Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

République française
Département de la Seine-Maritime

DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE

Enquête publique

Code de l'environnement

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

Direction générale de l'aviation civile

Conclusions motivées et avis du commissaire-enquêteur

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

Arrêté du Préfet de Seine-Maritime du 25 avril 2014

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

Au Havre, le 12 juillet 2014

Le commissaire-enquêteur
Alban BOURCIER

Sommaire

Conclusions motivées et avis de la commission d'enquête

1) Cadrage du projet 4
2) Procédure d'élaboration 7
3) Eléments de contexte 8
4) Modalités de déroulement de l'enquête 9
5) Les observations recueillies et phase de concertation préalable 11
6) Examen du dossier sur le fond 12
7) Avis motivé de la commission d'enquête 22

1) – Cadrage du projet

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

L'enquête publique a notamment pour objet de contribuer à la définition de la limite extérieure de la zone C qui peut être comprise entre 57 et 52 Lden. Dans le cadre de la présente enquête publique, la limite supérieure de la zone C a été fixée à 57 Lden par arrêté préfectoral du 13 janvier 2014. Cette valeur a été arrêtée après la phase de concertation des communes et autres collectivités territoriales déclenchée par l'arrêté préfectoral du 23 juillet 2013 qui proposait une limite extérieure de la zone C à 53 Lden. La zone C soumise à la présente

enquête publique est donc réduite, préservant les habitations de Saint-Aubin-sur-Scie du hameau des Vertus des contraintes d'urbanisation inhérentes à la zone C.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- La **zone D** de bruit faible : elle est comprise entre la limite extérieure de la zone C et la courbe d'indice Lden 50. La zone D est obligatoire pour les aérodromes visés au 3 de l'article 266 septies du code des douanes, c'est-à-dire les aérodromes recevant du trafic public pour lesquels le nombre

annuel des mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes est supérieure à 20 000 (actuellement 12 terrains : Paris-Orly, Paris-CDG, Toulouse, Strasbourg, Nice, Bâle-Mulhouse, Lyon, Bordeaux, Marseille, Nantes, Beauvais et Le Bourget).

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

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

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

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

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

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

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

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

⇒ **Démarche d'établissement du PEB**

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

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

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

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

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

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

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

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

Le préfet prend enfin un arrêté approuvant le PEB.

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

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

2) – Procédure d'élaboration du PEB de l'aérodrome de Dieppe / Saint-Aubin-sur-Scie

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

Par arrêté préfectoral modifié du 24 juillet 2013 portant établissement d'un Plan d'exposition au bruit pour l'aérodrome de Dieppe / Saint-Aubin-sur-Scie, il a été décidé l'élaboration d'un Plan d'exposition au bruit (PEB) dont les zones de bruit impactent les communes d'Arques-la-Bataille, Hautot-sur-Mer et Saint-Aubin-sur-Scie. Cet arrêté préfectoral a fait l'objet d'une information par publication dans « Les informations dieppoises » du vendredi 2 août 2013 et dans l'édition de « Paris Normandie » du secteur de Dieppe/Pays de Bray du mardi 6 août 2013.

Un arrêté préfectoral modificatif en date du 13 janvier 2014 actant la diminution de la zone C au profit de la zone D a fait l'objet d'une information par publication dans « Les informations dieppoises » et dans l'édition de « Paris Normandie » du secteur de Dieppe/Pays de Bray du mardi 4 février 2014.

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

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

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

Le rapport de l'enquête publique et les conclusions motivées du commissaire-enquêteur, ont été adressés à Monsieur le Préfet de la Seine-Maritime dans les trente (30) jours à compter de la clôture de l'enquête, soit pour le mercredi 30 juillet 2014 au plus tard.

3) – Eléments de contexte de l'aérodrome de Dieppe / Saint-Aubin-sur-Scie

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

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

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

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

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

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

Piste	Mouvements non commerciaux
13	40%
31	60%

Répartition des mouvements par jour, soirée, nuit en 2012

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

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

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

4) – Modalités de déroulement de l'enquête

Dans les trois (3) communes concernées par le PEB, les lieux de permanence, étaient bien agencés et facilement accessibles au Public puisque généralement situés au rez-de-jardin et au rez-de-chaussée des mairies, donnant directement sur l'entrée du bâtiment.

À l'occasion des permanences réalisées dans ces trois communes, le commissaire-enquêteur a pu vérifier la conformité permanente de l'affichage des avis de l'enquête publique, en guise de publicité.

Par courriel du dimanche 15 juin 2014, le commissaire-enquêteur, ayant été informé par un habitant du hameau de Rouxmesnil-le-Haut (Saint-Aubin-sur-Scie), de l'absence d'avis de publicité sur le panneau d'affichage municipal du lieu, a demandé au personnel de Mairie de Saint-Aubin-sur-Scie de bien vouloir procéder audit affichage dans le lieu précité. Cette formalité a été effectuée dans la journée du lundi 16 juin 2014.

Le commissaire-enquêteur a reçu un excellent accueil de la part des personnels des mairies et des élus locaux, excepté pour la permanence du samedi 14 juin 2014 de 10h00 à 12h30 à Saint-Aubin-sur-Scie. En effet, l'élue chargée d'accueillir le commissaire-enquêteur, n'a fait qu'ouvrir la porte de la mairie sans assurer de présence au sein desdits locaux. Le commissaire-enquêteur n'a ainsi pas pu avoir accès au dossier d'enquête publique, utilisant son exemplaire, ni au photocopieur (pour la reprographie des observations portées au registre en fin de

permanence). Enfin, les courriels et courriers en date du 1er juin 2014 adressés à l'attention du commissaire-enquêteur n'ont pu être remis ce 14 juin au commissaire-enquêteur, qui n'a finalement pu en prendre connaissance que le 30 juin 2014, date de la dernière permanence et de clôture de l'enquête publique.

Le commissaire-enquêteur souhaite également souligner le mauvais accueil assuré par cette élue manifestement mécontente d'avoir eu à assumer la faible logistique de cette permanence, en dehors des heures habituelles d'ouverture de la Mairie. Aussi, le commissaire-enquêteur ayant prévenu par téléphone de son retard de dix minutes, la même personne s'est permis quelques réflexions désobligeantes à son arrivée en mairie devant des personnes attendant pour déposer des observations sur le registre. C'est encore la même élue qui, le lundi 30 juin 2014, s'est autorisée à déranger le commissaire-enquêteur à 18h30, heure annoncée de fin de permanence, afin de lui signifier que la Mairie allait fermer, alors qu'il était encore en entretien avec une personne dans le cadre de l'enquête publique. Cette pratique a eu pour conséquence de mettre subitement fin à l'échange.

Aussi, le commissaire-enquêteur dénonce le fait que des élus de la République se comportent ainsi dans le cadre de procédure relevant de la démocratie de proximité, alors qu'ils devraient en être les facilitateurs et les garants. A aucun autre moment, lorsqu'il a fallu déborder des heures annoncées de permanence, les personnels salariés, alors en dépassement horaires, n'ont eu à mettre ainsi fin de manière aussi autoritaire et discourtoise aux échanges en cours.

En outre, le commissaire-enquêteur remercie la disponibilité et l'efficacité du représentant de l'autorité organisatrice, Monsieur Thomas LEFEVRE, qui a été très souvent sollicité par le commissaire-enquêteur dans le cadre des procédures menées ou à mener.

Le commissaire-enquêteur souligne également qu'il a fait l'objet d'une réelle attention de la part du maître d'ouvrage (DGAC) qui a toujours répondu explicitement aux nombreuses questions posées. Il convient de souligner qu'aucune n'est restée dans l'ombre et que le commissaire-enquêteur a pu apprécier l'intérêt réel du pétitionnaire pour cette enquête publique. Ce dernier s'est en effet régulièrement manifesté (par courriel et par téléphone), se préoccupant du bon déroulement de l'enquête et disposé à expliciter la moindre incompréhension. Monsieur Charles PEYRO a été exemplaire dans la conduite de ce dossier en sa qualité d'interlocuteur privilégié.

Concernant le mémoire en réponse, il convient d'émettre un avis partagé quant à l'explicitation des réponses. Autant certaines questions hors propos ont été traitées avec attention, allant jusqu'à proposer des pistes d'actions, autant certains sujets concernant le PEB aurait pu être davantage détaillé, vulgarisé et illustré de manière à ce que Public puisse comprendre la portée réelle des éléments de réponse communiqués. Ce constat ne remet pas en cause la qualité du contenu du mémoire en réponse, mais le commissaire-enquêteur estime que précision et concision ont trouvé ici leur limite d'efficience.

Cependant, le commissaire-enquêteur n'a constaté aucune rétention d'information de la part du requérant et considère suffisants les apports

formalisés, que ce soit par le biais du mémoire en réponse, mais aussi tout au long de la période d'enquête publique.

5) – Les observations recueillies

Observations du Public

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

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

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

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

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

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

Observations des personnes publiques associées

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

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

Phase de concertation préalable et délibérations

A l'issue du délai réglementaire, soit le mardi 18 mars 2014, le bilan des délibérations des structures qui devaient délibérer à l'issue du nouvel arrêté préfectoral en date du 13 janvier 2014 était le suivant :

- La commune d'Arques-la-Bataille a délibéré le 3 mars 2014 et a émis un avis favorable.

- La commune d'Hautot-sur-Mer n'a, à aucun moment délibéré. Son avis est donc réputé favorable.

- La commune de Saint-Aubin-sur-Scie a délibéré avant la prise du second arrêté préfectoral, soit le 12 décembre 2013, en émettant un avis favorable.

- La communauté d'agglomération de la région dieppoise n'a pas délibéré à l'issue du nouvel arrêté préfectoral. L'avis est donc réputé favorable.

- Le syndicat mixte « Pays dieppois terroir de Caux » n'a pas délibéré à l'issue du nouvel arrêté préfectoral. L'avis est donc réputé favorable.

6) – Examen du dossier sur le fond

⇒ ***Avis global sur le dossier***

Le dossier relatif au projet d'élaboration du Plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome de Dieppe / Saint-Aubin-sur-Scie était globalement très clair, bien structuré et bien illustré.

Ce dossier concis et précis, constitué d'un rapport de présentation et d'une carte des zones de bruit au 1/25 000°, permettait de rendre le dossier d'enquête publique facilement appropriable par le grand public, malgré la complexité des aspects traités ayant trait au bruit et à sa mesure.

Cependant, la rédaction du dossier permettait de comprendre facilement tous les enjeux de ce projet, bien que certains aspects techniques et thématiques, heureusement mieux développés dans le mémoire en réponse, ne soient pas toujours directement explicites pour le néophyte.

Le caractère spécialisé du dossier, inhérent à tout projet à portée intercommunale, n'occulte en rien la qualité du projet présenté par la Direction générale de l'aviation civile.

⇒ ***Quelques éléments de compréhension et d'explication supplémentaires***

La compréhension du dossier a été progressivement rendu aisée grâce aux éléments de réponse régulièrement communiqués par la DGAC, en la personne de Monsieur Charles PEYRO, au commissaire-enquêteur.

Ainsi, à la demande de ce dernier, le maître d'ouvrage a apporté quelques précisions quant aux motivations d'un PEB sur l'aérodrome de Dieppe / Saint-Aubin-sur-Scie par courriel en date du mardi 6 mai 2014.

L'aérodrome concerné est ouvert à la circulation et, à ce titre, il est classé. Cette classification est définie par l'article R.222-1 du Code de l'aviation civile en ces termes : « Les aérodromes destinés à la circulation aérienne publique font l'objet d'une classification établie en tenant compte des caractères et de l'importance du trafic qu'ils doivent assurer ».

De ce fait, l'infrastructure de Dieppe / Saint-Aubin-sur-Scie se trouve donc classée. Elle relève de la catégorie C (article R.225-5 du Code de l'aviation civile et l'annexe à cet article).

Le Code de l'environnement stipule qu'un PEB est établi pour les aérodromes classés selon le Code de l'aviation civile en catégories A, B et C.

Des explications ont été communiquées concernant le logiciel de génération des zones de bruit du PEB. Ainsi, le logiciel INM (Integrated Noise Model) est utilisé par la Direction générale de l'aviation civile pour la production des cartes de bruit sur l'ensemble du territoire français.

La modélisation du bruit des aéronefs autour d'un aérodrome repose sur trois composantes :

- Une méthode de calcul de bruit implémentée dans un programme informatique ;
- Une base de données des aéronefs nécessaires pour caractériser les émissions sonores de chaque appareil ;
- Des données relatives aux infrastructures (allongement de piste à moyen terme prévu sur Dieppe / Saint-Aubin-sur-Scie), au trafic, aux trajectoires (à cet effet, la carte VAC à vue dudit aérodrome a été transmise) et aux conditions d'exploitation propres à l'infrastructure.

Ces données sont fournies par l'exploitant.

Il convient de souligner que le PEB n'a aucun effet sur l'activité réelle de l'aérodrome, alors que la plupart des observations portées aux registres relève de chapitres gérés par l'exploitant. A cet effet, les problèmes d'altitude de vol, de trajectoire, de boucles et de circuits, très souvent cités par le grand public, sont des aspects qui relèvent des prérogatives de l'exploitant.

Le PEB ne modélise pas l'activité de parachutage ou de voltige, ce qui tend à expliquer que les trajectoires générées par ces pratiques, constatées par les riverains, n'impactent pas le tracé des zones de bruit.

Dans une note en date du lundi 26 mai 2014, le commissaire-enquêteur demande au maître d'ouvrage de lui transmettre de nouveaux éléments afin d'instruire, toujours plus en détail, le dossier soumis à enquête publique.

Les réponses aux interrogations, mentionnées ci-dessous, ont été communiquées au commissaire-enquêteur par courriel en date du mardi 27 mai 2014.

1. Apporter des éléments de **justification de la délimitation de la zone C** (zone de bruit modéré), l'enquête publique ayant notamment pour objet de contribuer à la définition de cette limite.

   Le préfet a consulté les parties concernées (maires, conseils...) afin de retenir l'indice de bruit Lden 57. La DGAC invite à consulter le relevé de décisions en date du mardi 12 novembre 2013 qui a été joint à la réponse et que le commissaire-enquêteur à annexer au dossier d'enquête publique pour plus ample information à destination du Public.

Il y est précisé qu'à l'issue d'une cartographie légendée, réalisée par la DDTM 76, le projet de PEB pour l'aérodrome de Dieppe / Saint-Aubin-sur-Scie a été prescrit par arrêté préfectoral en date du 24 juillet 2013.

Le Conseil municipal de Saint-Aubin-sur-Scie, commune essentiellement impactée par le projet de PEB, a émis une contre-proposition au projet de PEB établi en raison des conséquences en matière d'urbanisme générées par les zones de bruits de cette première version. Ledit Conseil a souhaité la diminution de la limite extérieure de la zone C (verte sur la cartographie) au profit d'une augmentation de la limite inférieure de la zone D (bleue sur la carte). Ainsi, les constructions situées à proximité du chemin du Haras ne verront pas augmenter des contraintes pouvant entraîner une diminution de leur valeur immobilière.

Une nouvelle cartographie légendée modifiant la taille des zones C et D a donc été établie, après avis favorable de la DGAC demandé par la DDTM 76. La limite extérieure de la zone C correspond désormais à l'indice Lden 57.

Un nouvel arrêté préfectoral prescrivant le nouveau projet de PEB a alors établi en date du 13 janvier 2014 et le projet ainsi modifié, de nouveau soumis aux délibérations.

2. Exposer les éléments pris en compte pour évaluer, à partir des objectifs de développement, **les conséquences de la gêne due au bruit des aéronefs.**

   La DGAC n'a pas évalué les conséquences de la gêne due au bruit des avions, mais a calculé et modélisé le bruit sur la base d'hypothèses dans le temps en terme de trafics (mouvements) et d'infrastructures (allongement de piste). Ceci dans le but de maîtriser l'urbanisation autour de l'aérodrome. Il s'agit d'un plan « préventif ».

3. Préciser les **données** à partir desquelles sont basées les **projections d'évolution des mouvements** sur l'aérodrome de Dieppe / Saint-Aubin-sur-Scie ?

   2% d'augmentation à l'année du trafic correspond au pourcentage (empirique) retenu au niveau national permettant sur le long terme de se rapprocher de la réalité (2025). Lors de la présentation de l'avant-projet de PEB, l'exploitant n'a pas remis en cause cette estimation.

4. Apporter des précisions quant à la **variation saisonnière de l'activité aérienne** de l'aérodrome de Dieppe / Saint-Aubin sur Scie.

   Il n'y a pas d'activité saisonnière à proprement parler à Dieppe / Saint-Aubin-sur-Scie et cela a été confirmé par l'agent AFIS. L'activité aérienne est surtout conditionnée par la météorologie et encore plus si celle-ci est annoncée comme favorable. Ce qui suppose que d'une année sur l'autre, le trafic peut être à la hausse comme à la baisse. Il convient d'observer qu'afin d'asseoir la modélisation sur des situations réellement représentatives de l'exposition au bruit et la réglementation le permettant,

la DGAC a modélisé l'exposition sur six (6) mois de l'année, c'est-à-dire cent-quatre-vingt (180) jours, sans pour autant que la période soit identifiée.

5. Il est important de stipuler s'il y a **présence d'associations de protection de l'environnement** concernées ou s'étant manifestées comme concernées. Dans tous les cas, apporter des précisions quant aux procédures de consultation élargie mises en œuvre dans le cadre de l'élaboration du PEB.

   En l'absence de parties prenantes environnementales, décrire les modalités de mise en œuvre pour **cerner les incidences du PEB sur l'environnement.** Le dossier ne fait aucune mention de cet aspect alors que la teneur de ces incidences est nécessaire pour motiver l'arrêté d'approbation du PEB par le Préfet en sus de l'activité prévue pour l'aérodrome.

   La DGAC affirme qu'aucune association n'a été identifiée pour le moment. Elle poursuit en précisant que le PEB n'a aucune incidence sur l'activité réelle de l'aérodrome, ni sur les constructions existantes.

   Le commissaire-enquêteur permet de souligner toutefois que les incidences sur les constructions existantes existent, puisque le fait d'être partie intégrante d'un périmètre de bruit (même la zone D) impliquera une mention sur l'acte notarié en cas de transaction immobilière, générant implicitement une baisse de la valeur vénale du bien.

   Concernant les incidences du PEB sur l'environnement, le commissaire-enquêteur regrette le non traitement de cette question d'autant qu'elle doit être prise en compte pour motiver l'arrêté d'approbation du PEB par le Préfet en sus de l'activité prévue pour l'aérodrome.

   Il s'agit là de la seule véritable lacune de ce dossier que le commissaire-enquêteur n'a pu combler malgré ses multiples requêtes.

6. Préciser pour chacune des trois communes concernées par l'enquête publique si elle dispose d'un **document d'urbanisme** (PLU, carte communale…) ou si elles sont régies par le RNU. En présence de documents d'urbanisme, il est important que le commissaire-enquêteur dispose du règlement écrit (PLU) et du règlement graphique (PLU & Carte communale) des secteurs impactés par les zones de bruit de manière à ce qu'il compare les situations avant et après application du PEB. Ces éléments de comparaison sont indispensables pour que le commissaire-enquêteur puisse **prendre position sur la définition de la zone C** dans le cadre de ses conclusions motivées.

   La comparaison des zonages des Plans d'occupation des sols (POS) des trois communes avant et après l'application du PEB fait l'objet d'un développement détaillé et commenté par le commissaire-enquêteur en fin de chapitre.

7. La définition d'une **zone D étant facultative,** détailler les motivations qui font que le Préfet a décidé qu'une telle limite soit mentionnée dans le cadre du présent PEB.

   La DGAC invite à se référer de nouveau au relevé de décisions du mardi 12 novembre 2014 évoqué plus haut pour justifier de la délimitation de la zone C.

   De plus, il est précisé que par souci de transparence, le Préfet a souhaité que cette limite de bruit faible soit définie. Cependant, une alternative aurait consisté à ne pas la définir, en concertation avec les Maires des communes concernées, afin de ne pas impacter les résidents en dehors de la zone C. Dans le cas présent, aucun secteur habité n'aurait été touché par une zone de bruit. Le commissaire-enquêteur s'interroge donc encore sur les motivations d'instaurer cette zone D facultative et sur son intérêt dans le cadre du présent PEB, si ce n'est empêcher l'exposition au bruit de nouvelles populations dans des secteurs déjà habités, subissant de toute façon les nuisances sonores, zones de bruit du PEB ou pas.

8. A la lecture du dossier, il apparait que la répartition des mouvements ait été réalisée par AIP France. Il convient de décliner le sigle et de communiquer quelques indications quant à la méthode d'estimation desdits mouvements.

   AIP France se décline par Aeronautical Informations Publications, soit en français, publications d'informations aéronautiques. Effectivement ce terme devra être mentionné dans le glossaire en fin de document. Dans ces publications nationales sont éditées les informations utiles aux pilotes pour atterrir et décoller d'un aérodrome en toute sécurité. Il n'y a pas de lien entre les mouvements 2012 que l'exploitant a fournis à la DGAC pour la modélisation et l'AIP France.

9. Il est enfin important que le Maître d'ouvrage informe le commissaire-enquêteur si un arrêté du Préfet délimitant les territoires relatifs aux zones C et D a été pris afin d'appliquer par anticipation du PEB lors de sa phase d'élaboration.

   La DGAC précise qu'il n'y a pas eu d'anticipation du PEB dans les termes précités.

10. En référence au I de l'article 1609 quater vicies A du Code général des Impôts (L.147.3 du Code de l'urbanisme), il est nécessaire de confirmer au commissaire-enquêteur qu'il n'est nul besoin de l'avis de l'ACNUSA et de l'avis de la commission consultative de l'environnement concernée (s'il en existe une). Il apparait que ces deux avis sont exigés dans le seul cas des dix plus grands aéroports français métropolitains, mais le commissaire-enquêteur souhaiterait en avoir confirmation.

    La DGAC confirme qu'il n'est nul besoin de l'avis de l'ACNUSA et d'une éventuelle CCE pour l'aérodrome de Dieppe.

11. Le tracé des pistes et les limites de l'aérodrome aurait pu être surimposés en noir sur l'extrait de carte au 1/25000ème pour une meilleure lisibilité du document.

    De manière à ne pas mettre à mal la lisibilité des courbes délimitant les zones de bruit par multiplication des informations à faire figurer, une alternative consisterait à fournir d'autres plans ou cartes à la même échelle faisant état de ces différents tracés.

    La DGAC a fourni au commissaire-enquêteur, via la DDTM 76, en la personne de Monsieur Aranud GRUET, une collection de trois (3) spatiocartes (orthophotoplans avec surimposition des zones de bruit) à grande échelle (1/20000° et 1/10000°) et de trois (3) cartes topographiques à très grande échelle (1/10000°) surimposées des zones de bruit. Ces documents ont permis la restitution d'un effet de site (paysage) et l'examen détaillé des limites des zones de bruit dans et à proximité des secteurs habités.

Dans un autre courriel en date du dimanche 15 juin 2014, le commissaire-enquêteur a questionné à nouveau le maître d'ouvrage concernant les deux aspects qui suivent :

1. Dans le nombre de mouvement annuels comptabilisés pour l'aérodrome de Dieppe / Saint-Aubin-sur-Scie, les décollages et atterrissages des ULM et autogyres sont-ils pris en compte ? Dans l'affirmative, quel pourcentage annuel représentent-ils vis-à-vis du total des mouvements ?

   La DGAC a répondu par l'affirmative via un appel téléphonique en date du lundi 16 juin 2014 et a précisé que les ULM et autogyres représentaient 48% des mouvements en 2012 et 51% en 2013.

   Le commissaire-enquêteur attire donc l'attention de l'exploitant, de l'autorité organisatrice et du législateur sur le fait que ce qui dérange le plus les riverains occupe une part croissante du trafic, ce qui apparait en contradiction avec les prévisions de développement du trafic d'affaire avancé par l'exploitant pour, entre autres, programmer à moyen termes l'allongement de la piste. Il conviendrait avant d'exercer un rappel au civisme et d'appliquer la réglementation en vigueur pour que les oppositions à l'aérodrome diminuent, du fait de la baisse des nuisances sonores, même si ce n'est pas l'objet de la présente enquête. Les riverains ont su profiter de l'opportunité pour générer un effet d'aubaine et faire connaître leurs revendications dans le cadre de cette enquête publique.

Dans un dernier courriel en date du 24 juin 2014, le commissaire-enquêteur interrogeait la DGAC au sujet des trois points suivants :

1. Pouvez-vous confirmer la plage horaire qualifiée de « Nuit » ?

   La plage de nuit est celle qui s'étend de 22h00 à 06h00.

2. Existe-t-il une correspondance entre le Lden et le décibel ?

Le Décibel A [dB(A)] est l'unité du Lden qui est une moyenne de bruit.

3. Qu'est ce qui régi l'établissement ou non d'un Plan de gêne sonore (PGS) ?

   LA DGAC a invité le commissaire-enquêteur à se référer aux textes en vigueur, entre autres, l'article 571-15 du Code de l'environnement et le 1609 quatervicies A du Code général des impôts. Après consultation de ces articles, le commissaire-enquêteur a pu prendre connaissance du fait qu'un Plan de gêne sonore (PGS) ne peut être élaboré que par décret.

   Le commissaire-enquêteur ne peut que regretter, comme stipulé dans le rapport d'enquête publique, que le législateur n'ait pas systématiquement prévu l'élaboration d'un Plan de gêne sonore lorsqu'un Plan d'exposition au bruit était décidé puisque la plupart des observations portent sur les nuisances environnementales générées par le trafic aérien, souvent par mauvaise application des règlements (trajectoires…), manque de civisme (vols à basse altitude et échappement non conforme) ou négligences d'exploitation (ruissellements…). Il est possible d'imaginer qu'un PGS ayant des implications financières pour l'exploitant, les aspects précités feraient peut-être l'objet d'une application plus attentive et plus stricte, pour le bien-être de tous.

⇒ ***Comparaison du zonage des Plans d'occupation des sols (POS) avant et après l'application du PEB***

- *Commune d'Arques-la-Bataille*

  Le POS a été approuvé le 7 décembre 1977 ;
  Première révision en date du 4 juillet 1991 ;
  Seconde révision en date du 28 septembre 2000 ;
  Mise en compatibilité par décret interministériel du 03/11/2005 suite à la déclaration d'utilité publique relative aux travaux d'aménagement de la deux fois deux voies de la RN 27 entre Manehouville et Dieppe ;
  Modification en date du 2 octobre 2006.

  Aire concernée par la limite de la zone D du PEB
  Hameau de Gruchet, classé en secteurs NB et NC

  NB – Zone naturelle
  Hameau faiblement urbanisé avec habitations individuelles. Zone isolée du bourg, en plein plateau agricole de l'Ouest de la commune. Zone insuffisamment équipée admettant un développement modéré de l'urbanisation. Les restrictions sur les possibilités constructives et les obligations sur les espaces libres visent à maintenir les qualités paysagères du site.

  Synthèse des articles NB1 & NB2 – Sont autorisés les habitations, l'accueil et l'hébergement touristique, les commerces et services de proximité, les équipements publics, les annexes et extensions mesurées des constructions existantes. Sont interdits le camping et le stationnement des caravanes.

NC –Secteur à vocation agricole

Synthèse de l'article NC1 – Sont permises les constructions directement liées et nécessaires à l'agriculture, y compris celles destinées au logement des exploitants, ainsi que leurs dépendances.

Sont autorisées sous conditions l'agrandissement mesuré de l'existant (agricole ou non), la reconstruction à l'existant (après sinistre), le changement de vocation d'un bâtiment agricole, les ouvrages techniques, les installations classées liées à l'agriculture, les ouvrages d'infrastructures publiques d'intérêt général prenant en compte les contraintes hydrologiques et paysagères du site.

Synthèse de l'article NC2 – Sont interdits le camping et les caravanes.

Avis du commissaire-enquêteur
La zone D effleure le hameau de Gruchet. Les dispositions d'urbanisme en vigueur ne seront pas pénalisées par l'application du seul PEB. Aucun impact n'est perceptible concernant le secteur NC touché par la limite extérieure de la zone de bruit D.

- *Commune d'Hautot-sur-Mer*

Aire concernée par la limite de la zone D du PEB
Secteur NC à proximité du cimetière canadien, en limite de Saint-Aubin-sur-Scie. Plus à l'Ouest, mais non touchées par la zone de bruit, s'étendent des secteurs en UF et NB

Synthèse de l'article NC1 – Sont interdites toutes les constructions et installations, lotissements, carrières, camping & caravanes (sauf ceux et celles dit « à la ferme »).

Synthèse de l'article NC2 – Sont possibles les industries et commerces liés à l'agriculture, les constructions à usage agricole et les logements et dépendances de l'exploitant. La finalité est de ne pas favoriser l'urbanisation dispersée, incompatible avec les espaces naturels environnants.

L'article NC2.3 autorise l'aménagement, à l'intérieur d'un corps de ferme ou clos-masure, d'un ou plusieurs bâtiments non exploités par l'agriculture.

L'article NC2.4 autorise l'aménagement / Agrandissement mesuré des constructions existantes.

L'article NC2.5 autorise la reconstruction à l'existant d'un bâtiment avec la destination initiale.

L'article NC2.6 autorise les équipements techniques à caractère technique.

L'article NC2.7 autorise l'exploitation / extension des seules carrières existantes t l'extraction de la marne par les agriculteurs, pour leurs seuls besoins personnels.

Avis du commissaire-enquêteur
Les dispositions d'urbanisme en vigueur ne seront pas pénalisées par le PEB, compte des articles NC1 et NC2 en vigueur.

- *Commune de Saint-Aubin-sur-Scie*

Le POS a été prescrit le 2 juin 1977 ;
Modification en date du 27 août 1980 ;
Première révision en date du 27 octobre 1992 ;
Seconde révision en date du 14 mars 2002 ;
Première modification en date du 8 juillet 2004 ;
Deuxième modification en date du 11 mai 2006 ;
Troisième modification en date du 19 juillet 2007.

Aire concernée par la limite de la zone D du PEB
Hameau des « Vertus » offrant des secteurs classés en UB, NA, NB et NC.

UB – Zone urbaine, équipée et réservée pour l'essentiel à l'habitat avec les services correspondants.

Synthèse de l'article UB2 – sont autorisés les ouvrages techniques, les nouvelles constructions dans une bande de 200 mètres située de part et d'autres de la RN27 et les extensions mesurées.

NA – Zone naturelle, non équipée, réservée pour l'urbanisation future dans l'attente de la transformation du POS.

NAr – Zone naturelle avec présence d'indices de cavité souterraine.

Synthèse de l'article NA2 – Sont permis les affouillements opu exhaussements de sol pour la gestion des eaux pluviales, les ouvrages techniques de service public, les extensions mesurées, la reconstruction après sinistre (sauf en cas d'inondation ou d'effondrement).

1NA – Zone naturelle, non équipée.
1 NAb & 1NAb – Secteurs qui peuvent être urbanisés par anticipation sous conditions.

Synthèse de l'article 1NA2 – Sont autorisés les affouillements et exhaussements de sol utiles à l'implantation d'un établissement de santé ou de constructions destinées au commerce et à l'aménagement de leurs abords, les affouillements et exhaussements de sol utiles à la gestion des eaux pluviales, les ouvrages techniques, les reconstructions après sinistre (sauf en cas d'inondation ou d'effondrement). L'isolation acoustique dans la bande de 200 mètres de part et d'autres de la RN27 est obligatoire.

En secteur 1NA et 1NAa, un schéma pour un aménagement d'ensemble avec insertion dans l'environnement naturel et bâti sur la totalité de la zone est exigé.

En secteur 1NAb, le respect du plan Masse « 1am3 » est imposé pour des activités ou usages d'établissement de santé.

NB (Secteur majoritairement impacté par la zone D du PEB) – Zone sans protection particulière, mais dans laquelle l'urbanisation doit rester modérée, entre autres, pour des raisons d'équipement.

NBr – Secteur délimitant une zone de risques liés à la présence d'indices de cavité souterraine.

NBa – Secteurs concernant les bâtiments agricoles pouvant être réhabilités.

NBar – Secteurs concernant les bâtiments agricoles pouvant être réhabilités, mais avec indice de cavité souterraine.

Synthèse de l'article NB2 – Sont permis les ouvrages techniques, les affouillement et exhaussements pour la gestion des eaux pluviales, les extensions mesurées, les reconstructions suite à un sinistre, les constructions d'habitation sauf en secteur NBa, l'aménagement en habitation d'un bâtiment agricole.

NC – Zone de protection agricole, privilégiant cette activité.

L'emprise de l'aérodrome est particulièrement couverte par ce type de secteur (NC & NCr), au même titre que le secteur ND.

Synthèse de l'article NC2 – Sont permis les ouvrages techniques, les affouillements et exhaussements pour la gestion des eaux pluviales, les extensions mesurées, la construction d'annexes de faible importance, la reconstruction après sinistre (sauf en cas d'inondation ou d'effondrement), les habitations directement liées et nécessaires à l'activité agricole, l'aménagement en habitation des bâtiments agricoles, le camping dit « à la ferme ».

Synthèse des dispositions inhérentes au secteur NCr – Seules sont autorisées les réhabilitations de constructions et les extensions mesurées pour la mise en conformité des bâtiments agricoles, les annexes de faible importance, la reconstruction après sinistre (sauf en cas d'effondrement).

ND – Secteur de protection dans le sens le plus large.

Avis du commissaire-enquêteur
A l'exception du secteur UB, le PEB a peu d'impact sur le règlement d'urbanisme en vigueur. En secteur UB, la limite extérieure de la zone de bruit D touche quelques habitations situées dans le prolongement du bout de piste. Cependant, il faudra veiller à l'application d'isolation acoustique identiques aux dispositions prévues dans la bande de 200 mètres de part

et d'autres de la RN27 lorsque les différents secteurs NA dans le prolongement de la piste de l'aérodrome feront l'objet de constructions. A cet effet, le règlement écrit du POS ne le prévoyant pas aujourd'hui, à l'exception de la bande de 200 m évoquée, il faudrait envisager cette clause dans le cadre des secteurs traités ci-dessus, ces derniers n'étant pas inclus dans la zone de bruit D, mais manifestement exposés au bruit des aéronefs. Ces modalités devront être examinées lors de la révision du POS en PLU avant le 31 décembre 2015 (obligation de la loi ALUR).

7) – Avis motivé du commissaire-enquêteur

L'ensemble des éléments de ce dossier n'apporte pas d'argumentation défavorable **au projet d'élaboration du Plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome de Dieppe / Saint-Aubin-sur-Scie**.

Les différentes pièces du dossier permettaient une appréhension relativement aisée des différents enjeux par toutes les parties prenantes, y compris la société civile, d'autant que des éléments de compréhension supplémentaires ont pu être présentés par le commissaire-enquêteur.

CONSIDERANT QUE :

Le Plan d'exposition au bruit (PEB) définit des secteurs diversement exposés au bruit engendré par les aéronefs en fonction des prévisions de développement de l'activité aérienne, de l'extension prévisibles de l'infrastructure et des procédures de circulation aérienne.

Le Plan d'exposition au bruit (PEB) classe explicitement ces secteurs en zones de bruit fort, dite A et B, et en zones de bruit modéré, dite C et D.

Le rapport de présentation expose clairement l'objet de l'enquête, la portée du plan d'exposition au bruit et les conséquences sur l'urbanisme, pour les communes concernées, de la gêne due au bruit des aéronefs.

Il justifie également correctement le choix de délimitation de la zone C de bruit modéré. Cet aspect a fait l'objet de porters à connaissance complémentaires en cours d'enquête publique, à la demande du commissaire-enquêteur.

Les avis des communes et des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) compétents intéressés ont émis un avis favorable ou n'ont pas délibéré, donnant lieu à un avis réputé favorable.

Il est illustré par un document cartographique de qualité à l'échelle du 1/25000° sur lequel sont reportées les limites des différentes zones de bruit. Différents plans et orthophoplans viennent compléter à titre informatif et pour une meilleure lisibilité ce premier document réglementaire. Ils permettent de mieux visualiser les limites de l'aérodrome et le tracé des pistes.

Les contraintes d'urbanisme, après comparaison des zonages avant et après l'application du PEB, sont de portée mineure pour les trois Plans d'occupation des sols (POS) concernés, en l'état du zonage en vigueur. Les axes de

développement peuvent être cependant compromis dans la perspective d'un passage au Plan local d'urbanisme (PLU) comme imposé par la loi ALUR avant le 31 décembre 2015.

Enfin, le commissaire-enquêteur n'a constaté, au cours de la durée de l'enquête publique, aucun élément nouveau significatif par rapport au contenu du dossier de ladite enquête.

POUR CES MOTIFS :

1. En l'état actuel du dossier ;
2. Après une visite des lieux ;
3. Après avoir étudié les avantages et les inconvénients du projet et ;
4. Tenant compte des éléments précités.
5. Le choix de l'indice Lden correspondant à la zone C ayant été clairement argumenté et n'appelant pas de remarques particulières ;

⇒ Le commissaire-enquêteur émet un **AVIS FAVORABLE** au projet d'élaboration du Plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome de Dieppe / Saint-Aubin-sur-Scie.

Au Havre, le samedi 12 juillet 2014,

Alban BOURCIER
Commissaire-enquêteur