

Aérodrome d'Auxerre-Branches



Révision du Plan des Servitudes Aéronautiques de dégagement



RAPPORT D'ENQUÊTE PUBLIQUE

DEPARTEMENT DE L'YONNE

COMMUNES de

**Appoigny - Auxerre - Bassou - Beaumont - Bonnard - Branches -
Brion - Bussy-en-Othe - Charbuy - Charmoy - Chemilly-sur-Yonne -
Cheny - Chevannes - Chichery - Epineau-les-Voves - Escamps -
Fleury-la-Vallée- Gurgy - Laroche-saint-Cydroine - Lindry -
Migennes - Monéteau - Perrigny - Poilly-sur-Tholon - Saint-Georges-
sur-Baulche - Valravillon - Villefargeau.**



ENQUÊTE PUBLIQUE

**relative à la révision du plan des servitudes aéronautiques de dégagement de
l'aérodrome d'Auxerre-Branches.**



RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

TABLE DES MATIERES

Avant propos	5
1ère Partie	5
I -GENERALITÉS	5
11- Préambule	5
12 - Identification du demandeur	6
13 - Objet de l'enquête	7
14- Références législatives et réglementaires	7
14-1 Relatives aux servitudes aéronautiques	7
14-2 Relatives à l'ouverture et au déroulement de l'enquête publique	7
15- Composition du dossier d'enquête	8
15.1 - Observations sur le dossier présenté	9
16- Le projet	9
16.1 - Nature du projet	9
16.2 - Localisation du projet	9
16.3 - Caractéristiques du projet	9
16.4 - Servitudes aéronautiques actuelles de l'aérodrome d'Auxerre-Branches	10
16.5 - Caractéristiques des infrastructures	10
16.6 - Surfaces aéronautiques de dégagement	12
16.7 - Communes concernées par les servitudes aéronautiques	15
16.8 - Traitement des obstacles	18
17 - Conférence interservices	18
2- ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE	18
21 - Organisation de l'enquête	18
21.1 - Désignation du commissaire enquêteur.	18
21.2 - Contacts et concertations préalables.	19
21.3 - Visite des lieux	19
21.4 - Publicité légale et information du public	20
21.5 - Modalités de participation offertes au public.	21
21.6 - Registres d'enquête	22
22 - Déroulement de l'enquête	22
22.1 - Calendrier de l'enquête	22
22.2 - Tenue des permanences	22
22.3 - Climat et incidents	28
22.4 - Clôture	29
22.5 - Courriers parvenus hors délai	30
23 - Observations recueillies auprès du public	30
24 - Rappel de l'objet de l'enquête et mise au point du commissaire enquêteur	30
24.1- Rencontre avec le porteur de projet	31
24.2 - Prolongation du délai imparti pour répondre aux observations du public	32
25 - Analyse des observations, réponse du porteur de projet et du syndicat mixte propriétaire de l'aérodrome, et commentaires du commissaire enquêteur.	32
25.1- Observations favorables au projet	32
25.2 - Observations liées au type d'enquête publique	33
25.3 - Observations liées à l'utilité de l'aérodrome	34
25.4 - Observations concernant la protection de l'environnement	36
25.5 - Observations liées au coût du projet pour les finances locales	39

25.6 - Observations techniques du domaine aéronautique	42
25.7 - Extension aéroport	44
25.8 - Observations diverses	45
25.9 - Questions du commissaire enquêteur	46
26 - Dossier des annexes	53
2ème Partie	55
CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS	55
DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR	55
1 – Généralités	55
1.1 – Rappel de l’objet de l’enquête publique	55
1.2- L’origine du projet	55
1.3 - Synthèse du déroulement de l’enquête publique	56
2 - Motivation des conclusions	59
2.1- Au sujet du type d’enquête publique	59
2.2- Au sujet du projet	59
2.3 - Au sujet de l’utilité publique du projet	59
2.4 - Au sujet des servitudes aéronautiques de dégagement	59
2.5 - Au sujet du traitement des obstacles perçant les surfaces de dégagement	60
2.6 - Au sujet de l’atteinte à l’environnement	60
2.7 - Au sujet de la catégorie de l’aéroport	60
2.8 - Au sujet du coût du projet pour les finances publiques	61
2.9 - Au sujet de la conférence interservices	61
3- Analyse bilancielle	61
4 – Avis	65

Avant propos

Ce rapport est constitué de deux parties distinctes mais regroupées en un seul document.

La première partie vise à fournir à l'autorité organisatrice de l'enquête une retranscription fidèle, complète et objective du déroulement de l'enquête. Elle synthétise le dossier technique mis à disposition de la population, relate les observations du public, les commente si nécessaire, et transcrit les réponses du porteur de projet. Dans cette 1ère partie le commissaire enquêteur s'efface derrière les faits qu'il rapporte pour conserver la nécessaire neutralité et la stricte objectivité qui guident constamment son action.

Dans la deuxième partie le commissaire enquêteur prend personnellement parti sur le projet soumis à l'enquête. C'est à dire qu'il met en œuvre sa capacité à donner un avis en son nom propre, sans n'être aucunement influencé par les opinions des uns et des autres (porteur de projet, opposants, sympathisants, etc.)

Il se fonde sur des considérations de droit et de fait issues d'un examen complet et détaillé du dossier et fait une application de la théorie du bilan, en mettant en balance les avantages que procure le projet au regard des inconvénients qu'il implique, notamment d'ordre économique, social, financier et environnemental.

L'avis du commissaire enquêteur doit être compris comme étant la décision d'un homme libre et éclairé ayant sagement et posément analysé et pesé les diverses données d'une situation soumise à son appréciation.

-oOo-

1ère Partie

I -GENERALITÉS

11- Préambule

Qu'est-ce qu'un Plan des Servitudes Aéronautiques ?

Les servitudes aéronautiques sont instituées par le code de l'aviation civile pour assurer la sécurité de la circulation des aéronefs. Ces servitudes comprennent des servitudes aéronautiques de dégagement et des servitudes aéronautiques de balisage. Les servitudes aéronautiques d'un aérodrome fixent et matérialisent, pour son stade ultime de développement, des surfaces que ne doivent pas dépasser les obstacles de toute nature à ses abords. Toutes les caractéristiques techniques relatives aux servitudes aéronautiques d'un aérodrome sont reportées dans un document appelé plan de servitudes aéronautiques de dégagement.

Un plan de servitudes aéronautiques de dégagement doit être établi pour tous les aérodromes destinés à la circulation aérienne publique ou créés par l'État, ainsi que pour d'autres aérodromes ou installations dans des conditions particulières.

Les documents constituant le dossier sont établis par les services de l'État. Le Préfet est chargé de mener l'instruction locale du dossier, qui comporte une conférence entre services et une enquête publique effectuée dans toutes communes frappées de servitudes, dans les formes prévues par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Le plan est approuvé et rendu exécutoire par décret en Conseil d'État, à moins que les conclusions du rapport d'enquête, les avis des services et des collectivités publiques intéressés ne soient favorables, auquel cas il est statué par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, en accord s'il y a lieu, avec le ministre chargé de la Défense.

À la date de la publication du décret ou de l'arrêté au journal officiel, les servitudes définies au plan grevent les fonds intéressés et sont annexées au document d'urbanisme des communes concernées. Le plan, déposé à la mairie des communes frappées de servitudes, doit être publié par voie d'affichage à la mairie concernée et d'insertion dans les journaux du département, ainsi que par tous autres moyens en usage dans la commune. Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement approuvé s'applique aux obstacles de toutes natures, existants ou futurs, implantés dans les zones grevées de servitudes aéronautiques. Les constructions projetées doivent être en conformité avec les dispositions du plan de servitudes aéronautiques. Par dérogation et sous certaines conditions, le préfet peut autoriser l'implantation des installations et équipements concourant à la sécurité de la navigation aérienne et du transport aérien public, ainsi que les constructions ou installations nécessaires à la conduite de travaux, pour une durée qu'il précise. La suppression d'un obstacle existant dépassant les cotes limites des surfaces des servitudes peut être décidée, si nécessaire, par les ministères chargés de l'Aviation civile ou de la Défense, impliquant la mise en œuvre d'une procédure définie par le code de l'Aviation civile.

Qu'est-ce qu'une enquête publique ?

Elle permet à la population de consulter toutes les pièces du dossier, de demander des explications et de donner son avis sur le projet.

L'enquête publique est organisée par la préfecture. Elle dure 15 jours au minimum et concerne toutes les communes frappées de servitudes.

Pour ce faire, le préfet saisit le président du tribunal administratif dont il dépend qui désigne alors un commissaire enquêteur.

Avec cette procédure la population concernée est en mesure de prendre connaissance du dossier et surtout, dans le cadre de cet espace d'expression démocratique, de donner son avis sur le projet.

Le commissaire enquêteur ¹ qui conduit l'enquête ne dispose d'aucun pouvoir de décision, ni même d'influence. Il est avant tout un relais neutre et indépendant entre les citoyens et le porteur de projet, en l'occurrence la Direction de la sécurité de l'aviation civile Nord-est. Il répond aux demandes d'information du public, recueille ses observations, appréciations, suggestions et éventuellement contre-propositions, qu'il consigne dans un rapport assorti de conclusions et d'un avis.²

Après examen du rapport et des conclusions motivées du commissaire-enquêteur, des éventuelles modifications et mesures compensatoires proposées par le maître d'ouvrage, le plan est approuvé et rendu exécutoire par décret en Conseil d'État, à moins que les conclusions du rapport d'enquête, les avis des services et des collectivités publiques intéressés ne soient favorables, auquel cas il est statué par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, en accord s'il y a lieu, avec le ministre chargé de la Défense

12 - Identification du demandeur

- Maître d'ouvrage : Direction de la sécurité de l'aviation civile Nord-est (DSAC-NE)

Division régulation économique et développement durable

Aéroport de Strasbourg-Entzheim

67836 TANNERIES cedex

- Maître d'œuvre : Service national d'ingénierie aéroportuaire

1, rue Vincent Aurioi - CS 90890

13627 AIX-EN-PROVENCE

¹ Le commissaire enquêteur, tenu au devoir de réserve, remplit son rôle dans l'intérêt général, en toute indépendance, avec équité, loyauté, intégrité, dignité, impartialité et neutralité (Code d'éthique et de déontologie des membres de la compagnie nationale des commissaires enquêteurs)

² Cet avis, purement consultatif, peut être favorable, favorable assorti de réserves ou défavorable.

- Responsable du projet : Monsieur Christian MALGARINI chef de subdivision (DSAC-NE)
Tél : 03 88 59 63 96

- Propriétaire de l'aérodrome: Syndicat Mixte de Gestion de l'aérodrome d'Auxerre Branches composé de la communauté de communes de l'Auxerrois, du département de l'Yonne et de la région Bourgogne

- Exploitant des installations :
Société EDEIS AEROPORT D'AUXERRE

13 - Objet de l'enquête

La présente enquête publique concerne la révision du plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome d'Auxerre-Branches en date du 08 juin 1979, suite à la demande présentée le 1er février 2019 par la direction de la sécurité de l'aviation civile Nord-Est basée à l'aéroport de STRASBOURG-ENTZHEIM.

Cette enquête a pour objet d'assurer l'information et la participation du public puisque le PSA crée des contraintes d'urbanisme sur les communes concernées qui peuvent interférer avec les intérêts des tiers. Le PSA ouvre également à l'administration la possibilité d'imposer la suppression d'obstacles existants, ou leur balisage.

14- Références législatives et réglementaires

14-1 Relatives aux servitudes aéronautiques

-Code de l'aviation civile et notamment :

- l'article R241-3 qui garantit aux plans de servitudes aéronautiques des conditions de sécurité au moins équivalentes aux normes internationales ;
- l'article R242-1 qui définit l'autorité qui approuve et rend exécutoire les plans de servitudes aéronautiques ;
- les articles D241-4 à D242-14 et D243-7 portant sur l'établissement et l'application de ces plans de servitudes.

-Code des transports et notamment :

- l'article L6350-1 qui définit les installations pour lesquelles il est prévu des sujétions aux abords des aérodromes ;
- l'article L6351-1, qui remplace l'article R241-1 du code de l'aviation civile, instituant des servitudes aéronautiques pour la sécurité de la circulation des aéronefs ;
- l'article L6351-2 qui soumet les plans de servitudes aéronautiques à enquête publique préalable dans les conditions prévues au code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- les articles 6351-3 à 5 concernant les autres dispositions sur les servitudes aéronautiques de dégagement.

- Arrêté du 7 juin 2007 modifié fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques, à l'exclusion des servitudes radioélectriques.

14-2 Relatives à l'ouverture et au déroulement de l'enquête publique

-Loi n° 83-630 du 12/07/1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement.

-Décret 2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique,

-Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique articles R112-8 à R112-21

-Décision n° E19000150/21 en date du 04/11/ 2019 du président du tribunal administratif de Dijon désignant monsieur Gérard FARRÉ-SÉGARRA en qualité de commissaire enquêteur.

-Arrêté n° DDT/SEFREN/UFCP/2019-060 du 12/12/2019 du préfet de l'Yonne portant organisation de l'enquête publique.

15- Composition du dossier d'enquête

Le dossier d'enquête mis à disposition du public est ainsi composé:

- Un plan d'ensemble au 1/25 000ème avec les limites des différentes surfaces de dégagement et l'emprise sur toutes les communes concernées par le projet.
- Un plan de détails 1/10 000ème faisant apparaître les obstacles à supprimer.
- Une note annexe de 23 pages renfermant :
 - 1 – Notice explicative.
 - 2 – Mise en application du Plan de Servitudes Aéronautiques.
 - 3 – Etat des bornes de repérage d'axe et de calage.
- un plan d'ensemble,
- un plan de détails
- Le registre d'enquête.

- La décision n° E19000150/21 en date du 04/11/ 2019 du président du tribunal administratif de Dijon désignant monsieur Gérard FARRÉ-SÉGARRA en qualité de commissaire enquêteur.

- L'arrêté n° DDT/SEFREN/UFCP/2019-060 du 12/12/2019 du préfet de l'Yonne portant organisation de l'enquête publique.

Toutes ces pièces ont été paraphées par mes soins.

Le dossier tel que détaillé ci-dessus a été mis à disposition du public pendant toute la durée de l'enquête publique, du 09 janvier 2020 à 09h00 au 29 janvier 2020 à 17h00, au siège de la Communauté d'Agglomération de l'Auxerrois et dans les mairies d'Appoigny, Branches, Charbuy et Perrigny, aux jours et heures d'ouverture de ces établissements au public ainsi qu'à l'occasion des cinq permanences du commissaire enquêteur,

Le dossier a également été :

- mis en ligne sur le site de la préfecture de l'Yonne www.yonne.gouv.fr/enquete-publique-PSA-aerodrome-Auxerre-Branches où il a été disponible tout le temps de l'enquête publique,
- mis à disposition du public en préfecture de l'Yonne sur un poste informatique dans les conditions fixées par l'article 4 de l'arrêté préfectoral organisant l'enquête publique,
- porté sur registre dématérialisé à l'adresse suivante <https://www.registre-dematerialise.fr/1860> renvoyant au site préfectoral.

D'autre part les maires des 23 communes suivantes situées dans l'enveloppe des dégagements de l'aérodrome ont été rendus destinataires d'un exemplaire numérique du dossier.

Auxerre - Bassou - Beaumont - Bonnard - Brion - Bussy-en-Othe - Charmoy - Chemilly-sur-Yonne - Cheny - Chevannes - Chichery - Epineau-les-Voves - Escamps - Fleury-la-Vallée- Gurgy -

Laroche-saint-Cydroine - Lindry - Migennes - Monéteau - Poilly-sur-Tholon - Saint-Georges-sur-Baulche - Valravillon - Villefargeau

15.1 - Observations sur le dossier présenté

Le dossier du projet du plan des servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome d'Auxerre-Branches soumis à enquête publique, très technique et complexe, a nécessité, pour son appropriation par le commissaire enquêteur, de nombreuses heures d'étude et de recherche documentaire.

Deux documents disponibles sur internet, d'une part le décret du 7 juin 2007 modifié et d'autre part le guide élaboré par la subdivision Aménagement et planification du Service Technique de l'Aviation civile (STAC) avec la contribution du Service National d'Ingénierie Aéroportuaire (SNIA) lui ont permis d'appréhender l'essentiel du sujet.

Mais qu'en est-il du public ?

Une enquête publique a pour but d'informer population sur un projet afin de lui permettre de formuler toutes observations, suggestions et contrepropositions utiles de manière à éventuellement le modifier.

Un dossier tel que celui-ci est difficilement compréhensible par le public, exception faite, peut-être, de quelques professionnels de l'aéronautique.

S'il est aisé de comprendre que l'environnement aérien d'un aérodrome doit être dépourvu d'obstacles pouvant gêner la navigation, voire constituer un danger, le langage utilisé pour traduire les contraintes en résultant utilise des termes techniques qui peuvent dérouter une personne non initiée.

Par ailleurs, page 6, § II.2 PLAN DE SITUATION, de la note annexe il est dit que l'aérodrome d'Auxerre-Branches est géré par la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Yonne.

C'est inexact puisque le gestionnaire fut la SCN Lavalin à compter du 04/02/2016 puis la société EDEIS AEROPORT D'AUXERRE à partir de 2017.

Malgré un signalement du commissaire enquêteur cette anomalie n'a pas été modifiée mais elle est sans effet sur le déroulement de l'enquête publique.

16- Le projet

Les éléments qui suivent sont tirés du dossier. Ils sont volontairement succincts puisque le public a pu accéder au dit dossier dans les conditions exposées au § 15 supra.

16.1 - Nature du projet

Il s'agit de la révision du plan des servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome d'Auxerre-Branches.

16.2 - Localisation du projet

Le projet concerne l'aérodrome d'Auxerre – Branches est situé dans le département de l'Yonne sur les communes d'Appoigny, Branches et Charbuy. Il appartient au Syndicat mixte de l'aérodrome d'Auxerre-Branches. Il est géré par la société Edeis aéroport d'Auxerre.

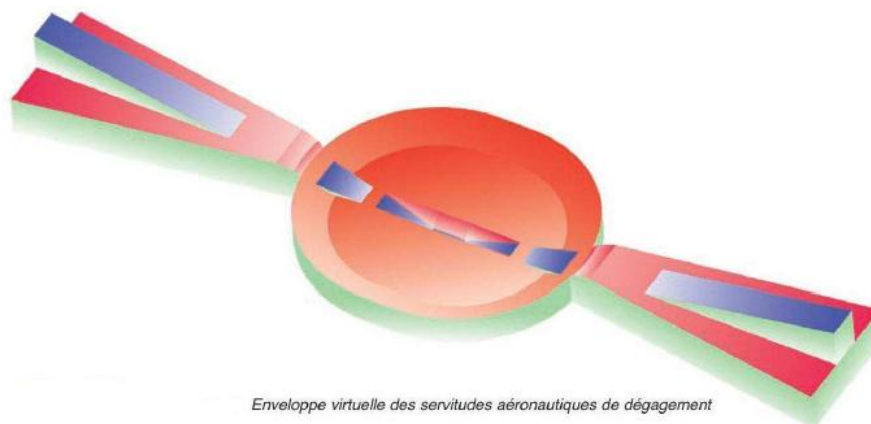
16.3 - Caractéristiques du projet

Un plan de servitudes aéronautiques 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 avions, mais aussi de préserver le développement à long terme de la plateforme.

La mise en place de ce plan est imposée par les codes des transports et de l'aviation civile.

Le plan des servitudes aéronautiques de dégagement délimite les zones à l'intérieur desquelles la hauteur des constructions ou d'obstacles de toute nature est réglementée.

Les servitudes aéronautiques sont constituées par diverses surfaces géométriques dont la forme générale figure sur la vue en perspective ci-dessous.



Enveloppe virtuelle des servitudes aéronautiques de dégagement

L'application des servitudes aéronautiques aux différents obstacles tient compte de la nature de l'obstacle considéré.

Une distinction est faite entre obstacles massifs, obstacles minces et obstacles filiformes.

- les obstacles massifs sont constitués par les éminences du terrain naturel, les bâtiments, les forêts, etc.,
- les obstacles minces sont constitués par les pylônes, les cheminées, les antennes, etc. (dont la hauteur est très supérieure aux dimensions horizontales),
- les obstacles filiformes sont constitués par les lignes électriques, les lignes téléphoniques, les caténaires, les câbles de téléphériques, etc.

Les obstacles concernés sont ceux dont le sommet dépasse les surfaces de balisage, elles mêmes situées 10 mètres en dessous des surfaces de dégagements aéronautiques pour les obstacles massifs et minces, 20 mètres s'agissant des obstacles filiformes.

16.4 - Servitudes aéronautiques actuelles de l'aérodrome d'Auxerre-Branches

Les servitudes aéronautiques destinées à protéger les dégagements de l'aérodrome ont été instituées par arrêté ministériel en date du 8 Juin 1979.

Ces servitudes avaient été créées pour assurer la protection des dégagements de la piste revêtue orientée 18/36.

Les infrastructures actuelles sont les suivantes :

-Piste revêtue 18/36, orientée sud-ouest/nord-est 185°/005° de 1 648,2 de long X 30 m de large comportant :

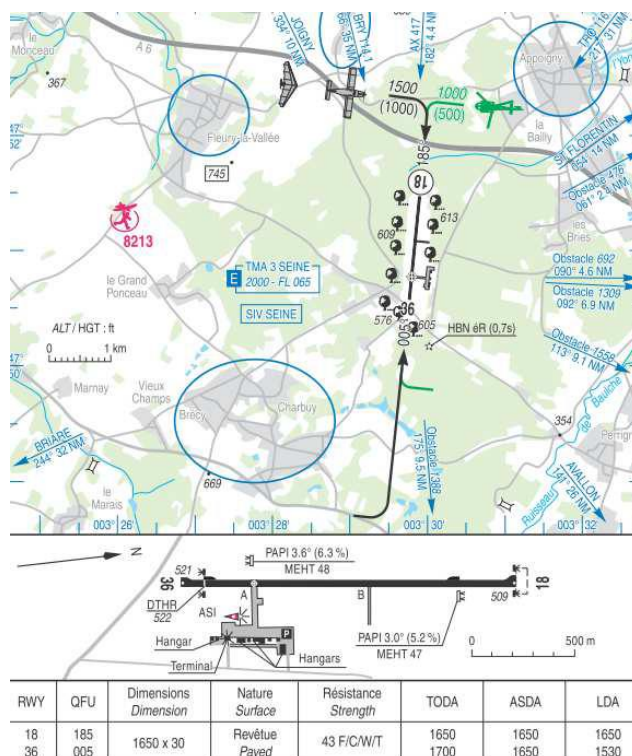
- un seuil décalé de 117,7 m au QFU 36

Le nouveau dossier de servitudes aéronautiques prend en compte les caractéristiques géométriques du système de pistes et les procédures d'approche, de décollage et d'atterrissages déterminées pour le stade ultime de développement de l'aérodrome.

Il est établi suivant les spécifications techniques fixées par l'arrêté du 7 juin 2007 modifié.

16.5 - Caractéristiques des infrastructures

a) Physiques



b) Géométriques

Système de piste

Les orientations et dimensions de la piste de l'aérodrome d'Auxerre – Branches prises en compte dans son stade ultime de développement (identique à la situation actuelle) sont les suivantes :

-piste revêtue (18/36), orientée sud-ouest/nord-est ($185^{\circ}/005^{\circ}$) de 1648,2 mètres de long x 30 mètres de large, comportant un seuil décalé de 117,7 m au QFU 36.

(QFU : orientation de la piste exprimée en dizaines de degrés par rapport au nord magnétique)

Altitude de référence

L'altitude de référence de l'aérodrome est le point le plus élevé de la surface de la piste utilisable pour l'atterrissage.

L'aérodrome a une altitude de référence de 159,2 m NGF (nivellement général de la France).

Elle intervient pour fixer l'altitude de la surface horizontale. Cette altitude correspond au seuil décalé 36.

c) Chiffre de code

Les surfaces utilisées pour les servitudes aéronautiques de dégagement dépendent du premier élément du code de référence des infrastructures de l'aérodrome tel qu'il est défini aux articles 3 et 4 de l'arrêté du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains aérodromes terrestres utilisés par les aéronefs à voilure fixe.

Le premier élément de ce code est un chiffre qui est déterminé par la plus grande des distances de référence des aéronefs auxquels l'infrastructure est destinée.

Le chiffre de code établissant les servitudes aéronautiques de l'aérodrome est : 3

d) Mode d'exploitation de la piste

Le mode d'exploitation de chaque piste, pris en compte dans son stade ultime de développement, détermine, en fonction du chiffre de code, les caractéristiques des servitudes aéronautiques de dégagement.

Le mode d'exploitation de la piste 18/36 de l'aérodrome d'Auxerre – Branches est le suivant :

- Seuil 36 : exploitée à vue avec approche à vue de jour et de nuit avec indicateur visuel de pente d'approche ;
- Seuil 18 : exploitée aux instruments avec approche de précision de catégorie I.

16.6 - Surfaces aéronautiques de dégagement

Les surfaces de base utilisées pour les servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome sont établies pour le stade ultime de développement. Elles ont les spécifications techniques définies à l'annexe I de l'arrêté du 7 juin 2007 modifié.

Ces surfaces correspondent, lorsque les caractéristiques physiques prises en compte ne diffèrent pas du stade actuel, aux surfaces de dégagement aéronautique ou surfaces de limitation d'obstacles (OLS) citées dans l'arrêté du 14 mars 2007 modifiant l'arrêté du 28 août 2003 relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes, et définies par l'arrêté du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains aérodromes terrestres utilisés par les aéronefs à voilure fixe.

a) Trouées d'atterrissage et de décollage

Chaque surface de trouée est définie par une largeur à l'origine (bord intérieur), une cote altimétrique à l'origine, un évasement, une pente et une longueur maximale.

Les caractéristiques des trouées sont les suivantes :

Piste revêtue 18/36

Trouées d'atterrissage

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	Atterrissage QFU 18	Atterrissage QFU 36
- Spécifications utilisées	Approche de précision Catégorie I (code 3)	Approche à vue (code 3)
- Distance au seuil	60 m	60 m
- Largeur à l'origine	300 m	150 m
- Divergence	15 %	10 %
- Cote à l'origine	155,1 m NGF	159,2 m NGF
- Longueur 1 ^{ère} section	3 000m	3 000 m
- Pente 1 ^{ère} section	2 %	3,33 %
- Pente 2 ^{ème} section	2,5 %	Sans objet
- Cote 3 ^{ème} section (pente nulle)	Horizontale – 305,1 m NGF	Sans objet
- Longueur totale	15 000 m	3 000 m

Trouées de décollage

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	Décollage QFU 18 (trouée du côté du seuil 36)	Décollage QFU 36 (trouée du côté du seuil 18)
- Chiffre de code	3	3
- Distance à l'extrémité de la piste	60 m	60 m
- Largeur à l'origine	180 m	180 m
- Divergence	12,5 %	12,5 %
- Largeur finale	1200 m	1200 m
- Cote à l'origine	158,8 m NGF	155,1 m NGF
- Pente	2 %	2 %
- Longueur totale	15 000 m	15 000 m

b) Surfaces latérales

Les surfaces latérales ont une pente de 14,3 %.

Les surfaces latérales associées à chaque seuil d'atterrissage sont prolongées le long de leurs lignes d'appui, dans le sens de l'atterrissage, jusqu'à l'extrémité de la piste utilisable à l'atterrissage.

c) Périmètre d'appui

Le périmètre d'appui est le périmètre de la plus petite surface au sol contenant l'ensemble des bords intérieurs des trouées de décollage et d'atterrissage et des lignes d'appui des surfaces latérales et incluant les éventuels raccords rectilignes.

Périmètre d'appui de 1708,2 m x 300 m et 180 m x 60 m.

Il est représenté sur le schéma du chapitre 3 - Etat des bornes de repérage d'axe et de calage.

d) 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, s'élève à **204,2 mètres NGF**. 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 :

_ 4 000 mètres pour le QFU 18

_ 4 000 mètres pour la QFU 36

et par les tangentes communes à ces deux circonférences

e) Surface conique

La surface conique a une pente de 5 % et s'élève, à partir du bord extérieur de la surface horizontale intérieure, jusqu'à une hauteur de 100 mètres, soit une cote maximale de **304,2 mètres NGF**.

f) Adaptations des surfaces

Lorsque des obstacles préexistants font saillie au-dessus des surfaces aéronautiques de dégagement définies à l'annexe 1 de l'arrêté du 7 juin 2007 modifié et qu'il s'avère impossible de les supprimer, ces obstacles sont qualifiés d'irréductibles et ces surfaces font l'objet d'adaptations.

Ces adaptations s'appuient sur une étude d'évaluation des obstacles spécifique au type d'exploitation envisagée.

Les adaptations de surface figurent sur les plans d'ensemble (A1) et de détail (A2).

Il est précisé que ces adaptations des surfaces utilisées pour les servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome ne modifient en rien les servitudes aéronautiques de balisage.

Les adaptations de surface sont soit des adaptations dites globales, soit des adaptations dites ponctuelles.

Adaptations globales

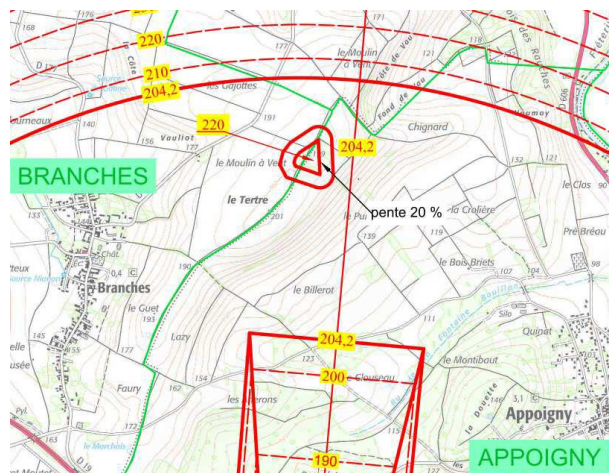
Les adaptations globales sont conçues à partir des obstacles existants et définissent les cotes en mètres NGF devant être respectées. Le périmètre de chaque adaptation globale dépend de la hauteur moyenne des obstacles existants dans le secteur concerné.

Elles permettent, lorsque le terrain naturel dépasse les surfaces de base, d'accepter les obstacles naturels ou artificiels existants dans le secteur concerné, qui ne sont ainsi pas frappés de servitudes, et tout autre obstacle dont la cote sommitale ne dépasserait pas celles des obstacles environnants existants.

L'aérodrome d'Auxerre-Branches fait apparaître 3 adaptations dites « globales ».

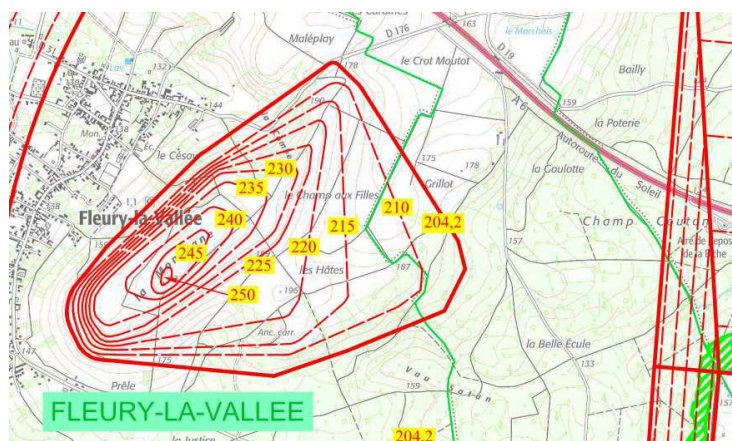
Adaptation nord (surface horizontale) :

Située sur les communes de Branches et d'Appoigny, cette adaptation a été élevée à la cote 220 m NGF. La surface de rattrapage à la surface horizontale des servitudes aéronautiques (204,2 m) a une pente de 20 %.



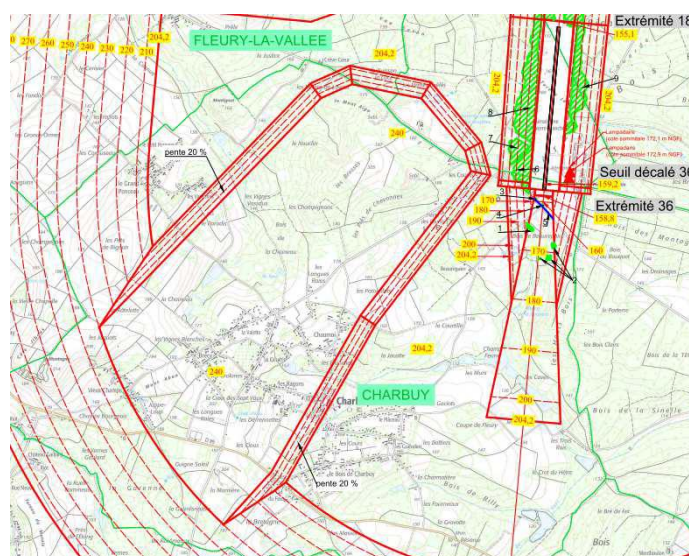
Adaptation ouest (surface horizontale) :

Située sur les communes de Fleury-la-Vallée et de Branches, cette adaptation a été conçue par une élévation des courbes de niveau. En son point le plus haut, elle atteint la cote de 250 m NGF.



Adaptation sud ouest (surfaces horizontale et conique) :

Située sur les communes de Fleury-la-Vallée, Branches et Charbuy, elle englobe une partie de la surface horizontale intérieure et de la surface conique. Elle a été élevée à la cote 240 m NGF. La surface de rattrapage a une pente de 20 % pour récupérer l'altitude de la surface horizontale intérieure de 204,2 m NGF.



Adaptation ponctuelle

Il s'agit d'obstacles artificiels isolés existants, jugés acceptables car n'affectant pas la sécurité des aéronefs et la régularité de l'exploitation de l'aérodrome.

Ces obstacles sont les suivants :

- 2 lampadaires situés sur la commune de Branches dans la surface latérale Est de l'aérodrome. Leur cote sommitale étant de 172,1 et 172,9 m NGF, leur dépassement respectif est estimé à 0,6 et 2,2 m.

16.7 - Communes concernées par les servitudes aéronautiques

Les communes dans l'emprise des servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome d'Auxerre – Branches sont les suivantes :

Appoigny - Auxerre - Bassou - Beaumont - Bonnard - Branches - Brion - Bussy-en-Othe - Charbuy- Charmoy - Chemilly-sur-Yonne - Cheny - Chevannes - Chichery - Epineau-les-Voves - Escamps - Fleury-la-Vallée- Gurgy - Laroche-saint-Cydroine - Lindry - Migennes - Monéteau - Perrigny - Poilly-sur-Tholon - Saint-Georges-sur-Baulche -Valravillon - Villefargeau

Liste des obstacles dépassant les cotes limites autorisées par les servitudes après adaptations. La liste ci-dessous est non limitative et donnée à titre indicatif (article D.242-3 du code de l'Aviation Civile).

Ces obstacles sont les suivants :

N°	Type de surface	Type obstacle	Nature obstacle	Cote sommitale (m NGF)	Dépassement (m)	Commune
1	Trouée 36	forêt	massif	de 172,7 à 175,1	de 7,6 à 9,3	Charbuy
2	Trouée 36	forêt	massif	de 171 à 182	de 4 à 13	Charbuy
3	Trouée 36	clôture	filiforme	de 162,4	de 2,4	Charbuy
4	Trouée 36	haie	mince	de 162,9	de 2,3	Charbuy
5	Trouée 36	route (*)	mobile	de 163 à 164,3	de 0,8 à 4,7	Charbuy
6	Latérale ouest	forêt	massif	de 170,4 à 186,7	de 0 à 21,7	Charbuy / Branches
7	Latérale ouest	forêt	massif	de 172,2 à 194,7	de 0 à 14,4	Branches
8	Latérale ouest	forêt	massif	de 157,3 à 189,6	de 0 à 20,8	Branches / Appoigny
9	Latérale est	forêt	massif	de 147,2 à 186,9	de 0 à 20,5	Branches / Appoigny

(*) la distance entre le bord intérieur de la trouée d'atterrissage et le bord intérieur de la voie est inférieur à 300 m pour les pistes de chiffre de code 3.

Commentaires du commissaire enquêteur

Les 9 obstacles répertoriés dans le tableau ci-dessus sont tous situés aux abords de la piste.

Les obstacles 1 à 5 se situent dans l'axe de la piste sur le territoire de la commune de Charbuy.

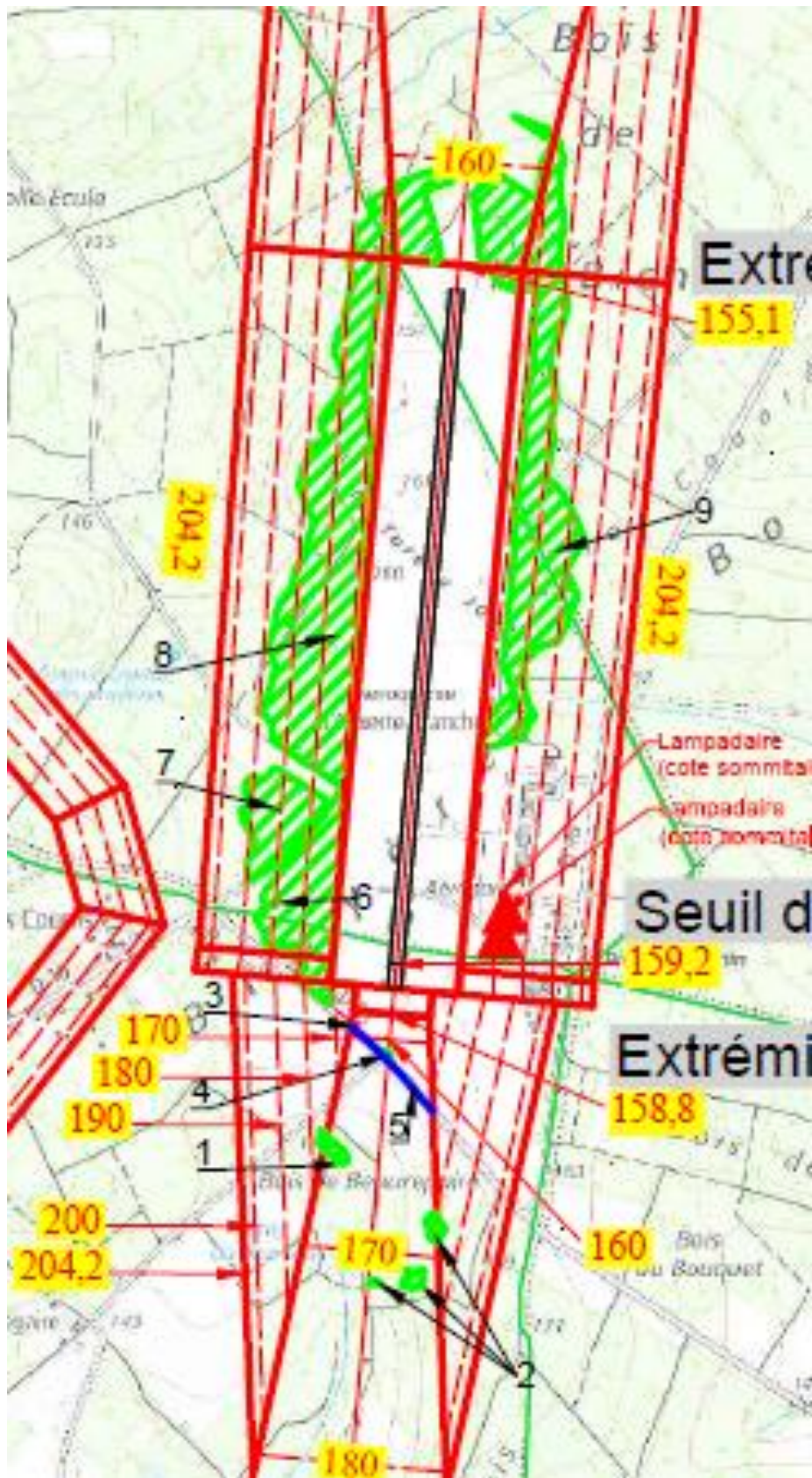
Les obstacles 6 à 9 sont latéraux à la piste. Il s'agit de boisements situés sur le territoire des communes de Charbuy, Branches et Appoigny.

L'extrait de plan ci-après permet de bien visualiser les 9 obstacles.

Il faut retenir que des **27** communes concernées par le plan de servitudes à savoir :

Appoigny - Auxerre - Bassou - Beaumont - Bonnard - Branches - Brion - Bussy-en-Othe - Charbuy- Charmoy - Chemilly-sur-Yonne - Cheny - Chevannes - Chichery - Epineau-les-Voves - Escamps - Fleury-la-Vallée- Gurgy - Laroche-saint-Cydroine - Lindry - Migennes - Monéteau - Perrigny - Poilly-sur-Tholon - Saint-Georges-sur-Baulche -Valravillon - Villefargeau

seulement **03** de ces communes (Appoigny, Branches et Charbuy) sont en fait intéressées par les obstacles existants.



Les zones en hachuré vert représentent les obstacles dépassant les cotes autorisées.

16.8 - Traitement des obstacles

a) Obstacles existants

Les obstacles existants, dépassant les cotes limites autorisées des surfaces, le cas échéant adaptées, utilisées pour les servitudes aéronautiques de dégagement, sont frappés de servitudes et appelés à être supprimés ou à être mis en conformité avec le plan de servitudes aéronautiques de dégagement qui protège l'aérodrome.

La mise en conformité de l'obstacle par rapport au plan de servitudes aéronautiques approuvé peut être immédiate ou entreprise au fur et à mesure des besoins et des nécessités.

Les modalités d'application des servitudes aéronautiques sont précisées dans les articles :

- L 6351-2 à 5 du code des Transports,
- R 242-1 et D 242-6 à 14 du code de l'Aviation Civile.

Les articles D 242-11 et 12 concernent en particulier la suppression ou la modification des obstacles dépassant les cotes limites.

b) Obstacles à venir

Le plan de servitudes aéronautiques (PSA) est rendu exécutoire par le décret en Conseil d'Etat ou par l'arrêté ministériel qui l'approuve.

En conséquence, il s'applique à tout obstacle à venir : bâtiment, installation, plantation, etc.

S'il existe un plan local d'urbanisme (PLU) dans les communes concernées, le plan des servitudes aéronautiques lui est annexé.

S'il n'existe pas de PLU, le plan de servitudes aéronautiques s'impose à toute demande de réalisation de projet de nature à constituer un obstacle.

17 - Conférence interservices

Aux termes de l'article D242-2 du code de l'aviation civile, l'enquête publique à laquelle doit être soumis le plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome d'Auxerre-Branches est précédée d'une conférence entre les services intéressés.

Initiée par lettre du directeur de la DSAC Nord-Est en date du 1^{er} octobre 2019 cette conférence interservices a pris la forme d'une consultation des services et collectivités locales comprises dans l'assiette des servitudes ou ayant besoin d'en connaître. Elle s'est achevée le 18 décembre 2019.

- 21 services et 32 collectivités ont été consultés :
- 42 n'ont pas répondu et leur avis est reconnu comme tacitement favorable,
- 06 ont émis un avis favorable,
- 04 ont répondu ne pas avoir d'observation à émettre,
- 01 avis favorable conseil municipal de St Georges-sur-Baulche (Délibération n°2019-096 du 16 décembre 2019) est parvenu à la DDT après clôture de la synthèse des avis le 27 janvier 2020.
- 0 avis défavorable émis.

2- ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

21 - Organisation de l'enquête

21.1 - Désignation du commissaire enquêteur.

Le 31 octobre 2019 j'ai été téléphoniquement sollicité par monsieur Philippe Voye du Tribunal Administratif de Dijon pour conduire l'enquête relative au projet de révision du Plan de Servitudes Aéronautiques de l'aérodrome d'Auxerre-Branches (Yonne).

Après avoir vérifié que j'étais en mesure d'accepter cette mission j'ai donné mon accord.

A réception de la décision de désignation j'ai transmis au tribunal administratif de Dijon une déclaration sur l'honneur attestant n'avoir aucun intérêt personnel au dit projet.

21.2 - Contacts et concertations préalables.

Le 14 novembre 2019 à 11h15 j'ai pris téléphoniquement contact avec madame Chantal Charonnat cheffe de l'Unité Forêt Chasse Paysage au Service Forêt Risque Eau Nature de la Direction Départementale des Territoires de l'Yonne chargée de l'organisation de l'enquête publique au nom du préfet de l'Yonne.

Afin d'avoir une connaissance préalable du dossier avant de nous rencontrer elle m'en a aussitôt adressé un exemplaire dématérialisé.

Le lundi 18 novembre 2019 j'ai donc rencontré madame Charonnat qui m'a remis un exemplaire physique du dossier d'enquête en me fournissant quelques explications me permettant de mieux comprendre certains de ses aspects techniques.

Elle a également évoqué l'ambiance sociale relative au projet contesté par certaines personnes physiques et morales.

Après avoir convenu du moment le plus propice à la tenue de l'enquête publique, en tenant compte des vacances scolaires courant du 21 décembre au 06 janvier susceptibles de limiter la participation de la population, nous avons retenu la période du 9 au 29 janvier 2020, à savoir une durée de 21 jours consécutifs supérieure au délai de 15 jours fixé par l'article R112-12 du code de l'environnement mais jugée nécessaire par madame Charonnat.

Le 11 décembre 2019 je me suis rendu à la DDT remettre à madame Charonnat (qui me les avait remis le 06/12/2019) les cinq registres d'enquête renseignés, paginés et émargés par mes soins pour qu'elle soit en mesure de les adresser aux mairies avec les autres documents constituant le dossier d'enquête.

Le 17 décembre 2019 à 10h05 j'ai été contacté téléphoniquement par monsieur Christian Malgarini chef de subdivision à la Direction de la sécurité de l'aviation civile Nord-est que j'avais informé dès le 27 novembre de mon besoin de l'entendre sur divers aspects du dossier.

Pendant un entretien de 01h15 il m'a expliqué dans le détail les aspects techniques du dossier pour me permettre de comprendre ce qu'est un périmètre d'appui, une pente de surface latérale, une adaptation de surface etc.

M. Malgarini a répondu à toutes mes questions :

- sur les raisons techniques conduisant à la suppression des obstacles longitudinaux et latéraux identifiés comme tels,
- sur la nature des servitudes imposées,
- sur les obligations des propriétaires des parcelles concernées.

Ces renseignements m'ont été très utiles pour la conduite l'enquête et l'émission d'un avis motivé sur le projet.

21.3 - Visite des lieux

Le mardi 26 novembre 2019 à 14h00, j'ai provoqué une réunion sur le site de l'aérodrome d'Auxerre-Branches à laquelle assistaient :

- monsieur Gérard Delille, président du syndicat mixte propriétaire de l'aérodrome d'Auxerre-Branches,
- Madame Alexia Schmit, directrice du syndicat mixte propriétaire de l'aérodrome d'Auxerre-Branches.

J'ai demandé à ces personnes de m'apporter de nombreuses précisions n'apparaissant pas dans le dossier soumis à enquête publique mais susceptibles de m'amener à mieux appréhender le contexte, à savoir

- l'historique de l'aérodrome,
- les raisons pour lesquelles le plan de servitudes de 1979 n'a jamais été appliqué,

- les motifs ayant conduit la DSAC à restreindre les activités aéronautiques de l'aérodrome,
- le classement de l'aérodrome,
- etc.

Je me suis également enquis de l'état d'avancement d'une étude environnementale commandée par le syndicat mixte du fait que les déboisements qui pourraient s'effectuer en application des servitudes du projet concernent une ZNIEFF 1 et zone Natura 2000.

Cette étude ne figurera pas au dossier d'enquête mais j'ai émis le souhait de disposer d'une copie pour connaître les mesures ERC prévues. J'ai informé monsieur Dellile que je lui demanderai officiellement copie ce document avant l'ouverture de l'enquête publique.

A la suite de la réunion, à 15h30, monsieur Delille m'a pris à bord de son véhicule pour me faire parcourir les abords de la piste et me désigner in situ les boisements constituant des obstacles dépassant les cotes limites autorisées et appelés à être supprimés, ou mis en conformité avec le plan de servitudes aéronautiques de dégagement établi pour protéger l'aérodrome.

Monsieur Delille estime à 30 hectares environs la surface boisée concernée dont environ 10 hectares appartenant à des particuliers, le reste étant des biens communaux.

A l'occasion de cette réunion j'ai fait connaissance de madame Marie-Pierre Kaluzny, responsable d'exploitation de la société Edeis qui exploite l'aérodrome d'Auxerre-Branches. J'ai posé à cette personne quelques questions d'ordre technique, par exemple sur la définition d'un « seuil décalé » auxquelles elle a volontiers répondu.

Cette réunion a pris fin à 16h00.

21.4 - Publicité légale et information du public

La publicité légale dans la presse écrite a fait l'objet des parutions ci-après:

- L'Yonne Républicaine le lundi 30 décembre 2019 et le jeudi 16 janvier 2020.
- L'indépendant de l'Yonne : les vendredis 03 janvier 2020 et 10 janvier 2020.

En raison d'un dysfonctionnement imputable à la DSAC qui n'a pas transmis dans les délais les devis approuvés au service d'annonces officielles de Centre France, la parution de presse par le journal L'Indépendant de l'Yonne a été décalée au 03 janvier 2020 soit moins de 08 jours avant le début de l'enquête. (Article R112-14 du code de l'expropriation).

De ce fait, et pour lever la fragilité juridique créée par ce retard, j'ai demandé et obtenu par accord écrit du préfet de l'Yonne et de la DSAC, une prolongation de l'enquête de 08 jours. (Cf. § 22.1 infra) (*Cf. dossier des annexes*)

L'arrêté n° DDT/SEFREN/UFCP/2019-060 du 12/12/2019 du préfet de l'Yonne portant organisation de l'enquête publique a été affiché au siège de la Communauté d'Agglomération de l'Auxerrois ainsi que dans les mairies d'Appoigny, Branches, Charbuy et Perrigny où des permanences ont été organisées, mais également dans les 23 communes suivantes situées dans l'enveloppe des dégagements de l'aérodrome :

Auxerre - Bassou - Beaumont - Bonnard - Brion - Bussy-en-Othe - Charmoy - Chemilly-sur-Yonne - Cheney - Chevannes - Chichery - Epineau-les-Voves – Escamps – Feury-la-Vallée - Gurgy - Laroche-saint-Cydroine - Lindry - Migennes - Monéteau - Poilly-sur-Tholon - Saint-Georges-sur-Baulche - Valravillon - Villefargeau.

Un avis au public comportant toutes indications concernant l'enquête a été publié par voies d'affiches par les soins du maire, huit jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci dans les mairies ci-dessus énumérées, à charge de certifier l'accomplissement

de cet affichage auprès de la préfecture de l'Yonne conformément aux dispositions de l'article 6 de l'arrêté.

Dans les mêmes conditions de délai et de durée le porteur du projet a procédé, le 20 décembre 2019, à l'affichage du même avis aux abords immédiats de l'aérodrome d'Auxerre-Branches.

Bien que le code de l'expropriation soit muet à ce sujet, il a été décidé d'un commun accord entre l'autorité organisatrice de l'enquête, le porteur de projet, et le commissaire enquêteur, que les affiches, visibles depuis les voies d'accès, soient conformes aux prescriptions de l'arrêté du 24 avril 2012 fixant les caractéristiques et dimensions de l'affichage de l'avis d'enquête publique mentionné à l'article R. 123-11 du code de l'environnement (format A2 42cm×59,4cm et titre « Avis d'enquête publique » en caractères gras majuscules d'au moins 2 cm de hauteur en caractères noirs sur fond jaune).

L'arrêté préfectoral, l'avis d'ouverture d'enquête et le dossier technique du projet de plan de servitudes aéronautiques ont été mis en ligne sur le site de la préfecture de l'Yonne (www.yonne.gouv.fr/enquete-publique-PSA-aerodrome-Auxerre-Branches) dès le 12 décembre 2019.

L'arrêté préfectoral de prolongation d'enquête n° DDT/SEFREN/UFCEP/2020-0001 du 13 janvier 2020 et l'avis de prolongation de l'enquête jusqu'au 06 février 2020 ont été publiés dans les mêmes conditions que l'arrêté initial celles-ci-dessus exprimées.

Une parution de presse de l'avis de prolongation de l'enquête a également été publiée dans :

- L'Yonne Républicaine le vendredi 17 janvier 2020
- L'indépendant de l'Yonne : le vendredi 17 janvier 2020

21.5 - Modalités de participation offertes au public.

Le public a pu déposer ses observations, sujétions et contre-propositions :

- sur les registres d'enquête, aux jours et heures d'ouverture au public, des lieux où ils étaient déposés à savoir :
 - communauté d'agglomération de l'auxerrois à Auxerre,
 - mairie d'Appoigny,
 - mairie de Branches,
 - mairie annexe de Charbuy,
 - mairie annexe de Perrigny.
- à l'occasion des 06 permanences tenues par le commissaire enquêteur, oralement ou sur le registre papier,
- par courrier postal adressé au commissaire enquêteur en mairie de Charbuy désignée comme siège de l'enquête publique,
- sur registre dématérialisé à l'adresse suivante (www.registre-demat.fr/1860)
- par courriel sur l'adresse associée au registre dématérialisé : enquete-publique-1860@registre-dematerialise.fr

21.6 - Registres d'enquête

Les registres d'enquête déposés au siège de la Communauté d'Agglomération de l'Auxerrois, et en mairies d'Appoigny, Branches, Charbuy et Perrigny ont été cotés et paraphés par mes soins le 11 décembre 2019 à la DDT de l'Yonne pour qu'ils puissent être adressés à leurs destinataires avec le dossier technique, l'arrêté d'organisation de l'enquête et les avis d'enquête publique.

22 - Déroulement de l'enquête

22.1 - Calendrier de l'enquête

L'enquête devait se dérouler sur une période de 21 jours du jeudi 09 janvier 2020 à 09h00 au mercredi 29 janvier 2020 à 17h00 inclus. Toutefois en raison de la parution tardive d'un avis d'enquête dans l'hebdomadaire « L'Indépendant de l'Yonne » le 03 janvier 2020 soit moins de huit jours avant le début de l'enquête (Article R112-14 du code de l'expropriation), j'ai demandé et obtenu, avec l'accord écrit du préfet de l'Yonne et de la Direction de la sécurité de l'aviation civile Nord-est, une prolongation de l'enquête de 08 jours du 30 janvier 2020 au 06 février 2020 à 17h00 par arrêté n° DDT/SEFREN/UFCP/2020-0001 du 13 janvier 2020

Au total l'enquête publique s'est donc déroulée sur 29 jours.

J'ai tenu 06 permanences qui ont été fixées à des jours et à des horaires susceptibles de permettre la participation de la plus grande partie de la population.

Communauté d'Agglomération de l'Auxerrois

- le jeudi 09 janvier 2020 de 09h00 à 12h00.

Mairie de Branches

- le mardi 14 janvier 2020 de 15h00 à 18h00

Mairie d'Appoigny

- le vendredi 17 janvier 2020 de 08h30 à 11h30

Mairie de Perrigny

- le mercredi 22 janvier 2020 de 14h00 à 17h00

Mairie de Charbuy

- le mercredi 29 janvier 2020 de 14h00 à 17h00

Mairie de Charbuy

- le jeudi 06 février 2020 de 14h00 à 17h00

22.2 - Tenue des permanences

Permanence du 09 janvier 2020 au siège de la Communauté d'Agglomération de l'Auxerrois.

03 personnes se sont présentées à cette permanence.

- Monsieur Jean-Paul Castel président de l'association « Sauvons la forêt de Branches » qui conteste le projet de PSA en ce sens qu'il impose -selon lui- des servitudes inutiles. Il a fourni diverses explications en vue de démontrer au commissaire enquêteur que l'aérodrome d'Auxerre-Branches est parfaitement utilisable sans porter atteinte à la forêt environnante. Il ne comprend pas que le dossier d'enquête publique ne comprenne pas les études environnementales dont la communauté d'agglomération de l'auxerrois fait mention dans un magazine de janvier 2020. Il a porté mention au registre d'enquête du dépôt d'un exemplaire de ce magazine et d'une fiche explicative.

Ces deux documents ont été immédiatement annexés au registre d'enquête sous cote n° 1 et 2.

Monsieur Castel a déclaré qu'il exprimera ses observations sur le registre dématérialisé.

- Monsieur François Bernard demeurant 5 allée Cousin à Auxerre est venu faire part de son avis favorable au projet de PSA afin que l'aérodrome de Branches puisse être utilisé au maximum de ses possibilités. Il s'est engagé à exprimer cet avis favorable sur le registre dématérialisé.

- Madame Catherine Schmitt, présidente de l'association Yonne Nature Environnement qui a posé diverses questions sur le dossier qu'elle considère incompréhensible pour un public ignorant des procédures aéronautiques. Sachant que le syndicat mixte propriétaire de l'aérodrome a fait procéder à une étude environnementale, elle s'étonne que cette étude ne figure pas dans le dossier d'enquête publique. Je lui ai expliqué l'enquête publique relative au projet de PSA, quand bien même les servitudes qu'il impose porteraient atteinte à l'environnement, n'est pas une enquête environnementale.

Madame Schmitt qui s'interroge sur l'utilité publique de ce projet s'exprimera ultérieurement et fournira toute documentation utile.

Permanence du 14 janvier 2020 en mairie de Branches.

Cette permanence étant programmée de 15h à 18h, je me suis présenté en mairie à 14h00 pour rencontrer madame la maire de Branches à laquelle je souhaitais poser diverses questions du fait que l'aérodrome se situe sur sa commune et en raison de sa qualité de membre du Syndicat Mixte propriétaire de l'aérodrome. Nous avons ainsi échangé pendant 01h00 sur divers points de nature à me permettre de mieux apprécier la situation.

A l'ouverture de cette permanence j'ai constaté que le registre d'enquête était vierge de toute inscription.

06 personnes se sont présentées à cette permanence.

- Monsieur Pascal Bayot Duponchel demeurant à Sens qui a déclaré soutenir le projet de PSA destiné à permettre à l'aérodrome d'utiliser sa pleine capacité. Il s'exprimera sur le registre dématérialisé.

- Monsieur Roland Roux demeurant à Branches qui conteste le projet du fait qu'il porte atteinte aux arbres pour un aérodrome qui n'a jamais connu un grand développement. Il a porté ces observations sur le registre d'enquête.

- Monsieur Jean-Paul Castel demeurant à Branches, déjà venu à la permanence précédente tenue à Auxerre le 09 janvier. Cette personne qui conteste vigoureusement le projet m'a expliqué que le PSA ne pouvait voir le jour en raison de divers critères et notamment de l'obstacle représenté par la route de Perrigny. Monsieur Castel a porté mention sur le registre d'enquête du dépôt d'un article du journal l'Yonne Républicaine et un commentaire sur cet article, ainsi que la copie d'une lettre d'un avocat (Maître Chesney) adressée le 06 janvier 2020 au préfet de l'Yonne pour contester la légalité de l'enquête publique.

Monsieur Castel étant reparti en emportant le journal l'Yonne Républicaine j'ai annexé au registre sous cotes n° 1 et 2 le commentaire de l'article de presse et la copie de la lettre de l'avocat.

- Monsieur Claude Durand demeurant à Villemer. Propriétaire de la parcelle n° E 99 en bordure de la piste de l'aérodrome il souhaite savoir si elle est concernée par les servitudes futures car il l'était par celles découlant du PSA de 1979 plus contraignant. N'étant pas en mesure de le renseigner sur le champ j'ai, de retour à mon domicile, effectué une recherche sur Géoportail et j'ai appelé monsieur Durand à son domicile pour l'informer de mes recherches qui font apparaître que sa parcelle n'est pas concernée ou si elle l'est ce ne serait que sur quelques mètres.

- Monsieur Jean-Paul Couillaud et madame Sylvie Beltrami, respectivement président et secrétaire de l'association ADENY (Association de Défense de l'Environnement du Nord de l'Yonne) dont le siège est à Sens. Ces personnes m'ont posé diverses questions sur le projet et notamment sur des sujets auxquels je n'ai pu répondre telle l'activité économique de l'aérodrome. Leur souci étant de mesurer si le projet peut être considéré comme d'utilité publique ou pas. Ces personnes feront part de leurs observations sur le registre dématérialisé.

Permanence du 17 janvier 2020 en mairie d'Appoigny

A l'ouverture de cette permanence j'ai constaté que 2 observations ont été portées sur le registre d'enquête. La première, manuscrite, est de monsieur Guy Roux qui se déclare favorable au projet. La seconde est un mail de monsieur Denis Martin collé par la secrétaire de mairie en page 4 à la suite de l'observation de monsieur Guy Roux. Ce mail de monsieur Denis Martin figure déjà au registre dématérialisé comme observation n° 105.

04 personnes se sont présentées à cette permanence.

- Monsieur Claude Boursin demeurant à Appoigny. Propriétaire forestier et directement concerné par les servitudes du PSA, il m'a posé diverses questions portant surtout sur le concours apporté ou pas aux propriétaires par le syndicat mixte de l'aérodrome de Branches (aide financière, matérielle etc.). Septique quant à l'utilité publique du projet il s'exprimera sur le registre dématérialisé.

- Monsieur Michel Grisard demeurant à Appoigny qui, après s'être intéressé au dossier et posé diverses questions, a déclaré s'opposer au projet et s'en ai expliqué par mention au registre d'enquête.

- Monsieur Dumont Max et son épouse Dumont Michèle demeurant à Appoigny. Agriculteurs retraités ayant déjà vu leurs biens impactés par la construction de l'autoroute A6 il y a quelques décennies, ils ne supportent pas l'atteinte portée à la forêt de Branches alors même qu'ils ne sont pas propriétaires des parcelles concernées. Ils ont manifesté leur opposition au projet par mention au registre d'enquête.

Permanence du 22 janvier 2020 en mairie de Perrigny

A l'ouverture de cette permanence j'ai constaté que le registre d'enquête était vierge de toute inscription.

09 personnes se sont présentées à cette permanence.

- 03 hommes n'ayant pas décliné leur identité mais disant représenter l'Union syndicale solidaire de l'Yonne ont posé diverses questions sur le dossier pour s'informer ont-ils dit. J'ai répondu à leurs interrogations et ils sont repartis sans user du registre d'enquête ni formuler l'intention de s'exprimer.

- Monsieur Bruno De Luget demeurant à Saint Georges-sur-Baulche, propriétaire forestier à proximité de l'aérodrome, est venu consulter le plan et me poser quelques questions. Ayant pu constater que son bien n'est pas concerné il n'a formulé aucune observation, ni orale ni écrite.

- Monsieur Jean-Paul Castel, venu à deux des permanences précédentes, a tenu à exprimer une observation sur le registre d'enquête et à déposer deux documents pour y être annexés. Il s'agit de la copie d'un courrier de la responsable d'exploitation de l'aérodrome appelant les utilisateurs à soutenir le projet et d'une capture d'écran du site de la Communauté d'Agglomération de l'Auxerrois qui informe la population de la tenue d'une enquête publique pour le projet de PSA

pour l'aéroport d'Auxerre-Branches. Il estime que le premier document porte à confusion et que le second évoque une étude environnementale qui n'est pas annexée au dossier d'enquête. Ces deux documents ont été annexés au registre d'enquête sous cote n° 1 et n° 2.

- Monsieur Philippe Duguet demeurant à Guerchy venu dire son opposition verbale au projet aux motifs :

1°) d'un coût pour les finances publiques alors que les bénéficiaires à attendre iront à une entreprise privée (Edeis gestionnaire de l'aérodrome),

2°) de la destruction de 30 hectares d'une forêt ancienne de plusieurs centaines d'années au profit d'avions fonctionnant avec un carburant à base de pétrole qui sera épuisé dans une cinquantaine d'années. Cette personne devrait confirmer son opposition sur le registre d'enquête dématérialisé.

Le 24 janvier 2020 à 12h12 cette personne a formulé les mêmes remarques au registre dématérialisé sous n° 272. Elles seront par conséquent traitées dans le cadre observations du registre dématérialisé.

- Madame Marie-Cécile Cour demeurant à Charbuy venue avec l'intention de déposer une observation sur le registre physique n'y a pas procédé mais le fera sur le registre dématérialisé.

- Monsieur et Madame Jean-Claude Madelénat demeurant à Perrigny venus exprimer leur opposition au projet en raison de l'atteinte à la forêt de Branches, du coût de l'opération et de la faible fréquentation de l'aérodrome. Monsieur Madelénat a déposé une observation en ce sens sur le registre d'enquête déposé en mairie de Perrigny.

A l'issue de cette permanence j'ai été reçu par monsieur Emmanuel Chanut maire de Perrigny. Nous avons échangé sur le dossier et, sans formuler d'avis précis, il a laissé entendre que si les parcelles boisées concernées par le PSA devaient faire l'objet d'abattage ou d'écimage ce ne pouvait être qu'avec toutes précautions utiles pour limiter l'atteinte environnementale.

Permanence du 29 janvier 2020 en mairie de Charbuy

A l'ouverture de cette permanence j'ai constaté que 02 observations figuraient au registre d'enquête. L'une du 16 janvier 2020 formulée par madame Marie-Odile Rollet demeurant à Champlay pour s'opposer au projet. La seconde non datée émanant de monsieur Gérard Tixier demeurant à Charbuy qui juge le PSA « bâclé », s'y oppose » et s'en explique. Ces observations sont cotées 1 et 2.

La secrétaire de mairie m'a remis 08 courriers et 01 pétition arrivés en mairie de Charbuy à mon intention.

Les courriers émanent de : mesdames Marie Auclair, Marie-Christine Feyhl, Chantal Bour, Mireille Halin, Jeanne Pospieszny, de messieurs Patrick Frémeaux, Alain Dumont, des époux Prévot.

La pétition « Pour la sauvegarde de la forêt de Branches » est signée par 07 personnes.

Ces courriers et cette pétition, qui ne formulent que des oppositions au projet de PSA, ont été annexés par mes soins au registre d'enquête déposé en mairie de Charbuy sous cote 1 à 9.

10 personnes se sont présentées à cette permanence.

- Monsieur Jean-Michel Masson demeurant à Charbuy. Cet ancien haut responsable dans le domaine aéronautique qui s'est déjà exprimé sur le registre dématérialisé (observation n° 120) tenait à me rencontrer pour expliquer le sens de son opposition au PSA. Globalement et schématiquement, Il considère que l'aérodrome peut rendre les mêmes services en Code 2 ce qui

préservait la forêt de Branches du fait d'une pente latérale à 20% partant à 75 m de l'axe de la piste qui ne concernerait plus qu'une infime partie du boisement perçant les surfaces de dégagement. Monsieur Masson estime également que l'activité d'aviation d'affaires qui ne représente que 3 à 4% de l'activité de l'aérodrome ne saurait justifier les besoins d'une piste longue et d'un donc d'un Code 3. Cette personne n'a pas porté de mention au registre d'enquête déposé en mairie de Charbuy.

Au départ de monsieur Masson, constatant que 8 personnes attendaient d'être reçues, et après m'être enquis de leurs attentes qui étaient semblables, j'ai proposé une réception collective ce que l'assemblée a accepté.

J'ai ainsi répondu à toutes sortes de questions, rappelé des réalités et démontré que ce qui se disait était parfois très éloigné de la réalité. J'ai écouté avec attention ce que chacun avait à dire en précisant que toutes les personnes présentes s'opposent au projet en raison de l'atteinte à la forêt de Branches, du coût pour le contribuable, et pour deux ou trois personnes de Charbuy du risque de bruit et de pollution qu'un surcroît de trafic aérien leur fait encourir.

Au nombre de ces 8 personnes figuraient :

- Madame Nathalie Jalbert et messieurs Eric Drumont et Frédéric Vassent demeurant tous trois à Sépeaux et représentant le collectif « Sauvons la forêt de Branches »,
- Madame Sylvine Baratella demeurant à Sépeaux,
- Monsieur Joël Nevers demeurant à Charbuy,
- Monsieur et madame Christian et Hélène Brossus demeurant à Charbuy,
- Monsieur Bruno Champigneulle demeurant à Charbuy.

Ces 08 personnes ne m'ont remis aucun document ni porté d'observation au registre d'enquête. Je leur ai signalé l'existence d'un registre d'enquête dématérialisé pour s'exprimer s'ils le souhaitent.

J'ai ensuite reçu monsieur Guy Hervé, demeurant à Branches, président de la Ligue de Protection des Oiseaux de l'Yonne. Cette personne est venue expliquer très posément ne pas s'opposer à l'application d'un plan dont les servitudes doivent être appliquées pour assurer la sécurité du trafic aérien. Toutefois la LPO, qui a constaté que les parcelles boisées frappées de servitudes ne présentent pas toutes un intérêt marqué en matière de biodiversité, souhaite que la partie de la forêt communale de Branches occupée par une chênaie gérée par l'ONF soit, au mieux protégée, ou pour le moins traitée avec toute l'attention nécessaire. Monsieur Hervé estime qu'il est possible d'assurer un bon fonctionnement de l'aérodrome de Branches avec un classement en Code 2 qui détermine une pente latérale à 20% ce qui préserve en majeure partie le massif forestier.

Monsieur Hervé m'a déclaré déposer dans les heures à suivre ses observations en mode détaillé et explicite sur le registre dématérialisé.

S'est présentée en clôture de permanence madame Elodie Lopez demeurant à Charbuy. Elle m'a posé diverses questions pour s'informer sur le projet, craignant notamment une augmentation du trafic aérien dont elle subit les conséquences sonores puisque les avions vireraient à hauteur de son domicile pour s'aligner sur la piste. J'ai recommandé à madame Lopez de déposer ses observations, s'il elle le juge utile, sur le registre dématérialisé.

Permanence du 06 février 2020 en mairie de Charbuy

A l'ouverture de cette permanence j'ai constaté que postérieurement à la permanence du 29 janvier 01observation (cotée 3) a été portée sur le registre d'enquête par madame Marie-Noëlle Renaut qui s'oppose au « saccage » de la forêt.

La secrétaire de mairie m'a remis 05 courriers arrivés en mairie de Charbuy à mon intention. Ils émanent de :

- Mme et M. Lesouple Geneviève et Alain, Claudine Proulle, Mme et M. Alain Lesouple, Mme et M. Lacour Christine cosignataires d'une lettre de 03 pages,
- Madame Margerite Depoix signataire d'une lettre de 01 page,
- Monsieur Massimo Brancaccio signataire d'une lettre de 01 page,
- M ou Mme Fourre-Bondat signataire d'une lettre de 01 page,
- Monsieur Joël Nevers signataire d'une lettre de 03 pages

Ces courriers qui ne formulent que des oppositions au projet de PSA, ont été annexés par mes soins au registre d'enquête déposé en mairie de Charbuy sous cote 10 à 14.

15 personnes se sont présentées à cette permanence.

- Monsieur Claude Durand qui a inscrit une observation au registre d'enquête (cote 4) pour s'opposer au projet en s'en expliquant.

- Monsieur Jean-Michel Masson déjà venu à la permanence du 29 janvier qui m'a remis une clé USB contenant divers documents qu'il juge utile pour aider le commissaire enquêteur dans sa prise de décision. Il s'agit du guide technique d'élaboration des plans de servitudes aéronautiques, d'une saisie d'écran du site des Services de l'Etat dans l'Yonne, onglet « Politiques Publiques - Environnement » où est signalée l'enquête publique du plan de servitudes aéronautiques de l'aérodrome d'Auxerre-Branches, d'un dossier numérique intitulé 2015-12 DSP Auxerre-Branches que je n'ai pu ouvrir. Il a bien été précisé que ces documents m'étant personnellement destinés n'avaient pas à prendre place dans le dossier d'enquête publique sous forme d'observation ou de contribution. Pour que les choses soient parfaitement claires j'acte cependant cette démarche désintéressée de monsieur Masson.

- Monsieur et madame Gérard et Michèle Tixier demeurant à Charbuy venus commenter l'observation qu'ils ont déposée au registre d'enquête fin janvier (cote 2) pour s'opposer au projet.

- Madame Candice Magnard ingénieur territorial de la société RES (développement éolien) qui m'a remis un courrier d'une page pour déclarer que la société RES donne un avis favorable au projet de révision du PSA de l'aérodrome d'Auxerre-Branches arguant du fait que cette révision est nécessaire pour sécuriser juridiquement le portage de projets (dont celui de RES) à proximité de l'aérodrome. Ce courrier est annexé au registre d'enquête déposé en mairie de Charbuy sous cote n° 15.

- Madame Annick Barral demeurant à Béon qui m'a déposé un courrier d'une page renfermant diverses observations. Elle n'exprime pas un rejet formel du projet mais des réticences qui vont dans ce sens. Ce courrier est annexé au registre d'enquête déposé en mairie de Charbuy sous cote n° 16.

- Monsieur Jean-Loup Derger demeurant à Charbuy, (en bordure de l'aérodrome) qui me remet une pétition de 03 pages « Pour la sauvegarde de la forêt de Branches » signée par 23 personnes. Le thème est triple : 1°) une aberration économique et sociale, 2°) un non sens écologique, 3°) une contribution au réchauffement climatique.

Les signataires demandent au préfet le retrait de ce projet climaticide et l'élaboration d'un nouveau projet tenant compte des spécificités de l'aérodrome.

Cette pétition est annexée au registre d'enquête déposé en mairie de Charbuy sous cote n° 17.

- Monsieur et Madame Serge et Patricia Inizant demeurant à Auxerre. Propriétaires de la parcelle n° 81 située au Nord-ouest de la piste et impactée par les servitudes aéronautiques, ils ne contestent

pas le projet, ne sont pas pour non plus mais signalent qu'ils n'ont jamais été mis dans l'obligation de couper leurs arbres. En fait ils attendent des directives !

- Monsieur José Ruez demeurant à Charbuy venant m'apporter un courrier de madame Béatrice Boursin qui s'interroge sur le bien fondé de la mise en place d'un plan de servitudes sans formuler d'avis déterminant.

Ce courrier est annexé au registre d'enquête déposé en mairie de Charbuy sous cote n° 18.

- Madame Evelyne Minotte demeurant à Chablis qui me dépose un courrier par lequel elle s'oppose au projet qu'elle estime être un gâchis environnemental pour le profit de quelques nantis.

Ce courrier est annexé au registre d'enquête déposé en mairie de Charbuy sous cote n° 19.

- Monsieur Richard Walz demeurant à Charbuy qui s'est verbalement déclaré fermement opposé au projet qui est une aberration environnementale, économique et sociale.

- Monsieur Dominique Charrois demeurant à Charbuy qui est venu se renseigner sur le dossier. Se sentant concerné comme ancien mécanicien navigant de l'armée de l'air, et sensible à l'environnement, il estime verbalement que l'aérodrome ne doit pas perdre ses moyens de percée, c'est-à-dire d'atterrissage tous temps (jour et nuit et par mauvaise visibilité).

- Monsieur Jean-Paul Castel qui m'a remis une pétition de 15 pages « Pour la sauvegarde de la forêt de Branches » signée par **131** personnes.

Le thème est triple : 1°) une aberration économique et sociale, 2°) un non sens écologique, 3°) une contribution au réchauffement climatique.

Les signataires demandent au préfet le retrait de ce projet climaticide et l'élaboration d'un nouveau projet tenant compte des spécificités de l'aérodrome.

J'ai fait observer à monsieur Castel que cette pétition est adressée au préfet qui n'est pas porteur de projet mais autorité organisatrice de l'enquête.

Cette pétition est annexée au registre d'enquête déposé en mairie de Charbuy sous cote n° 20.

Au moment de quitter la mairie à 18h00 la secrétaire m'a remis un courrier déposé dans la journée à la mairie mais qui était resté en souffrance sur un bureau. Je l'ai pris en compte. Il s'agit d'une lettre d'une page émanant de madame Marie Bodard demeurant à Auxerre qui, sans formuler d'avis déterminant, souligne les effets néfastes du PSA en termes de nuisances et de coût.

Ce courrier est annexé au registre d'enquête déposé en mairie de Charbuy sous cote n° 21.

22.3 - Climat et incidents

L'enquête s'est déroulée dans une ambiance de forte opposition, notamment sur le thème environnemental, initiée par une association de défense de la forêt de Branches qui a lancé plusieurs pétitions. Cette même association a organisé un rassemblement le 08 janvier 2020 à Auxerre et une réunion le 15 janvier 2020 à Perrigny pour sensibiliser les personnes présentes à « sauver la forêt de Branches » ce qui a provoqué le dépôt de nombreuses observations sur le registre dématérialisé.

Le 27 janvier 2020 sous la plume de Fabrice Nicolino Charlie Behdo a publié un article intitulé « Auxerre : la folie du projet d'extension de l'aéroport »

Une marche organisée par le « Collectif citoyen pour la forêt de Branches » a été organisée le samedi 1^{er} février 2020 dans le centre d'Auxerre.

Le quotidien l'Yonne républicaine a édité deux articles d'importance (2 pleines pages à chaque fois) sur l'aérodrome d'Auxerre-Branches et le plan de servitudes le jeudi 09 janvier 2020 et le

mardi 04 février 2020. Des articles secondaires, sur le même sujet, ont également été publiés par ce même quotidien les 17/12/2019, 31/01/2020 et 03/02/2020.

Le 04 février 2020 le prestataire de service du registre dématérialisé, la société « Préambules » m'a informé, par mail, que monsieur Jean-Paul Castel demandait au commissaire enquêteur la modération de l'observation n°389 contenant, selon lui, des propos diffamatoires à son encontre en faisant référence à des « ULM, une maison et un garage ». Ces biens appartenant à une SCI et une SARL il estime cette observation susceptible de porter préjudice aux activités de la société commerciale.

L'observation en question :

- ne portant pas atteinte au respect des bonnes mœurs, à l'ordre public, aux lois et réglementations en vigueur,

-n'étant pas injurieuse, obscène, offensante, discriminatoire, raciste, xénophobe, pornographique, pédophile,

Je n'ai pas jugé nécessaire de la modérer.

Comme signalé plus haut, une enquête placée sous le sceau d'une forte opposition avec un total de 459 observations défavorables sur un total de 572, ce qui se situe très au-delà de ce que l'on constate habituellement au cours d'une enquête publique. Toutefois si l'on se réfère aux 70.200 habitants des 29 communes de la communauté d'agglomération de l'auxerrois il faut arithmétiquement constater que ces 459 observations -qui en incluent une quarantaine venues d'un peu partout en France- ne représentent que 0,66 % de la population directement concernée.

Malgré cette opposition les relations du public avec le commissaire enquêteur ont toujours été marquées du sceau du respect mutuel au cours des six permanences.

A noter que j'ai reçu de la part de la Communauté d'Agglomération de l'Auxerrois et des mairies d' Appoigny, Branches, Charbuy et Perrigny toute l'aide nécessaire à la conduite des permanences (mise à disposition d'une salle, photocopies).

22.4 - Clôture

L'enquête a été close le 06 février 2020 à 17h00.

Le registre d'enquête déposé en mairie de Charbuy a été clos par le commissaire enquêteur le 06 février 2020 à 17h15.

Les **04** registres d'enquête déposés au siège de la Communauté d'Agglomération de l'Auxerrois et en mairies d'Appoigny, Branches et Perrigny ont été ramassés par le commissaire enquêteur le 07 février 2020 entre 8h30 et 10h00 et clos par lui-même dans ce créneau horaire en fonction du lieu considéré. Ce ramassage a été privilégié à un envoi par la poste pour éliminer tous risques dus à un retard d'acheminement ou à une perte de courrier.

Ils comportaient :

-registre déposé à la Communauté d'Agglomération de l'Auxerrois : **05** observations et **03** pièces jointes.

-registre déposé à la mairie d'Appoigny : **06** observations et **0** pièce jointe.

-registre déposé à la mairie de Branches : **02** observations et **02** pièces jointes.

-registre déposé à la mairie de Charbuy : **04** observations et **21** pièces jointes.

-registre déposé à la mairie de Perrigny : **02** observations et **02** pièces jointes.

Soit un total de **19** observations écrites, et de **28** pièces annexées.

Ces registres et les pièces annexées ont été remis par mes soins, avec mon rapport, au Service Forêt Risque Eau Nature de la Direction Départementale des Territoires de l'Yonne.

22.5 - Courriers parvenus hors délai

Le 10 février 2020 à 14h30 madame Corinne Parisé secrétaire à la mairie de Charbuy m'a informé qu'une lettre adressée à mon intention, postée le 05 février selon le cachet de La Poste par J.....Urso 14 rue Marie Noël 89000 Auxerre, vient d'arriver en mairie.

Je lui ai prescrit de ne pas l'ouvrir et de la renvoyer à mon domicile où elle est parvenue le 18 février 2020 à 14h00.

Le 21 février 2020 je reçois à mon domicile un courrier de la mairie de Charbuy. Il s'agit d'une enveloppe oblitérée par La Poste le 19 février 2020 contenant une enveloppe fermée au dos de laquelle figure l'adresse de l'expéditeur, M. Baudoin 9 allée Roncelin 89000 Auxerre.

Ces courriers parvenus hors délai puisque l'enquête a été close le 06 février 2020 à 17h00 n'ont pas été pris en compte au titre des observations du public. Ils sont joints, avec mention de ma main, au registre d'enquête déposé en mairie de Charbuy du 09 janvier au 06 février 2020.

23 - Observations recueillies auprès du public

Au total **47** personnes ont été reçues au cours des **06** permanences.

a) observations orales au cours des permanences = 02

b) observations sur registres d'enquête physiques = 19 et 28 pièces jointes

c) observations sur registre d'enquête dématérialisé = 523 et 36 pièces jointes

Sur un total de **572** observations :

53 sont favorables au projet,

459 sont défavorables au projet,

18 sont sans avis déterminant,

42 sont digressives et parfois sans lien direct avec le PSA mais lui sont plutôt opposés.

24 - Rappel de l'objet de l'enquête et mise au point du commissaire enquêteur

La présente enquête publique était initialement destinée à réviser le plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome d'Auxerre-Branches datant du 08 juin 1979.

Conduite selon les dispositions du code de l'expropriation son objet était de :

1°) substituer au PSA de 1979 un PSA moins contraignant notamment en raison de pentes latérales plus élevées (14,3% au lieu de 10%) limitant fortement l'atteinte aux boisements latéraux à la piste,

2°) vérifier que les servitudes grevant les propriétés sont limitées à ce qui est strictement nécessaire pour satisfaire aux exigences de la sécurité aérienne,

3°) permettre aux propriétaires concernés -privés et publics- de s'exprimer puisque :

-La propriété est le droit de jouir et disposer des choses de la manière la plus absolue, pourvu qu'on n'en fasse pas un usage prohibé par les lois ou par les règlements. (Article 544 du code civil)

-Nul ne peut être contraint de céder sa propriété, si ce n'est pour cause d'utilité publique, et moyennant une juste et préalable indemnité. (Article 545 du code civil)

Pour des raisons tenant au fait que:

- depuis 40 ans les acteurs responsables de l'application du plan de servitudes aéronautiques (autorités administratives, élus, et autres) n'aient jamais exigé sa réalisation ni procédé à sa mise en œuvre,

- que cette inconséquence soulève aujourd'hui des problèmes inexistant à l'époque, mais aujourd'hui très sensibles comme l'environnement devenu un fort enjeu de société et les finances publiques analysées au travers du prisme de la fiscalité et de la solidarité,

Cette enquête publique qui n'aurait dû concerner que les communes et population directement impactées par les servitudes a pris une ampleur dépassant très largement son objet qui est la sécurité aéronautique pour ne retenir que l'atteinte environnementale et le coût pour le contribuable.

Dès lors le commissaire enquêteur était confronté au dilemme suivant : soit s'en tenir à l'objet stricto sensu de l'enquête et rejeter toute observation hors sujet, soit prendre en compte toutes les observations du public.

Il a considéré que celui-ci a logiquement usé de l'espace d'expression démocratique lui étant offert quand bien même ses observations seraient-elles en marge de la question initiale de savoir si les servitudes aéronautiques et leurs atteintes aux biens sont limitées à ce qui est nécessaire pour satisfaire aux exigences de la sécurité aérienne.

Après réflexion j'ai jugé utile de prendre en considération l'ensemble des observations du public et de soumettre au porteur de projet (DSAC) celles concernant le domaine aéronautique et au propriétaire de l'aérodrome (SMAAB) celles ayant trait à l'environnement et au coût de mise en œuvre du PSA pour leur permettre de s'exprimer. Pour autant mon avis ne portera que sur la révision du plan de servitudes aéronautiques qui motive l'enquête publique.

L'établissement d'un procès-verbal de synthèse, bien que non prévu par le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique pour les projets sans incidence sur l'environnement, est une procédure constituant un temps fort permettant au commissaire enquêteur d'informer le porteur de projet sur la façon dont s'est déroulée l'enquête, et de lui soumettre les observations du public ainsi qu'éventuellement ses propres questions.

Le lundi 10 février 2020, j'ai transmis à monsieur Christian MALGARINI chef de subdivision à la Direction de la sécurité de l'aviation civile Nord-est (DSAC-NE) et chef de projet, le procès-verbal de synthèse en l'informant qu'il dispose d'un délai de quinze jours, compter de la date de sa réception, pour produire ses observations éventuelles.

J'ai procédé de manière identique à l'égard de monsieur Gérard Delille président du syndicat mixte de l'aérodrome d'Auxerre-Branches. (*cf. dossier des annexes*)

24.1- Rencontre avec le porteur de projet

Le vendredi 14 février 2020, à leur demande, j'ai rencontré messieurs Christian BURGUN adjoint technique au directeur et Christian MALGARINI chef de subdivision de la Direction de la Sécurité des l'Aviation Civile Nord-est. Ces deux représentants du porteur de projet, de passage à Auxerre dans le cadre de leur mission, souhaitaient évoquer le contenu du procès-verbal de synthèse abordant des points sans rapport avec l'objet même de l'enquête publique portant sur la révision du Plan de Servitudes Aéronautiques du 06 juin 1979.

Je leur ai expliqué que j'en étais conscient mais que les observations du public étant liées aux effets du plan de servitudes ne pouvaient être rejetées même si elles s'écartaient de l'objet principal de l'enquête qui est la révision du PSA de 1979.

J'ai usé de cette rencontre pour remettre à monsieur Burgun une photocopie des registres physiques déposés dans les lieux de permanence et leurs pièces annexées.

24.2 - Prolongation du délai imparti pour répondre aux observations du public

Le porteur du projet (DSAC Nord-est) et le syndicat mixte de l'aérodrome d'Auxerre-Branches disposaient d'un délai de 15 jours à compter de la réception du procès-verbal de synthèse pour répondre aux observations du public. L'accusé de réception m'ayant été adressé par chacune des parties le 11 février, les mémoires en réponse auraient dû me parvenir le 26 février.

Par courriers du 18 février et du 21 février le président du Syndicat Mixte de l'Aérodrome d'Auxerre-Branches et le directeur de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord-Est, arguant du volume d'observations à examiner et à traiter, ont sollicité une prolongation du délai de 15 jours pour produire leur mémoire en réponse, ce que j'ai accepté en portant le terme du délai au 07 mars au plus tard. (*cf. dossier des annexes*).

Les 04 mars et 06 mars 2020 la Direction de la sécurité de l'aviation civile Nord-est et le président du syndicat mixte de l'aérodrome d'Auxerre-Branches m'ont transmis leur mémoire en réponse. (*cf. dossier des annexes*).

Ces mémoires sont reproduits ci-après assorti de mes commentaires.

25 - Analyse des observations, réponse du porteur de projet et du syndicat mixte propriétaire de l'aérodrome, et commentaires du commissaire enquêteur.

Les observations étant particulièrement nombreuses (572) il n'a pas été possible d'apporter une réponse détaillée à chacune d'elles. Néanmoins aucune observation, suggestion, proposition, n'a été écartée ou ignorée.

Toutes ont fait l'objet d'une étude attentive du commissaire enquêteur qui en a dégagé, hors avis favorables, 07 thèmes reprenant les pensées et idées formulées par les personnes s'étant exprimées auxquelles s'ajoutent 11 questions du commissaire enquêteur.

La Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord-est et le Syndicat Mixte de l'Aérodrome d'Auxerre-Branches ont été invités à répondre aux thèmes qui leur ont été présentés par voie de procès-verbal de synthèse. Ils ont disposé (sous format PDF et Excel) de l'ensemble des observations et pièces jointes portées au registre dématérialisé et sur les registres physiques déposés dans les mairies afin de pouvoir les examiner en détail pour formuler leurs réponses en toute connaissance de cause.

25.1- Observations favorables au projet

Ce que dit le public :

Cet aérodrome est absolument nécessaire à l'Auxerrois et l'Yonne. Non pas tant pour le loisir des nantis comme nous pouvons le lire (cela ne changera rien), mais pour l'économie locale, les entreprises qui pourront mieux se développer localement ou celles qui pourraient venir sur le département. Nous avons raté le chemin de fer au 19ème siècle et le TGV au 20ème siècle, ne ratons pas l'avion au 21ème siècle. A l'époque où l'économie est mondialisée, l'avion est essentiel et peut être déterminant au développement ou création d'une entreprise qui emploiera des dizaines de salariés localement.

3) si des dommages écologiques doivent être fait, il est possible sur le 89 de les corriger en plantant la même surface à proximité. RED 250

Il est indispensable de conserver et de promouvoir l'aéroport qui est un outil indispensable à notre territoire. Il est certainement possible de concilier la préservation de la faune et de la flore environnante et de lever les restrictions d'utilisation de l'aéroport (replantation de parcelles hors PSA par exemple). L'aéroport est un outil pour notre département qui est déjà générateur

d'emplois et qui est un moyen de développement pour notre département. Il doit être en mesure de répondre à la demande actuelle pour pouvoir se développer ensuite avec le développement du territoire. RED 239

A la lecture de la plupart des commentaires qui mettent en exergue le catastrophisme écologique que représente le projet pour la biodiversité et la planète, je souhaite juste rappeler que 33 ha ne représentent que 0.33 km² soit l'équivalent d'une bande de 1km de long sur 330 m de large... A l'échelle du département on parle de 0.0044 % du territoire... Sérieusement, on peut même se demander pourquoi il y a enquête !! Il s'agit d'un projet raisonnable qui permettra un peu de développement économique dans notre région d'Auxerre qui en manque cruellement, arrêtons de mettre des bâtons dans les roues sur des projets avec si peu d'impact, et concentrons-nous sur les vrais problèmes écologiques d'envergure ! RED 184

Annotation du commissaire enquêteur

Quelques observations favorables significatives parmi les **53** dont elles ont été tirées.

Réponse de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord-Est:

Commentaires du commissaire enquêteur :

Le porteur de projet n'a pas produit de réponse s'agissant des observations favorables du public. Dont acte !

25.2 - Observations liées au type d'enquête publique

Ce que dit le dossier :

Le dossier soumis à enquête publique, § I.2 page 3, cite seulement les bases réglementaires traitant des servitudes aéronautiques de dégagement.

Ce que dit le public :

L'Autorité Environnementale devrait être saisie même si lors du premier PSA elle ne l'avait pas été. Comment appliquer la même législation alors que le sujet « climatique » n'existait pas dans les années 70 ? RED 244

Font l'objet d'une évaluation environnementale systématique :

1° Les plans et programmes qui sont élaborés dans les domaines [...], des transports, [...] du tourisme ou de l'aménagement du territoire [...]

2° Les plans et programmes pour lesquels une évaluation des incidences Natura 2000 est requise en application de l'article L. 414-4.

La procédure en cours est illégale. RED 215

L'avis d'enquête publique se réfère uniquement aux "codes du transport, de l'aviation civile et de l'expropriation pour cause d'utilité publique". L'enquête est donc une enquête régie par ces seuls codes et est ainsi une enquête d'utilité publique (dite "de droit commun").

Or, un projet qui implique de supprimer les obstacles que constituent les arbres et la végétation sur 33 ha de forêt en zone ZNIEFF, dont 15 ha en zone Natura 2000 et près de 4 ha en zone encore plus protégée, constitue bien un projet qui, par sa nature, sa dimension et sa localisation est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement et donc, doit faire l'objet d'une étude environnementale (Code de l'Environnement art. L122- 1-II et L123-2 et directive 2001/92/UE modifiée du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011).

L'enquête publique étant préalable à des opérations susceptibles d'affecter l'environnement aurait dû être de type dit "environnemental" et non une enquête publique dite "de droit commun". RED 120

Annotation du commissaire enquêteur

Les quelques observations, ou extraits d'observations, ci-dessus démontrent que de nombreuses personnes estiment que la procédure d'enquête publique mise en place sous le régime du code de l'expropriation est illégale dans la mesure où les servitudes du PSA portent atteinte à l'environnement.

Qu'en pense le porteur de projet ?

Réponse de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord-Est:

Le projet de révision du PSA d'Auxerre Branches (qui n'est ni un projet d'élaboration initial de servitude ni un projet de création d'aérodrome) porte sur l'actualisation des normes techniques applicables aux surfaces de dégagement. L'effet principal de cette révision aura pour conséquence d'alléger considérablement les limitations de hauteur sous la servitude révisées par rapport à celles en vigueur.

Le code de l'environnement dans son article R122 précise quels sont les projets soumis à évaluation environnementale. La révision d'un PSA n'y figure pas en tant que telle.

Par contre les éventuels travaux, qu'ils soient liés ou non à une mise en conformité par rapport au PSA sont potentiellement concernés par l'article R122 du Code de l'Environnement et le cas échéant doivent donner lieu à évaluation environnementale ou examen au cas par cas.

C'est dans cet esprit que le syndicat mixte a fait réaliser une étude environnementale (ECOGER) que les propriétaires concernés par la servitude (actuelle ou révisée le cas échéant) pourront s'approprier.

Commentaires du commissaire enquêteur :

Soit le projet est considéré comme ne portant pas atteinte à l'environnement et l'enquête publique est conduite sous le régime du code de l'expropriation comme c'est le cas.

Soit le projet porte atteinte à l'environnement et dans ce cas l'enquête aurait dû être conduite sous le régime du code de l'environnement (articles L123-1 à L123-18 et R123-1 à R123-27) et dans ce cas une évaluation environnementale était nécessaire sauf dispense après décision d'examen au cas par cas.

De ce que j'ai retenu de mes rencontres avec le porteur de projet et le président du syndicat mixte il ne saurait y avoir atteinte à l'environnement dans la mesure où les parcelles concernées sont frappées de servitudes aéronautiques depuis juin 1979. Ainsi toute végétation perçant les surfaces de dégagement définies et susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne sont réputées ne pas exister.....depuis 40 ans !

L'étude environnementale effectuée par le cabinet ECOGEE à la demande du SMAAB n'a d'autre but que d'identifier tous les enjeux écologiques pour réduire l'impact environnemental lorsqu'il s'agira d'appliquer les servitudes aéronautiques.

25.3 - Observations liées à l'utilité de l'aérodrome

Ce que dit le dossier :

Le dossier est un document technique présentant la mise en révision d'un plan de servitudes aéronautiques. Son objet n'a pas à émettre un avis sur l'opportunité de l'infrastructure ni de juger de l'utilité de l'aérodrome d'Auxerre-Branches.

Ce que dit le public :

La configuration présente de l'aérodrome permet d'accueillir des avions de 30 passagers et suffit aux besoins actuels. Si quelques hommes d'affaires ou de riches particuliers souhaitent se poser à Auxerre dans des appareils dont la puissance excède les capacités du terrain, cela ne s'appelle pas une opportunité économique nouvelle, et ne relève pas de l'utilité publique. RED 229

L'élaboration d'un nouveau PSA sur la base d'une piste de code 2 me paraît infiniment plus justifié et raisonnable. OBS 222

Ce projet d'aéroport me semble dénué de tout fondement. Les aéroports parisiens et celui de Dijon suffisent largement à satisfaire la demande d'un grand nombre d'usagers. OBS 214

Ne va-t-on pas à contre le sens de l'histoire en développant le trafic aérien sur un aérodrome comme Auxerre-Branches ? RED 193

Le trafic de l'aérodrome est faible et en déclin depuis plus de 10 ans. Aucune des perspectives de développement économique ou touristique invoquées n'est crédible, ni démontrée on peut faire un nouveau PSA équilibré avec un aéroport en catégorie 2 la catégorie 3 n'étant pas possible. RED 171

Nous savons tous que le trafic de l'aérodrome est faible mais qu'il n'augmente pas ! Au risque de polluer encore plus, d'apporter des nuisances sonores. RED 170

Annotation du commissaire enquêteur

Les quelques observations, ou extraits d'observations, ci-dessus démontrent que de nombreuses personnes estiment que l'aérodrome d'Auxerre-Branches n'est pas d'une grande utilité et qu'un classement en catégorie 2 suffirait pour son activité.

Réponse de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord-Est :

L'objet de la présente enquête publique ne porte ni sur l'opportunité de conserver un aéroport ni sur la longueur de piste utilisable (qui par ailleurs n'est pas modifiée) mais sur la révision du PSA actuellement en vigueur. Révision, dont la conséquence principale sera, si elle est approuvée, de réduire les contraintes sous les surfaces de dégagement. A contrario, si la procédure de révision ne devait pas aboutir Le PSA actuellement en vigueur restera applicable et opposable dans son intégralité.

Réponse du Syndicat Mixte de l'Aérodrome d'Auxerre-Branches :

L'objet de l'enquête publique est la révision du Plan des Servitudes Aéronautiques sur l'aéroport d'Auxerre-Branches, rendue obligatoire par une directive européenne, transposée dans l'Arrêté du 7 juin 2007 fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques, à l'exclusion des servitudes radioélectriques. Les normes introduites par ce texte sont reprises dans le projet de révision du PSA puisqu'elles modifient le tracé et les impacts de la servitude aux abords de l'aérodrome en réduisant l'emprise de celle-ci.

La révision du PSA se fait toute choses égales par ailleurs, c'est-à-dire qu'elle est déterminée en fonction du classement actuel de l'aéroport qui est et a toujours été de catégorie 3C.

Cette catégorie a été choisie par les propriétaires de l'aéroport que sont la Communauté de l'auxerrois, le Département et la Région Bourgogne-Franche-Comté, c'est en ce sens que de nombreux investissements ont été réalisés ces dernières années (pistes, aubettes de douane...).

La plateforme a été identifiée dans le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire – Ici 2050, comme **l'une des huit plateformes aéroportuaires présentant un intérêt régional prioritaire**, puisqu'elle assure des prestations nécessaires à l'économie

régionale et aux services d'intérêt général. **Cette plateforme est complémentaire au maillage aéroportuaire régional.** Le Projet de territoire 2015-2020 de la Communauté de l'auxerrois et son Schéma de développement économique, l'identifie comme un **levier pour renforcer l'attractivité du territoire, par le développement des activités économiques et touristiques.**

Cette révision est obligatoire car un aérodrome ouvert à la circulation publique aérienne doit obligatoirement être doté d'un PSA, conformément à l'article L6350-1 du Code des transports.

La question n'est donc pas de débattre de l'utilité de la plateforme, puisque cette utilité est indéniable.

Commentaires du commissaire enquêteur :

Je retiens que le projet de révision vise à appliquer des servitudes moins contraignantes que celles découlant du PSA de 1979. Le commissaire enquêteur n'a pas à se prononcer sur ce qui ne relève pas des servitudes aéronautiques qui sont l'objet de l'enquête publique. Ainsi l'utilité de l'aérodrome d'Auxerre-Branches et le volume de son trafic aérien sont des questions que j'estime hors sujet et que je n'ai pas à commenter et sur lesquelles je n'ai pas à porter d'avis.

25.4 - Observations concernant la protection de l'environnement

Ce que dit le dossier :

Le dossier est un document technique présentant un plan de servitudes aéronautiques. Le plan de détails A2 figurant au dossier fait apparaître en hachuré vert les zones boisées dans lesquelles se situent des obstacles perçant les surfaces de dégagement.

Ce que dit le public :

Une forêt coupée à blanc est un véritable désastre écologique. RED 268

Les bois de branches sont un biotope particulièrement intéressant par leurs flores de "Lande" peu fréquente en bourgogne tel que les callunes et les bruyères (très importante pour les butineurs et les producteurs apicole locaux, c'est le seul endroit où il est possible de produire du miel de bruyère dans l'Yonne) RED 253

L'augmentation du trafic aérien envisagée après déboisement présente des incohérences manifestes avec les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre, d'adaptation au changement climatique et de protection de la biodiversité indiqués dans plusieurs documents de programmation territoriale en vigueur ou en cours de validation (PCAET, SCoT etc.) RED 199

Détruire plus de 33 hectares de forêt, au prétexte d'un vague projet d'agrandissement de l'aérodrome que ni le trafic actuel, ni les perspectives de développement économique ne justifient est un non sens absolu. RED 153

Détruire tant d'arbres pour l'utilisation que de quelques privilégiés, c'est une honte. Comme d'habitude, on bafoue la nature. RED 144

Déboiser des terrains aujourd'hui, vu la situation dans laquelle nous sommes sur le plan environnemental, semble tout à fait aberrant. Il est urgent d'arrêter de contribuer au réchauffement de la planète. RED 123

Destruction inutile de 33 ha de forêt, dont une partie en zone NATURA 2000 et une partie bénéficiant d'un arrêté de protection du biotope encore plus protecteur. RED 120

Le fait de ne pas respecter une zone classée ZNIEFF et Natura 2000 est une aberration d'un point de vue environnemental, économique et juridique. Tout ça pour le seul agrément de possesseurs de gros avions qui peuvent actuellement se poser ailleurs. RED 109

Une partie des terrains à déboiser sont classés Natura 2000 ou ZNIEFF (zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique). Leur disparition est non-compensable. N'est-ce pas une atteinte grave au principe de sauvegarde des espaces naturels remarquables ? On inventorie, on classe, on labellise puis on balaie tout ça ? À quoi servent les normes et les classements en zones protégées ? Le citoyen ne peut que se sentir floué. RED105

Nous vivons une période où les enjeux environnementaux sont cruciaux pour l'avenir, ce projet ajoute à la destruction de 33 hectares de forêt et de tous les écosystèmes qu'elle abrite, un trafic aérien plus dense qui produira encore plus de CO2. RED 81

Encore un projet climaticide et destructeur de notre environnement, sous couvert de sécurité. RED 77

On propose d'abattre des milliers d'arbres, on veut le faire au nom des mouvements d'avions privés appartenant à une poignée de personnes RD 70

Je trouve complètement irresponsable et criminel de vouloir préférer une piste plus longue à une parcelle importante de forêt. RED 48

On privilégie les aspects économiques aux dépens des aspects écologiques. Je ne suis pas sûre que les oiseaux soient en accord avec ce projet malheureusement, on ne prend pas leur vie en compte. RED 7

Annotation du commissaire enquêteur

Tous les opposants au projet, sauf quelques cas à la marge, dénoncent une atteinte environnementale à la forêt de Branches concernée par une ZNIEFF, une zone Natura 2000 et un Arrêté de Protection de Biotope. Certains voient la forêt coupée à blanc. Les quelques observations ou extraits d'observations ci-dessus fournissent des éléments d'ambiance.

Pour répondre avec toute la précision nécessaire il convient de prendre connaissance de l'ensemble des observations et de leurs pièces jointes sans se satisfaire des extraits ci-dessus.

Réponse de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord-Est:

La finalité du présent projet de révision du PSA est de réduire l'emprise des zones impactées par le PSA actuellement en vigueur, du fait de l'allègement des contraintes en matière de pentes des surfaces de dégagement. A titre d'exemple, les pentes des surfaces latérales de dégagement passeraient ainsi de 10% à 14,3% ; de fait, ces nouvelles valeurs de pente réduiront considérablement les zones concernées par des coupes à blanc (qui sont par ailleurs partiellement constituées de bois d'exploitation plantés postérieurement à l'approbation du PSA en vigueur).

D'autre part, l'étude environnementale menée par le créateur de l'aérodrome (étude ECOGER), dans le but d'assister les propriétaires fonciers dans la définition des travaux de mise aux normes à réaliser, démontre que ces dernières peuvent être menées de façon à limiter l'impact environnemental, voire à reconstituer des milieux originels à haute valeur environnementale.

Citons les recommandations du bureau d'études ECOGER :

« Une bande côté aéroport où tous les arbres devront être coupés : milieu ouvert, qui devra le rester

- *Cette bande sera favorable à l'extension des landes sèches aux endroits où la bruyère cendrée est présente actuellement de façon notable*
- *Puis mise en place d'une lisière étagée réduisant l'impact sur le milieu forestier et augmentant l'intérêt écologique de la lisière pour la faune, en coupant les arbres trop hauts et en conservant les arbustes et les petits arbres »*

Enfin, en tout état de cause, si le projet de révision du PSA ne devait pas être retenu, les travaux de mise en conformité devront porter sur le PSA actuellement en vigueur qui impacte considérablement plus importante.

Réponse du Syndicat Mixte de l'Aérodrome d'Auxerre-Branches :

L'objet de l'enquête publique est la révision du Plan des Servitudes Aéronautiques sur l'aéroport d'Auxerre-Branches, toutes choses égales par ailleurs (classement, longueur de piste, équipement équivalent etc.).

La question de l'environnement n'est pas prévue par le code des transports, de l'aviation civile ou par l'arrêté du 7 juin 2007 prévoyant les servitudes aéronautiques. C'est pour cela qu'elle n'était pas dans le dossier d'enquête publique. De plus, le Document d'objectifs Landes et tourbières du bois de la Biche, site Natura 2000 n°FR2600990 de novembre 2017, le classement en Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique de type 1 et l'arrêté Préfectoral de Protection Biotope Vallée de la Biche sont postérieurs au PSA de 1979 : ils doivent obligatoirement le prendre en compte car il a une valeur supérieure.

Pour autant, le syndicat est conscient de l'environnement présent sur et autour du site de l'aéroport et s'est pour cela engagé dans une démarche **volontaire et responsable** pour réaliser une étude environnementale et définir la séquence Eviter, Réduire et Compenser, nécessaire à la **valorisation et à la protection globale de la faune et de la flore du site, cela même si le syndicat n'est pas propriétaire de l'ensemble des parcelles impactées**. Il a pour cela confié ce travail à un cabinet spécialisée dans ce domaine, la société ECOGEE, et travaille en collaboration avec la DDT, la DREAL, les associations environnementales, et tous les autres acteurs concernés.

Les premiers résultats de l'étude montrent bien que l'impact du PSA concerne une zone boisée de 33.05 hectares. Dans cette zone, il est envisagé une zone de coupe de 24.4 ha pour former une lisière étagée.

Il convient de préciser que le SMAAB n'est pas propriétaire de la totalité des parcelles sur lesquelles une coupe doit être réalisée, mais uniquement sur 1,2 ha soit 3,5% de la surface totale à couper. La commune de Branches est propriétaire de 17,5 ha, soit 52,2% de la surface totale à couper. Les autres propriétaires représentent 14,9 ha, soit 44,3% de la surface totale à couper. **La gestion de leur parcelle relève de leur propre responsabilité. Le syndicat interviendra en tant qu'accompagnateur conseil pour les privés, afin de les aider à prendre en compte l'environnement et leur proposer une coupe et une gestion respectueuse de l'environnement. En cas de refus, le syndicat n'aura aucun moyen de s'y opposer. En revanche, les propriétaires qui auront eu l'information des études et des propositions du syndicat, seront dans l'obligation de prendre en compte la faune et la flore présente sur leur parcelle en cas de coupe et pour la future gestion de leur terrain. A défaut, ils risquent de se voir amender par la Police de l'environnement et de la chasse.**

Le syndicat envisage de proposer un accompagnement technique et financier, voir de proposer le rachat des parcelles des propriétaires volontaires.

Enfin, ces coupes **sont susceptibles de favoriser l'extension de l'habitat**, en favorisant un meilleur éclaircissement aux endroits où des arbres seront coupés, surtout en lisière. En ce sens, les préconisations du Ministère de l'écologie sont décrites (Cf. PJ fiche Landes et tourbières du bois de la Biche Muséum National d'histoire naturelle) : *« les zones marécageuses et tourbeuses évoluent spontanément vers le boisement et la fermeture du milieu. Il en résulte un assèchement et la disparition des stades jeunes les plus dynamiques et de la flore associée. Les landes sèches sont des milieux instables qui évoluent vers la forêt à l'échelle de 30-40 ans. Les espèces qui les composent (bruyères, persil des montagnes) sont des pionnières qui recherchent la lumière et qui disparaissent quand le milieu s'embroussaille. (...) La plantation des zones tourbeuses ou des landes sèches avec des résineux serait très préjudiciable à ces milieux. »* **Les espèces qui les composent (Bruyère cendrée, Persil des montagnes) sont des pionnières qui recherchent la lumière et qui disparaissent quand le milieu s'embroussaille.**

Commentaires du commissaire enquêteur :

J'approuve totalement les réponses de la DSAC et du SMAAB en soulignant que si la révision du PSA échouait la puissance publique pourrait alors ordonner l'application des servitudes du PSA de 1979 bien plus contraignantes pour les parcelles boisées latérales à la piste.

S'il est vrai que la forêt de Branches et en partie protégée je souligne, comme le SMAAB le fait, que l'arrêté préfectoral portant Protection de Biotope de la Vallée de la Biche date du 14 janvier 1988 et que le site Natura 2000 FR 2600990 « Landes et Tourbières du Bois de la Biche » a été désigné par arrêté du 26 mars 2015.

Les autorités et services de l'Etat à l'origine des dispositions prises en matière environnementale (APB - Natura 2000) ne pouvaient ignorer les servitudes aéronautiques pesant depuis 1979 sur les abords boisés de l'aérodrome. On peut dès lors considérer que ces dispositions ont été arrêtées en toute connaissance de cause des effets produits, ou à produire, par l'application du PSA de 1979, effets par conséquent acceptés.

25.5 - Observations liées au coût du projet pour les finances locales

Ce que dit le dossier :

Le dossier ne traite absolument pas de l'aspect économique de l'aérodrome d'Auxerre-Branches. Comme précisé précédemment, le dossier est un document technique présentant un plan de servitudes aéronautiques susceptible de générer des limitations administratives au droit de propriété, instituées par l'autorité publique.

Ce que dit le public :

Dans l'argumentation de justification, il est écrit que la redevance à EDEIS (d'ailleurs pourquoi cette gestion privée ?) passerait de 350 000€ (quasi 1000€/jour quand même et pour quels services ?) à 300 000€ (soit près de 900€/jour) mais c'est une tromperie. Le calcul occulte le coût de miseaux normes du futur équipement qui ne se réduit pas qu'à l'abattage d'arbres, mais aussi à la modification de l'infrastructure routière (la Départementale de Perrigny à Fleury) avec la modification de son emprise voir à son passage en souterrain, et d'autres contraintes trop facilement "oubliées" pour "faire passer la pilule" RED257

Edeis, le délégataire de service public local, malgré les 2/3 de son budget assuré par les collectivités locales, n'a pas réussi à maintenir le niveau d'activité de départ et ce bien avant que la restriction d'usage de la piste ne soit ordonnée. Alors que son contrat l'exigeait. RED 244

Cet aérodrome dont l'extension n'apporterait aucun bénéfice à la communauté, représente une charge financière très lourde pour la communauté. L'usage de ces subventions pourrait être mieux adapté et permettre en particulier le développement des transports icaunais (bus trains...) au service de tous et dont l'amélioration pourrait être source de développement économique pour tous, contrairement à l'extension de cet aérodrome dont ne bénéficieront que quelques privilégiés. RED 222

Nous allons sacrifier des dizaines d'hectares de forêt pour maintenir sous perfusion un aérodrome vieillot et moribond dont la contribution économique est des plus négligeables si tant est qu'elle eut été un jour positive. RED 181

Totalement opposé à ce projet qui est une aberration économique, écologique avec un gaspillage de l'argent public pour une poignée de chefs d'entreprises. RED 170

Projet dépourvu d'intérêt économique pour le département et trop coûteux en finances publiques RED168

*Projet qui me semble disproportionné entre les coûts et les bénéfices attendus OBS 166
Trop d'argent public a déjà été dépensé pour un aéroport dépourvu d'intérêt économique pour la région. Cet argent serait bien plus utile à l'économie de la région dans le développement des voies d'accès : SNCF (un arrêt TGV à Migennes) ou agrandissement des routes (N77 entre Auxerre et Troyes par exemple). RED 142*

La société privée EDEIS gérant l'aérodrome Auxerre-Branches est à la tête de 19 aérodromes régionaux. Comme celui d'Auxerre-Branches - qui vit de 350 000 € de subventions publiques annuelles pour une moyenne de 2,6 passagers/jour – tous sont déficitaires. Le projet actuel est donc une absurdité économique, dans laquelle les élus engagent à la légère des fonds publics, de plus en plus rares. RED 131

La mise aux normes pour des avions plus gros entraînera des contraintes coûteuses, notamment en termes de sécurité (aiguilleurs du ciel compétents, heures d'astreintes, pompiers en permanence, véhicule de secours...). Les élus qui ont voté une telle mesure ont enclenché une mécanique dispendieuse. Qui paiera ? Le contribuable ! RED 105

Ce projet ne présente aucun intérêt économique pour le département, il serait trop coûteux pour les finances publiques RED 102

L'aérodrome vit depuis des années sous perfusion de fonds publics (380 000€/an), dont le montant a augmenté depuis que la gestion a été confiée à une société privée ; cela, pour un trafic de 2,6passagers/jour, en constante diminution depuis 2011; le reste du trafic concerne des intérêts privés (tourisme, clubs de foot) et des hélicoptères qui n'ont pas besoin d'aérodrome ; Les perspectives économiques invoquées n'ont aucun fondement.

Il ne suffit pas d'un aérodrome pour créer une activité économique : le développement des zones commerciales autour d'Auxerre (Les Pieds de Rats, les Clairions) a coïncidé avec une baisse de fréquentation de l'aérodrome ; en quoi la nouvelle zone commerciale, qui peine à attirer des investisseurs, serait-elle différente et plus attractive ?

Aucun projection crédible n'est présentée ;

La configuration actuelle de l'aérodrome lui permet d'accueillir des avions de 30 passagers : quel besoin y a t-il d'accueillir des appareils plus puissants ?

Les hommes d'affaires se déplacent-ils par groupes de plus de 30?

La longueur réellement utilisable de la piste ne permet pas d'accueillir de gros porteurs avec un nombre de passagers en rapport avec la capacité de ces avions ; donc si de plus gros porteurs l'utilisent, ce sera avec un nombre réduit de personnes, ce qui ne peut correspondre qu'à quelques intérêts très particuliers liés – entre autres – au club de l'AJA et à quelques riches propriétaires du département : est-ce à cela que doivent servir des fonds publics de plus en plus rares ? RED 47

Projet, il est dépourvu d'intérêt économique pour le département, coûteux pour nos finances publiques et nos impôts. RED 10

Annotation du commissaire enquêteur

Les quelques observations, ou extraits d'observations, ci-dessus démontrent que de nombreuses personnes estiment que l'aérodrome d'Auxerre-Branches coûte cher à la collectivité. Il vivrait sous « perfusion » et serait dépourvu d'intérêt économique. L'ensemble des coûts à venir si le projet voit le jour (modification de la route etc.) n'est pas chiffré.

Pour répondre avec toute la précision nécessaire il convient de prendre connaissance de l'ensemble des observations et de leurs pièces jointes sans se satisfaire des extraits ci-dessus.

Réponse du Syndicat Mixte de l'Aérodrome d'Auxerre-Branches :

L'objet de l'enquête publique est la révision du Plan des Servitudes Aéronautiques sur l'aéroport d'Auxerre-Branches afin de se conformer à la législation.

L'aéroport d'Auxerre-Branches assure une mission de service public (évacuations sanitaires, armées, SAMU, gendarmerie...). L'objectif de tous les services publics (enseignement, hôpitaux...) n'est pas la rentabilité pure mais l'optimisation de l'investissement et du fonctionnement, c'est pour cela que tous sont par nature déficitaires.

Pour autant, si aucune offre de vols réguliers ou charter n'existe sur l'aéroport d'Auxerre-Branches, la plateforme réussit à se positionner comme un levier au développement touristique et économique local en jouant un rôle de complémentarité vis-à-vis des autres structures aéroportuaires du territoire en étant une plateforme de proximité répondant aux besoins de souplesse, de rapidité de mise en œuvre du mode de transport aérien et de réduction des temps de pré et post acheminement. Il n'est pas envisagé dans la stratégie du syndicat mixte de mettre en place des lignes régulières ou low-cost sur la plateforme d'Auxerre-Branches.

Le SMAAB a ainsi délégué à EDEIS une mission de service public pour assurer et financer l'aménagement, l'entretien, l'exploitation, la promotion et le développement de l'ensemble des services de l'aérodrome (article 15 de la convention de DSP). Le périmètre délégué forme une emprise sur les communes d'Appoigny, de Branches et de Charbuy pour une superficie totale de 100 ha 36 a 32 ca, ainsi qu'une parcelle de 2 738m² située à Bassou et servant d'assiette à la radiobalise d'Auxerre-Branches. L'aéroport emploie 6 salariés dont 3 pompiers d'aéroport, 2 agents Afis et 1 responsable d'exploitation/Afis.

C'est pour le fonctionnement de l'ensemble de la plateforme que l'article 29.2 de la convention de DSP précise qu'en contrepartie des sujétions de service public, le syndicat versera au délégataire une contribution, qui varie selon que le scénario soit en piste longue ou piste réduite. Cette contribution permet de financer le service public et de financer des opérations d'entretien et d'investissement définis dans la DSP. Actuellement, une réflexion est lancée sur la recherche de solutions procurant des revenus extérieurs et favorables au développement de solutions d'économie verte : panneaux photovoltaïques par exemple. L'objectif est de continuer à diminuer la part des

subventions du Syndicat. A noter que le SMAAB perçoit également une redevance pour occupation domaniale et une prime d'intéressement commercial, de la part d'EDEIS.

Le Syndicat prendra les mesures nécessaires et supportera les coûts lui incombant pour la mise en application du projet de révision du PSA.

Commentaires du commissaire enquêteur :

Je rappelle que l'objet de l'enquête publique est la révision du Plan des Servitudes Aéronautiques de l'aérodrome d'Auxerre-Branches et que les observations du public liées au coût du projet pour les finances locales ne devraient pas prendre place dans ce rapport. Toutefois les écarter pourrait être considéré comme un déni de démocratie participative et j'ai décidé de les soumettre au président du Syndicat Mixte de l'Aérodrome d'Auxerre-Branches. Je prends acte de sa réponse sans plus.

25.6 - Observations techniques du domaine aéronautique

Ce que dit le dossier :

Le dossier présente un projet de plan de servitudes aéronautiques type tenant compte du classement de l'aérodrome d'Auxerre-Branches.

Ce que dit le public :

L'élaboration d'un nouveau PSA sur la base d'une piste de code 2 me paraît infiniment plus justifié et raisonnable. RED 222

Pourquoi faire un nouveau PSA avec un chiffre de code 3 alors qu'avec un chiffre de code 2 le projet concilierait environnement et économie ? Pas de saccage forestier et une exploitation réglementaire et sécurisée. Bref un aérodrome en adéquation avec la taille de notre territoire. RED 205

Je demande l'élaboration d'un nouveau P.S.A. établi sur la base de besoins réalistes pour l'aérodrome d'Auxerre-Branches et la collectivité icaunaise, soit :

- une piste avec un chiffre de Code 2, comme actuellement, c'est à dire une piste accessible aux avions ayant une distance de référence de décollage 1 200 m au plus.*
- un mode d'exploitation de la piste 18/36 comme aujourd'hui, c'est-à-dire :*
- seuil 36, exploitée à vue de jour et de nuit avec indicateur visuel de pente d'approche,*
- seuil 18, exploitée aux instruments.*

Ainsi, l'exploitation de l'aérodrome d'Auxerre-Branches pourra se poursuivre en toute sécurité, dans le respect intégral des spécifications techniques des servitudes aéronautiques de dégagement fixées par l'arrêté du 7 juin 2007 modifié, sans impact supplémentaire significatif sur la forêt de Branches, ses zones protégées et l'environnement. RED 120

Quelle est l'utilité réelle de passer de 1 000 m de piste utilisable à 1 600 m ? 1 000 m c'est suffisant pour les petits avions des clubs, les amateurs, les déplacements des petits avions de tourisme ou d'affaire.

Peut-on croire à l'arrivée de moyens et gros porteurs qui utiliseraient la piste de 1 600 m ? Qui a besoin de déplacer 30 personnes par vol ? Où a-t-on vu ou entendu une telle demande ? RED 105

Dans le cas où la piste serait maintenue à 1 200 m, faudrait-il de nouveau envisager de couper des arbres dans le futur sur toute la longueur de la piste ou sur les parties latérales des seuls 1 200 m utilisés de la piste, dès maintenant ou seulement une fois que les arbres auraient progressé dans leur croissance ?

Dans le cas d'une piste limitée à 1 200 m, la pente serait-elle la même que dans ce nouveau projet de PSA ou serait-elle différente, à savoir supérieure, ce qui signifierait des coupes d'arbres moins importantes pour les besoins de la trouée ?

Qu'en est-il de la proposition de monsieur Castel de la prise en compte de « calottes » qui sont des volumes de protection dans l'élaboration du nouveau PSA, ce qui permettrait de nouveau d'utiliser une piste de 1 650 m et à tous les avions d'affaire de pouvoir se poser.

Un opposant au projet prétend que dans le cas d'une réutilisation d'une piste à 1 650 m, les avions qui n'ont plus accès depuis 2 ans à l'aéroport poseraient un risque de collision avec les véhicules d'une certaine hauteur qui fréquentent la route départementale Perrigny-Fleury la Vallée. Il a pris comme exemple les cars scolaires transportant les enfants qui pourraient donc être percutés par les dits-avions lors du décollage ou l'atterrissage. RED358

Annotation du commissaire enquêteur

Les quelques extraits ci-dessus donnent « le ton » des observations des opposants au projet.

Certains déclarent que :

- l'exploitation de l'aérodrome d'Auxerre-Branches ne nécessite pas un classement en 3C alors qu'il peut parfaitement fonctionner en code 2 ce qui éviterait toute atteinte au boisement latéral,
- que la route de Perrigny constitue un obstacle interdisant l'utilisation de la piste sur sa longueur totale de 1650m,
- que les clôtures constituent elles-mêmes des obstacles.

Pour répondre avec toute la précision nécessaire il convient de prendre connaissance de l'ensemble des observations sans se satisfaire des extraits ci-dessus.

J'appelle tout particulièrement l'attention de la DSAC sur les observations suivantes qui me semblent devoir faire l'objet de réponses précises.

- n° 68 et pièces jointes de M. Jean-Paul Castel
- n° 120 et pièce jointe de M. Jean-Michel Masson
- n° 357 de M. Claude Boursin
- n° 358 de la Ligue de Protection des Oiseaux de l'Yonne
- n°446 de l'ADENY, association de défense de l'environnement et de la nature de l'Yonne
- n° 515 de l'association Yonne Nature Environnement

Réponse de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord-Est:

La piste actuelle n'est pas une piste de 1200m mais bien une piste de 1650m. La DSAC-NE a émis, pour des raisons de sécurité, une limitation à des aéronefs dont la distance de référence est inférieure à 1200m qui utilisent néanmoins la piste dans sa configuration de base. Cette limitation sera levée quand les obstacles (latéraux notamment) auront fait l'objet d'un traitement.

L'objet de la présente enquête publique porte, non pas sur l'opportunité de conserver un aérodrome ou de réduire sa piste mais sur l'opportunité qui est offerte d'alléger les servitudes en vigueur à ce jour; le créateur ayant choisi de ne pas modifier le stade ultime de développement de l'aérodrome.

Le traitement des aspects opérationnels de l'exploitation d'une piste n'est pas du ressort du PSA mais d'une procédure d'homologation et de surveillance des pistes basées sur la configuration existante en temps réel ; la route est ainsi prise en compte tant dans le cadre de l'homologation que dans le stade ultime de l'APPM.

Ce sont ces procédures qui ont conduit la DSAC-NE à prononcer des restrictions d'exploitation dans l'attente du traitement des obstacles (arbres) par la mise en application du PSA.

L'observation n° 68 fait état de la possibilité de faire des adaptations aux servitudes lorsque des obstacles préexistants percent ces dernières.

Il est à noter que, d'une part il ne s'agit que d'une possibilité (qui doit être validée par une étude de sécurité), et que d'autre part l'immense majorité des obstacles répertoriés ne sont pas des obstacles qui préexistaient lors de l'établissement de la servitude en vigueur à ce jour ; ils sont la résultante du non-respect du PSA par leurs propriétaires respectifs et ont vocation à être traités à ce titre. Ce traitement est par ailleurs en cours pour un certain nombre d'entre eux.

Pour ce qui est des adaptations figurant dans le PSA actuel, elles sont très localisées et établies pour pallier à des normes générales contraignantes (10% de pente latérale). Les principes actuels d'établissement des PSA sont basés sur des normes générales moins contraignantes (14,3%) mais faisant l'objet de moins d'adaptations afin de garantir un niveau de sécurité homogène.

Pour ce qui est de la prise en compte de la route, il faut noter que cette dernière a jusqu'à peu été « défilée » par un rideau d'arbres (plus pénalisants) récemment supprimé ; sa prise en compte sera effectivement réalisée dans les publications permanentes afin que le nouvel environnement visible corresponde à ces dernières.

S'agissant d'un document de planification (en tant que stade ultime) le PSA n'est ainsi pas forcément en cohérence avec l'infrastructure existante, mais l'est avec l'APPM (Avant Projet de Plan de Masse) ayant servi de base à l'élaboration du PSA en vigueur faisant l'objet de la révision.

Les observations 357, 358, 446 et 515 visent à envisager des alternatives en matière de longueur de piste ou de mode d'exploitation de cette dernière. Rappelons que, d'une part ce n'est nullement l'objet de la présente enquête et que, d'autre part la révision telle qu'envisagée amène ainsi une réduction substantielle des contraintes par rapport à la servitude initiale.

L'observation n° 120 suggère d'abandonner la révision du PSA. Dans cette hypothèse le PSA actuellement en vigueur restera applicable (et devra l'être) avec ses normes techniques bien plus contraignantes que celles du projet de révision. Il n'est, par ailleurs, pas du ressort de la DGAC d'initier l'élaboration d'un PSA basé sur des hypothèses de longueur de piste non validées par le créateur de l'aérodrome.

Commentaires du commissaire enquêteur :

La réponse détaillée formulée par la DSAC me paraît parfaitement claire et argumentée.

Je n'ai rien à y ajouter sauf à souligner une fois de plus que la révision du PSA vise à la substitution de servitudes moins contraignantes que celles de 1979 qui restent applicables si la révision ne prenait effet.

25.7 - Extension aérodrome

Ce que dit le dossier :

Le dossier traite de servitudes aéronautiques de dégagement absolument pas d'une extension de l'aérodrome.

Ce que dit le public :

Je suis contre l'extension de l'aérodrome de branches. RED391

Le projet d'extension de l'aérodrome d'Auxerre-Branches illustre de manière caricaturale l'aveuglement des humains enfermés dans leur processus d'auto destruction. RED 341

Refus extension. Aéroport => non nécessaire aéroport Paris < 2h ! RED 326

Simple citoyen, civique et public, je n'arrive pas à comprendre les arguments économiques en faveur de cette extension de l'aéroport. RED 236

Réponse de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord-Est:

Le projet de révision du PSA ne porte sur aucun allongement ou modification de la piste actuelle. Il s'agit d'une révision qui vise à alléger la hauteur sous la servitude par application de normes techniques actuelles moins contraignantes que celles de 1979. A défaut l'Administration se verrait dans l'obligation de mettre en application le PSA actuellement en vigueur et qui impactera une surface boisée représentant le double de celle concernée par la révision.

Commentaires du commissaire enquêteur :

J'approuve la réponse de la DSAC en précisant que les personnes qui ont cité une extension de la piste méconnaissaient manifestement le dossier mis à l'enquête publique ou ont été volontairement induites en erreur.

25.8 - Observations diverses

Ce que dit le public :

Une étude a-t-elle été faite pour connaître le bruit que cela occasionnerait pour l'ensemble des riverains ? RED 188

Le constat qu'aucune Commission Consultative des Services Publics Locaux CCSPL n'ait été mise en place alors que la CCA y était tenue pose également la question du respect de la démocratie locale. RED 244

Réponse de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord-Est:

En 2015/2016 l'Etat a procédé à l'élaboration du plan d'exposition au bruit afin de prendre en compte la composante bruit générée par l'activité aéronautique ; ce PEB a été validé par arrêté préfectoral du 04 avril 2016.

L'enquête publique préalable n'a fait remonter aucun problème particulier compte tenu de la situation de cette infrastructure dans un environnement très faiblement urbanisé.

Réponse du Syndicat Mixte de l'Aéroport d'Auxerre-Branches :

Concernant la gêne sonore :

Le Plan d'Exposition au Bruit de janvier 2016 a été établi sur les données de l'année 2010 (avec des projections de 3,4%/an de hausse de trafic). Il tient compte l'activité générée à l'époque par la présence de l'ILS (instrument landing system) soit 3000 mouvements IFR basés sur cette approche de précision. Ces mouvements d'entraînement ne sont à ce jour pas complètement récupérés par l'utilisation l'approche GNSS.

La nuisance sonore actuelle n'est donc pas plus importante depuis cette époque même avec 3% d'activité de vols d'affaires comme celle enregistrée en 2017.

Le gestionnaire a par ailleurs mis en place un système de signalement de gêne sonore à partir d'un formulaire accessible sur la plateforme internet de l'aéroport d'Auxerre. A ce jour, nous n'avons récupéré aucun dépôt de déclaration.

Des zones de survol à éviter sont répertoriées et publiées sur les cartes aéronautiques : village d'Appoigny, village de Branches, village de Charbuy. Les consignes sont retransmises par l'agent Afis à la tour de contrôle en cas de situation de tour de piste par un aéronef de l'armée par exemple.

Le gestionnaire n'a pas répondu favorablement à la sollicitation d'une équipe de voltigeurs pour leur entraînement préalable au championnat de France. Cette activité de voltige temporaire n'a pas eu lieu essentiellement pour raisons de préservation de l'environnement sonore des riverains.

Concernant la CCSPL :

La commission consultative des services publics locaux du Syndicat mixte de l'aéroport d'Auxerre-Branches a été créée par délibération du 13 mai 2015.

Elle est composée de :

- 9 conseillers syndicaux titulaires ou leurs suppléants
- Le Président de l'association sport ULM ou son représentant,
- Le Président de l'Aéro-club de l'Yonne ou son représentant.

La CCSPL du Syndicat Mixte de l'Aéroport d'Auxerre-Branches convoquée le 24 juin 2019, s'est réunie le 1er juillet 2019 à 17h00, à l'aéroport d'Auxerre-Branches, sous la présidence de Gérard DELILLE.

Le SMAAB lui a présenté pour examen le rapport annuel du délégataire, et lui a proposé son propre rapport annuel pour le présenter au comité syndical.

Commentaires du commissaire enquêteur :

Je prends note des réponses relatives aux nuisances sonores et à la commission consultative des services publics locaux et n'ai aucun commentaire à produire. Je note que le gestionnaire, soucieux du bien-être des riverains, a refusé l'utilisation de l'aérodrome par une équipe de voltige aérienne.

25.9 - Questions du commissaire enquêteur

Question n° 1 :

Le projet de PSA fait l'objet d'une contestation particulièrement forte au point que l'on peut parler de non acceptabilité sociale. Le rejet porte sur l'atteinte à la forêt Branches et sur le coût pour le contribuable.

Il n'apparaît pas de manière flagrante que le maintien en code 3C de l'aérodrome augmentera significativement son activité si le PSA est adopté.

Dans ces conditions n'est-il pas raisonnable d'envisager un déclassement en Code 2 qui aurait l'avantage de maintenir une activité aérienne suffisante pour faire face aux besoins actuels et futurs tout en préservant la forêt de Branches qui ne serait quasiment plus concernée par des abattages et/ou écimages avec une pente latérale à 20% prenant effet à 75 mètres de l'axe de la piste.

Qui décide du code de l'aérodrome ? Le créateur c'est-à-dire le Syndicat Mixte ou la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile ?

Réponse de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord-Est:

Le créateur (propriétaire) de l'aérodrome décide du code de l'aérodrome lors de l'établissement de l'Avant Projet de Plan de Masse (APPM). Celui-ci a été déterminé en code 3 dès l'origine de l'aérodrome pour répondre aux besoins du trafic escompté en phase ultime. Le PSA en vigueur à ce jour tient compte de ces paramètres.

Seul le créateur (SMAAB) est juridiquement en capacité de demander une modification de ce code qui est lié au type d'exploitation et aux aéronefs destinés à fréquenter l'aérodrome.

L'objet de la présente enquête publique n'est pas de se prononcer sur un changement de code ou de type d'exploitation mais de se prononcer sur une révision du PSA en vigueur afin d'adopter des normes techniques moins contraignantes que celles d'origine en matière de dégagements et en conséquence de réduire son impact sur les obstacles.

Commentaires du commissaire enquêteur :

Je note que seul le SMAAB est en capacité de demander une modification du code de l'aérodrome d'Auxerre-Branches classé en catégorie 3C.

Question n°2 :

Si le PSA en projet est adopté comment envisagez-vous de régler :

- le problème posé par les clôtures périmétriques constituant des obstacles qui ne pourront être déplacées sur des propriétés privées,
- le cas de la route départementale n°31 perçant la surface de dégagement de 0,8 à 4,70m !

Réponse de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord-Est:

Si des clôtures sont impactées (ce qui n'est pas avéré) par une servitude, elles se doivent d'être traitées en tant d'obstacle et des moyens alternatifs mis en œuvre.

Pour ce qui est de la prise en compte de la route, il faut noter que cette dernière a, jusqu'à peu, été « défilée » par un rideau d'arbres (plus pénalisants) récemment supprimé ; S'agissant d'un obstacle préexistant à l'établissement de la servitude initiale sa prise en compte est faite par les équipages qui en tiennent compte de façon « opérationnelle » dans les calculs de performance pour chaque vol. Par ailleurs dans le cadre de l'homologation des pistes (arrêtés CHEA du 28 août 2003 et TAC/CHEA du 10 juillet 2006) les obstacles sont vérifiés et évalués (indépendamment du PSA) avant délivrance de la décision d'homologation. Dans ce cadre la route fera l'objet d'une publication dans l'information aéronautique.

Réponse du Syndicat Mixte de l'Aérodrome d'Auxerre-Branches :

La route départementale D31 dite « route de Perrigny » a été identifiée dans le PSA de 1979 comme un obstacle car elle est située trop près de la piste. Cette situation perdure dans le projet de révision du PSA. Plusieurs solutions sont alors possibles : mettre des feux, reculer la route départementale, décaisser la route pour que son niveau soit inférieur au seuil de piste ou reculer le seuil de piste. Avec l'actuelle restriction d'utilisation, c'est le recul du seuil de piste qui a été retenu. Néanmoins, en cas d'utilisation d'une piste de 1650 mètres, la question se reposera.

A noter que la DGAC a proposé une solution par la publication d'une distance à l'atterrissage de 1530m sur laquelle Edeis est d'accord puisque cette proposition évite de décaisser ou dévier la RD31.

Pour le grillage, il n'est pas identifié comme un obstacle dans l'audit CHEA de 2017.

Dans tous les cas, le syndicat veillera à trouver la solution la moins coûteuse pour lever les non conformités relevées dans l'audit CHEA de 2017.

Commentaires du commissaire enquêteur :

Les réponses claires et argumentées de la DSAC et du SMAAB sont de nature à renseigner utilement les personnes qui s'interrogent au sujet des clôtures et de la route départementale n° 31.

Je note que la solution proposée par la DSAC d'une publication de distance d'atterrissage à 1530m présente l'avantage de ne pas modifier la structure actuelle de la route départementale, ce qui inquiète de nombreuses personnes rencontrées au cours des permanences.

Question n° 3 :

Si le PSA en projet ne voit pas le jour, le PSA de 1979 est-il applicable ?

Si oui l'est-il avec la pente à 10% de l'époque ou avec celle de 14,3% d'aujourd'hui ?

Réponse de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord-Est:

Le PSA de 1979 en vigueur a vocation à être remplacé par une version révisée (objet de la présente enquête). Si la révision ne devait pas aboutir, la version de 1979 restera applicable sans possibilité

d'en modifier les caractéristiques (c'est l'actuelle procédure de révision qui permet notamment de modifier les pentes).

Commentaires du commissaire enquêteur :

Je prends note du fait que si la révision n'était pas conduite à son terme, c'est le PSA de 1979 qui devra être appliqué alors que ses servitudes sont beaucoup plus pénalisantes que celles du PSA révisé.

Question n° 4 :

Selon une observation si certains avions (cota) ne fréquentent plus l'aérodrome celui-ci perd son agrément pour les types d'appareils considérés. Le nombre d'employés et du financement par l'aviation civile seraient ainsi remis en cause. (Voir observation n°2 du registre dématérialisé)
Pouvez préciser de quoi il s'agit ?

Réponse de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord-Est:

La DGAC finance au travers d'une taxe les moyens (en personnels et en matériel) de lutte contre les incendies d'aéronefs (SSLIA). La détermination de ces moyens est fonction du type d'aéronefs qui fréquentent effectivement l'aérodrome (longueur hors tout de l'avion et largeur du fuselage). En fonction des mouvements constatés ces moyens sont adaptés (à la hausse ou à la baisse). Les restrictions actuellement en vigueur peuvent potentiellement avoir un impact sur la détermination de ces moyens si la situation devait perdurer.

Commentaires du commissaire enquêteur :

Réponse parfaitement claire.

Question n° 5 :

Plusieurs personnes se réclamant de connaissances en aéronautique prétendent que l'aérodrome d'Auxerre-Branches peut être maintenu en code 3C sans atteinte à la forêt en appliquant des « redans » ce qui est possible du fait que l'aérodrome n'est pas soumis à la normalisation européenne qui ne concerne que les grands aéroports.

Réponse de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord-Est:

Pour ce qui concerne la mise en œuvre d'adaptations (redans), il est à noter que, d'une part il ne s'agit que d'une possibilité (qui doit être validée par une étude de sécurité), et que d'autre part cela n'est réalisable que pour des obstacles répertoriés comme étant préexistants lors de l'établissement de la servitude initiale. Une grande majorité des arbres en bord de piste ne remplit aucune de ces conditions.

Pour ce qui est des adaptations effectivement présentes dans le PSA actuel, elles sont très localisées et établies pour pallier à des normes techniques en 1979 très contraignantes (10% de pente latérale).

Les principes techniques actuels d'établissement des PSA sont basés sur des normes générales considérablement moins contraignantes (14,3%) mais faisant l'objet de moins d'adaptations afin de garantir un niveau de sécurité homogène.

Faire des adaptations tel que suggéré ne générerait effectivement plus (ou très peu) de contraintes sur les obstacles mais empêcherait toute exploitation de la piste en code 3, ce qui fait d'ailleurs l'objet de la restriction actuelle au titre du non respect des conditions d'homologation.

Commentaires du commissaire enquêteur :

Je note que l'application de « redans » empêcherait toute exploitation de la piste en code 3 et maintiendrait les restrictions actuelles. Ce n'est évidemment pas le but poursuivi par le SMAAB qui entend bien que l'aérodrome soit pleinement utilisé pour rentabiliser ses équipements et les travaux récemment réalisés.

Question n°6 :

Les propriétaires des fonds concernés par les servitudes peuvent éprouver des difficultés financières et/ou matérielles pour se mettre en conformité avec le PSA.

Le syndicat mixte prévoit-il des mesures destinées à résoudre les difficultés rencontrées par les propriétaires ? Lesquelles ?

Réponse du Syndicat Mixte de l'Aérodrome d'Auxerre-Branches :

L'objet de l'enquête publique n'est ni sur l'opportunité de l'aéroport ni sur son impact environnemental, mais porte uniquement sur la révision du PSA actuel. L'ensemble des conséquences financières seront étudiées au moment de la mise en application du PSA révisé.

L'article 9 de la convention de transfert de l'aéroport conclue le 1^{er} mars 2007 entre l'Etat et le Syndicat dispose que « *le syndicat mixte de l'aérodrome d'Auxerre-Branches ou, le cas échéant, le tiers exploitant supporte, sauf accord particulier des services de l'Etat, les frais et indemnités qui pourraient résulter de l'établissement de servitudes instituées dans l'intérêt de la navigation aérienne au titre de l'aérodrome* ».

Lorsqu'une servitude nouvelle est créée, si les propriétaires consentent à exécuter les travaux imposés par la mise en œuvre du PSA, une convention doit alors être passée conformément aux dispositions de l'article D.242-12 du Code de l'aviation civile, entre eux et le représentant du ministre chargé de l'aviation civile.

L'article D.242-12 du code précité indique par ailleurs que cette convention doit préciser :

- 1° Les modalités et délais d'exécution des travaux, l'indemnité représentative de leur coût et les conditions de versement (= montant du coût de l'abattage des arbres)
- 2° L'indemnité, s'il y a lieu, pour frais de déménagement, détériorations d'objets mobiliers et autres dommages causés par l'exécution des travaux ;
- 3° L'indemnité compensatrice, s'il y a lieu, des autres éléments du dommage résultant des modifications apportées à la situation des lieux (= montant dû au titre de la modification de l'état antérieur des lieux). Enfin, la convention peut prévoir l'exécution des travaux par les soins de l'administration.

Au moment du transfert de l'équipement au syndicat, la servitude de 1979 existait déjà. Dès lors, les propriétaires auraient dû s'y conformer. Ainsi, les propriétaires qui n'ont pas respecté cette obligation de coupe des arbres depuis 1979, et qui aujourd'hui vont devoir le faire, doivent supporter le coût de l'abattage puisqu'il ne s'agit pas d'une nouvelle servitude mais d'une révision d'un document d'urbanisme existant.

Cependant, le syndicat prévoit d'accompagner techniquement et financièrement les propriétaires privés dans la coupe et la gestion de leur parcelle, afin que celle-ci soit respectueuse de l'environnement.

La part de participation du syndicat n'est pas définie à ce jour.

Si un propriétaire refuse de suivre les recommandations faites, le SMAAB n'a aucun moyen d'action juridique pour le contraindre. En revanche, le propriétaire qui a connaissance des enjeux faunistiques et floristiques sur son terrain ne pourra pas procéder à des coupes sans protéger ces espèces, sous peine de contravention par la Police de l'environnement et de la chasse.

Si un propriétaire trouve que ces mesures sont trop contraignantes ou coûteuses, le SMAAB **pourra proposer d'acquérir les parcelles**. Cette acquisition par le SMAAB permettrait d'avoir une gestion globale et unique du site.

Commentaires du commissaire enquêteur :

Je retiens que le SMAAB prévoit d'accompagner techniquement et financièrement les propriétaires privés dans la coupe et la gestion de leur parcelle, mais également de proposer l'acquisition du fonds à ceux des propriétaires qui estimeraient les servitudes trop contraignantes.

Question n° 7 :

Dans l'hypothèse de l'application du PSA et par conséquent du traitement des espaces boisés concernés par les servitudes (coupe, écimage), un entretien régulier de ces espaces sera nécessaire pour maintenir la végétation à la bonne cote afin qu'elle ne crève pas la surface de dégagement.

Qui aura la charge de cet entretien, matériellement et financièrement ?

- Le propriétaire des fonds concernés ?
- Le Syndicat Mixte propriétaire de l'aérodrome ?
- La société gestionnaire de l'aérodrome ?

Réponse du Syndicat Mixte de l'Aérodrome d'Auxerre-Branches :

L'objet de l'enquête publique est la révision du Plan des Servitudes Aéronautiques sur l'aéroport d'Auxerre-Branches, les réponses aux questions liées aux suites de la mise en œuvre de ce PSA révisé seront apportées en temps voulu par le syndicat.

Par ailleurs, le Syndicat n'étant pas propriétaire de l'ensemble des parcelles impactées par la servitude, il ne peut ni gérer directement les parcelles, ni en déléguer la gestion au délégataire EDEIS, ni imposer un mode de gestion des parcelles privées, conformément au droit à la propriété privée. Ainsi, la charge technique et financière de la gestion d'une parcelle revient au propriétaire de cette parcelle.

D'ailleurs, l'obligation de chaque propriétaire de respecter la servitude aéronautique est indiquée dans son acte de propriété.

Cependant, il convient de noter deux points :

- Une fois l'étude environnementale portée à la connaissance des propriétaires privés, ceux-ci ne pourront plus intervenir librement sur leur parcelle, ils devront obligatoirement prendre en compte la faune et la flore identifiée sur leur parcelle, que ce soit au moment de la coupe ou de la gestion ultérieure.
- Le SMAAB souhaiterait réaliser une valorisation environnementale du site et a conscience des contraintes techniques et financières induites. Pour cela, il proposera d'accompagner les propriétaires privés par le biais de conseils, d'un conventionnement, ou d'un rachat de parcelle. Pour les propriétés communales, le SMAAB envisage un partenariat avec la commune concernée et l'ONF afin que la gestion forestière soit faite par leur soin, avec l'accompagnement financier du SMAAB.

En cas de rachat par le SMAAB, c'est lui qui supportera les coûts, ceci n'étant pas l'objet de la délégation de service public confiée à EDEIS.

Commentaires du commissaire enquêteur :

Il me semble savoir que l'objet de l'enquête publique est la révision du Plan des Servitudes Aéronautiques sur l'aéroport d'Auxerre-Branches ; je l'ai plusieurs fois asséné dans ce rapport !

Mais il est intéressant pour le public qui le lira de connaître la position du SMAAB quand aux travaux constants de maintien à la bonne hauteur des végétaux susceptibles de percer la surface de dégagement.

Je retiens que si les réponses aux questions liées aux suites de la mise en œuvre de ce PSA révisé seront apportées en temps voulu par le syndicat, celui-ci proposera un accompagnement des propriétaires privés par le biais de conseils, d'un conventionnement, ou d'un rachat de parcelle.

Question n° 8:

La route départementale n°31 perce la surface de dégagement de 0,8 à 4,70m !

Est-il envisageable et raisonnable, mais aussi matériellement possible, d'excaver cet axe sur une profondeur de 4,70m ?

Ça ne paraît guère concevable lorsque l'on se rend sur place comme je l'ai fait.

Une déviation par le sud passant à proximité de l'étang Barreau pour rejoindre « Les Courlis » est une opération lourde supposant une DUP (Déclaration d'Utilité Publique) pour procéder aux expropriations nécessaires sauf à ce que les propriétaires consentent à vendre leur bien. Mais de ce que j'ai entendu ce ne sera probablement pas le cas pour certains.

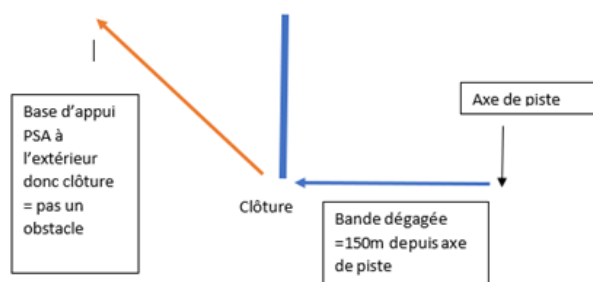
Quelle est la vision du SMAAB et ses intentions dans ce domaine particulier ?

Réponse du Syndicat Mixte de l'Aérodrome d'Auxerre-Branches :

La route départementale D31 dite « route de Perrigny » a été identifiée dans le PSA de 1979 comme un obstacle car elle est située trop près de la piste. Cette situation perdure dans le projet de révision du PSA. Plusieurs solutions sont alors possibles : mettre des feux, reculer la route départementale, décaisser la route pour que son niveau soit inférieur au seuil de piste ou reculer le seuil de piste. Avec l'actuelle restriction d'utilisation, c'est le recul du seuil de piste qui a été retenu. Néanmoins, en cas d'utilisation d'une piste de 1650 mètres, la question se reposera.

A noter que la DGAC a proposé une solution par la publication d'une distance à l'atterrissage de 1530m sur laquelle Edeis est d'accord puisque cette proposition évite de décaisser ou dévier la RD31.

La clôture latérale n'est pas un obstacle car la base d'appui pour le PSA se trouve à l'extérieur, elle n'est pas identifiée dans le PSA ni dans les écarts de l'Audit CHEA de 2017. La clôture étant à 150m de l'axe de piste donc non située dans la bande dégagée, elle n'a pas à être frangible. Elle assure par ailleurs son rôle de protection anti gibier.



Dans tous les cas, le syndicat veillera à trouver la solution la moins couteuse pour lever les non conformités relevées dans l'audit CHEA de 2017.

Commentaires du commissaire enquêteur :

La solution proposée par la DSAC présente l'immense avantage de ne pas modifier le tracé de la RD 31.

Je note que la clôture latérale n'est pas un obstacle et n'a pas à être frangible contrairement à ce que j'ai entendu lors des permanences.

Question n° 9 :

La question de l'existence de l'aérodrome d'Auxerre-Branches ne se pose pas mais nombreux sont les opposants qui considèrent que son trafic qui est de l'ordre de 3 mouvements par jour en moyenne pour 1000 passagers par an ne justifie pas 500.000€ de subventions publiques annuelles.

Réponse du Syndicat Mixte de l'Aérodrome d'Auxerre-Branches :

L'objet de l'enquête publique est la révision du Plan des Servitudes Aéronautiques sur l'aéroport d'Auxerre-Branches.

Les subventions annuelles publiques sont déterminées en fonction du cahier des charges de la délégation de **service public**. En 2019, les subventions d'exploitation du SMAAB sont de 344 579 € (scénario piste réduite). Il s'agit de dépenses de fonctionnement.

Les dépenses d'investissements en 2019 sont évaluées à 283 661€ et doivent permettre de réaliser un programme d'opérations d'investissements relatif à l'acquisition de terrain, de rénovation de l'aérogare et de l'accessibilité, et de remplacement de la porte du hangar occupé par la société de maintenance aéronautique.

Commentaires du commissaire enquêteur :

Sans commentaire

Question n° 10 :

Le dossier soumis à l'enquête publique n'indique pas la superficie concernée par l'abattage et/ou l'écimage d'arbres. Selon diverses sources il serait question d'une trentaine d'hectares au minimum, voire davantage.

Je souhaite connaître avec exactitude les surfaces boisées latérales et longitudinales impactées par les servitudes, et la superficie que vous estimez devoir totalement araser.

En compensation de cette surface arasée envisagez-vous de replanter la même superficie aux abords de l'aérodrome ou ailleurs aux environs d'Auxerre ?

Réponse du Syndicat Mixte de l'Aérodrome d'Auxerre-Branches :

Le dossier soumis à l'enquête publique n'a pas à indiquer la superficie d'arbres concernés par l'abattage et ou l'écimage puisque l'enquête ne porte que sur le document d'urbanisme qu'est le PSA. La loi ne rend pas obligatoire la réalisation d'une étude environnementale dans le cadre de cette procédure, sinon le syndicat aurait fait le nécessaire.

La zone impactée par le PSA est de **33,05 ha**. Il s'agit d'un espace majoritairement boisé.

Il est proposé dans l'étude environnementale en cours une zone où tous les arbres seront coupés (hauteur maximale comprise entre 0 et 20 m) sauf la plantation au sud de la piste (avec 17 m), soit **24.4 ha coupés**.

Pour la compensation, le SMAAB n'étant pas propriétaire des parcelles impactées, il n'a aucune obligation de compenser pour son compte (sauf pour ses 1,2 ha en propriété). Par ailleurs, la procédure de défrichement ne s'appliquant pas ici, il n'y a pas d'obligation légale pour les propriétaires privés de compenser les coupes.

Commentaires du commissaire enquêteur :

Je note mais que le SMAAB n'a aucune obligation légale de compenser l'atteinte aux boisements. Au plan de la morale écologique c'est discutable !

Question n° 11 :

Dans l'hypothèse du rejet la révision du PSA de 1979, l'aérodrome d'Auxerre-Branches ne pourra fonctionner qu'avec les restrictions actuelles ou être rétrogradé en catégorie 2. Quelles seraient les conséquences à moyen terme de cette rétrogradation sur le nombre annuel de mouvements d'aéronefs en précisant le type concerné et les conséquences financières pour le SMAAB et pour la société gestionnaire Edeis ?

Réponse du Syndicat Mixte de l'Aérodrome d'Auxerre-Branches :

Pour les trois années restantes de la DSP à EDEIS, la rétrogradation en code 2 fragilise l'équilibre financier de la plateforme, pénalise le niveau de subvention du SMAAB et met en péril le niveau actuel de ses services et de ses effectifs. L'aéroport d'Auxerre ne sera plus qu'un aérodrome utilisé par les pilotes de l'aviation générale et de loisirs et de quelques aéronefs plus petits pour l'aviation d'affaires (entreprises moins grandes, distances plus courtes, projets d'investissements moins importants et moins nombreux).

En 2023, la conséquence est qu'EDEIS ne portera pas de nouvelle candidature à la fin de la DSP car cette société ne gère pas les aérodromes régionaux. Habituellement, ce sont les collectivités qui gèrent directement les aérodromes ou des associations aéronautiques (exemple à proximité : Joigny ou Chéu).

En cas de déclassement, il peut donc être envisagé une reprise en régie par l'un des partenaires du SMAAB (CAA Département ou Région) ou la fermeture pure et simple de la plateforme au public.

En cas de fermeture, les millions investis ces dernières années pour faire vivre un équipement nécessaire au développement et à l'aménagement du territoire seront perdus.

Commentaires du commissaire enquêteur :

De cette réponse je tire la conclusion que le SMAAB n'a absolument pas l'intention de demander une rétrogradation de l'aérodrome en code 2.

Je ne commenterai pas davantage cette réponse puisqu'elle est hors sujet par rapport à l'objet de l'enquête publique.

26 - Dossier des annexes

Il comprend :

- la demande de prolongation de l'enquête publique au porteur de projet (DSAC Nord-est),
- la demande de prolongation de l'enquête publique à l'autorité organisatrice de l'enquête (Préfet de l'Yonne),
- les 05 registres d'enquête publique et leurs 28 pièces annexées,
- un CdRom contenant les 523 observations et pièces jointes déposées sur le registre d'enquête dématérialisé,

- le procès-verbal de synthèse des observations du public et des questions du commissaire enquêteur,
- la demande de prolongation du délai de production du mémoire en réponse par le SMAAB,
- la demande de prolongation du délai de production du mémoire en réponse par la DSAC,
- l'accord de prolongation du délai de production du mémoire en réponse par le commissaire enquêteur au SMAAB,
- l'accord de prolongation du délai de production du mémoire en réponse par le commissaire enquêteur à la DSAC,
- le courrier du commissaire enquêteur informant l'autorité organisatrice de l'enquête du retard dans la remise du rapport d'enquête,
- les mémoires en réponse de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord-est et du Syndicat Mixte de l'Aérodrome d'Auxerre-Branches,
- la synthèse de la consultation des services.

Fait et clos à Saint Julien du Sault le 17 mars 2020
Gérard FARRÉ-SÉGARRA
commissaire-enquêteur

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'G. Farré-Ségarra', with a long horizontal flourish extending to the left.

2ème Partie

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Dans cette seconde partie, le commissaire enquêteur émet un avis sur le projet soumis à l'enquête en prenant parti sur celui-ci sans se borner à entériner le point de vue du maître d'ouvrage et du public, mais en donnant les raisons qui ont fondé son avis.

Cet avis s'appuie notamment sur:

- l'opportunité du projet présenté,
- un examen complet et détaillé du dossier mis à l'enquête,
- les conditions de déroulement de l'enquête publique,
- l'analyse des observations du public,
- les réponses apportées par le maître d'ouvrage,
- l'analyse bilancielle du projet.

1 – Généralités

1.1 – Rappel de l'objet de l'enquête publique

Il s'agit d'une enquête publique relative à la révision du plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome d'Auxerre-Branches, suite à la demande présentée le 1er février 2019 par la direction de la sécurité de l'aviation civile Nord-Est basée à l'aéroport de STRASBOURG-ENTZHEIM.

Ces servitudes aéronautiques visent à assurer la protection de l'aérodrome d'Auxerre-Branches contre les obstacles, de façon à ce que les avions puissent y atterrir et en décoller dans de bonnes conditions de sécurité et de régularité.

L'enquête publique a donc pour objet d'assurer la bonne information du public et de lui permettre de présenter ses observations. Elle conduit le commissaire enquêteur à formuler un avis motivé à l'autorité compétente, pour lui permettre de prendre sa décision en toute connaissance de cause.

Cette enquête publique :

- s'inscrit dans un cadre législatif et réglementaire relatif aux servitudes aéronautiques de dégagement, à savoir :
- le code des transports, en particulier des articles L 6350-1 à L 6351-5,
- le code de l'aviation civile, en particulier des articles R 241-3 à R 242-1, D 241-4 à D 242-14, et D 243-7,
- l'arrêté du 7 juin 2007 modifié fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques, à l'exclusion des servitudes radioélectriques.

1.2- L'origine du projet

L'aérodrome d'Auxerre-Branches -classé 3C- est doté d'un Plan de Servitudes Aéronautiques (PSA) de dégagement institué par arrêté ministériel du 08 juin 1979 mais dont les prescriptions

n'ont jamais été appliquées pour supprimer ou mettre en conformité les obstacles perçant les surfaces définies.

Dès 2010, la DGAC a notifié au Préfet de l'Yonne la présence d'obstacles non conformes au PSA de l'aérodrome, ce qui justifiait des restrictions d'exploitation. A la demande du Préfet, l'exploitant de l'époque (CCI de l'Yonne) a demandé aux propriétaires forestiers de se conformer au PSA et de couper les obstacles mais aucune preuve que cette procédure a bien été réalisée n'est retrouvée.

En 2016, la Direction Générale de l'Aviation Civile a de nouveau constaté des obstacles dans les zones de servitudes aéronautiques, et a mis en place des restrictions d'utilisation de piste en interdisant les vols de nuits et les vols aux instruments effectués par des avions nécessitant plus de 1 200m de piste.

Par la suite, le dernier contrôle d'homologation de l'équipement (TAC-CHEA) des 21 et 22 février 2017 a identifié des obstacles trouant le PSA. L'accueil des aéronefs de « code 3 » n'est donc plus possible. En termes de sécurité seuls les aéronefs de « code 2 » sont autorisés à se poser, sur une piste d'utilisation réduite à 1200m.

Par ailleurs la révision du plan de servitudes aéronautiques est rendue obligatoire par une directive européenne, transposée dans l'Arrêté du 7 juin 2007 fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques, à l'exclusion des servitudes radioélectriques. Les normes introduites par ce texte sont reprises dans le projet de PSA soumis à enquête publique. Elles modifient le tracé et les impacts de la servitude aux abords de l'aérodrome en réduisant l'emprise de celle-ci en étant moins contraignantes que celles du PSA de 1979.

1.3 - Synthèse du déroulement de l'enquête publique

S'agissant du dossier d'enquête publique:

Le dossier d'enquête mis à disposition du public est ainsi composé:

- Un plan d'ensemble au 1/25 000ème avec les limites des différentes surfaces de dégagement et l'emprise sur toutes les communes concernées par le projet.
- Un plan de détails 1/10 000ème faisant apparaître les obstacles à supprimer.
- Une note annexe de 23 pages renfermant :
 - 1 – Notice explicative.
 - 2 – Mise en application du Plan de Servitudes Aéronautiques.
 - 3 – Etat des bornes de repérage d'axe et de calage.
- un plan d'ensemble,
- un plan de détails

Ce dossier, d'un volume plutôt très réduit en comparaison de ce qui est habituellement soumis à la population lors d'enquêtes publique, n'est pas d'accès facile pour les personnes ne possédant aucune connaissance aéronautique.

Les propriétaires des fonds situés aux abords de l'aérodrome sont incapables de savoir s'ils sont concernés par une servitude, quels en sont ses effets, ses conséquences, etc.

Ce dossier très technique constitue, sinon un obstacle, pour le moins un frein à l'expression d'une démocratie citoyenne participative ce que le commissaire enquêteur déplore.

Pendant toute la durée de l'enquête publique, du 09 janvier 2020 à 09h00 au 06 février 2020 à 17h00, ce dossier a été mis à disposition du public au siège de la Communauté d'Agglomération de l'Auxerrois et dans les mairies d'Appoigny, Branches, Charbuy et Perrigny, aux jours et heures d'ouverture de ces établissements au public ainsi qu'à l'occasion des six permanences du commissaire enquêteur,

Il a été également consultable :

- sur le site de la préfecture de l'Yonne www.yonne.gouv.fr/enquete-publique-PSA-aerodrome-Auxerre-Branches,
- en préfecture de l'Yonne sur un poste informatique avec rendez-vous préalable dans des conditions portées à la connaissance du public par voie d'arrêté préfectoral et d'avis d'enquête publique.
- sur le registre dématérialisé à l'adresse suivante <https://www.registre-dematerialise.fr/1860> renvoyant au site préfectoral.

D'autre part les maires des 23 communes suivantes situées dans l'enveloppe des dégagements de l'aérodrome ont été rendus destinataires d'un exemplaire numérique du dossier.

Auxerre - Bassou - Beaumont - Bonnard - Brion - Bussy-en-Othe - Charmoy - Chemilly-sur-Yonne - Cheny - Chevannes - Chichery - Epineau-les-Voves - Escamps - Fleury-la-Vallée- Gurgy - Laroche-saint-Cydroine - Lindry - Migennes - Monéteau - Poilly-sur-Tholon - Saint-Georges-sur-Baulche - Valravillon - Villefargeau.

S'agissant de la légalité de la procédure:

L'enquête devait se dérouler sur une période de 21 jours du jeudi 09 janvier 2020 à 09h00 au mercredi 29 janvier 2020 à 17h00 inclus. Toutefois en raison de la parution tardive d'un avis d'enquête dans l'hebdomadaire « L'Indépendant de l'Yonne » le 03 janvier 2020 soit moins de huit jours avant le début de l'enquête (Article R112-14 du code de l'expropriation), j'ai demandé et obtenu une prolongation de l'enquête de 08 jours du 30 janvier 2020 au 06 février 2020 à 17h00.

Au total l'enquête publique s'est donc déroulée sur 29 jours.

J'ai tenu 06 permanences qui ont été fixées à des jours et à des horaires susceptibles de permettre la participation de la plus grande partie de la population.

Communauté d'Agglomération de l'Auxerrois

- le jeudi 09 janvier 2020 de 09h00 à 12h00.

Mairie de Branches

- le mardi 14 janvier 2020 de 15h00 à 18h00

Mairie d'Appoigny

- le vendredi 17 janvier 2020 de 08h30 à 11h30

Mairie de Perrigny

- le mercredi 22 janvier 2020 de 14h00 à 17h00

Mairie de Charbuy

- le mercredi 29 janvier 2020 de 14h00 à 17h00

Mairie de Charbuy

- le jeudi 06 février 2020 de 14h00 à 17h00

Parutions de presse :

La publicité légale dans la presse écrite a fait l'objet des parutions ci-après:

- L'Yonne Républicaine le lundi 30 décembre 2019 et le jeudi 16 janvier 2020.
- L'indépendant de l'Yonne : les vendredis 03 janvier 2020 et 10 janvier 2020.

En raison d'un dysfonctionnement imputable à la DSAC qui n'a pas transmis dans les délais les devis approuvés au service d'annonces officielles de Centre France, la parution de presse par le

journal L'Indépendant de l'Yonne a été décalée au 03 janvier 2020 soit moins de 08 jours avant le début de l'enquête. (Article R112-14 du code de l'expropriation).

De ce fait, et pour lever la fragilité juridique créée par ce retard, j'ai demandé et obtenu une prolongation de l'enquête de 08 jours.

Une parution de presse de l'avis de prolongation de l'enquête a également été publié dans :

- L'Yonne Républicaine le vendredi 17 janvier 2020
- L'indépendant de l'Yonne : le vendredi 17 janvier 2020

Affichage :

L'arrêté n° DDT/SEFREN/UFCEP/2019-060 du 12/12/2019 du préfet de l'Yonne prescrivant la mise à l'enquête publique du projet de Plan de Servitudes aéronautiques de l'aérodrome d'Auxerre-Branches été adressé pour affichage dans les délais prescrits à la Communauté d'Agglomération de l'Auxerrois et aux 27 communes ci-après : Auxerre - Appoigny - Bassou - Beaumont - Bonnard - Branches - Brion - Bussy-en-Othe - Charbuy - Charmoy - Chemilly-sur-Yonne - Cheny - Chevannes - Chichery - Epineau-les-Voves – Escamps – Feury-la-Vallée - Gurgy - Laroche-saint-Cydroine - Lindry - Migennes - Monéteau - Perrigny - Poilly-sur-Tholon - Saint-Georges-sur-Baulche - Valravillon - Villefargeau.

Un avis au public comportant les indications relatives au déroulement de l'enquête a également été adressé à la CCA et à ces mêmes communes pour affichage, huit jours au moins avant le début de l'enquête et pendant toute sa durée, en tous endroits susceptibles d'attirer l'attention des tiers.

Ce même avis au public a également été publié :

- sur le site de la préfecture de l'Yonne www.yonne.gouv.fr/enquete-publique-PSA-aerodrome-Auxerre-Branches,
- sur le registre dématérialisé <https://www.registre-dematerialise.fr/1860>

Dans les mêmes conditions de délai et de durée le porteur du projet a procédé, le 20 décembre 2019, à l'affichage du même avis aux abords immédiats de l'aérodrome d'Auxerre-Branches.

Ces affiches, visibles depuis les voies d'accès, étaient conformes aux prescriptions de l'arrêté du 24 avril 2012 fixant les caractéristiques et dimensions de l'affichage de l'avis d'enquête publique mentionné à l'article R. 123-11 du code de l'environnement (format A2 42cm×59,4cm et titre « Avis d'enquête publique » en caractères gras majuscules d'au moins 2 cm de hauteur en caractères noirs sur fond jaune).

L'avis de prolongation d'enquête a été mis à disposition du public dans les mêmes conditions que celles-ci-dessus exposées.

S'agissant des moyens d'expression offerts au public:

Le public s'est exprimé en utilisant tous les moyens mis à sa disposition.

-le registre dématérialisé qui a été consulté à **6.197** reprises a reçu **523** observations et **36** pièces jointes,

-les registres physiques ont enregistré :

- à la Communauté d'Agglomération de l'Auxerrois : **05** observations et **03** pièces jointes,
- à la mairie d'Appoigny : **06** observations et **0** pièce jointe,
- à la mairie de Branches : **02** observations et **02** pièces jointes,
- à la mairie de Charbuy : **04** observations et **21** pièces jointes,
- à la mairie de Perrigny : **02** observations et **02** pièces jointes.

Soit un total de **19** observations écrites, et de **28** pièces annexées.

A l'occasion de **06** permanences le commissaire enquêteur a reçu **47** personnes.

Sur un total de **572** observations :

53 sont favorables au projet,

459 sont défavorables au projet,

18 sont sans avis déterminant,

42 sont digressives et parfois sans lien direct avec le PSA mais lui sont plutôt opposées.

Toutes les observations formulées par le public ont été examinées par le maître d'ouvrage (DSAC Nord-est) et le syndicat mixte de l'aérodrome d'Auxerre-Branches (SMAAB) qui ont fourni un mémoire en réponse les 4 mars 2020 (DSAC) et 06 mars 2020 (SMAAB), après avoir demandé et obtenu une prolongation de 10 jours en sus du délai de 15 jours qui leur était imparti.

2 - Motivation des conclusions

2.1- Au sujet du type d'enquête publique

L'enquête publique a été conduite en vertu du code de l'expropriation tel que prévu par l'article L6351-2 du code des transports :

« Un plan de servitudes aéronautiques de dégagement est établi pour les aérodromes et installations définis à l'article L. 6350-1. Ce plan fait l'objet d'une enquête publique dans les conditions prévues au code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Les conditions dans lesquelles il est approuvé et rendu exécutoire sont fixées par décret en Conseil d'Etat..... ».

2.2- Au sujet du projet

Il s'inscrit dans un cadre législatif et réglementaire relatif aux servitudes aéronautiques de dégagement, à savoir :

- le code des transports, en particulier des articles L 6350-1 à L 6351-5,

- le code de l'aviation civile, en particulier des articles R 241-3 à R 242-1, D 241-4 à D 242-14, et D 243-7,

- l'arrêté du 7 juin 2007 modifié fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques, à l'exclusion des servitudes radioélectriques.

2.3 - Au sujet de l'utilité publique du projet

Les services de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile du Nord-Est (DSAC) ont jugé nécessaire de réviser le Plan de Servitudes Aéronautiques de l'aérodrome d'Auxerre-Branches afin de protéger celui-ci contre la présence d'obstacles incompatibles avec la sécurité des vols.

Ce projet de révision des servitudes aéronautiques de dégagement découle de l'application de textes législatifs. Il vise à assurer la sécurité de circulation des aéronefs, des équipages, des passagers et des riverains de l'aérodrome.

Le projet qui intéresse la sécurité aérienne présente un bien un caractère d'intérêt public et justifie les atteintes portées aux propriétés privées.

2.4 - Au sujet des servitudes aéronautiques de dégagement

Elles visent à assurer la protection de l'aérodrome d'Auxerre-Branches contre les obstacles, de façon à ce que les avions puissent y atterrir et en décoller dans de bonnes conditions de sécurité et de régularité.

Elles sont de nature à préserver et à développer la potentialité de l'outil économique que représente l'aérodrome d'Auxerre-Branches

2.5 - Au sujet du traitement des obstacles perçant les surfaces de dégagement

La finalité du projet de révision du PSA est de réduire l'emprise des zones impactées par le PSA en vigueur depuis 1979 du fait de l'allègement des contraintes en matière de pentes des surfaces de dégagement découlant de l'arrêté du 7 juin 2007. Ainsi les pentes des surfaces latérales de dégagement passeraient de 10% à 14,3% ce qui réduirait considérablement les zones concernées par des coupes à blanc et diminuerait nettement la hauteur d'étêtage des arbres qui peuvent être écimés.

2.6 - Au sujet de l'atteinte à l'environnement

La révision du PSA de 1979 concerne une superficie boisée de l'ordre de 33 hectares, dont 25 hectares soumis à abattage, dans un secteur présentant un fort intérêt écologique en raison de la présence d'un site Natura 2000, d'une ZNIEFF de type 1, d'un Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope « Vallée de la biche ».

La révision de ce PSA soumise à enquête publique allégera les servitudes, surtout celles concernant les boisements latéraux à la piste. Le PSA révisé sera moins pénalisant pour l'environnement que le précédent en raison d'une pente latérale plus élevée.

Il faut noter que l'aérodrome d'Auxerre-Branches est doté d'un Plan de Servitudes Aéronautiques depuis le 08 juin 1979 alors que les dispositions prises en matière de protection de l'environnement lui sont très largement postérieures. En effet l'Arrêté préfectoral portant Protection de Biotope de la Vallée de la Biche date du 14 janvier 1988 et le site Natura 2000 FR 2600990 « Landes et Tourbières du Bois de la Biche » a été ainsi désigné par Arrêté du 26 mars 2015.

Il apparaît d'autre part que la plantation de chênes rouges d'Amérique supervisée par l'ONF en forêt communale de Branches date de 1989 -à deux années près-, donc postérieurement au PSA de 1979.

N'y a-t-il pas là matière à s'interroger quant à l'inertie des personnes et services habilités à faire appliquer les servitudes, mais également sur l'attitude qui consiste à se réclamer de droits résultants de la commission d'une infraction continue prévue et réprimée par les articles 6372.8 et 6372.9 du code des transports.

Ainsi les atteintes à l'environnement procèdent de servitudes qui n'ont jamais été appliquées. Si elles l'avaient été en temps voulu l'environnement ne serait pas un sujet de polémique aujourd'hui.

Pour autant le SMAAB, sensible au problème, s'est engagé dans une étude environnementale destinée à limiter l'impact de l'application des servitudes sur l'environnement. Il a confié cette mission à un cabinet spécialisée dans ce domaine, et travaille sur le sujet en collaboration avec la DDT, la DREAL, les associations environnementales, et tous les autres acteurs concernés.

2.7 - Au sujet de la catégorie de l'aérodrome

Le classement de l'aérodrome (qui est d'ailleurs un aéroport) d'Auxerre-Branches en catégorie 3C est un choix de ses propriétaires que sont la Communauté de l'auxerrois, le Département de l'Yonne et la Région Bourgogne-Franche-Comté.

Ils considèrent que la plateforme aéroportuaire doit rester en catégorie 3C puisqu'elle a été identifiée dans le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (STRADDET) comme l'une des huit plateformes aéroportuaires de la région BFC. Elle présente donc un intérêt régional prioritaire, en assurant des prestations nécessaires à l'économie régionale et aux services d'intérêt général. Ils estiment que cette plateforme est complémentaire au maillage aéroportuaire régional. Le Projet de territoire 2015-2020 de la Communauté de l'auxerrois et son Schéma de développement économique, l'identifie comme un levier pour renforcer l'attractivité du territoire, par le développement des activités économiques et touristiques. Ce choix d'un maintien en catégorie 3C n'a pas à être discuté dans le cadre de cette enquête.

2.8 - Au sujet du coût du projet pour les finances publiques

Comme je l'ai rappelé au chapitre 24 de la première partie du rapport, de nombreuses observations du public ont porté sur des sujets sans rapport avec les servitudes aéronautiques soumises à enquête publique. J'ai malgré tout décidé de les soumettre au porteur de projet (Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile) et au propriétaire de l'aérodrome (Syndicat Mixte de l'Aérodrome d'Auxerre-Branches) par souci de transparence et de respect pour ceux qui ont jugé utile d'user de l'espace d'expression démocratique que constitue l'enquête publique. Pour autant je ne me sens pas autorisé à émettre un avis dans ce domaine en raison de mon incompétence en matière de finances publiques et surtout du sujet situé hors du champ de l'enquête.

2.9 - Au sujet de la conférence interservices

Aux termes de l'article D242-2 du code de l'aviation civile, l'enquête publique à laquelle doit être soumis le plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome d'Auxerre-Branches est précédée d'une conférence entre les services intéressés.

Initiée par lettre du directeur de la DSAC Nord-Est en date du 1^{er} octobre 2019 cette conférence interservices a pris la forme d'une consultation des services et collectivités locales comprises dans l'assiette des servitudes ou ayant besoin d'en connaître. Elle s'est achevée le 18 décembre 2019.

- 21 services et 32 collectivités ont été consultés :
- 42 n'ont pas répondu et leur avis est reconnu comme tacitement favorable,
- 06 ont émis un avis favorable,
- 04 ont répondu ne pas avoir d'observation à émettre,
- 01 avis favorable conseil municipal de St Georges-sur-Baulche (Délibération n°2019-096 du 16 décembre 2019) est parvenu à la DDT après clôture de la synthèse des avis le 27 janvier 2020.
- 0 avis défavorable émis.

3- Analyse bilancielle

L'analyse bilancielle permet au commissaire enquêteur de mettre en balance les avantages du projet et ses inconvénients pour déterminer son avis final.

1 – Le projet mis à l'enquête présente-t-il concrètement un caractère d'intérêt général ?

Le plan de servitudes aéronautiques de l'aérodrome d'Auxerre-Branches concerne une infrastructure ouverte à la circulation publique aérienne constituant une installation d'intérêt général.

Les servitudes d'utilité publique qui génèrent des limitations administratives au droit de propriété sont instituées par l'autorité publique pour protéger la circulation aérienne contre tout obstacle dangereux situé dans l'emprise ou aux abords de l'aérodrome, de manière à garantir la sécurité de l'espace aérien nécessaire aux processus d'approche finale et de décollage des avions, mais aussi de préserver le développement à long terme de la plate-forme.

Le commissaire enquêteur considère que ces servitudes d'utilité publique qui visent à éviter un accident de circulation aérienne, donc à préserver les personnes et les biens, tant à bord des aéronefs qu'en termes de populations riveraines, présentent sans la moindre ambiguïté un caractère d'intérêt général réel, précis et permanent.

2 – Les atteintes aux propriétés concernées sont-elles nécessaires et justifiées pour atteindre les objectifs visés par le projet mis à l'enquête ?

Ne sont-elles pas disproportionnées ?

Existe-il une solution alternative ?

Un plan de servitudes aéronautiques de l'aérodrome d'Auxerre-Branches existe depuis le 08 juin 1979. Depuis 40 ans les communes et les propriétaires riverains concernés par ce plan savent quelles contraintes grèvent leurs fonds en termes d'interdictions ou de limitations et notamment de croissance des arbres. Pour diverses raisons que le commissaire enquêteur n'a pas à analyser ces servitudes n'ont jamais été appliquées, ou si elles l'ont été ce n'est que par une infime minorité.

Les atteintes aux propriétés, qui ne concernent au demeurant que des espaces boisés et aucunement des biens plus précieux tels que des immeubles, sont absolument nécessaires pour atteindre les objectifs visés par le projet mis à l'enquête publique.

Dans la situation actuelle la surface boisée appelée à être traitée (abattage et/ou écimage) peut paraître importante mais elle est en fait limitée au strict nécessaire pour permettre à l'aérodrome de retrouver sa pleine capacité de fonctionnement en catégorie 3C.

Par ailleurs la révision du PSA allège les contraintes dans les trouées mais surtout sur les bandes boisées latérales à la piste puisqu'avec une pente à 14,3% elles sont moins touchées que par la pente à 10% en vigueur dans le PSA de 1979.

Le commissaire enquêteur considère que ces atteintes aux propriétés sont proportionnées et justifiées au regard des enjeux de desserte aérienne de l'aérodrome d'Auxerre-Branches et des intérêts économiques qui s'y rattachent.

Aucune solution alternative satisfaisante n'existe, sauf à déclasser l'aérodrome en catégorie 2 ce qui supprimerait les atteintes aux propriétés riveraines latérales de la piste mais limiterait considérablement les capacités de l'aérodrome ce qui n'est pas l'objectif recherché.

Si la révision du PSA de 1979 ne voyait pas le jour les dispositions de ce PSA seraient alors applicables de plein droit alors qu'il est beaucoup plus contraignant qu'il ne le sera après révision.

3 – Le bilan coûts-avantages penche-t-il en faveur de la réalisation du projet ?

• 31 – Le coût financier de l'opération poursuivie est-il supportable ?

Le coût financier des études, du montage du dossier, et de l'enquête publique sont à la charge du porteur de projet à savoir la Direction de la sécurité de l'aviation civile Nord-est.

Le coût financier de l'opération est parfaitement supportable par l'Etat et il est totalement justifié puisqu'il vise à sécuriser l'espace aérien environnant l'aérodrome qui doit être protégé vis-à-vis d'obstacles afin de permettre aux aéronefs amenés à l'utiliser d'évoluer avec la sécurité voulue.

Le coût financier relatif à l'application des servitudes sur les terrains concernés est traité en §32 infra.

• 32 – Les inconvénients d'ordre social

La réalisation du projet risque de créer des inconvénients techniques et financiers pour les propriétaires privés qui vont se trouver dans l'obligation de supprimer les obstacles perçant les surfaces définies afin d'être en conformité avec le plan de servitudes aéronautiques. Mais ces propriétaires savent depuis 1979 que leurs fonds sont frappés de servitudes qui ont un caractère d'ordre public auxquelles aucun particulier ne peut se soustraire, ce qui ne devrait donc pas constituer une surprise pour eux.

Cependant, le syndicat prévoit d'accompagner techniquement les propriétaires privés dans la coupe et la gestion de leur parcelle afin que celles-ci soit respectueuses de l'environnement.

Si un propriétaire trouve ces mesures trop contraignantes ou onéreuses le syndicat mixte de l'aérodrome proposera d'acquérir les parcelles concernées.

Compte tenu que l'opération présente un intérêt majeur pour la sécurité de la circulation aérienne, le commissaire enquêteur estime que les inconvénients d'ordre social de mise en application du PSA ne sont pas disproportionnés par rapport à l'intérêt général du projet.

• 33 – Les atteintes à d'autres intérêts publics

- Les intérêts environnementaux

La mise en application de ce plan entraîne le traitement d'obstacles végétaux par abattage ou étêtement, le nombre est relativement important puisqu'il est de l'ordre de 33 hectares compte tenu de coupes déjà réalisées.

Par ailleurs le secteur concerné présente un fort intérêt écologique en raison de la présence d'un site Natura 2000, d'une ZNIEFF de type 1, d'un Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope « Vallée de la biche ».

Cependant le Syndicat Mixte de l'aérodrome d'Auxerre-Branches, conscient de l'atteinte environnementale à fait réaliser, dès 2015, des études pour en mesurer l'impact alors même que la réglementation ne le contraint pas à cette démarche puisque sa seule obligation est d'assurer la sécurité aérienne de l'aérodrome.

Cette démarche volontaire et responsable est voulue par le SMAAB pour protéger et valoriser le capital naturel présent sur le site en identifiant les secteurs à enjeux écologiques, et en mesurant les impacts de la coupe d'arbres sur l'environnement et en répertoriant les différentes réglementations s'appliquant sur ce secteur.

Cette démarche s'est poursuivie en 2019 pour mettre à jour l'étude de 2015 et proposer des mesures Eviter, Réduire, Compenser, afin d'obtenir une dérogation à la protection des espèces floristiques et faunistiques protégées.

Ainsi, pour chaque espèce ou habitat présentant un intérêt particulier sur le plan scientifique, écologique et ayant un degré de protection, seront décrites des mesures d'évitement, puis réductrices, à défaut compensatoires, voire d'accompagnement, qu'il serait souhaitable de mettre en œuvre, à la fois en termes d'habitats, d'échanges et spécifiquement pour les espèces protégées.

Parmi les mesures qui seront proposées, plusieurs seront obligatoirement mises en œuvre :

- Mise en place d'un cahier des charges de coupe d'arbres précisant les précautions à prendre pendant les travaux.
- Repérage et signalisation avant les travaux des secteurs sensibles à protéger (landes sèches à Bruyère cendrée..).
- Recherche avant les travaux de stations d'espèces protégées et des arbres à cavités à conserver' avec une signalisation et protection pendant les travaux.
- Suivi des mesures permettant de vérifier leur efficacité.

Ces mesures seront proposées à chaque propriétaire de parcelle ayant des obstacles perçant le nouveau PSA.

Compte tenu que l'opération présente un intérêt majeur pour la sécurité de la circulation aérienne, le commissaire enquêteur estime que les atteintes à l'environnement liées à la mise en application du PSA ne sont pas disproportionnées par rapport à l'intérêt général du projet d'autant plus que le SMAAB s'engage dans une politique volontariste de gestion environnementale des effets des servitudes en s'entourant de toutes précautions utiles.

Conclusion générale de l'analyse bilancielle : bilan avantages / inconvénients du projet

Les avantages du projet :

- Faire respecter la réglementation exigeant que l'espace aérien environnant un aérodrome soit protégé vis-à-vis d'obstacles afin de permettre aux aéronefs amenés à l'utiliser d'évoluer avec la sécurité voulue,

- Conduire à l'élimination des obstacles perçant les surfaces de dégagement définies et susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne afin que les avions utilisant l'aérodrome d'Auxerre-Branches puissent y atterrir et en décoller dans de bonnes conditions de sécurité et de régularité,
- Contribuer à l'amélioration de la sécurité aérienne concernant à la fois les aéronefs, leurs équipages et leurs passagers, le personnel œuvrant sur la plateforme technique et les riverains de l'aérodrome,
- Permettre la pleine exploitation de l'aérodrome dont l'utilisation est restreinte par décision de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord-Est en raison du non respect des servitudes mises en place par le PSA de 1979,
- Rentabiliser les lourds investissements d'infrastructure consentis entre 2015 et 2018 par le syndicat mixte de l'aérodrome d'Auxerre-Branches et son délégataire pour développer une activité aérienne de service public et un segment d'aviation d'affaires,
- Préserver et à développer la potentialité de l'outil économique que représente l'aérodrome d'Auxerre-Branches pour le chef-lieu de département, pour l'ensemble de l'Yonne, voire pour la région Bourgogne-Franche-Comté,
- Conserver la classification en code 3 de l'aérodrome pour accueillir des aéronefs d'affaire nécessitant une piste supérieure à 1200m. Cette catégorie d'aéronefs qui a représenté 110 mouvements en 2017 génère un chiffre d'affaires permettant l'équilibre financier de la société gestionnaire et assure sur le long terme le maintien des différents services actuels : station météo, balisage, service Afis (*service d'information de vol et d'alerte sur un aérodrome*), service incendie,
- Maintenir une plateforme d'avitaillement pour les hélicoptères de la gendarmerie, de la sécurité civile, du SAMU d'Auxerre, des sociétés de surveillance des lignes électriques, des armées en mission sur le département, mais également pour les aéronefs assurant des transports d'organes (une dizaine par an) etc.

Les inconvénients du projet :

- Une atteinte aux propriétés.

Les servitudes aéronautiques de dégagement, instituées en application des articles L.6351-1 et L.6351-2 à L.6351-5 du Code des transports, sont des servitudes d'utilité publique constituant des limitations administratives au droit de propriété, instituées par l'autorité publique dans un but d'intérêt général.

Ces servitudes ont un caractère d'ordre public auxquelles aucun particulier ne peut y déroger unilatéralement.

Ces servitudes :

- interdisent de créer des obstacles fixes (permanents ou non permanents), susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne,
- obligent de laisser pénétrer sur les propriétés privées les représentants de l'administration pour y exécuter les opérations nécessaires aux études concernant l'établissement du plan de dégagement.

- Un coût financier pour les propriétaires des parcelles concernées.

Le coût des travaux nécessaires pour supprimer les obstacles dans la zone grevée par les servitudes aéronautiques est à la charge des propriétaires concernés. S'ils ne veulent pas procéder aux mises en conformité, le code des transports (Articles L.6372-8 et L.6372-9 en annexe 4) prévoit des

amendes de 3.750 € pour les infractions constatées aux servitudes aéronautiques, et la possibilité de saisir le tribunal pour faire fixer un délai de mise en conformité et une astreinte de 1,5 à 15 € par jour passé ce délai. Au terme de ce délai éventuel, l'administration peut faire exécuter les travaux d'office au frais des personnes civilement responsables.

- Une atteinte à l'environnement

La mise en application de ce plan entraîne l'abattage ou l'épêttement d'une superficie de l'ordre de 33 hectares dans un secteur présentant un fort intérêt écologique en raison de la présence d'un site Natura 2000, d'une ZNIEFF de type 1, d'un Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope « Vallée de la biche ».

Il faut cependant noter que l'aérodrome d'Auxerre-Branches est doté d'un Plan de Servitudes Aéronautiques depuis le 08 juin 1979 et que sa révision allègera les servitudes, notamment sur les espaces boisés latéraux à la piste en raison d'une pente latérale plus élevée, le rendant ainsi moins pénalisant pour l'environnement.

Il faut aussi souligner que l'Arrêté préfectoral portant Protection de Biotope de la Vallée de la Biche date du 14 janvier 1988 et que le site Natura 2000 FR 2600990 « Landes et Tourbières du Bois de la Biche » a été ainsi désigné par Arrêté du 26 mars 2015, donc très postérieurement à l'établissement du PSA en juin 1979.

Des renseignements que j'ai recherchés et obtenus il apparaît que la plantation de chênes rouges d'Amérique en forêt communale de Branches supervisée par l'ONF date de 1989 à deux années près, là aussi postérieurement au PSA de 1979.

Les autorités et services de l'Etat à l'origine des dispositions prises en matière environnementale (APB - Natura 2000) ne pouvaient ignorer les servitudes aéronautiques pesant sur les abords boisés de l'aérodrome. On peut dès lors considérer que ces dispositions ont été arrêtées en toute connaissance de cause des effets de ces servitudes dont il faudrait un jour accepter et assumer les conséquences.

Le Syndicat Mixte de l'aérodrome d'Auxerre-Branches, conscient de l'atteinte environnementale, a fait réaliser des études pour en mesurer l'impact.

Cette démarche volontaire et responsable est voulue par le SMAAB pour protéger et valoriser le capital naturel présent sur le site en identifiant les secteurs à enjeux écologiques, mesurer les impacts de la coupe d'arbres sur l'environnement et en répertorier les différentes réglementations s'appliquant sur ce secteur.

Cette démarche vise à proposer des mesures Eviter, Réduire, Compenser, afin d'obtenir une dérogation à la protection des espèces floristiques et faunistiques protégées.

De ce qui précède, le commissaire enquêteur conclut que les avantages générés par le projet l'emportent sur ses inconvénients en précisant que le niveau de ces derniers, notamment liés au coût des travaux et à l'atteinte environnementale, a été grandement amplifié, depuis 40 ans, par l'inapplication du PSA de 1979.

L'inertie incompréhensible des autorités et services chargés de cette application et l'attentisme recevable des propriétaires sont l'unique cause d'une situation aujourd'hui délicate.

4 – Avis

Vu les conclusions précédemment motivées et étant donné que :

- Le dossier présenté au public contient les documents prévus par la réglementation,
- L'enquête publique a été organisée dans le respect de la réglementation en vigueur et s'est déroulée sans incident, exception faite d'un retard de parution d'avis dans la presse compensé par une prolongation de huit jours de l'enquête publique, ce qui au final n'a eu aucune incidence négative sur l'information due à la population,
- Le public a pu exprimer librement son avis et faire part de ses observations sur les registres papier et dématérialisés ouverts à cet effet, mais également par courriers physiques et électroniques adressés au commissaire enquêteur,
- Toutes les observations exprimées par le public ont été présentées au porteur de projet et au Syndicat Mixte de l'Aérodrome qui y ont répondu, même si certaines sortent du cadre de l'enquête,
- Le commissaire enquêteur a commenté l'ensemble des réponses émises par le porteur de projet et le Syndicat Mixte de l'Aérodrome aux observations déposées par le public ;
- L'aérodrome d'Auxerre-Branches ouvert à la circulation publique aérienne constitue une installation d'intérêt général, et qu'en application du code de l'aviation civile, il doit être doté d'un Plan de Servitudes Aéronautiques (PSA) pour assurer la sécurité des aéronefs l'utilisant,
- Le projet de Plan des Servitudes Aéronautiques (PSA) de dégagement de l'aérodrome d'Auxerre-Branches agréé le 06 juin 1979 comporte des servitudes présentant un caractère évident d'utilité publique et que lesdites servitudes n'excèdent pas les exigences du service qu'elles doivent garantir,
- Le projet de révision réduit les contraintes du PSA de 1979, notamment celles liées aux servitudes des surfaces latérales de dégagement qui, en passant de 10 à 14,3%, épargnent davantage les espaces boisés,
- Le PSA détermine, en tenant compte du relief du terrain, les zones frappées de servitude ainsi que les cotes maximales que ne doivent pas dépasser les obstacles situés aux abords de la piste. Il 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,
- Les atteintes à l'environnement qui sont matériellement indiscutables sont juridiquement contestables puisque les dispositions prises en matière de protections des espaces naturels dont une partie concerne les servitudes (Arrêté de Protection de Biotope de 1988 et Natura 2000 de 2015) sont très largement postérieures au PSA qui date de juin 1979.
- La mise en œuvre de ce plan sécurise et pérennise l'exploitation de l'aérodrome pour le développement économique de l'auxerrois et de l'Yonne tout en maintenant la plateforme d'avitaillement des aéronefs liés à la sécurité et aux secours (hélicoptères du SAMU d'Auxerre et de la gendarmerie, de la sécurité civile, de transports d'organes, etc.),
- Les mesures envisagées par le syndicat mixte de l'aérodrome d'Auxerre-Branches pour Eviter, Réduire, Compenser, sont de nature à limiter l'impact produit sur l'environnement,

- Les propriétaires fonciers privés concernés par les servitudes pourront être accompagnés par le Syndicat Mixte de l'Aérodrome pour les appliquer,
- La réalisation de ce projet ne portera pas atteinte à des intérêts publics,
- L'analyse bilancielle met en évidence le fait que le projet présente des avantages supérieurs aux inconvénients.

J'émet un avis **FAVORABLE**.....au projet de révision du plan des servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome d'Auxerre-Branches avec la recommandation suivante :

- que les travaux de mise en œuvre des servitudes concernant les espaces boisés soient suivis par un comité de pilotage comprenant des membres du Syndicat Mixte de l'Aérodrome d'Auxerre-Branches, des élus des communes concernées, et des représentants des associations de protection de l'environnement.

Fait et clos à Saint Julien du Sault le 17 mars 2020

Gérard FARRÉ-SÉGARRA
Commissaire enquêteur

