PLUi

Plan Local d'Urbanisme intercommunal



ANNEXES

AUTRES ÉLÉMENTS ANNEXÉS

Plans d'Exposition au Bruit

(arrêtés préfectoraux)

ELABORATION DU PLUi
PLUi arrêté en Conseil de Communauté du 6 février 2019
PLUi approuvé en Conseil de Communauté du 28 février 2020
PLUi rendu exécutoire le 8 juin 2020

MISE A JOUR N°1 DU PLUi
Arrêté du 15 mai 2020

MISE EN COMPATIBILITE N°1 DU PLUi
Arrêté préfectoral du 31 mai 2022

MODIFICATIONS N°1 ET N°2 DU PLUi
Approuvées en Conseil de Communauté du 26 septembre 2024

PAYS LANDERNEAU DAOULAS

PREFECTURE DU FINISTERE

ARRETE n° 99/0269

portant approbation de la révision du plan d'exposition au bruit de la base aéronavale de LANDIVISIAU

LE PREFET DU FINISTERE
Chevalier de la Légion d'Honneur,

VU le Code de l'Urbanisme et notamment ses articles L 147-1 à 6 et R 147-1 à 10 ;

VU la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement ;

VU la loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes ;

VU le décret n° 85.453 du 23 avril 1985 pris pour l'application de la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 susvisée ;

VU le décret n° 87.339 du 21 mai 1987 définissant les modalités de l'enquête publique relative au plan d'exposition au bruit des aérodromes ;

VU le décret n° 87.340 du 21 mai 1987 fixant les conditions de révision du plan d'exposition au bruit des aérodromes ;

VU l'accord exprès du Ministre de la Défense du 1er mars 1991 ;

VU l'arrêté préfectoral du 1er octobre 1996 décidant de réviser le plan d'exposition au bruit de la base aéronavale de LANDIVISIAU ;

VU l'arrêté préfectoral du 07 août 1997 portant ouverture d'une enquête publique préalable à la révision du plan d'exposition au bruit autour de la base aéronavale de LANDIVISIAU ;

VU le rapport et les conclusions favorables du commissaire enquêteur en date du 14 novembre 1997 ;

./.

VU l'accord exprès du Ministre de la Défense en date du 15 mai 1998 ;

Considérant que le plan d'exposition au bruit (référence mars 1995 - STBA/EGU/4/Gmc) est établi sur la base de prévisions de trafic aux alentours de l'horizon 2010 pour le RAFALE, soit 24370 mouvements par an ;

Considérant que l'indice psophique 84 qui fixe la limite extérieure de la zone C a été retenu pour préserver les intérêts des communes concernées par le plan d'exposition au bruit et assurer une protection des populations ;

SUR PROPOSITION de Monsieur le Secrétaire Général de la Préfecture ;

ARRETE :

ARTICLE 1er :

Le plan d'exposition au bruit (référence mars 1995 STBA/EGU/4Gmc) de l'aérodrome de la base aéronavale de LANDIVISIAU est approuvé tel qu'il figure en annexe au présent arrêté sur les communes de BODILIS, LANDIVISIAU, PLOUGAR, PLOUGOURVEST, PLOUNEVENTER, PLOUVORN, SAINT DERRIEN et SAINT SERVAIS sur lesquelles il a fait l'objet d'une enquête publique. Il se substitue au plan d'exposition au bruit rendu disponible le 1er mars 1983.

ARTICLE 2 :

Le présent arrêté et le plan d'exposition au bruit annexé seront notifiés aux maires des communes de BODILIS, LANDIVISIAU, PLOUGAR, PLOUGOURVEST, PLOUNEVENTER, PLOUVORN, SAINT DERRIEN et SAINT SERVAIS.

ARTICLE 3 :

L'arrêté et le plan d'exposition au bruit annexé seront tenus à la disposition du public en mairies de BODILIS, LANDIVISIAU, PLOUGAR, PLOUGOURVEST, PLOUNEVENTER, PLOUVORN, SAINT DERRIEN et SAINT SERVAIS ainsi qu'à la Préfecture du FINISTERE- Direction de l'Environnement.

Mention des lieux où les documents peuvent être consultés sera insérée dans deux journaux diffusés dans le département et affichée dans les mairies susvisées.

./.

ARTICLE 4 :

Monsieur le Secrétaire Général de la Préfecture, Monsieur le Sous Préfet de MORLAIX, Monsieur Le Directeur Départemental de l'Equipement du FINISTERE, Mesdames et Messieurs les Maires de BODILIS, LANDIVISIAU, PLOUGAR, PLOUGOURVEST, PLOUNEVENTER, PLOUVORN, SAINT DERRIEN et SAINT SERVAIS sont chargés, chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté dont ampliation sera adressée à Monsieur Le Directeur des Travaux Maritimes de BREST.

Fait à QUIMPER, le 12 FÉV 1999

LE PREFET,

Jean-Marc REBIERE

POUR AMPLIATION
L'Attaché de Préfecture

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFECTURE DU FINISTÈRE

Arrêté n° 2006 – 0009 du 05 janvier 2006

Direction départementale de l'Équipement Finistère

Service d'action territoriale nord
Stratégies territoriales et urbanisme local

Portant approbation du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Brest-Guipavas

LE PREFET DU FINISTERE
Officier de la Légion d'Honneur,
Commandeur 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, notamment les articles L.123-1 à L.123-16 et L.571-11 à L.571-13 ;

Vu le code de l'Aviation Civile et notamment ses articles L.227-1 à L.227-9

Vu le décret n° 87-339 du 21 mai 1987 définissant les modalités de l'enquête publique relative aux plans d'exposition au bruit des aérodromes ;

Vu le décret n°87-341 du 21 mai 1987 modifié par les décrets n°88-199 du 29 février 1988, n°2000-127 du 16 février 2000 et n°2000-1079 du 11 octobre 2004 relatif aux commissions consultatives de l'environnement 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 l'Avant Projet de Plan de Masse (APPM) de l'aérodrome de Brest-Guipavas approuvé par décision du ministre de l'équipement, des transports et du logement du 15 avril 1999 ;

Vu l'arrêté préfectoral du 4 novembre 1974 approuvant le plan d'exposition au bruit en vigueur de l'aérodrome de Brest-Guipavas;

Vu l'arrêté préfectoral du 6 mai 2004 prescrivant la révision du PEB de l'aérodrome de Brest-Guipavas;

Vu l'arrêté préfectoral du 6 mai 2004 portant application anticipée des dispositions de l'article L 147-5 du code de l'urbanisme, concernant les zones C et D du PEB de l'aérodrome de Brest-Guipavas ;

Vu les avis de la commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Brest Guipavas du 30 janvier 2004 sur le choix des indices délimitant les zones B et C du PEB, et du 26 janvier 2005 sur le projet de PEB;

Vu les délibérations des conseils municipaux de Kersaint-Plabennec, Saint-Thonan, Gouesnou, Ploudaniel, Bohars et Guipavas, en dates respectivement du 24 juin 2004, 28 juin 2004, 12 juillet 2004, 18 juin 2004, 7 juillet 2004 et 12 juillet 2004 ;

Vu l'arrêté préfectoral du 19 mai 2005 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique sur le projet de PEB du20 juin au 25 juillet 2005 inclus ;

Vu le rapport et les conclusions du 24 août 2005 du commissaire enquêteur ;

CONSIDERANT qu'il convient de réviser le plan d'exposition au bruit afin de prendre en compte les nouvelles dispositions réglementaires, notamment l'utilisation de l'indice LDEN et la mise en place d'une zone D ;

CONSIDERANT qu'il convient dans les conditions fixées par la loi, de limiter l'urbanisation lorsqu'elle pourrait conduire à exposer de nouvelles populations aux nuisances générées par le développement de l'activité aérienne ou par l'extension des infrastructures de l'aérodrome, tel qu'envisagé dans l'Avant Projet de Plan de Masse approuvé le 15 avril 1999 par le ministre de l'équipement, des transports et du logement ;

CONSIDERANT que le choix des indices L_{den} 62 pour la zone B, L_{den} 55 pour la zone C et L_{den} 50 pour la zone D permet, sur la base de prévisions réalistes de trafic aérien et de trajectoires, de maîtriser l'accroissement de la population dans les secteurs potentiellement exposés au bruit, tout en préservant des perspectives de développement pour les communes concernées ;

CONSIDERANT que l'article 5 du décret n°2002-626 du 26 avril 2002 susvisé impose que la révision des plans d'exposition au bruit en vigueur au 1er novembre 2002 doit être achevée avant le 31 décembre 2005 pour mettre ces documents en conformité avec les nouvelles dispositions réglementaires applicables ;

SUR PROPOSITION de Monsieur le secrétaire général de la préfecture du Finistère ;

ARRETE

ARTICLE 1er : Le plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Brest-Guipavas annexé au présent arrêté est approuvé.

ARTICLE 2 : Le plan d'exposition au bruit concerne le territoire des communes suivantes :

- Brest
- Bohars
- Gouesnou
- Guipavas
- Kersaint-Plabennec
- Landerneau
- Plabennec
- Ploudaniel
- Plouedern
- Saint-Divy
- Saint-Thonan

ARTICLE 3 : Le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Brest-Guipavas comprend :

- un rapport de présentation
- un plan à l'échelle 1/25000ème faisant apparaître les limites des zones A, B, C et D.

ARTICLE 4 : Les valeurs de l'indice L_{den} du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Brest Guipavas servant à définir la limite extérieure de chaque zone de bruit sont les suivantes

- L_{den} 70 pour la zone de bruit A ;
- L_{den} 62 pour la zone de bruit B ;
- L_{den} 55 pour la zone de bruit C ;
- L_{den} 50 pour la zone de bruit D.

ARTICLE 5 : Le présent arrêté et le plan d'exposition au bruit sont tenus à la disposition du public, aux jours et heures d'ouverture habituels :

- dans les mairies des communes visées à l'article 2,
- aux sièges des communautés de communes de Plabennec et des Abers, de Lesneven et de la Côte des Légendes, du Pays de Landerneau et Daoulas, et de la Communauté Urbaine de Brest Métropole Océane ;
- à la préfecture du Finistère,
- à la sous préfecture de Brest,

ARTICLE 6 : Le présent arrêté sera publié aux recueils des actes administratifs de la préfecture du Finistère
Une mention des lieux où l'arrêté et le plan d'exposition au bruit peuvent être consultés sera insérée dans deux journaux du département.
Cette mention sera également affichée dans chacune des mairies des communes citées à l'article 2 ainsi qu'au siège des établissements publics de coopération intercommunale cités à l'article 5.

ARTICLE 7 : Le secrétaire général de la préfecture du Finistère, le sous préfet de Brest, le directeur de l'Aviation Civile Ouest, la directrice départementale de l'Equipement du Finistère, les maires des communes ainsi que les présidents des établissements publics de coopération intercommunale précités sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Quimper, le 05 JAN. 2006

LE PREFET,

Pour le Préfet
Le Secrétaire Général,

Michel PAPAUD

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE DU FINISTERE

Plan d'exposition au bruit

Aéroport de Brest-Guipavas

Rapport de présentation

Direction
Départementale
De l'Equipement

Direction
De l'Aviation
civile
Ouest

Vu pour être annexé à mon arrêté
en date de ce jour
QUIMPER, le 05 JAN. 2006
POUR LE PRÉFET
Le chef de Bureau

Gilbert MAGUER

Sommaire

I. Présentation de l'aéroport de Brest-Guipavas 2

1. Les infrastructures 2
2. Le Trafic 3

II. Définition d'un plan d'exposition au bruit (PEB) 5

1. Finalités du PEB et textes de référence 5
2. Méthode d'élaboration 5
3. Contenu et modalités d'application 6
4. Démarche de révision 8

III. Hypothèses retenues pour l'élaboration du PEB de Brest-Guipavas 10

1. Les hypothèses prises en compte pour l'établissement du PEB 10
2. Données obtenues 12

IV. Le projet de PEB de Brest-Guipavas 13

1. Les indices retenus 13
2. Les conséquences sur l'urbanisation 13

Annexes 14

A. Règles applicables sur les droits à construire dans les zones d'un PEB 15
B. Procédures relatives à l'approbation d'un PEB 16
C. Prévisions de trafic à long terme 17
D. Glossaire des termes utilisés 18

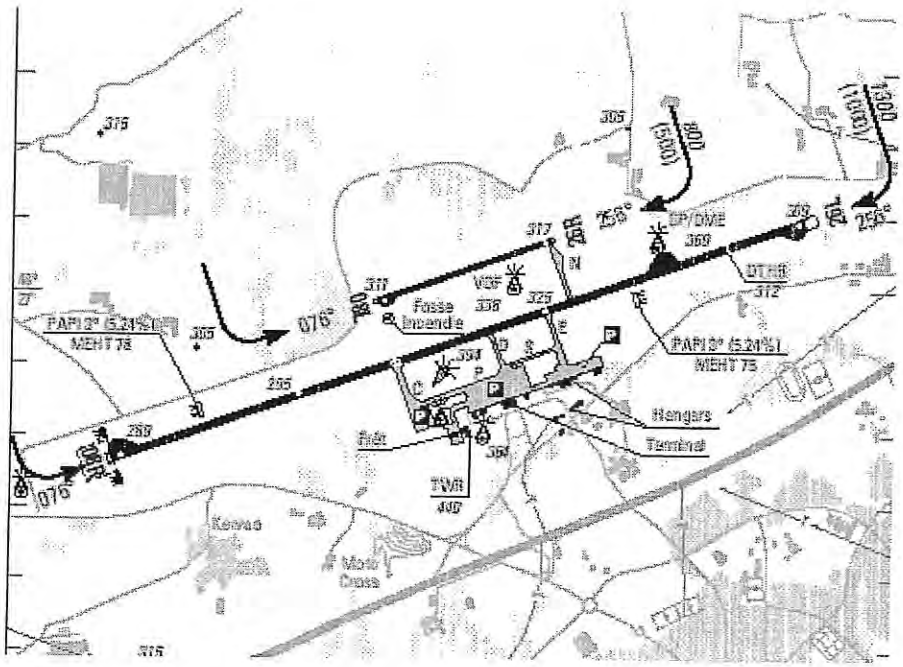
I. Présentation de l'aéroport de Brest Guipavas

L'aéroport de Brest Guipavas a été crée par l'Etat en 1935, son gestionnaire est la Chambre de Commerce et d'Industrie de Brest. Son emprise au sol est de 260 hectares.

1. Les infrastructures :

Il est équipé de deux pistes :

- 1 piste principale de 3100 m par 45 m, orientée magnétiquement 076°-256°, équipée d'un ILS de Catégorie 3 au QFU 261, d'un balisage lumineux permettant une accessibilité de nuit et de jour par conditions météorologiques défavorables, avec un seuil décalé de 300 mètres au QFU 26 .
- 1 piste secondaire de 700 m par 18 m , parallèle à la piste principale, sans balisage lumineux.



L'avant projet plan de masse de l'aéroport (APPM) approuvé le 15/04/1999, permet les évolutions d'infrastructures suivantes :

- **Une piste principale de 3 500 m par 45 m.** Cet allongement de la piste actuelle de 200 m à l'est et 200 m à l'ouest, permettra le décollage d'avions cargo de type gros

[1] Code aéronautique désignant l'orientation magnétique de la piste en service, en dizaine de degrés. Chaque piste possède deux QFUs. En général, le QFU en service est celui qui est face au vent.

porteur à pleine charge pour des destinations outre Atlantique. Par contre, la longueur de la piste actuelle étant suffisante pour l'atterrissage, les zones de toucher des roues à l'atterrissage ne seront pas déplacées.

- **Une piste secondaire de 1 000 m par 18 m**, soit un allongement de 300 m à l'Ouest.

2. Analyse du trafic - Tendance générale

➢ Le trafic annuel de l'aéroport de Brest Guipavas se situe aux alentours de 33 000 mouvements[2] par an. Il se décompose en deux familles :

- **L'aviation commerciale** représente environ 50% du nombre total de mouvements de la plate-forme (16 378 mouvements en 2002[3]).Elle regroupe le transport de passagers (y compris l'avion monomoteur de la compagnie Finist'air) ou de fret (avion de la postale).

  Le nombre de passagers commerciaux a été de 740 013 en 2002, soit un emport moyen vols commerciaux d'environ 45 passagers.
  Le nombre moyen de mouvements commerciaux par jour a été de 45 en 2002.

- **L'aviation non commerciale** qui compose l'autre moitié du trafic de l'aéroport comprend l'aviation générale et l'aviation militaire .

  - **L'aviation générale** comprend :

    Des mouvements de voyage liés aux activités de l'aéroclub, des vols privés et de l'aviation d'affaire: 8 000 mouvements par an.
    Des tours de pistes locaux, principalement liés à la formation aéronautique et à l'entraînement aérien de l'aviation légère: 7.500 tours de piste par an

  - **L'aviation militaire** qui représente un très faible pourcentage des activités de la plate-forme (environ 1 300 mouvements par an), caractérise les mouvements effectués par des avions militaires, principalement des vols de transport de personnel et de matériel.

➢ **Répartition des mouvements par QFU (ou sens de piste), tous types d'aviation confondus :**

Les départs :

Départ QFU 08 (face à l'Est)	Départ QFU 26 (face à l'Ouest)
30 %	70%

A noter que le pourcentage d'utilisation du QFU 08 a augmenté durant ces dix dernières années, passant de 20% à 30 % pour les départs. En effet, les vols commerciaux sont principalement à destination de régions situées à l'Est de

2. Un mouvement correspond à un atterrissage ou à un décollage, sauf pour les tours de piste où le toucher des roues est compté comme un mouvement.

3. L'étude PEB ayant été initialisée en 2003, l'année de référence prise pour le trafic est 2002.

Brest, et l'utilisation du QFU 08 est privilégiée lorsque les conditions météorologiques et de trafic le permettent.

Les arrivées :

Arrivée QFU 08 (face à l'Est)	Arrivée QFU 26 (face à l'Ouest)
20%	80%



➢ **Répartition des mouvements dans la journée:**

Tout type d'aviation

Jour (6H à 18H)	Soirée (18H à 22H)	Nuit (22H à 6H)
75%	21%	4%

Pour l'aviation commerciale :

Jour (6H à 18H)	Soirée (18H à 22H)	Nuit (22H à 6H)
70%	21%	9%

Le trafic de nuit de l'aviation commerciale comprend en quasi exclusivité les 3 vols à l'arrivée des plates-formes parisiennes et de Nantes, dans la tranche horaire 22H00/23H00 ainsi que le vol de la postale à l'arrivée

II. Définition d'un Plan d'Exposition au Bruit

1. Finalité et textes de référence.

Le plan d'exposition au bruit est un document 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.

Les principaux textes de référence sont les suivants :

- Code de l'urbanisme Articles L.147-1 à L.147-8, et R.147-1 à R147-11
- Loi n°85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes
- Décret n°87-339 du 21 mai 1987 définissant les modalités de l'enquête publique relative aux Plans d'exposition au bruit des aérodromes
- Loi n°99-588 du 12 juillet 1999 portant création de l'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA)
- Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain (SRU)
- 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
- Loi n° 2003-590 du 2 juillet 2003 - Urbanisme et habitat

2. Méthode d'élaboration

A). 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 futures 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 Brest Guipavas sont exposées au chapitre III. et détaillées dans l'annexe C.

B). 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 :

$$Lden = 10 \log \frac{1}{24}\left[12\times10^{\frac{L_d}{10}} + 4\times10^{\frac{L_e+5}{10}} + 8\times10^{\frac{L_n+10}{10}}\right]$$

où :

Ld = 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 ;

Le = 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 ;

Ln = 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.

3. Contenu et modalités d'application

A). 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 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 entre la limite extérieure de la zone B et la courbe correspondant à une valeur de l'indice Lden choisie entre 57 et 55.

- 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 (au 1° janvier 2005, 10 terrains sont concernés : Paris-Orly, Paris-CDG, Toulouse, Strasbourg, Nice, Bale-Mulhouse, Lyon, Bordeaux, Marseille, Nantes).

  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.

B). 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.

4. Démarche de révision 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 et révisés avant le 31 décembre 2005, selon le processus suivant :

Etape 1 : Préparation et élaboration du projet de PEB

Phase 1 : Elaboration de l'Avant-projet de plan d'exposition au bruit (APPEB)

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.

Phase 2 : Choix des indices et élaboration du projet de PEB

Dans cette deuxième phase, l'APPEB est soumis à la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) de l'aérodrome en vue de recueillir son avis sur les valeurs de l'indice Lden à prendre en compte pour déterminer la limite extérieure des zones C et B, et retenir éventuellement une zone D dans le projet de PEB.

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 renouvelable une fois, les dispositions relatives aux zones C et D

a). Consultations

- Consultations des communes ou établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) concernés qui disposent d'un délai de deux mois .
- Consultation de la Commission consultative de l'Environnement à réception des avis des communes et des EPCI .

b). Enquête publique et approbation

- 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 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.

Etape 3 : La possibilité de réviser le PEB tous les 5 ans

La commission consultative de l'environnement, doit examiner tous les cinq ans au moins la pertinence des hypothèses ayant servi à l'établissement du plan au regard de l'activité aérienne constatée. Elle peut proposer au préfet la mise en révision du PEB.

III. Les hypothèses retenues pour l'élaboration du PEB de Brest Guipavas.

Les échéances retenues pour l'élaboration du PEB de Brest Guipavas sont les suivantes :

- Court terme= horizon 2005/2007
- Moyen terme = horizon 2010
- Long terme = horizon 2020

Les évolutions concernent les trois domaines suivants :

- Le trafic
- Les infrastructures
- Les procédures circulation aérienne

1. Hypothèses d'évolution 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 commercial :**

Le nombre de mouvements commerciaux a progressé de 3 à 4% par an en 2001 et 2002.

Deux principes ont été retenus pour élaborer les hypothèses de trafic :

- Renforcement du trafic sur les lignes existantes : augmentation du nombre de fréquences, mise en ligne d'appareils de capacité supérieure.
- Création de nouvelles lignes: liaisons vers des grandes métropoles européennes, augmentation du nombre de vols charter.

Ces prévisions ont été réalisées par le gestionnaire de l'aéroport, en cohérence avec les perspectives d'évolution de trafic passagers ayant servi au dimensionnement de la future aérogare. La répartition des mouvements dans la journée intègre la typologie du trafic .

➢ **Trafic non commercial :**

A l'exception des vols militaires, les vols non commerciaux ont tendance à se stabiliser, voire à évoluer faiblement.

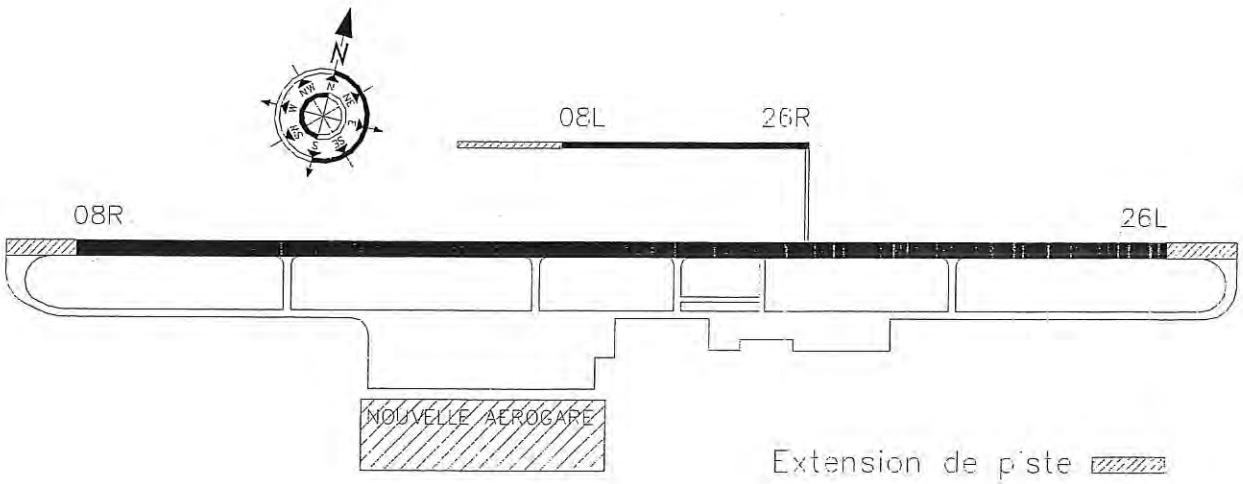
Il a été adopté pour cette famille un taux de croissance légèrement inférieur à 2%. La répartition des mouvements dans la journée est identique pour les trois termes, conforme à celle observée aujourd'hui.

L'aviation militaire est un trafic quasi exclusif de vols de transport liés aux activités de la Marine Nationale, notamment du port et de la construction navale . Il n'évolue pas depuis quelques années, affichant même une légère tendance à la régression.

Par principe de précaution, on le considérera stable aux horizons court, moyen et long terme, tant en nombre de mouvements qu'en répartition dans la journée.

B). Les infrastructures

- A l'horizon court et moyen terme il est pris comme hypothèse que les infrastructures pistes sont identiques à celles d'aujourd'hui.
- A l'horizon long terme, il est pris comme hypothèse une extension de la piste principale, conformément à l'APPM, soit une extension de 200 mètres à chaque extrémité actuelle de piste, **avec conservation des points de toucher des roues actuels**. La piste secondaire, utilisée majoritairement par les aéroclubs voit sa longueur portée à 1000 mètres conformément à l'APPM



C). Les procédures de circulation aérienne

Les procédures de circulation aérienne prises en considération sont celles en vigueur en 2004, aucune modification majeure n'étant prévue. La répartition des mouvements par QFU est identique pour les trois termes, issue des statistiques.

2. Les données résultant des hypothèses d'évolution

➢ **A court terme (2005/2007)**

a). Pistes et procédures de circulation aérienne : Pas de modification par rapport à l'existant

b). Le trafic aérien :

En appliquant les critères cités paragraphe III.1, les hypothèses de trafic à court terme sont de : **35 228 mouvements dont 16 378 mouvements commerciaux.**

➢ **A moyen terme (2010)**

a). Pistes et procédures de circulation aérienne : Pas de modification par rapport à l'existant

b). Le trafic aérien : en appliquant les critères cités paragraphe III.1, les hypothèses de trafic à moyen terme sont de : **39 184 mouvements dont 20 334 mouvements commerciaux.**

➢ **A long terme (2020)**

a). Pistes : Piste principale rallongée de 200 m à l'Ouest et 200 m à l'Est. Zones de toucher des roues inchangées.

Piste secondaire rallongée de 300 m à l'Ouest.

b). Procédures de circulation aérienne : Pas de modification par rapport à l'existant. La répartition est présentée en annexe C.

c). Le trafic aérien :

En appliquant les critères cités paragraphe III.1, les hypothèses de trafic à long termes sont de : **50 802 mouvements dont 29 952 mouvements commerciaux**.

Aviation commerciale, types d'avion à l'horizon long terme

Type d'avion	Nombre mouvements annuels
Airbus A318/A319	4 368
Airbus A320/321	8 112
Boeing B737/200, B737/300	1 248
Boeing B737/800	3 744
Boeing B767 300	624
CRJ 700	9 360
C208 (Cessna Caravan)	2 496
Total	**29 952**

Les données sont détaillées en annexe C

IV. Le projet de PEB

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.

Il a été décidé, à l'issue de la commission consultative de l'environnement du 30 janvier 2004 de retenir les indices les plus faibles pour les limites extérieures des zones B et C, et de retenir une zone D.

- **Zone A** : indice Lden inférieur 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 55
- **Zone D** : comprise entre l'indice Lden 55 et l'indice Lden 50

2. Les conséquences en termes d'urbanisation

Les communes concernées par les zones A, B, C et D du projet de PEB référencé « PEB/STBA/EGA/LFRB/1 de février 2004 » sont :

- Bohars : D
- Brest : C & D
- Gouesnou : A, B, C & D
- Guipavas : A, B, C & D
- Landerneau : D
- Kersaint Plabennec : B, C & D
- Plabennec :C (très partiellement) & D
- Ploudaniel : D
- Plouedern : D
- Saint-Thonan : C & D
- Saint Divy : C & D

	Population actuelle
Zone A Lden >70	***de l'ordre de 5 personnes***
Zone B Lden >62	***de l'ordre de 50 à 60 personnes***
Zone C Lden >55	***de l'ordre de 850 à 900 personnes***
Zone D Lden >50	***de l'ordre de 7 000 à 7 500 personnes***

ANNEXES

ANNEXE A

Les règles applicables sur les droits à construire dans les zone de bruit d'un PEB

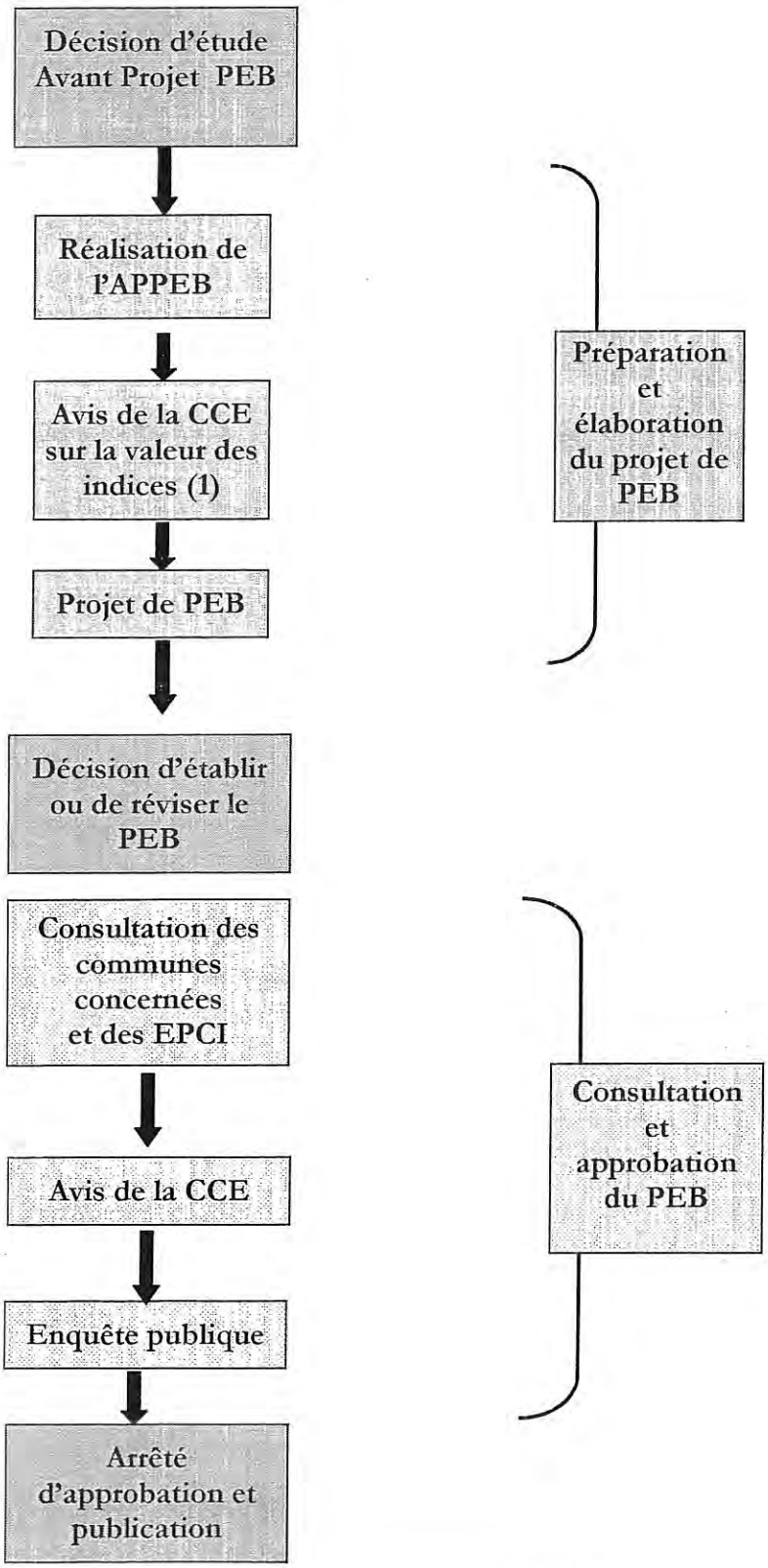
<table>
<tr><th></th><th>ZONE A
Lden ≥ 70</th><th>ZONE B
70 > Lden ≥ (62 à 65)</th><th>ZONE C
(62 à 65) > Lden ≥ (55 à 57)
(indices fixés par le préfet)</th><th>ZONE D *
(55 à 57) > Lden ≥ 50</th></tr>
<tr><td colspan="4">CONSTRUCTIONS NOUVELLES</td><td rowspan="10">Autorisés sous réserve d'une isolation acoustique et de l'information des futurs occupants</td></tr>
<tr><td>Logements nécessaires à l'activité aéronautique ou liés à celle-ci</td><td colspan="3">Autorisés</td></tr>
<tr><td>Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales admises dans la zone</td><td rowspan="2">Autorisés dans les secteurs déjà urbanisés</td><td colspan="2" rowspan="2">Autorisés</td></tr>
<tr><td>Constructions directement liées ou nécessaires à l'activité agricole</td></tr>
<tr><td>Equipements publics ou collectifs</td><td colspan="2">Autorisés s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes</td><td>Autorisés</td></tr>
<tr><td>Constructions individuelles non groupées</td><td colspan="2">Non autorisées</td><td>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</td></tr>
<tr><td>Autres types de constructions nouvelles à usage d'habitation (exemples : lotissements, immeubles collectifs à usage d'habitation)</td><td colspan="3">Non autorisés</td></tr>
<tr><td colspan="4">INTERVENTIONS SUR L'EXISTANT</td></tr>
<tr><td>Rénovation, réhabilitation de l'habitat existant</td><td colspan="2" rowspan="2">Autorisés pour permettre le renouvellement urbain sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances</td><td rowspan="2">Autorisées si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par équipements publics, si elles n'entraînent pas d' accroissement de la capacité d'accueil</td></tr>
<tr><td>Amélioration, extension mesurée ou reconstruction des constructions existantes</td></tr>
<tr><td>Opération de réhabilitation et de réaménagement urbain</td><td colspan="2">Non autorisées</td><td>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</td></tr>
</table>

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

Procédure relative à l'établissement et à l'approbation des plans d'exposition au bruit



1) Le préfet recueille l'avis de la CCE sur les valeurs de l'indice Lden à prendre en compte pour déterminer la limite extérieure des zones B et C

ANNEXE C

Prévisions de trafic à l'horizon long terme (2020)

➢ **Répartition des vols par QFU[4]**

La répartition des vols par QFU a fait l'objet d'une attention particulière. Il a ainsi été constaté que :

- Les vols commerciaux sont répartis de façon identique en jour et soirée, mais différemment la nuit .
- La répartition arrivée et départ des vols commerciaux n'est pas identique pour un QFU donné .

Ces différences s'expliquent de la façon suivante :

- Répartition différente entre la période nuit et les périodes jour ou soirée due aux conditions météorologiques généralement moins contraignantes de nuit (statistiquement vent plus faible de nuit), et au trafic nocturne plus homogène (en quasi exclusivité de l'aviation commerciale) et moins dense permettant la mise en œuvre de procédures d'atterrissage et de décollage plus directes.
- Répartition différente des atterrissages et décollages due au type de desserte aérienne. Les avions sont principalement en provenance et à destination de l'Est de Brest, ce qui favorise les atterrissages face à l'Ouest et les décollages face à l'Est.

- 80 % des arrivées de jour et soirée se font face à l'Ouest (QFU 26)
- 20% des arrivées de jour et de soirée se font face à l'Est (QFU 08)
- 90% des arrivées de nuit se font face à l'Ouest (QFU 26)
- 10% des arrivées de nuit se font face à l'Est (QFU 08)

- 70% des départs de jour et de soirée se font face à l'Ouest (QFU 26)
- 30% des départs de jour et de soirée se font face à l'Est (QFU 06)
- 60% des départs de nuit se font face à l'Ouest (QFU 26)
- 40% des départs de nuit se font face à l'Est (QFU 08)

Les vols non commerciaux eux ne présentent pas de dissymétrie et leur répartition est la suivante:

- 80% des arrivées et des départs se font face à l'Ouest (QFU 26),
- 20% des arrivées et des départs se font face à l'Est (QFU 08)

[4] Issue des statistiques

➢ **Aviation commerciale , répartition par type d'avions:**

Des hypothèses , il résulte que l'aviation commerciale représentera à l'horizon long terme 59 % des mouvements de la plate-forme. La répartition est la suivante :

Court courrier (CRJ)	58,3 %
Moyen courrier (A318/A319)	27,1%
Long courrier (B767)	2,1%
Cargo/postale (B737)	4,2%
Desserte Ouessant (Cessna Caravan)	8,3%

➢ **Répartition par tranche horaire :**

	Nombre mouvements/an	Pourcentage de jour	Pourcentage de soirée	Pourcentage de nuit
Aviation commerciale	29 952	60%	26%	14%
Aviation non commerciale	21 350	80%	17%	3%
Total	**50 802**	**69 %**	**22 %**	**9 %**

➢ **Aviation commerciale, répartition par trajectoire et QFU :**

	Départ		Arrivée	
Jour, soirée	70%	QFU 26	80%	QFU26
	6%	QFU 08 vers le Nord (point RB 002)	10%	QFU 08 procédure aux instruments
	22,5 %	QFU 08 vers l'est (point ARE)	10%	QFU 08 manœuvre à vue
	1,5%	QFU 08 vers le sud (point QPR)		
Nuit	60%	QFU 26	90%	QFU 26
	8%	QFU 08 vers le Nord (point RB 002)	5%	QFU 08 procédure aux instruments
	30%	QFU 08 vers l'est (point ARE)	5%	QFU 08 manœuvre à vue
	2%	QFU 08 vers le sud (point QPR)		

ANNEXE D

Glossaire des termes utilisés

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

PEB :
Plan d'Exposition au Bruit

Mouvement :
Un mouvement correspond à un atterrissage ou à un décollage.

LDEN :
Level Day Evening Night, indice de mesure du bruit

CCE :
Commission Consultative de l'Environnement

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

ACNUSA :
Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires.