

Préfecture des Yvelines  
Communes des Mureaux, de Verneuil sur Seine  
et de Meulan en Yvelines

# ENQUETE PUBLIQUE

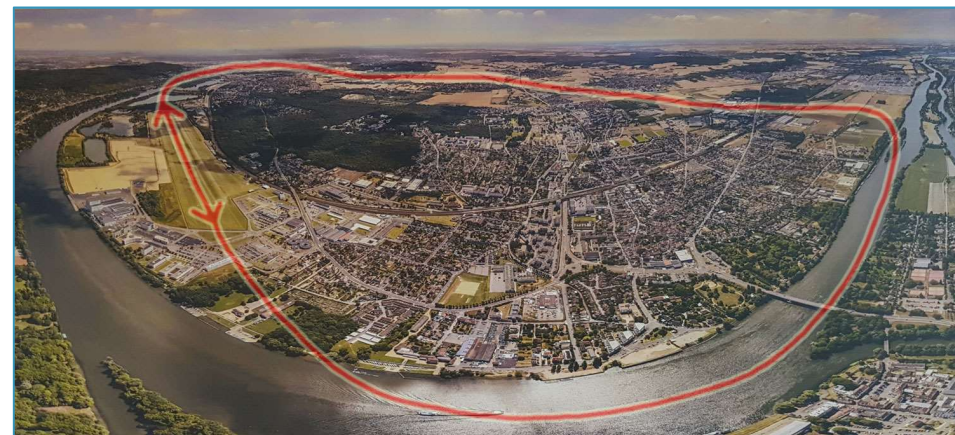
PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT DE  
L'AERODROME DES MUREAUX

**RAPPORT, AVIS ET CONCLUSIONS MOTIVEES**

Du lundi 6 novembre au samedi 9 décembre 2017

**LAURENT DANÉ**  
Commissaire Enquêteur

Référence E17000129/78



## Diffusion :

- Préfecture des Yvelines
- Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord
- Direction Départementale des Territoires des Yvelines
- Mairie des Mureaux
- Mairie de Verneuil sur Seine
- Mairie de Meulan en Yvelines
- Tribunal administratif de Versailles



**SOMMAIRE**

<b>PARTIE I : RAPPORT</b> .....	4	Observations du public.....	13
<b>Généralités</b> .....	4	Avis des personnes publiques concernées.....	20
<b>L'enquête publique et le Commissaire Enquêteur</b> .....	4	Recherches diverses du commissaire enquêteur.....	21
Objet de l'enquête .....	5	Indicateur alternatif au Lden le NA.....	21
Présentation de l'aérodrome.....	5	Contexte de bruit de l'aérodrome.....	21
Le projet de Plan d'Exposition au Bruit.....	7	<b>PARTIE II AVIS ET CONCLUSIONS MOTIVÉES</b> .....	23
Composition du dossier.....	8	Cadre général du projet soumis à l'enquête .....	23
Organisation et déroulement de l'enquête.....	8	Objectifs du projet.....	23
Concertation préalable .....	8	Déroulement de l'enquête publique .....	23
Désignation du commissaire enquêteur .....	8	Observations du public.....	23
Organisation de l'enquête publique .....	9	<b>AVIS du Commissaire enquêteur</b> .....	23
Visite des lieux.....	9	Sur la méthodologie utilisée .....	23
Rencontre des intervenants techniques .....	9	Sur les hypothèses de calcul.....	23
Publicité de l'enquête.....	9	Sur le choix de la limite des zones B et C .....	24
Ouverture des registres d'enquête.....	11	Conclusions motivées.....	24
Réunion publique d'information et d'échange.....	12	Pour les points négatifs : .....	24
Prolongation de l'enquête .....	12	Pour les points positifs : .....	24
Permanences et lieux de l'enquête publique .....	12	<b>ANNEXES</b> .....	26
Climat de l'enquête .....	12	Liste des pièces jointes au rapport.....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
Incidents pendant l'enquête .....	12	PV de synthèse .....	26
Clôture de l'enquête.....	12		
PV de synthèse.....	12		
Mémoire en réponse.....	12		
La réflexion du son sur l'eau n'est pas prise en compte et n'est pas connue. ....	13		
Les points au milieu de la piste correspondent aux différentes procédures décollage atterrissage ou « touch and go ».....	13		
Analyse des observations .....	13		

## Préambule

Pour la commodité de lecture sur écran, ce rapport est présenté en mode paysage. Il est conseillé de le lire en mode « Plein écran » pour bénéficier de la meilleure qualité de lecture sur écran possible.

Les deux documents Rapport et Conclusions motivées sont indépendants, et ne sont reliés entre eux que dans un souci pratique de présentation, de lecture et d'archivage.

# PARTIE I : RAPPORT

## Généralités

### L'enquête publique et le Commissaire Enquêteur

Ce paragraphe a pour but de rappeler aux lecteurs non familiers des enquêtes publiques, le contexte des enquêtes publiques et le statut du Commissaire Enquêteur.

Dans un projet ayant un impact sur l'environnement au sens large, après une phase de concertation, lors de laquelle le public a été consulté et a pu émettre des propositions, un projet est élaboré, souvent avec l'aide d'un bureau d'études spécialisé. Une fois le projet clairement défini et ses enjeux et impacts déterminés par différentes études, le projet est soumis à l'avis du public dans le cadre de l'enquête publique. Toute personne ou organisme peut alors exprimer son avis sur le projet. Ces avis sont recueillis et synthétisés par le Commissaire Enquêteur.

Le Commissaire Enquêteur est « un citoyen ordinaire » qui a fait acte de candidature pour conduire des enquêtes publiques. Il a été inscrit sur une liste d'aptitude après un entretien par une commission présidée par le Président du tribunal administratif. Il est ensuite désigné pour des enquêtes par le Président du tribunal administratif. Il doit être totalement indépendant du cadre de chaque enquête, et il signe pour chaque enquête, une déclaration dans laquelle il déclare n'avoir aucun intérêt dans le projet. Il n'habite pas sur la commune, n'y possède rien et n'a pas de relations avec les personnes impliquées dans le projet. Le Commissaire Enquêteur est rémunéré comme « collaborateur occasionnel du service public » pour son travail dans le cadre de l'enquête, mais ce n'est pas son activité principale. La

culture générale du Commissaire Enquêteur lui permet de comprendre le projet et ses enjeux, mais il n'est pas un professionnel du domaine.

A l'issue de l'enquête publique, le Commissaire Enquêteur rédige le présent rapport dans un délai d'un mois. Après avoir étudié le dossier d'enquête publique, écouté toutes les personnes qui sont venues lui exposer leur avis sur le projet, et éventuellement rencontré de sa propre initiative, toute personne qui serait susceptible de lui apporter un éclairage sur le projet, il donne un avis **motivé** sur le projet.

**Cet avis peut être favorable**, éventuellement assorti de recommandations qu'il lui semble utiles de faire connaître à l'autorité organisatrice de l'enquête et au porteur du projet.

**Cet avis peut être favorable, à condition que soient prises en compte certaines réserves**, sur un ou plusieurs points qui lui semblent bloquants pour le bon équilibre du projet. Dans le cas où les réserves ne seraient pas levées, l'avis deviendrait défavorable.

**Enfin l'avis peut être défavorable** si son utilité publique n'est pas avérée, c'est à dire que les inconvénients pour l'environnement au sens large sont supérieurs aux avantages que la collectivité pourrait retirer du projet. Dans ce cas, un recours contre le projet auprès du tribunal administratif, serait suspensif des travaux, dans l'attente d'une décision exécutoire du Tribunal Administratif.

L'avis du commissaire enquêteur est donc **un avis consultatif** d'une personne totalement indépendante du projet, ayant écouté de nombreux avis du public et qui apporte un éclairage externe aux décisionnaires du projet, qui restent ensuite libres de suivre ou non l'avis du Commissaire enquêteur.

## Objet de l'enquête

---

L'enquête publique a pour objet le projet de Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome des Mureaux.

Le PEB est un instrument juridique destiné à maîtriser l'urbanisation autour des aérodromes en limitant les droits à construire dans les zones de bruit et en imposant une isolation acoustique renforcée pour les constructions autorisées dans les zones de bruit. C'est un document d'urbanisme opposable à toute personne publique ou privée. Il doit être annexé au plan local d'urbanisme (PLU), au plan de sauvegarde et de mise en valeur et à la carte communale. Les dispositions des PLU doivent être compatibles avec les prescriptions du PEB en vigueur.

Le PEB vise à éviter que de nouvelles populations ne soient exposées aux nuisances sonores générées par l'activité de l'aérodrome considéré. Ainsi, il régit l'utilisation des sols aux abords des aérodromes en vue d'interdire ou d'y limiter la construction de logements, dans l'intérêt même des populations, et d'y prescrire des types d'activités peu sensibles au bruit ou plus compatibles avec le voisinage d'un aérodrome.

## Présentation de l'aérodrome

---

### Organisation administrative

---

L'aérodrome des Mureaux (code OACI : LFXU) est un aérodrome civil de catégorie C, ouvert à la circulation aérienne publique, situé sur les communes des Mureaux et Verneuil sur Seine, département des Yvelines (Ile de France), à 2km Est/Nord-Est de la commune des Mureaux et à environ 30 minutes de Paris.

Il est exploité par le Syndicat Intercommunal à Vocation Unique Les Mureaux Verneuil sur Seine.

Actuellement l'aérodrome, capable d'assurer un service SSLIA (Service de Sauvetage et de Lutte contre l'Incendie des Aéronefs) de niveau 1, est en espace aérien de classe G c'est-à-dire la moins restrictive, et sans contrôle du trafic. L'aérodrome est donc non contrôlé et ne dispose pas d'un service automatique de diffusion d'informations (ATIS).

### Infrastructure

---

L'aérodrome est un ancien aérodrome militaire, maintenant complètement dédié à l'aviation civile légère de loisirs, avions et ULM mais sans hélicoptères.

Il y a deux pistes en herbe, exceptionnellement longues pour un aérodrome de tourisme :

- Une piste nord orientée est/ouest (10L/28R) longue de 1950 m et large de 50 m
- Une piste sud orientée est/ouest (10R/28L) longue de 1950 m et large de 50 m

### Navigation aérienne

---

Le tour de piste est relativement élaboré pour tenir compte d'un environnement assez urbanisé. Les sens vers l'est QFU 10 ou vers l'ouest QFU28, qui dépendent des conditions météorologiques, sont symétriques.

Le sens vers l'est QFU10 est généralement privilégié parce que la trajectoire vers l'est au décollage, est plus sûre en cas de panne, dans la mesure où la trajectoire n'est pas urbanisée. La très grande longueur de la piste autorise de plus un décollage vent arrière sans difficultés.



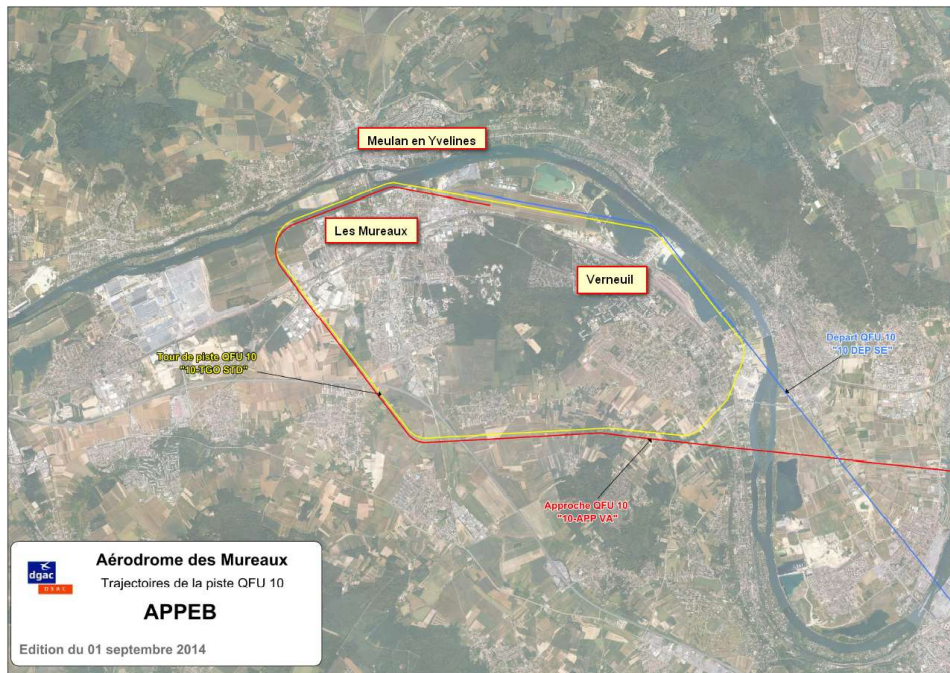


Figure 1 : Tour de piste, départ et approche QFU 10 (vers lest)

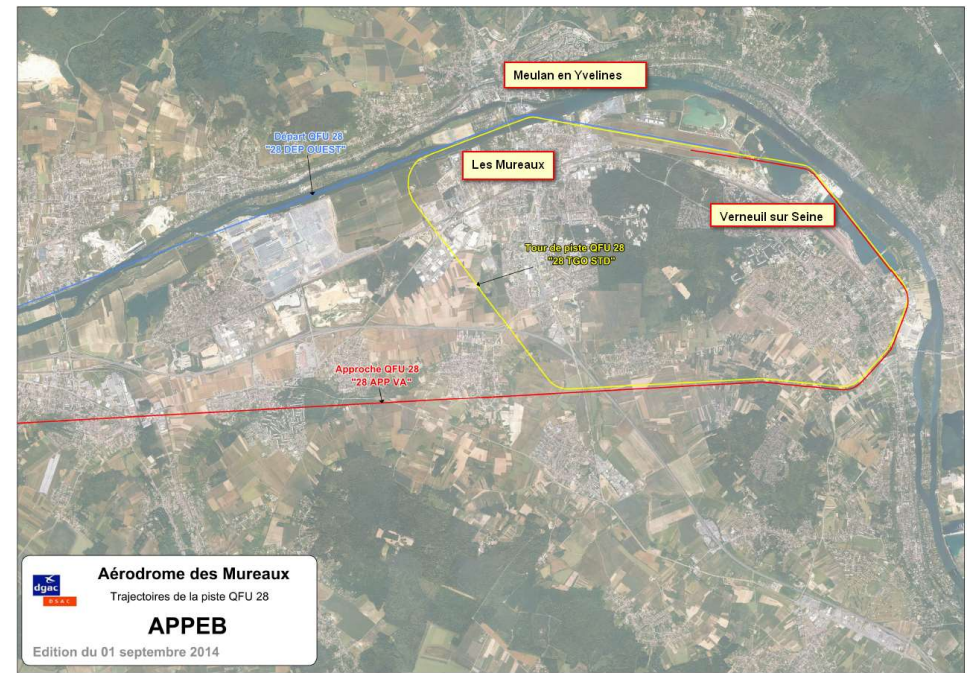


Figure 2 : Tour de piste et approche QFU 28 (vers l'ouest)

### Environnement naturel

L'aérodrome est bordé par la Seine au nord, la forêt de Verneuil au sud. Le départ QFU 10 se fait en survolant les plans d'eau de la base de loisirs. Le départ QFU 28 se fait quant à lui en survolant l'emprise de la société Airbus, puis une zone urbanisée de la commune des Mureaux et enfin survole la Seine.

### Environnement urbain et de transports

La région est relativement densément peuplée. Outre les Mureaux, le tour de piste est proche des communes de :

- Verneuil sur Seine
- Meulan en Yvelines

- Vernouillet
- Vaux sur Seine
- Triel sur Seine
- Chapet
- Ecquevilly
- Bouafle
- Hardricourt

En ce qui concerne les transports également générateurs de bruit : l'aérodrome est bordé au sud par la voie ferrée Paris – Le Havre, qui sera bientôt doublée par la ligne de RER Eole. Les routes départementales D14 (Le Mureaux – Meulan) et D154 (Les Mureaux – Verneuil sur Seine) sont également des infrastructures importantes.

## Le projet de Plan d'Exposition au Bruit

### La justification du projet

Le Plan d'Exposition au Bruit actuellement en vigueur date de 1985.

Depuis deux éléments rendent caduc ce plan :

- L'aérodrome n'est plus un aérodrome militaire et les trajectoires ont été complètement modifiées ;
- Le mode de calcul de l'exposition au bruit des riverains a été très fortement modifié avec l'adoption en 2002 de l'indice  $L_{den}$  (Level Day/Evening/Night) dans le code de l'urbanisme et la parution du décret concernant les aérodromes d'aviation générale, le décret du 26 décembre 2012, qui modifie le mode de calcul et permet d'obtenir des évolutions dans le sens de la prise en compte des spécificités des aérodromes supportant un trafic limité et irrégulier. La limite extérieure de la zone C peut en particulier être définie plus librement par le choix de l'indice  $L_{den}$  retenu. Cette limite est importante puisque qu'elle marque la limite à partir de laquelle il n'y a plus de restrictions de droit à construire.

### L'indicateur utilisé

L'ancien isopsophonique n'est plus utilisé. Il est remplacé par l'indice  $L_{den}$ .

L'actuel  $L_{den}$  est reconnu au niveau européen depuis 2002 et a été intégré dans le code de l'urbanisme. L'indice  $L_{den}$  est un niveau de bruit moyen exprimé en dB(A) c'est-à-dire un niveau sonore corrigé pour tenir compte de la perception acoustique humaine. Cet indice est pondéré selon les heures de la journée qui est divisée en trois parties : le jour (6h00-18h00), la soirée (18h00-22h00) et la nuit (22h00-6h00). Afin de représenter la gêne occasionnée aux habitants, les niveaux sonores de la soirée et de la nuit sont respectivement pénalisés de 5 dB(A) et 10 dB(A). Cela signifie qu'un mouvement opéré en soirée est considéré comme équivalent à environ trois mouvements opérés de jour. Le niveau sonore de la nuit est quant à lui pénalisé de 10 dB(A), c'est-à-dire qu'un mouvement de nuit équivaut à 10 mouvements opérés de jour.

### Méthodologie de réalisation du Plan d'Exposition au Bruit

L'élaboration du Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome des Mureaux a été faite conformément au guide technique « Élaboration des cartes de bruit autour des aérodromes » rédigé par Direction générale de l'Aviation civile.

Ce guide est très didactique et pourrait être cité en référence dans le rapport du Plan d'Exposition au Bruit.

### Les hypothèses de travail

La base de calcul est celle du trafic de 2011. La principale difficulté est que dans la mesure où l'aéroport ne dispose pas de tour de contrôle, la connaissance des mouvements se fait sur la base des déclarations des pilotes.

Trois hypothèses de calcul ont été faites basées sur un trafic majoritaire d'avions avec quelques ULM mais pas d'hélicoptères.

- Une hypothèse de 13.000 mouvements à 5 ans
- Une hypothèse de 15.000 mouvements à 10 ans
- Une hypothèse de 20.000 mouvements à 15 ans

Il semble cependant que le trafic stagne et qu'il est peu envisageable qu'il évolue significativement dans les années à venir. Les hypothèses sont donc nettement surdimensionnées, ce qui garanti une application large du Plan d'Exposition au Bruit.

Pour effectuer les simulations sur le logiciel, l'ensemble des appareils qui utilisent l'aérodrome a été recensé, et chaque appareil a été rattaché à un appareil de caractéristiques sonores équivalentes, présent dans la base de données du logiciel.

Pour chaque appareil le nombre de mouvements annuels a été déterminé, ainsi que la répartition : Jour et Soirée, les mouvements de nuit étant inexistantes. De même les mouvements ont été répartis entre départ, approche et tour de piste, eux-mêmes séparés entre cap au 100 et cap au 280 correspondants au deux sens de piste.

Le logiciel produit alors des courbes de niveau de bruit cumulé exprimés en indice  $L_{den}$

Les courbes ont été produites pour des valeurs de  $L_{den}$  de 70 à 50 pour les trois hypothèses de trafic : 13.000, 15.000 et 20.000 mouvements par an.

### Détermination de la limite des zones B et C

Le code de l'urbanisme autorise pour les aérodromes existants le choix de la courbe extérieure de la zone B entre les valeurs d'indice  $L_{den}$  65 à 62 et le choix de la courbe extérieure de la zone C entre les valeurs d'indice  $L_{den}$  57 à 52

Suite à l'avis de la Commission Consultative de l'Environnement du 21 septembre 2015, le préfet a décidé de retenir :

La valeur d'indice 62 comme limite extérieure de la zone B

La valeur d'indice 52 comme limite extérieure de la zone C

Et d'instituer une zone D d'information et d'isolation acoustique renforcée, dans un souci de transparence maximale.

**Ces choix montrent clairement le souci d'une application maximale du Plan d'Exposition au Bruit en utilisant les limites les plus faibles d'indice  $L_{den}$  dans le souci de protection des habitants et d'information la plus large.**

### Composition du dossier

Le dossier a été mis à la disposition du public dans les Mairies des Mureaux, de Meulan en Yvelines et de Verneuil sur Seine sous forme papier.

Le dossier était disponible sous forme numérique à l'adresse <http://revision-peb-aerodrome-les-mureaux.enquetepublique.net>

Le dossier était composé comme suit :

- Rapport de présentation du Projet du Plan d'Exposition au Bruit
- ANNEXE 1 : Règlements en vigueur
- ANNEXE 2 : Procédure d'établissement ou de révision d'un Plan d'Exposition au Bruit
- ANNEXE 3 : Trajectographie
- ANNEXE 4 : Répartition du trafic
- ANNEXE 5 : Carte d'environnement sonore Trafic 2011
- ANNEXE 6 : Plans aux trois horizons d'étude et Avant-Projet de PEB
- ANNEXE 7 : Plan d'Exposition au Bruit en vigueur
- ANNEXE 8 : Arrêté préfectoral de mise en révision du Plan d'Exposition au Bruit
- ANNEXE 9 : Avis des communes et de la communauté Urbaine Grand Paris Seine et Oise
- ANNEXE 10 : Compte rendu CCE des 16/12/2013, 21/09/2015 et 05/12/2016
- ANNEXE 11 : Arrêté préfectoral de mise en procédure d'enquête publique
- ANNEXE 12 : Glossaire

## Organisation et déroulement de l'enquête

### Concertation préalable

Il n'y a pas eu de concertation préalable avec le public sous forme directe. Néanmoins, la Commission Consultative de l'environnement de l'Aérodrome des Mureaux se réunit régulièrement chaque année et permet de rassembler des représentants des différentes parties : associations de pilotes, associations de défense de l'environnement, collectivités locales et intervenants techniques de la DSAC et de la DDT sous l'autorité du Sous-Préfet.

Lors de mes permanences, j'ai pu constater que les différentes parties avaient l'expérience du dialogue et maîtrisaient les enjeux du sujet.

### Désignation du commissaire enquêteur



A la demande du Préfet des Yvelines, j'ai été désigné comme Commissaire Enquêteur par une ordonnance de Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Versailles en date du 12 septembre 2017. Cette ordonnance porte le numéro : E17000129/78.

## Organisation de l'enquête publique

---

Les jours, horaires et lieux des permanences ont été décidés en concertation avec la Préfecture des Yvelines organisatrice de l'enquête publique.

Un registre électronique a été mis en place, hébergé par la société Publi Légal. Son utilisation n'a pas soulevé de difficultés et a permis de recueillir une plus grande quantité d'avis du public.

## Visite des lieux

---

Le 6 novembre 2017 je me suis rendu sur le site de l'aérodrome des Mureaux. J'ai assisté à l'atterrissage d'un avion de tourisme. Je me suis également rendu sur le site de la base de loisirs voisine, ainsi que dans les quartiers des Mureaux proches de l'aéroport. J'ai eu l'occasion de comparer le bruit généré par un avion de tourisme et celui généré par le passage d'un train Transilien sur la voie ferrée voisine.

J'avais par ailleurs peu de temps auparavant conduit une enquête publique pour l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme de Chapet, commune qui est située sur le tour de piste de l'aérodrome des Mureaux. A cette occasion, le trafic aérien de l'aérodrome avait été évoqué par quelques personnes.

Néanmoins la période n'a pas été propice à l'observation du trafic aérien qui est très faible en hiver.

## Rencontre des intervenants techniques

---

Le 8 novembre, j'ai rencontré à Magnanville Messieurs Thierry Nigon et Pascal Eymard du Service de la planification, de l'aménagement et de la connaissance des territoires de la Direction Départementale des Territoires des Yvelines. Ceux-ci m'ont expliqué l'impact du

Plan d'Exposition au Bruit sur les documents d'urbanisme et surtout la méthodologie de décompte des habitations concernées.

Le 14 novembre j'ai rencontré à Athis Mons Messieurs Eric Favarel Chef de la subdivision Développement Durable et Monsieur Laurent Poncet Chargé d'études de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord. Ceux-ci m'ont expliqué la méthodologie de calcul des courbes de bruit, avec un accent particulier sur le choix des hypothèses de calcul.

## Publicité de l'enquête

---

La publicité de l'enquête a été bonne avec deux publications dans le Courrier de Mantes et le Parisien les 18 octobre et 8 novembre



L'affichage a été réalisé autour de l'aérodrome et sur les panneaux d'affichage des trois communes concernées par l'enquête publique.



Figure 3 Affichage à l'entrée de l'aérodrome



Figure 4 Affichage en bordure de l'aérodrome



Figure 5 Affichage Mairie de Meulan en Yvelines



Figure 6 Affichage Mairie de Verneuil sur Seine

## Ouverture des registres d'enquête

J'ai paraphé les trois registres d'enquête à la Préfecture des Yvelines le 10 octobre avant leur expédition aux trois communes.

## Réunion publique d'information et d'échange

---

Il n'y a pas eu de réunion publique d'information et d'échange

## Prolongation de l'enquête

---

Les permanences ayant été peu fréquentées, je n'ai pas demandé de prolongation de l'enquête publique.

## Permanences et lieux de l'enquête publique

---

Toutes les permanences ont eu lieu dans des bureaux adaptés pour recevoir du public en général ainsi que des personnes à mobilité réduite.

- Lundi 6 novembre de 15h00 à 18h00 à la Mairie de Meulan en Yvelines
- Samedi 18 novembre de 10h00 à 12h00 à la Mairie de Verneuil sur Seine
- Mercredi 22 novembre de 14h30 à 17h30 à la Mairie des Mureaux
- Mardi 28 novembre de 17h00 à 20h00 à la Mairie de Verneuil sur Seine
- Samedi 9 décembre de 9h00 à 12h00 à la Mairie des Mureaux

Les permanences proposées couvraient ainsi des plages facilement accessibles à tous les publics, particulièrement ceux ayant des horaires de bureau avec deux samedi matin et une fin d'après-midi.

## Climat de l'enquête

---

Le climat de l'enquête a été bon.

## Incidents pendant l'enquête

---

Il n'y a eu aucun incident pendant la durée de l'enquête.

## Clôture de l'enquête

---

Le samedi 9 décembre j'ai signé et clôturé le registre d'enquête papier de la commune des Mureaux. J'ai ensuite reçu à mon domicile les deux autres registres des communes de Verneuil sur Seine et Meulan en Yvelines.

Le registre électronique a été également clôturé le 9 décembre.

## PV de synthèse

---

Le 20 décembre j'ai remis mon rapport de synthèse à Messieurs Thierry Nigon et Pascal Eymard du Service de la planification, de l'aménagement et de la connaissance des territoires de la Direction Départementale des Territoires des Yvelines et Messieurs Éric Favarel Chef de la subdivision Développement Durable et Monsieur Laurent Poncet Chargé d'études de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord. Ceux-ci m'ont commenté oralement les avis du public. Cette réunion a eu lieu à la Préfecture des Yvelines.

Le PV de synthèse se trouve en annexe

## Mémoire en réponse

---

Je n'ai pas reçu de mémoire en réponse écrit, les réponses m'ayant été apportées oralement.

### Question sur la dissymétrie des courbes

*Les courbes sont dissymétriques par rapport à l'axe longitudinal de la piste, ce qui se comprend par la courbure du tour de piste, mais pourquoi n'y a-t-il pas plus de décollages vers l'Ouest ?*

M Favarel de la DSAC m'a expliqué que statistiquement les vents d'ouest sont plus marquants par leur force et plus fréquents que les vents d'est. En revanche, la configuration de l'environnement du terrain incite très nettement à décoller vers l'est, puisqu'en cas de panne on ne survole pas des zones habitées. De plus la très grande longueur de piste rend possible des décollages vent arrière. Un faible vent d'ouest reste donc acceptable pour un décollage vers l'est.

### Question sur l'émergence de bruit



*Pourquoi ne tient-t-on pas compte de l'effet cumulé du bruit à proximité des grandes infrastructures ferroviaires ou routières ?*

Ce n'est pas prévu. Néanmoins le critère Lden est bien comparable avec les cartes stratégiques de bruit des autres infrastructures

**Quel est l'effet de la réflexion sur l'eau du bruit d'un avion ?**

*La Seine est un environnement très présent. Peut-on modéliser son effet. Est-il sensible ?*

La réflexion du son sur l'eau n'est pas prise en compte et n'est pas connue.

Les points au milieu de la piste correspondent aux différentes procédures décollage atterrissage ou « touch and go »

## **Analyse des observations**

---

### **Observations du public**

---



Num	Source	Observation	Mots clés	Date	Nom	Qualité	Ville	Remarques du Commissaire Enquêteur
1	Registre électronique	Les avions de tourisme qui utilisent l'aérodrome des Mureaux survolent le territoire de Bouafle, notamment le chemin départemental 44. Il arrive que certains s'égarent (rarement) en passant au-dessus de la zone urbanisée. Il aurait donc été légitime que l'enquête porte également sur le territoire de la commune de Bouafle	Zone de l'enquête - Non-respect des trajectoires	16/11/2017	LE BOMIN (M)		BOUAFLE	
2	Registre électronique	1/ côté ouest de la piste la zone ne tient pas compte des habitations existantes.  2/ pourquoi les villes de Triel sur Seine, Vaux sur seine , Hardricourt, Chapet , Bouafle, Evécquemont , Vernouillet ne seraient pas concernées par cette enquête ?  3/ Zone bruit faible et fort , qu'elles sont les modifications et impacts pour les constructions a venir sur les terrains de toutes les villes environnantes au terrain ?	Zone de l'enquête - Impact sur l'urbanisme - Données de l'enquête	23/11/2017		AMICALE DES RÉSIDENTS QUARTIER ROUTE DE VERNEUIL 11 bis rue Madeleine ROCH	LES MUREAUX	
3	Registre électronique	J'ai remarqué qu'il y a de plus en plus de tous petits avions sans immatriculation qui font bien moins de bruit que les autres... Il serait intéressant de suivre l'évolution des mouvements par famille d'avion en fonction du niveau de bruit engendré.	Hypothèses de l'enquête	05/12/2017	MP			
4	Registre électronique	Mon voisin a un chien qui fait tous les jours bien plus de bruit que les avions qui ne volent finalement pas si souvent que ça.  Les avions de ligne passent beaucoup plus souvent et toute l'année !  Alors pourquoi ce PEB qui va restreindre les permis de construire ?  Ce serait préférable de faire passer les avions de Roissy plus au Nord ?	Opportunité de l'enquête	05/12/2017	MARC		LES MUREAUX	

Num	Source	Observation	Mots clés	Date	Nom	Qualité	Ville	Remarques du Commissaire Enquêteur
5	Registre électronique	Les scooters trafiqués, les camions, les tondeuses à gazon et les trains ras le bol ! Cà fait bien plus de bruit que ces quelques avionnettes.  Faites un plan de réduction de ces bruits réellement gênants au lieu de dépenser de l'argent en vous occupant de ce PEB pour l'aérodrome qui finalement reste une belle surface verte ?	Opportunité de l'enquête	06/12/2017	ROTH			
6	Registre électronique	Test de l'adresse  Ceci est un test de l'adresse de messagerie, suite à une remarque d'une personne. Laurent Dané Commissaire Enquêteur		06/12/2017				
7	Registre électronique	Monsieur le Commissaire enquêteur  J'ai pris connaissance de l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique relative à la révision du PEB concernant l'aérodrome municipal de loisirs limitrophe de notre commune.  Selon les courbes extérieures du PEB, Triel-sur-Seine ne serait pas impactée.  Toutefois je regrette comme cela a été souligné lors de la dernière commission consultative de l'environnement, le non-respect du tour de piste par des pilotes indéclicats.	Non-respect des trajectoires	08/12/2017	POIROT MICHEL	Adjoint au Maire de Triel, délégué à l'Urbanisme	TRIEL SUR SEINE	
8	Registre électronique	On ne sait pas à qui s'adresser en cas de nuisance sonore par l'aérodrome.  N'est-il pas possible de mettre en place d'une ligne téléphonique pour enregistrement de ces réclamations ? Ou alors, faut-il s'adresser à la Police Municipale ?	Non-respect des trajectoires	08/12/2017			BOUAFLE	<i>Une indication dans le Plan d'exposition au Bruit serait en effet souhaitable</i>

Num	Source	Observation	Mots clés	Date	Nom	Qualité	Ville	Remarques du Commissaire Enquêteur
9	Registre électronique	<p>Pour aller au-delà de ce plan et dans le cadre de l'établissement d'une CHARTE entre riverains et usagers, je propose que la représentativité des usagers à la CCEAM soit mise en phase avec les taxes d'AOT.</p> <p>Et si ce n'est pas le cas, il serait logique de demander au SIVU d'ajuster les taxes en proportion des nombres de mouvements.</p> <p>MP Un usager</p>	Représentativité des membres de la commission consultative	08/12/2017	PERAY			
10	Registre électronique	<p>Nous avons pris connaissance de l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique relative à la révision du PEB concernant l'aérodrome municipal de loisirs limitrophe de notre commune.</p> <p>Nous avons étudié les courbes extérieures du PEB, nous constatons que Triel-sur-Seine n'est pas impactée par celles-ci.</p> <p>Toutefois nous regrettons comme cela a été souligné lors de la dernière commission consultative de l'environnement du non-respect du tour de piste par quelques pilotes indéclicats.</p>	Non-respect des trajectoires	09/12/2017	Joël MANCEL	Maire	TRIEL-SUR-SEINE	
11	Registre papier Les Mureaux	<p>Courrier de l'association s'exprimant contre la prise en compte de dispersion de trajectoire par rapport à la trajectoire normale de tour de piste des avions. M Peyruchou m'a expliqué oralement lors de la permanence du 9 décembre, qu'il considérait que la bande de dispersion des trajectoires n'était pas utile, dans la mesure où elle est très faible dans la zone concernée par le Plan d'Exposition au Bruit. Il craint que cette mention de dispersion des trajectoires dans le PEB ne soit utilisée plus tard par les pilotes pour justifier des écarts de trajectoire. Parler de cette dispersion dans une annexe de serait pas une solution pour lui.</p>	Non-respect des trajectoires - Hypothèses de l'enquête	9/12/2017	M PEYRUCHOU	Triel environnement		<p><i>Je comprends le point de vue de M. Peyruchou qui craint que la notion de dispersion soit utilisée de mauvaise foi pour justifier les écarts de trajectoire. Néanmoins il me semble avant tout important d'être le plus transparent et le plus pédagogique possible, pour que les calculs soient compris et acceptés.</i></p>

Num	Source	Observation	Mots clés	Date	Nom	Qualité	Ville	Remarques du Commissaire Enquêteur
12	Registre papier Les Mureaux	1) Zone de bruit réduite du coté du décollage habituel Anormal 2) Le passage de 11.000 à 20.000 vols annuels n'est pas acceptable. Maintenir l'activité à la situation actuelle 12.000 vols 3) Validation indispensable d'une charte de l'aérodrome élaborée en concertation avec les riverains	Hypothèses de l'enquête		M VITTER	Membre du bureau AMICALE DES RÉSIDENTS QUARTIER ROUTE DE VERNEUIL	LES MUREAUX	<i>Le décollage se fait majoritairement vers l'est contrairement à ce que l'on aurait tendance à penser. En cas d'atterrissage forcé ce sens est beaucoup plus sûr. Ceci explique la non symétrie est ouest des courbes.</i>  <i>Le passage à 20.000 vols est très peu vraisemblable. Prendre cette hypothèse permet de mieux protéger les futurs riverains.</i>
13	Permanence Les Mureaux	L'association est membre de la commission consultative et représente 800 personnes essentiellement sur les Mureaux L'association souhaite garder le terrain en fonctionnement et qu'il soit plus valorisé dans le paysage (promenade, mise en valeur du Nord Atlas). Elle signale que ce sont les tours de piste qui sont les plus dérangeants et trouve dommage que les communes impactées par le tour de piste ne soient pas associées. L'association regrette beaucoup que la charte entre les pilotes et les associations de riverains n'ait pas pu être signée à cause du refus du club principal de supprimer les tours de piste entre 12h00 et 14h00 le week-end. Elle signale que la tranchée le long de la piste est un élément dangereux qui devrait être rebouché. Enfin l'association estime que les Plans Locaux d'Urbanisme n'attirent pas assez l'attention du public sur le bruit.	Zone de l'enquête - Besoin d'une charte	22/11/2017	Claude MAGNIN Daniel MAGNIN	Président et Secrétaire AMICALE DES RÉSIDENTS QUARTIER ROUTE DE VERNEUIL	LES MUREAUX	<i>Cette association m'a paru avoir une démarche positive et pragmatique vis-à-vis de l'aérodrome. Je partage le regret de cette association que l'élaboration de la charte entre les usagers de l'aérodrome et les associations de pilotes n'ait pas pu être menée à bien.</i>
14	Registre papier et Permanence Les Mureaux	Mme Ory estime que l'aérodrome des Mureaux n'est pas un aérodrome de catégorie C et qu'au vu de l'activité de loisirs on devrait reconsidérer la classification. Les vols de nuit sont mentionnés pour effectuer les calculs. Lors de la commission consultative environnement, il a bien été précisé qu'il n'y aurait pas de vols de nuit. Confère lettre M. Le Sous-Préfet. Nous ne retrouvons pas cette exclusion sur les documents	Hypothèses de l'enquête - Vols de nuit	09/12/2017	Monique ORY	Association Defsit Collectif Association CAPESA (Collectif des Associations de Protection de		<i>La question des vols de nuit ne se pose pas en l'état actuel de la technologie, de l'équipement de l'aérodrome et de la réglementation. Néanmoins si les vols de nuit devenaient possibles plus régulièrement pour une raison inconnue</i>

Num	Source	Observation	Mots clés	Date	Nom	Qualité	Ville	Remarques du Commissaire Enquêteur
		présentés. La courbe D n'intègre pas le périmètre du grand projet d'urbanisation de la Pointe de Verneuil, alors qu'un PEB est censé protéger la population d'habitants du bruit et proposer des mesures d'isolation. Le PEB a été modélisé selon les chiffres du trafic de 2011 et nous n'avons aucun chiffre officiel de l'évolution du trafic réel de cet aérodrome qui devrait rester un aérodrome dédié aux loisirs. Une réactualisation de la modélisation de ce PEB au regard de l'activité réelle et des types d'appareils basés du la plateforme en 2016 aurait dû être effectuée.				L'environnement Seine Aval)		<i>aujourd'hui, les hypothèses de calcul seraient à revoir et le Plan d'Exposition au Bruit devrait être révisé AVANT l'autorisation de ces vols.</i>  <i>La caractérisation exacte des vols est délicate et sujette à caution puisque basée sur des données déclaratives. Une réactualisation des données sur 2016 ne me semble pas apporter une meilleure précision des estimations de bruit.</i>
15	Permanence Les Mureaux	Se demande pourquoi, alors que la majorité des décollages se font face à l'ouest, les courbes de bruit restent symétriques. Il est inquiet de l'hypothèse de quasi doublement du trafic et souhaiterait que la charte entre les usagers de l'aérodrome et les riverains puisse être relancée.	Hypothèses de l'enquête - Zone de l'enquête - Besoin d'une charte	09/12/2017				<i>Je me suis également posé la question de la symétrie des courbes est-ouest. M Favarel de la DSAC m'a expliqué que statistiquement les vents d'ouest s'ils sont plus marquants par leur force ne sont pas nettement plus fréquents que les vents d'est. En revanche, la configuration de l'environnement du terrain incite très nettement à décoller vers l'est, puisqu'en cas de panne on ne survole pas des zones habitées. De plus la très grande longueur de piste rend possible des décollages vent arrière. Un faible vent d'ouest reste donc acceptable pour un décollage vers l'est.</i>
16	Registre papier et permanence Les Mureaux	Le tour de piste en partie Ouest n'est pas toujours respecté et survole le quartier de la Haye M Carrière a insisté pour que l'enquête publique fasse l'objet d'une bonne publicité. L'enquête est passée en commission municipale le 8 septembre et est passée en conseil municipal le 27 septembre, pour information seulement. M. Carrière précise qu'il n'y a pas eu d'annotations en commission a reçu pas mal de "coups de fil" de la part des habitants, avec des plaintes sur le tour de piste qui est	Non-respect des trajectoires - Vols de nuit	09/12/2017	Michel CARRIERE	Adjoint au Maire délégué à l'environnement, développement durable, énergie, mobilité et Agenda 21		<i>La municipalité des Mureaux est consciente des nuisances de l'aérodrome, mais les considère comme un moindre mal. Elle considère que l'aérodrome maintient un espace naturel, qui pourrait faire l'objet de pressions foncières importantes en son absence.</i>



Num	Source	Observation	Mots clés	Date	Nom	Qualité	Ville	Remarques du Commissaire Enquêteur
		parfois raccourci, surtout à l'ouest. Il fait part d'inquiétudes sur la possibilité de vols de nuit. Il regrette que l'enquête ait eu lieu en hiver, mais il n'y a pas selon lui de perception négative avec le trafic actuel. Il signale enfin un petit conflit d'incompréhension chez les habitants, entre le règlement de la ville qui interdit le bruit le dimanche et le bruit des avions de l'aérodrome.						

La participation a donc été assez modeste. De l'avis du public il aurait été préférable de réaliser cette enquête au printemps lorsque les mouvements d'avions sont plus importants.

Les avis peuvent être classés comme suit :

- Données de la simulation : 6
- Non-respect des trajectoires : 6
- Impact sur l'urbanisme : 3
- Zone de l'enquête : 3
- Opportunité de l'enquête : 2
- Représentativité des membres de la commission consultative : 1
- Besoin d'une charte : 3
- Vols de nuit : 2
- Projet Pointe de Verneuil : 1
- Réserve foncière à conserver : 1

Le choix des données prises comme hypothèses de calcul pour la simulation a été cité 6 fois à égalité avec le respect des trajectoires par les pilotes. Il est satisfaisant de voir que les avis sur les données de simulation sont les plus importantes, puisque ce sont les seules qui soient vraiment dans le cadre du sujet de l'élaboration du Plan d'Exposition au Bruit.

Les remarques et suggestion sur ce sujet concernent une meilleure connaissance de l'évolution des types d'avions évoluant aux Mureaux et sur l'exactitude des données déclaratives prises en compte, l'opportunité de la prise en compte de la dispersion des trajectoires, ainsi que des étonnements sur la symétrie Est/Ouest des courbes alors que la majorité des mouvements se feraient face à l'ouest.

La question de l'éventualité des vols de nuit a été citée deux fois.

J'ai senti lors de cette enquête une inquiétude des associations, que les hypothèses de calcul du Plan d'Exposition au Bruit puissent être utilisées par des interlocuteurs de mauvaise foi pour justifier des écarts de trajectoire, un nombre de vols plus important, voire des vols de nuit.

Pour illustrer mon raisonnement je prendrais l'image du dimensionnement d'une glissière de sécurité le long d'une route pour protéger des piétons. Pour calculer la résistance de la glissière, il faut bien entendu tenir compte des véhicules en grand excès de vitesse. Cela n'autorise pourtant absolument pas le dépassement de la vitesse autorisée. Nous sommes il me semble dans le même cas de figure avec les déviations de trajectoire. Il faut en tenir compte pour le Plan d'Exposition au Bruit mais cela ne les autorise nullement. Le Plan d'Exposition au Bruit est un outil de protection et d'information des habitants, il ne se substitue en aucun cas aux règles de circulation aérienne.

Face aux multiples remarques sur le non-respect des trajectoires, il pourrait être intéressant de rappeler dans le document du Plan d'Exposition au Bruit, les voies de plainte ou de recours dont disposent les habitants.

Pour le reste plusieurs avis concernent l'impact sur l'urbanisme, que ce soit sur une inquiétude de dépréciation de biens immobiliers, la faible communication faite dans les documents d'urbanisme pour la zone D. Deux personnes se sont étonnées du projet d'urbanisme à la Pointe de Verneuil situé quasiment dans l'axe de la piste.

Plusieurs personnes ont regretté que l'enquête n'ait concerné que les communes à l'intérieur de la zone D. Enfin d'autres personnes ont regretté que l'élaboration d'une charte entre les pilotes et les riverains n'ait pas pu aboutir.

## Avis des personnes publiques concernées

### *Mairie des Mureaux*

La Mairie des Mureaux a émis un avis favorable à l'unanimité du conseil municipal réuni le 29 septembre 2017

### *Mairie de Verneuil sur Seine*

La Mairie de Verneuil sur Seine a émis un avis favorable à l'unanimité du conseil municipal réuni le 3 octobre 2017

### *Autres avis*

Les communes de Meulan en Yvelines et la Communauté urbaine du Grand Paris Seine et Oise n'ont pas répondu. Leur avis est donc réputé favorable.

La Commission Consultative de l'Environnement de l'Aérodrome s'est réunie le 5 décembre 2016 et a émis un avis favorable avec 10 voix pour deux voix contre et une abstention. La commission a noté que c'est le Code de l'Environnement qui établit les communes impactées. Néanmoins une étude de zone est en cours actuellement par le SPI Vallée de la Seine pour parvenir à une meilleure connaissance des nuisances cumulées sur le territoire. L'aérodrome reste classé en catégorie C avec l'obligation d'avoir un Plan d'Exposition au Bruit. Le compte rendu de cette réunion a également présenté les difficultés d'élaboration d'une charte de l'aérodrome, compte tenu de l'opposition de certaines parties.

## Recherches diverses du commissaire enquêteur

### Indicateur alternatif au Lden le NA

Un rapport de mission de deux députés de l'Assemblée Nationale : « Rapport d'information sur les nuisances aéroportuaires » rédigé en mars 2016, mentionne également un indicateur NA (Noise Above) qui se propose de mesurer les occurrences d'un événement sonore au-delà d'un certain niveau. Cet indicateur aurait l'avantage d'être facilement compris du public, puisque cela revient à dire sur une période d'une journée il y a x événements supérieurs à N dB.

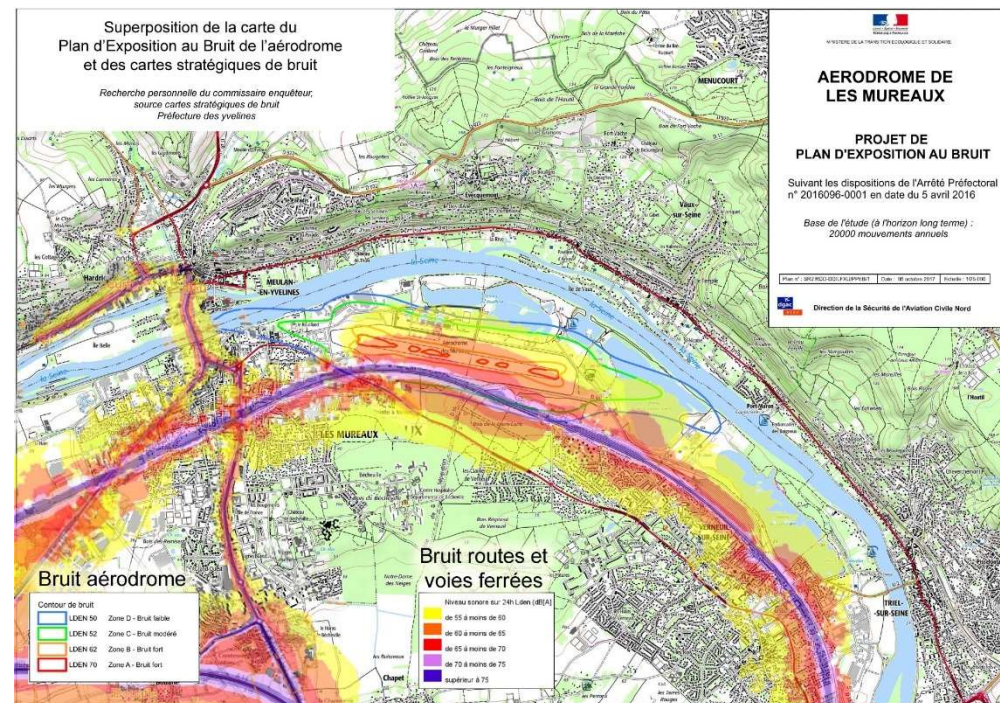
Cependant, les calculs de cet indicateur sont délicats car les hypothèses et le maillage choisi influent fortement sur les résultats, qui ne sont pas ainsi facilement déterminables de manière rigoureuse. De plus cet indicateur n'a pas encore été confronté au ressenti subjectif des populations. Pour ces raisons cet indicateur n'a été utilisé que pour quelques aéroports dans le monde.

L'indicateur  $L_{den}$  semble donc bien l'indicateur le plus adapté aujourd'hui, en l'état des connaissances.

### Contexte de bruit de l'aérodrome

Afin de replacer le bruit de l'aérodrome des Mureaux dans son environnement j'ai superposé à la carte du plan d'exposition au bruit, les cartes stratégiques de bruit disponibles sur le site de la préfecture des Yvelines.

Les deux mesures sont exprimées en  $L_{den}(A)$  et m'ont semblé comparables bien que l'échelle de couleurs soit très différente et permettent de voir que **l'impact sonore de l'aérodrome sur l'environnement urbain est assez faible comparé aux nuisances dues aux routes et voies ferrées.**





## PARTIE II AVIS ET CONCLUSIONS MOTIVÉES

### Cadre général du projet soumis à l'enquête

L'enquête publique a pour objet le projet de Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome des Mureaux.

### Objectifs du projet

Le Plan d'Exposition au Bruit actuellement en vigueur date de 1985.

Depuis deux éléments rendent caduc ce plan :

- L'aérodrome n'est plus un aérodrome militaire et les trajectoires ont été complètement modifiées ;
- Le mode de calcul de l'exposition au bruit des riverains a été très fortement modifié avec l'adoption en 2002 de l'indice  $L_{den}$  (Level Day/Evening/Night)

Ces deux points justifient la révision du précédent Plan d'Exposition au Bruit

### Déroulement de l'enquête publique

L'enquête publique s'est déroulée correctement, il n'y a pas eu d'incidents, la publicité a été bonne. Un registre électronique a été mis en place et a recueilli une majorité des avis.

Les permanences ont été tenues dans les trois communes dont une portion du territoire était touchée par la ligne la plus externe du Plan d'Exposition au Bruit. Le public a cependant regretté que toutes les communes du tour de piste n'aient pas été concernées par l'enquête publique.

La participation du public a été assez faible. Le choix de la date, en dehors des périodes de trafic plus important qui ont lieu au printemps est sans doute l'une des causes de la faible participation.

### Observations du public

Les observations du public se répartissent ainsi :

- Données de la simulation : 6
- Non-respect des trajectoires : 6
- Impact sur l'urbanisme : 3
- Zone de l'enquête : 3
- Opportunité de l'enquête : 2
- Représentativité des membres de la commission consultative : 1
- Besoin d'une charte : 3
- Vols de nuit : 2
- Projet Pointe de Verneuil : 1
- Réserve foncière à conserver : 1

### AVIS du Commissaire enquêteur

#### Sur la méthodologie utilisée

La méthodologie utilisée reprend précisément celle qui est exposée dans le guide technique « Élaboration des cartes de bruit autour des aérodromes » rédigé par Direction générale de l'Aviation civile. Elle m'a semblée pertinente. Le logiciel américain utilisé est reconnu internationalement dans le domaine.

#### Sur les hypothèses de calcul



La principale difficulté réside dans l'acquisition des données de trafic aérien qui sont basées sur des déclarations et non un décompte strict qui n'est pas possible compte tenu de l'absence de tour de contrôle.

## Sur le choix de la limite des zones B et C

Le choix a été fait d'étendre le plus possible ces zones, ce qui garantit une application la plus large possible du Plan d'Exposition au Bruit, dans l'intérêt des habitants concernés.

## Conclusions motivées

### Pour les points négatifs :

On pourra regretter qu'il n'y ait aucun moyen de contrôle des hypothèses choisies en ce qui concerne le trafic, ce qui ne veut cependant pas dire qu'elles soient mises en doute.

La période choisie n'a pas permis au « grand public » de s'approprier cette enquête publique. Néanmoins, les associations qui se sont largement exprimées me semblent représenter correctement les habitants.

### Pour les points positifs :

L'enquête publique a permis de constater que le trafic de l'aéroport, si ses nuisances sont reconnues, ne fait pas l'objet d'une opposition trop forte. Un dialogue existe entre les utilisateurs pilotes et les habitants riverains bien représentés par des associations.

Le calcul des niveaux sonores semble avoir été conduit dans les règles de l'art, du moins en première approche pour un non-spécialiste.

Le grand souci de transparence et d'explication de la part des administrations rédactrices du rapport DSAC et DDT présentant le Plan d'Exposition au Bruit doit être souligné. Cela m'a permis sans être un expert, mais en mobilisant mon intérêt pour la navigation aérienne, et quelques recherches personnelles sur les bases de l'acoustique, de comprendre le principe d'élaboration du document.

Lorsque l'on replace les courbes de bruit de l'aérodrome dans leur environnement sonore, en particulier celui généré par la voie ferrée Paris Le Havre, et les axes routiers importants, on constate que le bruit généré par le trafic de l'aérodrome reste faible globalement. Son émergence est paradoxalement perçue plus fortement dans des zones plus éloignées de la courbe externe du Plan d'Exposition au Bruit, sur le tour de piste en particulier.

Si les avis du public regrettent une faible étendue de l'enquête publique concernant le Plan d'Exposition au Bruit, aucun ne remet en cause les hypothèses de calcul qui ont abouti à cette délimitation. Il s'agit là pour moi de l'élément le plus important.

Le Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome des Mureaux est donc un document exploitable en matière d'urbanisme pour les communes concernées. Le choix des niveaux retenus pour les limites des zones B et C permet l'application la plus large.

## **J'é mets donc un avis favorable au projet de Plan d'Exposition au Bruit de l'Aérodrome des Mureaux avec deux recommandations :**

Je recommande de citer en référence le guide technique « Élaboration des cartes de bruit autour des aérodromes » rédigé par Direction générale de l'Aviation civile, qui m'a semblé didactique, pour un public non professionnel, avec cependant une culture technique. Ce guide permettra au lecteur valider que le Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome des Mureaux a bien été réalisé selon l'état de l'art.

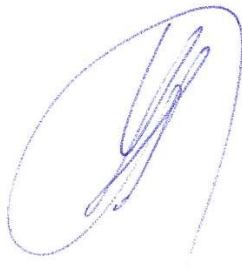
Je recommande également de rappeler dans le Plan d'Exposition au Bruit, les procédures de plainte ou de recours possibles des habitants en cas de déviation répétée des trajectoires.

Je souhaite que l'élaboration de la charte entre les associations de pilotes et les associations de riverains puisse aboutir, d'autant que les limitations de tour de piste envisagées entre 12h00 et 14h00 le week-end me semblent très minimales.

Enfin, je rappelle que le projet de Plan d'Exposition au Bruit a pris comme hypothèse de calcul : une absence de vols de nuit. Dans le cas où une évolution de l'équipement de l'aéroport ou des technologies disponibles, rendrait possible une évolution de la

réglementation concernant les vols de nuit sur l'aérodrome des Mureaux, il conviendrait de réviser le Plan d'Exposition au Bruit AVANT cette modification.

A Montigny le Bretonneux le 15 janvier 2018



Laurent Dané  
Commissaire Enquêteur

## ANNEXE

### PV de synthèse

---

Département des Yvelines

## ENQUETE PUBLIQUE

**Plan d'Exposition au Bruit de  
l'Aérodrome des Mureaux**

Référence N° E17000129 / 78

du 6 novembre 2017  
au 9 décembre 2017 inclus

## PV DE SYNTHESE

Montigny le Bretonneux le 19 décembre 2017

Laurent DANÉ Commissaire Enquêteur

### Participation

15 avis du public ont été reçus sur les différents médias mis à disposition :

9 sur le registre électronique + 1 test du commissaire enquêteur non comptabilisé

4 sur le registre papier de la Mairie des Mureaux

2 lors de la permanence à la Mairie des Mureaux sans contributions sur les registres

0 sur le registre papier ou les permanences des Mairies de Meulan et Verneuil

La participation a donc été assez modeste. De l'avis du public il aurait été préférable de réaliser cette enquête au printemps lorsque les mouvements d'avions sont plus importants.

Le climat de l'enquête a été bon. J'ai bien senti que les personnes rencontrées se connaissent et que beaucoup de points avaient déjà été débattus en commission consultative. J'ai regretté de ne pas rencontrer de pilotes qui auraient pu apporter un éclairage, en particulier sur les déviations de trajectoires.

### Typologie des avis

Les avis peuvent être classés comme suit :

- Données de la simulation : 6
- Non-respect des trajectoires : 6
- Impact sur l'urbanisme : 3
- Zone de l'enquête : 3
- Opportunité de l'enquête : 2
- Représentativité des membres de la commission consultative : 1
- Besoin d'une charte : 3
- Vols de nuit : 2
- Projet Pointe de Verneuil : 1
- Réserve foncière à conserver : 1

Le choix des données prises comme hypothèses de calcul pour la simulation a été cité 6 fois à égalité avec le respect des trajectoires par les pilotes. Il est satisfaisant de voir que les avis sur les données de simulation sont les plus importantes, puisque ce sont les seules qui soient vraiment dans le cadre du sujet de l'élaboration du Plan d'Exposition au Bruit.

Les remarques et suggestion sur ce sujet concernent une meilleure connaissance de l'évolution des types d'avions évoluant aux Mureaux et sur l'exactitude des données déclaratives prises en compte, l'opportunité de la prise en compte de la dispersion des trajectoires, ainsi que des étonnements sur la symétrie Est/Ouest des courbes alors que la majorité des mouvements se feraient face à l'ouest.

La question de l'éventualité des vols de nuit a été citée deux fois.

Pour le reste plusieurs avis concernent l'impact sur l'urbanisme, que ce soit sur une inquiétude de dépréciation de biens immobiliers, la faible communication faite dans les documents d'urbanisme pour la zone D. Deux personnes se sont étonnées du projet d'urbanisme à la Pointe de Verneuil situé quasiment dans l'axe de la piste.

Plusieurs personnes ont regretté que l'enquête n'ait concerné que les communes à l'intérieur de la zone D. Enfin d'autres personnes ont regretté que l'élaboration d'une charte entre les pilotes et les riverains n'ait pas pu aboutir.

### Questions du Commissaire enquêteur à l'issue de l'enquête publique

#### Question sur la dissymétrie des courbes

Les courbes sont dissymétriques par rapport à l'axe longitudinal de la piste, ce qui se comprend par la courbure du tour de piste, mais pourquoi n'y a-t-il pas plus de décollages vers l'Ouest ?

#### Question sur l'émergence de bruit

Pourquoi ne tient-on pas compte de l'effet cumulé du bruit à proximité des grandes infrastructures ferroviaires ou routières ?

#### Quel est l'effet de la réflexion sur l'eau du bruit d'un avion ?

La Seine est un environnement très présent. Peut-on modéliser son effet. Est-il sensible ?