# ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE A LA REVISION DU PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT DE L'AERODROME DE CHAVENAY-VILLEPREUX DANS LE DÉPARTEMENT DES YVELINES

# CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE D'ENQUÊTEUR

Enquête réalisée du 28 janvier 2019 au 28 février 2019 inclus, par M. Fabien Ghez, commissaire-enquêteur à Montesson

# TABLE DES MATIERES

Préambule		3
Posit	tionnement et Appréciation et du Projet	3
1.	CADRE GENERAL DANS LEQUEL S'INSCRIT LE PROJET	3
2.	Appreciation du projet	4
Obse	ervations et avis du commissaire enquêteur	5
1.	SUR LE CONTENU DU DOSSIER	5
2.	SUR LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE	5
3.	SUR LES INFORMATIONS RECUEILLIES DANS LE COURS DE L'ENQUETE	6
4.	SUR D'AUTRES ELEMENTS D'APPRECIATION	7
5.	SUR LES OBSERVATIONS ET THEMES ISSUS DE L'ENQUETE	8
6.	Sur les reponses aux observations	10
Conc	11	

# **PREAMBULE**

La présente enquête publique porte sur la révision du Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Chavenay-Villepreux, dans les départements de l'Essonne et des Yvelines.

L'aérodrome de Chavenay-Villepreux est un aérodrome civil, situé sur la commune de Chavenay et exploité depuis 1948 par le Groupe Aérodromes de Paris.

Ses activités impactent les communes de Chavenay, Davron, Thiverval Grignon, Saint Nom la Bretèche, Feucherolles ainsi que celles de Villepreux, Plaisir, les Clayes-sous-Bois, qui appartiennent à la Communauté d'agglomération de Saint Quentin en Yvelines.

L'aérodrome disposait d'un PEB approuvé le 3 juillet 1985, mais sa révision a été rendue nécessaire en raison du changement des indicateurs utilisés pour définir les zones de bruit, par la décision européenne (Directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement) de n'utiliser désormais que les indicateurs de bruit L<sub>den</sub> en lieu et place des anciens indicateurs Psophiques.

Le PEB est un document d'urbanisme qui vise à réglementer les aménagements et l'urbanisme dans les zones de bruit autour des aéroports et aérodromes au moyen de différentes dispositions sur les droits à construire, afin de ne pas augmenter les populations soumises aux nuisances aériennes. Il est établi à partir de différents paramètres techniques et de prévisions de développement de l'activité aérienne.

A Chavenay-Villepreux, compte tenu du nombre de ses mouvements et des dispositions de l'article R.112-2 du code de l'urbanisme, après une procédure de concertation, les zones suivantes ont été définies par arrêté du Préfet des Yvelines en date du 5 septembre 2017 :

-Zone de bruit fort A : Zone comprise à l'intérieur de la courbe d'indice L<sub>den</sub> 70.

-Zone de bruit fort B : Zone comprise entre la courbe d'indice  $L_{\text{den}}$  70 et la courbe d'indice  $L_{\text{den}}$  62.

-Zone de bruit modéré C : Zone comprise entre la limite extérieure de la zone B et la courbe correspondant à une valeur de l'indice  $L_{\text{den}}$  57 .

-Zone de bruit D : Zone comprise entre la limite extérieure de la zone C et la courbe d'indice L<sub>den</sub> 50 facultative mais dont la définition a été souhaitée par le communes.

Une fois approuvé il vaut servitude d'utilité publique et doit être annexé au Plan local d'urbanisme (PLU) en application notamment de l'Article L112-6 du code de l'urbanisme.

La présente enquête s'est déroulée du lundi 28 janvier 2019 au 28 jeudi février 2019 inclus.

# POSITIONNEMENT ET APPRECIATION ET DU PROJET

#### 1. CADRE GENERAL DANS LEQUEL S'INSCRIT LE PROJET

L'Article L112-3 du Code de l'Urbanisme stipule que « Au voisinage des aérodromes, les conditions d'utilisation des sols exposés aux nuisances dues au bruit des aéronefs sont fixées

par la présente section, dont les dispositions complètent les règles générales instituées en application de l'article L. 101-3 » et l'Article L112-6 précise que « Pour l'application des prescriptions édictées par la présente section, un plan d'exposition au bruit est établi pour chacun des aérodromes mentionnés à l'article L. 112-5[ce qui est le cas de l'aérodrome de Chavenay-Villepreux]. Le plan d'exposition au bruit est annexé au plan local d'urbanisme, au plan de sauvegarde et de mise en valeur et à la carte communale. »

L'aérodrome de Chavenay-Villepreux est situé à proximité des communes de Chavenay, Davron, Thiverval Grignon, Saint Nom la Bretèche, Feucherolles Villepreux, Plaisir et les Clayes-sous-Bois dans lesquelles il est nécessaire d'organiser l'utilisation des sols, afin d'y réglementer la construction de logements ou l'implantation d'activités, dans l'intérêt des populations vivant ou travaillant dans le voisinage d'un aérodrome.

Le PEB de Chavenay-Villepreux date de 1985, mais compte tenu des changements intervenus en 2002 dans le choix des indicateurs de bruit pour l'élaborer il devait être soumis à révision en prenant en compte les nouveaux indicateurs. La décision de révision a été prise le 5 septembre 2017 par le Préfet des Yvelines dans son Arrêté n° 2017248-0003.

La révision du PEB a respecté une procédure rigoureuse d'élaboration et de concertation expliquée dans le dossier et dans le rapport d'enquête, pour aboutir, sur proposition du secrétaire général de la préfecture des Yvelines, à la décision du Préfet des Yvelines, par arrêté du 7 décembre 2018, de soumettre à enquête publique la révision du Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Chavenay-Villepreux.

Cette enquête, d'une durée de de 32 jours consécutifs, s'est déroulée du lundi 28 janvier 2019 au jeudi 28 février 2019 inclus.

#### 2. APPRECIATION DU PROJET

Le projet de révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Chavenay-Villepreux fait suite à la décision du parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 dans sa Directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

Il y est préconisé dans l'article 5 que « Pour l'établissement et pour la révision des cartes de bruit stratégiques, les États membres utilisent, conformément à l'article 7, les indicateurs de bruit Lden et Lnight définis à l'annexe I..... » traduite dans l'article R112.1 du Code de l'Urbanisme.

Si l'on considère les besoins et les nécessités d'urbanisation des communes concernées par le PEB, il apparait que ses incidences sont faibles :

La zone C ne recouvre qu'une petite partie de terres agricoles classés en zone A des PLU et situées au nord des communes de Plaisir, des Clayes-sous-Bois et de Villepreux. Il n'y a pas d'impact direct sur les deux premières. Quant à Villepreux elle n'est que très peu impactée pour l'achèvement de la réalisation des Hauts du Moulin,

La ville de Plaisir est concernée par le projet de révision du plan d'exposition au bruit au nord-est de son territoire pour une zone agricole et une partie de la zone commerciale.

Il n'y a pas d'incidence sur les autres communes, seuls certains PLU devront être mis à jour.

En conséquence de ce qui précède, portant sur l'évaluation du projet, le commissaire enquêteur considère que le projet de révision du PEB de l'aérodrome de Chavenay-Villepreux est parfaitement justifié.

### OBSERVATIONS ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

#### 1. SUR LE CONTENU DU DOSSIER

Le commissaire enquêteur estime que le dossier d'enquête est conforme aux dispositions réglementaires figurant à l'article L 112-7 du code de l'urbanisme.

Le dossier lui-même et les documents qui y étaient joints ont été étudiés avec attention dont :

- <u>Le rapport de présentation</u> qui analyse les bases réglementaires, les procédures d'élaboration ou de révision d'un PEB, explique les méthodes de sa révision, la situation actuelle et la justification de mise en révision, les hypothèses effectuées, le contenu du projet avec sa représentation graphique, les choix opérés des limites de zones, les consultations ayant présidé au choix, enfin les impacts du projet sur l'urbanisation des communes.
- <u>Les différentes annexes</u> dont, la réglementation en vigueur, la méthode de calcul du nombre de jours représentatifs, la trajectographie, la répartition du trafic, les différentes cartes de représentations du PEB actuel et futur, les avis de communes, les arrêtés préfectoraux concernés.

### 2. SUR LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE

Le commissaire enquêteur a pu constater le déroulement régulier de l'enquête,

- ⇒ **La production du dossier** par la Subdivision développement durable à la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord à la DGAC ;
- ⇒ Son dépôt et sa mise à disposition du public dans les mairies de Chavenay, Villepreux, Thiverval-Grignon, Saint-Nom-la-Bretèche, Feucherolles, Davron, Les Clayes-sous-Bois et Plaisir;
- ⇒ Sa consultation également possible :
  - à l'adresse : <a href="http://revision-peb-aerodrome-chavenay-villepreux.enquetepublique.net">http://revision-peb-aerodrome-chavenay-villepreux.enquetepublique.net</a>
  - et du lundi au vendredi de 9 h à 12 h et de 14 h à 15 h 45 pendant toute la durée de l'enquête, sur un poste informatique mis à disposition du public, à la préfecture de Versailles (Bureau de l'environnement et des enquêtes publiques);
- ⇒ la publicité de l'avis d'enquête publique conformément à l'article Article 4 de l'arrêté préfectoral contenant les renseignements prescrits à l'article R123-9 du code de l'environnement, quinze jours au moins avant le début de l'enquête, dans les deux journaux :

- Le Parisien édition 78 du 8 janvier et du 29 janvier 2019
- Toutes les Nouvelles du 9 janvier et du 30 janvier 2019
- l'affichage réglementaire effectué dans les mairies et dans les lieux habituels d'affichage des communes et sur le site du projet ;
- la tenue régulière des 4 permanences, aux dates et aux heures figurant ci-dessous, pour recevoir les observations écrites et orales du public :

#### à la mairie de Chavenay:

- lundi 28 janvier 2019 de 13h30 à 16h30
- samedi 16 février 2019 de 9h à 12h

#### à la mairie de Villepreux :

- samedi 9 février 2019 de 9h à 12h
- jeudi 28 février 2019 de 14h30 à 17h30

#### 3. SUR LES INFORMATIONS RECUEILLIES DANS LE COURS DE L'ENQUETE

Le commissaire enquêteur a tenu compte:

- 1. *Des réponses des services consultés*, plus particulièrement de la Subdivision développement durable à la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord à la DGAC, de la chargée de Relations territoriales du groupe Aérodromes de Paris, du responsable de la Circulation Aérienne de Chavenay;
- 2. des observations et avis des communes reçues lors de la phase de consultation
- 3. **des avis des maires et adjoints rencontrés** lors des entretiens que le commissaire enquêteur a eus avant le début de l'enquête et dont les comptes rendus figurent dans le rapport ;
- 4. des remarques formulées au cours des permanences, dans les courriers reçus, inscrites dans les registres papier déposés en mairies, et dans le registre dématérialisé.

# 4. SUR D'AUTRES ELEMENTS D'APPRECIATION

Le commissaire enquêteur a également pris en considération :

- la nécessité de procéder à une révision du PEB de l'aérodrome de Chavenay-Villepreux en raison des changements intervenus dans le choix des indicateurs utilisés pour de détermination des cartes de bruit ;
- la conformité aux textes des modalités de consultation de la commission consultative de l'environnement (CCE) et des communes ou établissements publics de coopération intercommunale concernés sur le projet de PEB élaboré;
- l'avis favorable de la CCE lors de sa réunion du 21 septembre 2018 tenue sous la présidence de M. Stéphane Grauvogel, sous-Préfet de Saint-Germain-en-Laye;
- les avis favorables des communes concernées par le bruit de l'aérodrome faisant partie du périmètre d'enquête ;
- le fait que le PEB ne bloque pas l'urbanisation parfois nécessaire des communes qui pourront poursuivre leurs objectifs à la fois en zone D, mais aussi en zone C dans le cadre de réserves très strictes, notamment sur la capacité d'accueil ou sur les normes d'isolation phonique ;
- le fait que les communes auront à leur disposition, en tant que servitude d'utilité publique annexé à leur PLU, un plan comportant une cartographie et des dispositions qui permettront :
  - de visualiser les zones exposées au bruit et le degré de cette exposition
  - d'informer les habitants ou futurs habitants sur leur environnement sonore et les risques de nuisances dans chacune des zones du PEB
  - de réglementer les travaux de construction, de rénovation ou de transformation de l'habitat dans les zones dans la proximité de l'aérodrome;
  - de protéger les constructions autorisées y compris en zone D du plan par la mise en œuvre de mesures d'isolation phonique;
- Les études et négociations entreprises par le groupe ADP et les communes de Chavenay et Villepreux afin d'allonger la piste 10/28 pour réduire les nuisances sonores dues à l'activité aérienne et mieux répartir le trafic entre les pistes 5/23 et 10/28;
- enfin le fait que le dossier d'enquête soit complet et précis et respecte les dispositions figurant à l'article L 112-7 du code de l'urbanisme,

### 5. SUR LES OBSERVATIONS ET THEMES ISSUS DE L'ENQUETE

Il ressort des observations exprimées par le public des idées directrices concernant:

La finalité du plan : pourquoi un plan qui va imposer diverses contraintes aux habitants des communes concernées, sans en entrainer aux usagers de l'aérodrome qui in fine pratiquent une activité de loisir ? Cela conduit en définitive à imposer aux seuls riverains, une situation dont l'évolution leur échappe : types d'activités autorisées, volume futur du trafic, nature et respect de règlement de bonne conduite...

La protection de la vie privée et du bien-être des riverains: comment coexister avec l'aérodrome en introduisant un minimum de règles de conduite (plans de vols, altitudes, horaires, activités pratiquées...) ou en améliorant celles qui existent et surtout en faisant en sorte qu'elles soient respectées (pleine adhésion des signataires et/ou sanction des contrevenants) qui permettent de trouver un niveau d'équilibre entre ses activités et le bien-être des populations riveraines ?

L'élaboration du plan : les hypothèses utilisées pour effectuer les calculs (notamment la valeur des Lden choisis pour déterminer le zonage ; les chiffres du trafic et de leur évolution ; l'absence de la voltige) donnent-elles une représentation « fidèle » de l'existant et du futur ou ont-elles été « ajustées » par des nécessités urbanistiques ou des contingences politiques ? Ainsi le fait qu'un premier projet de PEB en 2016 ait été fait avec une hypothèse de trafic de 84 000 mouvements alors que les chiffres retenus dans le dossier d'enquête ne sont que de 74 000, pose question.

Il semble que le PEB, résultant des hypothèses retenues et des outils utilisés, soit perçu par le public, d'une part comme confortant (ou légitimant) les nuisances qu'il ressent dans la situation actuelle ou initiale, d'autre part comme autorisant pour le futur (qu'il voit comme une projection de la situation initiale), une aggravation possible de ces nuisances.

D'où les observations formulées dans le cadre de l'enquête publique qui expriment la volonté de certains d'empêcher une aggravation de la situation voire de l'améliorer, avec pour les uns la réfutation des hypothèses ou des outils mis en œuvre, et pour les autre le souhait de réduire les nuisances qu'ils supportent.

Il est à noter que **dix observations** (courriels 50, 53, 97 et 100, 104, 117 et observation 3 registre Feucherolles, observation 1 registre Les Clayes sous-Bois, observation 3 registre Saint Nom la Bretèche et observation 7 registre Villepreux) sont positives à l'égard des activités de l'aérodrome et que peu de personnes se sont exprimées sans ambiguïté sur le fait qu'elles étaient favorables ou défavorables au projet de révision du PEB.

Il ne faut toutefois pas ignorer la contradiction qu'on pourrait déduire des réactions du public, entre ce qui est souhaitable et ce qui est proposé.

D'un côté il y a la critique, voire la contestation des hypothèses utilisées pour élaborer le PEB, considérées comme représentant une situation inférieure à la réalité vécue (bruit ; nombres d'avions, indicateurs retenus...) et d'un autre il y a le rejet du tracé et du choix des zones qui servent à élaborer le PEB, perçues comme trop restrictives ou trop contraignantes.

La contradiction vient de ce que, en prenant des hypothèses plus « hautes » (plus de mouvements, plus forte évolution du trafic, moindre valeur des Lden) pour répondre aux contestations des hypothèses, on obtiendrait des zones de contrainte encore moins acceptables que celles du projet, car plus grandes touchant de plus grands territoires et incluant une plus grande population.

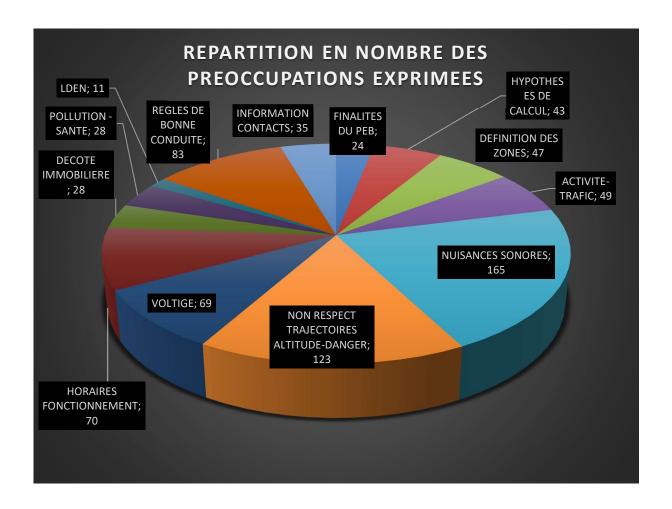
Il n'est pas facile de trouver un équilibre satisfaisant entre les besoins des individus ou des communes et les obligations de protection.

Les nuisances de tous ordre dont sonores et continues, la difficulté de faire respecter aux pilotes les règles de bonne conduite dont l'essentiel avait été négocié en 2011 entre usagers de l'aérodrome et riverains, la difficulté pour les riverains de trouver le contact avec les autorités administratives ou avec les usagers de l'aérodrome, sont soulignées par les riverains

Ces préoccupations sont traduites dans les 13 thèmes développées ci-après.

L'ordre d'occurrence des 8 premiers thèmes qui préoccupent les riverains de l'aérodrome est repris dans le tableau ci-après : les trois premiers (nuisances sonores, non-respect des trajectoires, règles de bonne conduite) représentent près de la moitié des 775 sujets de préoccupation exprimés.

NUISANCES SONORES	165
NON RESPECT TRAJECTOIRES ALTITUDE-DANGER	123
REGLES DE BONNE CONDUITE	83
HORAIRES FONCTIONNEMENT	70
VOLTIGE	69
ACTIVITE TRAFIC	49
DEFINITION DES ZONES	47
HYPOTHESES DE CALCUL	43



# 6. SUR LES REPONSES AUX OBSERVATIONS

Le commissaire enquêteur a tenu compte des réponses, reçues par mail le 19 mars 2019, de la Subdivision développement Durable à la DGAC sur les 13 thèmes issus des observations du public.

Ces réponse ont fait l'objet de commentaires détaillés auxquels on pourra se reporter, « Observations recueillies durant l'enquête - procès-verbal - mémoire en réponse du pétitionnaire », au Chapitre 6, § 2 du rapport d'enquête.

# CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

# • CONCERNANT LES NUISANCES SONORES SUBIES PAR LES POPULATIONS RIVERAINES

La DGAC estime que le sujet doit être discuté en CCE et ne concerne pas le PEB car comme elle le précise qu'il est un instrument juridique destiné à maitriser l'urbanisation autour des aérodromes.

Or le commissaire enquêteur estime que même si la vocation du PEB n'est pas de définir les mesures qu'il conviendrait de prendre pour améliorer la situation, les nuisances sonores sont la préoccupation principale des riverains de l'aérodrome.

A cet égard, il rappelle que l'aérodrome de Toussus-le-Noble a engagé une « démarche de dialogue et de recherche d'une solution partagée entre riverains et usagers, qui vise à privilégier les vols des avions les moins bruyants (classés A et B selon le référentiel CALIPSO) en contrepartie d'une très forte réduction des vols des avions les plus bruyants (classés C, D et non classés) »

Il considère que l'expérience, menée à Toussus-le-Noble qui vise au dialogue et à la recherche d'une solution partagée entre riverains et usagers, afin de privilégier les vols des avions les moins bruyants, pourrait servir de modèle à Chavenay.

Le commissaire enquêteur recommande donc que la CCE, dans le cadre d'accords entre les associations de défense des communes touchées par le PEB et les associations d'usagers de l'aérodrome, identifie et préconise les dispositions permettant de réduire les nuisances subies par les riverains du fait de l'activité de l'aérodrome. Ce travail devrait être préalable à la réactualisation de la charte préconisée au paragraphe suivant « Fonctionnement de l'aérodrome et règles de bonne conduite ».

Il recommande également d'activer les décisions et travaux d'allongement de la piste 10/28 qui aura comme conséquence une diminution des nuisances sonores envers les populations.

# • CONCERNANT LE FONCTIONNEMENT DE L'AERODROME ET LES REGLES DE BONNE CONDUITE

Le sujet indique la DGAC doit être traité en CCE de l'aérodrome de Chavenay. Le non-respect des règles relève plus de la police aéronautique que du plan d'exposition au bruit qui est une servitude d'urbanisme et elle ajoute que l'actualisation de la charte, le respect par les usagers de celle-ci, sont des sujets qui doivent donc être traités en CCE qui en assure le suivi et la mise en œuvre. La charte doit prévoir un dispositif de suivi des engagements, la CCE doit être informée du bilan de mise en œuvre et du respect des dispositions retenues.

Le commissaire enquêteur rappelle qu'une « charte des relations et de respect mutuel entre les usagers et les riverains de l'aérodrome de Chavenay-Villepreux », a été signée le 28 février 2011 entre l'association des usagers de l'aérodrome AUDACE, l'association de défense contre

les nuisances de l'aérodrome l'ADNAC et la mairie de Chavenay afin de « rechercher et de mettre en place toutes les mesure susceptibles de diminuer les nuisances sonores subies par les riverains de l'aérodrome sans entraver le droit des usagers à pratiquer leurs activités dans le respect de la règlementation en vigueur... »

Toutefois elle ne comportait pas de dispositions précises concernant le respect des trajectoires de décollage et d'atterrissage des avions et de plus, de nombreuses observations rapportent que cette charte est tombée en désuétude.

Le commissaire enquêteur recommande donc que les associations d'usagers, les associations de défense environnementale, les aéroclubs, la CCE et les mairies concernées redéfinissent ou complètent la charte actuelle, par un document commun d'accord précis et complet sur les conditions de fonctionnement de l'aérodrome relatif notamment au respect de la réglementation en matière:

- ⇒ de trajectoires de décollage et d'atterrissage,
- $\Rightarrow$  de survol des communes,
- $\Rightarrow$  de hauteurs de vol,
- ⇒ d'horaires de fonctionnement,
- $\Rightarrow$  de plages de silence,
- ⇒ d'équipement des avions en silencieux,
- ⇒ de limite du nombre de mouvements annuels pour les avions et les ULM,
- ⇒ de plages horaires autorisées pour la voltige,
- ⇒ de tours de piste
- ⇒ d'émissions sonores.

Il estime par exemple qu'une interdiction de tout trafic les dimanches et jours fériés de 12h à 15h, la réservation des tours de piste aux avions équipés de silencieux avec leur interdiction les samedis de 12h à 16h, les dimanches et jours fériés de 15h à 16h diminueraient les nuisances subies.

Il précise que l'activité de voltige doit faire partie des points à traiter dans le cadre de discussions et d'accords entre usagers et riverains afin de décider de sa suppression ou a minima d'aménagement de ses horaires.

Cette actualisation devrait être mise en œuvre à l'initiative du Sous-Préfet de Saint-Germain en Laye, président de la CCE.

Il recommande que l'adhésion à cette charte soit signée par tous les membres des aéroclubs, nouveaux et anciens, et qu'elle soit affichée dans les bureaux de l'aérodrome de Chavenay et disponible dans les mairies concernées.

Le commissaire enquêteur recommande la création d'une instance pour accompagner et suivre ces dispositions et assurer leur respect, composé d'utilisateurs, d'associations environnementales, de représentants des communes concernées, le tout en relation avec la CCE de l'aérodrome de Chavenay-Villepreux et le gestionnaire de l'aérodrome de Paris. Les

pouvoirs de cette instance et la façon dont les infractions lui seront rapportées et pourront être sanctionnées feront partie de la réactualisation de la charte.

#### • CONCERNANT LE VOLUME DU TRAFIC

La DGAC précise que les chiffres de l'activité de l'aérodrome sont donnés par le gestionnaire et qu'ils tiennent compte des vols en transit qui ne sont pas pris en compte dans le cadre de l'élaboration d'un PEB. Qu'en moyenne, le trafic est compris entre 70 000 et 72 000 mouvements par an.

S'il est vrai, comme le dit la DGAC, que le PEB n'a pas vocation à limiter l'activité d'un aérodrome, et que plafonner l'activité de l'aérodrome ne ressort pas du PEB, mais pourrait être portée à l'ordre du jour d'une CCE, le commissaire enquêteur estime que ce peut toutefois être l'occasion d'une réflexion sur le niveau de trafic qui parait acceptable ou souhaitable aux populations riveraines, selon le degré de dérangement qu'il apporte.

Il rappelle par exemple que le nombre de mouvements est limité à un maximum de 180 000 par an à l'aérodrome de Toussus-le-Noble.

Le commissaire enquêteur considère que l'idée émise dans les registres d'enquête de contingenter l'activité de l'aérodrome à un nombre de mouvements donné et connu, est souhaitable et présenterait l'avantage de disposer d'un bornage du trafic, chiffre moins incertain et plus pertinent que celui utilisé pour les calculs, et celui de permettre une meilleure appréhension du niveau de nuisances qu'il apporte aux populations.

Le commissaire enquêteur recommande qu'un plafonnement raisonnable de l'activité future de l'aérodrome soit étudié et mis en œuvre dans le cadre d'une réunion de la CCE.

# • CONCERNANT LA MATERIALISATION DE LA ZONE DET LA DECOTE IMMOBILIERE

Concernant la zone D et sa matérialisation, la DGAC indique que sa délimitation est facultative pour l'aérodrome de Chavenay, et que la décision de conserver la zone D a été prise d'un commun accord, lors de la CCE du 19 avril 2017. Que cela permet d'informer les futurs résidents de la présence d'activité aérienne à proximité.

Le commissaire enquêteur précise que la matérialisation de la zone D (facultative au titre de l'Article L112-7 du code de l'urbanisme) a soulevé un grand nombre d'observations négatives, dont celle du maire de Saint-Nom-La-Bretèche. Le dossier indique qu'elle ne concerne que 719 habitations réparties sur les huit communes.

Il fait aussi remarquer que l'étendue des zones (et notamment la délimitation de la zone D), même si la DGAC dit qu'il « n'y a pas d'imprécision du logiciel utilisé », dépend fortement des hypothèses prises dans le modèle de calcul utilisé. Il n'est donc pas illogique de penser qu'avec des hypothèses un peu différentes, une partie ou toutes les habitations qui sont situées en zone D définie dans le projet soumis à enquête publique, pourraient se retrouver en dehors de son périmètre.

Il note que des communes concernées, après réflexion et en dépit de leur approbation de matérialiser la zone D en réunion de CCE du 19 avril 2017, notamment celles de Chavenay ou de Saint nom la Bretèche semblent revenir sur leur approbation de matérialiser cette zone.

Concernant la valeur des biens, le commissaire enquêteur souligne que plusieurs études constatent qu'il existe des différences assez notables d'évolution entre l'indice des prix du logement dans les communes nouvellement survolées, en comparaison de l'indice des départements d'appartenance.

Le commissaire enquêteur recommande en conséquence de ce qui précède, que la matérialisation de la zone D soit soumise à nouveau à l'approbation ou au rejet des communes faisant partie du périmètre d'enquête, afin de décider de son statut définitif.

#### • CONCERNANT LES INFORMATION ET LES CONTACTS

La DGAC rappelle que le gestionnaire de l'aérodrome Aérodrome de Paris centralise les appels et les courriers des riverains, que le site *entrevoisins.org* a une boite mail à disposition des riverains pour les réclamations et que la gendarmerie des transports aériens peut effectuer des contrôles et relever des procès-verbaux.

Les observations révèlent pourtant une mauvaise connaissance des contacts et des procédures à suivre, et font état d'échecs dans des tentatives de signaler des problèmes.

Le commissaire enquêteur recommande que les mairies inscrivent de façon permanente dans leurs bulletins municipaux et sur leurs sites internet, un rappel expliquant les procédures à suivre concernant les questions sur le fonctionnement de l'aérodrome et sur les infractions constatées, en précisant les téléphones et adresses mail à utiliser.

Il recommande que l'instance en charge du suivi du respect des dispositions de la charte, mentionné dans le § « Fonctionnement de l'aérodrome et règles de bonne conduite » soit informé des infractions retenues et prenne les dispositions ou sanctions appropriées en relation avec le gestionnaire de l'aérodrome Aérodrome de Paris.

#### • CONCERNANT LES FINALITES DU PEB ET LES HYPOTHESES DE CALCUL

De nombreuses observations ont critiqué le PEB dans sa conception, son opportunité dans une zone en développement urbanistique, le modèle utilisé, les hypothèses prises en compte pour

les calculs ainsi que le choix du Lden, notamment en ce qu'il ne fournissait pas une représentation exacte des bruits subis par les riverains.

La DGAC a longuement répondu, faisant valoir notamment que le PEB restait un outil d'urbanisme, destiné à protéger de futurs habitants, s'appuyant sur les données les plus récentes en nombre d'habitations et de populations, que sa révision n'entrainerait pas un accroissement du bruit, que les hypothèses de trafic fournies par le gestionnaire de l'aérodrome avaient été validées par la CCE, que le logiciel utilisé avait été adapté à l'aérodrome de Chavenay....

Le commissaire enquêteur estime que le PEB vise à donner une représentation correcte des zones de bruit en secteur urbanisé ou pouvant l'être. Des améliorations dans les hypothèses, un modèle mieux adapté aux types d'avions et à la taille de l'aérodrome pourraient assurément fournir un zonage mieux représentatif des bruits subis. Ils ne changeraient pas la situation sonore vécue par les riverains de l'aérodrome. On peut aussi présumer qu'ils ne bouleverseraient pas le zonage obtenu dans le projet de révision soumis à l'enquête.

Enfin, même si le Lden n'est pas parfait et que l'ajout d'indicateurs complémentaire comme le LAmax est une bonne suggestion, le commissaire enquêteur considère que le Lden permet d'évaluer une certaine réalité sonore servant à déterminer des zones de bruit, que l'on peut présumer minimales, à usage d'urbanisation des communes. A ce titre il peut être considéré comme acceptable.

### EN CONCLUSION, et compte tenu de tous les éléments exposés dans ce qui précède,

Le commissaire enquêteur, donne un <u>AVIS FAVORABLE</u>, au projet de révision du Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Chavenay-Villepreux, prescrit par arrêté du Préfet des Yvelines en date du 7 décembre 2018.

Fait et clos à Montesson, le 27 mars 2019

Le commissaire enquêteur

#### Fabien Ghez

Avec <u>les présentes Conclusions</u> sont remis à la Préfecture des Yvelines les documents ci-après:

- Le rapport du commissaire enquêteur,
- Les Registres d'enquête côtés, paraphés et clôturés,

Copies du rapport et des conclusions sont également adressées au Tribunal Administratif de Versailles et à la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord à la DGAC