

<p style="text-align: center;">TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE VERSAILLES</p>
--

MEMOIRE EN REPLIQUE
Sur la requête n°1705378-9

POUR : **L'association de défense contre les nuisances aériennes de Plaisir, ci-après l'ADECNAP, dont le siège est situé 5, rue Mounier, 78370 Plaisir, représentée par son Président en exercice.**

*Ayant pour avocat : **Fabrice CASSIN**
Avocat à la Cour
LPA CGR Avocats
136 Avenue des Champs Elysées
75008 Paris
Téléphone : 01 53 45 40 00
Télécopie : 01 53 45 40 10*

CONTRE : **La décision tacite du Ministre en charge de l'aviation civile, rejetant la demande de l'association ADECNAP, en date du 26 janvier 2017, lui demandant de prendre toute mesure pour faire cesser les infractions commises par les aéronefs basés sur l'aérodrome de Saint-Cyr-l'Ecole.**

Par un mémoire en date du 13 juin 2017, le ministre de la transition écologique et solidaire est venu défendre à la requête introduite par l'association ADECNAP, exposante, aux fins d'annulation de la décision implicite par laquelle ce dernier a refusé de faire droit à sa demande de prendre toute mesure pour faire cesser les infractions commises par les aéronefs basés sur l'aérodrome de Saint-Cyr-l'Ecole.

Ce mémoire appelle de la part de l'exposante, les observations qui suivent.

DISCUSSION

L'exposante entend répondre au ministre sur l'exception de non-lieu soulevée (I), la recevabilité de la requête (II) et la légalité de la décision attaquée (III).

I. SUR L'EXCEPTION DE NON-LIEU À STATUER SOULEVÉE

Le ministre soutient que la requête de l'exposante serait devenue sans objet dans la mesure où il aurait répondu favorablement à la demande de l'ADECNAP par sa lettre du 26 juillet 2017 et que cette décision se serait substituée à la première décision implicite attaquée.

Il n'en est rien.

On rappellera en effet que le recours contre une décision peut devenir sans objet lorsqu'une nouvelle décision est intervenue et qu'elle retire intégralement, complètement et rétroactivement la décision attaquée.

En l'espèce, la lettre du ministre du 26 juillet 2017 n'a aucunement eu pour effet de retirer son refus implicite ou de faire droit à la demande de la requérante.

En effet, par lettre du 26 janvier 2017, l'exposante a saisi le ministre en charge de l'aviation civile pour l'informer des infractions commises par des aéronefs et lui demander de prendre toute mesure pour faire cesser ces infractions, et surtout de « constater les infractions à la réglementation », en l'occurrence l'arrêté du 10 octobre 1957 prescrivant le maintien des aéronefs à une hauteur minimale de 1500 mètres pour le survol de toute ville dont la largeur moyenne est supérieure à 3 600 mètres (cf. *Production n°3*).

Aucune mesure n'a été prise et aucune réponse n'a été apportée à l'exposante par le ministre en charge de l'aviation civile dans les deux mois suivant la réception de sa demande. Pour cette raison, elle a saisi le juge administratif d'un recours pour excès de pouvoir afin qu'il constate l'illégalité de ce refus d'agir, et enjoigne au ministre de faire constater les infractions commises par les aéronefs et de prendre toute mesure pour imposer le respect de la réglementation relative au survol des agglomérations dans un délai de deux mois à compter de la notification de la décision à venir.

Par lettre du 26 juillet 2017, le ministre a, d'une part, contesté une partie des infractions à l'arrêté du 10 octobre 1957 constatées via l'application Flight Radar 24, d'autre part, indiqué à l'exposante qu'il allait demander à ses services de faire des rappels sur la réglementation en matière de survol des habitations aux aéroclubs et aux usagers de l'aérodrome de Saint-Cyr-l'Ecole (cf. *Pièce du ministre n°1*).

Force est pourtant de constater qu'il n'a aucunement répondu à la demande de l'exposante, réitérée dans son recours contentieux, tendant à ce qu'il fasse constater les infractions à l'arrêté susvisé, commises de manière régulière par les aéronefs.

Si le ministre fait état d'un courrier envoyé aux responsables d'aéroclubs et sociétés « basés sur l'aérodrome de Saint-Cyr-l'Ecole » (cf. *Pièce du ministre n°4*), d'autre part d'un message de sensibilisation avec les usagers de l'aérodrome (cf. *Pièce du ministre n°5*), les infractions se sont poursuivies après la demande de l'exposante, mais également après la diffusion des recommandations et information aux usagers de l'aérodrome.

Cela est confirmé par de nouvelles captures d'écran de l'application Flight Radar 24 réalisées par l'exposante, entre le 24 mars 2018 et le 29 juin 2018 (**Production n°7**).

A titre d'exemple, alors que la présentation « AREX » du 18 mai 2017 préconise le passage des aéronefs entre le domaine du parc de la commune de Noisy-le-Roi et le golf et parc de Saint-Nom-la-Bretèche, plusieurs enregistrements démontrent que les aéronefs survolent encore régulièrement la commune de Noisy-le-Roi sans utiliser le passage préconisé dans cette présentation, à des altitudes comprises entre 961 et 1600 ft.

Ainsi, le 13 avril 2018, l'aéronef « F-GDKL » a survolé Noisy-le-Roi à 1,131 ft (cf. *Production n°7*, p. 1). Il en est de même des aéronefs suivants :

- F-GGXX, le 25 mars 2018 à 1300 ft (p. 7) ;
- F-JUDO, le 24 mars 2018 à 1354 ft (p. 8) ;
- F-HAZC, le 24 mars 2018 à 1600ft (p. 10) ;
- F-HAZA, le 24 mars 2018, à 1499 ft (p. 11) ;
- F-GYRX le 9 juin 2018 à 1100 ft (p. 15) ;
- F-GCBY le 19 mai 2018 à 1101 ft (p. 19) ;
- F-GUXI le 19 mai 2018 à 961 ft (p. 20) ;
- F-GDKL, le 5 mai 2018 à 1309 ft (p. 24) ;

On rappellera que Noisy-le-Roi est une agglomération de largeur moyenne supérieure à 3600 mètres, identifiée comme telle dans les zones orange de la carte aéronautique de l'Organisation de l'aviation civile internationale, « OACI », de 2016 (cf. *Production n°6*). Elle devrait donc être survolée à une hauteur supérieure à 1500 mètres, ou 5000 ft.

Les infractions sont donc constantes et le refus du ministre pour faire constater ces infractions demeure.

Il résulte de l'ensemble de ces éléments que la requête de l'exposante tendant à ce que le refus du ministre de faire constater ces infractions soit annulé et qu'il lui soit enjoint de prendre toute mesure pour faire cesser les infractions commises par les aéronefs au départ de l'aérodrome de Saint-Cyr-l'Ecole, conserve tout son objet.

Le Tribunal de céans écartera par conséquent l'exception de non-lieu à statuer soulevée par le ministre dans son mémoire en défense.

II. SUR LA RECEVABILITÉ DE LA REQUÊTE

Le Tribunal écartera les fins de non-recevoir soulevées par le ministre contestant l'intérêt pour agir de l'association ADECNAP (II.1) et la qualité pour agir de son Président en exercice (II.2.).

II.1. Sur l'intérêt pour agir de l'ADECNAP

L'intérêt pour agir de l'association ADECNAP ne fait aucun doute, dès lors qu'elle a un intérêt direct à ce que le refus implicite du ministre soit annulé et qu'il lui soit enjoint de faire constater les infractions à la réglementation aérienne, sources de nuisances sonores et d'atteinte à la sécurité des habitants des communes définies dans ses statuts.

Le Tribunal de céans écartera donc les deux temps de la démonstration du ministre quant à l'intérêt pour agir de l'association requérante.

En premier lieu, le ministre soutient que l'association ADECNAP n'aurait pas été lésée par la décision du 26 juillet 2017 qui se serait substituée à la décision implicite de rejet. Il allègue en effet que la décision du 26 juillet aurait fait droit à la demande de l'exposante en renforçant les mesures nécessaires à l'application de l'arrêté du 10 octobre 1957.

Toutefois, l'exposante a démontré *supra*, que la lettre du ministre du 26 juillet 2017 n'avait ni retiré la décision implicite du ministre ni répondu à sa demande en date du 26 janvier 2017, tendant à ce qu'il fasse constater les infractions, commises de manière régulière par les aéronefs de l'aérodrome de Saint-Cyr-l'Ecole.

Le ministre s'est en effet borné à contester une partie des enregistrements transmis par l'exposante et informer l'exposante des mesures d'information qu'il entendait prendre.

Le refus du ministre de prendre des mesures adaptées pour faire cesser les infractions à la réglementation et, notamment, de faire constater et sanctionner les infractions régulièrement commises, lèse donc directement les intérêts des habitants des communes comprises dans le champ géographique d'action de l'association.

L'ADECNAP est par conséquent recevable à demander l'annulation du refus attaqué.

En second lieu, le ministre conteste la définition du champ géographique mentionné dans les statuts de l'association.

On rappellera que, de jurisprudence constante, le juge administratif prend en compte, dans l'appréciation de l'intérêt pour agir des associations, les effets de la décision attaquée au regard de l'objet de l'association tel qu'il est défini dans ses statuts au moment de l'introduction de la requête. Cet objet n'est pas nécessairement limité aux frontières d'une seule commune.

Ainsi, une association ayant pour objet « *la défense et la mise en valeur du patrimoine breton, et plus spécialement morbihannais, notamment le patrimoine artistique, architectural, culturel et naturel* » justifie d'un intérêt lui donnant qualité pour demander l'annulation de l'arrêté préfectoral autorisant l'extension d'une station d'épuration, compte tenu des dommages susceptibles d'être causés à l'environnement par les rejets de cette station et de la délimitation

de son champ d'action géographique (CE, 24 février 2017, *Communauté de communes d'Auray Quiberon Terre Atlantique*, n° 395994).

En l'occurrence, l'ADECNAP qui avait initialement pour objet la protection et l'amélioration du cadre de vie et de l'environnement, la représentation et la défense des intérêts des habitants de Plaisir a étendu son champ d'action géographique aux communes de Clayes-sous-Bois, de Villepreux, de Bois-d'Arcy et des communes environnantes par une modification de ses statuts parue le 20 mai 2006 au journal officiel (cf. *Production n°1*).

Le champ d'action géographique de la commune est ainsi suffisamment précis puisqu'il englobe quatre communes et les communes situées à proximité immédiate, soit, à tout le moins, les communes limitrophes des communes citées par les statuts : Noisy-le-Roi, Saint-Nom-la-Bretèche, Fontenay-le-Fleury, Le Chesnay, Trappes ou Elancourt.

En outre, la circonstance que les statuts de l'association ADECNAP visent « *les communes environnantes* » ne permet pas de lui denier un intérêt pour agir contre la carence du ministre de constater les infractions liées aux survols des communes

La Cour administrative d'appel de Bordeaux juge ainsi qu'une association qui « *a pour objet la défense de la qualité de vie des habitants de Saint-Priest et des communes avoisinantes* » justifie d'un intérêt pour agir à l'encontre du permis de construire cinq éoliennes sur le territoire de Saint-Priest et de la commune voisine (CAA Bordeaux, 16 avril 2015, *Association Saint-Priest Environnement*, n° 13BX03243).

Partant, la fin de non-recevoir tirée du défaut d'intérêt à agir de l'association ADECNAP doit être écartée

II.2. Sur la qualité pour agir du président de l'association

Le ministre soutient que le Président de l'association ne pouvait agir sans mandat de l'assemblée générale.

La qualité du Président à agir pour ester en justice au nom de l'association a été donnée par vote d'une motion soumise aux adhérents et adoptée à l'unanimité lors de l'assemblée générale du 11 mars 2017 (**Production n°8**).

La fin de non-recevoir tenant à la qualité pour agir du président de l'association sera dès lors écartée.

III. SUR L'ILLÉGALITÉ DE LA DÉCISION ATTAQUÉE

Aux termes de son mémoire en défense, le ministre conteste la matérialité des faits constitutifs des infractions relevées par l'exposante à l'aide de l'application Flight Radar 24. L'exposante entend donc réaffirmer la régularité et la consistance des infractions à l'arrêté du 10 octobre 1957 *relatif au survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux* par les aéronefs en provenance et à destination de l'aérodrome de Saint-Cyr-l'École, qui engendrent de graves atteintes à la tranquillité et à la sécurité publique.

En premier lieu, le Tribunal de céans écartera les critiques qui ont pu être émises à l'encontre du dispositif Flight Radar 24.

Le ministre soutient en effet que cette technologie, de type ADS-B, ne disposerait ni « *de station, ni antenne au sol* » et présenterait « *une marge d'imprécision certaine et une possibilité importante d'erreur ou d'incohérence de visualisation des trajectoires* ». Il soutient encore que « *L'environnement aéronautique très dense de l'Île de France, où de nombreux avions à basse, moyenne et haute altitude se croisent, augmente encore ce risque d'erreur* ».

Toutefois, l'application Flight Radar a fait l'objet de nombreuses publications et références qui démontrent la qualité et la précision de cette technologie.

Ainsi, le fonctionnement de Flight Radar 24 est précisément décrit sur le site internet de l'application (**Production n°9**). La localisation des avions se fait grâce à la technologie ADS-B, système permettant de transmettre régulièrement, soit environ une fois par seconde, les données GPS - latitude, longitude et altitude – de l'avion, ainsi que la vitesse, l'adresse unique selon un code Transpondeur, et le numéro de vol.

Le processus d'identification fonctionne selon un processus précisément décrit :

- l'avion est localisé à partir d'une source de navigation GPS ;
- Le transpondeur ADS-B transmet le signal contenant l'emplacement, ainsi que les informations d'identification ;
- Le signal ADS-B est capté par un récepteur connecté à Flight Radar 24 ;
- Le récepteur envoie les données à Flight Radar 24 ;
- Les données sont affichées sur le site et les applications Flight Radar 24.

Flight radar dispose en outre de plus de 17 000 récepteurs ADS-B au sol, qui lui permettent de couvrir jusqu'à 150-250 miles dans toutes les directions (cf. *Production n°9*).

Cette technologie performante lui permet également d'écarter toute confusion entre les avions légers à basse altitude et les avions commerciaux à haute altitude.

On précisera en effet que la société exploitant Flight Radar 24 a passé de nombreux accords avec des compagnies aériennes comme EasyJet ou l'aéroport de Dublin ainsi qu'avec des constructeurs aéronautiques (**Production n° 10** : article Reuters).

En outre, la société collabore avec Airbus Defense and Space et GomSpace pour améliorer la détection des positions d'avions au-dessus de l'Atlantique (cf. **Producton n°10**, article L'usine Nouvelle).

Le ministre ne peut donc sérieusement prétendre que la technologie utilisée, reconnue et recherchée par les professionnels du secteur de l'aéronautique, présenterait une marge d'erreur importante et que l'environnement dense de l'île de France ne permettrait pas une identification précise des avions, de leur position et de leur altitude.

En deuxième lieu, aux termes de son mémoire en défense, le ministre prétend que « *plus de la moitié des captures d'écran issues de l'application Flight Radar 24 feraient apparaître des incohérences* », ou encore que pour certains relevés, les appareils seraient en situation régulière.

On relèvera d'emblée que le ministre reconnaît qu'une partie des aéronefs enregistrés par l'association exposante sont en infraction, puisqu'il admet que « *quelques cas (autour de 20%) seraient susceptibles de constituer une infraction à l'arrêté du 10 octobre 1957* ».

Cela ressort également très clairement de la lettre en date du 26 juillet 2017 par laquelle il admet expressément que « *la trajectoire de certains appareil tangente voir déborde effectivement sur l'emprise de ces deux sites [le Bois d'Arcy et l'extrémité nord-ouest de Noisy-le-Roi]* ».

Force est pourtant de constater que les pilotes concernés par ces vols, en dessous des altitudes minimales fixée par l'arrêté du 10 octobre 1957, n'ont fait l'objet d'aucune sanction par les services de police ou de gendarmerie et qu'aucune enquête n'a été diligentée.

Par ailleurs, outre ces « *quelques cas* », l'exposante maintient que de nombreuses infractions à l'arrêté du 10 octobre 1957 sont constituées.

Le ministre prétend ainsi dans sa lettre du 26 juillet 2017, qu'il aurait relevé 86 cas « *d'incohérence des données* ». Parmi ces incohérences, 36 cas constitueraient des incohérences de trajectoires et 13 cas d'incohérences d'origine.

S'agissant de l'incohérence de trajectoires, pour 36 enregistrements, l'administration estime qu'une « trajectoire rectiligne montre que cet aéronef navigue au pilote automatique en IFR ». C'est le cas par exemple du vol FGXGM du 8 février 2016 (cf. pièce du ministre n°1, p. 5).

Or cette interprétation est contestable en raison de la transmission cadencée des informations du système ADS-B vers les stations au sol. Les positions des aéronefs, transmises à intervalles réguliers sont lissées par le logiciel pour afficher une trajectoire continue.

D'ailleurs, les 37 cas d'infractions reconnues « points d'amélioration » par le ministre dans son analyse du 26 juillet 2017 présentent exactement les mêmes caractéristiques de trajectoires rectilignes que les trajectoires contestées. Par exemple pour le vol « FHF CG » du 14 mars 2016 (cf. production n°2, p. 18), alors que la trajectoire est rectiligne, le ministre reconnaît que cet aéronef est « trop au sud de la forêt de bois d'Arcy ce qui l'amène à survoler le domaine des Gatines ».

S'agissant des incohérences d'origine, 13 enregistrements indiqueraient des origines de décollage d'aérodromes erronés : Orly, Le Bourget, Roissy. Toutefois, ces appareils sont répertoriés sur l'aérodrome de Saint-Cyr-l'Ecole et dans les aéro-clubs de cet aérodrome. La technologie de Flight Radar 24 permet une précision et une certitude quant à la localisation des aéronefs mais peut comporter des erreurs quant à la provenance des aéronefs, donnée qui n'est pas directement transmise par le transpondeur ADS-B présent sur l'avion.

Cette erreur d'étiquette n'écarte pas les infractions relevées qui reposent sur la position et l'altitude de l'aéronef.

Par conséquent, une part manifestement plus importante des enregistrements communiqués par l'exposante que celle évoquée par le ministre, fait état d'infractions à l'arrêté du 10 octobre 1957.

En troisième lieu, si le ministre tente d'écarter une grande partie des infractions constatées par l'exposante, il ne peut être contesté que des infractions à la réglementation relative au survol des habitations ont eu lieu et sont encore régulièrement constatées par l'exposante.

L'exposante a en effet réalisé de nouvelles captures d'écran de l'application Flight Radar 24 entre le 24 mars 2018 et le 29 juin 2018 (cf. Production n°7).

Ces captures d'écrans démontrent en effet que des violations de l'arrêté du 10 octobre 1957 relatif au survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux sont manifestes et répétées.

L'exposante a ainsi démontré que les avions survolent régulièrement la commune de Noisy-le-Roi à des altitudes comprises entre 961 et 1600 ft (cf. Production n°7).

De même, des aéronefs survolent les communes de Plaisir, Saint-Cyr-l'École, Fontenay-le-Fleury ou le Bois d'Arcy à des altitudes très basses, bien en deçà du seuil des 1500 mètres ou 5000ft exigés :

- aéronef F-GUXI, le 11 avril 2018 (p. 2) ;
- aéronef F-GLVN, le 9 juin 2018 (p.11, 15 et 16) ;
- aéronef F-GTZU, le 19 mai 2018 (p. 13 et 21) ;
- aéronef F-GLVN, le 19 mai 2018 (p. 13) ;
- aéronef F-GBI, le 24 mars 2018 (p. 14) ;
- aéronef F-HAZC, le 19 mai 2018 (p. 14) ;
- aéronef F-GDKL, le 19 mai 2018 (p. 20) ;
- aéronef F-GUXI, le 6 mai 2018 (p. 23) ;
- aéronef F-HFCG, le 1^{er} mai 2018 (p. 25) ;
- aéronef F-GTZU, le 19 avril 2018 (p. 26).

La continuité dans la commission de ces infractions, qui emportent des nuisances certaines et un risque pour la sécurité des habitants des communes concernées, trouve assurément sa source dans la carence du ministre en charge de l'aviation civile, qui doit pourtant assurer le respect de l'arrêté du 10 octobre 1957, conformément à l'article 6 de l'arrêté précité.

Il résulte de l'ensemble de ces éléments que le refus du ministre en charge de l'aviation civile est illégal et qu'il est tenu de prendre toute mesure pour faire cesser les infractions à la réglementation relative au survol des agglomérations.

PAR CES MOTIFS
Et tous autres à produire, déduire ou suppléer, au besoin d'office,

L'association ADECNAP, exposante, persiste de plus fort dans ses précédentes écritures.

Paris, le XX novembre 2018

Fabrice CASSIN
Avocat à la Cour

Productions : selon bordereau

BORDEREAU DE PRODUCTIONS

POUR : **L'association de défense contre les nuisances aériennes de Plaisir, ci-après l'ADECNAP**, dont le siège est situé 5, rue Mounier, 78370 Plaisir, représentée par son Président en exercice ;

Ayant pour avocat : ***Fabrice CASSIN***
Avocat à la Cour
LPA CGR Avocats
136 Avenue des Champs Elysées
75008 Paris
Tél. : 01 53 93 30 00
Télécopie : 01 53 93 30 30

Pièces déjà produites :

- 1. Statuts de l'Association ;*
- 2. Enregistrements des aéronefs ;*
- 3. Lettre du 26 janvier 2017 adressée au Secrétaire d'Etat ;*
- 4. Lettre du 26 janvier 2017 adressée au Préfet des Yvelines ;*
- 5. Courrier du 20 février 2017 des services du Ministère de l'Ecologie ;*
- 6. Cartes OACI et IGN*

Nouvelles productions :

- 7. Enregistrements Flight Radar 2018 ;**
- 8. Mandat Président ADECNAP ;**
- 9. Flight Radar 24 – Présentation;**
- 10. Presse sur Flight Radar 24**

Paris, le XX 2018

Fabrice CASSIN
Avocat à la Cour