



Plan d'exposition au bruit Aérodrome de Quiberon Rapport de présentation

Sommaire

* *
*

I. Définition d'un plan d'exposition au bruit (PEB)

- Finalité du PEB et textes de références
- Méthode d'élaboration
- Contenu et modalités d'application
- Démarche de révision

II. Présentation de l'aérodrome de Quiberon:

- Les infrastructures (emprise, nombre pistes, implantation géographique,...)
- Le PEB en vigueur, les communes concernées
- Le trafic (généralités, évolutions)

III. Hypothèses retenues pour l'élaboration du PEB de Quiberon:

- Les hypothèses prises en compte pour :
 - ✓ Le trafic
 - ✓ Les infrastructures
 - ✓ Les procédures circulation aérienne
- Données obtenues

IV. Le PEB de Quiberon:

- Les indices retenus
- Les conséquences sur l'urbanisation

VU
pour être annexé à notre
arrêté en date de ce jour
A Vannes, le 12 DEC. 2013
Le préfet

Jean-François SAVY

Annexes



- A. Règles applicables sur les droits à construire dans les zones d'un PEB
- B. Procédures relatives à l'approbation des PEB
- C. Glossaire des termes utilisés.
- D. Arrêté préfectoral de mise en révision du PEB de l'aérodrome de Quiberon du 10 juillet 2013
- E. Arrêté préfectoral de mise en enquête publique du projet de PEB de l'aérodrome de Quiberon du 31 juillet 2013

I. Définition d'un plan d'exposition au bruit (PEB)

I.1. Finalité et textes de référence.

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 sont les suivants :

- 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

I.2. Méthode d'élaboration

➤ 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 Quiberon sont exposées au chapitre II .

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

Jusqu'en 2002, les PEB étaient réalisés en utilisant l'indice psychologique (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 stratégique (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 suivante :

$$L_{den} = 10 \log \frac{1}{24} \left[12 \times 10^{\frac{L_d}{10}} + 4 \times 10^{\frac{L_e+5}{10}} + 8 \times 10^{\frac{L_n+10}{10}} \right]$$

où :

L_d = Niveau sonore moyen à long terme pondéré A, tel que défini dans ISO 1996-2:1987, déterminé sur l'ensemble des périodes de jour d'une année. La période de jour s'étend de 6 heures à 18 heures locales ;

L_e = Niveau sonore moyen à long terme pondéré A, tel que défini dans ISO 1996-2:1987, déterminé sur l'ensemble des périodes de soirée d'une année. La période de soirée s'étend de 18 heures à 22 heures locales ;

L_n = Niveau sonore moyen à long terme pondéré A, tel que défini dans ISO 1996-2:1987, déterminé sur l'ensemble des périodes de nuit d'une année. La période de nuit s'étend de 22 heures à 6 heures le lendemain.

I.3. Contenu et modalités d'application

➤ Les 4 zones d'un PEB

La représentation graphique d'un PEB détermine 4 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 à 65. 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 courbe de la limite extérieure de la zone B et la courbe correspondant à une valeur de l'indice Lden de 52 à 57.
- 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 000¹ (12 terrains : Paris-Orly,

Paris-CDG, Toulouse, Strasbourg, Nice, Bale-Mulhouse, Lyon, Bordeaux, Marseille, Nantes, Beauvais, 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.

➤ **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 (cf. annexe A), interdites.

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 (cf. annexe A).

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.

I.4. Démarche de révision du PEB

Les dispositions du décret instaurant l'indice Lden sont entrées en vigueur à compter du 1^{er} novembre 2002. Selon ces dispositions réglementaires, les PEB doivent désormais être calculés en indice Lden et doivent être révisés 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 de réviser 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.

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

- Consultations des communes 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 un arrêté approuvant le PEB .

Conformément aux dispositions du 7^{ème} 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.

II. PRESENTATION DE L'AERODROME DE QUIBERON :

L'aérodrome de Quiberon a été créé en 1955, par la commune de Quiberon qui en est l'exploitant.

II.1. Les infrastructures :

L'aérodrome de Quiberon est composé d'une piste revêtue (11/29) de 775m x 25m avec un seuil décalé de 103 m au QFU 11 et 80 m au QFU 29.

II .2 Le PEB en vigueur :

A ce jour l'aérodrome de Quiberon a un PEB en indices IP approuvé le 01 février 1999.

II.3. Analyse du trafic . Tendence générale

Le trafic de l'aéroport de Quiberon se situe à 6100 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, etc...
- Les tours de pistes liés à l'entraînement.

L'aérodrome de Quiberon n'ayant aucun trafic commercial, il est concerné par le décret n°2012-1470.

Conformément à ce décret, et sachant que l'organisme AFIS de l'aérodrome de Quiberon n'est ouvert que du 01 avril au 15 novembre, le nombre de jours retenus pour l'étude est de 180 jours.

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

Piste	non Commerciaux
11	45 %
29	55 %

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

	Jour	Soirée	Nuit
Non Com.	85%	15%	0%

III. Les hypothèses retenues pour l'élaboration du PEB de Quiberon :

L'élaboration d'un plan d'exposition au bruit nécessite la prise en compte des hypothèses d'évolution de la plate-forme à court, moyen, long terme.

- o Court terme= 2015
- o Moyen terme = 2020
- o Long terme = 2025

Les évolutions concernent les trois domaines suivants :

- o Le trafic
- o Les infrastructures
- o Les procédures circulation aérienne

III.1. Hypothèses prises en compte pour l'établissement du PEB

a) Le trafic

Les hypothèses d'évolution de trafic ont été élaborées de la façon suivante :

➤ Trafic non commercial:

Il a été adopté pour cette famille un taux de croissance de 2%.

La répartition dans la journée est identique pour les trois termes, conforme à celle observée aujourd'hui.

b) Les infrastructures de Quiberon :

Pas de changement prévu.

c) Les procédures circulation aérienne

Ce sont celles publiées par le Service de l'Information Aéronautique français.

III.2. Les données résultant des hypothèses d'évolution

➤ A court terme (2015)

Piste revêtue (11/29) de 775m x 25m avec un seuil décalé de 103 m au QFU 11 et 80 m au QFU 29.

Procédures de circulation aérienne : identiques à celles publiées à l'AIP France.

Le trafic aérien :

En appliquant les critères cités paragraphe III.1, les hypothèses de trafic en 2015 sont de : 6470 mouvements

	Nombre mouvements/ an	Pourcentage de jour	Pourcentage de soirée	Pourcentage de nuit
Non Com.	6470	85%	15%	0%

➤ A moyen terme (2020)

Piste revêtue (11/29) de 775m x 25m avec un seuil décalé de 103 m au QFU 11 et 80 m au QFU 29.

Procédures de circulation aérienne : identiques à celles publiées à l'AIP France.

Le trafic aérien :

En appliquant les critères cités paragraphe III.1, les hypothèses de trafic en 2020 sont de : 7150 mouvements.

	Nombre mouvements/ an	Pourcentage de jour	Pourcentage de soirée	Pourcentage de nuit
Non Com.	7150	85%	15%	0%

➤ **A long terme (2025)**

Piste revêtue (11/29) de 775m x 25m avec un seuil décalé de 103 m au QFU 11 et 80 m au QFU 29.

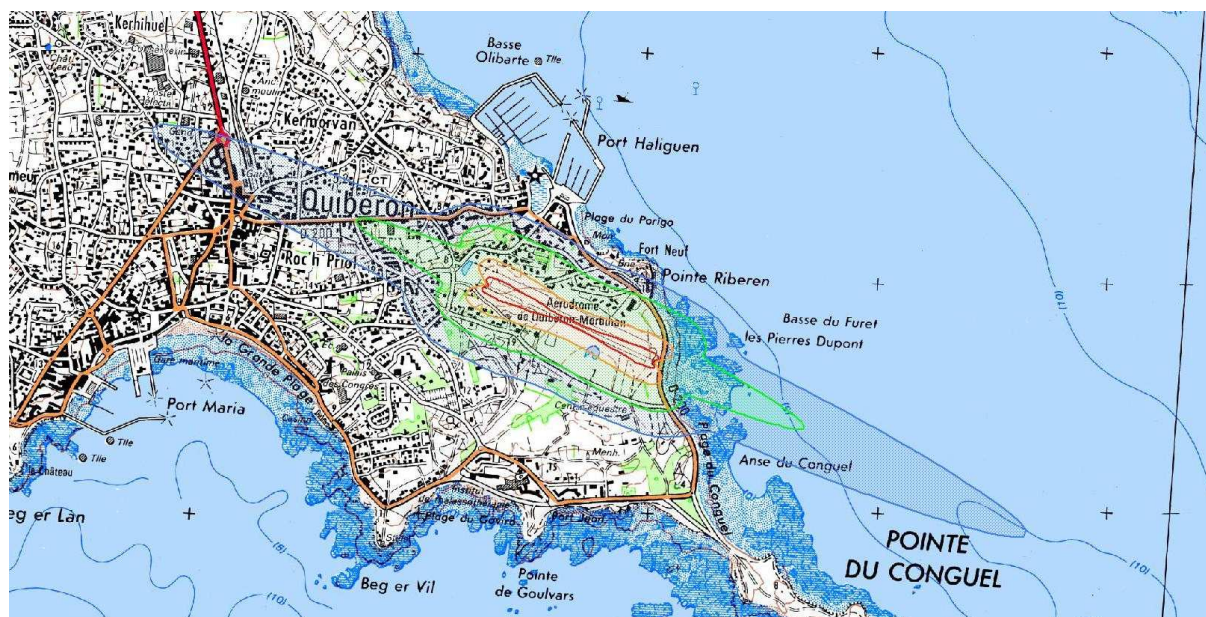
Procédures de circulation aérienne : identiques à celles publiées à l'AIP France.

Le trafic aérien

En appliquant les critères cités paragraphe III.1, les hypothèses de trafic en 2025 sont de : 7890 mouvements.

	Nombre mouvements/ an	Pourcentage de jour	Pourcentage de soirée	Pourcentage de nuit
Non Com.	7890	85%	15%	0%

IV. Le projet de PEB



IV.1. Choix des indices et zonage

Le choix des indices relève toujours d'un compromis entre deux préoccupations :

- d'une part, maîtriser l'accroissement de la population dans les zones de nuisances potentielles ;
- d'autre part, permettre aux communes de maintenir de bonnes perspectives de développement.

Zone A : indice Lden supérieur à 70

Zone B : comprise entre l'indice Lden 70 et l'indice Lden 62

Zone C : comprise entre l'indice Lden 62 et l'indice Lden 54

Zone D : comprise entre l'indice Lden 54 et l'indice Lden 50

IV.2. Les conséquences en termes d'urbanisation

Quiberon est la seule commune concernée par les zones A, B, C et D du projet du PEB.

V. L'enquête public

Suite à l'arrêté préfectoral du 31 juillet 2013 (voir annexe E), une enquête publique a été menée afin de recueillir les avis des résidents de la commune de Quiberon quant au projet de Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome. Le commissaire enquêteur a émis un avis favorable pour ce projet de PEB.

ANNEXE A

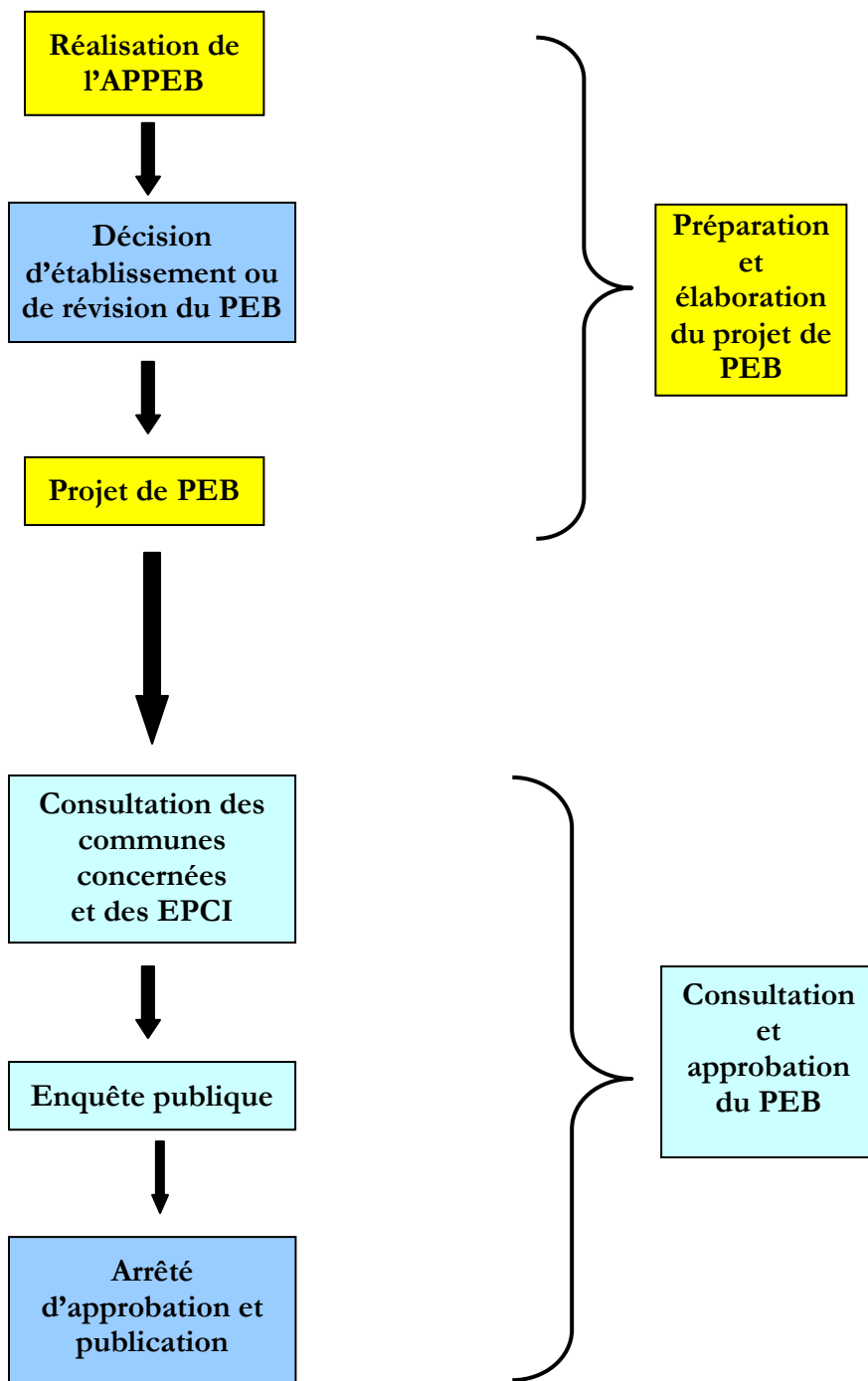
LES RÈGLES APPLICABLES SUR LES DROITS A CONSTRUIRE DANS LES ZONES D'UN PEB				
	ZONE A Lden ≥ 70	ZONE B 70 > Lden ≥ (62 à 65)	ZONE C (62 à 65) > Lden ≥ (52 à 57) (indices fixés par le préfet)	ZONE D * (52 à 57) > Lden ≥ 50
CONSTRUCTIONS NOUVELLES				
Logements nécessaires à l'activité aéronautique ou liés à celle-ci	Autorisés			
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales admises dans la zone	Autorisés dans les secteurs déjà urbanisés	Autorisés		
Constructions directement liées ou nécessaires à l'activité agricole	Autorisés			
Equipements publics ou collectifs	Autorisés s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes		Autorisés	
Constructions individuelles non groupées	Non autorisées		Autorisées si le secteur d'accueil est déjà urbanisé et desservi par des équipements publics et si elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances	
Autres types de constructions nouvelles à usage d'habitation (exemples : lotissements, immeubles collectifs à usage d'habitation)	Non autorisés			
INTERVENTIONS SUR L'EXISTANT				
Rénovation, réhabilitation de l'habitat existant	Autorisés pour permettre le renouvellement urbain sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances		Autorisées si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par équipements publics, si elles n'entraînent pas d'accroissement de la capacité d'accueil	
Amélioration, extension mesurée ou reconstruction des constructions existantes	Autorisés		Autorisées si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par équipements publics, si elles n'entraînent pas d'accroissement de la capacité d'accueil	
Opération de réhabilitation et de réaménagement urbain	Non autorisées		Autorisées sous réserve de se situer dans un des secteurs délimités pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existant, à condition de ne pas entraîner d'augmentation de la population soumise au nuisances sonores	

Autorisés sous réserve d'une isolation acoustique et de l'information des futurs occupants

Remarque : L'isolation acoustique et l'information sont obligatoires dans toutes les zones du PEB.

(*) : La délimitation d'une zone D est obligatoire pour les aérodromes visés au 3 de l'article 266 septies du code des douanes.

ANNEXE B
PROCEDURE RELATIVE A L'ETABLISSEMENT ET A L'APPROBATION
DES PLANS D'EXPOSITION AU BRUIT



ANNEXE C

GLOSSAIRE DES TERMES UTILISES

ACNUSA :

Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires.

APPM :

Avant Projet de Plan de Masse. Document de planification aéroportuaire, définissant , au niveau infrastructures, les perspectives d'évolution de l'aéroport.

IP :

Indice Psophique, utilisé jusqu'en 2002 pour l'élaboration des PEB.

LDEN :

Level Day Evening Night, indice de mesure du bruit. Utilisé à compter de 2002 pour l'élaboration des PEB.

Mouvement :

Un mouvement correspond à un atterrissage ou à un décollage.

PEB :

Plan d'Exposition au Bruit.

QFU :

Code aéronautique désignant l'orientation magnétique de la piste en service, en dizaine de degrés. Chaque piste possède deux QFU.

ANNEXE D
ARRÊTE PREFECTORAL DE MISE EN REVISION DU PEB DE L'AERODROME DE
QUIBERON DU 10 JUILLET 2013



PRÉFET DU MORBIHAN

Arrêté prescrivant la révision du plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome de Quiberon

Le préfet du Morbihan
Officier de la Légion d'honneur
Officier de l'ordre national du Mérite

Vu le code de l'urbanisme et notamment ses articles L.147-1 à L.147-8 et R.147-1 à R.147-11 portant dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes ;
Vu le code de l'environnement ;
Vu la loi n° 2003-590 du 2 juillet 2003 "Urbanisme et habitat" ;
Vu le décret n° 97-607 du 31 mai 1997 relatif aux règles de protection contre le bruit et l'aide aux riverains des aérodromes ;
Vu le décret n° 2002-626 du 26 avril 2002 fixant les conditions d'établissement des plans d'exposition au bruit et des plans de gêne sonore des aérodromes et modifiant le code de l'urbanisme ;
Vu le décret n° 2012-1470 du 26 décembre 2012 relatif aux modalités d'élaboration des plans d'expositions au bruit de certains aérodromes ;
Vu le plan d'exposition au bruit en vigueur approuvé par arrêté préfectoral du 1^{er} février 1999 ;
Considérant que le plan d'exposition au bruit doit être révisé pour prendre en compte les évolutions de trafic ;
Sur proposition de Monsieur le directeur départemental des territoires et de la mer

A R R Ê T E

Article 1^{er} : Il est décidé de réviser le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Quiberon, conformément au projet figurant dans le dossier annexé au présent arrêté qui comprend les documents suivants :

- un rapport de présentation du projet de plan d'exposition au bruit ;
- une carte à l'échelle 1/25 000^e du projet de plan d'exposition au bruit.

Article 2 : La commune concernée est Quiberon.

Article 3 : Les indices Lden définissant les limites extérieures des zones B et C sont fixés respectivement à 62 et 54 dB(A).

Il est mis en place une zone D dont la limite extérieure correspond à l'indice Lden 50 dB(A).

Article 5 : En application de l'article L.147-7 du code de l'urbanisme, le présent PEB est applicable, par anticipation et pour une durée de 2 ans, aux zones définies à l'article L.147-5 du-dit code.

Article 5 : Le présent arrêté sera notifié au maire de la commune de Quiberon et à la présidente du syndicat mixte du Pays d'Auray, compétant en matière de SCOT.

Dès réception de la lettre de notification, le conseil municipal de Quiberon ainsi que l'organe délibérant du syndicat mixte du Pays d'Auray disposeront d'un délai maximum de deux mois pour faire connaître leur avis sur le projet au Préfet du Morbihan.

A défaut de réponse dans le délai imparti, leur avis sera réputé favorable.

Article 6 : Le présent arrêté sera publié au Recueil des actes administratifs de la Préfecture du Morbihan et mention en sera faite dans deux journaux diffusés dans le département.

Il sera également affiché pendant un mois à la mairie de Quiberon, ainsi qu'au siège du syndicat mixte du Pays d'Auray

Article 7 : Monsieur le secrétaire général de la préfecture du Morbihan, Monsieur le directeur de la sécurité de l'aviation civile ouest, Monsieur le directeur départemental des territoires et de la mer du Morbihan, Monsieur le maire de Quiberon, Madame la présidente du syndicat mixte du Pays d'Auray sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Vannes, le 10 JUIL. 2013

Le préfet


Jean-François SAVY

ANNEXE E
ARRÊTE PREFECTORAL DE MISE EN ENQUÊTE PUBLIQUE DU PROJET DE PEB DE
L'AERODROME DE QUIBERON DU 31 JUILLET 2013



PRÉFET DU MORBIHAN

**Arrêté portant ouverture d'une enquête publique relative
à la révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Quiberon**

**Le préfet du Morbihan
Officier de la Légion d'honneur
Officier de l'ordre national du Mérite**

Vu le code de l'urbanisme et notamment ses articles L.147-1 à L.147-8 et R.147-1 à R.147-11 ;
Vu le code de l'environnement et notamment ses articles L.571-11 et R.571-58 à R.571-65 ;
Vu l'arrêté préfectoral en date du 1^{er} février 1999 approuvant le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Quiberon ;
Vu l'arrêté préfectoral du 10 juillet 2013 prescrivant la révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Quiberon ;
Vu l'avis du conseil municipal de la commune de Quiberon
Vu l'avis du conseil syndical du syndicat mixte du Pays d'Auray compétent en matière de SCOT ;
Vu la décision du tribunal administratif de Rennes en date du 23 juillet 2013 portant désignation de M. Pierre FEVAI et M. Albert CHAUDOYE respectivement commissaires-enquêteurs titulaire et suppléant ;
Vu le dossier présenté à cet effet ;
Considérant que le plan est soumis à enquête publique en application de l'article L.147-3 du code de l'urbanisme,
Sur proposition de monsieur le directeur départemental des territoires et de la mer

A R R Ê T E

Article 1^{er} : Il sera procédé, du **mardi 27 août 2013 au lundi 30 septembre 2013 inclus**, à une enquête publique relative à la révision du plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome de Quiberon.

Le projet de plan présente quatre zones bruyantes A, B, C et D dont les limites extérieures correspondent, respectivement, aux indices Lden 70, 62, 54 et 50 dB(A).

Le préfet du Morbihan est l'autorité compétente pour prendre la décision d'approbation du plan.

Article 2 : L'enquête publique sera annoncée par voie d'affiches par les soins de monsieur le maire de Quiberon aux frais du responsable du projet. Les affiches devront être apposées quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête, soit **pour le 10 août 2013 au plus tard**, et durant toute la durée de celle-ci en mairie, sur l'aérodrome de Quiberon et dans son voisinage. Ces affiches resteront visibles durant toute la durée de l'enquête. Il sera justifié de l'accomplissement de cette formalité par un certificat d'affichage établi par le maire.

Article 3 : Un avis au public annonçant l'ouverture de l'enquête sera publié en caractères apparents dans deux journaux locaux d'annonces légales paraissant dans le département du Morbihan (Ouest France et Le Télégramme), quinze jours au moins avant le début de l'enquête, et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci.

Un avis sera également publié sur le site internet des Services de l'État dans le Morbihan.

Article 4 : Sont désignés par monsieur le président du tribunal administratif de Rennes, monsieur Pierre FEVAI, agrégé en architecture-géomètre expert en retraite, et monsieur Albert CHAUDOYE, ingénieur des TPE en retraite, respectivement, en qualité de commissaires-enquêteurs titulaire et suppléant. Le commissaire enquêteur se tiendra à la disposition du public, en mairie de Quiberon, selon le calendrier suivant :

- mardi 27 août 2013 de 9 h à 12 h
- mardi 3 septembre 2013 de 14 h à 17 h
- mercredi 11 septembre 2013 de 14 h à 17 h
- vendredi 20 septembre 2013 de 14 h à 17 h
- lundi 30 septembre 2013 de 14 h à 17 h

Durant ces permanences, il recevra les observations écrites ou orales des personnes ayant souhaité le rencontrer et les consignera au procès-verbal.

En cas d'empêchement du commissaire-enquêteur titulaire d'assurer la mission qui lui a été confiée, son suppléant le remplacera et se tiendra à la disposition du public les jours et heures mentionnés ci-dessus.

Article 5 : Le dossier soumis à enquête comprend les pièces suivantes :

- une note de présentation,
- la liste des textes régissant l'enquête publique et le PEB,
- le relevé de décisions de la réunion préalable à la révision du PEB qui s'est tenue le 3 juillet 2013,
- l'arrêté préfectoral en date du 10 juillet 2013 prescrivant la révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Quiberon,
- le projet de plan d'exposition au bruit,
- la carte à l'échelle 1/25 000° du projet de plan d'exposition au bruit,
- les avis du conseil municipal de Quiberon et du conseil syndical du syndicat mixte du Pays d'Auray compétent en matière de SCOT.

Article 6 : Pendant toute la durée de l'enquête, un exemplaire du dossier, accompagné du registre d'enquête visé et paraphé par le commissaire-enquêteur sera mis à la disposition du public en mairie de Quiberon, 7 Rue de Verdun, siège de l'enquête, aux heures d'ouverture habituelle des bureaux.

Le dossier d'enquête sera également consultable sous forme numérique sur le site internet des Services de l'État dans le Morbihan : <http://www.morbihan.pref.gouv.fr> à la rubrique "Publications".

Les personnes intéressées pourront prendre connaissance du dossier d'enquête et consigner directement leurs observations, propositions et contre-propositions sur les registres ou les adresser par écrit au commissaire-enquêteur au siège de l'enquête publique à l'attention de "Monsieur le commissaire-enquêteur – enquête publique PEB de Quiberon - Mairie de Quiberon – 7 rue de Verdun – BP 90 801 – 56170 Quiberon". Celles-ci devront parvenir avant la clôture de l'enquête au commissaire enquêteur qui les visera et les annexera aux registres d'enquête.

Les observations, propositions et contre-propositions pourront, également, être formulées à l'adresse électronique suivante : ddtm-PEBQuiberon@morbihan.gouv.fr.

Toute information concernant le dossier peut être demandée auprès du responsable de projet, direction de la sécurité de l'aviation civile ouest (DSAC-Ouest) - Aéroport de Brest-Bretagne - BP 56 - 29490 Guipavas.

Toute personne peut, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique auprès de la direction départementale des territoires et de la mer (DDTM56 / SPACÉS / PRN - 8 rue du Commerce- BP 520 - 56019 VANNES cedex) dès la publication de l'arrêté d'ouverture d'enquête.

Article 7 : A l'expiration du délai d'enquête, le registre sera clos par le commissaire-enquêteur qui rencontrera dans la huitaine le responsable du projet pour lui communiquer les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le responsable du projet dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles.

Article 8 : Le commissaire-enquêteur rédigera deux documents distincts :

- un rapport dans lequel il relatera le déroulement de l'enquête comportant le rappel de l'objet du projet, la liste de l'ensemble des pièces figurant dans le dossier d'enquête, une synthèse des observations du public et une analyse des propositions et contre-propositions produites durant l'enquête, et le cas échéant, les observations du responsable du projet en réponse aux observations du public ;
- ses conclusions motivées en précisant si elles sont favorables, favorables avec réserves ou défavorables au projet.

Le commissaire-enquêteur adressera au préfet du Morbihan (direction départementale des territoires et de la mer) dans un délai de trente jours à compter de la date de clôture de l'enquête, l'exemplaire du dossier d'enquête déposé au siège de l'enquête, accompagné du registre et pièces annexées, avec son rapport et ses conclusions motivées. Il transmettra simultanément une copie du rapport et des conclusions motivées au président du tribunal administratif.

Article 9 : Une copie du rapport et des conclusions est adressée au maire de Quiberon pour y être sans délai tenue à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

Le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur seront également consultables sous forme numérique sur le site internet des Services de l'État dans le Morbihan : <http://www.morbihan.pref.gouv.fr> à la rubrique "Publications" pendant le même délai.

Article 10 : Monsieur le secrétaire général de la préfecture du Morbihan, monsieur le directeur de la sécurité de l'aviation civile ouest, monsieur le directeur départemental des territoires et de la mer du Morbihan, monsieur le maire de Quiberon, messieurs les commissaires-enquêteurs sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Vannes, le 31 JUL. 2013
 Le Préfet du Morbihan,
 Le Secrétaire Général
 Stéphanie DAGIUM