

Plan d'exposition au bruit Aérodrome de Le Blanc 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 d'établissement

II. Présentation de l'aérodrome de Le Blanc:

- 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 Le Blanc:

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

IV. Le PEB de Le Blanc:

- Les indices retenus
- Les conséquences sur l'urbanisation

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 du 28 octobre 2014 portant mise en élaboration du Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome du Blanc
- E. Arrêté du 14 septembre 2015 portant ouverture de l'enquête publique préalable à élaboration du Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome du Blanc

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 des transports, notamment les articles L.6361-1 à L.6361-14
- 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 du Blanc 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 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 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**. Toutefois, pour les aéroports 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 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 aéroports visés au 3 de l'article 266 septies du code des douanes, c'est-à-dire les aéroports 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 (12 terrains : Paris-Orly, Paris-CDG, Toulouse, Strasbourg, Nice, Bâle-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 d'établissement 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.

Les étapes de la procédure administrative sont les suivantes :

- 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 LE BLANC :

L'aérodrome de Le Blanc a été créé par la commune de Le Blanc en 1939, et son exploitant est la commune de Le Blanc.

II.1. Les infrastructures :

L'aérodrome de Le Blanc est composé d'une piste revêtue (04/22) de 800m x 20m et d'une piste en herbe (04/22) de 1050m x 80 m avec un seuil décalé de 110 m au QFU 04 et avec un seuil décalé de 125 m au QFU 22.

II .2 Le PEB en vigueur :

A ce jour l'aérodrome de Le Blanc ne dispose pas de PEB.

II.3. Analyse du trafic - Tendances générales

Le trafic de l'aérodrome de Le Blanc se situe à 5360 mouvements en 2012, sans aucun mouvement commercial.

Le trafic est en très grande partie sur sa piste principale (4700 mouvements)

L'activité aéronautique comprend :

- Les mouvements liés aux activités de l'aéroclub, de l'aviation de tourisme, de l'école de parachutisme, ...
- Les tours de pistes liés à l'entraînement.

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

L'avion utilisé par l'école de parachutisme, un Pilatus PC6, décolle quasi exclusivement en piste 22 (vers le sud-ouest) et atterrit quasi exclusivement en piste 04 (vers le nord-est), ceci afin de respecter une convention passée avec la commune de Varennes.

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

Piste	Exploitation
04	47%
22	53%

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

	Jour	Soirée	Nuit
Mouvements	98.3%	1.7%	0%

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

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 l'aérodrome de Le Blanc :

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 (04/22) de 800m x 20m

Piste en herbe (04/22) de 1050m x 80 m avec un seuil décalé de 110 m au QFU 04 et avec un seuil décalé de 125 m au QFU 22

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 : 5690 mouvements.

	Nombre mouvements/ an	Pourcentage de jour	Pourcentage de soirée	Pourcentage de nuit
Mouvements	5690	98.3%	1.7%	0%

➤ **A moyen terme (2020)**

Piste revêtue (04/22) de 800m x 20m

Piste en herbe (04/22) de 1050m x 80 m avec un seuil décalé de 110 m au QFU 04 et avec un seuil décalé de 125 m au QFU 22

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 : 6290 mouvements.

	Nombre mouvements/an	Pourcentage de jour	Pourcentage de soirée	Pourcentage de nuit
Mouvements	6290	98.3%	1.7%	0%

➤ **A long terme (2025)**

Piste revêtue (04/22) de 800m x 20m

Piste en herbe (04/22) de 1050m x 80 m avec un seuil décalé de 110 m au QFU 04 et avec un seuil décalé de 125 m au QFU 22

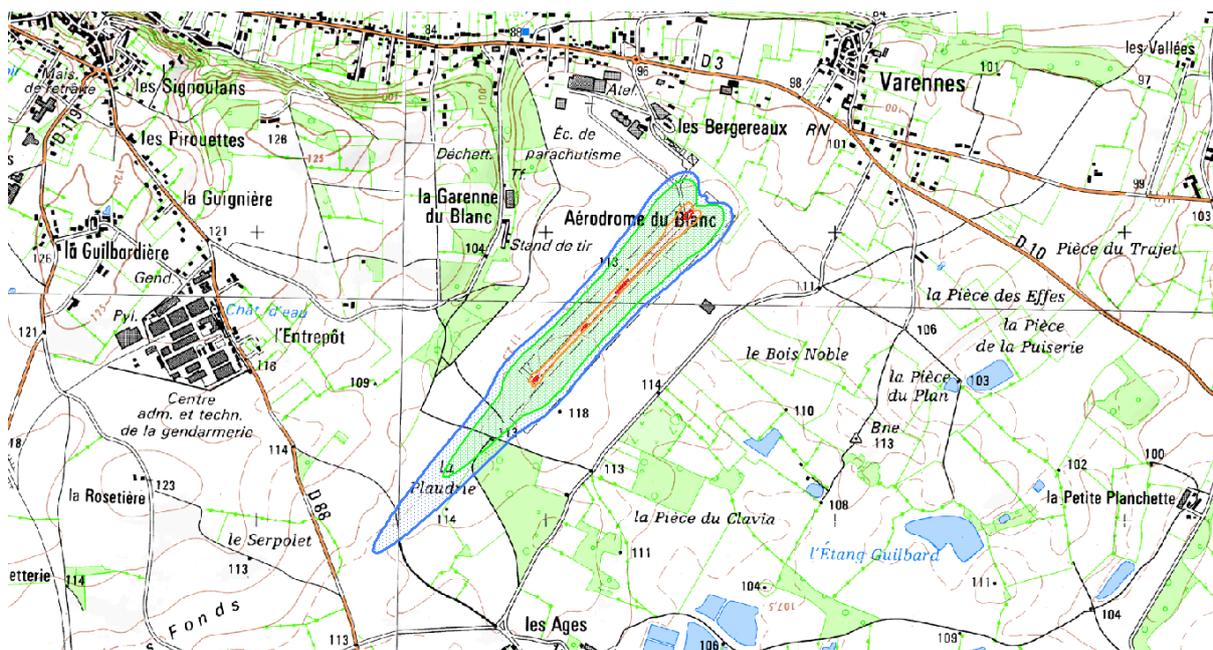
Procédures de circulation aérienne : identiques à celles publiées à l'AIP France.

Le trafic aérien

En appliquant les critères cités paragraphe III.1, les hypothèses de trafic en 2025 sont de : 6940 mouvements.

	Nombre mouvements/an	Pourcentage de jour	Pourcentage de soirée	Pourcentage de nuit
Mouvements	6940	98.3%	1.7%	0%

IV. Le 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 52

Zone D : comprise entre l'indice Lden 52 et l'indice Lden 50

IV.2. Les conséquences en termes d'urbanisation

La commune de Le Blanc est la seule impactée par les zones A, B, C et D du PEB de l'aérodrome de Le Blanc.

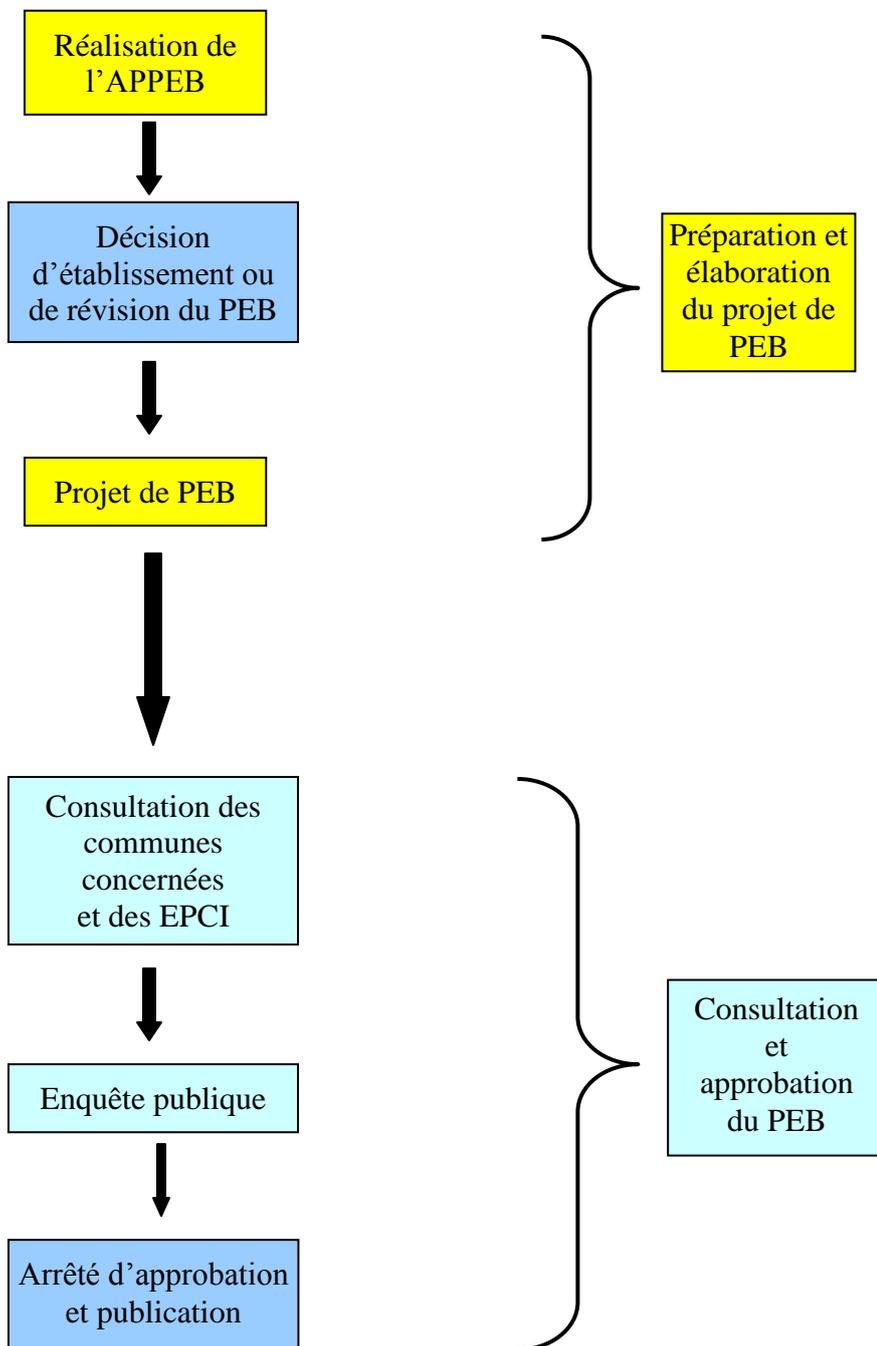
ANNEXE A

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

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

AIP :

Aeronautical Information Publication, Publication d'information aéronautique

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

ARRETE DU 28 OCTOBRE 2014 PORTANT MISE EN ELABORATION DU PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT DE L'AERODROME DU BLANC



PREFET DE L'INDRE

*Direction départementale des Territoires
de l'Indre*

*Service Sécurité Risques
Unité Prévention des Risques*

ARRETE n° 20143040002 du 28 OCT. 2014 Portant mise en élaboration du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome du Blanc

**Le Secrétaire Général de la préfecture de l'Indre chargé de l'administration de l'Etat
dans le département,
Chevalier de l'Ordre National du Mérite,**

- Vu** le code de l'urbanisme et notamment ses articles L 147-1 et R 147-1 et suivants ;
 - Vu** le code de l'environnement ;
 - Vu** le code de l'aviation civile ;
 - Vu** le décret n° 97-607 du 31 mai 1997 relatif aux règles de protection contre le bruit et à 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** l'avant-projet de plan d'exposition au bruit, établi par la direction de la sécurité de l'aviation civile ouest, présenté en sous-préfecture du Blanc le 17 juillet 2014;
 - Considérant** qu'il convient de prendre en compte les nouveaux indices de bruit (indice Lden) mis en place par le décret du 26 avril 2002 fixant les conditions d'établissement des plans d'exposition au bruit des aérodromes ;
- Sur proposition du Directeur départemental des territoires,

DDT – CITE ADMINISTRATIVE – Bd GEORGE SAND – CS 60616 – 36020 CHATEAUROUX CEDEX
TEL. : 02 54 53 20 36 – TELECOPIE : 02 54 53 20 35 – site internet : www.indre.pref.gouv.fr

ARRETE

ARTICLE 1 : L'élaboration du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome du Blanc est prescrite en prenant en compte les éléments suivants :

- limite extérieure de la zone A : Lden 70 ;
- limite extérieure de la zone B : Lden 62 ;
- limite extérieure de la zone C : Lden 52 ;
- prise en compte de la zone D et limite extérieure de la zone D : Lden 50.

ARTICLE 2 : Le présent arrêté, accompagné du projet de plan d'exposition au bruit, sera notifié à la commune du Blanc et la communauté de communes Brenne-Val-de-Creuse.

A compter de la notification de cette décision, le conseil communautaire et le conseil municipal disposeront d'un délai de deux mois pour faire connaître leur avis sur le projet communiqué. A défaut de réponse dans le délai imparti, l'avis sera réputé favorable.

ARTICLE 3 : Le présent arrêté fera l'objet d'un affichage dans la mairie du Blanc pendant un délai d'un mois. Mention en sera insérée en caractères apparents dans deux journaux locaux.

ARTICLE 4 : Dans un délai de 2 mois à compter de la publication du présent arrêté, les recours suivants peuvent être introduits en recommandé avec accusé réception :

- soit un recours gracieux, adressé à M. le Préfet de l'Indre, place de la Victoire et des Alliés - CS 80583 - 36 019 CHÂTEAUROUX Cedex,
- soit en recours hiérarchique, adressé à Mme le Ministre de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie – Direction Générale de l'Aviation Civile – 50 rue Henry Farman – 75 720 PARIS Cedex 15,
- Soit un recours contentieux en saisissant le Tribunal Administratif de Limoges 1, cours Vergniaud 87 000 LIMOGES.

Après un recours gracieux ou hiérarchique, le délai du recours contentieux ne court qu'à compter du rejet explicite ou implicite de l'un de ces recours. Un rejet est considéré comme implicite au terme d'un silence de l'administration pendant 2 mois.

ARTICLE 5 : Le Directeur départemental des territoires de l'Indre, le Directeur de la Sécurité de l'Aviation civile Ouest, le Délégué pour la région Centre de la direction de la Sécurité de l'Aviation civile Ouest, le Président de la communauté Brenne-Val-de-Creuse, le Maire du Blanc, le Président du Conseil régional de la Région Centre, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs et dans deux journaux locaux.



Jean-Marc GIRAUD

ANNEXE E

ARRETE DU 14 SEPTEMBRE 2015 PORTANT OUVERTURE D'ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A L'ELABORATION DU PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT DE L'AERODROME DU BLANC



PREFET DE L'INDRE

DIRECTION DEPARTEMENTALE
DES TERRITOIRES

A R R E T E n°2015-1109-DDT079 du 14 septembre 2015

**portant ouverture d'enquête publique préalable à
l'élaboration du Plan d'Exposition au Bruit (PEB)
de l'aérodrome du Blanc.**

**Le Préfet de l'Indre
Chevalier de l'Ordre National du Mérite,**

Vu le code de l'urbanisme, notamment ses articles L.147-1 à L.147-8 et R.147-1 à R.147-11 ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de l'aviation civile ;

Vu l'arrêté préfectoral n° 2014-3010002 du 28 octobre 2014 portant élaboration du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome du Blanc ;

Vu l'avis des représentants de l'État, des collectivités territoriales, des gestionnaires et utilisateurs de l'aérodrome du Blanc en date du 17 juillet 2014, sur les valeurs de l'indice Lden à prendre en compte pour la limite extérieure des zones A, B et C du projet de plan d'exposition au bruit, à savoir respectivement 70, 62 et 52 et la prise en compte d'une zone D avec l'indice Lden 50 pour sa limite extérieure ;

Vu l'avis favorable exprimé et celui réputé favorable respectivement du conseil municipal de la commune du Blanc et du conseil communautaire de la Communauté de Communes Brenne-Val de Creuse ;

Vu le projet de plan d'exposition au bruit de l'aérodrome du Blanc ;

Vu la désignation par M. le président du Tribunal administratif de Limoges d'un commissaire enquêteur, en date du 21 août 2015 ;

Sur proposition du directeur départemental des territoires de l'Indre,

ARRETE

Article 1er.- Une enquête publique préalable à l'élaboration du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome du Blanc est ouverte du lundi 5 octobre 2015 au vendredi 6 novembre 2015 inclus. La mairie du Blanc est désignée siège de l'enquête publique.

Article 2. – Monsieur Michel DELUZET est désigné en qualité de commissaire enquêteur titulaire pour l'enquête publique mentionnée ci-dessus.

Monsieur Michel DUPEUX est désigné en qualité de commissaire enquêteur suppléant pour l'enquête publique mentionnée ci-dessus.

Le commissaire enquêteur et, le cas échéant, le commissaire enquêteur suppléant sont autorisés à utiliser leur véhicule personnel pour effectuer les déplacements occasionnés par la mission d'enquête désignée ci-dessus.

Article 3. - Un avis concernant cette enquête sera affiché 15 jours au moins avant l'ouverture de celle-ci et pendant toute sa durée sur le territoire de la commune du Blanc, aux lieux habituels et dans les principaux lieux fréquentés du public par les soins du maire.

Cet avis sera également affiché dans la zone publique de l'aérodrome du Blanc.

Il sera justifié de l'accomplissement de ces mesures de publicité par une attestation du maire et du directeur de l'aérodrome, qui sera transmise à la sous-préfecture du Blanc.

Article 4. - L'enquête sera annoncée 15 jours au moins avant son ouverture et rappelée dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux locaux :

- LA NOUVELLE REPUBLIQUE du CENTRE-OUEST
- L' ECHO DU BERRY

par les services de la direction départementale des territoires de Indre et aux frais du demandeur.

Article 5. - Les pièces du dossier ainsi qu'un registre d'enquête à feuillets non mobiles ouvert par le maire, côté et paraphé par le commissaire enquêteur seront déposés pendant **33 jours consécutifs**, à la mairie du Blanc du lundi 5 octobre 2015 au vendredi 6 novembre 2015 inclus et mis à la disposition du public aux jours et heures d'ouverture habituels soit :

- Du lundi au vendredi : de 08h30 à 12h00 et de 13h30 à 17h00

Pendant ce délai, les personnes intéressées pourront prendre connaissance du dossier et consigner éventuellement leurs observations directement sur le registre d'enquête ou les adresser, par écrit, à l'adresse du siège de l'enquête publique, à *Monsieur le Commissaire enquêteur – Élaboration du PEB de l'aérodrome du Blanc, mairie du Blanc, Place René-Thimel 36300 LE BLANC*, qui les annexera au registre d'enquête.

Article 6. - Le commissaire enquêteur recevra les observations du public :

à la mairie du Blanc :

- le lundi 5 octobre 2015 de 9h00 à 12h00,
- le jeudi 22 octobre 2015 de 9h00 à 12h00,
- le vendredi 6 novembre 2015 de 14h00 à 17h00,

Article 7. - A l'expiration du délai d'enquête, le registre sera clos et signé par le maire de la commune, qui l'adressera dans les 24 heures au commissaire enquêteur.

Article 8. - Le commissaire enquêteur examinera les observations consignées ou annexées au registre d'enquête, entendra toute personne qu'il lui paraîtra utile de consulter et rédigera son rapport énonçant ses conclusions motivées en précisant si elles sont favorables ou non à l'opération.

Dans le délai d'un mois, à compter de la date de clôture de l'enquête, le commissaire enquêteur adressera son rapport énonçant ses conclusions et l'ensemble du dossier d'enquête à M. le Sous-Préfet du Blanc.

Article 9. - Après l'enquête publique, une copie du rapport énonçant les conclusions motivées du commissaire enquêteur sera déposée en mairie du Blanc, et en sous-préfecture du Blanc, où toute personne physique ou morale concernée pourra en prendre connaissance.

Article 10. - Le Secrétaire Général de la préfecture, le Sous-Préfet du Blanc, le maire du Blanc, le Directeur Départemental des Territoires, le Directeur de l'aérodrome du Blanc, le commissaire enquêteur sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Pour le Préfet
et par délégation
Le Secrétaire Général



Jean-Marie GIRAUD