 2016, de 9 heures à 12 heures, en mairie de Domène,
- le mardi 7 juin 2016, de 15 heures à 17 heures 30, en mairie de Le Versoud.

4- Documents mis à la disposition du public

Des dossiers d'enquête publique ont été déposés dans les mairies de Bernin, Biviers, Gières, La-Combe-de-Lancey, Meylan, Montbonnot-Saint-Martin, Murianette, Revel, Sainte-Agnès, Saint-Jean-le-Vieux, Saint-Martin-d'Uriage, Saint-Mury-Monteymond, Saint-Nazaire-les-Eymes, Venon, pour être mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête afin que celui ci puisse en prendre connaissance à leurs jours et heures habituels d'ouverture.

Des dossiers d'enquête publique ainsi que des registres d'enquête ont été déposés dans les mairies de Domène, Saint-Ismier, Villard-Bonnot et Le Versoud pour être mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête afin que celui ci puisse en prendre connaissance à leurs jours et heures habituels d'ouverture et consigner éventuellement ses observations sur les registres d'enquête.

Des observations pouvaient aussi être adressées par écrit au Commissaire enquêteur, en mairie de Le Versoud, siège de l'enquête.

Les éléments suivants étaient mis à disposition du public :

- Dossier technique complet du projet de plan de servitudes aéronautiques de dégagement pour l'aérodrome de Grenoble-Le Versoud, décrit au § I-5.
- Registres d'enquête publique dans les mairies de Domène, Saint-Ismier, Villard-Bonnot et Le Versoud, côtés et paraphés par le Commissaire enquêteur, clos par les Maires de ces communes à la fin de l'enquête publique.
- Arrêté du 26 avril 2016 de Monsieur le Préfet de l'Isère, prescrivant l'enquête publique.

Dans les mairies de Domène, Saint-Ismier, Villard-Bonnot et Le Versoud, le Commissaire enquêteur a ajouté lors des permanences les éléments suivants :

- Décision du Président du Tribunal Administratif de Grenoble n° E16000067/38, du 25 mars 2016, désignant Monsieur Alain CHEMARIN en qualité de Commissaire enquêteur, et Monsieur Etienne BOISSY en qualité de Commissaire enquêteur suppléant.
- Annonces légales d'enquête publique dans l'hebdomadaire « Les Affiches de Grenoble et du Dauphiné », du vendredi 6 mai 2016, et du vendredi 20 mai 2016.
- Annonces légales d'enquête publique dans le quotidien « Le Dauphiné Libéré », du vendredi 6 mai 2016, et du vendredi 20 mai 2016.

III – Avis exprimés et observations recueillies

1- Conférence entre services, préalable à l'enquête publique

Une conférence entre services a été engagée le 21 août 2015 et close le 26 octobre 2015.

Ont été consultés lors de cette conférence les responsables des services de l'Etat suivants :

- Directeur du Service Central d'Infrastructure de la Défense (SCID) ;
- Directeur Interarmées des Réseaux d'Infrastructure et des Systèmes d'Information (DIRISI) ;
- Commandant de la Zone Aérienne de Défense (ZAD) ;
- Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) ;
- Directeur Départemental des Territoires de l'Isère (DDT) ;
- Directeur Régional des Affaires Culturelles (DRAC).

Ont été consultés les responsables des collectivités territoriales suivants :

- Président du Conseil Régional Rhône-Alpes ;
- Président du Conseil Départemental de l'Isère ;
- Président de la Communauté de Communes du Grésivaudan ;
- Président de Grenoble-Alpes Métropole ;
- Maires de Bernin, Biviers, Domène, Gières, La-Combe-de-Lancey, Le Versoud, Meylan, Montbonnot-Saint-Martin, Murianette, Revel, Sainte-Agnès, Saint-Ismier, Saint-Jean-le-Vieux, Saint-Martin-d'Uriage, Saint-Mury-Monteymond, Saint-Nazaire-les-Eymes, Venon, Villard-Bonnot.

Ont été consultés le service et les établissements publics suivants :

- Directeur Interrégional de Météo France ;
- Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Isère ;
- Président de la Chambre d'Agriculture de l'Isère ;
- Directeur Régional de Réseau Ferré de France ;
- Directeur de l'Office National des Forêts ;
- Directeur de Télédiffusion de France ;
- Directeur local de GRDF ;
- Directeur de ERDF Rhône-Alpes-Bourgogne ;
- Directeur de RTE ;
- Chef du département ingénierie des réseaux mobiles ORANGE ;
- Directeur territorial de l'exploitation ORANGE.

Enfin, ont été consultées les professions aéronautiques :

- CCI de Grenoble, créateur et gestionnaire de l'aérodrome ;
- Usagers de l'aérodrome : Is'Air Promotion.

1.1- Avis exprimés

a. DREAL

Elle a signalé, pour information, que :

- Plusieurs communes du projet de PSA sont traversées par les canalisations de transport de matières dangereuses SMPR et GRTgaz ;
- Dans le périmètre du projet de PSA, deux installations classées pour la protection de l'environnement sont répertoriées : SOBEGAL à Domène et ST Microelectronics à Crolles.

Son avis est considéré comme favorable.

b. Conseil Régional Rhône-Alpes

Il précise que la voie ferrée reliant Chambéry à Grenoble, située pour partie dans le périmètre de dégagement, n'est pas impactée par les servitudes aéronautiques envisagées. Il informe cependant la DGAC du projet d'une troisième voie en gare de Brignoud, mais celle-ci se situe en dehors du périmètre du projet de PSA.

Son avis est considéré comme favorable.

c. SNCF RESEAU

SNCF RESEAU fait savoir que la ligne Grenoble-Montmélian ne représente pas un obstacle pour l'approche et le décollage des aéronefs. Son avis est donc favorable.

d. Autres avis

Se sont exprimés sans observations particulières et favorablement :

- Le Commandant de la Zone Aérienne de Défense Sud ;
- La Chambre d'agriculture ;
- L'ONF ;
- Par délibération, les conseils municipaux des communes de La-Combe-de-Lancey, de Gières, de Montbonnot-Saint-Martin, de Saint-Nazaire-les-Eymes, de Venon.

1.2- Procès verbal de clôture

Un procès-verbal de clôture a été rédigé en novembre 2015. Il mentionne que tous les avis reçus se sont avérés favorables et que les autres sont réputés favorables. En conséquence, rien ne s'est opposé à ce que l'instruction locale se poursuive par la soumission du projet à l'enquête publique tel qu'il avait été présenté à la conférence entre services.

2- Observations recueillies pendant l'enquête publique

Permanence du mardi 17 mai 2016, à la mairie de Le Versoud, de 9h à 12h

Aucune contribution.

Permanence du lundi 23 mai 2016, à la mairie de Saint-Ismier, de 14h30 à 17h30

Aucune contribution.

Permanence du samedi 28 mai 2016, à la mairie de Villard-Bonnot, de 9h à 12h

Aucune contribution.

Permanence du jeudi 2 juin 2016, à la mairie de Domène de 9h à 12h

1 - Madame Annick FABER, association des habitants de Charlaix-Maupertuis.

Elle prend connaissance du dossier qui n'appelle pas de remarques particulières de sa part.

Elle profite de l'occasion pour mentionner sur le registre d'enquête un incident récent (semaine 21) dont elle a été témoin : un pilote de voltige est venu faire des acrobaties le long de la paroi de la Chartreuse entre Meylan et Biviers. Les conséquences en termes de bruit étaient importantes, et les risques pris par le pilote en faisaient prendre de bien plus importants à la population. Madame FABER indique verbalement qu'à sa connaissance, la zone de voltige autorisée se trouve au dessus de l'aérodrome.

Elle indique que d'autres riverains, membres de l'association des habitants de Charlaix-Maupertuis et de l'association des riverains de l'aérodrome du VERSOUD contre les nuisances (ARAV/CN), ont fait le même constat.

Verbalement, Madame FABER me signale un autre problème qui, selon elle, a déjà été souvent soulevé en réunion de la CCE. La trajectoire des hélicoptères de secours transportant des personnes secourues vers le CHU de Grenoble survole systématiquement les zones urbanisées de Meylan, Biviers, etc., alors que dans le passé elle suivait le tracé de l'autoroute A 41.

Permanence du mardi 7 juin 2016, à la mairie de Le Versoud, de 15h à 17h30

Aucune contribution.

Hors permanence, le lundi 13 juin 2016, sur le site de l'aérodrome de Le Versoud.

2 - Association Is'Air Promotion

J'ai rencontré ce jour, les représentants les usagers de l'aérodrome :

- Madame Frédérique FOSSA, dirigeante Helisair, trésorière Is'Air Promotion,
- Monsieur Jean Noël LESAVRE, pilote professionnel (A) à la retraite, pilote de planeur,
- Monsieur Luca FINI, chef pilote Aéroclub du Dauphiné,
- Monsieur Yannick GERRER, pilote privé (A), propriétaire d'aéronef.

Leur contribution se focalise sur les 4 points suivants :

- 1) Ils s'étonnent de la symétrie selon l'axe des pistes des tracés des trouées de décollage et d'atterrissage, alors qu'une procédure moindre bruit mise en place depuis une dizaine d'années impose un dévoiement aux pilotes. Ce dévoiement est de 6° gauche en décollage au QFU 04 et de 20° droite en décollage au QFU 22.
- 2) Ils se demandent si le plan proposé est compatible avec une procédure d'arrivée par GPS (procédure GNSS) demandée en particulier par la sécurité civile basée au Versoud.
- 3) Ils demandent la signification du petit parallélogramme rouge en bout de piste 22, pas présent en bout de piste 04. S'agit il d'un prolongement dégagé ?
- 4) Ils demandent enfin si le schéma et les pentes proposées pour l'élaboration du PSA (en particulier pour les trouées de décollage et d'atterrissage) sont compatibles avec tout type d'exploitation, en CAT (transport commercial) par exemple.

J'ai accepté cette contribution, que j'ai jointe au registre d'enquête de la commune de Le Versoud (2 pages, P1 et P2), après clôture du dit registre par le maire, en l'indiquant clairement. Elle est accompagnée de 3 pièces jointes (P3, P4, P5) : carte VAC (carte d'approche à vue) et 2 fiches de consignes et d'informations à destination des pilotes.

IV – Analyse du dossier, des avis et des observations recueillies

1- Analyse du dossier technique

Le dossier technique est d'une précision suffisante pour m'avoir permis une bonne compréhension du projet.

J'ai cependant relevé l'absence d'un résumé non technique qui aurait pu faciliter une meilleure appréhension du projet par des citoyens néophytes en matière d'aéronautique.

J'ai aussi regretté pour ma part l'absence d'une explication plus détaillée de la méthode et des éléments qui ont permis d'arrêter les limites et la forme des adaptations du tracé du PSA. Il m'a semblé comprendre par exemple, que l'échancrure située au Nord-Est de la surface conique adaptée, au dessus de la Combe de Lancey, serait issue de considérations liées à l'approche aux instruments, sans cependant que ceci ait été précisé dans le dossier. De même, l'existence des 3 zones de « plateau » en bordure Est de cette même surface, aux altitudes respectives de 1000, 950, et 1000 m ne trouve pas de justification explicite dans le dossier.

J'aurais encore souhaité trouver une contextualisation du dossier et de la réglementation française en la matière, dans le cadre réglementaire européen et international.

Compte tenu de la technicité très spécifique de cette enquête publique, j'ai ajouté à la fin de ce rapport un glossaire permettant d'explicitier les principales abréviations qui ont pu être utilisées.

2- Analyse des avis de la conférence entre services

J'ai pris acte des **avis favorables ou réputés favorables** au projet tels que constatés par le procès-verbal de clôture de novembre 2015 de la conférence entre services. J'y ajoute cependant les commentaires qui suivent.

Commentaires du Commissaire enquêteur :

J'ai moi même pu constater, comme indiqué par la DREAL, l'existence de deux installations classées pour la protection de l'environnement (SOBEGAL à Domène et ST Microelectronics à Crolles) dans le périmètre du projet de PSA.

De même, j'ai pu constater de visu et sur les documents d'urbanisme des communes de Domène et de Le Versoud, que le secteur situé en bordure Sud-Ouest de l'aérodrome est concerné par les zones d'effets létaux et significatifs d'une canalisation de transport d'hydrocarbures sous pression (B3 UG), dont l'exploitation est concédée à la Société du Pipeline Méditerranée Rhône (SPMR).

J'ai encore pu constater, en bordure Sud-Est et Est de l'aérodrome, la présence de la voie ferrée Grenoble-Chambéry (Sillon alpin Sud) et d'une conduite de gaz DN 150 exploitée par la société GRTgaz.

a. Canalisation SPMR

En ce qui concerne la canalisation de transport d'hydrocarbures sous pression, elle fait l'objet des servitudes suivantes :

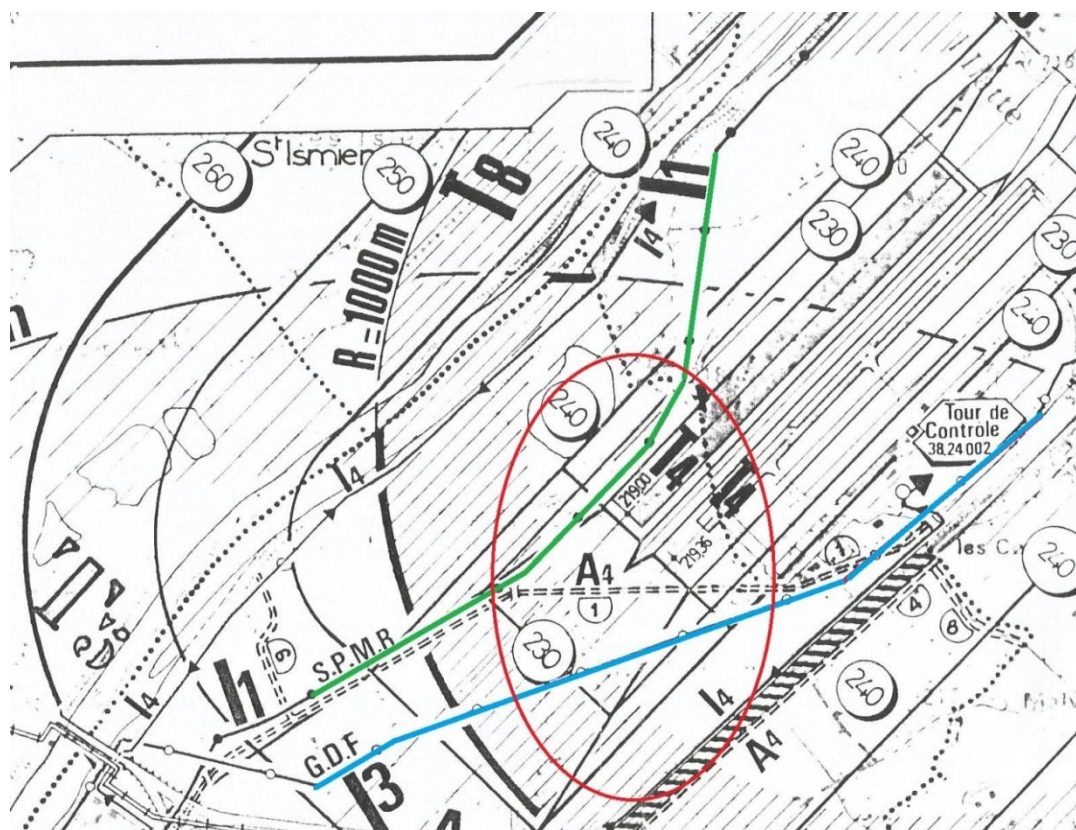
- Distances d'effets létaux significatifs (ELS) : 165 m de part et d'autre de la canalisation ;
- Distance de premiers effets létaux (PEL) : 200 m de part et d'autre de la canalisation ;
- Distance d'effets irréversibles (IRE) : 250 m de part et d'autre de la canalisation.

Cependant j'ai eu à connaître lors d'une précédente enquête publique qu'une mise à jour de ces servitudes avait été réalisée.

Ainsi, selon la DREAL contactée alors par mes soins, une nouvelle étude de dangers a été établie par SPMR (suite à un arrêté ministériel du 5 mars 2014), et transmise au service prévention des risques de la DREAL en septembre 2015. Bien que l'arrêté préfectoral instaurant les nouvelles servitudes d'utilité publique n'ait pas encore été pris par le préfet de l'Isère, il convient pour la DREAL de prendre d'ores et déjà en compte les informations indiquées par la SPMR concernant les distances de dangers.

La bande d'effets létaux alors indiquée par la SPMR est d'environ 250 m de large (125 m de part et d'autre de la canalisation).

Sur l'extrait ci dessous du plan de servitudes d'utilité publique de la commune de Domène, j'ai reporté en vert la canalisation de la SPMR et en rouge celle de GRTgaz.



Canalisations SPMR et GRTgaz (source plan de servitudes d'utilité publiques, Domène)

Compte tenu de la situation de la canalisation de la SPMR, en bordure Sud-Ouest immédiate de la piste en herbe, on peut légitimement se poser la question de la prise en compte sur l'axe des z (en altitude) de la bande d'effets létaux préconisées par la SPMR (125 m).

A ma connaissance, l'arrêté PSA ne donne pas d'indication relative à ce type d'obstacle. Il me semble cependant que le risque inhérent à ce type de danger pourrait figurer d'une manière ou d'une autre parmi les obstacles identifiés, même s'il ne s'agit pas d'un obstacle physique proprement dit.

b. Conduite de gaz

La conduite de gaz DN 150 exploitée par la société GRTgaz, fait elle aussi l'objet de servitudes :

- Distances d'effets létaux significatifs (ELS) : 20 m de part et d'autre de la canalisation ;
- Distance de premiers effets létaux (PEL) : 30 m de part et d'autre de la canalisation ;
- Distance d'effets irréversibles (IRE) : 45 m de part et d'autre de la canalisation.

La remarque ci dessus concernant l'identification de ce type d'obstacle dans le PSA pourrait s'appliquer ici aussi, mais les distances d'effets létaux sont beaucoup plus faibles et restent inférieures à la hauteur de la surface composite du PSA au droit de la canalisation.

c. Voie Ferrée

En ce qui concerne la voie ferrée, elle fonctionne en mode électrique depuis février 2013. Pour les voies ferrées électrifiées, il apparaît que la ligne caténaire doit être considérée comme un obstacle fixe filiforme (cf. chap. I, § 4.1.5). Une majoration spécifique de + 10 m est appliquée aux lignes caténaires (Cf. Annexes de l'arrêté PSA). Cependant, une lecture fine du plan de détails A2 du dossier

montre bien qu'au point le plus critique, la surface composite du PSA (ici, trouée de décollage / atterrissage et surface latérale) se situe à plus de 30 m au dessus du sol (251 m NGF).

L'obstacle constitué par la voie ferrée électrifiée reste donc en dessous de la surface composite du PSA.

De même, le projet d'une troisième voie en gare de Brignoud n'a pas d'impact sur le projet de PSA, car il se situe en dehors de son périmètre.

3- Analyse des observations recueillies

3.1- Recueil des observations

La population ne s'est très peu motivée sur ce dossier, malgré une information complète et suffisante en regard de la réglementation en vigueur.

Une seule personne s'est présentée, durant la permanence de Domène. Une observation a été consignée sur le registre d'enquête de cette commune à cette occasion, mais aucune en dehors des permanences, ni sur ce registre, ni sur ceux déposés à Villard-Bonnot, Le Versoud, Saint-Ismier.

Aucune lettre n'a été reçue dans les 18 mairies concernées, ni avant, ni durant l'enquête.

J'ai cependant accepté de recevoir, après l'enquête une contribution complémentaire qui m'a semblé importante, celle des usagers de l'aérodrome, après qu'ils aient pris contact avec moi tardivement.

On peut regretter ici que pour les enquêtes publiques relevant du Code de l'expropriation, la réglementation concernant l'affichage au public soit moins contraignante que pour celles relevant du Code de l'environnement. En particulier en ce qui concerne les caractéristiques et dimensions de l'affichage de l'avis d'enquête publique fixées par l'arrêté ministériel du 24 avril 2012 : format A2, titre «Avis d'enquête publique» en caractères gras majuscules d'au moins 2 cm de hauteur, informations visées à l'article R.123-9 du Code de l'environnement en caractères noirs sur fond jaune.

J'ai en effet pu constater que, dans les mairies où j'ai personnellement vérifié la conformité de l'affichage de l'avis d'enquête publique, cet affichage réglementaire était souvent noyé parmi les autres informations diffusées au public par la mairie, et difficilement discernable parmi elles.

J'avais cependant souhaité que soient prises les mesures suivantes dans le souci d'améliorer l'accès du dossier d'enquête au public :

- une durée d'enquête publique de 22 jours, supérieure à la durée fixée par la réglementation,
- 5 permanences dans 4 communes différentes, des communes à proximité immédiate de l'aérodrome, avec une population importante, et particulièrement concernées par la liste des obstacles identifiés,
- 2 permanences dans la commune qui accueille les acteurs et les équipements liés aux activités de l'aérodrome : Le Versoud,
- une permanence un samedi matin, à Villard-Bonnot,
- une permanence un jour de marché, à Domène.

Malgré ces mesures, la participation du public est restée faible.

3.2- Observations du public

1 - Madame Annick FABER, association des habitants de Charlaix-Maupertuis.

Sa contribution n'appelle pas de remarques particulières concernant le fond du dossier.

Je mentionne à nouveau ici les deux autres sujets évoquées (pilote en dehors de la zone de vol autorisée, trajectoire des hélicoptères vers le CHU de Grenoble) pour mémoire seulement, car elles sont hors du champ de l'enquête publique.

Je rappelle cependant que ces deux sujets mettent en question la sécurité des populations en périphérie de l'aérodrome, sur des territoires à forte densité de population. Elles méritent donc d'être examinées dans les instances ad'hoc.

2 - Association Is'Air Promotion : Madame Frédérique FOSSA, trésorière Is'Air Promotion, Monsieur Jean Noël LESAVRE, Monsieur Luca FINI, Monsieur Yannick GERRER.

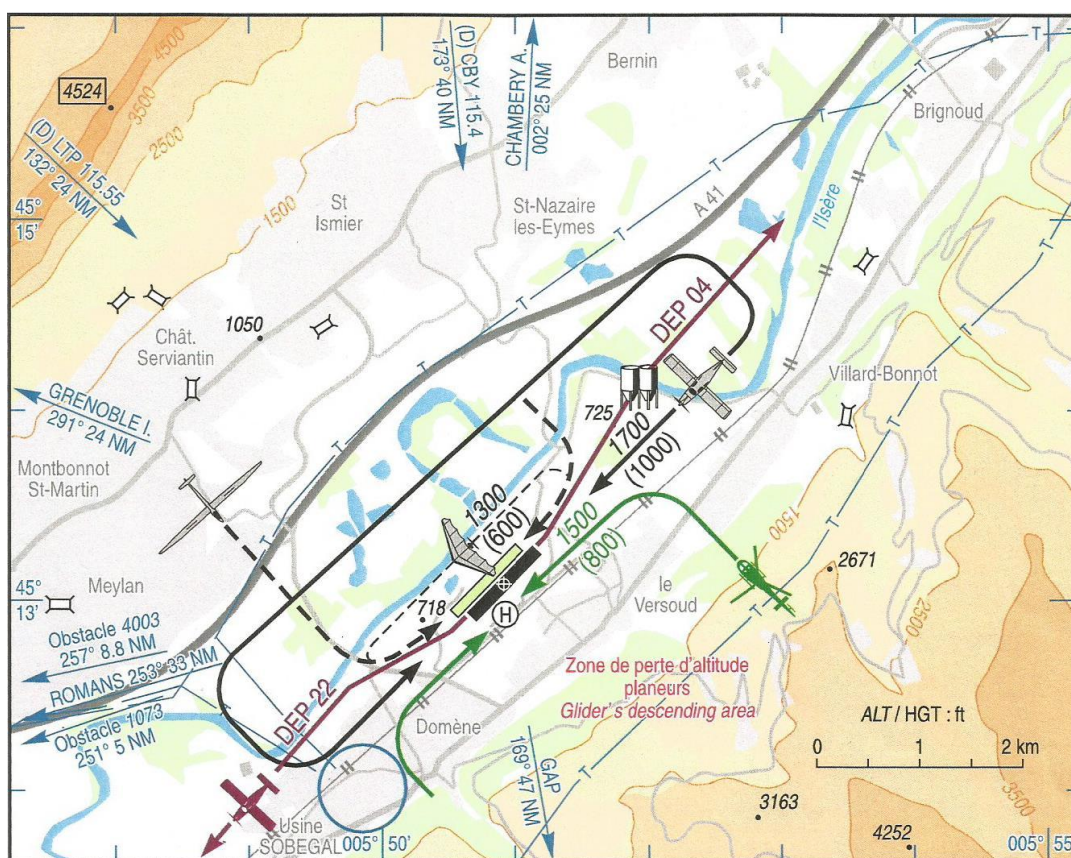
En ce qui concerne le premier point soulevé par les contributeurs, il apparait effectivement une contradiction entre la symétrie des tracés des trouées de décollage et d'atterrissage par rapport à l'axe des pistes, et la procédure moindre bruit mise en place depuis une dizaine d'années qui impose un dévoiement aux pilotes de 6° gauche par rapport à l'axe en décollage au QFU 04 (décollage Nord-Est) et de 20° droite en décollage au QFU 22 (décollage Sud-Ouest).

L'extrait de carte VAC ci dessous illustre les consignes particulières transmises aux pilotes sous la forme textuelle suivante dans les « consignes particulières » :

« Procédure moindre bruit : ...

Décollage piste 04 : en extrémité de piste monter RM 036°, report vertical des silos jaunes au passage de l'Isère (1 NM) puis revenir au 042°.

Décollage piste 22 : monter RM 242° jusqu'au passage de la route (0,5 NM) et poursuivre au 222° »



Extrait de carte VAC (source Is'air Promotion)

Les pistes de l'aérodrome pouvant être utilisées en décollage / atterrissage dans les 2 sens, ce sont les caractéristiques des trouées d'atterrissage, les plus contraignantes pour les obstacles au sol, qui ont été utilisées dans l'élaboration de la surface composite du PSA. Elles ont ainsi une pente de 3,3% et une divergence de 15% (correspondant à un angle de 8,5° environ par rapport à l'axe de la piste).

Il est en conséquence légitime de se poser la question de l'augmentation de la divergence de ces trouées afin d'intégrer le dévoiement imposé aux pilotes par la procédure moindre bruit. Ce qui pourrait conduire alors à une divergence de 20° supplémentaires (jusqu'à 50% ?) au Nord-Ouest du seuil 04 et de 6° supplémentaires (jusqu'à 26% ?) au Nord-Ouest du seuil 22.

Le second point soulevé par les utilisateurs concerne la compatibilité du PSA avec une procédure d'approche aux instruments (procédure GNSS) demandée en particulier par la sécurité civile basée au Versoud.

En première réponse à ce point, j'indique ici que le dossier précise (§ II-3-3 Mode d'exploitation des pistes) que : « L'aire d'approche finale et de décollage pour hélicoptères est utilisée de jour et pourra être utilisée de nuit à long terme ». Ce qui semble indiquer que cette hypothèse a bien été prise en compte pour élaborer le PSA. Cependant, là aussi, en l'absence d'une explication plus détaillée de la méthode et des éléments qui ont permis d'arrêter les limites et la forme des adaptations du tracé du PSA, il est difficile de donner ici une réponse totalement affirmative.

Le troisième point est relatif à la signification du petit parallélogramme rouge au seuil 22, qu'on ne retrouve pas au seuil 04.

En première réponse à ce point, j'indique ici que le dossier précise (§ II-3-1 Caractéristiques géométriques) que la piste principale comporte « un seuil décalé de 86,9 m au QFU 22 ». Un traitement particulier a donc été appliqué sur cette zone pour l'élaboration de la surface composite du PSA. Sur ce point encore, on peut regretter l'absence d'une explication plus détaillée de la méthode et des éléments qui ont permis d'arrêter précisément la forme du tracé du PSA.

Enfin, le dernier point concerne la compatibilité du PSA (en particulier pour les trouées de décollage et d'atterrissage) avec des vols de transport commercial.

Sur ce point, les informations recueillies pendant l'enquête me permettent de douter de cette possibilité. En effet, le PSA a été élaboré pour le mode d'exploitation actuel de l'aérodrome, considéré comme développement au stade ultime de l'aérodrome. Or, je retiens des discussions que j'ai eues avec les différents acteurs de l'aérodrome qu'il semblerait que la longueur des pistes soit aujourd'hui incompatible avec les règles existantes pour garantir la sécurité de tels vols.

4- Observations et commentaires du Commissaire enquêteur

Les documents ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête, aux heures d'ouverture des 18 mairies concernées.

Ma prise de connaissance du dossier a été grandement facilitée par la disponibilité dont ont fait preuve Monsieur Bernard ROUALDES (CCI), chef d'exploitation, et Monsieur Yvon CHALAYER (DGAC/SNA-CE), ainsi que Monsieur Patrick BRONNER (DSAC-CE) que j'ai rencontré sur le site de l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry.

Le personnel communal s'est montré très coopératif dans les mairies où j'ai tenu mes permanences.

Je regrette cependant qu'aucun élu des collectivités locales concernées ait indiqué sur le registre d'enquête avoir pris connaissance du dossier, ni ait souhaité me rencontrer pour obtenir des précisions sur ce dossier. A l'issue de la procédure, le PSA sera pourtant un document opposable aux tiers, destiné à être annexé aux documents d'urbanisme des collectivités locales concernées.

Par ailleurs, j'ai souhaité que des utilisateurs et des associations de riverains puissent s'exprimer sur ce dossier.

J'ai ainsi pris contact avec les responsables de l'association Is'Air Promotion, qui fédère les utilisateurs de l'aérodrome. Mais malgré des échanges téléphoniques prometteurs, aucun d'entre eux n'est venu prendre connaissance du dossier pendant l'enquête, ni n'est venu à une de mes permanences.

J'ai cependant été recontacté le 6^{ème} jour après la clôture de l'enquête par l'association Is'Air Promotion, et j'ai accepté de les rencontrer et d'accepter leur contribution, fut-elle tardive.

Dans le même esprit, j'ai encore pris l'initiative de contacter les associations de riverains identifiées. J'ai ainsi apporté toutes les informations concernant l'enquête sur le site internet de l'association ARAV-CN et sur celui de l'association des habitants de Charlaix-Maupertuis. L'ARAV-CN ne s'est pas manifestée.

Dans les paragraphes qui suivent, j'apporte quelques éléments complémentaires à ceux déjà exprimés en commentaire des avis de la conférence entre services ou en commentaires des observations recueillies pendant l'enquête.

a. Contraintes pour le développement futur de l'aérodrome

Le PSA, document opposable aux tiers, est destiné à être annexé aux documents d'urbanisme des collectivités locales concernées. Il est établi sur la base du dispositif de pistes et de son mode d'exploitation actuel, considérés comme suffisant pour garantir le **développement au stade ultime de l'aérodrome**.

Ce qui signifie que l'aérodrome ne se développera pas au delà de son utilisation actuelle. Et ce qui exclut en particulier la possibilité de décollage ou d'atterrissage d'aéronefs de taille supérieure à ceux qui fréquentent l'aérodrome à ce jour, et sans doute toute activité de vols commerciaux réguliers.

La Chambre de Commerce et d'industrie, gestionnaire de l'aérodrome, consultée lors de la conférence entre services, avertie par mes soins des dates de l'enquête publique et de mes permanences, n'a pas émis d'avis défavorable au projet de PSA et a donc validé de fait le stade actuel de l'aérodrome comme son stade ultime de développement.

Les utilisateurs de l'aérodrome consultés eux aussi lors de la conférence entre services, ont apportés une contribution après la clôture de l'enquête publique par laquelle ils se sont cependant inquiétés de la compatibilité du PSA avec la possibilité d'envisager des vols de transport commercial sur l'aérodrome.

b. Contraintes d'urbanisme

La principale contrainte qu'impose le PSA en matière d'urbanisme concerne la hauteur des constructions futures dans les 18 communes concernées. Cependant, on observe aujourd'hui qu'un seul bâtiment à usage d'habitation perce la surface du projet de PSA et est identifié comme obstacle dans le dossier. Il s'agit de la Tour A de la résidence « Les Charmettes », de type R+12+terrace, située sur la commune de Domène, et dont la construction remonte environ à 25 ans.

En l'absence d'observation des élus des communes concernées lors de la conférence entre services et pendant l'enquête publique, j'ai tendance à considérer que des immeubles de cette hauteur ne sont plus dans les projets des dites communes. Et ce d'autant plus que le document d'orientation et d'objectifs (DOO) du SCOT de la région urbaine grenobloise préconise « la maîtrise et l'intégration paysagère de l'urbanisation (implantation, aspect extérieur, hauteur, volume des bâtiments) » et « l'intégration des hauteurs des nouvelles constructions dans l'environnement bâti existant ».

Le PSA ne représente donc pas un obstacle au développement de l'urbanisme.

b. Autres contraintes

Les autres contraintes qu'on pourrait identifier pourraient être liées aux besoins en équipements dans le domaine de la défense, des communications terrestres ferroviaires ou routières, des télécommunications, de la distribution de l'énergie, de l'industrie, du commerce, de la forêt et de l'agriculture, des prévisions météorologiques, de la culture (sites ou bâtiments classés), etc.

Les services de l'Etat, des collectivités territoriales, et les autres services et établissements publics compétents en ces domaines, ayant été consultés lors de la conférence entre services et n'ayant pas émis d'avis défavorable, il apparaît que la mise en œuvre du PSA ne s'oppose pas au développement de ces différents domaines.

Enfin, en ce qui concerne l'impact du projet de plan de servitudes aéronautiques sur l'environnement, il m'apparaît être extrêmement faible et se limiter à la réduction de hauteur ou à la coupe de quelques arbres ou bosquets, dont aucun n'est identifié comme présentant des caractéristiques remarquables.

Fait à Saint Bernard, le 23 juin 2016

Alain CHEMARIN, Commissaire enquêteur

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Alain Chemarin', written over a horizontal line.

Glossaire

APPM	Avant projet de plan de masse
CAT	Commercial Air Transport
CCE	Commission Consultative de l'Environnement
DGAC	Direction Générale de l'Aviation Civile
DIRCAM	Direction de la Circulation Aérienne Militaire
DSAC	Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile
FATO	Final Approach and Take-Off Area - Aire d'approche finale et de décollage, pour hélicoptères
FTR	Fiche Technique de Renseignements
GNSS	Global Navigation Satellite System
HAPI	Helicopter Approach Path Indicator - Indicateur de trajectoire d'approche pour hélicoptères
IGN	Institut Géographique National
ITAC	Instruction Technique sur les Aéroports Civils
ILS	Instrument Landing System - Système d'atterrissage aux instruments
LDA	Landing Distance Available - Distance utilisable à l'atterrissage
NGF	Nivellement Général de la France
OACI	Organisation de l'Aviation Civile Internationale
OCS	Obstacle Clearance Surfaces - Surface de franchissement des obstacles
OFZ	Obstacle Free Zones - Zones dégagées d'obstacles
OLS	Obstacle Limit Surface - Surface de dégagement aéronautique
PAPI	Precision Approach Path Indicator - Indicateur visuel de pente d'approche
PCG	Plan de Composition Générale
PSA:	Plan de servitudes aéronautiques
QFU	Orientation magnétique de la piste en degré par rapport au nord magnétique en tournant dans le sens horaire
SIA	Service de l'Information Aéronautique
SIG	Système d'Information Géographique
SNA	Service de la Navigation Aérienne
SNIA	Service National d'Ingénierie Aéroportuaire
STAC	Service Technique de l'Aviation Civile
ULM	Ultra Léger Motorisé
VAC	Visual Approach Chart - cartes d'approche et d'atterrissage à vue
VFR	Visual Flight Rules - Règles de vol à vue

DEPARTEMENT DE L'ISERE

Conclusions d'enquête publique
PLAN DES SERVITUDES
AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT

Aérodrome de GRENOBLE-LE VERSOUD

17 mai - 7 juin 2016

Décision n° E1600067/38 du Tribunal administratif de Grenoble

Arrêté préfectoral du 26 avril 2016

Alain CHEMARIN, Commissaire enquêteur

Enquête publique préalable au plan de servitudes aéronautiques de dégagement

Aérodrome de Grenoble-Le Versoud (Isère)

Conclusions du Commissaire enquêteur

En application du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, j'ai conduit l'enquête publique préalable à l'établissement du plan de servitudes aéronautiques (PSA) de dégagement de l'aérodrome de Grenoble-Le Versoud.

Cette enquête s'est déroulée du 17 mai 2016 au 7 juin 2016 sur les communes de Bernin, Biviers, Domène, Gières, La Combe-de-Lancey, Le Versoud, Meylan, Montbonnot-Saint-Martin, Murianette, Revel, Sainte-Agnès, Saint-Ismier, Saint-Jean-le-Vieux, Saint-Martin-d'Uriage, Saint-Mury-Monteymond, Saint-Nazaire-les-Eymes, Venon, Villard-Bonnot.

L'objet de la création d'un plan de servitudes aéronautiques est de permettre d'assurer la sécurité de la circulation des aéronefs dans un périmètre donné. Ces servitudes comportent l'interdiction de créer, ou l'obligation de supprimer les obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne, ou nuisibles au fonctionnement des dispositifs de sécurité établis dans l'intérêt de la navigation aérienne.

A l'issue de l'enquête publique, le plan de servitudes aéronautiques sera approuvé et rendu exécutoire par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, en accord s'il y a lieu avec le ministre des armées ou par décret en Conseil d'État en cas d'avis défavorables durant la procédure.

Considérant d'abord :

Que l'aérodrome de Grenoble-Le Versoud fait l'objet aujourd'hui seulement d'un avant projet de plan masse (APPM) en date du 8 mars 1966, et d'un plan de composition générale (PCG) en date du 20 février 1973 ;

Que l'établissement du plan de servitudes aéronautiques de dégagement a pour objectif d'assurer la sécurité de la circulation des aéronefs dans le périmètre de l'aérodrome de Grenoble-Le Versoud ;

Que l'établissement du dit plan de servitudes aéronautiques de dégagement repose principalement sur l'application de l'arrêté interministériel du 7 juin 2007 dit « arrêté PSA » et ses annexes, fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques, à l'exclusion des servitudes radioélectriques, et de l'arrêté interministériel du 14 avril 2015 le modifiant ;

Que le projet de PSA a été établi sur la base du dispositif de pistes et de son mode d'exploitation actuels, définis pour garantir le développement au stade ultime de l'aérodrome ; Ce qui paraît exclure toute évolution de l'activité de l'aérodrome vers des activités qui nécessiteraient une modification de ce dispositif de pistes et de son mode d'exploitation ;

Que le plan de servitudes aéronautiques consiste principalement en la définition d'une surface composite globale, combinaison des surfaces définies par l'arrêté PSA pour chacune des pistes en ne conservant que les plus contraignantes par rapport au sol (les moins élevées), adaptée aux réalités du terrain, caractérisée par ses lignes de niveau, ses limites externes, ses lignes de rupture de pente, et qu'il convient qu'aucun obstacle nouveau ne perce ;

Que le plan de servitudes aéronautique de dégagement détermine ainsi également les altitudes que doivent respecter les constructions ou obstacles de toute nature afin d'éviter un tel percement, et identifie les obstacles existants dépassant les cotes limites autorisées par la surface composite globale ;

Que ces obstacles sont au nombre de 20, situés sur les communes de Le Versoud, Domène et Saint-Ismier ;

Que le plan de servitudes aéronautique, document opposable aux tiers, est destiné à être annexé aux documents d'urbanisme des collectivités locales concernées.

Considérant ensuite :

Que le dossier d'enquête publique a été tenu à la disposition du public dans les mairies des 18 communes concernées pendant 22 jours, soit une durée supérieure à la durée fixée par la réglementation ;

Que j'ai tenu 5 permanences dans 4 communes différentes, situées à proximité immédiate de l'aérodrome, dotées chacune d'une population importante, et particulièrement concernées par la liste des obstacles identifiés ;

Que 2 permanences ont été tenues dans la commune qui accueille les acteurs et les équipements liés aux activités de l'aérodrome, Le Versoud, qu'une permanence a été tenu un samedi matin, à Villard-Bonnot, et une permanence un jour de marché, à Domène ;

Que j'ai accepté de recevoir la contribution d'une association d'usagers de l'aérodrome qui s'est manifestée après clôture de l'enquête ;

Qu'en conséquence de quoi, j'estime que le maximum a été fait pour favoriser l'accès du public au dossier d'enquête publique.

Considérant alors d'une part :

Qu'une conférence entre services s'est tenue préalablement à l'enquête publique, engagée le 21 août 2015 et close le 26 octobre 2015.

Qu'ont été consultés lors de cette conférence les responsables des services de l'Etat et de différents services et établissements publics concernés, les responsables des collectivités territoriales concernées, le gestionnaire et les usagers de l'aérodrome ;

Qu'il est apparu à cette occasion que la mise en œuvre du PSA ne s'oppose pas aux besoins en équipements dans le domaine de la défense, des communications terrestres ferroviaires ou routières, des télécommunications, de la distribution de l'énergie, de l'industrie, du commerce, de la forêt et de l'agriculture, des prévisions météorologiques, de la culture (sites ou bâtiments classés), etc. ;

Qu'un procès-verbal de clôture de cette conférence entre services a été rédigé en novembre 2015 qui mentionne que tous les avis reçus se sont avérés favorables et que les autres sont réputés favorables ;

Que les contributions du public reçues pendant l'enquête et celles que j'ai accepté de recevoir après la clôture de l'enquête ne s'opposent pas à la mise en œuvre du PSA ;

Que s'il n'y a eu qu'une seule observation notée sur un registre d'enquête publique, et une contribution après clôture de l'enquête que j'ai accepté de prendre en compte, j'ai pu obtenir auprès des services de la DGAC ou des acteurs de l'aérodrome, la plupart des informations nécessaires à ma connaissance du projet de plan de servitudes aéronautique de dégagement ;

Et que dès lors, j'ai pu exprimer moi même en toute connaissance de l'ensemble des éléments du dossier un certain nombre d'observations personnelles et de commentaires complémentaires ;

Que j'ai pu en particulier montrer que la mise en œuvre du PSA ne représente pas un obstacle au développement de l'urbanisme ;

Et qu'enfin son impact sur l'environnement, m'est apparu être extrêmement faible en se limitant à la réduction de hauteur ou à la coupe de quelques arbres ou bosquets, dont aucun n'est identifié comme présentant des caractéristiques remarquables.

Considérant cependant d'autre part :

Qu'une présentation succincte de la réglementation internationale et européenne aurait permis de mieux contextualiser le cadre dans lequel le dossier de PSA a été élaboré ;

Que la présence d'un résumé non technique en préambule du dossier d'enquête aurait pu faciliter une meilleure appréhension du projet par des citoyens néophytes en matière d'aéronautique ;

Qu'à plusieurs reprises, j'ai souligné dans mon rapport qu'une explication plus détaillée de la méthode et des éléments qui ont été utilisés pour définir la surface composite du PSA aurait permis de mieux comprendre le sens de certains détails. Par exemple de comprendre comment ont été arrêtées les limites et la forme des adaptations du tracé du PSA. Il aurait été intéressant de connaître les éléments qui ont guidé les concepteurs du dossier pour dessiner par exemple l'échancrure située au Nord-Est de la surface conique adaptée, au dessus de la Combe de Lancey, ou les 3 zones de « plateau » en bordure Est de cette même surface, aux altitudes respectives de 1000, 950, et 1000 m ;

Qu'un certain nombre de questions posées par les utilisateurs ne trouvent pas de réponses suffisamment précises dans le dossier, et que dès lors je n'ai pu moi même y apporter que des réponses partielles au vu des éléments du dossier et des informations que j'ai pu accumuler au cours de mes consultations ;

Que ces questions concernent :

- la compatibilité du PSA avec une procédure d'approche aux instruments (procédure GNSS) demandée en particulier par la sécurité civile basée au Versoud,
- le tracé de la surface composite du PSA au seuil 22, et en particulier la signification du petit parallélépipède rouge au seuil 22, qu'on ne retrouve pas au seuil 04,
- la compatibilité du PSA (en particulier en ce qui concerne les trouées de décollage et d'atterrissage) avec des vols de transport commercial ;

Qu'il serait nécessaire que le dossier apporte à ces questions des réponses sans ambiguïté ;

Qu'une canalisation de transport d'hydrocarbures sous pression dont l'exploitation est concédée à la Société du Pipeline Méditerranée Rhône (SPMR), située en bordure Sud-Ouest immédiate de la piste en herbe, fait l'objet de servitudes exprimées en particulier en termes de distance d'effets létaux significatifs (ELS), distance estimée à 125 m de part et d'autre de la canalisation ;

Que l'on peut alors légitimement se poser la question de la prise en compte sur l'axe des z (en altitude) de la dite distance d'effets létaux et de faire figurer d'une manière ou d'une autre le risque inhérent à ce type de danger parmi les obstacles identifiés par le PSA, même s'il ne s'agit pas d'un obstacle physique proprement dit ;

Qu'une contradiction entre la symétrie des tracés des trouées de décollage et d'atterrissage par rapport à l'axe des pistes, et la procédure moindre bruit mise en place depuis une dizaine d'années qui impose un dévoiement aux pilotes de 6° gauche par rapport à l'axe en décollage au QFU 04 (décollage Nord-Est) et de 20° droite en décollage au QFU 22 (décollage Sud-Ouest) a été soulevée par les utilisateurs ;

Que les pistes de l'aérodrome pouvant être utilisées en décollage / atterrissage dans les 2 sens, ce sont les caractéristiques des trouées d'atterrissage, les plus contraignantes pour les obstacles au sol, qui ont été utilisées dans l'élaboration de la surface composite du PSA ;

Qu'il est en conséquence légitime de se poser la question de l'augmentation de la divergence de ces trouées d'atterrissages coté Nord-Ouest, afin d'intégrer le dévoiement imposé aux pilotes par la procédure moindre bruit.

Après avoir développé et évalué l'ensemble de ces éléments dans mon rapport, j'estime qu'il y a lieu de donner un **AVIS FAVORABLE** à la poursuite de la procédure conduisant à la décision d'approuver et de rendre exécutoire le projet de plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Grenoble-Le Versoud.

J'émet cependant les deux **RÉSERVES** suivantes :

1- Je demande que soit étudié l'impact du passage de la canalisation de transport d'hydrocarbures sous pression de la SPMR en bordure Sud-Ouest immédiate de la piste en herbe, alors qu'elle fait l'objet de servitudes exprimées en particulier en termes de distance d'effets létaux significatifs (ELS), distance estimée à 125 m de part et d'autre de la canalisation. Et que soit examiné l'opportunité ou non de faire figurer d'une manière ou d'une autre le risque inhérent à ce type de danger parmi les obstacles identifiés par le PSA, même s'il ne s'agit pas d'un obstacle physique proprement dit.

2- Je demande que soit étudié l'impact sur le plan de servitudes aéronautique de dégagement que pourrait avoir la procédure moindre bruit mise en place depuis une dizaine d'années, qui impose un dévoiement aux pilotes de 6° gauche par rapport à l'axe en décollage au QFU 04 (décollage Nord-Est) et de 20° droite en décollage au QFU 22 (décollage Sud-Ouest). Et que soit examinée l'opportunité d'augmenter ou non la divergence des deux trouées d'atterrissage, sur leur coté Ouest, afin d'intégrer le dévoiement imposé aux pilotes par la procédure moindre bruit.

J'ajoute les trois **RECOMMANDATIONS** suivantes :

1- Je souhaite qu'un résumé non technique soit ajouté en introduction au dossier de projet de plan de servitudes aéronautiques de dégagement, intégrant une présentation succincte de la réglementation internationale et européenne permettant de contextualiser le cadre de l'élaboration du dossier de PSA.

2- Je souhaite que le dossier de projet de plan de servitudes aéronautiques de dégagement soit précisé sur les points suivants évoqués par les utilisateurs :

- la compatibilité du PSA avec une procédure d'approche aux instruments (procédure GNSS) demandée en particulier par la sécurité civile basée au Versoud,
- le tracé de la surface composite du PSA au seuil 22, et en particulier la signification du petit parallélépipède rouge au seuil 22, qu'on ne retrouve pas au seuil 04,
- la compatibilité du PSA (en particulier en ce qui concerne les trouées de décollage et d'atterrissage) avec des vols de transport commercial.

3- Je souhaite que le dossier de projet de plan de servitudes aéronautiques de dégagement soit amélioré par une explication plus détaillée de la méthode et des éléments qui ont permis d'arrêter les limites et la forme de ses adaptations. Par exemple en ce qui concerne l'échancrure située au Nord-Est de la surface conique adaptée, au dessus de la Combe de Lancey, ou les 3 zones de « plateau » en bordure Est de cette même surface, aux altitudes respectives de 1000, 950, et 1000 m.

Fait à Saint Bernard, le 23 juin 2016

Alain CHEMARIN, Commissaire enquêteur

