

Départements de Seine- et -Marne et de Seine-Saint-Denis

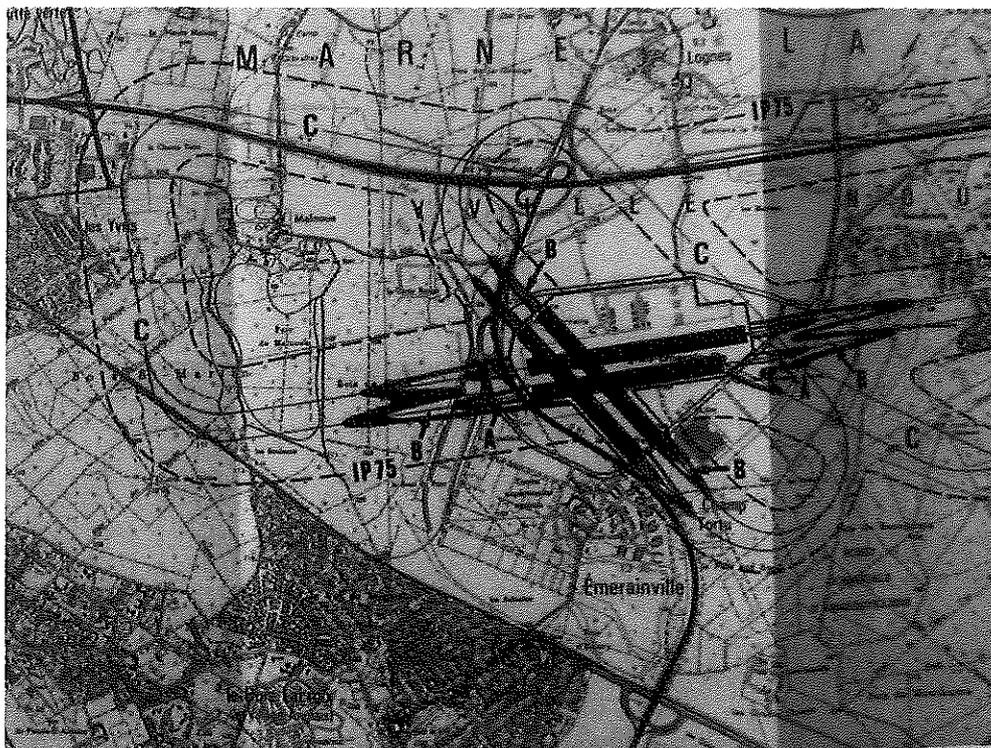
*Commune de Champs-sur-Marne, Croissy-Beaubourg, Emerainville, Lognes, Noisiel, Pontault-Combault, Roissy-en-Brie, Collégien, Noisy-le-Grand, communautés d'agglomération de Paris-Vallée de la Marne et Gondoire, Etablissement Public Territorial Grand Paris Grand Est*

**ENQUETE PUBLIQUE**

**Au titre du code de l'Environnement pour la révision du plan d'exposition au bruit (PEB)  
de l'aérodrome de Lognes-Emerainville**

**RAPPORT**

du commissaire enquêteur



**Enquête du 1er octobre au 31 octobre 2018**

**Commissaire enquêteur : B. Panet**

**décembre 2018**

# SOMMAIRE

<b>1. ORGANISATION DE L'ENQUETE.....</b>	<b>4</b>
1.1. OBJET DE L'ENQUETE .....	4
1.2. CADRE JURIDIQUE DE L'ENQUETE .....	7
1.3. DESIGNATION DU COMMISSAIRE ENQUETEUR.....	8
1.4. MODALITES DE L'ENQUETE.....	8
1.5. DETAILS DE LA PUBLICITE DE L'ENQUETE.....	9
1.5.1. <i>Affichage administratif</i> .....	9
1.5.2. <i>Affichage sur site</i> .....	9
1.5.3. <i>Annonces dans la presse</i> .....	9
1.6. DOCUMENTS MIS A LA DISPOSITION DU PUBLIC.....	9
<b>2. EXAMEN DU DOSSIER D'ENQUETE .....</b>	<b>10</b>
2.1. GENERALITES SUR LES PLANS D'EXPOSITION AU BRUIT.....	10
2.2. AERODROME DE LOGNES-EMERAINVILLE.....	10
2.3. AVANT-PROJET DE PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT DE LOGNES –EMERAINVILLE .....	10
2.4. PROJET D'EXPOSITION AU BRUIT DE LOGNES-EMERAINVILLE .....	10
<b>3. DEROULEMENT DE L'ENQUETE .....</b>	<b>12</b>
3.1. REUNIONS ET ENTRETIENS.....	12
3.1.1. <i>Réunion préparatoire</i> .....	12
3.1.2. <i>Visite du site</i> .....	12
3.1.3. <i>Entretien avec M. le maire de Pontault-Combault</i> .....	12
3.1.4. <i>Entretien avec M. Le Maire d'Emerainville</i> .....	12
3.2. PERMANENCES .....	13
3.3. RECUEIL DES REGISTRES .....	13
<b>4. OBSERVATIONS DU PUBLIC, PROCES-VERBAL DE SYNTHESE.....</b>	<b>13</b>
PROCES VERBAL DE SYNTHESE.....	13
4.1. COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUETEUR.....	16
4.2. MEMOIRE EN REPONSE .....	16
<b>5. EXAMEN DE LA PROCEDURE .....</b>	<b>20</b>
<b>6. CONCLUSION GENERALE.....</b>	<b>20</b>

## PIECES JOINTES

1 - Procès-verbal de synthèse

2 - Mémoire en réponse



## 1. ORGANISATION DE L'ENQUETE

### 1.1. *Objet de l'enquête*

La présente enquête publique dont ce rapport rend compte concerne la révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Lognes-Emerainville.

L'aérodrome de Lognes-Émerainville est un aérodrome civil ouvert à la circulation aérienne publique, situé sur les communes de Lognes et d'Émerainville, à 28 km à l'est de Paris, en Seine et Marne (région Ile de France). Il est exploité par la société Aéroports de Paris.

Il se compose de deux pistes :

- une piste en bitume orientée est-ouest longue de 700 mètres et large de 20 ;
- une piste en herbe est-ouest longue de 1100 mètres et large de 100.

Les infrastructures comprennent également :

- une aire de stationnement ;
- des hangars ;
- une station d'avitaillement en carburant.

Comme tous les aérodromes, son activité induit des bruits apportant des nuisances aux populations situées à proximité.

Actuellement, il fait l'objet d'un plan d'exposition au bruit établi en 1984.

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 qui 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. 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.

Outre l'objectif premier de maîtrise de l'urbanisation à travers le droit à construire, le PEB autorise le renouvellement urbain des quartiers existants dans les zones de bruit et introduit des obligations en matière d'information des riverains.

Le décret concernant les aérodromes d'aviation générale, du 26 décembre 2012, modifie le mode de calcul du bruit et permet d'obtenir des évolutions dans le sens de la prise en compte des spécificités des aérodromes supportant un trafic limité et irrégulier, comme celui de Lognes-Emerainville.

D'autre part il offre un éventail plus grand concernant le choix de la valeur de l'indice de bruit à retenir pour la courbe correspondant à la limite extérieure de la « zone C ».

Car un PEB définit 4 zones de bruit (en fonction des indices Lden, voir plus loin) autour d'un aérodrome. Les zones de bruit du PEB sont basées sur des hypothèses à court, moyen et long termes de développement et d'utilisation de l'aérodrome :

- **Zone de bruit fort A** : Zone comprise à l'intérieur de la courbe d'indice  $L_{den}$  70.
- **Zone de bruit fort B** : Zone comprise entre la courbe d'indice  $L_{den}$  70 et la courbe dont l'indice peut être fixé entre les valeurs  $L_{den}$  65 et  $L_{den}$  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  $L_{den}$  choisie entre 57 et 52.
- **Zone de bruit D** : Zone comprise entre la limite extérieure de la zone C et la courbe d'indice  $L_{den}$  50. (La délimitation d'une zone D est facultative pour l'aérodrome de Lognes-Émerainville).

L'indice  $L_{den}$  étant défini de la façon suivante (Level Day/Evening/Night, article R. 112-1 du code de l'urbanisme) pour l'élaboration des PEB : un indice de bruit, exprimé en décibels « dB(A) », qui représente le niveau d'exposition totale au bruit des avions en chaque point de l'environnement d'un aérodrome. Il tient compte :

- du niveau sonore moyen du passage des avions pendant chacune des trois périodes de la journée c'est à dire le jour (06h00-18h00), la soirée (18h00-22h00) et la nuit (22h00-06h00) ;
- d'une pénalisation du niveau sonore selon cette période d'émission : le niveau sonore moyen de la soirée est pénalisé de 5 dB(A), ce qui 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.

En reliant les points de même indice, on obtient des courbes, dites isophoniques. Dans la zone comprise à l'intérieur de la courbe isophonique, le bruit est supérieur à l'indice considéré (par exemple 70 dB (A) dans la zone A). A l'extérieur de cette courbe, le bruit est inférieur et décroît à mesure que l'on s'éloigne.

Il est également prescrit au niveau communautaire (directive 2002/49/CE du Parlement européen du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement).

La France a adopté cet indice en 2002.

Le PEB impose des restrictions d'urbanisation pour les constructions à usage d'habitation et pour les équipements publics ou collectifs, le principe général consistant à ne pas accroître la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances sonores. Les constructions nouvelles autorisées dans les zones de bruit doivent faire l'objet de mesures d'isolation acoustique renforcée.

La zone D ne donne pas lieu à des restrictions de droit à construire.

A l'intérieur des trois zones de bruit, tout contrat de location de biens immobiliers doit comporter une clause claire et lisible précisant la zone de bruit où se trouve localisé le bien et tout certificat d'urbanisme doit spécifier l'existence de la zone de bruit et l'obligation de respecter les règles d'isolation acoustique.

#### **Enjeux du projet de révision du PEB de Lognes-Emerainville**

On a vu que la parution du décret concernant les aérodromes d'aviation générale, le 26 décembre 2012, modifie le mode de calcul PEB, et permet d'obtenir des évolutions dans le sens de la prise en compte des spécificités des aérodromes supportant un trafic limité et irrégulier.

Comme précisé plus haut, il offre un éventail plus grand concernant le choix de la valeur de l'indice Lden à retenir pour la courbe correspondant à la limite extérieure de la zone C.

Le nouveau projet de PEB de l'aérodrome de LOGNES-EMERAINVILLE est établi avec des hypothèses « aux trois horizons ».

Les infrastructures, les trajectoires ainsi que les conditions d'exploitation restent celles décrites dans la situation actuelle de l'aérodrome.

La répartition du trafic reste inchangée, sauf la répartition par activité (avions, ULM, hélicoptères) ainsi que le nombre total de mouvements.

Les tableaux ci-dessous extraits du dossier présentent ces modifications à court, moyen et long terme.

#### **Hypothèse court terme à 5 ans**

<b>Avions</b>	<b>76 928 mouvements</b>
<b>Hélicoptères</b>	<b>3 072 mouvements</b>
<b>Total</b>	<b>80 000 mouvements</b>

#### **Hypothèse moyen terme à 10 ans**

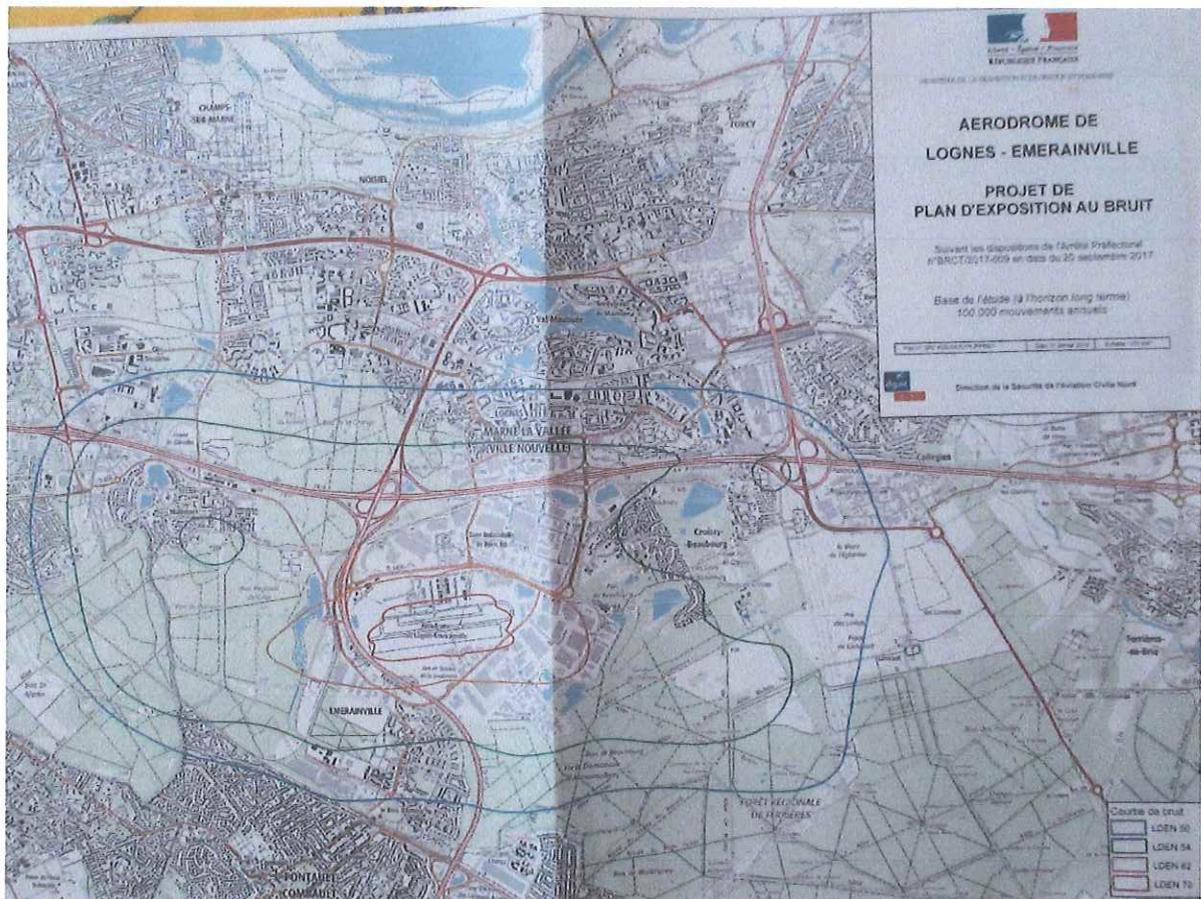
<b>Avions</b>	<b>86 544 mouvements</b>
<b>Hélicoptères</b>	<b>3 456 mouvements</b>
<b>Total</b>	<b>90 000 mouvements</b>

#### **Hypothèse long terme à 15 ans**

<b>Avions</b>	<b>96 160 mouvements</b>
<b>Hélicoptères</b>	<b>3 840 mouvements</b>
<b>Total</b>	<b>100 000 mouvements</b>

Compte tenu des prescriptions de l'article R. 112-3 du code de l'Urbanisme, autorisant pour les aérodromes existants le choix de la courbe extérieure de la zone B entre les valeurs d'indice Lden 65 à 62, le choix de la courbe extérieure de la zone C entre les valeurs d'indice Lden 57 à 52, et de l'avis de la commission consultative de l'environnement CCE en date du 10 juillet 2017, le préfet a décidé de retenir la valeur d'indice 62 comme limite extérieure de la zone B, de retenir la valeur d'indice 54 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.



Il existe une nette différence entre la forme générale du Plan d'Exposition au Bruit en vigueur et la forme du projet de PEB. Ceci est dû au fait des modes de calcul différents telle que la prise en compte de toutes les trajectoires (départ, arrivée et tour de piste) et au changement de l'indice psophonique en indice Lden. Les courbes du projet sont beaucoup plus irrégulières et plus larges.

Le projet de PEB introduit également une zone D qui n'existe pas dans le PEB en vigueur. Cette zone a le même profil que le contour de la nouvelle zone C sauf sur la partie Est.

Le projet de révision du PEB de l'aérodrome de Lognes-Emerainville établi avec de nouvelles normes, a pour principal but de le rendre compatible avec les normes européennes.

### **1.2. Cadre juridique de l'enquête**

Outre les textes généraux régissant les enquêtes publiques dans l'organisation de la procédure, cette enquête publique se situe plus particulièrement dans le cadre des articles suivants du code de l'urbanisme : L. 112-3 à L. 112-17 et articles R. 112-1 à R. 112-17.

L'objet de la présente révision est de présenter plus précisément le projet de PEB de l'aérodrome de Lognes-Émerainville, conformément au titre de l'article L. 112-5 du code de l'Urbanisme (qui classe les aérodromes en catégories).

### **1.3. Désignation du commissaire enquêteur**

Comme suite à la demande de M. le sous-préfet de Torcy enregistrée le 19 avril 2018, le premier vice-président du tribunal administratif de Melun a désigné M. Panet Bernard pour conduire une enquête publique ayant pour objet : « *la révision du plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome Lognes-Emerainville sur les communes de Champs-sur-Marne, Croissy-Beaubourg, Emerainville, Lognes, Noisiel, Pontault-Combault, Roissy-en-Brie, Collégien, et Noisy-le-Grand* ».

#### **Remarque**

Le commissaire enquêteur, nommé par le Tribunal Administratif est choisi sur une liste d'aptitude révisée régulièrement. La loi précise en particulier que : « ne peuvent être désignés comme commissaires enquêteurs ou comme membre de la commission d'enquête les personnes intéressées à l'opération à titre personnel ou en raison de leurs fonctions notamment au sein de la collectivité, de l'organisme ou du service qui assure la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre ou le contrôle de l'opération soumise à l'enquête ».

Cette disposition législative ainsi que la procédure de désignation par une autorité juridictionnelle garantissent l'indépendance du commissaire enquêteur, à l'égard aussi bien de l'autorité organisatrice que de l'administration ou du public, ainsi que sa parfaite neutralité. (Le commissaire enquêteur signe une attestation sur l'honneur confirmant son indépendance vis-à-vis de l'enquête).

On peut également rappeler que le travail du commissaire enquêteur n'est ni celui d'un juriste, ni celui d'un expert.

Il n'a aucune borne à sa mission, qui est d'apprécier l'acceptabilité du projet et de peser de manière objective le pour et le contre, puis de donner son avis motivé personnel. En l'occurrence, le commissaire enquêteur s'est efforcé de travailler dans le strict respect des textes fixant sa mission et définissant les limites de ses pouvoirs.

### **1.4. Modalités de l'enquête**

Le 29 juin 2018, après concertation avec le commissaire enquêteur, les sous-préfets de Torcy et de Raincy ont signé l'arrêté inter préfectoral n° BRCT/2018-04 fixant les modalités de l'enquête, monsieur le sous-préfet de Torcy étant coordinateur :

- Dates et durée : du lundi 1er octobre 2018 au vendredi 31 octobre 2018, soit pendant 31 jours consécutifs ;
- Siège : mairie de Lognes
- Coordination de l'enquête publique : M. le sous-préfet de Torcy
- Mise à la disposition du dossier en mairie de Lognes, siège de l'enquête, , en mairies de Champs-sur-Marne, Croissy-Beaubourg, Emerainville, Noisiel, Pontault-Combault, Roissy-en-Brie, Torcy, Collégien et Noisy-le-Grand ;
- Mise à la disposition du public sur un poste informatique en mairie de Lognes
- Mise à la disposition du dossier sur le site internet des services de l'état en Seine-et-Marne
- Observations du public : sur les registres papier dans les mairies, sur le registre dématérialisé des services de l'Etat, sur le registre dématérialisé dédié fourni par un prestataire (Publiégal), par correspondance au siège de l'enquête ;
- Permanences du commissaire enquêteur :
  - Mercredi 3 octobre de 9h à 12h en mairie de Lognes

- Vendredi 12 octobre de 14h à 17h30 en mairie d'Emerainville
- Mercredi 17 octobre de 9h à 12h en mairie de Noisy-le-Grand
- Samedi 27 octobre de 9h à 11h30 en mairie de Pontault-Combault
- Mercredi 31 octobre en mairie de Lognes
- **Publicité de l'enquête publique** : annonces dans la presse (deux journaux) quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête, avec rappel dans les huit premiers jours ;
- affichage administratif (dans chacune des dix communes concernées par le PEB),
- affichage sur le site
- Modalités habituelles sur l'information, la clôture de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur, la mise à disposition du rapport et des conclusions
- Approbation du plan ;
- Exécution de l'arrêté, délais et voies de recours

### **1.5. Détails de la Publicité de l'enquête**

#### **1.5.1. Affichage administratif**

Les maires des communes intéressées ont fait parvenir à la sous-préfecture de Torcy les certificats d'affichages indiquant que celui-ci avait effectivement été effectué dans les conditions prévues par la procédure

#### **1.5.2. Affichage sur site**

L'arrêté inter-préfectoral (article 7) indique qu'un affichage sur la partie publique de l'aérodrome sera effectué dans les mêmes conditions de dates et de durée que l'affichage administratif.

#### **1.5.3. Annonces dans la presse**

La première parution dans la presse a eu lieu :

- dans « Le Parisien » (édition de Seine-et-Marne) du 12 septembre 2018,
- dans « La Marne (édition de Seine-et-Marne) du 12 septembre 2018.

La deuxième parution a été faite :

- dans « Le Parisien » du 2 octobre 2018,
- dans « La Marne » du 3 octobre 2018.

### **1.6. Documents mis à la disposition du public**

Pendant toute la durée de l'enquête, ont été mis à la disposition du public en mairies de Lognes, siège de l'enquête, et des autres communes concernées :

- un registre d'enquête publique paraphé par le commissaire enquêteur,
- l'arrêté inter-préfectoral d'ouverture d'enquête
- le dossier d'enquête proprement dit (cf. description plus loin, CH 2).

## 2. EXAMEN DU DOSSIER D'ENQUETE

Le dossier d'enquête publique mis à la disposition du public est un document de 67 pages, et d'autant d'annexes : « Aérodrome de Lognes Emerainville, rapport de présentation du projet de plan d'exposition au bruit ».

Unique pièce en format A4, le rapport expose le projet de modification du PEB existant. Après une introduction exposant la définition d'un plan d'exposition au bruit et ses fondements juridiques, il se développe de la façon suivante :

### 2.1. Généralités sur les plans d'exposition au bruit

#### ▪ Bases réglementaires

Les textes réglementaires proprement dits se trouvent en annexe 1, le paragraphe lui-même présente essentiellement les explications qui permettent de comprendre les éléments techniques du dossier présenté : indicateur de bruit Lden, définition des zones de bruit, restriction d'urbanisme relatives aux zones de bruit.

#### ▪ Procédures d'élaboration

Un tableau récapitulatif précise les étapes de la procédure de révision du PEB de l'aérodrome de Lognes-Romainville.

#### ▪ Méthode d'élaboration

Sont indiqués ici les définitions des hypothèses de calcul (infrastructures, procédures de navigation aérienne, conditions d'exploitation), et la modélisation des courbes de bruit.

### 2.2. Aérodrome de Lognes-Emerainville

#### ▪ Situation actuelle et justificatif de mise en révision

Description de l'aérodrome, les services assumés, procédures de navigation aérienne conditions d'exploitation, trafic.

#### ▪ Hypothèse aux trois horizons

Evolutions prévues des mouvements sur le site, et prévisions ayant servies comme base d'étude tableau récapitulatif.

### 2.3. Avant-projet de plan d'exposition au bruit de Lognes –Emerainville

#### ▪ Représentation graphique

(Plan en annexe 7, courbes d'environnement sonore).

#### ▪ Choix des limites de zones

Choix faits en fonction de l'avis de la CCE et de M. le préfet.

### 2.4. Projet d'exposition au bruit de Lognes-Emerainville

#### ▪ Représentation graphique

Plan au 1/25000 joint au présent rapport

- **Etude comparative PEB en vigueur /projet**

Plan en annexe 8 faisant apparaître les différences entre l'actuel et le projet -- changements dus au changement d'indice psophique en indice Lden.

- **Consultations et approbation**

Résultats (lorsqu'ils sont parvenus) des avis des communes et établissements publics de coopération intercommunale (3 avis favorables, 1 avis défavorable, 6 avis réputés favorables).

- **Impact du PEB sur l'urbanisme des communes**

Tableau des communes impactées par le projet de PEB, faisant apparaître les zones impactées de chaque commune, le nombre d'habitations, la population par zones, la population totale (214 311 habitants), les pourcentages.

## **ANNEXES**

- **Réglementation en vigueur**

Articles du CU intéressant le projet

- **Procédure d'établissement**

Préparation et élaboration du projet, consultations, procédure de l'enquête publique avant approbation

- **Méthode de calcul du nombre de jours représentatifs**

Rappel mathématique, graphiques

- **Trajectographie**

Six cartes avec les différentes trajectoires possibles sur l'aérodrome

- **Répartition du trafic**

Tableau des aéronefs connus sur la plate-forme et dans la base de données – tableaux des trajectoires

- **Carte d'environnement sonore 2013**

Carte de l'environnement sonore pour le trafic de 2013

- **Plan aux trois horizons d'étude**

Plans d'environnement sonore aux trois horizons de l'étude

- **APPEB**

Plan de l'avant-projet de plan d'exposition au bruit

- **PEB en vigueur**

Plan du PEB de 1984

- **Graphique de superposition existant/projet**

Superposition des courbes du PEB en vigueur et de celles du projet

- **Arrêté de mise en révision**

- **Compte-rendu de la CCE du 7 mars 2018**
- **Arrêté de mise en enquête publique**
- **Glossaire**

### **Commentaires du commissaire enquêteur**

Le dossier présenté en enquête publique est un dossier concis, très technique, peu abordable de ce fait, avec de nombreux termes et sigles (tous ne sont pas dans le glossaire présent), des formules mathématiques, de nombreux plans et graphiques liés à l'aéronautique.

Il donne une bonne impression de professionnalisme, et sa présentation a été faite de manière qu'un non professionnel puisse cependant aborder les principaux sujets, malgré leur côté hermétique, difficile à éviter.

## **3. DEROULEMENT DE L'ENQUETE**

### **3.1. Réunions et entretiens**

#### **3.1.1. Réunion préparatoire**

Le 21 juin 2018, en sous-préfecture de Torcy a eu lieu une réunion à laquelle assistaient, outre le commissaire enquêteur : Mme M. Barbier, chef de bureau, Mme Croisset, M. E. Favarel chef de la subdivision développement durable (Division Sécurité Nord de l'Aviation Civile Nord), M. L. Poncet, inspecteur de surveillance, Mme Saranga de la DDT de Melun.

Les modalités de l'enquête ont été fixées, et la DGAC a exposé au commissaire enquêteur les enjeux, contraintes et développements du projet de révision du Plan d'Exposition au bruit de l'aérodrome de Lognes-Emerainville.

#### **3.1.2. Visite du site**

Le site intéressé par le PEB étant très vaste, et les limites de bruit prises en compte pour établir le projet de révision du PEB étant définies par des méthodes purement théoriques et mathématiques, le commissaire enquêteur n'a pas jugé utile de faire une visite du site.

#### **3.1.3. Entretien avec M. le maire de Pontault-Combault**

Le 26 octobre 2018, le commissaire enquêteur a rencontré à sa demande M. le maire de Pontault-Combault, qui lui a exposé la position de la commune sur le projet : la commune est peu concernée, son avis est réputé favorable, on connaît les problèmes du survol de Malnoue sur Emerainville ; il regrette que l'information ait été faite si tard, que tous les avions fréquentant l'aérodrome ne soient pas munis de silencieux et la venue des hélicoptères ...

#### **3.1.4. Entretien avec M. Le Maire d'Emerainville**

Le public s'étant manifesté principalement, et presque uniquement sur cette commune, le commissaire enquêteur a souhaité rencontrer M. Kelyor maire d'Emerainville, ce qui a été fait le 31 octobre 2018. Celui-ci était accompagné de M. Caulay, DGS, et de M. Boussange du service technique.

Il a confirmé le cas du quartier de Malnoue, régulièrement survolé par des avions qui ne respectent pas les trajectoires, la commune a essayé de trouver des arrangements avec les utilisateurs de l'aérodrome. Le problème de munir tous les avions de silencieux se pose encore. Il y a eu deux accidents sur ce site. La modélisation ne lui paraît pas très bonne.

### **3.2. Permanences**

Les cinq (5) permanences prévues par l'arrêté inter-préfectoral se sont déroulées sans incident notable, aux jours et heures prévues, dans les mairies prévues, presque sans public sauf à Emerainville.

### **3.3. Recueil des registres**

La dernière permanence le mercredi 31 octobre 2018 de 14 heures à 17 heures, se déroulant en mairie de Lognes, le commissaire-enquêteur a pu fermer et emporter le registre d'enquête publique de cette commune.

Cependant, le recueil des autres registres a été plus laborieux : le dernier a été reçu le 19 novembre seulement, ce qui a eu pour effet de retarder la réunion du procès-verbal de synthèse.

## **4. OBSERVATIONS DU PUBLIC, PROCES-VERBAL de SYNTHESE**

Les dix (10) registres d'enquête publique ont fait l'objet de 11 observations, à partir desquelles le commissaire enquêteur a établi le procès-verbal de synthèse qui suit, remis le 6 décembre à M. Favarel, Division Régulation et Développement Durable, Chef de la subdivision Développement Durable, accompagné de M. Poncet, inspecteur de surveillance, et de M. Guérin, inspecteur de surveillance.

*Départements de Seine-et-Marne et de Seine-Saint-Denis*

*Aérodrome de Lognes-Emerainville*

*Enquête publique au titre du code de l'environnement, pour la révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Lognes-Emerainville*

**Arrêté inter-préfectoral n\* BRCT /2018-04**

### **PROCES VERBAL DE SYNTHESE**

L'enquête publique correspondante à l'arrêté inter-préfectoral cité en titre s'est déroulée du 1er octobre 2018 au 31 octobre 2018, avec pour siège la mairie de Lognes, la coordination de l'enquête étant confiée à la sous-préfecture de Torcy.

L'enquête incluait les territoires des communes de Champs-sur-Marne « Croissy- Beaubourg, Emerainville, Lognes, Noisiel, Pontault-Combault, Roissy-en-Brie, Collégien, Noisy-Grand, ainsi que les communautés d'agglomération de Paris-Vallée de la Marne et Gondoire, et (l'Etablissement Public Territorial Grand Paris-Grand Est).

Elle a été annoncée par des annonces dans la presse et par un affichage administratif, conformément à la loi et à l'arrêté inter-préfectoral.

Le public a eu à sa disposition, un registre d'enquête publique et un dossier technique conforme à la législation dans chacune des mairies concernées.

Le dossier était également consultable par internet (site des services de l'Etat en Seine-et-Marne), et le public pouvait également s'exprimer sur ce site ainsi que sur un site dédié géré par un prestataire de service (Publilégal).

Les 5 permanences prévues par l'arrêté inter-préfectoral ont bien eu lieu les jours et heures prévus, et se sont déroulées sans incident, avec un public très peu nombreux ayant exprimé principalement des remarques concernant les trajectoires, et diverses critiques.

Les registres d'enquête publique ont fait l'objet de 11 observations se répartissent ainsi :

**Champs -sur -Marne : 0**

**Collégien : 0**

**Croissy-Beaubourg :**

**M. GHAUTHIER** : accepter une modification du couloir de vol risquerait une augmentation des constructions sur de nouvelles zones - même si les couloirs actuels ne sont pas respectés, mieux vaut les conserver.

**M. ALBARET M.** étude réalisée sur des chiffres de 2013, il faut avoir une idée du trafic aérien actuel - prendre les données projetées à 5 ans (8000 vols/an : + 2% ? à vérifier !).

**Emerainville :**

**M. THIEFFAY** regrette que les courbes de bruit ne soient pas clairement définies, ainsi que leur évolution entre l'ancien et le nouveau - le nombre de fréquences importe peu, il est plus important de travailler sur le bruit et le respect des pilotes aux couloirs.

**G. de SORBIE(G)** habite le quartier de Malnoue depuis 1980, constate que de nombreux avions ne respectent pas les couloirs qui leur sont assignés - demande qu'un contrôle efficace soit mis en place - avec des sanctions en cas de non-respect comme pour le réseau routier.

**M. Mme THIRAUTL** habitent Malnoue depuis 1987, constatent que de plus en plus les avions ne respectent pas les zones de vol qui leur sont allouées - demandent que les couloirs aériens soient respectés ou que des sanctions soient prises - trouvent insupportable de ne pouvoir avoir une conversation dans leur jardin quand un avion passe à basse altitude.

**Mme de SORBIE( ?) /LEN( ?)** a constaté que de plus en plus les avions de Lognes passaient sans discontinuer : pénible, surtout le week-end - « en espérant qu'un jour il n'y ait pas une collision » - pourraient-ils respecter les couloirs ?

**M. P. MARGUERIN** non-respect des couloirs aériens « avions non équipés de silencieux, - émergence des bruits bien au-delà des normes actuelles en vigueur, pourquoi imaginer un nouveau plan de bruit alors que l'actuel n'est pas respecté ? que fait la police ? »

**M. FRELON** « résident de Malnoue « faisons respecter les règlements, et donner un coup d'arrêt à ce sentiment d'impunité lié à la pesanteur sociologique des « aviateurs » - nous ne nous sentons pas égaux devant la loi.

**M. DUQUESNE** (7 pages), denses, résume l'objet de l'enquête « fait des remarques d'ordre général : les documents s'adressent à des professionnels ou des pratiquants de l'aviation (vocabulaire) , le dossier aurait dû être plus précis et illustré (photo) - le choix de l'indice Lden est-il justifié - projet basé sur un trafic de 2013 . alors que l'activité de l'aérodrome est en baisse (réunion du 9

mars 2018) ; mais baisse d'activité et niveau acoustique ressenti sont-ils liés ? - sur les pièces du dossier : différences notables en superposant le projet et l'ancien PEB - profils de courbes surprenants (à l'encontre de la propagation linéaire du son en l'absence d'obstacle) , et pas d'explications - disparité entre les courbes du projet (coordination des documents) - il aurait fallu superposer les différents documents sur le bruit (PEB , PEB des infrastructures terrestres , AP de l'A4, RN 104, ligne Paris/Bâle) - pas d'éléments probants dans le rapport de présentation, les courbes ne représentent pas la réalité quotidienne (nombre d'habitants pas exact), reconnaissance des nuisances sonores par l'administration sans contreparties réglementaires suffisantes - quelles évolutions sont prévues pour prévoir une croissance continue ? - et le modèle américain utilisé est-il applicable en France ? pas de concertation sur la définition de l'indice Lden , influence sur l'urbanisation - calcul du nombre de jours représentatifs : "on ne peut être plus abscons" - trajectographie difficile à comprendre « quelles possibilités pour le public que les nouvelles modalités soient respectées ? » - énumération du matériel volant sans intérêt , de nombreuses questions se posent - propose un tableau différent « les différents objectifs auraient dû être explicités (public) - environnement sonore : pas de relevé in situ (logiciel), anomalies, différences dans les superpositions - plan aux trois horizons : pas d'explication, échelles différentes (superposition difficile) « nombre de mouvements discutables - délibérations des communes lapidaires - en conclusion : explications rares ; points d'indice des courbes isophoniques définis par une étude acoustique (trafic de 2013) par un logiciel de simulation (pas de vérification sur place «cas des "bulles" resté sans réponse ... Les courbes évitent soigneusement certains secteurs urbains ou à urbaniser - absences de références aux constructions existantes (conformité des logements) - anomalies : une vérification sur place aurait dû être faite (véracité des courbes) - courbes au tracé discutable « en contradiction apparente avec la propagation des ondes sonores : quelle objectivité ? - contre sa validation (en l'état actuel du projet) : vérifications ; bien-fondé des traces (bulles directives d'urbanisme) ; Louis Duquesne (ancien membre de l'ACDVE que la CCE n'a pas jugé utile d'entendre).

**M. WILLEM M.** nous habitons Malnoue depuis 1991, et subissons énormément le non-respect des trajectoires des avions - avions rarement munis de silencieux efficaces contrairement à d'autres aéroports -autre problème : le passage d'hélicoptères (plus bruyants) - n'est-il pas possible d'agrandir le circuit de piste «notamment au-dessus de la forêt ? - la pollution est également nuisible - impacts sur la valeur des biens : est-il prévu une indemnisation ? et la valeur locative n'a pas été diminuée dans le calcul des impôts locaux.

**Lognes :**

**La Commune :** souhaite de voir correspondre la limite extérieure de la zone C avec l'axe du Boulevard de Segrais « afin de ne pas diviser les unités foncières et faire coïncider les limites de cette zone avec un axe de circulation (cohérence) ».

**Nolsiel :** 0

**Noisy-le-Grand :** 0

**Pontault-Combault :** 0

**Roissy-en-Brie :** 0

**Torcy :** 0

La Direction de la sécurité de l'Aviation Civile Nord (MEDDE) dispose de la copie intégrale de toutes les observations, de manière à lui permettre une réponse précise à celles-ci.

**Question du commissaire enquêteur :** avec quelle précision sont définis les périmètres de bruit, et est-il possible d'apporter de légères modifications à ces lignes de périmètre ?

#### **4.1. Commentaires du commissaire enquêteur**

Le nombre d'observations est très faible, au regard du nombre de communes intéressées par l'arrêté inter-préfectoral, et à la population correspondante ;  
Une seule observation, celle de M. Duquesne est vraiment consacrée au sujet de l'enquête, les autres abordant principalement le non-respect des trajectoires.

#### **4.2. Mémoire en réponse**

Le 10 décembre 2018, la DGAC a fait parvenir son mémoire en réponse au commissaire enquêteur :

*Monsieur,*

*Conformément aux dispositions de l'article R123-18 du code de l'environnement, vous m'avez communiqué la synthèse des observations se rapportant à l'enquête publique concernant la révision du Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Lognes.*

*Vous trouverez ci-dessous le mémoire en réponse traitant les observations des riverains de cet aérodrome.*

##### **Commune de Croissy-Beaubourg**

##### **Observation 1 : M. GHAUTHIER**

*Cette personne indique qu'accepter une modification des couloirs aériens risquerait d'augmenter des constructions sur de nouvelles zones. Je ne comprends pas de quoi ce monsieur veut parler, les couloirs aériens qui correspondent aux trajectoires utilisées par les pilotes sur cet aérodrome n'ont pas été modifiées. Nous avons modélisé les courbes de bruit en identifiant les trajectoires utilisées et se sont seulement les zones de bruit qui ont évolué par rapport au PEB en vigueur. Concernant les trajectoires qui ne sont pas respectées, ce sujet doit être traité en commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Lognes et relève plus de la police aéronautique que du plan d'exposition au bruit qui est une servitude d'urbanisme qui contraint la construction d'habitation et qui est annexé au plan local d'urbanisme. Le Plan d'exposition au bruit n'a pas été institué pour sanctionner les pilotes qui ne respectent pas les trajectoires.*

##### **Observation 2 : M. ALBARET**

*Cette personne indique que cette étude est réalisée sur des chiffres de 2013. Cette révision de PEB a débuté en 2013 et nous avons donc effectué les études préalables qui consistent à identifier sur cet aérodrome, les trajectoires utilisées (tour de piste, départ et atterrissage), les types aéronefs, le nombre de mouvements connus, la répartition de ces mouvements sur chaque trajectoire et sur les périodes jour/soir/nuit en s'appuyant sur l'année 2013. A partir de là, l'exploitant d'aérodrome (ADP) nous a fourni les hypothèses de trafic à court, moyen et long terme et nous avons élaboré l'avant-projet de PEB. Le PEB qui va être approuvé est basé sur une hypothèse long terme à 100000 mouvements et non pas sur le trafic 2013.*

##### **Commune d'Emerainville**

**Observation 1 : M. THIEFFAY**

*Cette personne regrette que les courbes de bruit ne soient pas clairement définies. Le dossier de présentation accompagnant le plan de projet de PEB explique bien comment ces courbes de bruit ont été définies. L'évolution entre l'ancien et le nouveau PEB est dû principalement à un changement d'indice de bruit. En effet l'ancien PEB a été modélisé avec l'indice Psophique alors que le nouveau PEB l'est avec l'indice Lden. L'indice Lden a été retenu au niveau européen dans le cadre de la directive 2002/49 et est l'indice de bruit de référence pour la plupart des cartes de bruit en France (routier, ferroviaire et industriel). De plus, une pondération est appliquée pour le calcul de cet indice suivant une période jour/soir/nuit ayant pour objectif d'aboutir à une meilleure représentation de la gêne perçue par les riverains tout au long de la journée.*

**Observation 2 : Gille de SORBIE**

*Cette personne indique que les trajectoires ne sont pas respectées. Ce sujet doit être traité en commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Lognes et relève plus de la police aéronautique que du plan d'exposition au bruit qui est une servitude d'urbanisme qui contraint la construction d'habitation et qui est annexé au plan local d'urbanisme. Le Plan d'exposition au bruit n'a pas été institué pour sanctionner les pilotes qui ne respectent pas les trajectoires. La gendarmerie des transports aériens ou la Police aux Frontières peuvent lors de leurs contrôles relever des procès-verbaux aux pilotes pour non-respect des trajectoires.*

**Observation 3 : Mme THIRAUT**

*Même réponse que pour la personne ci-dessus*

**Observation 4 : Mme de SORBIE**

*Cette personne déclare que de nombreux avions passent sans discontinuer surtout le week-end. Effectivement, le trafic est plus important le week-end et en particulier au printemps. Cette particularité est prise en compte dans l'élaboration des courbes de bruit en permettant de répartir le trafic annuel sur un nombre de jours au cours duquel l'activité aérienne est significative.*

*Concernant le respect des couloirs voir ci-dessus.*

**Observation 5 : Patrick MARGUERIE**

*La première remarque concernant le respect des couloirs aériens a été traitée ci-dessus.*

*Concernant les avions non équipés de silencieux, il n'y a pas obligation à détenir un silencieux pour utiliser l'aérodrome, par contre la DGAC incite les aéroclubs à équiper leurs appareils de silencieux surtout pour ceux qui sont destinés à faire de l'école. La DGAC indemnise une partie des frais pour la mise en place de ceux-ci.*

*Pour l'émergence des bruits, on ne peut pas comparer les courbes de bruit modélisées par le logiciel INM et la gêne réellement ressentie par les riverains. En effet, la modélisation des courbes de bruit du projet de PEB est basée sur une hypothèse long terme qui ne correspond*

*pas au trafic réel connu. L'émergence des niveaux sonores engendrés par les aéronefs qui gêne les riverains peut être définie par la mise en place de stations de mesure in-situ.*

*Cette personne indique que le plan de bruit actuel n'est pas respecté, un plan d'exposition au bruit est une servitude d'urbanisme qui contraint la construction d'habitation et qui est annexé au plan local d'urbanisme. Le Plan d'exposition au bruit n'a pas été institué pour sanctionner les pilotes qui ne respectent pas les trajectoires.*

**Observation 6 : M. FRELON**

*Concernant le respect des trajectoires par les pilotes la réponse a déjà été faite ci-dessus.*

**Observation 7 : M. DUQUESNE**

*Le choix de l'indice Lden est-il justifié ? L'indice Lden a été retenu au niveau européen dans le cadre de la directive 2002/49 et est l'indice de bruit de référence pour la plupart des cartes de bruit en France (routier, ferroviaire et industriel). L'article R112-1 du code de l'urbanisme prévoit l'indice Lden pour la modélisation des courbes de bruit d'un PEB.*

*Projet basé sur un trafic 2013 ? Les études préalables qui consistent à identifier sur cet aéroport, les trajectoires utilisées (tour de piste, départ et atterrissage), les types aéronefs, le nombre de mouvements connus, la répartition de ces mouvements sur chaque trajectoire et sur les périodes jour/soir/nuite ont été faites sur la base de l'année 2013. Par contre le projet de PEB est basé sur l'hypothèse long terme déterminée par l'exploitant d'aéroport.*

*Profil de courbes surprenant (propagation linéaire du son en l'absence d'obstacle) ? Dans le cadre de l'élaboration des courbes de bruit, la topographie aux environs de l'aéroport peut avoir un impact sur les niveaux sonores. La variation de distance entre la source de bruit (avion) et le récepteur au sol induite par le relief est prise en compte.*

*Il aurait fallu superposer les différents documents sur le bruit (PEB, PEB des infrastructures terrestres, AP de l'A4, RN104...) ? Le PEB ne concerne que le bruit des aéronefs utilisant l'aéroport et en aucun cas les autres moyens de transports.*

*Il existe des cartes stratégiques du bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement qui suivant la directive 2002/49/CE du parlement européen permettent d'évaluer et de gérer le bruit dans l'environnement en tenant compte de l'ensemble des moyens de transport (aérien, routier, ferroviaire et industriel).*

*Les courbes de bruit ne représentent pas la réalité quotidienne ? Comme dit plus haut, on ne peut pas comparer les courbes de bruit modélisées par le logiciel INM et la gêne réellement ressentie par les riverains. En effet, la modélisation des courbes de bruit du projet de PEB est basée sur une hypothèse long terme qui ne correspond pas au trafic réel connu. Les niveaux sonores engendrés par les aéronefs qui gênent les riverains peuvent être définis par la mise en place de stations de mesure in-situ. Le but du PEB est d'empêcher de nouvelles constructions dans des zones proches de l'aéroport et ainsi d'éviter à de nouvelles personnes de subir les nuisances sonores engendrées par cette activité et non pas d'évaluer la gêne réelle des riverains de l'aéroport.*

*Le modèle américain est-il applicable en France ? Le logiciel de calcul des aéronefs INM développé par la FAA (Fédéral Aviation Administration) est un logiciel compatible avec la*

méthode internationale de calcul des courbes de bruit autour des aérodromes. La DGAC a fait le choix d'utiliser ce logiciel.

Calcul du nombre de jours représentatifs ? Afin d'asseoir la modélisation sur des situations réellement représentatives de l'exposition au bruit, la réglementation permet désormais de ne pas systématiquement retenir la moyenne annuelle du trafic lissée sur 365 jours et de répartir le trafic annuel sur un nombre de jours au cours duquel l'activité aérienne est prévue comme significative. Nous nous sommes appuyés sur les statistiques du trafic journalier du service de la navigation aérienne pour définir ce nombre de jours significatifs en utilisant une formule mathématique qui s'appuie sur deux données : l'écart type  $\sigma$  (moyenne des écarts à la moyenne annuelle des mouvements journaliers) et l'étendue  $e$  (différence entre le maxi et le mini des mouvements sur l'année)

Les courbes de bruit évitent soigneusement certains secteurs urbains ou à urbaniser ? A aucun moment nous avons cherché à éviter certains secteurs urbains. Les courbes présentées ont été modélisées par le logiciel INM après avoir défini les différentes données d'entrée (les infrastructures : longueur et largeur des pistes, le trafic aérien, les trajectoires, les profils de vol et les conditions d'exploitation de l'aérodrome).

#### **Observation 8 : M. WILLEM**

Non-respect des trajectoires et avions rarement munis de silencieux ? Concernant les trajectoires qui ne sont pas respectées, ce sujet doit être traité en commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Lognes et relève plus de la police aéronautique que du plan d'exposition au bruit qui est une servitude d'urbanisme qui contraint la construction d'habitation et qui est annexé au plan local d'urbanisme. Le Plan d'exposition au bruit n'a pas été institué pour sanctionner les pilotes qui ne respectent pas les trajectoires. Concernant les avions non équipés de silencieux, ce sujet n'a rien à voir avec le PEB. Il n'y a pas obligation à détenir un silencieux pour utiliser l'aérodrome, par contre la DGAC incite les aéroclubs à équiper leurs appareils de silencieux surtout ceux qui sont destinés à faire de l'école. La DGAC indemnise une partie des frais pour la mise en place de ceux-ci.

Passage des hélicoptères et possibilité d'agrandir le circuit de piste ? Le trafic hélicoptère a été pris en compte dans l'élaboration des courbes de bruit de ce PEB. La modification du circuit de piste doit être discutée en Commission Consultative de l'Environnement.

La pollution est également nuisible ? Je pense que cette personne veut parler de la pollution atmosphérique. Le PEB ne prend en compte que de la pollution sonore des activités aériennes de l'aérodrome.

Est-il prévu une indemnisation ? Non le PEB est une servitude d'urbanisme qui ne sert qu'à interdire la construction de nouvelles habitations, sous certaines conditions, dans les zones de bruit A, B et C et dans la zone D, les nouvelles constructions doivent faire l'objet de mesures d'isolation acoustique particulières.

#### **Observation 9 : M. le maire de Lognes**

La commune souhaite voir correspondre la limite extérieure de la zone C avec l'axe du boulevard du Segrais. Je comprends qu'en termes d'aménagement urbain ne pas diviser des unités foncières et de faire coïncider les limites de cette zone avec un axe de circulation

*permettrait une cohérence d'ensemble mais malheureusement le code de l'urbanisme ne nous le permet pas. Nous sommes tenus à une méthodologie internationale de calcul des courbes de bruit autour des aérodromes. En aucun cas, nous pouvons modifier les courbes élaborées.*

#### **Commentaires du commissaire enquêteur**

La réponse de la DGAC est conforme à la conversation tenue dans ses locaux lors de la présentation du PVS : le non-respect des trajectoires ne dépend pas du PEB, mais effectivement de la police aérienne.

Les remarques ou questions plus techniques ont reçu des réponses relativement précises, de même que la demande de M. le maire d'Emerainville.

Le commissaire enquêteur a considéré les réponses apportées aux observations du public comme correctes et suffisantes.

#### **5. EXAMEN DE LA PROCEDURE**

Le commissaire enquêteur n'a aucunement à donner un avis sur la légalité de l'environnement administratif, rôle du tribunal administratif. Il peut cependant dire s'il lui semble que la procédure prévue a bien été respectée. En l'occurrence, en fonction des documents dont il a disposé, et de ce qu'il a pu observer du déroulement de l'enquête, il lui semble que tel a été le cas dans le cadre de cette enquête publique au titre du code de l'Environnement, pour la révision du plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome de Lognes-Emerainville.

#### **6. CONCLUSION GENERALE**

L'enquête publique pour la révision du plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome de Lognes Emerainville, sur les dix communes de Champs-sur-Marne, Croissy-Beaubourg, Emerainville, Lognes, Noisiel, Pontault-Combault, Roissy-en-Brie, Collégien, Noisy-Grand, du 1er octobre au 31 octobre 2018 s'est déroulée conformément à l'arrêté inter-préfectoral diligentant, sans incident notable, avec une faible participation du public, qui a principalement exprimé son mécontentement pour le non-respect des trajectoires des avions.

A Le Kremlin-Bicêtre le 20 décembre 2018

Le commissaire enquêteur :

B. PANET



**Départements de Seine-et-Marne et de Seine-Saint-Denis**

***Communes de Commune de Champs-sur-Marne, Croissy-Beaubourg, Emerainville, Lognes, Noisiel, Pontault-Combault, Roissy-en-Brie, Collégien, Noisy-le-Grand, communautés d'agglomération de Paris-Vallée de la Marne et Gondoire, Etablissement Public Territorial Grand Paris Grand Est***

**ENQUETE PUBLIQUE**

**Au titre du code de l'Environnement pour la révision du plan d'exposition au bruit (PEB)  
de l'aérodrome de Lognes-Emerainville**

**AVIS**

*du commissaire enquêteur*

**Enquête du 1er octobre 2018 au 31 octobre 2018**

**Commissaire enquêteur : B. Panet**

**décembre 2018**

## CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS

### du commissaire enquêteur

#### Rappel de l'objet de l'enquête

Le plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Lognes-Emerainville, établi avec des indices psophiques en 1984, doit être révisé pour être conforme aux normes actuelles, et notamment européennes, et être établi avec les indices Lden, adoptés depuis 2012.

Au terme d'une enquête publique sur cette révision, qui s'est déroulée pendant 31 jours consécutifs du lundi 1er octobre 2018 au vendredi 31 octobre 2018, en mairies de Lognes, siège de l'enquête, et de Champs-sur-Marne, Croissy-Beaubourg, Emerainville, Noisiel, Pontault-Combault, Roissy-en-Brie, Collégien, et Noisy-le-Grand, les conclusions du commissaire enquêteur sont les suivantes :

#### 1. Sur les conditions du déroulement de l'enquête

Le commissaire enquêteur a pris acte des éléments suivants :

- l'affichage administratif obligatoire et prévu dans l'arrêté préfectoral a effectivement été effectué
- les annonces dans la presse prévues par l'arrêté préfectoral ont été effectuées conformément à la procédure habituelle et dans les délais légaux
- des registres d'enquête publique à feuilles non mobiles, paraphés par le commissaire enquêteur, ont bien été mis à la disposition du public dans les mairies concernées, conformément à l'arrêté inter-préfectoral, aux jours et heures ouvrables de ces mairies ; le public pouvait également s'exprimer par internet ;
- un dossier d'enquête publique conforme a bien été mis à la disposition du public dans les mêmes conditions et sur internet
- les permanences prévues par l'arrêté (5) ont bien été effectuées aux jours et heures prévus et se sont déroulées sans incident

**et considère que la procédure de cette enquête publique s'est déroulée correctement.**

#### 2. Sur les documents mis à la disposition du public

Le dossier mis à la disposition du public, et décrit au chapitre 2 du rapport sur l'enquête publique correspond effectivement aux éléments légaux prévus pour une telle enquête et les conditions de sa présentation au public étaient normales.

Bien qu'il s'agisse d'un dossier très technique, peu facile à appréhender pour un non professionnel, sa présentation était correcte, aussi didactique que possible, donnant une excellente impression de professionnalisme.

**Le commissaire enquêteur considère les documents concernant cette enquête publique étaient complets et suffisants, et qu'ils permettaient de s'informer suffisamment.**

### **3. Sur les observations du public**

Peu de public s'est manifesté durant cette enquête publique. Des observations formulées on peut retenir trois thèmes :

- *Le survol du quartier de Malhoue à Emerainville, par des avions ne respectant pas les trajectoires prévues ;*

La réponse du pétitionnaire est très claire : « Concernant les trajectoires qui ne sont pas respectées, ce sujet doit être traité en commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Lognes et relève plus de la police aéronautique que du plan d'exposition au bruit qui est une servitude d'urbanisme qui contraint la construction d'habitation et qui est annexé au plan local d'urbanisme. Le Plan d'exposition au bruit n'a pas été institué pour sanctionner les pilotes qui ne respectent pas les trajectoires ».

#### ***Commentaires du commissaire enquêteur***

Effectivement, le règlement du plan d'exposition au bruit se situe dans le cadre du code de l'Urbanisme, et son but est de donner les éléments qui permettront de planifier les constructions en fonction des nuisances dues au bruit provoqué par les avions et autres utilisateurs de l'aérodrome considéré.

On peut cependant suggérer à la DGAC d'être attentive à ce problème, et d'agir en fonction de ses possibilités pour qu'il soit minimisé.

- *La possibilité de modifier une limite de périmètre*

Demande de la commune de Lognes, la réponse du pétitionnaire est là encore très nette. La commune souhaite voir correspondre la limite extérieure de la zone C avec l'axe du boulevard du Segrais.

« Je comprends qu'en termes d'aménagement urbain ne pas diviser des unités foncières et de faire coïncider les limites de cette zone avec un axe de circulation permettrait une cohérence d'ensemble mais malheureusement le code de l'Urbanisme ne nous le permet pas. Nous sommes tenus à une méthodologie internationale de calcul des courbes de bruit autour des aérodromes. En aucun cas, nous pouvons modifier les courbes élaborées ».

#### ***Commentaires du commissaire enquêteur***

La réponse de la DGAC est purement technique, et dans la mesure où elle est tenue par des normes fixées internationalement, il n'est effectivement pas possible de donner satisfaction à la commune, malgré la logique géographique apparente.

- *Les différentes remarques de M. Duquesne*

Elles ont un caractère plus précis, et la plupart rentrent dans le cadre de l'enquête ; le résumé de l'intervention de M. Duquesne a été fait dans le rapport, la réponse de la DGAC est complète, et relativement précise reprenant tous les thèmes :

« *Le choix de l'indice Lden est-il justifié ?* L'indice Lden a été retenu au niveau européen dans le cadre de la directive 2002/49 et est l'indice de bruit de référence pour la plupart des cartes de bruit en France (routier, ferroviaire et industriel). L'article R112-1 du code de l'Urbanisme prévoit l'indice Lden pour la modélisation des courbes de bruit d'un PEB.

*Projet basé sur un trafic 2013 ?* Les études préalables qui consistent à identifier sur cet aérodrome, les trajectoires utilisées (tour de piste, départ et atterrissage), les types aéronefs, le nombre de mouvements connus, la répartition de ces mouvements sur chaque trajectoire et sur les périodes jour/soir/nuite ont été faites sur la base de l'année 2013. Par contre le projet de PEB est basé sur l'hypothèse long terme déterminée par l'exploitant d'aérodrome.

*Profil de courbes surprenant (propagation linéaire du son en l'absence d'obstacle) ?* Dans le cadre de l'élaboration des courbes de bruit, la topographie aux environs de l'aérodrome peut avoir un impact sur les niveaux sonores. La variation de distance entre la source de bruit (avion) et le récepteur au sol, induite par le relief est prise en compte.

*Il aurait fallu superposer les différents documents sur le bruit (PEB, PEB des infrastructures terrestres, AP de l'A4, RN104...) ?* Le PEB ne concerne que le bruit des aéronefs utilisant l'aérodrome et en aucun cas les autres moyens de transports.

Il existe des cartes stratégiques du bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement qui suivant la directive 2002/49/CE du parlement européen permettent d'évaluer et de gérer le bruit dans l'environnement en tenant compte de l'ensemble des moyens de transport (aérien, routier, ferroviaire et industriel).

*Les courbes de bruit ne représentent pas la réalité quotidienne ?* Comme dit plus haut, on ne peut pas comparer les courbes de bruit modélisées par le logiciel INM et la gêne réellement ressentie par les riverains. En effet, la modélisation des courbes de bruit du projet de PEB est basée sur une hypothèse long terme qui ne correspond pas au trafic réel connu. Les niveaux sonores engendrés par les aéronefs qui gênent les riverains peuvent être définis par la mise en place de stations de mesure in-situ. Le but du PEB est d'empêcher de nouvelles constructions dans des zones proches de l'aérodrome et ainsi d'éviter à de nouvelles personnes de subir les nuisances sonores engendrées par cette activité et non pas d'évaluer la gêne réelle des riverains de l'aérodrome.

*Le modèle américain est-il applicable en France ?* Le logiciel de calcul des aéronefs INM développé par la FAA (Fédéral Aviation Administration) est un logiciel compatible avec la méthode internationale de calcul des courbes de bruit autour des aérodromes. La DGAC a fait le choix d'utiliser ce logiciel.

*Calcul du nombre de jours représentatifs ?* Afin d'asseoir la modélisation sur des situations réellement représentatives de l'exposition au bruit, la réglementation permet désormais de ne pas systématiquement retenir la moyenne annuelle du trafic lissée sur 365 jours et de répartir le trafic annuel sur un nombre de jours au cours duquel l'activité aérienne est prévue comme significative. Nous nous sommes appuyés sur les statistiques du trafic journalier du service de la navigation aérienne pour définir ce nombre de jours significatifs en utilisant une formule mathématique qui s'appuie sur deux données : l'écart type  $\sigma$  (moyenne des écarts à la moyenne annuelle des mouvements journaliers) et l'étendue  $e$  (différence entre le maxi et le mini des mouvements sur l'année).

*Les courbes de bruit évitent soigneusement certains secteurs urbains ou à urbaniser ?* A aucun moment nous avons cherché à éviter certains secteurs urbains. Les courbes présentées ont été modélisées par le logiciel INM après avoir défini les différentes données d'entrée (les infrastructures : longueur et largeur des pistes, le trafic aérien, les trajectoires, les profils de vol et les conditions d'exploitation de l'aérodrome) ».

#### **Commentaires du commissaire enquêteur**

Les différentes réponses sont précises, avec des arguments techniques clairs, qui montrent que le dossier a effectivement été préparé avec soin et conformément aux règlements internationaux, incontournables.

**Le commissaire enquêteur considère que les observations du public ne peuvent remettre en cause le projet de révision du plan d'exposition au bruit mis en enquête.**

#### **4. Sur l'utilité du Plan d'Exposition au Bruit**

La protection des populations des nuisances en tous genres, et plus particulièrement des nuisances produites par le bruit est nécessaire, et c'est dans ce but que les plans d'exposition au bruit ont été décidés. L'aérodrome de Lognes -Emerainville dispose ainsi d'un plan établi en 1984.

#### **5. Sur la nécessité d'une révision**

Le PEB existant, réalisé il y a 34 ans, d'une part ne correspond plus au paysage existant qui a beaucoup changé (urbanisation, infrastructures ...) ayant donc une « réaction » au bruit différente, et d'autre part a été conçu à l'époque à partir d'éléments techniques qui ont évolué, et qui se sont internationalisés encore plus.

La prise en compte par la France des normes européennes (« *L'évolution entre l'ancien et le nouveau PEB est dû principalement à un changement d'indice de bruit. En effet l'ancien PEB a été modélisé avec l'indice Psophique alors que le nouveau PEB l'est avec l'indice Lden. L'indice Lden a été retenu au niveau européen dans le cadre de la directive 2002/49 et est l'indice de bruit de référence pour la plupart des cartes de bruit en France (routier, ferroviaire et industriel)* » - mémoire en réponse), est une nécessité technique et juridique : cette norme ayant été adoptée dans les autres moyens de transport, il n'est en effet pas concevable que les PEB restent dans des normes différentes.

#### **Et le commissaire enquêteur :**

- après avoir pris connaissance de la procédure
- après avoir pris connaissance du dossier
- après avoir reçu le public lors de ses permanences
- après avoir pris connaissance de toutes les observations du public et les avoir analysées
- après s'être entretenu avec les maires de deux des communes concernées
- après avoir pris connaissance du mémoire en réponse fourni par le pétitionnaire

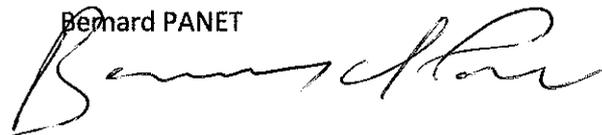
pour toutes les raisons exprimées dans les paragraphes ci-dessus,

donne un **avis favorable** au projet de révision du plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome de Lognes-Emerainville tel qu'il a été présenté en enquête publique du 1er octobre 2018 au 31 octobre 2018 dans les mairies de Champs-sur-Marne, Croissy-Beaubourg, Emerainville, Lognes, Noisiel, Pontault-Combault, Roissy-en-Brie, Collégien, et Noisy-le-Grand.

A Le Kremlin-Bicêtre le 20 décembre 2018

Le commissaire enquêteur

Bernard PANET



## Aérodrome de Lognes-Emerainville

*Enquête publique au titre du code de l'environnement, pour la révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Lognes-Emerainville*

### Arrêté inter-préfectoral n\* BRCT /2018-04

#### PROCES VERBAL DE SYNTHESE

L'enquête publique correspondante à l'arrêté inter-préfectoral cité en titre s'est déroulée du 1 octobre 2018 au 31 octobre 2018, avec pour siège la mairie de Lognes, la coordination de l'enquête étant confiée à la sous-préfecture de Torcy.

L'enquête incluait les territoires des communes de Champs-sur-Marne «Croissy-Beaubourg, Emerainville, Lognes, Noisiel, Pontault-Combault, Roissy-en-Brie, Collégien, Noisy-Grand, ainsi que les communautés d'agglomération de Paris-Vallée de la Marne et Gondoire, et (l'Etablissement Public Territorial Grand Paris-Grand Est.

Elle a été annoncée par des annonces dans la presse et par un affichage administratif, conformément à la loi et à l'arrêté inter - préfectoral.

Le public a eu à sa disposition, un registre d'enquête publique et un dossier technique conforme à la législation dans chacune des mairies concernées.

Le dossier était également consultable par internet (site des services de l'état en Seine-et-Marne) ,et le public pouvait également s'exprimer sur ce site «ainsi que sur un site dédié géré par un prestataire de service (Publilégal).

Les 5 permanences prévues par l'arrêté inter-préfectoral ont bien eu lieu les jours et heures prévus, et se sont déroulées sans incident, avec un public très peu nombreux ayant exprimé principalement des remarques concernant les trajectoires, et diverses critiques.

Les registres d'enquête publique ont fait l'objet de 11 observations se répartissent ainsi :

Champs -sur -Marne : 0

Collégien : 0

Croissy-Beaubourg :

M.GHAUTHIER : accepter une modification du couloir de vol risquerait une augmentation des constructions sur de nouvelles zones - même si les couloirs actuels ne sont pas respectés, mieux vaut les conserver ;

M.ALBARET M. étude réalisée sur des chiffres de 2013 ,il faut avoir une idée du trafic aérien actuel «prendre les données projetées à 5 ans (8000 vols/an : + 2% ? à vérifier l)

Emerainville :

M.THIEFFAY regrette que les courbes de bruit ne soient pas clairement définies, ainsi que leur évolution entre l'ancien et le nouveau - le nombre de fréquences importe peu, il est plus important de travailler sur le bruit et le respect des pilotes aux couloirs ;

G. de SORBIE(G) habite le quartier de Malnoue depuis 1980, constate que de nombreux avions ne respectent pas les couloirs qui leur sont assignés - demande qu'un contrôle efficace soit mis en place - avec des sanctions en cas de non respect «comme pour le réseau routier ;

MMme THIRAUTL habitent Malnoue depuis 1987, constatent que de plus en plus les avions ne respectent pas les zones de vol qui leur sont allouées - demandent que les couloirs aériens soient respectés ou que des sanctions soient prises - trouvent insupportable de ne pouvoir avoir une conversation dans leur jardin quand un avion passe à basse altitude ;

Mme de SORBIE (?) /LEN(?) a constaté que de plus en plus les avions de Lognes passaient sans discontinuer : pénible, surtout le week-end - « en espérant qu'un jour il n'y ait pas une collision » - pourraient-ils respecter les couloirs ?

M.P////s/h/e, non respect des couloirs aériens «avions non équipés de silencieux,- émergence des bruits bien au-delà des normes actuelles en vigueur, pourquoi imaginer un nouveau plan de bruit alors que l'actuel n'est pas respecté ? que fait la police ?

M.FRELON «résident de Malnoue «faisons respecter les règlements ,et donner un coup d'arrêt à ce sentiment d'impunité lié à ce la pesanteur sociologique des « aviateurs » - nous ne nous sentons pas égaux devant la loi ;

M.DUQUESNE (7 pages),denses, résume l'objet de l'enquête «fait des remarques d'ordre general : les documents s'adressent à des professionnels ou des pratiquants de l'aviation (vocabulaire ) ,le dossier aurait dû être plus précis et illustré (photo) - le choix de l'indice Lden est-il justifié - projet basé sur un trafic de 2013 .alors que l'activité de l'aérodrome est en baisse (reunion du 9 mars 2018) ; mais baisse d'activité et niveau accoustique ressenti sont-ils liés ? - sur les pièces du dossier : différences notables en superposant le projet et l'ancien PEB - profils de courbes surprenants (à l'encontre de la propagation linéaire du son en l'absence d'obstacle) ,et pas d'explications - disparité entre les courbes du projet (coordination des documents) - il aurait fallu superposer les différents documents sur le bruit (PEB ,PEB des infrastructures terrestres ,AP de l'A4,RN 104,ligne Paris/Bâle) - pas d'éléments probants dans le rapport de présentation, les courbes ne représentent pas la réalité quotidienne (nombre d'habitants pas exact), reconnaissance des nuisances sonores par l'administration sans contre-parties réglementaires suffisantes- quelles évolutions sont prévues pour prévoir une croissance continue ? - et le modèle américain utilisé est-il applicable en France ? pas de concertation sur la définition de l'indice Lden , influence sur l'urbanisation - calcul du nombre de jours représentatifs : "on ne peut être plus abscons" - trajectographie difficile à comprendre «quelles possibilités pour le public que les nouvelles modalités soient respectées ? - énumération du materiel volant sans intérêt ,de nombreuses questions se posent - propose un tableau différent «les différents objectifs auraient dûs être explicités (public) - environnement sonore :pas de relevé in situ (logiciel)

,anomalies,différences dans les superpositions - plan aux trois horizons : pas d'explication,échelles différentes (superposition difficile) «nombre de mouvements discutables - délibérations des communes lapidaires - en conclusion : explications rares «points d'indice des courbes isophoniques définis par une étude acoustique (trafic de 2013) par un logiciel de simulation (pas de vérification sur place «cas des "bulles" resté sans réponse...Les courbes évitent soigneusement certains secteurs urbains ou à urbaniser «absences de références aux constructions existantes (conformité des logements) - anomalies :une vérification sur place aurait dû être faite (véracité des courbes) - courbes au trace discutable «en contradiction apparente avec la propagation des ondes sonores : quelle objectivité ? - contre sa validation (en l'état actuel du projet): vérifications «bienfondé des traces (bulles «directives d'urbanisme) ; Louis Duquesne (*ancien membre de l'ACDVE que la CCE n'a pas jugé utile d'entendre*)

M.WILLEM M. nous habitons Malnoue depuis 1991, et subissons énormément le non-respect des trajectoires des avions - avions rarement munis de silencieux efficaces contrairement à d'autres aéroports -autre problème : le passage d'hélicoptères (plus bruyants) - n'est-il pas possible d'agrandir le circuit de piste «notamment au-dessus de la forêt ? - la pollution est également nuisible - impacts sur la valeur des biens : est-il prévu une indemnisation ? et la valeur locative n'a pas été diminuée dans le calcul des impôts locaux ;

Lognes :

La Commune : souhaite de voir correspondre la limite extérieure de la zone C avec l'axe du Boulevard de Segrais «afin de ne pas diviser les unités foncières et faire coïncider les limites de cette zone avec un axe de circulation (cohérence) ;

Nolsiel : 0

Noisy-le-Grand : 0

Pontault-Combault : 0

Roissy-en-Brie : 0

Torcy : 0

La Direction de la sécurité de l'Aviation Civile Nord (MEDDE) dispose de la copie intégrale de toutes les observations, de manière à lui permettre une réponse précise à celles-ci.

*Question du commissaire enquêteur :* avec quelle précision sont définis les périmètres de bruit, et est-il possible d'apporter de légères modifications à ces lignes de périmètre ?

Procès-verbal établi à Le Kremlin-Bicêtre le 6 décembre 2018

Xj? commissaire enquêteur  
d'enqu marcT PÂ&

E16000023/94

E<sup>1</sup>

Division Régulation et Développement Durable  
pour la DGAC  
Le Chef de Subdivision  
Développement Durable

Eric FAVAREL

Page 3 sur 4

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

*Direction générale de l'Aviation civile*

Athis-Mons, le

*Direction de la Sécurité de l'aviation civile*

*Direction de la Sécurité de l'aviation civile Nord*  
*Département surveillance et régulation*

Monsieur Bernard PANET  
Commissaire enquêteur

*Division régulation et développement durable*

**Nos réf. :**

**Vos réf. :** Procès-verbal de remise des observations en date du 10 décembre 2018

**Affaire suivie par :** Éric FAVAREL

Eric.favarel@aviation-civile.gouv.fr

Tél. : 01 69 57 77 41

**Objet :** Mémoire en réponse – enquête publique concernant la révision du PEB de Lognes

Monsieur,

Conformément aux dispositions de l'article R123-18 du code de l'environnement, vous m'avez communiqué la synthèse des observations se rapportant à l'enquête publique concernant la révision du Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Lognes.

Vous trouverez ci-dessous le mémoire en réponse traitant les observations des riverains de cet aérodrome.

**Commune de Croissy-Beaubourg**

**Observation 1 : M. GHAUTHIER**

*Cette personne indique qu'accepter une modification des couloirs aériens risquerait d'augmenter des constructions sur de nouvelles zones. Je ne comprends pas de quoi ce monsieur veut parler, les couloirs aériens qui correspondent aux trajectoires utilisées par les pilotes sur cet aérodrome n'ont pas été modifiées. Nous avons modélisé les courbes de bruit en identifiant les trajectoires utilisées et se sont seulement les zones de bruit qui ont évolué par rapport au PEB en vigueur. Concernant les trajectoires qui ne sont pas respectées, ce sujet doit être traité en commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Lognes et relève plus de la police aéronautique que du plan d'exposition au bruit qui est une servitude d'urbanisme qui contraint la construction d'habitation et qui est annexé au plan local d'urbanisme. Le Plan d'exposition au bruit n'a pas été institué pour sanctionner les pilotes qui ne respectent pas les trajectoires.*

## **Observation 2 : M. ALBARET**

*Cette personne indique que cette étude est réalisée sur des chiffres de 2013.* Cette révision de PEB a débuté en 2013 et nous avons donc effectué les études préalables qui consistent à identifier sur cet aéroport, les trajectoires utilisées (tour de piste, départ et atterrissage), les types aéronaves, le nombre de mouvements connus, la répartition de ces mouvements sur chaque trajectoire et sur les périodes jour/soir/nuit en s'appuyant sur l'année 2013. A partir de là, l'exploitant d'aéroport (ADP) nous a fourni les hypothèses de trafic à court, moyen et long terme et nous avons élaboré l'avant-projet de PEB. Le PEB qui va être approuvé est basé sur une hypothèse long terme à 100000 mouvements et non pas sur le trafic 2013.

## **Commune d'Emerainville**

### **Observation 1 : M. THIEFFAY**

*Cette personne regrette que les courbes de bruit ne soient pas clairement définies.* Le dossier de présentation accompagnant le plan de projet de PEB explique bien comment ces courbes de bruit ont été définies. L'évolution entre l'ancien et le nouveau PEB est dû principalement à un changement d'indice de bruit. En effet l'ancien PEB a été modélisé avec l'indice Psophique alors que le nouveau PEB l'est avec l'indice Lden. L'indice Lden a été retenu au niveau européen dans le cadre de la directive 2002/49 et est l'indice de bruit de référence pour la plupart des cartes de bruit en France (routier, ferroviaire et industriel). De plus, une pondération est appliquée pour le calcul de cet indice suivant une période jour/soir/nuit ayant pour objectif d'aboutir à une meilleure représentation de la gêne perçue par les riverains tout au long de la journée.

### **Observation 2 : Gille de SORBIE**

*Cette personne indique que les trajectoires ne sont pas respectées.* Ce sujet doit être traité en commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Lognes et relève plus de la police aéronautique que du plan d'exposition au bruit qui est une servitude d'urbanisme qui contraint la construction d'habitation et qui est annexé au plan local d'urbanisme. Le Plan d'exposition au bruit n'a pas été institué pour sanctionner les pilotes qui ne respectent pas les trajectoires. La gendarmerie des transports aériens ou la Police aux Frontières peuvent lors de leurs contrôles relever des procès-verbaux aux pilotes pour non-respect des trajectoires.

### **Observation 3 : Mme THIRAUT**

Même réponse que pour la personne ci-dessus

### **Observation 4 : Mme de SORBIE**

*Cette personne déclare que de nombreux avions passent sans discontinuer surtout le week-end.* Effectivement, le trafic est plus important le week-end et en particulier au printemps. Cette particularité est prise en compte dans l'élaboration des courbes de bruit en permettant de répartir le trafic annuel sur un nombre de jours au cours duquel l'activité aérienne est significative.

Concernant le respect des couloirs voir ci-dessus.

### **Observation 5 : Patrick MARGUERIE**

La première remarque concernant le respect des couloirs aériens a été traitée ci-dessus. Concernant les avions non équipés de silencieux, il n'y a pas obligation à détenir un silencieux pour utiliser l'aéroport, par contre la DGAC incite les aéroclubs à équiper leurs appareils de

silencieux surtout pour ceux qui sont destinés à faire de l'école. La DGAC indemnise une partie des frais pour la mise en place de ceux-ci.

Pour l'émergence des bruits, on ne peut pas comparer les courbes de bruit modélisées par le logiciel INM et la gêne réellement ressentie par les riverains. En effet, la modélisation des courbes de bruit du projet de PEB est basée sur une hypothèse long terme qui ne correspond pas au trafic réel connu. L'émergence des niveaux sonores engendrés par les aéronefs qui gêne les riverains peut être définie par la mise en place de stations de mesure in-situ.

Cette personne indique que le plan de bruit actuel n'est pas respecté, un plan d'exposition au bruit est une servitude d'urbanisme qui contraint la construction d'habitation et qui est annexé au plan local d'urbanisme. Le Plan d'exposition au bruit n'a pas été institué pour sanctionner les pilotes qui ne respectent pas les trajectoires.

### **Observation 6 : M. FRELON**

Concernant le respect des trajectoires par les pilotes la réponse a déjà été faite ci-dessus.

### **Observation 7 : M. DUQUESNE**

*Le choix de l'indice Lden est-il justifié ?* L'indice Lden a été retenu au niveau européen dans le cadre de la directive 2002/49 et est l'indice de bruit de référence pour la plupart des cartes de bruit en France (routier, ferroviaire et industriel). L'article R112-1 du code de l'urbanisme prévoit l'indice Lden pour la modélisation des courbes de bruit d'un PEB.

*Projet basé sur un trafic 2013 ?* Les études préalables qui consistent à identifier sur cet aéroport, les trajectoires utilisées (tour de piste, départ et atterrissage), les types aéronefs, le nombre de mouvements connus, la répartition de ces mouvements sur chaque trajectoire et sur les périodes jour/soir/nuit ont été faites sur la base de l'année 2013. Par contre le projet de PEB est basé sur l'hypothèse long terme déterminée par l'exploitant d'aéroport.

*Profil de courbes surprenant (propagation linéaire du son en l'absence d'obstacle) ?* Dans le cadre de l'élaboration des courbes de bruit, la topographie aux environs de l'aéroport peut avoir un impact sur les niveaux sonores. La variation de distance entre la source de bruit (avion) et le récepteur au sol induite par le relief est prise en compte.

*Il aurait fallu superposer les différents documents sur le bruit (PEB, PEB des infrastructures terrestres, AP de l'A4, RN104...) ?* Le PEB ne concerne que le bruit des aéronefs utilisant l'aéroport et en aucun cas les autres moyens de transports.

Il existe des cartes stratégiques du bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement qui suivant la directive 2002/49/CE du parlement européen permettent d'évaluer et de gérer le bruit dans l'environnement en tenant compte de l'ensemble des moyens de transport (aérien, routier, Ferroviaire et industriel).

*Les courbes de bruit ne représentent pas la réalité quotidienne ?* Comme dit plus haut, on ne peut pas comparer les courbes de bruit modélisées par le logiciel INM et la gêne réellement ressentie par les riverains. En effet, la modélisation des courbes de bruit du projet de PEB est basée sur une hypothèse long terme qui ne correspond pas au trafic réel connu. Les niveaux sonores engendrés par les aéronefs qui gênent les riverains peut-être défini par la mise en place de stations de mesure in-situ. Le but du PEB est d'empêcher de nouvelles constructions dans des zones proches de l'aéroport et ainsi d'éviter à de nouvelles personnes de subir les nuisances sonores engendrées par cette activité et non pas d'évaluer la gêne réelle des riverains de l'aéroport.

*Le modèle américain est-il applicable en France ?* Le logiciel de calcul des aéronefs INM développé par la FAA (Fédéral Aviation Administration) est un logiciel compatible avec la méthode

internationale de calcul des courbes de bruit autour des aérodromes. La DGAC a fait le choix d'utiliser ce logiciel.

Calcul du nombre de jours représentatifs ? Afin d'asseoir la modélisation sur des situations réellement représentatives de l'exposition au bruit, la réglementation permet désormais de ne pas systématiquement retenir la moyenne annuelle du trafic lissée sur 365 jours et de répartir le trafic annuel sur un nombre de jours au cours duquel l'activité aérienne est prévue comme significative. Nous nous sommes appuyés sur les statistiques du trafic journalier du service de la navigation aérienne pour définir ce nombre de jours significatifs en utilisant une formule mathématique qui s'appuie sur deux données : l'écart type  $\sigma$  (moyenne des écarts à la moyenne annuelle des mouvements journaliers) et l'étendue  $e$  (différence entre le maxi et le mini des mouvements sur l'année)

*Les courbes de bruit évitent soigneusement certains secteurs urbains ou à urbaniser ?* A aucun moment nous avons cherché à éviter certains secteurs urbains. Les courbes présentées ont été modélisées par le logiciel INM après avoir défini les différentes données d'entrée (les infrastructures : longueur et largeur des pistes, le trafic aérien, les trajectoires, les profils de vol et les conditions d'exploitation de l'aérodrome).

### **Observation 8 : M. WILLEM**

*Non-respect des trajectoires et avions rarement munis de silencieux ?* Concernant les trajectoires qui ne sont pas respectées, ce sujet doit être traité en commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Lognes et relève plus de la police aéronautique que du plan d'exposition au bruit qui est une servitude d'urbanisme qui contraint la construction d'habitation et qui est annexé au plan local d'urbanisme. Le Plan d'exposition au bruit n'a pas été institué pour sanctionner les pilotes qui ne respectent pas les trajectoires. Concernant les avions non équipés de silencieux, ce sujet n'a rien à voir avec le PEB. Il n'y a pas obligation à détenir un silencieux pour utiliser l'aérodrome, par contre la DGAC incite les aéroclubs à équiper leurs appareils de silencieux surtout ceux qui sont destinés à faire de l'école. La DGAC indemnise une partie des frais pour la mise en place de ceux-ci.

*Passage des hélicoptères et possibilité d'agrandir le circuit de piste ?* Le trafic hélicoptère a été pris en compte dans l'élaboration des courbes de bruit de ce PEB. La modification du circuit de piste doit être discutée en Commission Consultative de l'Environnement.

*La pollution est également nuisible ?* Je pense que cette personne veut parler de la pollution atmosphérique. Le PEB ne prend en compte que de la pollution sonore des activités aériennes de l'aérodrome.

*Est-il prévu une indemnisation ?* Non le PEB est une servitude d'urbanisme qui ne sert qu'à interdire la construction de nouvelles habitations, sous certaines conditions, dans les zones de bruit A, B et C et dans la zone D, les nouvelles constructions doivent faire l'objet de mesures d'isolation acoustique particulières.

### **Observation 9 : M. le maire de Lognes**

La commune souhaite voir correspondre la limite extérieure de la zone C avec l'axe du boulevard du Segrais. Je comprends qu'en termes d'aménagement urbain ne pas diviser des unités foncières et de faire coïncider les limites de cette zone avec un axe de circulation permettrait une cohérence d'ensemble mais malheureusement le code de l'urbanisme ne nous le permet pas. Nous sommes tenus à une méthodologie internationale de calcul des courbes de bruit autour des aérodromes. En aucun cas, nous pouvons modifier les courbes élaborées.