Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

République française
Département de la Seine-Maritime

DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE

***Enquête publique***

***Code de l'environnement***

**ELABORATION DU PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT (PEB) CONCERNANT L'AERODROME DE DIEPPE / SAINT-AUBIN-SUR-SCIE**

***Direction générale de l'aviation civile***

# Rapport du commissaire-enquêteur

Ordonnance du Tribunal administratif de Rouen du 9 avril 2014
(Affaire n° E1300**144**/76)

Arrêté du Préfet de Seine-Maritime du 25 avril 2014

Enquête publique programmée
du mercredi 28 mai 2014 au lundi 30 juin 2014 inclus

Au Havre, le samedi 12 juillet 2014

Le commissaire-enquêteur
Alban BOURCIER

# Sommaire

## *Rapport du commissaire-enquêteur*

*Avant-propos* 4

1) – Objet de l'enquête publique 5

1.1) – Exposé des motifs 5
1.2) – Consistance du projet 6

2) – Organisation et déroulement de l'enquête publique 12

2.1) – Durée et cadrage de l'enquête publique 12
2.2) – Dossier de l'enquête publique 13
2.3) – Planification des opérations 14
2.4) – Consignation des événements 15
2.5) – Information du public 17

3) – Analyse des observations 19

3.1) – Avis et remarques du Public 19
3.2) – Avis et remarques des Personnes Publiques Associées 30

4) - Clôture de l'enquête 30

*Annexes*

- Les trois (3) registres d'enquête publique ;
- Le relevé de conclusions de la réunion du 18 avril 2014 ;
- Le procès-verbal de synthèse du commissaire-enquêteur du 5 juillet 2014 ;
- Le mémoire en réponse du maître d'ouvrage en date du 11 juillet 2014.

# *Avant propos*

Le présent rapport est organisé selon trois chapitres :

- Les généralités et motivations du projet soumis à l'enquête ;
- La chronologie des opérations et des événements qui se sont déroulés au cours de l'enquête publique ;
- L'analyse des observations du Public, des consultations diverses ainsi que les réponses du maître d'ouvrage recueillies au cours de l'enquête publique.

# 1) – Objet de l'enquête publique

## *1.1) – Exposé des motifs*

Par arrêté du Préfet de la Seine-Maritime en date du 25 avril 2014, faisant suite à une demande de la Direction générale de l'aviation civile auprès du Tribunal administratif de Rouen, il a été procédé à une enquête publique du mercredi 28 mai 2014 au lundi 30 juin 2014 inclus, sur le territoire des communes d'Arques-la-Bataille, Hautot-sur-Mer et Saint-Aubin-sur-Scie dans le cadre de l'élaboration du Plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome de Dieppe / Saint-Aubin-sur-Scie.

Par arrêté préfectoral modifié du 24 juillet 2013 portant établissement d'un Plan d'exposition au bruit pour l'aérodrome de Dieppe / Saint-Aubin-sur-Scie, il a été décidé l'élaboration d'un Plan d'exposition au bruit (PEB) dont les zones de bruit impactent les communes d'Arques-la-Bataille, Hautot-sur-Mer et Saint-Aubin-sur-Scie.

Un arrêté préfectoral modificatif en date du 13 janvier 2014 a permis d'acter la diminution de la zone C au profit de la zone D, les nouvelles limites ayant été déterminées au cours de la phase de concertation avec les communes et les collectivités territoriales.

La mairie de Saint-Aubin-sur-Scie a été désignée siège de l'enquête publique.

Conformément aux dispositions des décrets du 4 octobre 2011 et du 29 septembre 2011 portant réforme de l'enquête relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement et entrés en vigueur le 1er juin 2012, cette enquête publique ayant donné lieu à observations, propositions, contre-propositions ou oppositions, le commissaire-enquêteur les a consignées dans un procès-verbal de synthèse, dans le but de porter à la connaissance du pétitionnaire les éléments et sujets qui devront être explicités dans le cadre d'un mémoire en réponse.

Ce procès-verbal de synthèse a été remis au pétitionnaire dans les huit (8) jours qui suivent la clôture de l'enquête publique, soit avant le mardi 8 juillet 2014. Il aura été remis au pétitionnaire le samedi 5 février 2014. Le maître d'ouvrage ainsi saisi, a disposé de quinze (15) jours pour fournir un mémoire en réponse au commissaire-enquêteur, soit pour mercredi 23 juillet 2014 au plus tard. Il a effectivement été remis au commissaire-enquêteur le vendredi 11 juillet 2014.

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, soit pour le mercredi 30 juillet 2014 au plus tard.

## *1.2) - Consistance du projet*

### ⇒ *Eléments de contexte*

Le PEB réglemente l'utilisation des sols aux abords des aérodromes en :

- Maîtrisant l'urbanisation autour des aérodromes afin, d'une part, d'éviter l'exposition immédiate ou à terme de nouvelles populations aux nuisances du bruit et, d'autre part, de préserver l'activité aéronautique et l'équipement aéroportuaire ;

- Edictant des règles d'urbanisme de portée supra-communale compatibles avec les SCoT, schémas de secteur et opposables aux POS, PLU, carte communale et PSMV visant à interdire ou limiter les possibilités de construction dans les zones soumises au bruit des aéronefs, telles qu'elles sont délimitées par le PEB ;

- Introduisant des obligations en matière d'information des riverains.

### ⇒ *Différence entre Plan d'exposition au bruit (PEB) et Plan de gêne sonore (PGS)*

Le PEB et le PGS sont élaborés avec le même logiciel de simulation qui détermine des courbes de même niveau de bruit.

Le PGS est un plan qui délimite les zones dans lesquelles les riverains peuvent bénéficier d'une aide à l'insonorisation. Il est établi sur des hypothèses de trafic à court terme (n+1), sans enquête publique et ne concerne que les 12 principaux aérodromes (article 1609 quatervicies A du Code général des impôts).

Le PEB, qui fait l'objet d'une procédure d'enquête publique, est construit sur des hypothèses de trafic à court, moyen et long terme. Il fixe les contraintes d'urbanisation dans les zones de bruit délimitées, de façon à éviter que de nouvelles populations soient exposées aux nuisances.

Le plan d'exposition au bruit définit, à partir des prévisions de développement de l'activité aérienne, de l'extension prévisible des infrastructures et des procédures de circulation aérienne, des zones diversement exposées au bruit engendré par les aéronefs.

Il les classe en zones de bruit fort, dites A et B, et zones de bruit modéré, dite C et le cas échéant une zone D, comme explicité ci-après.

Dans les zones A, B et C s'appliquent différentes restrictions à l'urbanisation et, dans la zone D s'applique l'obligation d'information et des normes d'isolation acoustique pour les constructions neuves.

L'enquête publique a notamment pour objet de contribuer à la définition de la limite extérieure de la zone C qui peut être comprise entre 57 et 52 Lden. Dans le cadre de la présente enquête publique, la limite supérieure de la zone C a été fixée à 57 Lden par arrêté préfectoral du 13 janvier 2014. Cette valeur a été arrêtée après la phase de concertation des communes et autres collectivités

territoriales déclenchée par l'arrêté préfectoral du 23 juillet 2013 qui proposait une limite extérieure de la zone C à 53 Lden. La zone C soumise à la présente enquête publique est donc réduite, préservant les habitations de Saint-Aubin-sur-Scie du hameau des Vertus des contraintes d'urbanisation inhérentes à la zone C.

⇒ ***Définition d'un plan d'exposition au bruit (PEB)***

Le plan d'exposition au bruit est un instrument juridique destiné à réglementer l'urbanisation en limitant les droits à construire dans les zones de bruit au voisinage des aéroports.

Il doit être annexé au plan local d'urbanisme (PLU), au plan de sauvegarde et de mise en valeur et à la carte communale. Les dispositions de ces documents doivent être compatibles avec celles du PEB en vigueur.

Le PEB est préventif : il permet d'éviter que des populations nouvelles s'installent dans les secteurs exposés ou susceptibles d'être exposés à un certain niveau de bruit.

S'il limite le droit à construire dans certaines zones, il n'a aucun impact sur les constructions existantes et les populations déjà installées.

⇒ ***Les principaux textes de référence***

- Code de l'urbanisme, notamment les articles L.147-1 à L.147-8, R.147-1 à R147-11 ;
- Code de l'environnement, notamment l'article L 571-13 ;
- Code de l'aviation civile, notamment les articles L 227-1 à L 227-9 ;
- Décret n°2012-1470 du 26 décembre 2012 relatif aux modalités d'élaboration des plans d'exposition au bruit de certains aérodromes.

⇒ ***Méthode d'élaboration basée sur une évaluation de l'exposition au bruit à court, moyen et long terme***

Le PEB définit des zones autour de l'aéroport à partir de la gêne sonore susceptible d'être ressentie par les riverains au passage des avions. L'indice de mesure de cette gêne sonore est le Lden.

Le PEB prend en compte des hypothèses à court, moyen et long terme de développement et d'utilisation de l'aérodrome. Les zones du PEB ne reflètent donc pas la réalité du moment, mais l'enveloppe des expositions au bruit des avions exprimées en Lden à court, moyen et long terme.

Pour ce faire, il est nécessaire d'anticiper à court, moyen et long terme, le trafic aérien, ce qui revient à établir des hypothèses réalistes concernant les données suivantes (pour les 3 horizons) :

- Nombre de mouvements annuels d'avions et typologie de la flotte des avions ;
- Répartition des mouvements par type d'avion, par trajectoire, par sens d'atterrissage/décollage, par tranche horaire (jour, soirée et nuit).

Les hypothèses retenues pour établir le PEB de l'aérodrome de Dieppe Saint-Aubin sont exposées au chapitre II du rapport de présentation soumis à la présente enquête publique.

⇒ ***L'indice Lden : le nouvel indice de bruit français et européen***

Jusqu'en 2002, les PEB étaient réalisés en utilisant l'indice psophique (IP). Cependant, cet indice était spécifique au bruit des avions et ne permettait donc pas la comparaison avec d'autres modes de transport.

En 2002, la France a adopté un nouvel indice qui remplace l'IP : l'indice Lden (Level Day Evening Night, décret n°2002-626 du 26 avril 2002). Cet indice s'appuie sur une enquête sociologique et prend en compte des périodes de jour (6H/18H), soirée (18H/22H) et nuit (22H/6H).

Recommandé au niveau européen pour le calcul des cartes de bruit stratégiques (cf. directive européenne n°2002/49/CE du 25 juin 2002), adopté pour les autres modes de transport, il permet une meilleure représentation de la gêne perçue, en pondérant différemment le niveau sonore moyen en fonction de la période de la journée. Ainsi, le bruit généré par un trafic de nuit est considéré comme étant environ 10 fois plus gênant qu'un bruit généré par un trafic de jour.

Exprimé en décibels A (dB(A)), il est calculé à l'aide de la formule décrite page 4 du rapport de présentation précité.

⇒ ***Contenu et modalités d'application***

**Les 4 zones d'un PEB** - La représentation graphique d'un PEB détermine quatre zones, délimitées par les valeurs de l'indice Lden.

- La **zone A** de bruit très fort (environ l'emprise aéroportuaire) : zone comprise à l'intérieur de la courbe d'indice Lden 70 ;

- La **zone B** de bruit fort : zone comprise entre la courbe d'indice Lden 70 et la courbe d'indice Lden 62. Toutefois, pour les aérodromes mis en service avant le 28 avril 2002, date de publication du décret n°2002-626 du 26 avril 2002, la valeur de l'indice servant à la délimitation de la limite extérieure de la zone est comprise entre 65 et 62 ;

- La **zone C** de bruit modéré : c'est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone B et la courbe correspondant à une valeur de l'indice Lden choisie entre 57 et 52 ;

- La **zone D** de bruit faible : elle est comprise entre la limite extérieure de la zone C et la courbe d'indice Lden 50. La zone D est obligatoire pour les aérodromes visés au 3 de l'article 266 septies du code des douanes, c'est-à-dire les aérodromes recevant du trafic public pour lesquels le nombre annuel des mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes est supérieure à 20 000 (actuellement 12 terrains : Paris-Orly, Paris-CDG, Toulouse, Strasbourg, Nice, Bâle-Mulhouse, Lyon, Bordeaux, Marseille, Nantes, Beauvais et Le Bourget).

La délimitation d'une zone D est facultative pour les autres plates-formes. Le préfet peut choisir de délimiter une zone D pour ces plates-formes, ce qui a été le choix du Préfet de la Seine-Maritime par souci de transparence envers la population.

⇒ ***Les contraintes sur l'urbanisme***

Dans chacune des quatre zones de bruit, le contrat de location d'un immeuble à usage d'habitation doit comporter une clause claire et lisible précisant la zone de bruit où se trouve localisé le bien immobilier loué.

Dans les zones A et B, toute construction neuve à usage d'habitation et toute action sur le bâti existant tendant à accroître la capacité d'accueil sont, sauf rares exceptions, interdites. Les modalités applicables à l'aérodrome de Dieppe / Saint-Aubin-sur-Scie sont listées page 11, dans l'annexe A du rapport de présentation soumis à la présente enquête publique.

Dans la zone C, sont autorisées les constructions individuelles non groupées situées dans des secteurs déjà urbanisés et desservis par des équipements publics dès lors qu'elles n'entraînent qu'une faible augmentation de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances.

La loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain modifiée par la loi n°2002-3 du 3 janvier 2002 introduit une disposition nouvelle en ce sens qu'à l'intérieur des zones C, les plans d'exposition au bruit peuvent délimiter des secteurs où, pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées, à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation significative de la population soumise aux nuisances sonores (se référer à nouveau à l'annexe A du rapport de présentation).

La rénovation, la réhabilitation, l'amélioration, l'extension mesurée ou la reconstruction de constructions existantes peuvent être admises lorsqu'elles n'entraînent pas une augmentation de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances.

La zone D ne donne pas lieu à des restrictions de droits à construire, mais étend le périmètre dans lequel l'isolation acoustique de toute nouvelle habitation et l'information des futurs occupants, acquéreurs ou locataires de logement, sont obligatoires.

⇒ **Démarche d'établissement du PEB**

Les dispositions du décret instaurant l'indice Lden sont entrées en vigueur à compter du 1er novembre 2002. Selon ces dispositions réglementaires, les PEB doivent désormais être calculés en indice Lden, selon le processus suivant :

- **Etape 1 - Préparation et élaboration du projet de PEB**

Au cours de cette première phase, l'ensemble des perspectives de développement et d'utilisation de l'aérodrome à court, moyen et long termes ont été définies. Un avant-projet de plan d'exposition au bruit (APPEB) a été proposé. Il est constitué de l'enveloppe des différentes courbes (zones A, B, C, D) ainsi obtenues pour chacun des trois horizons.

- **Etape 2 - Consultations et approbation du PEB**

  Le préfet prend la décision d'établir le PEB en prenant les valeurs de l'indice Lden pour déterminer les limites extérieures des zones B et C, et retenir éventuellement une zone D, ce qui a été acté pour l'aérodrome de Dieppe / Saint-Aubin-sur-Scie.

A compter de la décision d'élaboration ou de révision du PEB, le préfet peut, par arrêté, délimiter les territoires à l'intérieur desquels s'appliqueront par anticipation, pour une durée maximale de 2 ans, les dispositions relatives aux zones C et D

S'effectue alors la consultation des communes et/ou établissements publics de coopération intercommunale concernés qui disposent d'un délai de deux mois.

Après ces différentes consultations, le préfet soumet à enquête publique le projet de PEB éventuellement modifié en fonction des avis recueillis.

Le préfet prend enfin un arrêté approuvant le PEB.

Conformément aux dispositions du 7ème alinéa de l'article L.147-3 du code de l'urbanisme, le PEB approuvé sera annexé aux plans locaux d'urbanisme, aux plans de sauvegarde et de mise en valeur et aux cartes communales des communes concernées.

Les schémas de cohérence territoriale, schémas de secteur, plans locaux d'urbanisme, plans de sauvegarde et de mise en valeur et les cartes communales doivent être rendus compatibles avec les dispositions particulières aux zones de bruit autour des aérodromes.

⇒ ***Présentation sommaire de l'aérodrome de Dieppe / Saint-Aubin-sur-Scie***

L'aérodrome de Dieppe Saint-Aubin a été créé par la ville de Dieppe en 1933, son gestionnaire est la chambre de commerce et d'industrie de Dieppe.

L'aérodrome de Dieppe Saint-Aubin est composé d'une piste revêtue (13/31) de 820m x 30m et d'une piste en herbe (13/31) de 650 m x 60 m.

Au moment du déroulement de l'enquête publique, l'aérodrome de Dieppe Saint-Aubin ne dispose pas de PEB approuvé.

Le trafic de l'aéroport de Dieppe Saint-Aubin se situait à 7651 mouvements en 2012, sans aucun mouvement commercial.

L'aviation non commerciale comprend les mouvements liés aux activités de l'aéroclub, de l'aviation d'affaire… et les tours de pistes liés à l'entraînement.

*Répartition des mouvements par QFU et par type d'exploitant en 2012*

| Piste | Mouvements non commerciaux |
|---|---|
| **13** | 40% |
| **31** | 60% |

*Répartition des mouvements par jour, soirée, nuit en 2012*

| | Jour | Soirée | Nuit |
|---|---|---|---|
| Mouvements non commerciaux | 96% | 4% | 0% |

Les hypothèses retenues pour l'élaboration du PEB de l'aérodrome de Dieppe / Saint-Aubin-sur-Scie sont exposées pour 2015, 2020 et 2025 aux pages 8 et 9 du rapport de présentation soumis à la présente enquête.

Le taux de croissance des mouvements adopté est de 2% selon la même répartition que celle observée aujourd'hui pour ce qui est du trafic de jour, de soirée et de nuit (voir tableau ci-dessus).

## 2) – Organisation et déroulement de l'enquête publique

Après décision du Tribunal Administratif de Rouen par ordonnance en date 9 avril 2014 nommant le commissaire-enquêteur, un arrêté est pris par Monsieur le Préfet de la Seine-Maritime, le 25 avril 2014, précisant le cadre et les modalités de l'enquête publique.

### *2.1) – Durée et cadrage de l'enquête publique*

Conformément à l'article 1 de l'arrêté du 25 avril 2014, l'enquête publique a été fixée du mercredi 28 mai 2014 au lundi 30 juin 2014 inclus, sur le territoire des communes d'Arques-la-Bataille, Hautot-sur-Mer et Saint-Aubin-sur-Scie.

Conformément à l'article 3 de l'arrêté d'enquête publique, un exemplaire du dossier relatif à l'élaboration du Plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome de Dieppe / Saint-Aubin-sur-Scie est déposé durant 34 jours consécutifs, à savoir du mercredi 28 mai 2014 au lundi 30 juin 2014 inclus, aux jours et heures habituels d'ouverture, selon les modalités précisées ci-après, exceptés les jours fériés et chômés :

A Arques-la-Bataille :

- Le lundi de 9h00 à 12h00 et de 13h30 à 19h00 ;
- Du mardi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 13h30 à 17h00.

A Hautot-sur-Mer :

- Du lundi au vendredi de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 17h00.

A Saint-Aubin-sur-Scie, siège de l'enquête publique :

- Le lundi de 16h00 à 18h30 ;
- Le mercredi de 9h00 à 12h00 ;
- Le jeudi de 16h00 à 18h30.

Ces dispositions ont été arrêtées afin que les personnes intéressées puissent prendre connaissance du dossier et consigner éventuellement leurs observations, propositions, contre-propositions ou oppositions sur le registre d'enquête ou les adresser directement, par écrit, au commissaire-enquêteur à l'adresse postale de la mairie pour qu'elles soient annexées au registre.

Des observations, propositions, contre-propositions et oppositions pouvaient également être transmises par voie électroniques aux coordonnées suivantes, non stipulées dans l'arrêté : mairie.saintaubinsurscie@wanadoo.fr. Cette même adresse électronique a fait l'objet d'une validation du commissaire-enquêteur après un test de messagerie en date du 28 avril 2014. Madame Claude MARCHAND, secrétaire de Mairie, a ensuite été désignée responsable de la collecte et de la transmission de cette correspondance électronique.

### *2.2) – Dossier de l'enquête publique*

Le présent dossier comprend :

- Le rapport du commissaire-enquêteur ;
- Les conclusions motivées et avis du commissaire-enquêteur ;
- Les trois (3) registres d'enquête publique cotés, paraphés et clos ;
- Le dossier d'enquête publique, tel que présenté au Public, constitué de douze (12) volumes :
    - Le rapport de présentation relatif au projet de Plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome de Dieppe / Saint-Aubin-sur-Scie en date du 6 mai 2014 ;
    - Une carte 1/25 000° en date du 20 janvier 2014 mentionnant les quatre courbes de bruit du PEB.
- Relevé de conclusions du lundi 5 mai 2014 relatif à la réunion du vendredi 18 avril 2014 réunissant le commissaire-enquêteur et l'autorité organisatrice.
- Procès-verbal de synthèse du commissaire-enquêteur en date du samedi 5 juillet 2014.
- Mémoire en réponse du pétitionnaire en date du vendredi 11 juillet 2014.

### *2.3) – Planification des opérations*

Conformément à l'article 4 de l'arrêté d'enquête publique du 25 avril 2014, le commissaire-enquêteur a siégé dans les lieux de permanence précisés ci-après, où toutes les observations, propositions, contre-propositions et oppositions ont pu lui être présentées.

Le commissaire-enquêteur a assuré ses permanences aux jours et heures mentionnés ci-après :

- Mercredi 28 mai 2014 de 9h00 à 12h00 en mairie de Saint-Aubin-sur-Scie ;
- Vendredi 6 juin 2014 de 14h00 à 17h00 en mairie d'Arques-la-Bataille ;
- Samedi 14 juin 2014 de 10h00 à 12h00 en mairie de Saint-Aubin-sur-Scie ;
- Mercredi 18 juin 2014 de 14h00 à 17h00 en mairie d'Hautot-sur-Mer ;
- Lundi 23 juin 2014 de 16h00 à 19h00 en mairie d'Arques-la-Bataille ;
- Lundi 30 juin 2014 de 15h30 à 18h30 en mairie de Saint-Aubin-sur-Scie

Des permanences du commissaire-enquêteur ont ainsi été organisées dans les trois (3) communes concernées par le Plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Dieppe / Saint-Aubin-sur-Scie. Le dossier d'enquête publique y était consultable en version papier, accompagné d'un registre d'enquête publique à feuillets non mobiles.

La mise en place de ce calendrier s'est effectuée le vendredi 18 avril 2014, lors la réunion préparatoire de l'enquête publique avec l'autorité organisatrice (Préfecture de Rouen) qui s'est déroulée de 14h30 à 16h00 dans les locaux de la Préfecture de la Seine-Maritime à Rouen, en étroite concertation avec Monsieur Thomas LEFEVRE, rédacteur en charge des dossiers liés à l'environnement et au développement durable au sein de la Direction de la coordination des politiques de l'Etat de ladite Préfecture. Le commissaire-enquêteur suppléant était absent en raison d'une urgence médicale dont il a saisi le commissaire-enquêteur titulaire le 17 avril 21014 au soir.

Les jours et horaires habituels d'ouverture des différentes mairies choisies comme lieux de permanence ont permis une répartition journalière et horaire desdites permanences destinée à faciliter la venue de toutes les catégories de citoyen, difficilement mobilisables au cours des jours et heures habituels de travail.

Ainsi, parmi les six (6) permanences assurées, deux (2) ont été programmées un lundi (jour de fermeture des commerces), deux (2) ont été positionnées en fin d'après-midi, se terminant en soirée (18h30 et 19h00, dont les deux lundis) et une (1) a été assurée un samedi. Cette dernière a été programmée en dehors des heures habituelles d'ouverture au public.

La première permanence a été assurée le jour de l'ouverture de l'enquête publique, soit le mercredi 28 mai 2014. La dernière a été programmée le lundi 30 juin 2014, soit le jour de clôture de l'enquête publique, cette dernière ayant été programmée sur 34 jours calendaires.

Conformément à la réglementation en vigueur, à l'expiration du délai d'enquête publique fixé à l'article 1 de l'arrêté de l'enquête publique, les registres ont été clos et signés par le commissaire-enquêteur.

Des observations, propositions, contre-propositions et oppositions relevant de l'objet de la présente enquête publique ayant été formulées durant la durée de l'enquête, le commissaire-enquêteur a convoqué le pétitionnaire dans les huit (8) jours suivant la clôture de l'enquête publique afin de lui remettre un procès-verbal de synthèse dans lequel ont été consignées lesdites observations.

Ainsi, le samedi 5 juillet 2014, le commissaire-enquêteur, après accord quant aux modalités de transmission, a adressé par courriel la version numérique du procès-verbal de synthèse à Monsieur Charles PEYRO, agent de la direction de la sécurité de l'aviation civile Ouest, sise à Guipavas (29490), représentant du maître d'ouvrage. En raison de la distance aller-retour séparant les deux interlocuteurs et par souci d'économie du denier public, il a été décidé d'un commun accord que la restitution dudit procès-verbal ne se ferait pas en présentiel. En revanche, ledit document a fait l'objet d'un échange téléphonique le mercredi 9 juillet 2014 de manière à ce que le commissaire-enquêteur puisse livrer des explications contextuelles au représentant du maître d'ouvrage.

Parallèlement, le lundi 7 juillet 2014, un exemplaire papier du procès-verbal de synthèse et deux formulaires (l'un pour le maître d'ouvrage, l'autre pour le commissaire-enquêteur) d'un récépissé ont été adressés par courrier recommandé avec accusé de réception à Monsieur Charles PEYRO. Ce courrier a

été distribué le mercredi 9 juillet 2014. L'accusé de réception a été récupéré par le commissaire-enquêteur le vendredi 11 juillet 2014.

Dès le samedi 5 juillet 2014, date de diffusion du procès-verbal de synthèse, le commissaire-enquêteur a invité le requérant à produire un mémoire en réponse dans un délai de quinze (15) jours.

La version numérique du mémoire en réponse a été adressée par voie électronique le vendredi 11 juillet 2014 à l'instigation de Monsieur Charles PEYRO, représentant du maître d'ouvrage.

### *2.4) - Consignation des événements*

⇒ **Déroulé des opérations avec l'autorité organisatrice**

Le vendredi 11 avril 2014, le commissaire-enquêteur a pris contact par téléphone avec le commissaire-enquêteur suppléant, Monsieur Patrick PICQUART, et le représentant de l'autorité organisatrice (Préfecture de la Seine-Maritime), en la personne de Monsieur Thomas LEFEVRE, agent en charge des dossiers liés à l'environnement et au développement durable du Bureau de procédures publiques de la Direction de la coordination des politiques de l'Etat. Ces appels avaient pour but de prendre connaissance des disponibilités de chacun en vue de planifier la réunion de présentation du projet et d'arrêter des modalités de l'enquête avec l'autorité organisatrice.

Le lundi 14 avril 2014, le commissaire-enquêteur arrête définitivement avec le représentant de l'autorité organisatrice la date de la réunion, ainsi fixée au vendredi 18 avril 2014 à 14h30 dans les locaux de la Préfecture de la Seine-Maritime à Rouen.

Le vendredi 18 avril 2014, le commissaire-enquêteur a arrêté les jours, heures et lieux de permanence en étroite collaboration avec le représentant de l'autorité organisatrice. Au cours de cette même réunion, le commissaire-enquêteur a récupéré un exemplaire complet du dossier soumis à enquête publique. Le commissaire-enquêteur suppléant étant absent et excusé, son exemplaire lui a été adressé par voie postale.

Un relevé de conclusions ayant trait à cette réunion a été rédigé par le commissaire-enquêteur et envoyé par voie électronique au représentant de l'autorité organisatrice (2 pages annexées au présent rapport).

La version définitive de l'arrêté d'enquête publique et les avis de publicité ont été validés par le commissaire-enquêteur le mercredi 23 avril 2014, après prise en compte des propositions d'amendement émises par le commissaire-enquêteur ce même jour. La principale modification concernait l'introduction d'un avis de publicité dans les locaux de l'aérodrome, en sus de ceux prévus au droit des trois mairies concernées par l'enquête publique.

L'arrêté de mise à enquête publique a été signé par Monsieur le Préfet de la Seine-Maritime le vendredi 25 avril 2014. Une copie numérique dudit arrêté est parvenue par voie électronique au commissaire-enquêteur ce même jour. Une

copie papier dudit document a ensuite été adressée par voie postale au commissaire-enquêteur.

Les trois (3) registres d'enquête publique ont été communiqués au commissaire-enquêteur par courrier postal en date du 23 avril 2014, reçu le 25 avril 2014. Ils ont ensuite été cotés et paraphés par le commissaire-enquêteur et renvoyés au représentant de l'autorité organisatrice par lettre recommandée avec accusé de réception du vendredi 2 mai 2014, soit avant l'ouverture de l'enquête publique, pour qu'ils puisent être distribués dans les communes intéressées. En dehors des permanences du commissaire-enquêteur, ces registres étaient à disposition du Public à l'accueil des Mairies concernées, en compagnie d'un dossier de consultation, et ce, dès l'ouverture de l'enquête publique.

Le lundi 28 avril 2014, l'autorité organisatrice a procédé à l'envoi des avis de publicité et de l'arrêté d'enquête publique à destination du directeur de l'aérodrome de Dieppe / Saint-Aubin-sur-Scie. Ces mêmes documents ont été diffusés par voie postale auprès des trois communes concernées par courrier en date du mardi 6 mai 2014.

Le mardi 6 mai 2014, le rapport de présentation a fait l'objet d'une ultime modification dans son annexe C « Niveaux d'isolation acoustique devant être atteints dans les différentes zones du PEB » (page 13) pour ce qui relève des décibels à atteindre en zone D.

Les différents documents composant le dossier soumis à enquête publique et l'avis d'enquête publique ont été mis en ligne sous forme dématérialisée sur le site internet de la Préfecture de la Seine-Maritime dès le mardi 6 mai 2014.

⇒ **Déroulé des opérations avec le maître d'ouvrage**

Le commissaire-enquêteur a organisé une réunion téléphonique avec le représentant maître d'ouvrage, Monsieur Charles PEYRO, le mardi 6 mai 2014. Cette réunion a permis de bien cerner les motivations du projet et d'apporter quelques compléments d'information en réponse aux divers questionnements du commissaire-enquêteur, portant essentiellement sur les rubriques suivantes : motivations du PEB, portées d'un PEB et précisions concernant la modélisation des zones de bruit. Les éléments de réponse du représentant du maître d'ouvrage ont été consignés dans un courriel du même jour.

Le lundi 26 mai 2014, à l'issue de la lecture approfondie du dossier, le commissaire-enquêteur a de nouveau saisi le représentant du maître d'ouvrage d'une série de questions dont les réponses avaient vocation à faciliter l'appropriation du sujet et la formalisation d'un argumentaire ajusté. Les aspects évoqués concernaient essentiellement : la justification de la zone C, les projections d'évolution des mouvements, la variation saisonnière de l'activité aérienne, les incidences du plan sur l'environnement, les incidences du PEB sur les documents d'urbanisme et, la justification de la définition d'une zone D facultative…

Ces questionnements ont tous trouvés réponse dans un document rédigé par le représentant du maître d'ouvrage, communiqué par courriel en date du 28 mai

2014. Ces divers propos sont repris et commentés dans le volume consacré aux « Conclusions motivées » du commissaire-enquêteur.

⇒ **Déroulé des opérations sur site**

Malgré la réunion téléphonique du mardi 6 mai 2014 et les éléments de réponse apportés aux interrogations du lundi 26 mai 2014, mais suite aux diverses observations exprimées dès les premières permanences (voir § Analyse des Observations), le commissaire-enquêteur a ressenti le besoin de planifier un déplacement de reconnaissance sur le terrain.

Cette mission de réalité-terrain a été planifiée le mercredi 11 juin 2014. Cette visite du site s'est effectuée, de 15h00 à 16h30, à la seule instigation du commissaire-enquêteur. Ce déplacement a permis, in situ, mais de l'extérieur du périmètre privatif, de prendre connaissance de la configuration territoriale des divers lieux concernés par le projet, essentiellement quelques parcelles faisant l'objet d'observations en termes d'ajustement des règlements d'urbanisme et les secteurs concernés par le projet.

Cette visite de réalité-terrain a également permis de s'imprégner du projet et de vérifier qu'il n'y avait pas de manifestations (par exemple, sous forme de banderoles ou d'écriteaux) à proximité des parcelles à enjeu sur le site concerné, tout en attestant de la présence des avis de publicité en façade de Mairie et à l'aérodrome. Ce déplacement devait éventuellement permettre quelques entretiens avec des riverains ou autres usagers du secteur qu'il était possible de croiser à proximité des sites d'intérêt (en bout de piste, par exemple, en sus des personnes reçues lors des permanences).

### *2.5) – Information du public*

Conformément à la législation en vigueur, les formalités de publicité ont bien été accomplies, tant en ce qui concerne l'affichage, que les deux campagnes d'insertion dans les journaux locaux ou régionaux.

Les mesures de publicité par affichage ont bien été constatées comme effectives par le commissaire-enquêteur lors de la mission de réalité terrain du mercredi 11 juin 2014, ayant fourni l'occasion d'effectuer une tournée de vérification.

Au moins un avis d'enquête publique, au format A3 « portrait » de couleur blanche, était apposé sur les panneaux d'affichage des actes administratifs prévus pour l'information municipale, à l'extérieur des trois (3) mairies, sur un panneau clos, à la vue évidente des usagers occasionnels ou réguliers des lieux. Le même avis d'enquête publique a été affiché au sein des locaux de l'aérodrome de Dieppe / Saint-Aubin-sur-Scie.

Les premiers avis de publicité dans deux (2) journaux locaux ou régionaux au moins, sont parus le mardi 29 avril 2014 dans « Les informations dieppoises » et le mercredi 30 avril 2014 dans l'édition de « Paris Normandie » couvrant le secteur de Dieppe/Pays de Bray, soit dans les quinze (15) jours au moins avant l'ouverture de l'enquête publique.

Ces mêmes annonces ont été toutes deux publiées, dans le cadre de la seconde campagne de publicité, le vendredi 30 mai 2014 dans « Les informations dieppoises » et dans l'édition de « Paris Normandie » couvrant le secteur de Dieppe/Pays de Bray, soit dans les huit (8) premiers jours de l'enquête publique, conformément aux dispositions prévues par la législation en vigueur.

# 3) – Analyse des observations

## *3.1) – Observations du Public*

**Quatre (4) courriers** de la société civile ont été adressés à l'attention du commissaire-enquêteur dans le cadre de cette enquête publique.

**Deux (2) courriels** de la société civile ont été adressés à l'attention du commissaire-enquêteur dans le cadre de cette enquête publique.

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

**Treize (13) observations** ont été consignées dans le registre lors des permanences du commissaire-enquêteur.

Parmi les **dix-neuf (19)** observations portées au registre, **aucune** n'a été formulée sous la forme de propositions / contre-propositions. Depuis le 1er juin 2012, conformément à la réforme de l'enquête publique découlant des travaux du Grenelle II, il est fait obligation au commissaire-enquêteur d'analyser ces propositions lorsqu'elles existent et de solliciter le pétitionnaire afin qu'il fournisse un argumentaire motivé quant à l'option exposée par ses soins dans le projet.

*Nota bene - Afin de faciliter l'organisation du mémoire en réponse, le commissaire-enquêteur a volontairement catégorisé les observations du Public, sachant qu'il convient de se référer au registre d'enquête publique pour prendre connaissance de l'exhaustivité des propos exprimés.*

### Périmètre de l'enquête publique

*Courrier du dimanche 1er juin 2014*

Monsieur Gérard GRICOURT s'étonne que la commune de Tourville-sur-Arques n'ait pas été concernée par l'enquête publique du PEB de l'aérodrome. Il considère que, selon le sens des vents et, considérant l'orientation des pistes, un nombre important d'aéronefs survolent la commune de Tourville-sur-Arques.

**Réponse apportée par le pétitionnaire**

Bien que parfois survolé par des avions, Tourville-sur-Arques situé au sud-est des installations n'est pas impacté par le PEB du fait de sa distance par rapport à la piste et de la prise en compte dans les calculs d'un trafic majoritaire devant passer entre Saint-Aubin-sur-Scie et Tourville-sur-Arques.

**Commentaire du commissaire-enquêteur**

Le commissaire-enquêteur est en accord avec la réponse du maître d'ouvrage, estimant que l'argument exposé s'appuie sur la réglementation et les protocoles d'étude en vigueur.

## Extension du trafic aérien

*Permanence du mercredi 28 mai 2014 à Saint-Aubin-sur-Scie*

Monsieur Alain ADAM, secrétaire de l'aéroclub de l'aérodrome de Dieppe / Saint-Aubin-sur-Scie et Monsieur Jean-Claude DUMONT, Président dudit aéroclub, domiciliés à Saint-Aubin sur Scie, s'expriment comme étant très favorable à l'extension du trafic d'affaire sur l'aérodrome de Dieppe / Saint-Aubin-sur-Scie et affirment qu'une telle augmentation et diversification de ce trafic autoriserait un réel développement de l'industrie dans la région dieppoise.

**Réponse apportée par le pétitionnaire**

Le représentant du maître d'ouvrage prend acte de la prise de position favorable à l'extension du trafic de Monsieur ADAM.

**Commentaire du commissaire-enquêteur**

Aucun commentaire.

## Différenciation des sources de bruit dans le PEB

*Permanence du mercredi 28 mai 2014 à Saint-Aubin-sur-Scie*

Monsieur Alain ADAM, secrétaire de l'aéroclub de l'aérodrome de Dieppe / Saint-Aubin-sur-Scie et Monsieur Jean-Claude DUMONT, Président dudit aéroclub, domiciliés à Saint-Aubin sur Scie, font remarquer qu'il conviendrait que l'étude différencie clairement le bruit émis par les avions de ceux générés par les engins dotés de moteurs bicylindres de faible puissance mais avec des régimes de haute fréquence (5000 tours/minute au lieu de 2490 t/m pour les avions).

**Réponse apportée par le pétitionnaire**

Dans le logiciel de calcul, la DGAC intègre une pondération type A qui permet de s'affranchir des différences de volumes sonores dues aux différences de fréquences (différents régimes moteur) dans le calcul de niveau de bruit moyen.

**Commentaire du commissaire-enquêteur**

Le commissaire-enquêteur considère qu'une telle réponse aurait pu être illustrée, voire vulgarisée, car le questionnement pourrait se poursuivre dans les mêmes termes en tentant de savoir à quoi correspondant « une pondération de type A ». A la question cependant posée par Monsieur ADAM, il est possible de comprendre, sans que ce soit clairement explicité, que le calcul de bruit moyen

intègre les différentes émissions de bruit, tout en lissant les différences de volume sonore.

Il semble cependant qu'un mode de calcul permettant de différencier clairement les émissions en fonction du type d'aéronef aurait permis de cibler davantage les sources de bruit, permettant ainsi de mieux définir les modalités d'exploitation à mettre en œuvre à l'instigation de l'exploitant.

## Précisions techniques inhérentes au PEB

*Permanence du mercredi 18 juin 2014 à Hautot-sur-Mer*

Monsieur et Madame MARSEILLE, domiciliés à Hautot-sur-Mer, demande des explications supplémentaires quant à :

- La définition des tranches horaires retenues pour relativiser le trafic de l'aérodrome (jour, soirée, nuit) ;
- La signification du Lden comme unité de mesure du bruit, en introduisant une correspondance avec le décibel.

**Réponse apportée par le pétitionnaire**

Les tranches horaires sont :

⊗ Jour 06h00-18h00 ;
⊗ Soirée 18h00-22h00 ;
⊗ Nuit 22h00-06h00.

Le Lden, indice de gêne, est exprimé en Décibel A [dB(A)].

**Commentaire du commissaire-enquêteur**

Le commissaire-enquêteur estime que les éléments de réponse fournis ne peuvent pas être plus explicites.

## Délimitation des zones de bruit du PEB et nécessité d'un Plan de gêne sonore (PGS)

*Permanence du mercredi 18 juin 2014 à Hautot-sur-Mer*

Monsieur François DENEUX, domicilié à Saint-Aubin-sur-Scie, s'exprime comme prenant bonne note des limites inhérentes aux zones de bruit du PEB. De fait, il regrette la non mise en place d'un Plan de gêne sonore (PGS) portant sur les nuisances sonores, démarche qui devrait être concomitante à l'élaboration d'un PEB. En effet, l'intéressé se dit fortement dérangé par la pratique des ULM et des autogyres qu'il conviendrait de réglementer à l'instar des matériels bruyants de motoculture (tondeuse à gazon…).

Monsieur et Madame MARSEILLE, domiciliés à Hautot-sur-Mer, font part de la nécessité d'associer un plan de gêne sonore (PGS) à l'élaboration d'un Plan d'exposition au bruit (PEB). Ils invitent le législateur à rendre ainsi cohérente une procédure ayant trait au bruit, mais qui ne fait que conclure sur des contraintes à l'urbanisation (PEB) sans possibilité de dédommagement (PGS).

*Courriel du lundi 30 juin 2014*

Anonyme – Un résidant du hameau de Rouxmesnil le Haut (Saint-Aubin-sur-Scie) s'interroge quant à la pertinence de la limite extérieure de la zone D et se demande comment un niveau sonore peut être aussi différent au sein d'un même hameau, les premières maisons ayant été intégrées dans la zone D et le reste des habitations, non. A cet effet, l'intéressé interpelle le maître d'ouvrage quant à l'exhaustivité du calcul de détermination de la limite extérieure de la zone D. Il conteste le fait que le hameau de Rouxmesnil le Haut ne soit pas intégralement compris dans la « zone de gêne » (dixit l'intéressé).

**Réponse apportée par le pétitionnaire**

L'infrastructure de Dieppe / Saint-Aubin-sur-Scie ne fait pas partie des aérodromes devant être munis d'un Plan de gêne sonore (PGS) comme le stipule le code de l'environnement.

La courbe Lden 50 (Zone D) est calculée indépendamment des limites géographiques du terrain.

**Commentaire du commissaire-enquêteur**

Le maître d'ouvrage apporte des éléments de réponse purement règlementaires et législatifs et doit se garder d'outrepasser ces références. En revanche, le commissaire-enquêteur considère qu'à l'occasion de l'élaboration d'un PEB, la quasi-totalité des observations concernent la gêne sonore. Il ne peut qu'inviter le législateur à répondre à un besoin de la société civile, soit à imposer la réalisation d'un PGS lorsqu'un PEB est décrété. C'est l'objet d'une enquête publique de recueillir l'avis du Public au sujet d'un projet prévu pour être soumis à enquête, mais c'est également le rôle du commissaire-enquêteur de faire état des besoins de société afin que la démocratie de proximité vive et fasse vivre dans de moindres contraintes. Cette position sera reprise dans les conclusions motivées.

## Diminution de la valeur vénale du patrimoine bâti

*Courrier du mercredi 11 juin 2014*

Madame Sylvie DELAPIERRE, résidant au hameau des Vertus à Saint-Aubin-sur-Scie, dénonce le fait qu'elle n'a jamais été informée, au moment de l'acquisition de son bien immobilier, de « servitudes aériennes » ayant trait à sa propriété. Avec l'approbation du PEB, les nouveaux arrivants le seront par le biais de l'acte notarié. Elle s'insurge contre le fait que son patrimoine bâti soit ainsi dévalorisé a postériori (baisse de 20 à 30%) avec l'approbation du PEB.

*Permanence du lundi 30 juin 2014 à Saint-Aubin-sur-Scie*

Madame Clotilde MARCHAND, après avoir pris connaissance de l'ensemble des pièces constitutives du dossier soumis à la présente enquête publique, souhaite dénoncer que le présent PEB est de nature à porter gravement atteinte à la valorisation du patrimoine impacté par les zones de bruit instaurées.

Monsieur et Madame Roger DELAPIERRE ont déposé un dossier de 15 pages, dans lesquelles sont dénoncées les conséquences de l'approbation du PEB sur la valeur vénale du patrimoine bâti. Etant placés devant le fait accompli, n'ayant ainsi jamais signé de servitude aérienne et habitant la commune depuis 38 ans, les intéressés demandent à être dédommagés pour dévalorisation de leur patrimoine.

**Réponse apportée par le pétitionnaire**

La DGAC ne dispose pas d'éléments concrets qui lui permettent de confirmer ou d'infirmer ces points de vue.

**Commentaire du commissaire-enquêteur**

Le commissaire-enquêteur considère que, pour avoir reçu les intéressés, la question se pose moins sur la véracité ou non de la valorisation du patrimoine, bien que ce devrait être envisagé puisque le PEB a essentiellement un impact sur l'urbanisme, mais davantage sur les répercussions d'un PEB sur l'antériorité de l'acquisition d'un bien immobilier. En ce sens, il semble que le maître d'ouvrage aurait pu décliner les éléments réglementaires en vigueur ou tout simplement reprendre les arguments positifs qui font qu'un PEB est élaboré, avec ses conséquences. Il est regrettable que la démonstration de la défense de l'intérêt général par le PEB ne soit pas faite et que le Public ne puisse pas, en sus d'être certainement pénalisé, ne soit pas informé davantage des bienfaits d'un PEB.

## Respect et contrôle des trajectoires empruntées par les ULM et autogyres

*Permanence du mercredi 28 mai 2014 à Saint-Aubin-sur-Scie*

Monsieur François LUZUY, résidant à Saint-Aubin-sur-Scie, signale que les zone de bruit établi par le PEB ne reflète pas la réalité dans la mesure où les ULM et autogyres n'empruntent pas l'alignement des trajectoires de décollage et atterrissage dans le prolongement des pistes. En virant très rapidement à l'ouest, ces aéronefs survolent à basse altitude les zones habitées.

L'intéressé demande une meilleure réglementation ou un meilleur contrôle des trajectoires de décollage et d'atterrissage de manière à ce que le bruit n'impacte plus des secteurs habités qui semblent non concernés par les limites des zones de bruit modéré, mais affectés dans la réalité en raison du non-respect de l'alignement des trajectoires.

En effet, il est stipulé en page 2 de la fiche « Atterrissage à vue – AD2 LFAB ATT 01 » du 6 février 2014 que même si les circuits basse altitude sont autorisés

dans le cadre des vols d'entraînement avec instructeur à bord uniquement et limités à deux circuits par vol, la plateforme est classée comme très sensible au bruit et qu'il convient d'éviter dans la mesure du possible le survol des zones habitées.

Rester à l'Est de la RN.27 apparait comme étant un impératif pour générer de moindres nuisances.

*Permanence du samedi 14 juin 2014 à Saint-Aubin-sur-Scie*

Monsieur Yves GUIGNES, domicilié à Saint-Aubin-sur-Scie porte à connaissance de la DGAC les dysfonctionnements du trafic aérien, par l'absence de contrôle et non-respect de la règlementation, ayant un impact négatif sur son cadre de vie.

A cet effet, est évoqué :

- Le nécessaire ajustement des trajectoires de décollage des ULM, évitant ainsi les secteurs habités.

*Les réponses du maître d'ouvrage à ces observations sont regroupées avec celles de la rubrique ci-dessous.*

## Gênes sonores et altération du cadre de vie

*Courrier du dimanche 1er juin 2014*

Monsieur Gérard GRICOURT fait état de la gêne sonore dont il souffre en étant domicilié à Tourville-sur-Arques. Ces nuisances sonores sont générées par le survol des aéronefs à très basse altitude, particulièrement en fin de semaine et un peu plus le dimanche. Il est arrivé de dénombrer plus de cinquante passages d'aéronefs au-dessus de la commune, sans compter le nombre de trajectoires circulaires qu'effectue l'avion des parachutistes avant d'atteindre la bonne altitude de largage. L'intéressé demande à ce que la commune de Tourville-sur-Arques soit associée dans le cadre des éventuels aménagements sui pourraient être décidés suite à l'approbation du PEB.

*Courrier du mercredi 11 juin 2014*

Madame Sylvie DELAPIERRE, résidant au hameau des Vertus à Saint-Aubin-sur-Scie, dénonce l'implantation de l'activité liée aux ULM sans que la moindre concertation n'ait été réalisée avec les riverains. Ces aéronefs génèrent des nuisances sonores chaque jour, du lever au coucher du soleil, en survolant les secteurs habités à très basse altitude. L'intéressée demande à ce que des trajectoires soient bien définies, voire déjà respecter le décollage dans le prolongement de l'alignement des pistes, afin d'éviter le survol incessant des habitations, chacun ayant droit à un peu de tranquillité chez soi après ses heures de travail.

Madame DELAPIERRE poursuit en interrogeant le maître d'ouvrage quant à l'absence de réglementation s'adressant aux ULM alors qu'il en existe une pour la pratique des engins de motoculture.

*Permanence du samedi 14 juin 2014 à Saint-Aubin-sur-Scie*

Monsieur Yves GUIGNES, domicilié à Saint-Aubin-sur-Scie porte à connaissance de la DGAC les dysfonctionnements du trafic aérien, par l'absence de contrôle et non-respect de la règlementation, ayant un impact négatif sur son cadre de vie.

A cet effet, sont évoqués :

- La fréquence des mouvements des ULM et autogyres estimée à trois minutes ;
- Le survol à très basse altitude et les vols stationnaires des autogyres directement au-dessus des habitations ;
- Le non-respect d'horaires ou de jours normalement exempts de source de bruit (12h00/14h00 et après 20h00 le soir, voire le respect du dimanche et des jours fériés, à l'image de la pratique encadrée des tondeuses à gazon) ;
- La nécessité d'imposer par réglementation la réduction du bruit en provenance des ULM, manifestement démunis de pot d'échappement, et de certains avions encore très bruyants.

Madame Dominique LEGOIS, même si elle réside en dehors de la zone D, signale une cohabitation de plus en plus difficile à supporter en raison des nuisances sonores générées par les aéronefs. L'intéressée signale l'éventuelle dévaluation de la valeur vénale de sa construction déjà estimée à 30%.

Ladite personne note avec insistance les incivilités régulières provoquées par les divers usagers de l'aérodrome puisque même des vols de nuit sont pratiqués, bien au-delà de 23h00 jusqu'à 1h00 alors que le tableau de la page 7 du rapport de présentation stipule une quotité de 0% entre 22h00 et 6h00. Madame Dominique LEGOIS s'étonne qu'aucune autorité ne fasse davantage respecter l'usage civique de l'aérodrome et que soient favorisées les pratiques de quelques-uns au mépris de la tranquillité des riverains.

Monsieur Laurent DAMAMME souhaite porter à connaissance les nuisances sonores et visuelles générées principalement par les ULM qui empruntent à très basse altitude des trajectoires circulaires au-dessus des habitations. L'intéressé demande la réglementation des créneaux horaires (actuellement de 8h00 à 21h30 pour les pratiques courantes) et la mise en place de normes sonores applicable à la motorisation de ces aéronefs spécifiques.

Il est également demandé la planification de zones de vols éloignées des secteurs d'habitation. Les nuisances sonores constatées génèrent une réelle altération du cadre de vie (impacts sur le sommeil des enfants). L'intéressé insiste sur le fait qu'il a toujours vécu à Saint-Aubin-sur-Scie, à proximité de l'aérodrome, mais que seuls les ULM sont la cause des nuisances sonores évoquées et qu'il ne s'agit donc pas d'un rejet de l'activité aérienne, mais d'une demande de cadrage de certaines pratiques.

Monsieur et Madame Jean-Paul DAMAMME font état des nuisances sonores et visuelles générées par les ULM et les autogyres, altérant véritablement la qualité de vie. Constatant également l'augmentation du nombre de mouvements, une

règlementation des plages horaires est souhaitée et des dispositions de diminution du bruit généré par ces aéronefs sont exigées.

*Permanence du mercredi 18 juin 2014 à Hautot-sur-Mer*

Monsieur et Madame MARSEILLE, domiciliés à Hautot-sur-Mer, font part du dérangement occasionné par les mouvements d'avions dans le prolongement de la piste de l'aérodrome, surtout par beau temps. Ils demandent un ajustement des trajectoires de vol après décollage et avant atterrissage.

*Permanence du lundi 23 juin 2014 à Arques-la-Bataille*

Madame Marie-Françoise OUTURQUIN, résidant au hameau de Gruchet, souligne les nuisances sonores principalement générées par les ULM qui semblent ne respecter aucune trajectoire précise et qui contribuent à altérer considérablement le cadre de vie des riverains. L'intéressée insiste sur l'aspect pénalisant aggravé de cette pratique les jours de beau temps, moments au cours desquels les habitants souhaiteraient profiter de leurs dépendances extérieures dans le calme et le respect de l'intimité de chacun.

Madame Nicole DUNOGEANT, domiciliée à Arques-la-Bataille, dénonce le bruit occasionné par la pratique apparemment non encadrée des ULM, quelque soient les tranches horaires et les jours. Elle insiste également sur l'insécurité qu'implique le survol à répétition des habitations, risque d'autant plus flagrant que les vols sont à très basse altitude.

*Courriel du lundi 30 juin 2014*

Madame Marie-Anne BLANCHET, domiciliée à la résidence du Haras, riveraine du terrain d'aviation, souligne les nuisances occasionnées par la fréquentation de l'aérodrome et s'inquiète de l'accroissement de cette gêne dans la perspective de l'allongement de la piste dudit aérodrome.

Dans ce cas, l'intéressée souhaite savoir si le trafic aérien augmentera et dans l'affirmative, dans quelle proportion réelle ? Elle poursuit en soulignant les dérives de la pratique des ULM qui ne semblent soumis à aucune réglementation (vols durant les week-ends de 8h30 à 21h00).

*Permanence du lundi 30 juin 2014 à Saint-Aubin-sur-Scie*

Monsieur et Madame Roger DELAPIERRE ont déposé un dossier de 15 pages, dont un tiers permet de dénoncer les nuisances sonores générées principalement par les ULM. Ils réclament l'entrée en vigueur de réglementations visant une utilisation de ces aéronefs plus respectueuse du cadre de vie, d'autant que les saint-aubinois sont tenus de respecter celles concernant les bruits occasionnés par différents matériels (tondeuses à gazon…).

Madame Clotilde MARCHAND, après avoir pris connaissance de l'ensemble des pièces constitutives du dossier soumis à la présente enquête publique, souhaite porter à la connaissance du maître d'ouvrage et de Monsieur le Préfet, plusieurs éléments de réflexion :

- La population environnante s'est déjà mobilisée en 2004 au sujet des nuisances sonores générées par les usagers de l'aérodrome. Au total, 350 familles ont signé la pétition exigeant une réglementation des activités aéronautiques. Il n'apparait pas normal que les résidents soient contraints de respecter des arrêtés règlementant les activités bruyantes, alors que rien n'encadre les pratiques aéronautiques.

- Des tables rondes en sous-préfecture de Dieppe ont eu lieu. La DGAC a alors modifié la carte en identifiant des zones urbanisées à éviter ; les pilotes ne respectent pas ces dispositions, à commencer par les instructeurs et les membres du bureau de l'aéroclub. Ces derniers remontent systématiquement la vallée de la Scie, comprenant le centre-bourg de Saint-Aubin-sur-Scie, vallée étroite dans laquelle le bruit est amplifié, alors qu'ils devraient passer au-dessus du plateau d'Offranville et couper ladite vallée selon une trajectoire transversale. Ces pratiques sont particulièrement insupportables lorsqu'il s'agit d'enchaîner les « touch & go » ou lors des entraînements au vol de nuit jusqu'à minuit passé.

- L'agent AFIS ne cesse de rappeler les consignes précitées, mais rien n'y fait, prétextant que les repères des pilotes sont dans l'axe des zones à éviter. Il faut alors déplorer l'absence de sanction.

- La population est particulièrement excédée, surtout par beau temps, par l'absence de respect des règles de tour de piste par les pilotes et instructeurs et cela, dans l'indifférence générale. A titre d'exemple, l'avion de parachutage devrait monter en une large boucle pour limiter les nuisances sonores au droit de l'aérodrome, or le pilote préfère souvent prendre de l'altitude en empruntant une trajectoire verticale.

- En 2009, la société d'ULM s'est installée. Depuis, ces aéronefs, en tournant serré autour de la piste, ont largement accentué la gêne sonore globale en provenance de l'aérodrome. Les leçons de pilotage peuvent s'étaler de 4 à 5 heures par jour, rendant insupportable la vie des riverains.

- Il apparait scandaleux que, suite aux tables rondes de 2004 et suite à la reconnaissance de nuisances sonores avérées pour les habitants de l'agglomération dieppoise, la CCI de Dieppe ait laissé s'installer ce type d'activité sans la moindre concertation. Au regard du ridicule chiffre d'affaires généré par ces activités, comparé aux dizaines de millions d'euros que rapportent l'hébergement touristique, les commerces et la restauration de l'agglomération dieppoise, il est difficilement compréhensible que la pratique des ULM, nuisible au tourisme, ne soit pas encadrée. De fait, l'absence d'encadrement des activités aéronautiques nuit au développement économique du secteur dieppois.

- Cet aérodrome est désormais trop proche des zones urbanisées, ces dernières étant naturellement amenées à se densifier dans les années qui viennent. Par conséquent, la population se mobilisera à nouveau au cas où le projet d'agrandissement de l'infrastructure aéroportuaire se préciserait.

- Afin de soulager les riverains des Vertus (Saint-Aubin-sur-Scie) et de la vallée de la Scie, il suffirait d'imposer un tour de piste pour les « touch & go » en passant derrière Offranville, sur le secteur inhabité de Neufmesnil. Cela diviserait par deux les nuisances pour les habitants des Vertus, car cette disposition augmenterait le tour de 2,30 mn à 5 mn. Cette même modalité permettrait à l'agent AFIS de disposer d'un repère pour vérifier le respect dudit tour, les aéronefs étant alors contraints de se placer derrière le clocher de l'église d'Offranville. Ces propositions réalistes nuiraient en rien à l'entraînement des pilotes puisque l'allongement de la durée de vol serait comptabilisé dans les heures de vol des pilotes, ces dernières étant seules prises en compte pour l'obtention de la licence et non les tours de piste.

- Monsieur DUMONT, Président de l'aéroclub, a embarqué l'intéressée en 2004 pour un vol permettant d'identifier les différents scénarios. Dans la mesure où les consignes actuellement en vigueur ne sont nullement respectées et qu'aucune autorité ne les fait respecter, les dispositions présentées ici incarneraient une solution viable, apte à calmer les esprits des riverains déjà excédés.

**Réponse apportée par le pétitionnaire**

Ces interrogations ne concernent pas le PEB mais l'activité réelle de la plate-forme et son exploitation. La mise en place du PEB n'a aucun effet dans ce domaine.

Est directement concerné l'exploitant de l'aérodrome qui doit mettre en place des mesures correctives afin de trouver un équilibre entre activités aériennes et tranquillité des riverains.

Des règles écrites, existent : respect des hauteurs de vol, des trajectoires avec évitement des zones habitées, limitation des circuits basse hauteur…Il faut se donner les moyens de les faire respecter.

Une commune peut demander, après délibération du conseil municipal, la création d'une commission consultative de l'environnement (CCE) prévue dans l'article R571-71 du code de l'environnement.

Il convient aussi d'observer que les ULM doivent respecter l'arrêté du 24 février 2012 relatif au bruit émis par les aéronefs ultralégers motorisés.

**Commentaire du commissaire-enquêteur**

Le commissaire-enquêteur considère que les éléments de réponse fournis sont suffisants et il apprécie que le maître d'ouvrage ait cité les solutions potentielles alors que les thématiques qui ont fait l'objet des observations sont clairement hors sujet au regard de l'objet de l'enquête. Le commissaire-enquêteur estime que le Public dispose ainsi d'un panel d'arguments et d'outils qu'il pourra activer pour remédier progressivement aux nuisances dont il est fait état.

## Gestion des eaux de ruissellement générées par l'aérodrome

*Permanence du samedi 14 juin 2014 à Saint-Aubin-sur-Scie*

Monsieur Alain Noël, domicilié au hameau du Hamelet à Saint-Aubin-sur-Scie, insiste sur la nécessité de prendre en compte la gestion des eaux pluviales qui proviennent de l'aérodrome. Cet aspect doit être impérativement pris en compte dans le cadre de l'éventuel allongement de la piste de l'aérodrome à horizon 2020.

L'intéressé stipule également que des épisodes réguliers d'inondation affectent sa propriété et demande à l'occasion de cette enquête publique, afin de prendre officiellement date, l'intervention des services compétents pour résorber les phénomènes de ruissellement en provenance de l'aérodrome.

Monsieur et Madame MUTEL souhaitent signaler que les fréquents épisodes d'inondation dont ils sont victimes en raison de l'absence de gestion des eaux pluviales tombant sur le fond foncier de l'aérodrome, constituent au droit de leur propriété, une mise en péril croissante des personnes et des biens. Cette exposition au risque laisse craindre la baisse de la valeur vénale de leur habitation. Il est donc demandé d'intervenir en urgence au niveau des eaux de ruissellement en provenance de l'aérodrome.

*Courriel du lundi 30 juin 2014*

Madame Marie-Anne BLANCHET, domiciliée à la résidence du Haras, riveraine du terrain d'aviation, interroge le maître d'ouvrage quant à la gestion des eaux de ruissellement rejetées par l'aérodrome. Elle précise que cette infrastructure présente à ce jour des nuisances sonores et environnementales certaines, tout en étant acceptables, mais s'interroge quant à l'augmentation de ces impacts négatifs en cas d'allongement de la piste.

*Permanence du lundi 30 juin 2014 à Saint-Aubin-sur-Scie*

Madame Clotilde MARCHAND, après avoir pris connaissance de l'ensemble des pièces constitutives du dossier soumis à la présente enquête publique, souhaite dénoncer l'absence totale d'une gestion des eaux pluviales expulsées du terrain d'aviation. Cet état de fait est de nature à aggraver considérablement les phénomènes de ruissellement pénalisants.

Monsieur et Madame Roger DELAPIERRE ont déposé un dossier de 15 pages, dont les deux tiers permettent de dénoncer les dysfonctionnements hydrauliques, en partie générés par l'absence de la gestion des eaux pluviales tombées sur le terrain d'aviation et qui ont pour conséquence de transformer leur herbage (dont ils sont propriétaires depuis 2006) en bac de rétention, les épisodes d'inondation étant de plus en plus fréquents. Les intéressés rappellent que le Code civil interdit le déversement d'eaux canalisées dans un domaine privé sans autorisation préalable.

**Réponse apportée par le pétitionnaire**

Ces interrogations ne concernent pas le PEB mais l'activité réelle de la plate-forme et son exploitation. La mise en place du PEB n'a aucun effet dans ce domaine.

Est directement concerné l'exploitant de l'aérodrome qui doit mettre en place des mesures correctives afin de trouver un équilibre entre activités aériennes et tranquillité des riverains.

Même si ce sujet ne concerne pas le PEB, il peut être traité dans le cadre d'une Commission consultative de l'environnement (CCE) déjà évoquée.

**Commentaire du commissaire-enquêteur**

Le commissaire-enquêteur considère que les éléments de réponse fournis sont de nature à éclairer le Public quant aux démarches à initialiser, au-delà du PEB, afin de négocier la prompte sécurité des personnes et des biens face au risque que représente l'aléa « ruissellement » au droit de l'aérodrome.

Aucune autre observation n'a été formulée sous quelque forme que ce soit.

### 3.2) – *Observations des Personnes publiques associées*

**Aucun (0)** avis distincts n'a été formulé au sujet de l'élaboration du Plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Dieppe / Saint-Aubin-sur-Scie.

En effet, mis à part les consultations prévues par le Code de l'urbanisme (articles R.147-7 et R.147-8) dans le cadre de son élaboration, il n'y a pas d'autres personnes publiques associées pour un PEB.

## *4) - Clôture de l'enquête*

À l'expiration du délai de l'enquête publique fixé au lundi 30 juin 2014, le commissaire-enquêteur a procédé à la clôture des registres ce même jour à partir de 18h35.

Au Havre, le samedi 12 juillet 2014,
Le commissaire-enquêteur,
Alban BOURCIER