Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

République française
Départements de la Seine-Maritime

dgac

Enquête publique

Code des transports
Code de l'aviation civile
Code de l'expropriation
Code l'urbanisme

ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE À L'APPROBATION DU PLAN DE SERVITUDES AÉRONAUTIQUES (PSA) DE DÉGAGEMENT DE L'AÉRODROME D'YVETOT-BAONS-LE-COMTE

Conclusions motivées du commissaire-enquêteur

Ordonnance du Tribunal administratif de Rouen du 1er octobre 2019
(Affaire n° E19000**087**/76)

Arrêté du Préfet de la Seine-Maritime du 28 octobre 2019

Enquête publique programmée
du mercredi 20 novembre 2019 au lundi 9 décembre 2019 inclus

Au Havre, le 09 janvier 2020

Le commissaire-enquêteur
Alban BOURCIER

Sommaire

Conclusions motivées du commissaire-enquêteur

1) – Cadrage du projet 4
2) – Les observations recueillies 10
3) - Modalités de déroulement de l'enquête 11
4) – Examen du dossier sur le fonds 12
5) – Avis motivé du commissaire-enquêteur 14

1) – Cadrage du projet

Sur ordonnance du Tribunal administratif de Rouen en date du 1er octobre 2019 et, par arrêté de Monsieur le Préfet de la Seine-Maritime en date du 28 octobre 2019, il a été procédé à une enquête publique du mercredi 20 novembre 2019 au lundi 9 décembre 2019 inclus, sur le territoire des communes de Baons-le-Comte, Ecretteville-lès-Baons, Hautot-le-Vatois, Hautot-Saint-Sulpice, Hauts-de-Caux (Autretot), Rocquefort, Sainte-Marie-des-Champs, Valliquerville et Yvetot. Cette enquête publique portait sur le projet d'élaboration d'un plan de servitudes aéronautiques (PSA) de dégagement de l'aérodrome d'Yvetot-Baons-le-Comte. Ledit projet est présenté par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC).

Sur proposition du secrétaire général de la préfecture de la Seine-Maritime, l'arrêté préfectoral a été rendu :

Vu le code des transports, notamment ses articles L 6350-1 à L6351-5 ;

Vu le code de l'aviation civile, notamment ses articles R 241-3 à R 242-2 et D242-1 à D 242-14 ;

Vu le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment ses articles L 110-1 et R 112-1 à R 112-24 ;

Vu le décret du Président de la République du 1er avril 2019 nommant M. Pierre-André DURAND préfet de la région Normandie, préfet de la Seine-Maritime ;

Vu le décret du Président de la République du 3 décembre 2015 nommant M.Yvan CORDIER, secrétaire général de la préfecture de la Seine-Maritime ;

Vu l'arrêté préfectoral n° 19-154 du 13 septembre 2019 portant délégation de signature à M. Yvan CORDIER, secrétaire général de la préfecture de la Seine-Maritime ;

Vu Le projet de plan de servitudes aéronautiques (PSA) de dégagement de l'aérodrome d'Yvetot-Baons-le-Comte présenté par la ministre de la transition écologique et solidaire – Direction générale de l'aviation civile ;

Vu la demande de mise à l'enquête publique effectuée par la ministre de la transition écologique et solidaire – Direction générale de l'aviation civile par courrier du 14 novembre 2018 ;

Vu La conférence entre les services intéressés préalable à l'enquête publique ;

Vu les pièces du dossier d'enquête publique ;

Vu la décision du tribunal administratif de Rouen désignant le commissaire enquêteur ;

Considérant que le plan de servitudes aéronautiques (PSA) de dégagement a pour but de protéger la circulation aérienne contre tout obstacle dangereux situé dans l'emprise ou aux abords d'un aérodrome, de manière à garantir la sécurité de l'espace aérien nécessaire aux processus d'approche finale et de décollage des avions, mais aussi de préserver le développement à long terme de la plateforme.

Le rapport de l'enquête publique et les conclusions motivées du commissaire-enquêteur ont été adressés à Monsieur le Préfet de la Seine-Maritime dans les trente (30) jours à compter de la clôture de l'enquête, conformément à l'article 7

de l'arrêté prescrivant l'enquête publique, soit pour le lundi 9 janvier 2020 au plus tard.

Une copie desdits documents a également été adressée dans les mêmes délais à Madame la Présidente du Tribunal administratif, comme stipulé dans le courrier de communication de décision de désignation du commissaire-enquêteur en date du 2 octobre 2019, en référence aux articles L.123-15 et L.123-19 du Code de l'environnement.

⇒ Contextualisation de l'enquête publique

Les servitudes aéronautiques sont instituées par le code de l'aviation civile pour assurer la sécurité de la circulation des aéronefs. Ces servitudes comprennent des servitudes aéronautiques de dégagement et des servitudes aéronautiques de balisage.

Les servitudes aéronautiques d'un aérodrome fixent et matérialisent, pour son stade ultime de développement, des surfaces que ne doivent pas dépasser les obstacles de toute nature à ses abords. Toutes les caractéristiques techniques relatives aux servitudes aéronautiques d'un aérodrome sont reportées dans un document appelé plan de servitudes aéronautiques (PSA) de dégagement.

⇒ La réglementation applicable

Les servitudes aéronautiques de dégagement sont établies en application des textes suivants :

- Code des transports, notamment ses articles L.6350-1 et L.6351-5 ;
- Code de l'Aviation Civile (CAC), notamment ses articles R.241-1 à R.242-1 et D.241-1 à D.242-14 et, D.243-7.
- Arrêté interministériel du 7 juin 2007 modifié (par arrêtés des 7 octobre 2011, 26 juillet 2012 et 14 avril 2015) fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques à l'exclusion des servitudes radioélectriques.

⇒ Les particularités des servitudes aéronautiques de dégagement

Les servitudes aéronautiques de dégagement imposent aux communes frappées de servitudes aéronautiques l'interdiction de créer de nouveaux obstacles et l'obligation de supprimer tout obstacle susceptible de constituer un danger pour la circulation aérienne ou nuisible au fonctionnement des dispositifs nécessaires à la sécurité de la navigation aérienne.

⇒ Les particularités des servitudes aéronautiques de balisage

Les servitudes aéronautiques de balisage imposent de signaler aux pilotes la présence d'obstacles par le balisage diurne et/ou nocturne de chaque obstacle susceptible de constituer un danger.

L'opportunité du balisage d'un obstacle ne se limite cependant pas aux zones définies par les surfaces de dégagement et est à apprécier en fonction des conditions locales, de la nature de l'obstacle et des procédures aériennes.

Les servitudes aéronautiques de balisage imposent, si nécessaire, la suppression ou la modification de tout dispositif visuel pouvant créer une confusion avec les aides visuelles de la navigation aérienne.

⇒ **Représentation des servitudes de dégagement**

Les servitudes aéronautiques sont matérialisées sur un plan, qui représente la projection des surfaces formant un volume virtuel (page 5 du dossier soumis à enquête publique) ne devant pas être « percé » par des obstacles, de quelque nature qu'ils soient.

Les surfaces de base qui définissent les servitudes aéronautiques sont constituées par :

- une ou des trouées d'atterrissage;
- une ou des trouées de décollage ;
- des surfaces latérales ;
- une surface horizontale intérieure;
- une surface conique ;
- la surface délimitée par le périmètre d'appui, qui est le périmètre de la plus petite surface au sol contenant l'ensemble des bords intérieurs des trouées de décollage et d'atterrissage et des lignes d'appui des surfaces latérales et incluant les éventuels raccords rectilignes.

⇒ **Paramétrage des caractéristiques des servitudes**

Les caractéristiques techniques et les conditions d'exploitation propres à chaque piste d'un aérodrome prennent en compte, pour la construction des surfaces établissant les servitudes aéronautiques de dégagement, les références suivantes :

- les caractéristiques techniques du système de piste (longueur, position des seuils et des extrémités, lignes d'appui des surfaces,…) déterminées pour le stade ultime de développement de l'aérodrome ;
- le chiffre de code attribué à la piste (déterminé en fonction des aéronefs qui peuvent l'utiliser) ;
- les procédures d'approche, d'atterrissage et de décollage.

⇒ **Catégorisation des obstacles**

Les obstacles peuvent être fixes (terrain naturel, bâtiments, pylônes, lignes électriques) ou mobiles (routes, voies ferrées).

Afin de prendre en compte leurs différences de visibilité, les obstacles fixes sont distingués en trois catégories :

1. Les obstacles massifs (élévation de terrain naturel, forêts, bâtiments…) ;
2. Les obstacles minces (pylônes, éoliennes, cheminées d'une certaine hauteur par rapport à la base…) ;
3. Les obstacles filiformes (lignes électriques, lignes téléphoniques, câbles de téléphériques…).

À chacune de ces catégories s'appliquent des règles de servitudes aéronautiques de balisage différentes.

Pour les obstacles mobiles canalisés situés hors aérodromes des règles particulières s'appliquent pour les servitudes aéronautiques de dégagement.

Chacune des voies sur lesquelles se déplacent des obstacles canalisés est considérée comme constituant un obstacle fixe massif dont la hauteur est celle du gabarit imposé par :

- le code de la voirie routière (art. R. 131-1 pour les routes départementales et R. 141-2 pour les voies communales) et la circulaire Équipement-Logement du 17 octobre 1986 pour les routes nationales pour le gabarit routier ;

- la circulaire Équipement n° 76-38 du 1er mars 1976, modifiée par la circulaire n° 95-86 en date du 6 novembre 1995 pour le gabarit d'une voie navigable ;

- le gabarit est de 4,80 m au-dessus de la voie, pour les voies ferrées non électrifiées.

- Le gabarit s'appliquant à chaque type de voie est majoré de 2 m sur les tronçons couverts par une trouée de décollage ou d'atterrissage.

⇒ **Précisions sur la procédure d'instauration des servitudes aéronautiques**

Un plan de servitudes aéronautiques (PSA) de dégagement doit être établi pour tous les aérodromes destinés à la circulation aérienne publique ou créés par l'État, ainsi que pour d'autres aérodromes ou installations dans des conditions particulières.

Les documents constituant le dossier sont établis par les services de l'État. Le Ministre chargé de l'Aviation civile demande au Préfet de mener l'instruction locale du dossier, qui comporte une conférence entre services et une enquête publique effectuée dans toutes communes frappées de servitudes, dans les formes prévues par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Il est approuvé et rendu exécutoire par décret en Conseil d'État, à moins que les conclusions du rapport d'enquête, les avis des services et des collectivités publiques intéressés ne soient pas favorables, auquel cas il est statué par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, en accord s'il y a lieu, avec le ministre chargé de la Défense.

À la date de la publication du décret ou de l'arrêté au journal officiel, les servitudes définies au plan grèvent les fonds intéressés et sont annexées au plan

local d'urbanisme (PLU) des communes concernées, en application du code de l'Urbanisme.

Le plan, déposé à la mairie des communes frappées de servitudes, doit être publié par voie d'affichage à la mairie concernée et d'insertion dans les journaux du département, ainsi que par tous autres moyens en usage dans la commune.

Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement approuvé s'applique aux obstacles de toutes natures, existants ou futurs, implantés dans les zones grevées de servitudes aéronautiques.

Les constructions projetées doivent être en conformité avec les dispositions du plan de servitudes aéronautiques.

Par dérogation et sous certaines conditions, le préfet peut autoriser l'implantation des installations et équipements concourant à la sécurité de la navigation aérienne et du transport aérien public, ainsi que les constructions ou installations nécessaires à la conduite de travaux, pour une durée qu'il précise.

La suppression d'un obstacle existant dépassant les cotes limites des surfaces des servitudes peut être décidée, si nécessaire, par les ministères chargés de l'Aviation civile ou de la Défense, impliquant la mise en œuvre d'une procédure définie par le code de l'Aviation civile.

Avertissement ! Seuls les plans de servitudes aéronautiques en version papier sont approuvés et opposables aux tiers. Bien que les systèmes d'information géographiques modernes permettent d'apprécier de façon quasi immédiate les contraintes imposées par les servitudes, il est important de savoir lire et interpréter un plan de servitudes aéronautiques en version papier (voir Note d'information technique de la DGAC de septembre 2015).

⇒ Motivations du projet

L'aérodrome d'Yvetot-Baons-Le-Comte est agréé à usage restreint au sens de l'article D.231-1 du code de l'aviation civile. Doté d'une piste de longueur 700 mètres et de largeur 50 mètres, il est réservé aux aéronefs basés. L'article D. 243-7 du code de l'aviation civile dispose que « les servitudes aéronautiques de dégagement […] sont applicables aux aérodromes à usage restreint […] à raison de l'intérêt public qu'ils présentent notamment pour la formation aéronautique ». C'est à ce titre qu'il convient que cet aérodrome, non encore doté d'un PSA, en soit pourvu (se référer à la carte page 7 du dossier soumis à enquête publique).

⇒ Description des caractéristiques de l'aérodrome

Les orientations et dimensions de la piste de l'aérodrome prise en compte dans son stade ultime de développement (identique au stade actuel) sont les suivantes : piste non revêtue 09/27 orientée OUEST / EST, de 695,21 mètres de long x 50 mètres de large.

L'altitude de référence de l'aérodrome est le point le plus élevé des surfaces des pistes utilisables pour l'atterrissage. L'aérodrome a une altitude de référence de

143,6 mètres NGF (nivellement général de la France). Elle intervient pour fixer l'altitude de la surface horizontale intérieure.

Les surfaces utilisées pour les servitudes aéronautiques de dégagement dépendent du premier élément du code de référence des infrastructures de l'aérodrome tel qu'il est défini aux articles 3 et 4 de l'arrêté du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains aérodromes terrestres utilisés par les aéronefs à voilure fixe.

Le premier élément de ce code est un chiffre qui est déterminé par la plus grande des distances de référence des aéronefs auxquels l'infrastructure est destinée. Le chiffre de code établissant les servitudes aéronautiques de l'aérodrome est 1.

Le mode d'exploitation de la piste, prise en compte dans son stade ultime de développement, détermine, en fonction du chiffre de code, les caractéristiques des servitudes aéronautiques de dégagement. La piste non revêtue (09/27) est exploitée sur ses deux sens d'utilisation à vue de jour uniquement.

Les surfaces de base utilisées pour les servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome sont établies pour le stade ultime de développement. Elles ont les spécifications techniques définies à l'annexe I de l'arrêté du 7 juin 2007 modifié et précisées page 9 du dossier soumis à enquête publique.

Ces surfaces correspondent, lorsque les caractéristiques physiques prises en compte ne diffèrent pas du stade actuel, aux surfaces de dégagement aéronautique ou surfaces de limitation d'obstacles (OLS) citées dans l'arrêté du 14 mars 2007 modifiant l'arrêté du 28 août 2003 relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes, et définies par l'arrêté du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains aérodromes terrestres utilisés par les aéronefs à voilure fixe.

Chaque surface de trouée est définie par une largeur à l'origine (bord intérieur), une cote altimétrique à l'origine, un évasement, une pente et une longueur maximale. Les caractéristiques des trouées sont mentionnées pages 9 & 10 du dossier soumis à enquête publique.

2) – Les observations recueillies

Observations du Public

Aucun (0) courrier de la société civile n'a été adressé à l'attention du commissaire-enquêteur dans le cadre de cette enquête publique.

Aucun (0) courriels de la société civile n'a été adressé à l'attention du commissaire-enquêteur dans le cadre de cette enquête publique.

Aucune (0) observation n'a été inscrite dans le registre en dehors des permanences du commissaire-enquêteur.

Sept (7) observations ont été consignées dans le registre lors des permanences du commissaire-enquêteur.

Observations des personnes publiques associées

Aucun (0) avis, autres que ceux émis dans le cadre de la conférence des services, n'a été formulé au titre des personnes publiques associées au sujet de l'enquête publique relative à l'élaboration du Plan de servitudes aéronautiques (PSA) de dégagement de l'aérodrome d'Yvetot-Baons-le-Comte.

3) – Modalités de déroulement de l'enquête

À Baons-le-Comte, Les Hauts-de-Caux et Yvetot, le lieu de permanence (salle des mariages ou bureau des adjoints), était bien agencé et facilement accessible au Public puisque situé au rez-de-chaussée de la Mairie, donnant directement sur le couloir d'entrée pour Baons-le-Comte et Les Hauts-de-Caux et, au premier étage desservi par un ascenseur à Yvetot.

À l'occasion des permanences réalisées le commissaire-enquêteur a pu vérifier la conformité de l'affichage de l'avis d'enquête publique, en guise de publicité. Cette formalité a été vérifiée le jeudi 14 novembre 2019 lors de la tournée de terrain sur le territoire des neuf (9) communes concernées.

Le commissaire-enquêteur a reçu un excellent accueil de la part des personnels de mairie et des élus locaux.

Le commissaire-enquêteur a également fait l'objet d'une attention permanente de la part du représentant de l'autorité organisatrice, Monsieur Thierry RIBEAUCOURT, du Bureau des procédures publiques relevant de la Direction de la « Coordination des politiques de l'État » de la Préfecture de la Seine-Maritime.

Aucune lacune n'a été relevée par le commissaire-enquêteur en termes d'argumentation des modalités retenues dans le cadre de l'élaboration du Plan de servitudes aéronautiques (PSA) de dégagement de l'aérodrome d'Yvetot-Baons-le-Comte.

La visite des lieux en date du jeudi 14 novembre 2019 a d'ailleurs été très utile pour s'approprier les subtilités techniques du projet (à proximité immédiate de l'aérodrome). Les éléments de réponse obtenus quant à la pertinence des délimitations ont permis de correctement comprendre la logique de définition des aires d'emprise des trouées et la notion d'obstacle à la circulation aérienne en référence à des altimétries en référence au réseau de nivellement général de la France.

Cependant, le commissaire-enquêteur regrette qu'un historique du dossier portant sur l'évolution de l'aérodrome d'Yvetot-Baons-le-Comte depuis 1977 n'ait pas été restitué et porté au dossier soumis à enquête publique. Une analyse bilancielle des différentes procédures et enquêtes publiques menées aurait permis de pointer les aspects récurrents à traiter sans pour autant remettre en cause la nécessité du PSA de dégagement. La non-cohérence et le manque de transparence des dossiers nuit aux dossiers eux-mêmes.

4) – Examen du dossier sur le fond

Le dossier d'élaboration du Plan de servitudes aéronautiques (PSA) de dégagement de l'aérodrome d'Yvetot-Laons-le-Comte, était globalement bien structuré, bien illustré. Les éléments portés au dossier permettaient une bonne compréhension globale et cohérente des dispositions envisagées.

Cependant, le commissaire enquêteur a maintes fois consulté la note d'information technique de la DGAC portant sur les servitudes aéronautiques (novembre 2015) pour collecter de plus amples informations relevant du contexte opérationnel.

Le caractère spécialiste du dossier, inhérent à tout projet à caractère technique complexe, a été relativement bien appréhendé, mais dans sa plus stricte expression.

La DGAC aurait pu fournir des éléments chronologiques et des motivations d'action expliquant la nécessité de faire aboutir un dossier conditionnant une activité relevant du domaine privé. Cette modalité aurait certes évité un grand nombre de reproches de la part du Public à cet égard.

Le commissaire-enquêteur considère ainsi que la concertation n'a pas été déclinée dans un format adapté, en amont et durant la conférence des services. En raison des points déjà soulignés lors de l'enquête publique portant sur le changement de statuts de l'aérodrome, l'occasion était donnée de développer une plus large concertation dans un esprit collaboratif constructif, sur un sujet méritant une véritable attention au regard de la santé publique et des secteurs habités. Il apparait important que des éléments d'étude puissent ainsi confirmer ou infirmer la vulnérabilité du milieu avant, pendant et après la mise en place des servitudes aéronautiques de dégagement. Le dossier n'est, à cet effet, pas structuré, et passe totalement sous silence la promotion du principe de précaution lorsque des effets ne sont pas encore très bien cernés.

Le commissaire enquêteur n'étant pas amené à se prononcer, dans le cadre de cette enquête, sur l'utilité publique ou non du projet, il n'est cependant pas illégitime de s'interroger sur l'intérêt général d'une activité qui impacte un large territoire au bénéfice de si peu. De fait, le dossier ne comportait pas les éléments permettant d'évaluer la véritable utilité publique du projet. Si la situation administrative du PSA de dégagement et les caractéristiques des servitudes ont été clairement restituées, le contexte territorial, l'évaluation de risques potentiels et de la vulnérabilité des populations locales, les mesures de protection, ont été totalement exclus de ce dossier dans lequel la dimension humaine est totalement occultée. Il est difficile de comprendre, à l'heure de la transition écologique et énergétique, que de tels exercices technico-administratif soit portés à enquête publique sans que le grand public ait matière à s'exprimer sur d'autres critères que la pertinence des servitudes pour la seule sécurité aérienne.

À souligner que les servitudes ont donc été développées dans la seule logique de la sécurité pour la circulation aérienne, démontrant la prise en compte des spécificités locales selon cette unique perception.

Il faut noter l'absence de prise en compte des orientations édictées dans les documents d'urbanisme locaux. Cependant, les communes et collectivités territoriales ayant été saisies dans le cadre de la conférence des services, aucun avis n'a exprimé une quelconque remise en cause du parti d'urbanisme adopté.

Les options fondamentales et la destination générale des sols auraient pu être affectées, mais aucune observation ne permet, à l'issue de cette enquête publique, de le démontrer. De fait, les servitudes engendrées par le projet semblent compatibles avec les documents d'urbanisme précités, qui auront à annexer le PSA de l'aérodrome d'Yvetot-Baons-le-Comte, une fois l'arrêté préfectoral signé.

Le dossier ainsi constitué, autorisait une appropriation aisée par le grand public, grâce à une présentation et une mise en forme correctement articulées.

En revanche, une grille de lecture d'un plan de servitudes aéronautiques de dégagement aurait mérité d'être ajoutée au dossier. Cet outil d'aide à l'interprétation permettrait de mieux cerner l'impact d'une disposition sur un terrain ou une construction. Il est étonnant que le maître d'ouvrage ait fait le choix d'une rédaction minimale alors qu'une telle grille (disponible dans la notice de la DGAC de novembre 2015) aurait permis l'optimisation du temps de consultation et de compréhension de chaque citoyen venu consulter le dossier.

Le fait que le projet n'ait recours à aucune expropriation a largement contribué à la convivialité dans les échanges avec le public venu interroger le commissaire enquêteur à ce sujet.

La rédaction du dossier permettait de comprendre assez facilement tous les enjeux de ce projet. La présence de nombreux schémas synoptiques et de documents cartographiques de bonne résolution ont autorisé une lecture du dossier avec discernement et distanciation, ce dont le commissaire enquêteur doit faire preuve pour juger de la pertinence ou non des contraintes des servitudes édictées.

ENQUÊTE PUBLIQUE

5) – Avis motivé du commissaire-enquêteur

L'ensemble des éléments de ce dossier présenté par la Direction de l'aviation civile, amène un positionnement favorable à l'approbation du Plan de servitudes aéronautiques (PSA) de dégagement de l'aérodrome d'Yvetot-Baons-le-Comte.

Ce positionnement favorable est motivé par le fait que le commissaire enquêteur a vérifié, par le biais d'une analyse bilancielle reprenant tous les critères du Conseil d'Etat, qu'il existe bien un rapport raisonnable de proportionnalité entre les moyens employés et le but visé, même si la concertation est l'aspect lacunaire de ce dossier.

Les différentes pièces du dossier permettaient une appréhension aisée des différents enjeux techniques par toutes les parties prenantes, y compris la société civile. Les enjeux sociétaux, absents de l'étude, n'avaient pas à être traités dans le cadre d'un tel exercice. Le commissaire enquêteur pense cependant qu'une Commission consultative aurait dû être mise en place dès l'instant où l'aérodrome a changé de statut. Cette disposition aurait eu pour effet d'acter des solutions partagées, raisonnées, dans la perspective d'un consensus acceptable pour toutes les parties prenantes. Au lieu de cela, la stricte application des textes a continué d'exacerber la confrontation.

Dans ces conditions, 1) - en l'état actuel du dossier, 2) - après une visite des lieux et, 3) - après avoir étudié les avantages et les inconvénients du projet,

⇒ le commissaire-enquêteur émet un **avis favorable assorti d'une (1) réserve** à l'élaboration du plan de servitudes aéronautiques (PSA) de dégagement de l'aérodrome d'Yvetot-Baons-le-Comte.

La réserve porte sur la création d'une Commission consultative qui « veillera à établir et faire vivre une relation de partenariat et de respect mutuel entre ses membres, afin de satisfaire durablement les aspirations des riverains à bénéficier de conditions de sécurité, de repos et de calme, compatibles avec la vie moderne, et le droit des usagers de pratiquer leurs activités dans le respect de la réglementation en vigueur » (conclusions motivées du 10 décembre 2009 – enquête publique sur le classement de l'aérodrome Yvetot-Baons-le-Comte en aérodrome à usage restreint).

Cette commission consultative pourrait être composée de représentants de chaque commune concernée par le PSA de dégagement, de représentants de l'association de « défense des riverains de l'aérodrome » et de représentants de pilotes.

Il pourrait être ainsi créé :

- Un numéro d'appel pour signaler tout incident, avec une obligation de réponse écrite ;
- Un comité de suivi ;
- La mise en place d'un certains nombres de prescriptions (interdiction de tours de piste ou d'exercices de voltige les jours de repos des résidents ou

après certains heures, obligation pour les avions d'être équipés de silencieux d'échappement…).

D'autre part, compte-tenu l'absence de toute intervention visant à faire respecter la réglementation en vigueur, l'aéro-club, plateforme d'exploitation de l'aérodrome, devrait s'engager, dans le cadre de son règlement intérieur, à rappeler périodiquement les consignes de l'aérodrome, à ses membres brevetés et, à sanctionner tout pilote qui y contreviendrait.

Au Havre, le jeudi 9 janvier 2020,
Le commissaire-enquêteur,
Alban BOURCIER