

**ENQUETE PUBLIQUE**

**REVISION DU PLAN DE SERVITUDE AERONAUTIQUE**

**DU**

**TERRAIN D'AVIATION DE VITRY VAUCLERC**

Réalisée du 08 novembre 2022 au 10 décembre 2022

par

François DESANLIS

**PROCES VERBAL DE SYNTHESE**

Dossier n° E 22000010/51

## SOMMAIRE

### PROCES VERBAL DE SYNTHESE

#### I. CADRE DE L'ENQUÊTE

- |   |     |
|---|-----|
| 1) Préambule  | P 3 |
| 2) Cadre du projet  | P 4 |
| 3) Objet de l'enquête   | P 4 |
| 4) Arrêté du 7 juin 2007  | P 5 |
| 5) Application du PSA à l'aérodrome de Vitry le François-Vauclerc | P 5 |
| 6) Le cadre juridique   | P 6 |
| 7) Composition du dossier   | P 6 |

#### II. DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

- |   |     |
|---|-----|
| 1) Désignation du commissaire enquêteur | P 7 |
| 2) Modalités                            | p 7 |
| 3) Information du public                | p 8 |
| 4) Permanences, accueil du public       |     |
| 5) Clôture de l'enquête                 | P 8 |

#### III. OBSERVATIONS

- |                          |     |
|--------------------------|-----|
| Analyse des observations | P 9 |
|--------------------------|-----|

#### IV. REMARQUES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

#### ANNEXES

- |  |          |
|--|----------|
| Carte VAC  | Annexe 1 |
| Remarques de Monsieur le Maire de VAUCLERC                                   | Annexe 2 |
| Remarques du conseil d'administration de l'aéroclub François 1 <sup>er</sup> | Annexe 3 |
| Remarques du gérant de la SARL Vauclerc Aviation                             | Annexe 4 |

Dossier n° E 22000010/51

# PROCES VERBAL DE SYNTHESE

## I. CADRE DE L'ENQUÊTE

### 1) Préambule

Le terrain d'aviation de Vitry le François-Vauclerc est situé le long de la route nationale 4 entre Vitry le François et Saint Dizier (coordonnées géographiques LAT 48 42 08 N et LONG 004 41 00 E).

Le terrain a été créé sur les finages des communes de VAUCLERC et d'ECRIENNE quelques mois avant le début de la seconde guerre mondiale en remplacement d'une station d'atterrissage située à proximité de l'agglomération de Vitry le François. Il n'était pas opérationnel au déclenchement de la guerre. Son utilisation a été interdite en 1947 car les surfaces étaient en très mauvais état, il fut réhabilité et agréé à usage restreint en 1963. L'aéroclub François 1<sup>er</sup> qui est toujours en activité à ce jour a été créé en octobre 1959. Le terrain a finalement été ouvert à la circulation aérienne publique en 1969.

Les servitudes aéronautiques destinées à protéger les dégagements de l'aérodrome ont été instituées par arrêté du 29 mai 1972.

Le gestionnaire actuel est le syndicat intercommunal à vocation unique (SIVU) de gestion de l'aérodrome d'Ecricienne-Vauclerc. Cette structure a été créée en octobre 2006.

Les utilisateurs de la plate-forme sont l'aéroclub François 1<sup>er</sup>, le club d'aéromodélisme et la SARL VAUCLERC AVIATION.

Le volume d'activité de l'aéroclub François 1<sup>er</sup> correspond, en 2021, à 860 heures de vols réalisés par 4 avions. L'activité école est conséquente avec environ 400 heures de vol. L'aéroclub est très engagé dans l'accueil et la formation des jeunes en proposant une préparation au brevet d'initiation aéronautique (BIA). L'aéroclub est une association à but non lucratif. Son fonctionnement est entièrement assuré par des bénévoles qui suivent les formations spécifiques pour être agréés afin d'intervenir en maintenance et suivi de navigabilité ainsi que pour assurer la formation.

La SARL VAUCLERC Aviation est une jeune société qui a été créée en 2021. Son activité, à but lucratif, est orientée vers l'entretien, la conception et la formation en aviation légère et ultra légère. Le volume d'activité est appelé à se développer au cours des prochaines années. Le SIVU vient de construire des bâtiments pour accueillir cette entreprise.

Concernant l'ensemble des mouvements, ils sont évalués à 3 600 mouvements par an répartis entre 2 500 pour l'activité du club, 600 pour la SARL VAUCLERC Aviation, 200 pour les avions de passage et 300 pour les avions de l'aéroclub du Robinson de Saint Dizier quand les activités de la base aérienne de Saint Dizier ne permettent pas à l'aéroclub d'avoir une activité à partir du terrain de Saint Dizier Robinson.

Outres l'activité des avions, il existe une activité de parachutisme et de modélisme. Enfin, un axe de voltige est répertorié (réf 6120), il est réservé aux pilotes de l'aéroclub.

## **2) Cadre du projet**

Le nouveau dossier de servitudes aéronautiques prend en compte à la fois les caractéristiques géométriques du système de pistes et les procédures d'approche, de décollage et d'atterrissage. Il est établi suivant les spécifications techniques fixées par l'arrêté du 7 juin 2007 modifié.

Le terrain est agrée uniquement pour le vol à vue de jour.

L'exploitant a tenu compte des nuisances sonores lors des phases de décollage. La procédure est décrite dans les consignes d'utilisation éditées par le service de l'information aéronautique (carte VAC). Il conviendra de s'assurer que le nouveau PSA prenne bien en compte ces procédures et est compatible avec les trajectoires préconisées dans les consignes de la carte VAC.

## **3) Objet de l'enquête**

L'enquête publique porte sur le projet de révision du plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Vitry le François-Vauclerc.

Le plan de servitudes aéronautiques (PSA) a pour but :

- De protéger la circulation aérienne contre tout obstacle dangereux situé dans l'emprise et aux abords de l'aérodrome, de manière à garantir la sécurité de l'espace aérien.
- D'identifier les obstacles naturels ou non dans les surfaces de dégagement.

Le PSA détermine ainsi les altitudes que doivent respecter les constructions ou obstacles de toute nature, qu'ils soient fixes ou mobiles, pouvant se trouver dans son périmètre.

Le PSA est opposable aux tiers. Il va entraîner l'interdiction de créer ou l'obligation de supprimer les obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne, ou nuisibles au fonctionnement des dispositifs de sécurité établis dans l'intérêt de la circulation aérienne.

A l'issue de l'enquête publique, le PSA sera soumis à l'approbation et rendu exécutoire par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, en accord s'il y a lieu avec le ministre des armées, ou par décret en conseil d'état si les conclusions du rapport d'enquête, ou les avis des services et des collectivités publiques intéressées s'avéraient défavorables. Lorsqu'il est approuvé par arrêté ministériel, le PSA est un document d'urbanisme qui sera annexé au PLU ou à tout autre document d'urbanisme des communes grevées par ces servitudes.

Ainsi, il va permettre de :

- faire supprimer les obstacles perçant les servitudes et ceux présentant un danger pour la navigation aérienne.
- Faire appliquer le droit des sols en déterminant les altitudes que doivent respecter les constructions ou les obstacles de toute nature.
- mettre en place le balisage de certains obstacles.

#### **4) Arrêté du 7 juin 2007**

Le PSA prend en compte à la fois les pistes et le code de référence, mais aussi le stade ultime de développement des pistes.

L'aérodrome de Vitry le François-Vauclerc comporte deux pistes non revêtues :

- piste 05/23 de 859,3 x 100 mètres, le seuil de la piste 05 est décalé de 152,6 mètres.
- piste 11/29 de 871,4 x 100 mètres.

La carte VAC spécifie que la piste 11 est à privilégier lors des décollages afin de minimiser les nuisances sonores. Dans le même état d'esprit, les consignes lors de décollage effectués sur les pistes 29 et 23 prévoient des trajectoires permettant de minimiser les nuisances sonores. Ces dispositions n'apparaissent pas dans la note annexe au dossier soumis à l'enquête publique

Ces pistes sont exploitées à vue de jour avec le code 1.

L'arrêté du 7 juin 2007 précise qu'il faut tenir compte du stade ultime de développement de l'aérodrome. Concernant l'aérodrome de Vitry le François-Vauclerc le stade ultime est identique au stade actuel. Il convient de noter que cette disposition n'est pas limitative et que l'aérodrome pourrait connaître des évolutions quand bien même le stade ultime ne le prévoyait pas.

#### **5) Application du PSA à l'aérodrome de Vitry le François-Vauclerc**

L'aérodrome a une altitude de référence de 125,3 mètres. Cette altitude a été mesurée au point le plus élevé des surfaces des pistes. Ce point est situé en seuil de piste 29.

L'altitude de référence sert ensuite à fixer l'altitude de la surface horizontale intérieure dont la cote est fixée à 45 mètres au-dessus de l'altitude de référence de l'aérodrome soit 170,3 mètres. La surface horizontale intérieure est délimitée par des demi circonférences horizontales de 2000 mètres de rayon centrées sur l'origine des trouées d'atterrissage. La surface conique a une pente de 5 % et s'élève jusqu'à 35 mètres au-dessus du bord extérieur de la surface horizontale extérieure, à 700 mètres du bord extérieur de la surface horizontale.

Les trouées d'atterrissage et de décollage sont des surfaces qui ne doivent pas être percées par des obstacles, elles s'appuient sur les extrémités des pistes et ont une pente de 5% pour une longueur totale de 1600 mètres.

Les surfaces latérales ont une pente de 20 % et s'appuient sur les bordures latérales des pistes.

L'emprise des surfaces des servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome se situe ainsi sur 9 communes :

ECRIENNE, FAVRESSE, LUXEMONT ET VILLOTTE, MATIGNICOURT-GONCOURT, ORCONTE, PLICHANCOURT, REIMS-LA-BRULÉE, THIEBLEMONT-FAREMONT et VAUCLERC

Le PSA de l'aérodrome de Vitry le François-Vauclerc n'est pas concerné par les adaptations de surface. En effet il n'existe aucun obstacle préexistant faisant saillie au-dessus des surfaces aéronautiques de dégagements.

## **6) Le cadre juridique**

Les servitudes aéronautiques de dégagement sont établies en application :

- du code des transports, notamment les articles L 6350-1 à L 6351-5.
- du code de l'aviation civile, notamment les articles R 241-3 à R 242-1, D 241-4 à D 24-14 et D 243-7.
- de l'arrêté du 7 juin 2007 modifié fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques à l'exclusion des servitudes radioélectriques.

## **7) Composition du dossier**

Le dossier comprend :

- un plan d'ensemble au 1/25 000<sup>ème</sup> établi par le SNIA/DPEA en date d'octobre 2021 définissant les caractéristiques de base, à savoir les cotes altimétriques et l'emprise des servitudes.
- un plan de détails au 1/10 000<sup>ème</sup> établi par le SNIA/DPEA en date d'octobre 2021.

Dossier n° E 22000010/51

- une note annexe comprenant une notice explicative, les détails des servitudes aéronautiques de l'aérodrome et la liste des obstacles dépassant les cotes limites.

## **II DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE**

### **1) Désignation du commissaire enquêteur**

Par décision n° E 220000510/51 du 02 février 2022, Monsieur le président du tribunal administratif de Chalons en Champagne a désigné Monsieur François DESANLIS en qualité de commissaire enquêteur afin de procéder à l'enquête publique ayant pour objet la révision du plan de servitudes aéronautiques de dégagement (PSA) de l'aérodrome de Vitry le François -Vauclerc.

### **2) Modalités**

Une première prise de contact a été établie le 07 février 2022 avec Mme Tonnelier en charge de l'organisation de l'enquête publique à la préfecture de la Marne. Un rendez-vous a été fixé au 09 mars 2022 afin de prendre connaissance du dossier et de définir les modalités de l'enquête.

Après avoir examiné le contenu du dossier communiqué par la DSAC nord-est, et compte tenu du caractère très technique du sujet, nous avons convenu que le document ne présentait pas les caractéristiques requises pour informer le public dans de bonnes conditions et nous avons alors demandé que le dossier soit repris pour en améliorer la compréhension et la lisibilité. Une demande de la préfecture a donc été envoyée à la DSAC nord-est. Je suis par ailleurs intervenu dans ce sens pour préciser la demande.

Un document amélioré nous a été envoyé le 28 juillet 2022.

J'ai alors pris contact avec les organismes directement concernés par la révision du PSA du terrain d'aviation de Vitry le François-Vauclerc, à savoir Monsieur Jean Luc GUILLOT maire de Vauclerc et président du syndicat intercommunal à vocation unique (SIVU) gestionnaire du terrain, et Monsieur Remi TARTAS président de l'aéroclub François Premier principal utilisateur du terrain. Ces deux personnes n'avaient pas été mises au courant au préalable et ont découvert à la fois le dossier et la procédure. Lors d'une réunion le 17 septembre 2022 à la mairie de Vauclerc, à laquelle ont participé Monsieur Jean Luc GUILLOT et Monsieur Jean Pol CONDE adjoint au maire de ECRIENNE et vice-président de l'aéroclub François Premier, nous avons convenu des modalités du déroulement de l'enquête.

### **3) Organisation de l'enquête**

La mission a été précisée par l'arrêté préfectoral N° 2022-85 du 20 septembre 2022.

Trois permanences ont été tenues, à savoir :

- Le mardi 8 novembre 2022 de 09h00 à 11h00 en la mairie d'ECRIENNE ; Cette permanence correspondait à l'ouverture de l'enquête.
- Le samedi 19 novembre 2022 de 09h00 à 11h00 en la mairie de VAUCLERC.
- Le samedi 10 décembre 2022 de 09h00 à 11h00 en la mairie d'ECRIENNE ; Cette permanence correspondait à la clôture de l'enquête.

A la demande du président de l'aéroclub François Premier, je suis intervenu le mercredi 30 novembre à 18h00 pour présenter l'enquête publique et ses objectifs. A la suite de cette intervention où j'ai pu collecter un certain nombre d'informations qui n'apparaissent pas dans le dossier et qui m'ont permis de mieux cerner les contours du dossier. A la suite de cette réunion, les dirigeants ont rédigé un document qui a été inclus dans le registre d'enquête.

#### **4) Informations du public**

Conformément à la législation en vigueur, la préfecture de la Marne a fait procéder à l'affichage de l'avis d'enquête dans chaque commune concernée au plus tard le 28 octobre 2022, les affiches sont restées placardées jusqu'à la fin de l'enquête. Les avis d'enquête ont été publiés les 28 octobre et 11 novembre 2022 dans les journaux l'Union et la Marne agricole.

Les dossiers et registres d'enquête publique ont été répartis dans les communes concernées avant le début de l'enquête. La préfecture a ouvert un site internet dédié, le public pouvait ainsi consulter le dossier et adresser ses observations par voie électronique. Il était également possible de transmettre les observations par écrit pendant toute la durée de l'enquête à la mairie d'ECRIENNES.

Les certificats d'affichage ont été collectés à l'issue de l'enquête.

#### **5) Accueil du public et permanences**

Au cours des deux premières permanences, nous n'avons accueilli personne. Cependant les maires concernés ont eu l'occasion de poser de nombreuses questions concernant la procédure mais aussi le fond du dossier.

Lors de la dernière permanence, et suite aux explications que j'ai été en mesure de fournir, notamment sur les enjeux de la révision du PSA, Monsieur le maire de VAUCLERC et président du SIVU a également rédigé une contribution où il fait part de remarques à la fois sur la forme et sur le fond.



## **6) Clôture de l'enquête**

L'enquête a été clôturée le samedi 10 décembre à 11h00. La collecte des registres a été en partie réalisée à l'issue de la permanence tenue en mairie d'ECRIENNE. J'ai cependant dû me déplacer pour compléter la récupération les derniers registres.

Hormis les difficultés logistiques pour acheminer les dossiers dans les différentes mairies et récupérer les derniers registres, l'enquête s'est déroulée sans incident avec un accueil dans des locaux adaptés.

## **III. OBSERVATIONS**

Au cours des permanences, même si le public n'est pas venu, nous avons pu échanger longuement avec les maires des communes d'ECRIENNE et de VAUCLERC. Il ressort de ces discussions une frustration car les élus n'ont à aucun moment été informés par les services de l'aviation civile de ce projet. Ils ont découvert le caractère opposable du PSA au PLU et les possibles répercussions sur les projets d'urbanisme, notamment pour la commune de VAUCLERC. Une intéressante contribution du maire de VAUCLERC et président du SIVU de gestion de l'aérodrome met en cause le contenu du dossier qu'il qualifie de « très technique et fort peu pédagogique ». Dans ce document il met également en cause la procédure de transmission des dossiers aux communes concernées.

Suite à la demande de membres de l'aéroclub François 1<sup>er</sup> je suis allé présenter le dossier dans les locaux de l'aéroclub. Le conseil d'administration, quelques membres et les dirigeants de la SARL VAUCLERC aviation ont ainsi pu prendre connaissance du dossier. A la suite de cette réunion où j'ai cherché à avoir des informations quant aux volumes d'activité et aux procédures lors des décollages et atterrissages, le conseil d'administration a produit un document qui a été inséré dans le registre mis à la disposition du public en mairie de VAUCLERC. Le conseil d'administration rappelle que l'aéroclub est un des principaux utilisateurs et s'étonne de ne pas avoir été contacté au préalable. Il rappelle les adaptations locales mentionnées dans le document aéronautique de référence (carte VAC) pour limiter les nuisances sonores et éviter le survol des villages. Les membres de l'aéroclub se posent la question de savoir si le nouveau PSA est compatible avec ces procédures et si l'axe de voltige n° 6120 a été pris en compte.

#### **IV REMARQUES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**

Cette enquête publique appelle plusieurs remarques de la part du commissaire enquêteur.

Dans l'ensemble le public n'a pas réagi au projet de révision du PSA. Nous pouvons nous poser la question de la pertinence d'une publicité plus ciblée, voire d'une réunion d'information préalable à l'ouverture de l'enquête.

Concernant la logistique pour mettre en place les dossiers dans les 9 communes concernées par l'enquête publique, il a fallu acheminer les dossiers, ouvrir puis récupérer les registres. Ce sont des opérations lourdes. Monsieur le maire de VAUCLERC et moi-même avons dû passer du temps et parcourir des kilomètres. Pouvons-nous mieux faire ? la question mérite d'être étudiée. Je tiens à souligner l'excellent esprit de coopération de Monsieur le maire de VAUCLERC dans cette opération et l'en remercie.

Nous avons affaire à un dossier très technique, dont la compréhension n'est pas du tout immédiate. Au-delà des aspects purement aéronautiques, l'urbanisme peut être impacté de façon importante. Or les maires concernés ont été frustrés de ne pas avoir eu les explications de la part des services de l'aviation civile. Le commissaire enquêteur n'a pas vocation à être le représentant du maître d'ouvrage pour apporter les informations indispensables pour comprendre les enjeux.

Concernant les aspects aéronautiques, il semblerait que le service instructeur du dossier n'ait pas pris contact avec le gestionnaire et l'utilisateur du terrain. L'utilisateur est très sensibilisé aux relations avec les riverains et met en œuvre des procédures pour atténuer les nuisances. Or cela ne semble pas être pris en compte dans le projet de PSA. Une concertation préalable aurait été la bienvenue pour évoquer les éventuels aménagements du PSA pour prendre en compte ces procédures au cas où elles seraient nécessaires.

A l'avenir, il serait souhaitable que le montage de ce type de dossier soit réalisé en concertation avec les utilisateurs. Il conviendrait également qu'une réunion d'information apporte des réponses aux interrogations des habitants et des élus des municipalités concernées.

Le 20 décembre 2022

François DESANLIS



Dossier n° E 2200str0010/51

# ANNEXE 1 CARTE VAC LFSK

**ATTERRISSAGE A VUE**  
Visual landing

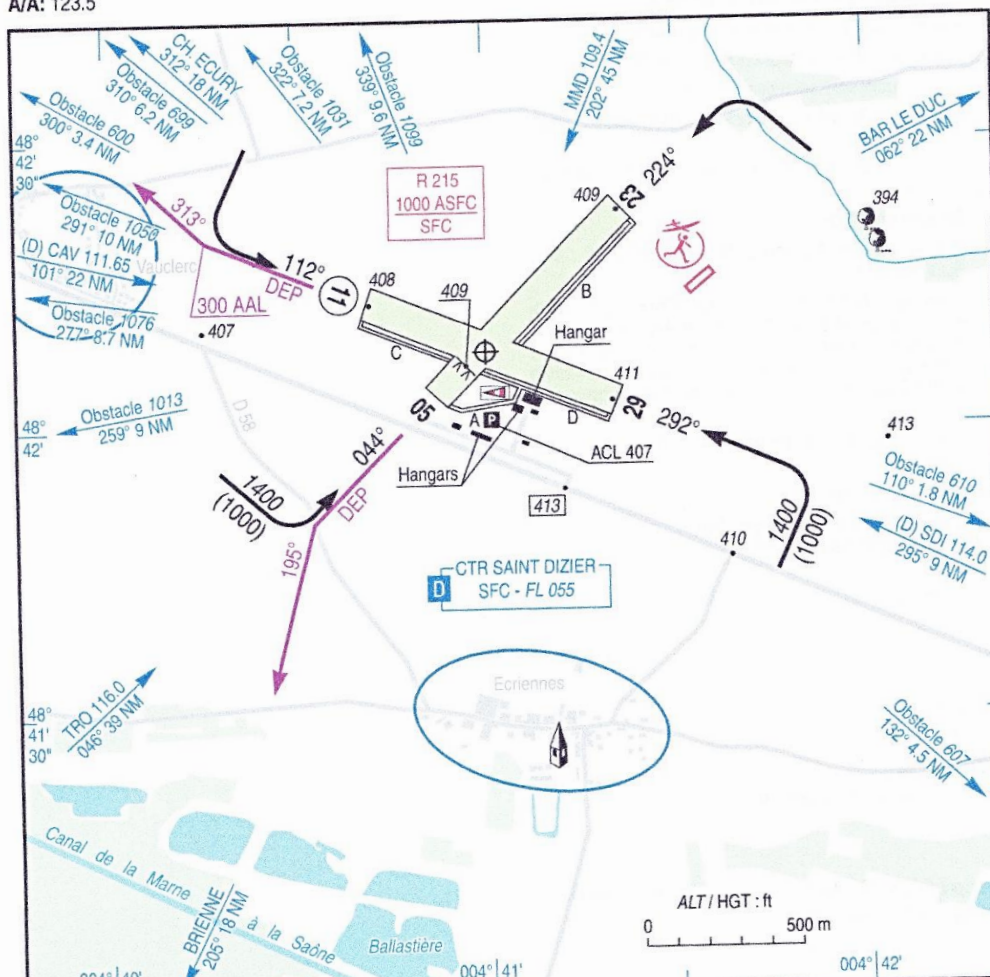
Ouvert à la CAP  
Public air traffic

**VITRY LE FRANCOIS VAUCLERC**  
AD 2 LFSK ATT 01

21 JUN 18

	ALT AD : 411 (14 hPa)	<b>LFSK</b>
	LAT : 48 42 08 N	
	LONG : 004 41 00 E	

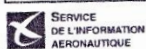
APP : NIL  
TWR : NIL  
A/A : 123.5



RWY	QFU	Dimensions Dimension	Nature Surface	Résistance Strength	TODA	ASDA	LDA
23	224	860 x100	Non revêtue Unpaved	-	860	860	860
05	044				860	860	710
11	112	870 x100	Non revêtue Unpaved	-	870	870	870
29	292				870	870	870

Aides lumineuses : NIL

Lighting aids : NIL



AMDT 08/18 CHG : VAR, QFU, dimension piste, distances déclarées, infrastructure.

© SIA

## VITRY LE FRANÇOIS VAUCLERC

### Consignes particulières / Special instructions

#### Dangers à la navigation aérienne

Précautions à prendre en période de dégel.

#### Procédures et consignes particulières

← QFU 112° préférentiel causes nuisances sonores.

Roulage interdit hors RWY et TWY.

Environnement très sensible au bruit :

- Après TKOF RWY 29, virez à droite RM 313° dès 300 ft AAL en montée.
- Après TKOF RWY 23, virez à gauche RM 195° à la verticale de la D 58.

#### Activités diverses

Activité parachutage sur AD (N° 269). JEU : SR-1100, SAM, DIM et JF : SR-SS. FL 120 MAX.

Volige (N° 6120) sur AD : axe RWY 11/29 de 500 m de part et d'autre de l'ARP. SR-SS. 5000 ft AAL/2000 ft AAL. Réservé aux pilotes de l'ACB François 1er. Utilisable en dehors de l'activation de la CTR Saint-Dizier. Veille de la fréquence auto-information obligatoire.

Activité annoncée sur fréquence A/A.

AEM (N° 8242) - 1200 ft (800 ft ASFC) - SFC - SR-SS.

#### Air navigation hazards

Caution advised during thaw.

#### Procedures and special instructions

Preferred QFU 112° due to noise pollution.

Taxiing prohibited except on RWY and TWY.

Environment very sensitive to noise:

- After TKOF RWY 29, crossing 300 ft AAL, turn right MAG 313°.
- After TKOF RWY 23, turn left MAG 195° overhead D 58.

#### Special activities

PJE Activity on AD (NR 269). THU: SR-1100 ; SAT, SUN and HOL : SR-SS. FL 120 MAX.

Aerobatics (NR 6120) over AD: axis RWY 11/29, 500 m each side of ARP. SR-SS. 5000 ft AAL/2000 ft AAL. Reserved for pilots of ACB François 1er. Usable when CTR Saint-Dizier is not active. A/A frequency monitoring is mandatory. Activity announced on A/A frequency.

AEM (NR 8242) - 1200 ft (800 ft ASFC) - SFC - SR-SS.

### Informations diverses / Miscellaneous

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified  
UTC HIV ; HOR ETE : -1HR / UTC WIN ; SUM SKED : -1HR

- ← 1 - **Situation / Location** : 7,4 km ESE Vitry le François (51-Marne).
- 2 - **ATS** : NIL.
- 3 - **VFR de nuit / Night VFR** : Non agréé / Not approved.
- 4 - **Exploitant d'aérodrome / AD operator** : SIVU  
Mairie d'Ecriennes  
13 rue St Hilaire  
51300 Ecriennes  
TEL : 03 26 72 54 35  
E-mail : mairie.ecriennes@wanadoo.fr
- ← 5 - **CAA** : DSAC Nord-Est (voir / see GEN).
- ← 6 - **BRIA** : LE BOURGET (voir / see GEN).
- ← 7 - **Préparation du vol / Flight preparation** : Acheminement FPL VFR / Addressing VFR FPL : voir / see GEN 12.
- 8 - **MET** : VFR : voir / see GEN VAC ; IFR : voir / see AIP GEN 3.5 ; Station : NIL.
- 9 - **Douanes, Police / Customs, Police** : NIL.
- 10 - **AVT** : NIL.
- ← 11 - **RFFS** : Niveau 1 / Level 1.
- 12 - **Péril animalier / Wildlife strike hazard** : NIL.
- 13 - **Hangars pour aéronefs de passage / Transient aircraft hangars** : NIL.
- 14 - **Réparations / Repairs** : NIL.
- ← 15 - **ACB** : François 1er TEL / FAX : 03 26 74 28 18.

## ANNEXE 2

M<sup>r</sup> Guillet Jean-Luc, Maire de la Commune de Vaucelles 51300

En qualité de Maire de Vaucelles, je me permets de faire quelques remarques sur ce projet de révision du plan "des services aéronautiques de l'Hexagone d'Evryennes-Vaucelles".

→ Nous avons reçu en mairie de Vaucelles les 3 registres d'enquête des titres aux communes concernées pour lesquels M<sup>r</sup> le Maire a dû assumer personnellement la distribution.

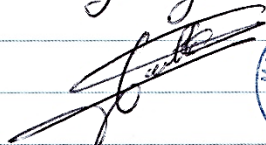
→ Chaque commune aurait dû recevoir son dossier individuellement avec une notice explicative lisible par n'importe quelle personne non initiée.

Peut-être même avec la visite d'un intervenant compétent pour transmettre les informations et démontrer le "bien fondé" de cette enquête publique.

→ Le dossier reçu concernant ce projet est très technique et fait peu pédagogie. De ce fait la communication et les échanges sont pratiquement inexistantes sur un sujet très complexe.

→ Ce dossier n'aura pas permis aux élus que nous sommes de comprendre parfaitement les objectifs fixés. Par contre cela va sans aucun doute assurer à notre administration de nous soumettre à des contraintes environnementales et des règles d'urbanisme strictes pour lesquelles nos actions en qualité d'Élus seront limitées et voir même inhibées.

Jean Guillet



## ANNEXE 3

### Enquête d'utilité publique : aéroclub François 1<sup>er</sup> de Vitry

En préambule, étant actuellement un des principaux utilisateurs de cette plateforme, nous nous étonnons de ne pas avoir été contacté dans le cadre cette enquête d'utilité publique !

-----

L'aéroclub François 1<sup>er</sup> a été créé il y a plus de 60 ans sur l'aérodrome de Vitry-le-François (LFSK) : ce terrain est ouvert à la CAP (Circulation Aérienne Publique).

Sur la plateforme, deux pistes permettent une utilisation quasi-permanente tout au long de l'année :

- 1 piste principale 11/29
- 1 piste secondaire 05/23

Pour limiter les nuisances sonores des riverains :

- la piste 11 est la piste préférentielle,
- les axes de décollage en 23 et 29 sont modifiés pour éviter le survol de villages.

Notre association comporte environ 60 membres, dont un nombre important de jeunes. Un de nos objectifs est de partager notre passion du vol, et de permettre la pratique de ce loisir à des tarifs accessibles aux habitants de notre région.

Pour cela nous avons une école de pilotage : c'est un organisme de formation déclaré, reconnu par la DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile). Cette formation comporte une partie théorique et une phase pratique : plusieurs instructeurs assurent cette formation qui prépare à des licences européennes.

En 2021, 5 élèves ont obtenu la licence de pilote privé européenne PPL.

Nous assurons également la formation au BIA (Brevet d'Initiation Aéronautique) depuis de nombreuses années. Les cours préparant à ce diplôme national, reconnu par l'Education Nationale, sont assurés par des membres du club, dans une salle de cours adaptée et équipée. Cette formation gratuite est principalement destinée à des jeunes lycéennes et lycéens scolarisés dans des classes de secondes : une convention annuelle est établie avec, entre autres, le lycée François 1<sup>er</sup> de Vitry-le-François. Parfaitement intégrés à l'association, ces jeunes (environ 12 par an) peuvent côtoyer les membres du club, professionnels de l'aéronautique pour un certain nombre : ce qui permet des échanges fructueux pour leurs orientations futures. De plus, des échanges réguliers avec les personnels de la BA113 de Saint-Dizier complètent cette formation.

Ce diplôme permet aux jeunes de pratiquer des loisirs à caractère aéronautique (avion, ULM, planeur, ...) et d'obtenir des aides financières des différentes fédérations pour la préparation de brevets et qualifications de pilote.

Mais cette préparation est également un tremplin vers des carrières aéronautiques : mécanicien avion, contrôleur, pilote de ligne, gendarme de l'air, pilote d'hélicoptère, ...

Notre aéroclub est affilié à la Fédération Française Aéronautique. Cette Fédération propose des bourses aux jeunes de moins de 21 ans préparant la licence de pilote.

Toujours avec objectif de rendre cette activité le plus abordable possible, nous assurons sur place l'ensemble des opérations de maintenance : visites préventives réglementaires, maintenance corrective, changement de moteur, ... . Nous disposons d'une structure agréée par l'EASA (Agence Européenne de la Sécurité Aérienne) depuis 2010. Fin 2016, ne trouvant pas de mécanicien aéronautique, nous avons mis en place une formation spécifique, agréée par l'OSAC (Organisme pour la Sécurité de l'Aviation Civile), pour assurer la formation d'un mécanicien : actuellement, deux personnes, titulaires d'une "Licence 66" interviennent sur nos avions.

Nous réalisons également la gestion du maintien de la navigabilité, partie administrative indispensable associée aux opérations de maintenance.

Peu de club ont comme nous les moyens d'assurer la mécanique de leurs avions.

Pour baisser les coûts de notre activité (acquisition et fonctionnement), il y a quelques années, nous avons décidé de nous lancer dans la construction d'un Océanair. Cet avion quadriplace sera polyvalent : utilisation en école pour la navigation, mais également pour les voyages. Fabriqué par l'équipe du club RSA (Réseau du Sport de l'Air) de Bar sur Seine, il présente le même degré de sécurité, mais son type de certification le rend plus économique : il devrait être opérationnel en 2023.

Il faut noter que notre structure fonctionne uniquement avec des bénévoles.

Notre association est également ouverte à l'extérieur. Nous organisons des vols à la demande, au profit de différentes associations :

- enfants handicapés dans le cadre du "Kiwanis" et de "Rêves de gosses",
- enfants des villages environnants,
- retraités de la SNCF,

Actuellement, notre flotte est composée de 4 avions : 1 biplace pour l'école de début, un triplace pour l'école de navigation et deux avions de voyage quadriplace. Un appareil privé est également basé à Vitry.

Nos avions ont un certificat "Calipso" définissant un indice de performance sonore : cette classification vise à favoriser le dialogue entre riverains des aérodromes et usagers de l'aviation légère.

En 2021, nous avons réalisé environ 860 heures de vol, qui se décomposent approximativement de cette façon :

- 400 heures de formation,
- 460 heures d'entraînement des pilotes et de voyages.

Cela représente environ 2 500 mouvements.

A ce chiffre, il faut ajouter :

- environ 200 mouvements pour les avions de passage,
- environ 300 mouvements pour les avions venant de Saint-Dizier lorsqu'ils ne peuvent pas faire de tours de piste à Saint-Dizier à cause de l'activité des militaires.

Remarque :

Est-ce que l'axe de voltige n°6120 basé sur le terrain apparaît dans le PSA ?

## ANNEXE 4

### PLAN DE SERVITUDES DE L AERODROME LFSK VAUCLERC-ECRIENNES

#### 1 /SARL VAUCLERC AVIATION

Immatriculé en juillet 2021, la SARL VAUCLERC AVIATION est utilisatrice de la plate forme LFSK installée sur le site de l'aérodrome.

LA SARL occupe pour ses activités, un hangar mis à disposition par le SIVU par un bail locatif.

Le siège sociale est à ECRIENNES 13 rue de Saint Hilaire.

La SARL est dirigée par deux cogérants, Mr Gilles DEMAREZ, pilote ULM, mécanicien d'aviation, ingénieur en mécanique. Mr TARTAS Rémi, pilote instructeur ULM et pilote avion.

La société est à but lucratif et a pour but, l'étude, conception, développement, fabrication, montage, location, achat, vente et service après-vente de turbomachines, ULM, tout engin entrant dans la catégorie de l'aviation légère et toutes réalisations mécaniques s'y attachant. Formation au pilotage d'ULM, d'aviation légère et de turbomachines. Prestations de services aériens, notamment baptêmes de l'air, les circuits touristiques, les vols d'inspection, les vols pour la prise de photographies. Vente, fabrication, importation, négoce et diffusion ou distribution de tout produit concernant le milieu de l'aviation ou aéronautique. Organisation de manifestations aériennes en tous genres (meetings, salons, etc). Organisation de congrès, séminaires et colloques basés sur le thème de l'aéronautique ou se déroulant dans un cadre aéronautique. Traitement, assemblage et autres travaux de tôlerie, de mécanique ou d'électricité. Activités de services de conciergerie notamment la réservation d'hébergements et de véhicules. Petite restauration rapide et vente de boissons alcoolisées. Achat, vente, location, réparation, rénovation, entretien de véhicules terrestres à moteur.

#### 2/ Mouvements sur le plate forme

La SARL VA est en cours de développement, et le nombre de mouvements sur l'aérodrome est en croissance depuis un an.

Environ 250 heures de vols sont réalisées depuis 1 an soit environ 600 mouvements d'aéronefs ULM.

La société propose dès 2023, le stockage d'ULM privé en plus des machines de la société, de ce fait les mouvements seront encore en augmentation.

#### 3 / Différents types de machines et nuisances

Les 6 classes d'ULM peuvent être présentes dans les locaux de VA.

Rappel des 6 classes d'ULM :

1 : Paramoteur

2 : Pendulaire

3 : ULM 3 axes

4 : Gyrocoptère

5 : Ballons légers

6 : Hélicoptères

En ULM la puissance est limitée à 100cv pour la classe 2-3- et 125cv pour la classes 4-6, de ce fait le bruit occasionné est aussi très limité.

Les classes 1-5 n'utilisent que des moteurs à faible puissance.

La prise d'altitude est aussi beaucoup plus importante que l'avion, rapport poids/puissance bien supérieur à l'avion et les nuisances occasionnées aux riverains sont très inférieures.

Le poids des machines varie de 30 kg pour les paramoteurs à 350 kg maxi pour les multiaxes classe 3,



### 3 / Horaires d'activités

Ouvert du 7/7 de 8h à 18h.

### 4/ Accès aux ateliers

Moitié de l'activité atelier arrive par les airs. L'autre moitié sont des clients (essentiellement des élèves pilote) arrivent en voiture la route nationale N4.

### 4/ Accueil du public

La SARL dispose d'une licence 4, de 3 Mobilhome de 20 m<sup>2</sup> (2 places) et pourra à l'avenir accueillir du public et proposer aux pilotes de passage le gîte et le couvert.

### 5/ Axes de développement

VA est partenaires de plusieurs entreprises aéronautique et peut attirer à l'avenir d'autres structures dans ce domaine afin de créer un pôle d'activité plus développé.

### 6/ Entretien de la plate forme et espaces naturels

VA participe à l'entretien des infrastructures, à la tonte du terrain, mais aussi, à la préservation des espaces. Un grand nombre d'espèces végétales et une faune spécifique au terrain d'aviation est présente sur les 35 hectares de aérodrome.

### 7/ Formation des jeunes

Vauclerc aviation participe au programme de la FFPLUM quand à la formation des jeunes pilotes

#### Aide aux jeunes pour la formation de pilote

**(de moins de 25 ans, adhérents FFPLUM, formation dans une structure affiliée FFPLUM)**

Pour les moins de 25 ans, adhérents FFPLUM, dans le cadre d'une formation dans une structure affiliée FFPLUM : à compter du 1er janvier 2018, le montant de l'aide devient une prime unique de **400 €**, que l'école de formation soit labellisée ou non. Une aide complémentaire de **150 €** est versée si l'élève est titulaire du **BIA** avant le début de sa formation. (Source site FFPLUM)

### 8/ Au niveau local

VA cotise au syndicat du grand Der et des vols autour du lac sont proposés pour découvrir le paysage local. (vol en paramoteur limitant les nuisances sonores et les émissions de CO2 par sa très faible consommation en carburant 5 l/heure),

SARL VAUCLERC AVIATION  
13 Rue de St Hilaire  
Gilles DEMAREZ, Rémi TARTAS  
Contact 0637085779 / 0784638148