



maîtrise d'ouvrage

Ministère de la Défense



Direction Centrale du Service d'Infrastructure de la Défense



Préfecture du Var



Aérodrome de
Le Luc-Le Cannet des Maures (LFMC)

Plan d'Exposition au Bruit

Plan au 1/25000ème



maîtrise d'oeuvre
DDTM du Var
Adresse postale :
Préfecture du Var - Boulevard du 112ème Régiment d'Infanterie CS 31209 - 83070 TOULON CEDEX
Accueil du public DDTM : 244 avenue de l'Infanterie de Marine à Toulon
Téléphone 04 94 46 83 83 - Fax 04 94 46 32 50 - Courriel ddtm@var.gouv.fr
www.var.gouv.fr



assistance technique
SERVICE NATIONAL D'INGENIERIE AEROPORTUAIRE
Siège : 82 rue des Pyrénées 75970 Paris cedex 20
Antenne Méditerranée : 1 rue Vincent Aurioi CS 90890, 13627 Aix-en-Provence cedex 1

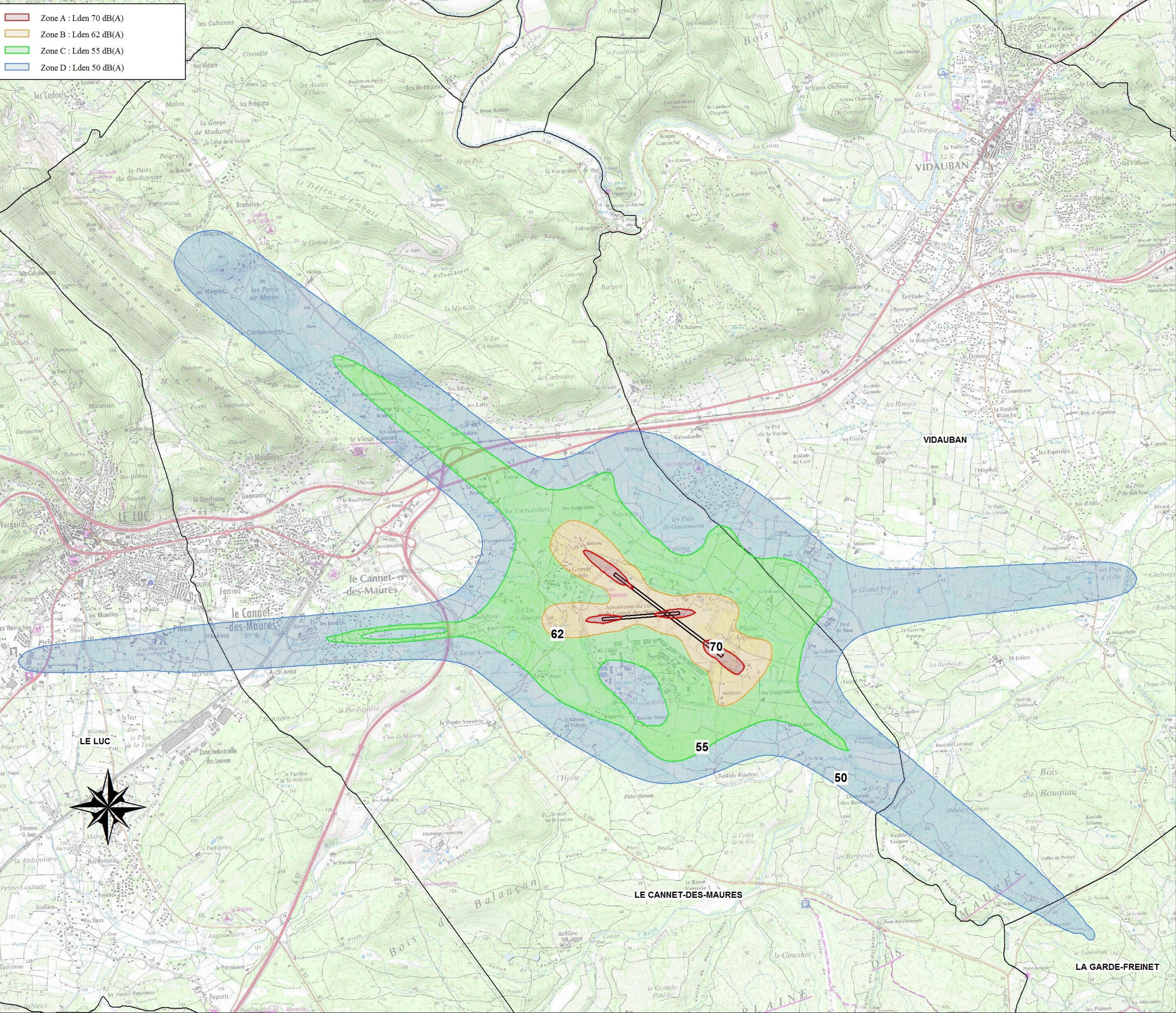
Vu pour être annexé à l'arrêté préfectoral
en date du 05 AOUT 2016
Le Préfet du Var

Pierre SOUBELET

Version du
08 juillet 2016

Echelle :
1/25.000ème

SYSTEME GEODESIQUE		NTF
PROJECTION		LAMBERT 3 sud
CONFIGURATION DE LA PISTE		QFU13/31 - QFU27/09
HYPOTHESES	Origine	Base
	Nombre de mouvements	46 375
MODELISATION	Auteur	Exploitant
	Logiciel	INM 7.0
	Vérification	SNIA/Med
	Relief	MNT-IGN
	Modélisation des trajectoires	Méthode graphique sous INM
COMPTAGE DE POPULATION	Logiciel	
	Base de données	*****
REALISATION DU PLAN	Auteur	DDTM83
	Logiciel SIG	MAP INFO
	Fond de plan	© IGN - SCAN 25 ©
	Service destinataire	PREFET
		OCTOBRE 2015





Version en date du 26 janvier 2016

Maîtrise d'ouvrage :



Ministère de la Défense

MINISTÈRE DE LA DÉFENSE



**Direction centrale du service d'infrastructure
de la défense**



PRÉFET DU VAR

Préfecture du Var

Aérodrome de « Le Luc-Le Cannet des Maures (LFMC) »

Plan d'Exposition au Bruit (PEB)

Rapport de présentation



**Vu pour être annexé à
l'arrêté préfectoral
en date du 05 AOUT 2016**

Le Préfet du Var

Pierre SOUBELET

Maîtrise d'œuvre :

DDTM 83

Adresse postale : Préfecture du Var
DDTM – Service environnement et forêt
pôle environnement et cadre de vie
Boulevard du 112ème Régiment d'Infanterie
CS 31209
83070 TOULON CEDEX

Localisation géographique
244 avenue de l'Infanterie de Marine à Toulon

Assistance technique :

Service National d'Ingénierie Aéroportuaire

Département Programmation Environnement Aménagement
Siège : 82 rue des Pyrénées 75970 Paris cedex 20
Site Méditerranée : 1 rue Vincent Auriol, CS 90890, 13627 Aix-en-Provence cedex 1



SOMMAIRE	
SOMMAIRE.....	2
INTRODUCTION.....	2
I) GÉNÉRALITÉS SUR LES PLANS D’EXPOSITION AU BRUIT.....	3
1) Méthode d’élaboration des PEB.....	3
a) Evaluation de l’exposition au bruit à court, moyen et long terme.....	3
b) L’indice Lden.....	3
2) Zones de bruit d’un PEB et règles d’urbanisme applicables.....	3
a) Restrictions d’urbanisation.....	4
b) Isolation renforcée.....	4
c) Renouvellement urbain.....	4
d) Obligation d’information.....	4
3) Procédure de révision d’un PEB.....	5
II) DEMARCHE DE RÉVISION DU PEB DE L’AÉRODROME DE « LE LUC-LE CANNET DES MAURES ». .6	
1) Présentation de la base école et de son aérodrome.....	6
a) La base école « général Lejay »	6
b) L’aérodrome.....	7
2) Justification de la mise en révision du PEB.....	7
III) AVANT-PROJET DE PEB.....	8
1) Elaboration technique de l’avant-projet de PEB (AP-PEB).....	8
2) Analyse urbanistique.....	11
a) Communes concernées par le PEB de l'aérodrome de Le Luc–Le Cannet des Maures	11
b) Superposition du PEB en projet avec les documents d’urbanisme.....	11
c) Règlements du PEB en projet (résumé du chapitre 2a)	16
d) Typologie des différentes zones du POS/PLU	16
e) Relevé des surfaces concernées par les différentes zones des PEB	17
f) Relevé des populations exposées au bruit dans les différentes zones des PEB ...;.....	21
g) Zoom sur des secteurs urbanisés et populations exposées	25
h) Analyse par commune de l'impact du PEB en projet	30
i) Avis de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) du 7 novembre 2013	31
IV) LE PROJET DE PEB.....	32
1) Établissement du projet de PEB	32
2) Retour sur les avis suite aux consultations obligatoires.....	32
3) Avis de la CCE en date du 12 mai 2015	33
4) Déroulé de la procédure d’enquête publique.....	33
V) LE PEB RÉVISÉ APPROUVÉ.....	35
ANNEXES	39

INTRODUCTION

Le plan d’exposition au bruit (PEB) est un instrument juridique destiné à maîtriser l’urbanisation autour des aérodromes en limitant les droits à construire dans les zones de bruit et en imposant une isolation acoustique renforcée pour les constructions autorisées dans les zones de bruit. C’est un document d’urbanisme opposable à toute personne publique ou privée. 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 des PLU doivent être compatibles avec les prescriptions du PEB en vigueur.

Le PEB vise à éviter que de nouvelles populations ne soient exposées aux nuisances sonores générées par l’activité de l’aérodrome considéré. Ainsi, il régit l’utilisation des sols aux abords des aérodromes en vue d’interdire ou d’y limiter la construction de logements, dans l’intérêt même des populations, et d’y prescrire des types d’activités peu sensibles au bruit ou plus compatibles avec le voisinage d’un aérodrome.

Outre l’objectif premier de maîtrise de l’urbanisation à travers le droit à construire, le PEB autorise le renouvellement urbain des quartiers existants dans les zones de bruit et introduit des obligations en matière d’information des riverains.

Les textes de référence en matière de PEB sont codifiés et repris dans le Code de l’urbanisme (articles L.112-3 à L.112-7 et R,112-1 à R.112-7).

L’objet du présent rapport est de présenter le projet de PEB de l’aérodrome de Le Luc-Le Cannet des Maures, soumis à PEB au titre au titre de l’article L 112-5 du code de l’urbanisme et de l’arrêté du 28 mars 1988 modifié.

I) GÉNÉRALITÉS SUR LES PLANS D'EXPOSITION AU BRUIT

1) Méthode d'élaboration des PEB

a) Évaluation de l'exposition au bruit à court, moyen et long terme

Le PEB définit des zones de bruit autour de l'aérodrome. Il s'appuie sur des hypothèses à court, moyen et long termes de développement et d'utilisation de l'aérodrome. Les zones de bruit du PEB ne reflètent pas nécessairement la réalité du moment, mais l'enveloppe des expositions au bruit des avions à court, moyen et long termes.

Pour ce faire, il est nécessaire d'établir, pour les trois horizons considérés (court, moyen et long termes), des prévisions réalistes concernant :

- les infrastructures
- le trafic
- les procédures de navigation aérienne
- les conditions d'exploitation

Ces hypothèses s'appuient sur les données et les perspectives envisageables au moment où le projet de PEB est élaboré.

b) L'indice L_{den}

La France a adopté en 2002 l'indice L_{den} (Level Day Evening Night) pour l'élaboration des PEB. Cet indice est également prescrit au niveau communautaire (directive européenne n°2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement).

Le L_{den} est un indice de bruit, exprimé en décibels « dB(A) », qui représente le niveau d'exposition totale au bruit des avions en chaque point de l'environnement d'un aérodrome. Il tient compte :

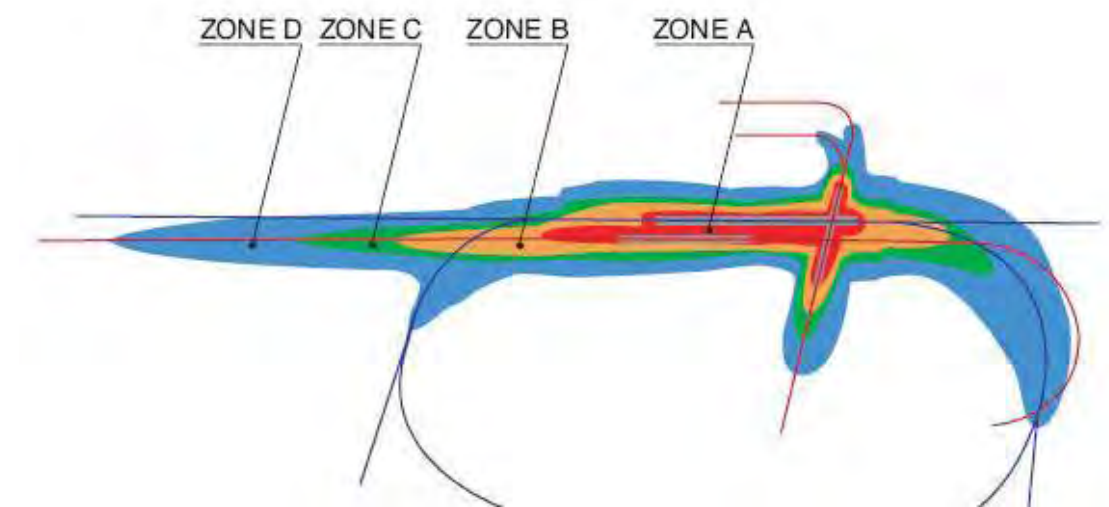
- du niveau sonore moyen du passage des avions pendant chacune des trois périodes de la journée c'est à dire le jour (6h00-18h00), la soirée (18h00-22h00) et la nuit (22h00-6h00) ;
- d'une pénalisation du niveau sonore selon cette période d'émission : le niveau sonore moyen de la soirée est pénalisé de 5 dB(A), ce qui signifie qu'un mouvement opéré en soirée est considéré comme équivalent à environ trois mouvements opérés de jour. Le niveau sonore de la nuit est quant à lui pénalisé de 10 dB(A) (un mouvement de nuit équivaut à 10 mouvements de jour).

La valeur de l'indice L_{den} est calculée en chaque point du territoire voisin de l'aéroport, à partir des hypothèses de trafic retenues. La modélisation est réalisée à l'aide du logiciel informatique INM (Integrated Noise Model) qui intègre les niveaux sonores émis par les différents avions lors des phases de décollage et d'atterrissage, les paramètres de vol (trajectoires, profils) et les lois de propagation du bruit dans l'air. En reliant les points de même indice, on obtient des courbes, dites isophoniques. Dans la zone comprise à l'intérieur de la courbe isophonique, le bruit est supérieur à l'indice considéré (par exemple 70 dB (A) dans la zone A) à au moins un des 3 horizons envisagés. A l'extérieur de cette courbe, le bruit est inférieur et décroît à mesure que l'on s'éloigne.

Pour les aérodromes où le nombre annuel de mouvements commerciaux n'excède pas 10 000 dans l'une des trois hypothèses de court, moyen ou long terme et caractérisés par une forte variation saisonnière ou hebdomadaire de l'activité aérienne telle qu'elle est prise en compte pour l'élaboration du plan d'exposition au bruit, l'indice L_{den} est déterminé sur un nombre de jours compris entre 180 et 365 au regard des périodes de trafic effectif.

Cette disposition concerne l'aérodrome de " le Luc--le Cannet des Maures " (nombre de jours d'activités annuel égal à 220 jours, cf page 8 du présent rapport).

2) Zones de bruit d'un PEB et règles d'urbanisme applicables



Le PEB délimite 3 (voire 4¹) zones de bruit aux abords de l'aérodrome.

▪ La zone de bruit fort A

C'est la zone comprise à l'intérieur de la courbe d'indice L_{den} 70.

▪ La zone de bruit fort B

C'est la zone comprise entre la courbe d'indice L_{den} 70 et la courbe dont l'indice peut être fixé entre les valeurs L_{den} 62 et L_{den} 65.

Pour les aérodromes militaires figurant sur la liste fixée par l'arrêté du 18 avril 2013⁽¹⁾ du ministre de la défense, la zone de bruit B est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone A et la courbe correspondant à une valeur d'indice L_{den} choisie entre 68 dB(A) et 62 dB(A).

▪ La zone de bruit modéré C

C'est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone B et la courbe dont l'indice peut être fixé entre les valeurs L_{den} 57 dB(A) et L_{den} 55 dB(A).

Pour les aérodromes où le nombre annuel de mouvements commerciaux n'excède pas 10 000 dans l'une des trois hypothèses de court, moyen ou long terme et caractérisés par une forte variation saisonnière ou hebdomadaire de l'activité aérienne telle qu'elle est prise en compte pour l'élaboration du plan d'exposition au bruit, la zone 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 L_{den} choisie entre 57 dB(A) et 52 dB(A).

Pour les aérodromes militaires figurant sur la liste fixée par l'arrêté du 18 avril 2013 du ministre de la défense, la zone 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 L_{den} choisie entre 64 dB(A) et 55 dB(A).

▪ La zone de bruit D

Elle est comprise entre la limite extérieure de la zone C et la courbe d'indice L_{den} 50.

¹ L'aérodrome de " le Luc-le Cannet des Maures " ne figure pas sur cette liste.

La zone D est obligatoire pour les aérodromes visés au I de l’article 1609 quater des impôts, c’est-à-dire les aérodromes pour lesquels le nombre annuel des mouvements d’aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes a dépassé 20 000 lors de l’une des 5 années civiles précédentes². La délimitation d’une zone D est facultative pour les autres aérodromes.

a)Restrictions d’urbanisation

Le PEB prescrit des restrictions d’urbanisation pour les constructions à usage d’habitation et pour les équipements publics ou collectifs, le principe général consistant à ne pas accroître la capacité d’accueil d’habitants exposés aux nuisances sonores.

Dans les **zones A et B**, seuls peuvent être autorisés les logements et les équipements publics ou collectifs liés à l’activité aéronautique, les logements de fonction nécessaires aux activités industrielles et commerciales admises dans la zone et les constructions nécessaires à l’activité agricole.

A l’intérieur de la **zone C**, les constructions individuelles non groupées sont autorisées à condition d’être situées dans un secteur déjà urbanisé et desservi par des équipements publics et dès lors qu’elles n’entraînent qu’un faible accroissement de la capacité d’accueil du secteur.

La **zone D** ne donne pas lieu à des restrictions de droits à construire.

b)Isolation renforcée

Les constructions nouvelles autorisées dans les zones d’un plan d’exposition au bruit doivent faire l’objet de mesures d’isolation acoustique en application de l’article L 112-12 du code de l’urbanisme, les niveaux d’isolation acoustique devant être atteints dans les différentes zones du PEB étant les suivantes :

	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
Constructions à usage d’habitation exceptionnellement admises	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	30 dB(A)
pour les demandes de permis de construire déposées à compter du 1 ^{er} janvier 2014	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	32 dB(A)
Locaux d’enseignement et de soins	47 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	30 dB(A)
Locaux à usage de bureaux ou recevant du public	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	30 dB(A)

Seuls les niveaux en gras ont valeur de normes.

La règle générale d’isolation acoustique des pièces principales et cuisines des bâtiments d’habitation contre les bruits de l’espace extérieur impose un isolement acoustique minimum de 30 dB.

Références :

- arrêté du 6 octobre 1978 modifié relatif à l’isolement acoustique des bâtiments d’habitation contre les bruits de l’espace extérieur
- circulaire interministérielle du 19 janvier 1988 relative à l’urbanisme au voisinage des aérodromes

- arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l’isolement acoustique des bâtiments d’habitation dans les secteurs affectés par le bruit (modifié par arrêté du 23 juillet 2013)
- arrêté du 30 juin 1999 relatif aux caractéristiques acoustiques des bâtiments d’habitation
- arrêtés du 25 avril 2003 relatifs à la limitation du bruit dans les établissements d’enseignement, de santé et les hôtels

c)Renouvellement urbain

Dans les zones A, B et C, la rénovation, la réhabilitation, l’amélioration, l’extension mesurés et la reconstruction sont admises à condition qu’elles n’impliquent pas d’accroissement de la capacité d’accueil d’habitants.

En outre, 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 a introduit une disposition nouvelle : 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 de villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées, à condition qu’elles n’entraînent pas d’augmentation de la population soumise aux nuisances sonores : ces secteurs peuvent être délimités postérieurement à l’approbation du PEB, à la demande de la commune compétente en matière de plan local d’urbanisme, par arrêté préfectoral et après enquête publique.

d)Obligation d’information

A l’intérieur des zones de bruit, tout contrat de location d’immeuble à usage d’habitation doit comporter une clause claire et lisible précisant la zone de bruit où se trouve localisé le bien et tout certificat d’urbanisme doit spécifier l’existence de la zone de bruit et l’obligation de respecter les règles d’isolation acoustique.

Limitations du droit de construire dans les zones de bruit d'un PEB
(article L112-9 et 10 du code de l'urbanisme)

	ZONE A	ZONE B	ZONE C	ZONE D
CONSTRUCTIONS NOUVELLES A USAGE D'HABITATION				
Logements nécessaires à l'activité aéronautique ou liés à celle-ci	Autorisés *			Autorisés *
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales admises dans la zone	Autorisés * dans les secteurs déjà urbanisés	Autorisés		
Constructions directement liées ou nécessaires à l'activité agricole				
Constructions individuelles non groupées	Non autorisées		Autorisées * si secteur d'accueil 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		Non autorisés sauf dans le cadre d'opérations de reconstruction rendues nécessaires par une opération de démolition en zone A ou B, dès lors qu'elles n'entraînent pas d'accroissement de la population exposée aux nuisances, que les normes d'isolation phonique fixées par l'autorité administrative sont respectées et que le coût d'isolation est à la charge exclusive du constructeur	
EQUIPEMENTS PUBLICS OU COLLECTIFS				
Création ou extension	Autorisée * s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes		Autorisée	Autorisée *
INTERVENTIONS SUR L'EXISTANT				
Rénovation, réhabilitation amélioration, extension mesurée ou reconstruction des constructions existantes	Autorisée * sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances			Autorisées *
Opérations 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	

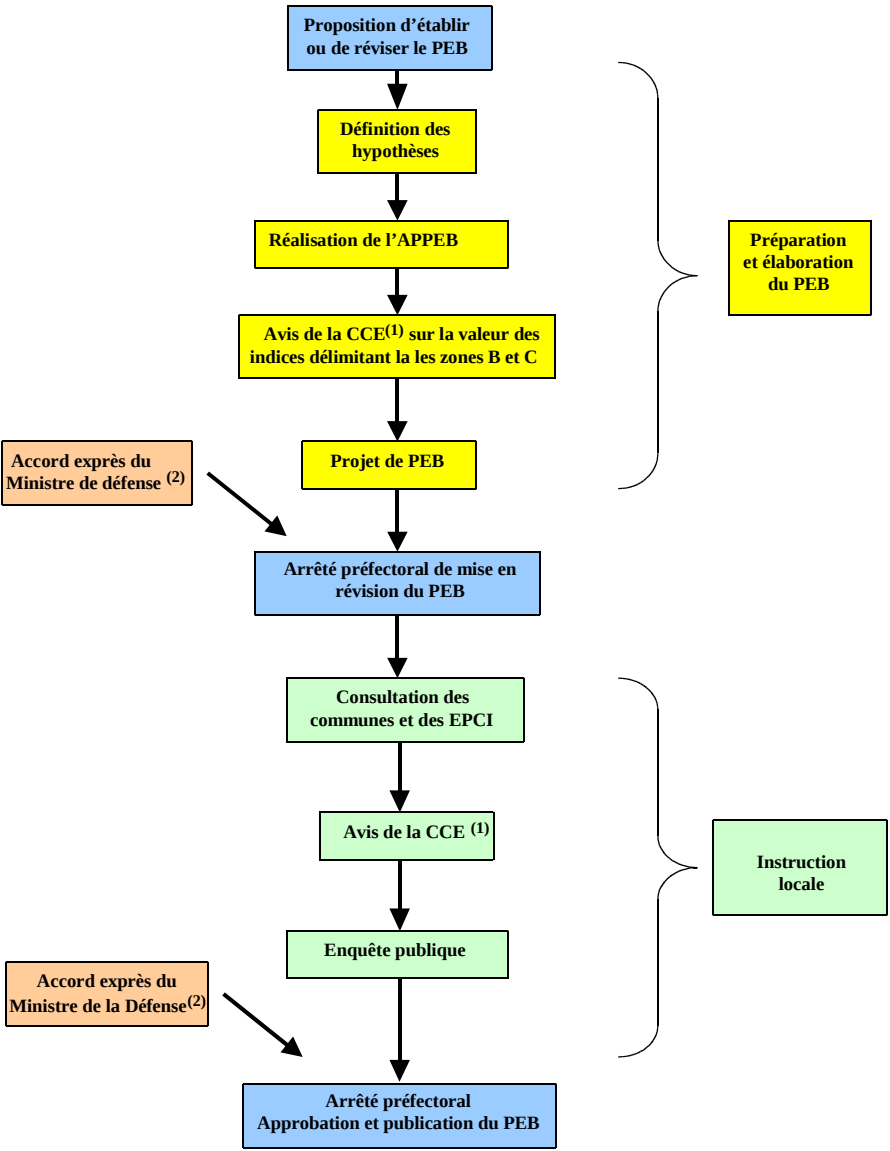
* sous réserve d'une isolation acoustique (cf annexe n°2) et, le cas échéant, de l'information des futurs occupants

3) Procédure de révision d'un PEB

La procédure d'établissement ou de révision d'un PEB telle que définie dans le code de l'urbanisme se déroule en deux étapes :

- la première étape aboutit à la définition du projet et à la décision d'établissement ou de mise en révision du PEB ;
- la seconde étape est consacrée au processus de consultation réglementaire et doit aboutir à l'approbation du nouveau PEB.

Le détail de la procédure est repris en annexe 1 du présent rapport de présentation.



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

(2) Accord exprès du ministre pour les aérodromes militaires ou d'intérêt national

II) DEMARCHE DE RÉVISION DU PEB DE L'AÉRODROME DE « LE LUC-LE CANNET DES MAURES »

1) Présentation de la base école et de son aérodrome

Plan de situation



Base école « général Lejay »

a) La base école « général Lejay »

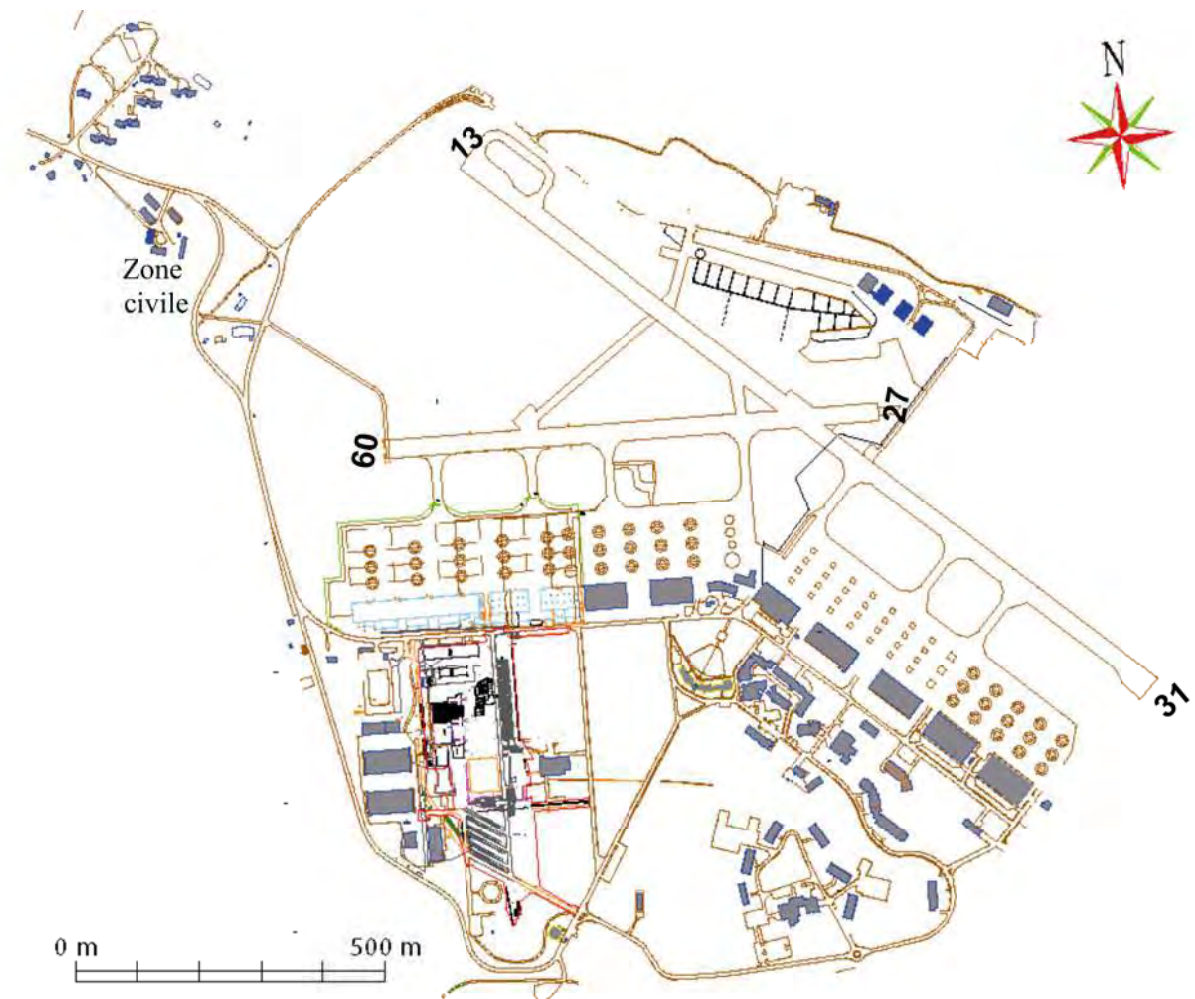
La base école général Lejay se situe dans le Var, sur la commune du Cannet des Maures. Elle couvre une superficie de 182 hectares et emploie près de 1000 personnes (en comptant l'état-major, l'EFA et le CFIA-NH90).

Sur l'emprise de l'aérodrome Le Luc – Le Cannet des Maures, se trouvent regroupées quatre unités :

- L'état-major de l'Ecole de l'Aviation Légère de l'Armée de Terre (EALAT)
- La base école général Lejay
- L'Ecole Franco-Allemande Tigre (EFA)
- Le Centre de Formation Interarmées NH90 (CFIA-NH90)

La mission principale de la base école général Lejay est d'assurer la formation au combat et au commandement, les transformations de licence sur nouveau type d'hélicoptère et le perfectionnement du personnel du domaine aéromobilité de l'Armée de Terre. Elle contribue également à la formation interarmées, interministérielle et internationale.

Vue aérienne et plan de la base école « général Lejay » et de son aérodrome



Principaux aéronefs fréquentant la plate forme



Le SA 341 G (Gazelle) représente l'essentiel des mouvements, suivi par le SA 355 (Fennec)



Le SA 330 (Puma) génère un trafic venant en troisième position



Le Pilatus B2H2 (paracub) représente un nombre de mouvements important

b) L'aérodrome

Affectation aéronautique

(Référence : Arrêté interministériel du 26 octobre 1963)

A titre principal : Ministère de la Défense (Aviation légère de l'Armée de Terre)

A titre secondaire : Ministère de la Défense (Aéronavale)

Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire (aviation légère et sportive)

Infrastructures aéronautiques

L'aérodrome comprend deux pistes sécantes :

- La piste principale revêtue orientée 09/27 de 800m de long
- Une piste revêtue orientée 13/31 de 1399m de long

Activités sur l'aérodrome :

L'activité aérienne sur l'aérodrome Le Luc – Le Cannet des Maures est réalisée dans le cadre des missions de la base école, de l'Ecole Franco-Allemande et du Centre de Formation Interarmées NH90.

En 2012 le nombre des mouvements sur la plate-forme a été de 32 538, toutes pistes confondues.

L'activité est en majorité réalisée par les hélicoptères basés (Gazelle, Fennec, Puma, Tigre, BO 105).

Les autres utilisateurs de l'aérodrome sont :

- La sécurité civile (pélicandrome) avec des Tracker et Canadair ainsi qu'un EC145 pouvant être basé
- Le CODIS 83 avec 4 hélicoptères bombardiers d'eau basés de juin à octobre
- Le centre école parachutisme « Côte d'Azur » avec un avion largueur
- Le Ministère de la Défense (occasionnellement) avec des TBM700 ou avions de transport tactiques
- Les sociétés civiles INAER et HELI-PROTECTION

Plan de servitudes aéronautiques

L'aérodrome n'est pas doté d'un plan de servitudes aéronautiques.

Avant-projet de plan de masse (APPM)

L'aérodrome ne dispose pas d'un APPM.

Plan d'exposition au bruit en vigueur

L'aérodrome dispose d'un plan d'exposition au bruit (PEB) approuvé le 03 août 1992. Les hypothèses de trafic retenues pour son élaboration faisaient état de près de 104 000 procédures par an à l'horizon 2000.

2) Justification de la mise en révision du PEB

Depuis 1992, de nombreuses évolutions en matière de bruit sont intervenues qui nécessitent la révision du PEB.

En particulier, l'article R 112-1 du code de l'urbanisme modifié en avril 2002 prévoit que les PEB doivent être établis sur la base du nouvel indice L_{den} en remplacement de l'indice psophique IP utilisé avant cette date. Cet indice L_{den} , qui prend en compte de nouveaux paramètres comme les pondérations du bruit selon qu'il est émis de jour, en soirée ou de nuit, entraîne une modification des courbes de bruit des zones du PEB.

De plus, le trafic aérien sur l'aérodrome a notablement changé : le projet de PEB prend en compte des nouvelles hypothèses en termes de types d'appareils, de procédures d'atterrissage ou de décollage et de nombre annuel de mouvements. Ces nouvelles hypothèses sont détaillées ci-après.

III) AVANT-PROJET DE PEB

1) Élaboration technique de l'avant-projet de PEB (AP-PEB)

a)Hypothèses

L'élaboration de l'APPEB repose sur différentes données et hypothèses. Les données techniques concernant la plateforme aéronautique (infrastructures et procédures) ont été fournies par la base école « général Lejay » et le commandement de l'Aviation Légère de l'Armée de Terre (délégataire de l'Etat Major). Le dossier technique reprenant ces hypothèses établi initialement en 2008, a fait l'objet de mises à jour en 2011 et plus récemment en 2013 en raison de l'évolution de la réglementation..

Relief

Le relief a été pris en compte dans l'établissement des modélisations.

Infrastructures

Il n'est pas prévu de modification des infrastructures aéronautiques à l'échéance considérée, c'est à dire pour l'horizon long terme (au delà de 10 ans).

Répartition du trafic

Les hypothèses de trafic retenues sont les suivantes :

- 40 978 procédures pour le court terme ;
- 44 576 procédures pour le moyen terme (environ + 9 %)
- 46 376 procédures pour long terme (environ +13 %).

Une procédure représente un atterrissage, un décollage ou un tour de piste. Une procédure standard d'arrivée (atterrissage) ou de départ (décollage) sur l'aérodrome représente donc un mouvement équivalent. Pour les procédures particulières, 1 tour de piste (TDP) correspond à un atterrissage plus un décollage, soit 2 mouvements équivalents.

Le trafic à court terme est égal au trafic actuel. Ensuite, le trafic militaire augmente de 10 % à l'horizon moyen terme (5 à 10 ans), le trafic civil étant constant. Le trafic global augmente donc de 9 % environ. A l'échéance long terme (au delà de 10 ans), l'évolution est de 15 % par rapport au court terme pour les appareils militaires et demeure stable pour les avions civils. Cela correspond à un accroissement de 13 % environ.

L'horizon moyen terme n'a pas été étudié pour les raisons suivantes :

- Faible différence entre l'horizon moyen terme et l'horizon long terme ;
- Infrastructures, types d'avions et trajectoires identiques pour les trois termes ;

Le Trafic Moyen Journalier (TMJ) pris en compte se décompose ainsi :

- court terme : 186 procédures/jour environ ;
- long terme : 210 procédures/jour environ.

Suivant la répartition de trafic au cours de l'année (caractère saisonnier de l'activité, activités d'entraînement concentrées sur de courtes périodes, forte variation de l'activité suivant les jours de la semaine....) et afin d'asseoir la modélisation sur des situations réellement représentatives de l'exposition au bruit, il est pertinent de prendre en compte le trafic observé ou estimé sur une (ou plusieurs) journée(s) caractéristique(s) plutôt que de retenir la simple moyenne de trafic. Ainsi, la modélisation de l'exposition au bruit sur l'aérodrome du Luc a été établie sur la base d'une activité répartie annuellement de 220 jours (1). Cela correspond à une activité de 4,5 jours par semaine avec un arrêt de 4 semaines en août et de 2 semaines en fin d'année.

(1) application du décret n° 2012-1470 du 26/12/12 (article R112-2 du code de l'urbanisme)

La répartition par QFU est la suivante :

QFU 31	QFU 13	QFU 27	QFU 09
42,55 %	26,54 %	16,57 %	14,34 %
69,09 %		30,91 %	

Les tableaux joints en annexes représentent la répartition générique du trafic par trajectoire, QFU et avions.

Aéronefs

Le choix des avions pour les deux termes est le suivant :

Aéronefs retenus par la base	Aéronef retenu pour la modélisation INM	Type	Masse Maxi au Décollage (kg)
Cessna 406	BEC58P	Baron 58P/TS10-520-L	2766
Cessna 177	CNA172	Cessna 172R / Lycoming IO-360-L2A	1111
Beech 200 et Pilatus B2H2	DHC6	Dash 6/PT6A-27	5669
Socata TBM700, Robin DR400, Diamond DA42 et Pilatus PC6	GASEPV	1985 1-ENG VP PROP	1361
Aérospatiale SA341G	SA341G	Aérospatiale SA-341G	1800
Bell 205/206	B206L	Bell 206L	1814
Aérospatiale AS 350	SA350D	Aérospatiale SA-350D	1950
Bolkow BO105 et Eurocopter EC145	BO105	Bolkow BO-105	2299
Aérospatiale SA355F	SA355F	Aérospatiale SA-355F	2299
Agusta A109/119	A109	Agusta A-109	2599
Eurocopter BK117	B222	Bell 222	3537
Aérospatiale SA365N	SA365N	Aérospatiale SA-365N	3849
Bell 212	B212	Bell 212 (UH-1N)	4762
Aérospatiale SA330J et Aérospatiale Tigre	SA330J	Aérospatiale SA-330J	6998
Sikorsky 64	S61	Sikorsky S-61 (CH-3A)	8617

« GA » correspond aux avions de type « aviation générale », « COM » à ceux de type « commercial » et « HEL » aux hélicoptères.

Trajectoires

Les trajectoires, au nombre de 35, figurent dans les annexes.

b)Représentation graphique

Le présent dossier comporte les documents graphiques suivants.

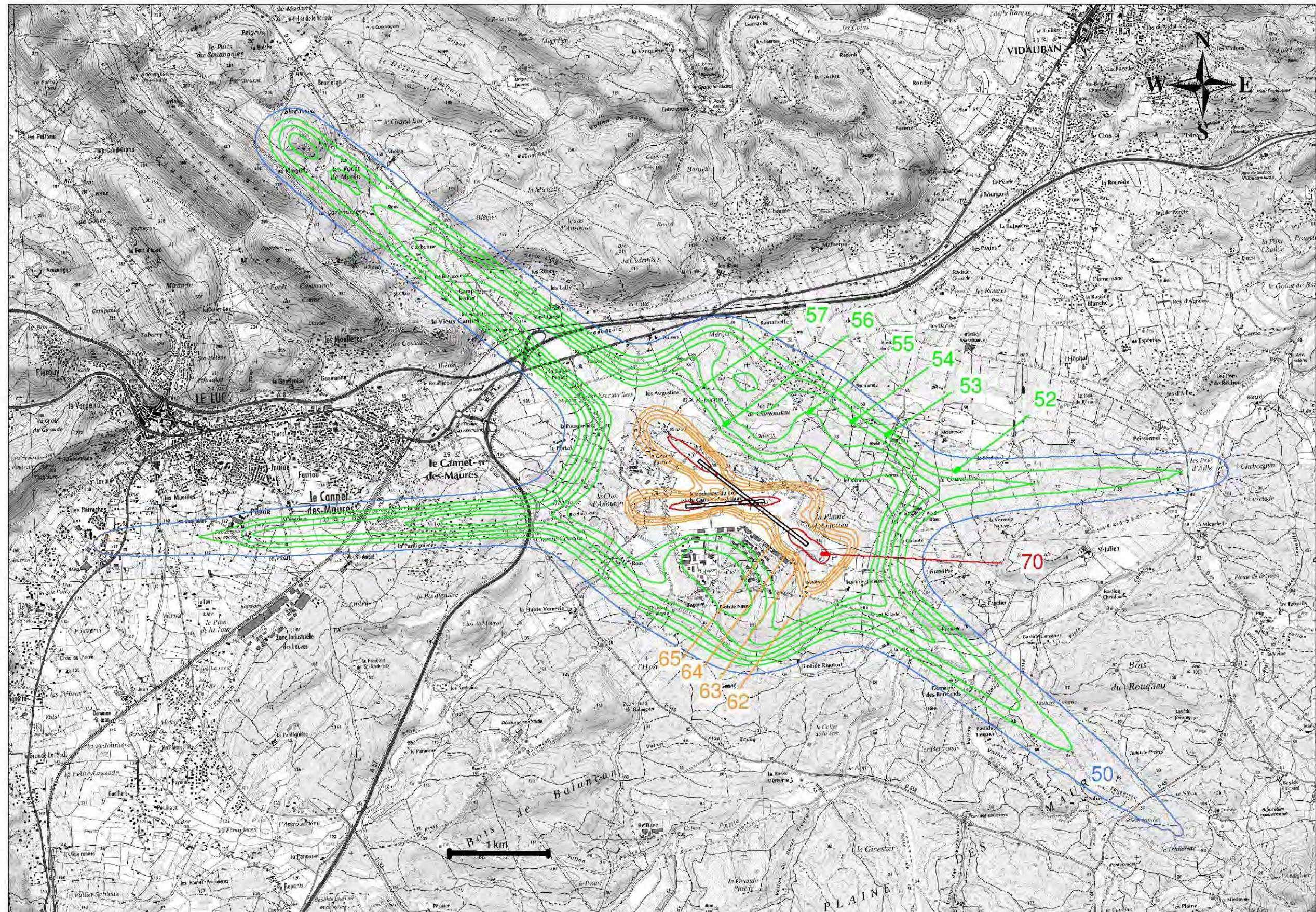
➔ plan établi à l'échelle réglementaire du 1/25 000° :

- LFMC/APPEB/SNIA-MED/Index 2 de juin 2013 pour les courbes enveloppe .

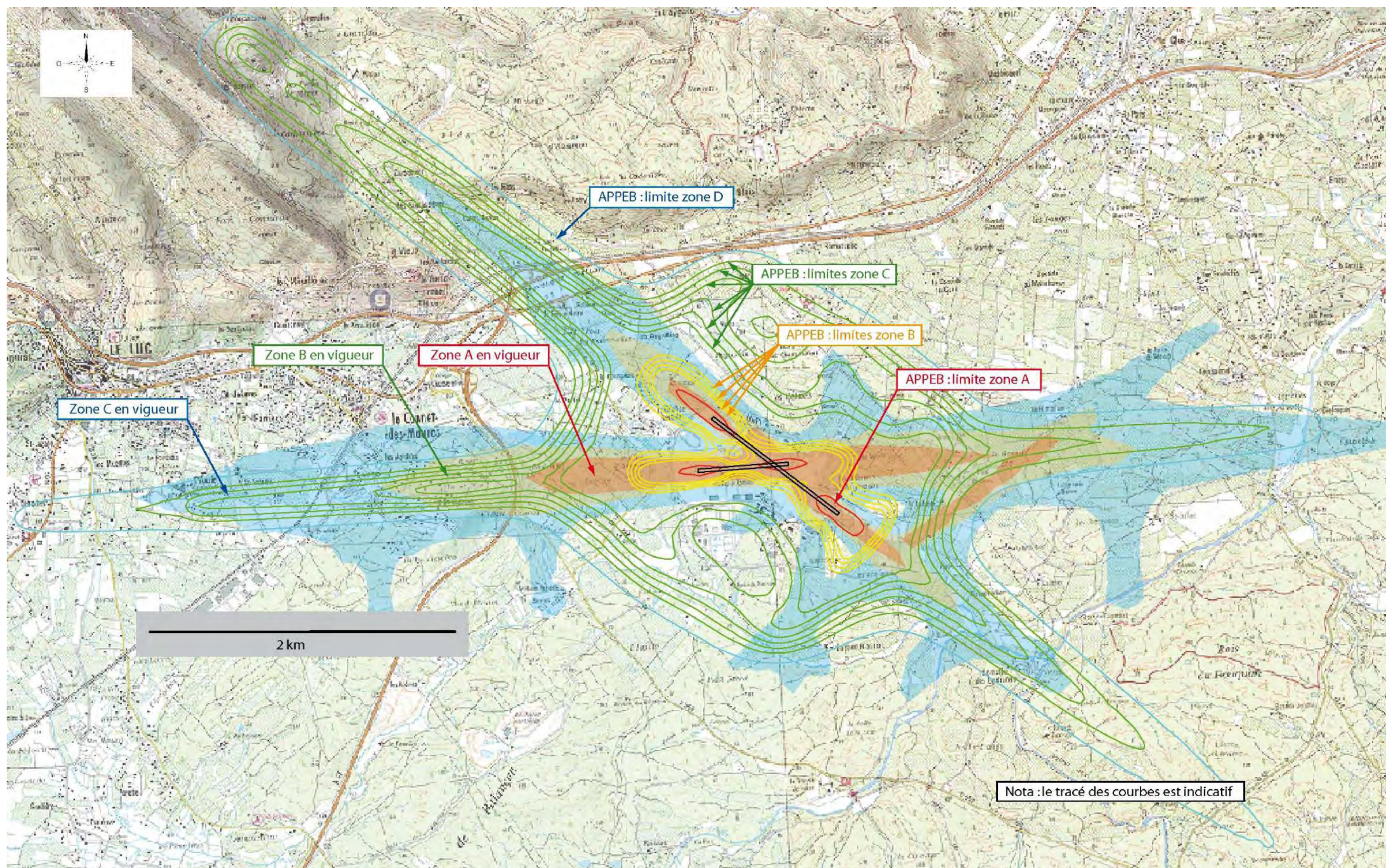
➔ plans à échelle réduite (inclus dans le présent rapport ou ses annexes) :

- LFMC/APPEB/SNIA-MED/Index 2 de juin 2013 ;
- Comparaison PEB en vigueur et courbes enveloppe ;
- PEB en vigueur ;
- Trajectographie réelle ;
- LFMC/APPEB-CT/SNIA-MED/Index 2 de juin 2013 pour le court terme ;
- LFMC/APPEB-LT/SNIA-MED/Index 2 de juin 2013 pour le long terme.

Courbes enveloppes



Comparaison APPEB et PEB en vigueur



2) Analyse urbanistique

La loi n°85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes, détermine les règles d'urbanisme applicables aux constructions dans les différentes zones de bruit d'un plan de prévention du bruit (PEB).
Ces règles se traduisent principalement par des interdictions et limitations du droit de construire, reprises à l'article L.112-9 et 10 du code de l'urbanisme .

- Dans ces conditions, l'impact du projet de PEB en matière d'urbanisme peut être apprécié :
- en évaluant, pour chacune des communes concernées, les surfaces concernées et les populations exposées par les zones de bruit (A-B-C-D) définies par la réglementation,
 - en analysant pour chaque commune, les incidences du projet de PEB par rapport à la situation actuellement supportée par les communes avec l'application des dispositions du PEB approuvé le 3 août 1992.

Il convient de préciser que cette analyse est effectuée sur la base des documents d'urbanisme actuellement opposable et qu'elle ne peut préjuger des objectifs de développement et des dispositions d'utilisation du sol qui pourront être prises lors des révisions à venir de ceux-ci.

Ces mêmes documents d'urbanisme ont fait l'objet d'une révision depuis 1992 et ont alors intégré, à cette occasion, les dispositions du PEB en vigueur à ce jour.

a) Communes concernées par le PEB de l'aérodrome du Luc – Le Cannet des Maures

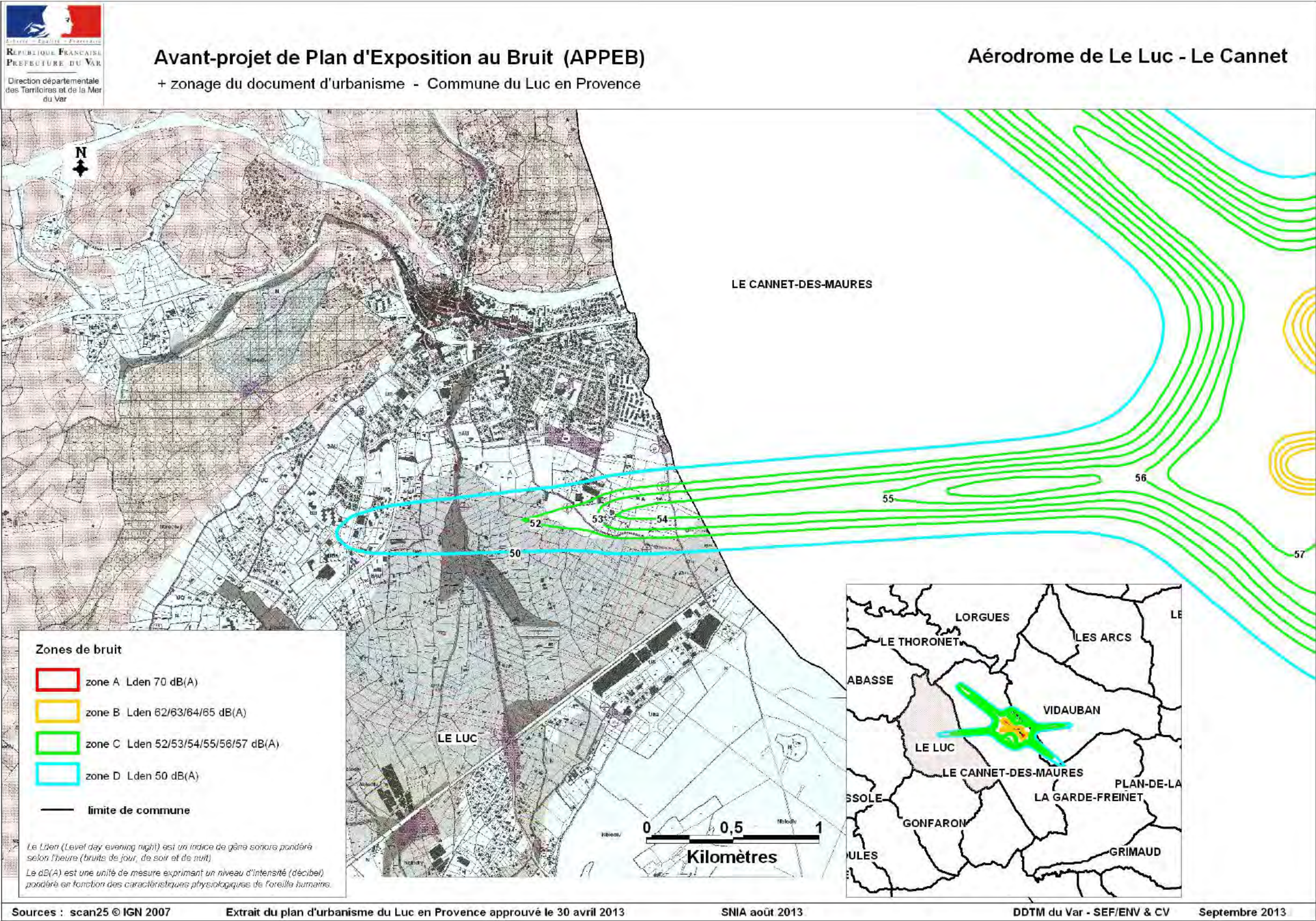
Après élaboration du projet de PEB sur la base du nouvel indice sonore Lden (décret n°2002-626 du 26 avril 2002), le nombre de communes concernées par les dispositions réglementaires (zones A, B, C et D) du projet de PEB en terme d'urbanisme passe de trois à quatre communes.

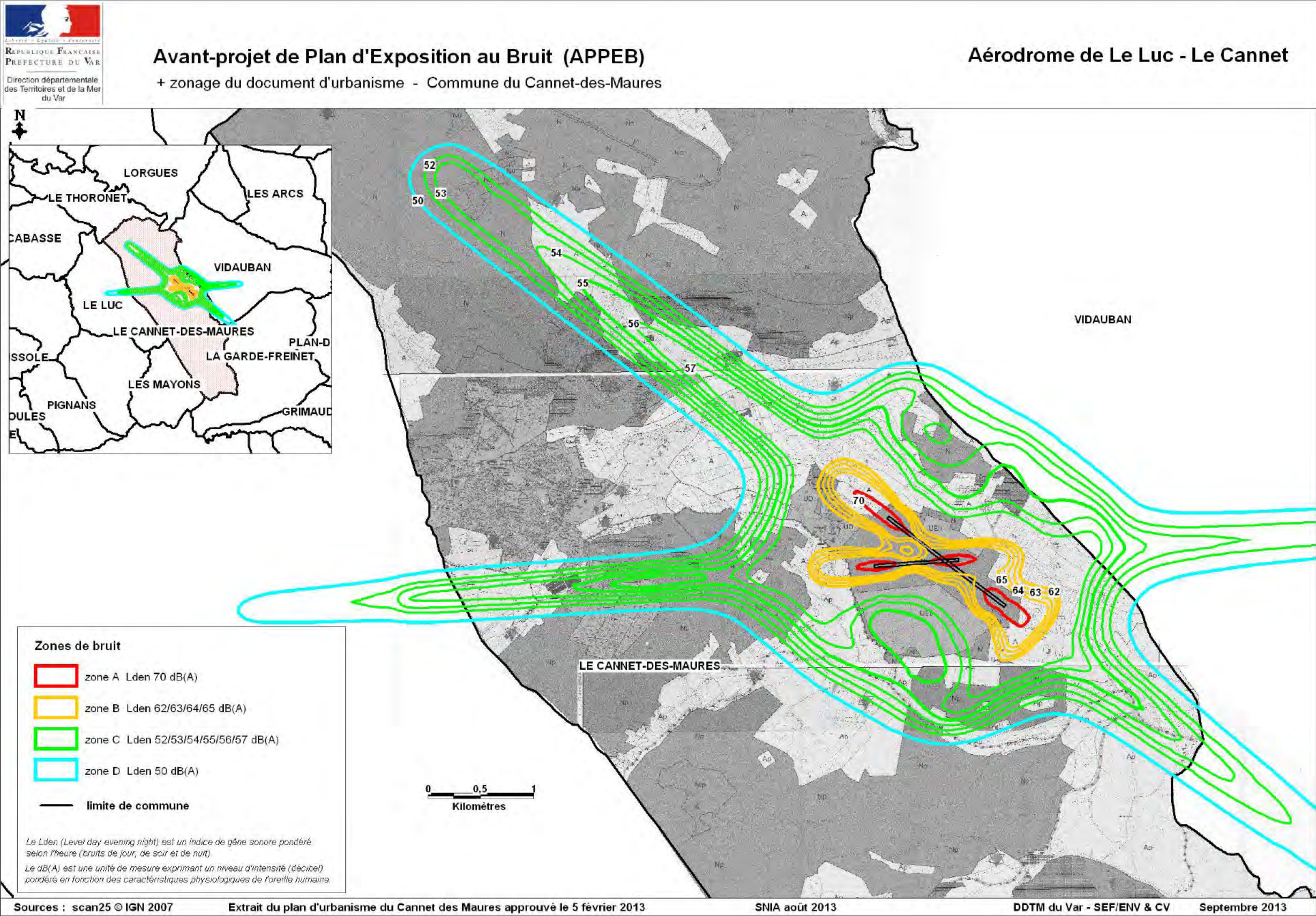
La commune de La Garde-Freinet est nouvellement impactée par le projet de PEB et les communes de Le Luc, Le Cannet des Maures et de Vidauban restent sous l'application des dispositions réglementaires du projet de PEB.

Ces quatre communes sont dotées d'un POS ou d'un PLU approuvé.

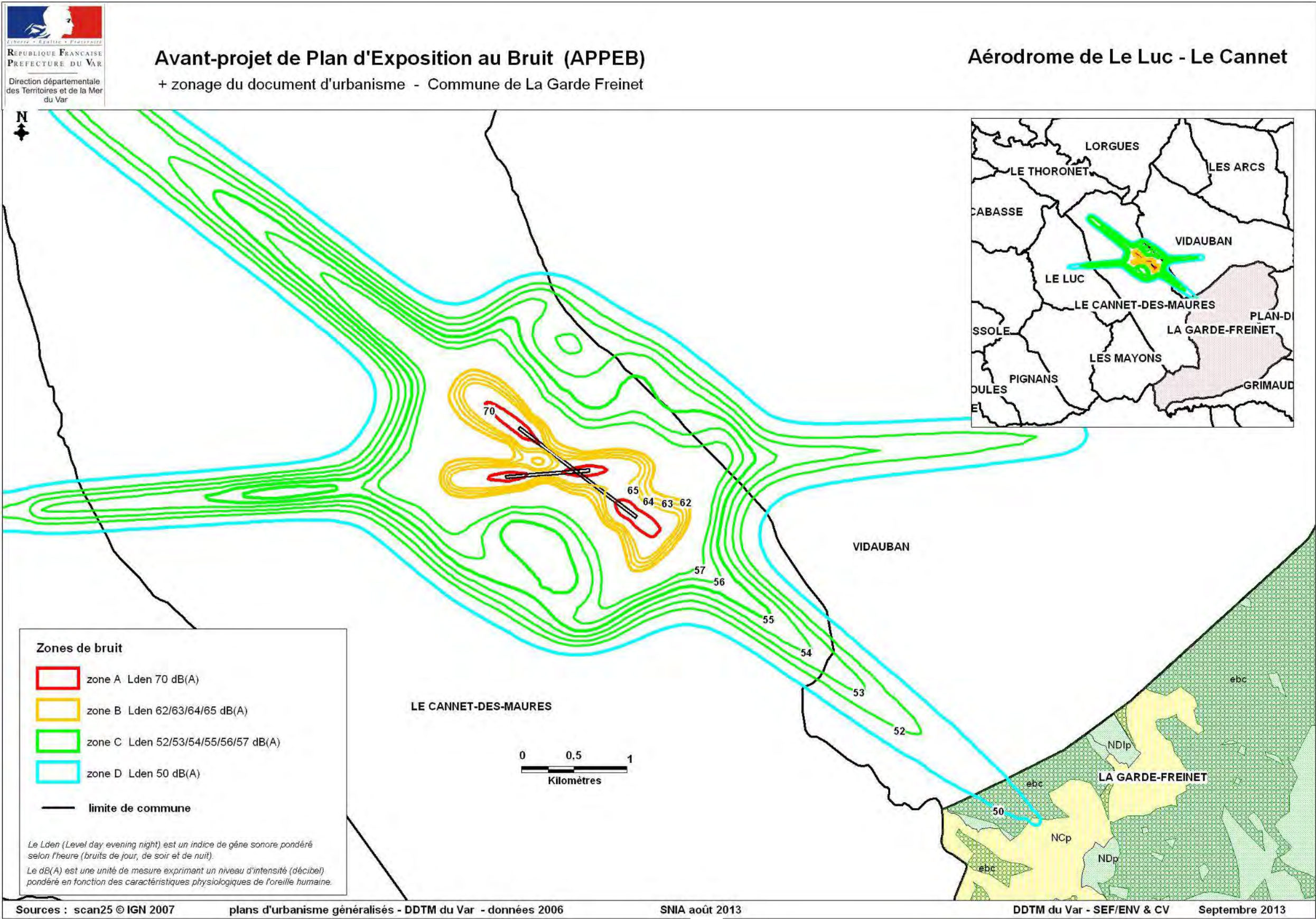
	LE LUC	LE CANNET DES MAURES	VIDAUBAN	LA GARDE- FREINET
POS/PLU	Mis à jour 10 octobre 2009	Mis à jour 15 octobre 2009	Mis à jour 11 octobre 2010	Mis à jour 7 octobre 2009
PEB en vigueur	3 août 1992	3 août 1992	3 août 1992	Non concerné
PEB actualisé	concerné	concerné	concerné	concerné

b) Superposition du PEB en projet avec les documents d’urbanisme









Sources : scan25 © IGN 2007

plans d'urbanisme généralisés - DDTM du Var - données 2006

SNIA août 2013

DDTM du Var - SEF/ENV & CV

Septembre 2013

c) Règlements du PEB en projet (résumé du chapitre 20)

Le PEB prescrit des restrictions d'urbanisation pour les constructions à usage d'habitation et pour les équipements publics ou collectifs ; le principe général consistant à ne pas accroître la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances sonores.

Dans les secteurs déjà urbanisés, des maisons individuelles pourront être autorisées dès lors qu'elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances.

Dans les secteurs non urbanisés, le PEB interdit dans les différentes zones de bruit, les maisons d'habitation individuelles.

d) Typologie des différentes zones du POS/PLU

zones urbaines, dites zones U des POS et PLU, qui ne sont pas déjà urbanisées et dans lesquelles la capacité des équipements publics existants ou en cours de réalisation permettent d'admettre immédiatement des constructions à usage d'habitation;

zones d'urbanisation future, dites zones NA dans les POS et zones AU dans les PLU, qui peuvent être urbanisées à l'occasion, soit d'une modification du POS ou du PLU, soit de la création d'une zone d'aménagement concerté, ou lorsque l'implantation de nouvelles constructions reste compatible avec un aménagement cohérent de la zone, tel qu'il est défini par le règlement;

secteurs non urbanisés des zones NB dans les POS et zone N(x) dans les PLU, zones naturelles où des habitations peuvent être implantées en nombre limité.

Méthodologie :

L'indice psophique **N** (IP) était utilisé dans les anciens PEB: Il représente l'impact du bruit du point de vue de la santé et de la gêne ressentie
Pour les nouveaux PEB, la mesure se fait en Lden. C'est un indice de gêne sonore pondéré selon l'heure (bruits de jour, de soir et de nuit)
Il n'y a pas d'équivalence mathématique autre qu'une corrélation statistique entre l'IP et le Lden en raison de la différence entre les facteurs d'atténuation.
Cependant, on peut dire que IP 78 correspond environ à Lden 55 et que IP 69 correspond environ à Lden 50
Un repérage sur site effectué en septembre 2009 a complété ces résultats.

e) Relevé des surfaces concernées par les différentes zones des PEB

Les superficies évaluées sont données en hectares. Le calcul des surfaces a été fait à partir du logiciel MapInfo.

SURFACES CONCERNEES PAR LES ZONES DE BRUIT DU PEB EN VIGUEUR (en indice psophique **N**)

	PEB en vigueur			
	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
	N >96	96> N >89	89> N >84	
LE LUC	0	0	21,06 ha	Non prévue par la réglementation relative à l'indice psophique
LE CANNET DES MAURES	113,96 ha	166,44 ha	625,99 ha	
VIDAUBAN	14,15 ha	57,88 ha	254,88 ha	
LA GARDE-FREINET	0	0	0	
	128,11 ha	224,26 ha	901,93 ha	

SURFACES CONCERNEES PAR LES ZONES DE BRUIT DU PEB EN PROJET (en indice Lden)

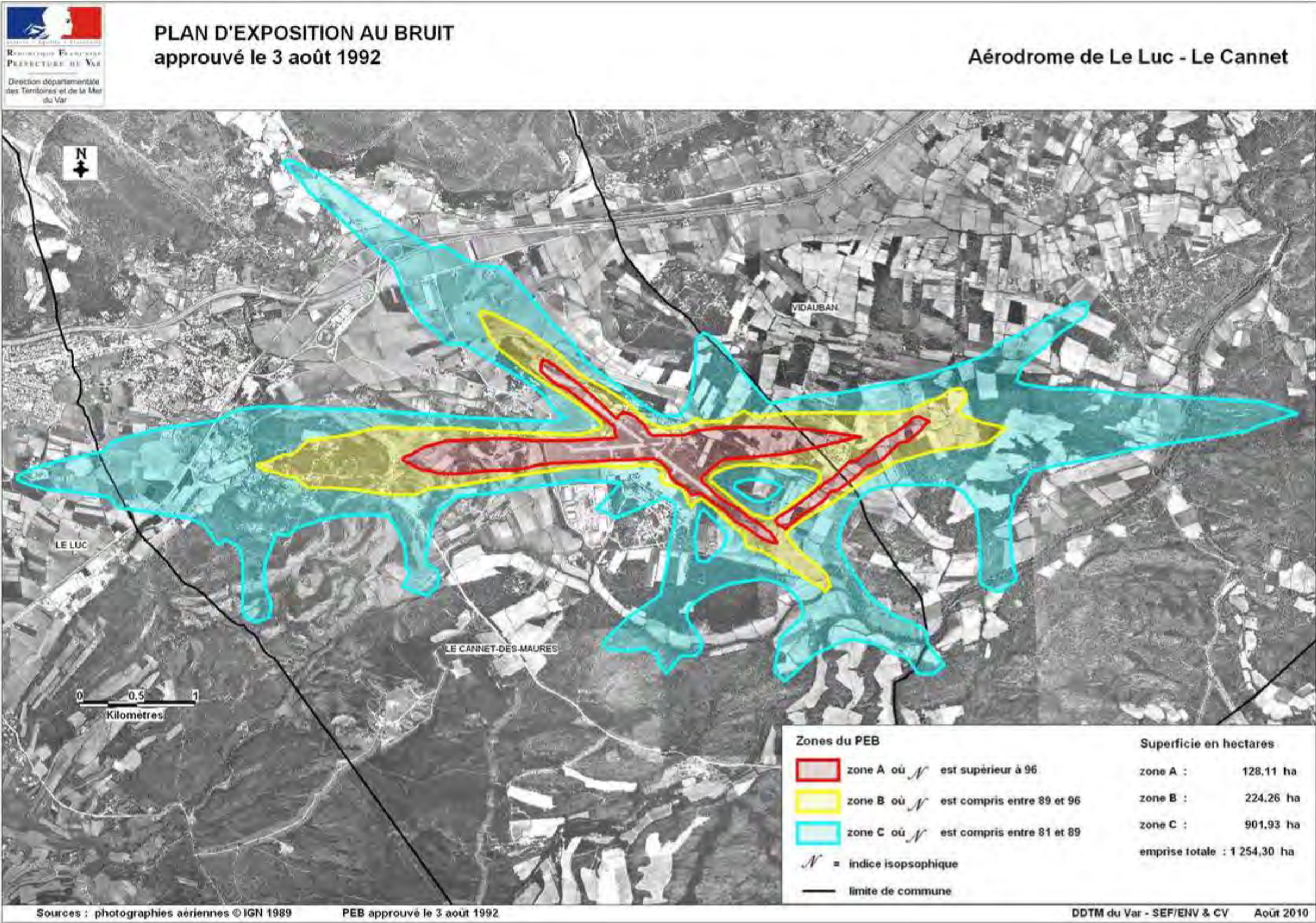
	Avant-Projet de PEB				
	Zone A	Zone B			
	Lden>70	70>Lden>65	70>Lden>64	70>Lden>63	70>Lden>62
LE LUC	0	0	0	0	0
LE CANNET DES MAURES	16,89	67,03	89,85	117,32	145,23
VIDAUBAN	0	0	0	0	0
LA GARDE-FREINET	0	0	0	0	0
	16,89	67,03	89,85	117,32	145,23

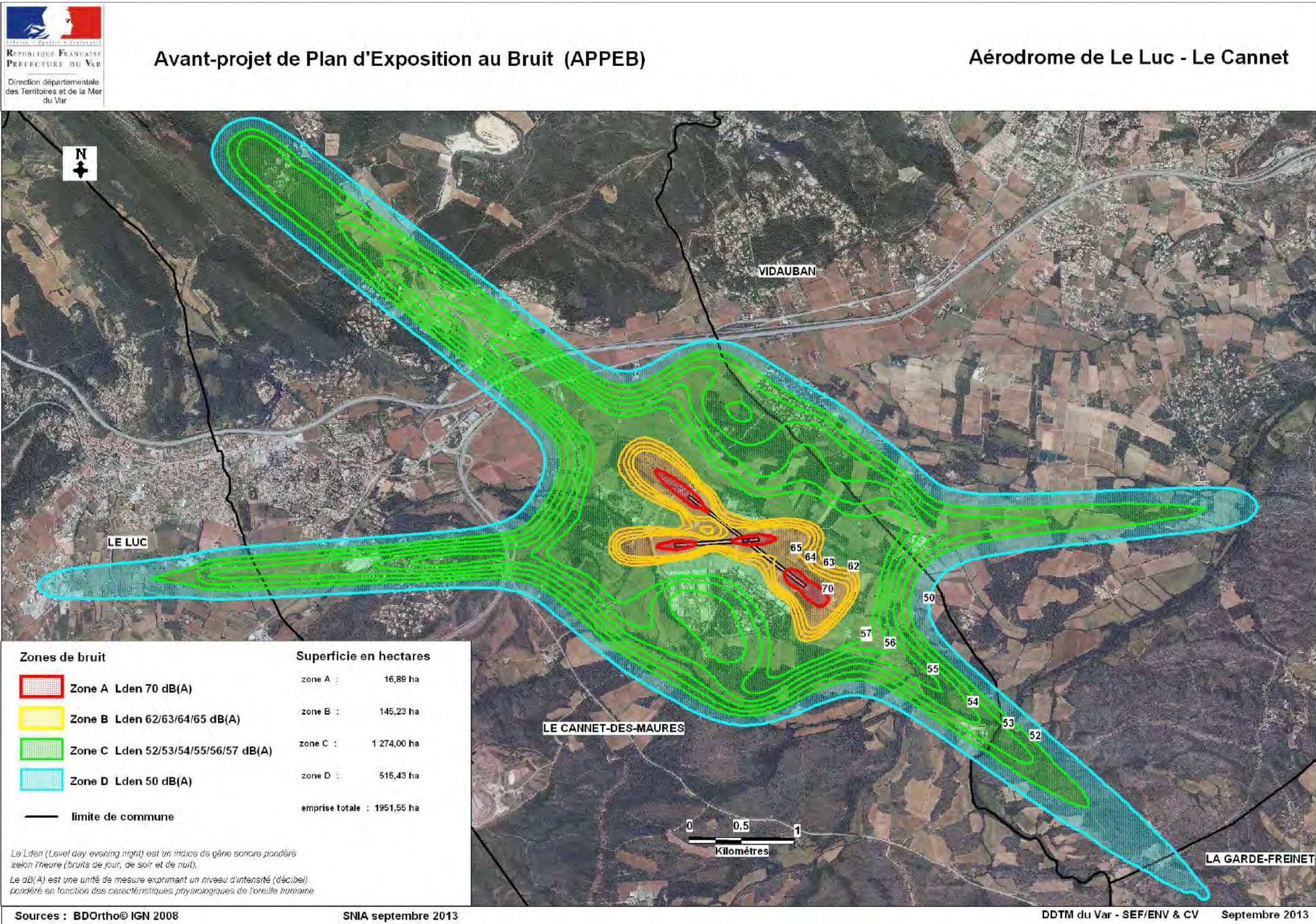
	Avant-Projet de PEB											
	Zone C											
	65>Lden>57	65>Lden>56	65>Lden>55	65>Lden>54	65>Lden>53	65>Lden>52	64>Lden>57	64>Lden>56	64>Lden>55	64>Lden>54	64>Lden>53	64>Lden>52
LE LUC	0	0	0	3,58	10,98	21,26	0	0	0	3,58	10,98	21,26
LE CANNET DES MAURES	346,60	449,26	657,58	817,62	1011,06	1141,12	323,80	426,45	634,77	794,79	988,22	1118,29
VIDAUBAN	3,98	11,10	24,50	53,47	99,75	189,88	3,97	11,10	24,50	53,47	99,75	189,88
LA GARDE-FREINET	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	350,58	460,36	682,08	874,67	1121,79	1352,26	327,77	437,55	659,27	851,84	1098,95	1329,43

	Zone C (suite)											
	63>Lden>57	63>Lden>56	63>Lden>55	63>Lden>54	63>Lden>53	63>Lden>52	62>Lden>57	62>Lden>56	62>Lden>55	62>Lden>54	62>Lden>53	62>Lden>52
LE LUC	0	0	0	3,58	10,98	21,26	0	0	0	3,58	10,98	21,26
LE CANNET DES MAURES	296,33	398,98	607,29	767,28	960,72	1090,78	268,42	371,46	579,39	739,35	932,78	1062,84
VIDAUBAN	3,97	11,10	24,50	53,47	99,75	189,88	3,97	11,14	24,50	53,47	99,75	189,88
LA GARDE-FREINET	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	300,30	410,08	631,79	824,33	1071,45	1301,92	272,39	382,60	603,89	796,40	1043,51	1273,98

	Avant-Projet de PEB					
	Zone D					
	57>Lden>50	56>Lden>50	55>Lden>50	54>Lden>50	53>Lden>50	52>Lden>50
LE LUC	75,57	75,57	75,57	72,05	64,65	54,38
LE CANNET DES MAURES	1043,53	940,88	732,56	573,93	380,50	250,43
VIDAUBAN	384,13	377,00	363,60	335,20	288,91	198,78
LA GARDE-FREINET	11,84	11,84	11,84	11,84	11,84	11,84
	1515,07	1405,29	1183,5	993,02	745,90	515,43

Le PEB en vigueur occupe une surface globale de moindre importance par rapport au PEB en projet.





f) Relevé des populations exposées au bruit dans les différentes zones des PEB

Évaluation de la population résidente en nombre d'habitants (à la centaine près) ; application d'un ratio de 3 personnes par logement.

POPULATIONS EXPOSEES AU BRUIT PAR LE PEB EN VIGUEUR

	PEB en vigueur			
	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
	N >96	96> N >89	89> N >84	
LE LUC	0	0	30	Non prévue par la réglementation relative à l'indice psophique
LE CANNET DES MAURES	6	81	483	
VIDAUBAN	0	03	9	
LA GARDE-FREINET	0	0	0	
	6	84	522	

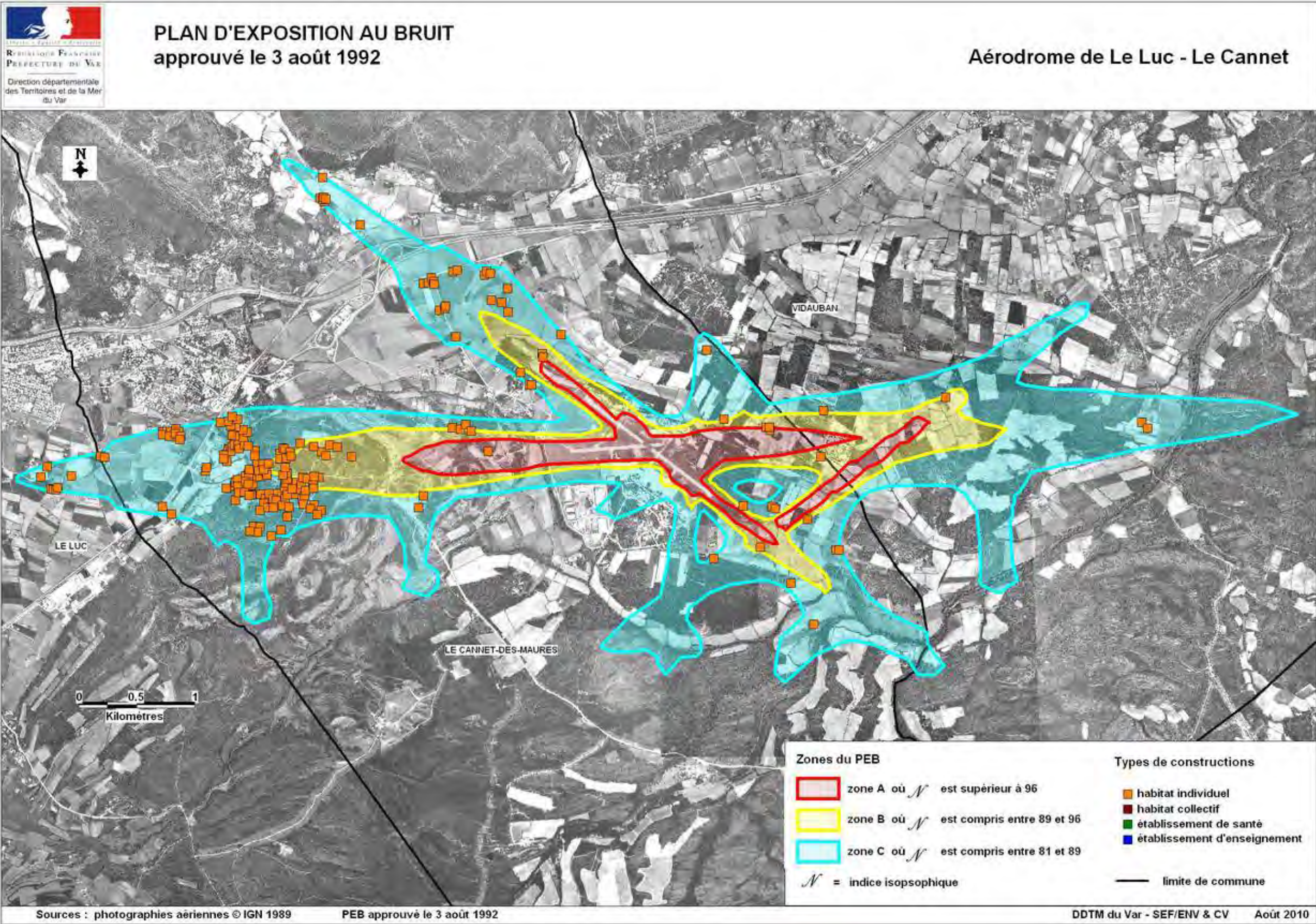
POPULATIONS EXPOSEES AU BRUIT PAR LE PEB EN PROJET

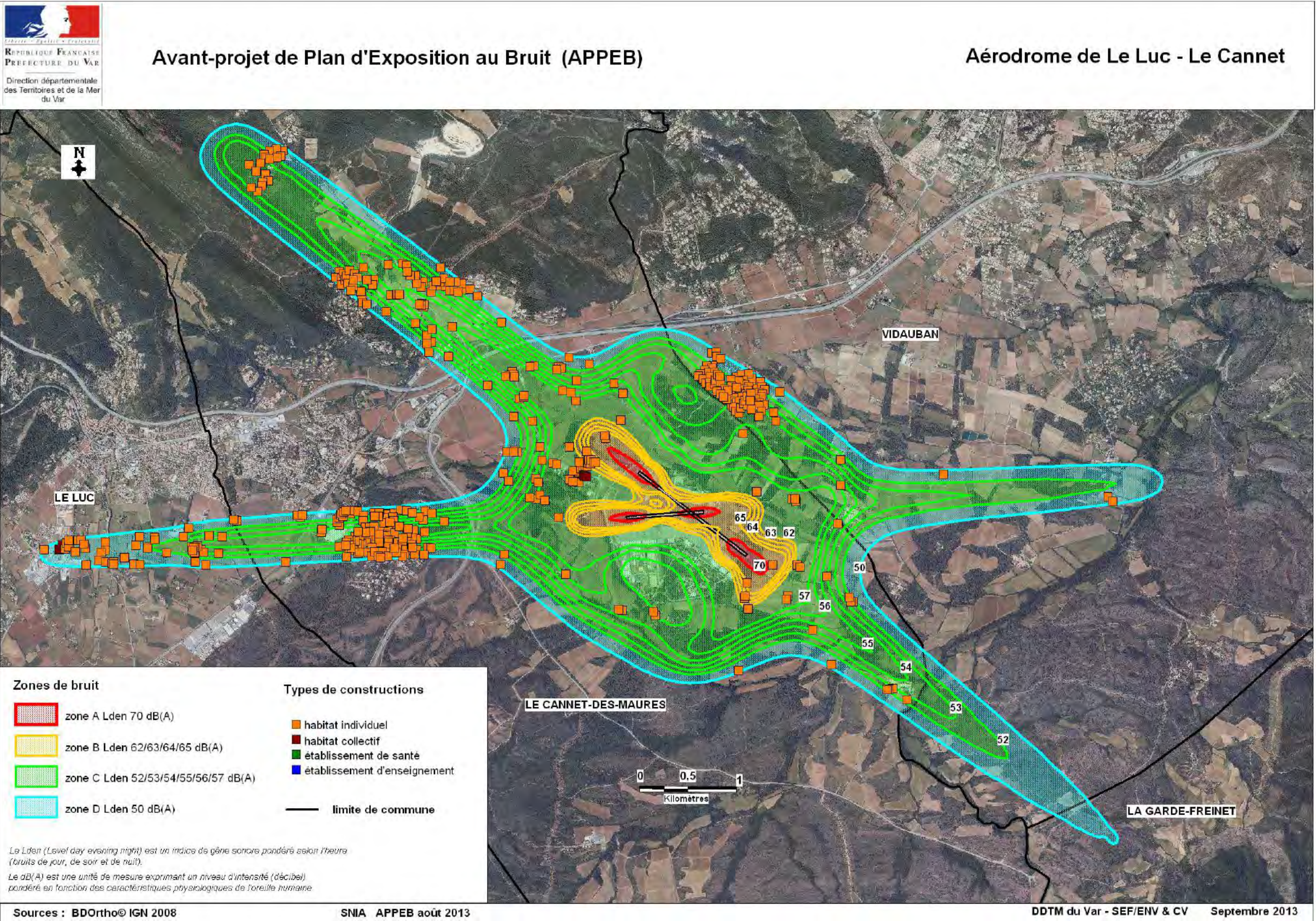
	Avant-Projet de PEB				
	Zone A	Zone B			
	Lden>70	70>Lden>65	70>Lden>64	70>Lden>63	70>Lden>62
LE LUC	0	0	0	0	0
LE CANNET DES MAURES	0	12	12	30	39
VIDAUBAN	0	0	0	0	0
LA GARDE-FREINET	0	0	0	0	0
	0	12	12	30	0

	Avant-Projet de PEB											
	Zone C											
	65>Lden>57	65>Lden>56	65>Lden>55	65>Lden>54	65>Lden>53	65>Lden>52	64>Lden>57	64>Lden>56	64>Lden>55	64>Lden>54	64>Lden>53	64>Lden>52
LE LUC	0	0	0	0	30	36	0	0	0	0	30	36
LE CANNET DES MAURES	126	177	318	474	549	672	126	177	318	447	549	672
VIDAUBAN	0	0	3	3	132	195	0	0	3	30	132	195
LA GARDE-FREINET	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		0	321	477	711	903	126	177	321	477	711	903

	Zone C (suite)											
	63>Lden>57	63>Lden>56	63>Lden>55	63>Lden>54	63>Lden>53	63>Lden>52	62>Lden>57	62>Lden>56	62>Lden>55	62>Lden>54	62>Lden>53	62>Lden>52
LE LUC	0	0	0	0	30	36	0	0	0	0	30	36
LE CANNET DES MAURES	108	159	300	429	531	654	99	150	291	420	522	645
VIDAUBAN	0	0	3	30	132	195	0	0	3	30	132	195
LA GARDE-FREINET	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	108	159	303	459	693	885	99	150	294	450	684	876

	Avant-Projet de PEB					
	Zone D					
	57>Lden>50	56>Lden>50	55>Lden>50	54>Lden>50	53>Lden>50	52>Lden>50
LE LUC	141	141	141	141	111	105
LE CANNET DES MAURES	771	720	579	474	372	249
VIDAUBAN	258	258	255	228	126	63
LA GARDE-FREINET	0	0	0	0	0	0
	1170	1119	975	843	609	417





g) Zoom sur des secteurs urbanisés et populations exposées

POPULATIONS EXPOSEES AU BRUIT PAR LE PEB EN VIGUEUR (en indice psophique **N**)

	PEB en vigueur			
	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
	N >96	96> N >89	89> N >84	
LE CANNET DES MAURES La Grande Bastide	3	9	21	
LE CANNET DES MAURES Camp Redon	0	0	21	
LE CANNET DES MAURES La Pardiguère	0	99	249	

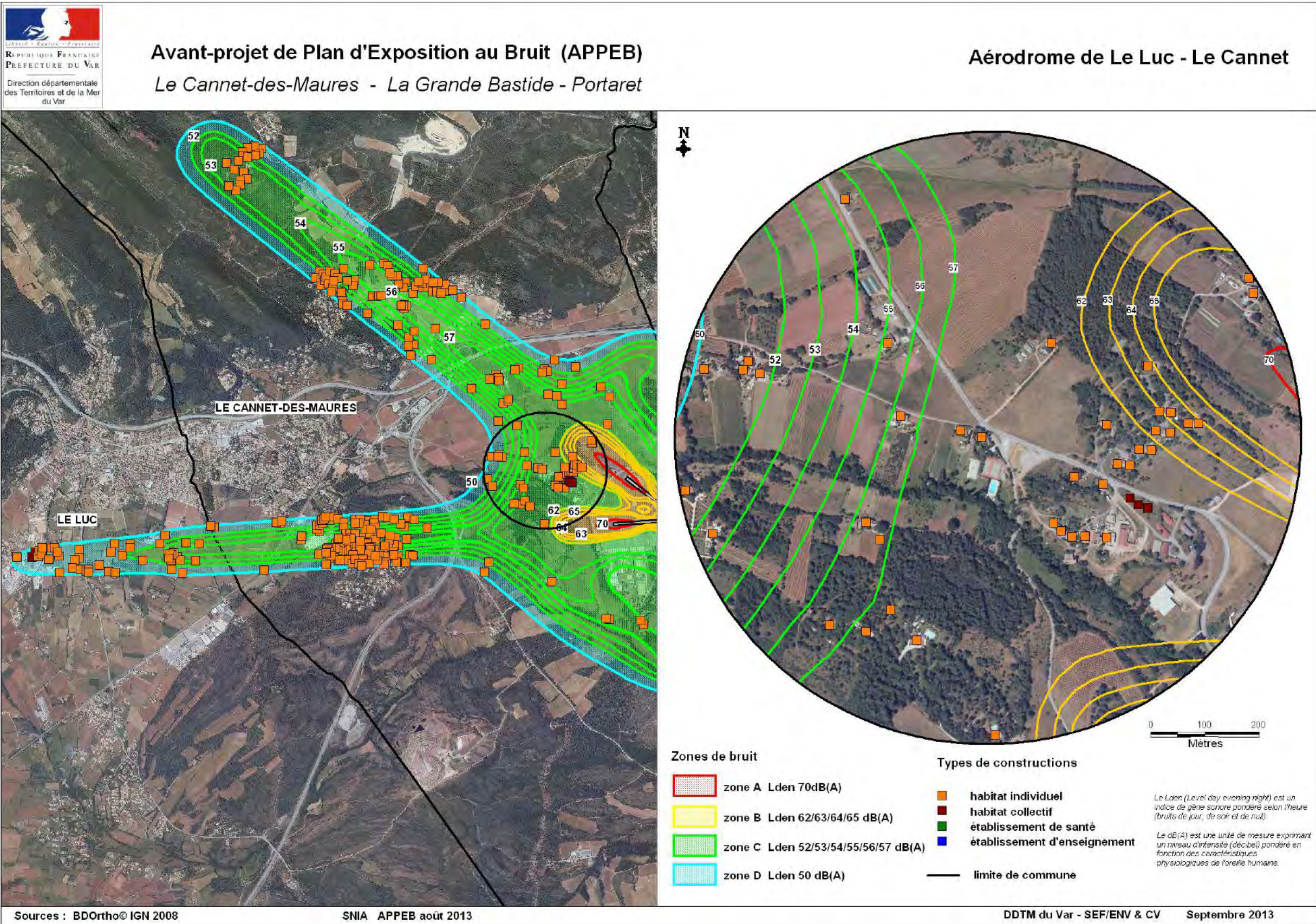
POPULATIONS EXPOSEES AU BRUIT PAR LE PEB EN PROJET (en indice **Lden**)

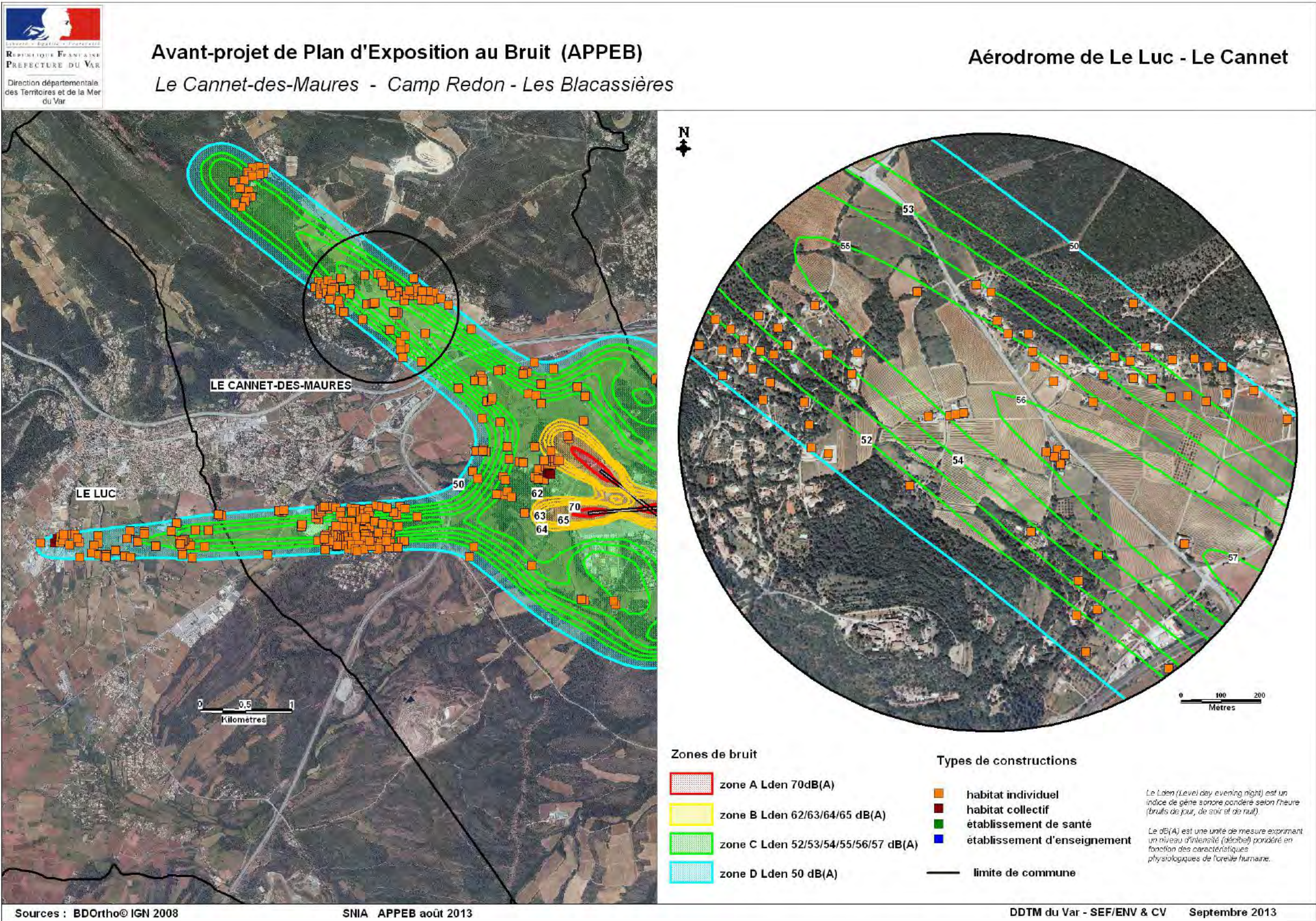
	Avant-Projet de PEB				
	Zone A	Zone B			
	Lden>70	70>Lden>65	70>Lden>64	70>Lden>63	70>Lden>62
LE CANNET DES MAURES La Grande Bastide	0	6	6	18	27
LE CANNET DES MAURES Camp Redon	0	0	0	0	0
LE CANNET DES MAURES La Pardiguère	0	0	0	0	0

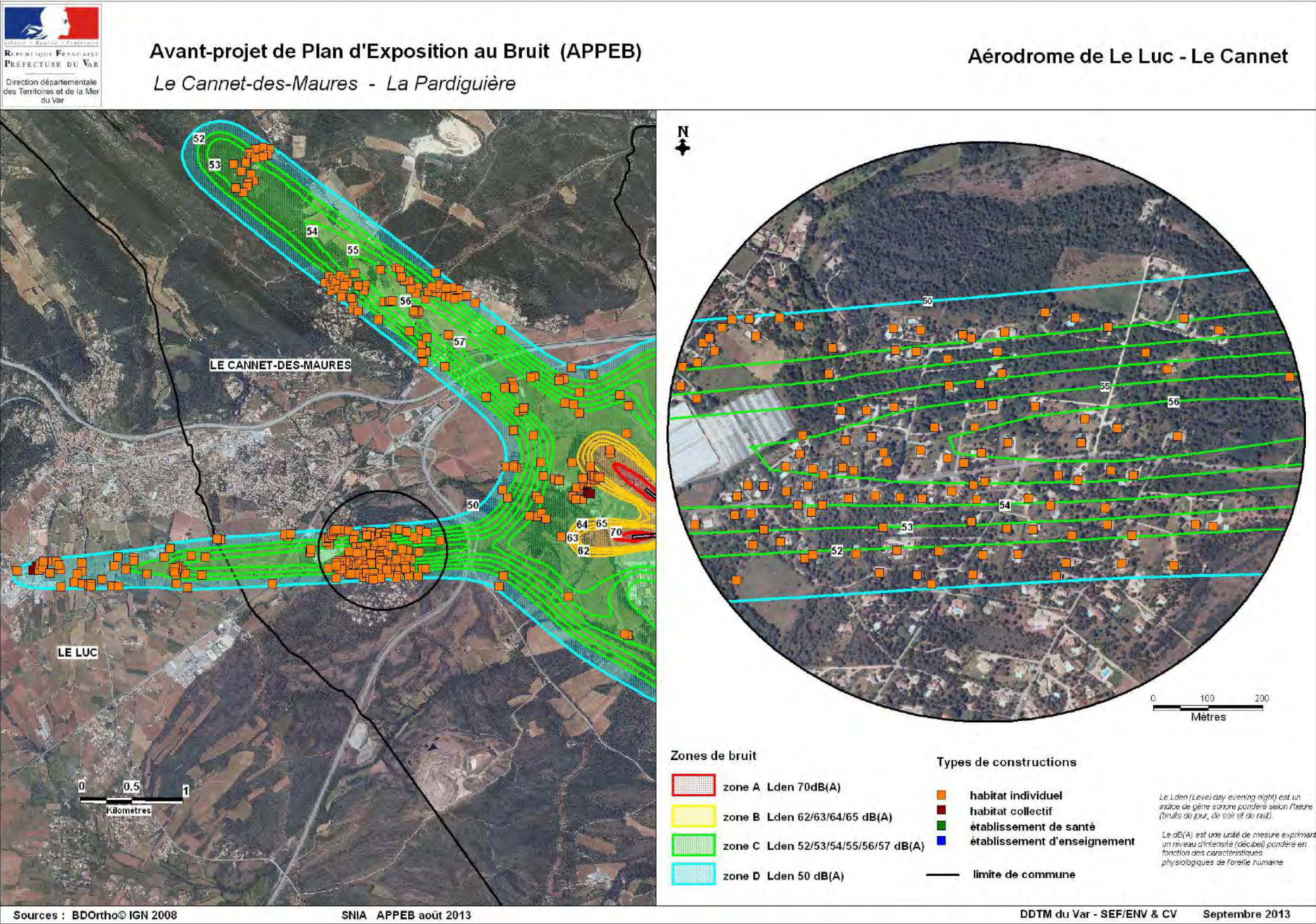
	Avant-Projet de PEB											
	Zone C											
	65>Lden>57	65>Lden>56	65>Lden>55	65>Lden>54	65>Lden>53	65>Lden>52	64>Lden>57	64>Lden>56	64>Lden>55	64>Lden>54	64>Lden>53	64>Lden>52
LE CANNET DES MAURES La Grande Bastide	72	84	87	90	90	93	72	84	87	90	90	93
LE CANNET DES MAURES Camp Redon	0	24	42	75	102	126	0	24	45	75	102	126
LE CANNET DES MAURES La Pardiguère	0	0	87	153	186	237	0	0	87	153	186	237

	Zone C (suite)											
	63>Lden>57	63>Lden>56	63>Lden>55	63>Lden>54	63>Lden>53	63>Lden>52	62>Lden>57	62>Lden>56	62>Lden>55	62>Lden>54	62>Lden>53	62>Lden>52
LE CANNET DES MAURES La Grande Bastide	60	72	75	78	78	81	51	63	66	69	69	72
LE CANNET DES MAURES Camp Redon	0	24	42	75	102	126	0	24	42	75	102	126
LE CANNET DES MAURES La Pardiguère	0	0	87	153	186	237	0	0	87	153	186	237

	Avant-Projet de PEB					
	Zone D					
	57>Lden>50	56>Lden>50	55>Lden>50	54>Lden>50	53>Lden>50	52>Lden>50
LE CANNET DES MAURES La Grande Bastide	36	24	21	18	18	15
LE CANNET DES MAURES Camp Redon	198	180	156	123	96	72
LE CANNET DES MAURES La Pardiguère	348	348	261	195	162	111







h) Analyse par commune de l'impact du PEB en projet

Commune du Luc

Zone A: pas concernée

Zone B: pas concernée

Zone C: concernée

En terme d'urbanisme, l'incidence du projet de PEB est nulle.

Commune du CANNET DES MAURES

La totalité des emprises de l'aérodrome ainsi que des installations militaires sont situées sur le territoire de la commune du CANNET DES MAURES, dont le Plan Local d'Urbanisme a été approuvé le 5 février 2013.

Zone A: Incidence nulle, car seule est concernée la zone militaire.

Zone B: Incidence quasi nulle, car les zones militaires et naturelles concernent la majorité de la zone B, excepté une partie de la zone UCb (Le Portaret).

Zone C: Outre les zones militaires et naturelles sont concernées :

- une partie de la zone UCb (Le Portaret) et la zone UD (la Grande Bastide)
- une zone Nh, le hameau de Campredon, déjà existant. Le PLU prévoit pour cette zone une limitation de la constructibilité,
- Une zone N mais qui est inconstructible en raison notamment de la qualité des sites et des paysages ou de la valeur des boisements,
- une zone Nh, le hameau de Carbonnel, déjà existant. Le PLU prévoit pour cette zone la possibilité de construire de nouvelles habitations, ce qui est incompatible avec la zone C,
- deux zones, UCL et UCBr, la Pardiguière, avec un habitat de faible densité. Le PLU soumet ces secteurs aux conditions définies par la circulaire du 19 janvier 1988 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes qui limite ou interdit les constructions dans cette zone.

Zone D: Pour mémoire, la superficie couverte par la zone D est sans incidence réglementaire en terme d'urbanisme, mais donne des contraintes en terme de modalité de construction.

En terme d'urbanisme, l'incidence du projet de PEB pour cette commune est donc élevé.

Commune de VIDAUBAN

Zone A: pas concernée

Zone B: pas concernée

Zone C: Incidence nulle car les zones concernées sont des zones militaires et naturelles.

En terme d'urbanisme, l'incidence du projet de PEB est nulle.

Commune de LA GARDE-FREINET

Zone A: pas concernée

Zone B: pas concernée

Zone C: pas concernée

En terme d'urbanisme, l'incidence du projet de PEB est nulle.

i) avis de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) du 7 novembre 2013

Les membres de la CCE ont pris connaissance de l'APPEB et des objectifs de ce plan, à savoir protéger les populations exposées aux nuisances sonores générées par les aéronefs et éviter au maximum d'en exposer de nouvelles en limitant l'urbanisation à proximité immédiate.

Le choix des valeurs des courbes n'est donc pas anodin.

Les membres de la CCE se sont prononcés sur :

- I) la valeur de la courbe B,
- II) la valeur de la courbe C,
- III) et sur la prise en compte ou non de la zone D.

Le vote auquel participent 13 membres de la CCE et le Président de séance, soit 14 votants, est réalisé à main levée.

Zones	Mise au vote des courbes	résultat du vote	proposition de la CCE
Zone B	Courbe 65 Courbe 64 Courbe 63 Courbe 62	4 voix pour 2 voix pour 0 voix pour 8 voix pour	Seuls 2 membres votants s’opposent à la courbe 62 courbe 62 retenue
Zone C	Courbe 57 Courbe 56 Courbe 55 Courbe 54 Courbe 53 Courbe 52	3 voix pour 3 voix pour 5 voix pour 3 voix pour 0 voix pour 0 voix pour	Seul 1 membre votant s’oppose à la courbe 55 courbe 55 retenue
Zone D	Courbe 50	Courbe 50	Retenue à l'unanimité

En ce qui concerne la zone C, les résultats du vote (courbe 55) garantissent une urbanisation limitée dans le secteur proche de l'aérodrome.

L'avis émis par les membres de la CCE permet de ne pas exposer au bruit une population nouvelle.

Surfaces concernées suite à cet avis (en ha) :

	Projet de PEB			
	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
	Lden>70	70>Lden>62	62>Lden>55	55>Lden>50
LE LUC	0	0	0	75,57
LE CANNET DES MAURES	16,89	145,23	579,39	732,56
VIDAUBAN	0	0	24,50	363,60
LA GARDE-FREINET	0	0	0	11,84

Populations concernées suite à cet avis :

	Projet de PEB			
	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
	Lden>70	70>Lden>62	62>Lden>55	55>Lden>50
LE CANNET DES MAURES La Grande Bastide	0	27	66	36
LE CANNET DES MAURES Camp Redon	0	0	42	198
LE CANNET DES MAURES La Pardiguière	0	0	87	348

	Avant-Projet de PEB			
	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
	Lden>70	70>Lden>62	62>Lden>57	57>Lden>50
LE LUC	0	0	0	141
LE CANNET DES MAURES	0	39	99	771
VIDAUBAN	0	0	0	258
LA GARDE-FREINET	0	0	0	0

IV - LE PROJET DE PEB

1) Etablissement du projet de PEB

Dans le cadre de la procédure réglementaire, le Préfet du Var doit procéder aux choix des valeurs de l'indice Lden à prendre en compte pour déterminer la limite extérieure des zones B et C, et décider de la prise en compte de la zone D dans le projet de PEB avant qu'intervienne la décision de réviser le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome Du Luc – Le Cannet des Maures

- Pour cela, le Préfet dispose d'une cadre réglementaire, à savoir :
- 1) Il peut s'appuyer sur l'avis simple formulé par la commission consultative de l'environnement (CCE).
 - 2) Il doit mettre en œuvre la circulaire du 19 janvier 1988, rédigée par le ministre de la défense et le ministre de l'équipement, de l'aménagement du territoire et des transports, rappelle l'objectif de la loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes:
« la loi confirme l'objectif d'intérêt national de maîtriser l'urbanisation autour des aérodromes afin, d'une part, d'éviter d'exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit et, d'autre part, de préserver l'activité aéronautique et l'équipement aéroportuaire »

Afin de répondre aux objectifs fixés par les lois et les directives ministérielles à savoir la protection maximale des populations exposées aux nuisances sonores tout en garantissant l'activité aéroportuaire civile et militaire dans des conditions satisfaisantes intégrant les effets d'amélioration consentie (prise en compte de l'urbanisation, charte par exemple), afin de prendre en compte les doléances des riverains se plaignant du bruit et de ne pas exposer de façon significative de nouvelles populations, **le Préfet décide :**

- **de retenir la valeur d'indice Lden 62 comme limite extérieure de la zone B ;**
- **de retenir la valeur d'indice Lden 55 comme limite extérieure de la zone C ;**
- **d'instituer une zone D d'information et d'isolation acoustique renforcée, dans un souci de transparence maximale.**

La décision de réviser le plan d'exposition au bruit va être notifiée par le préfet, accompagnée d'un projet de plan d'exposition au bruit, aux maires des communes concernées et, s'il y a lieu, aux présidents des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) compétents.

- Le projet de plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome Du Luc – Le Cannet des Maures soumis à l'instruction administrative réglementaire comprendra :**
- le présent rapport de présentation
 - une représentation cartographique faisant apparaître les limites des zones A, B, C et D avec les valeurs d'indices retenues par le Préfet pour les courbes B et C établie à l'échelle 1 / 25 000^{ème}

Cette représentation figure ci-après au présent rapport.

2) Retour sur les avis suite aux consultations obligatoires

1ère étape : la consultation des communes concernées et des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) compétents

Par courrier en date du 25 septembre 2014, le préfet du Var a notifié aux collectivités territoriales concernées par le PEB de l'aérodrome Du Luc – Le Cannet des Maures sa décision de révision dudit PEB.

Conformément à l'article R.112-13 du code de l'urbanisme, les conseils municipaux des communes concernées et les organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale compétents disposent 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 est réputé favorable.

Le tableau ci-dessous récapitule les avis des collectivités territoriales consultées.

Collectivité	Saisine	Date réponse	Avis
Communauté d'agglomération dracénoise	25 / 09 / 2014	Pas de réponse	Avis réputé favorable
Communauté de communes Coeur de Var	25 / 09 / 2014	Délibération du 28 / 10 / 2014	Avis défavorable
Communauté de communes du Golfe de Saint Tropez	25 / 09 / 2014	Pas de réponse	Avis réputé favorable
Commune Du Cannet des Maures	25 / 09 / 2014	Délibération du 05 / 11 / 2014	Avis défavorable
Commune Du Luc en Provence	25 / 09 / 2014	Pas de réponse	Avis réputé favorable
Commune de Vidauban	25 / 09 / 2014	Pas de réponse	Avis réputé favorable
Commune de La Garde Freinet	25 / 09 / 2014	Pas de réponse	Avis réputé favorable

Sur 7 collectivités consultées, il y a eu 5 avis réputés favorable.

2ème étape : la consultation des membres de la CCE

Dès réception des avis ou, à défaut, dès l'expiration du délai mentionné au dernier alinéa de [l'article R.112|| 13](#), le projet de plan d'exposition au bruit accompagné des avis des conseils municipaux et, le cas échéant, des organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale compétents est transmis pour avis par le préfet à la commission consultative de l'environnement. La commission consultative de l'environnement dispose d'un délai de deux mois à compter de la date de la saisine par le préfet pour formuler son avis sur le projet communiqué.

Par courrier en date du 23 février 2015, le préfet du Var a notifié aux membres de la CCE concernés par le PEB de l’aérodrome Du Luc – Le Cannet des Maures sa décision de révision dudit PEB.

Le tableau ci-dessous récapitule les avis reçus des membres.

Membres CCE	Saisine	Date réponse	Avis
M. Jean-Luc LONGOUR, maire de la commune Du Cannet des Maures	23 février 2015	6 mars 2015	défavorable

A défaut de réponse dans le délai imparti, l’avis est réputé favorable.
Parmi les 18 membres de la CCE consultés, 1 a répondu et a formulé un avis défavorable. Ainsi, pour les membres de la CCE, 17 avis sont réputés favorable.

En conclusion, 5 avis de collectivités réputé favorable et 17 avis réputés favorable de membres de la CCE, soit 22 avis relevant d’un accueil favorable sur 25 entités consultés.

3) Avis de la CCE en date du 12 mai 2015

La parole est donnée aux membres de la CCE :

Le Maire Du Cannet des Maures fait remarquer que le PEB constitue une contrainte supplémentaire sur sa commune. Il souligne qu’il faut faire la différence entre les nuisances constatées et les prescriptions en matière d’urbanisme. Il faut bien distinguer les deux problématiques. La zone décrite par le PEB impacte considérablement la zone U, notamment les quartiers de « La Pardiguière » et « Les Jardins » ainsi que la zone Ecopôle.

En conclusion, la CCE émet un avis favorable au projet de PEB.

4) Déroulé de la procédure d’enquête publique

Le projet de plan d'exposition au bruit est soumis à enquête publique par le préfet dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article L. 112-16 et selon les modalités fixées par 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.
Lorsque le plan d'exposition au bruit concerne un aérodrome affecté à titre exclusif, principal ou secondaire au ministère chargé de la défense, la procédure d'enquête est conduite dans le respect des conditions posées par les articles R. 123-45 et R. 123-46 du code de l'environnement.

Le projet de PEB est destiné à maîtriser l’urbanisation autour de l’aérodrome en limitant les droits à construire dans les zones de bruit et en imposant une isolation acoustique renforcée pour les constructions autorisées dans les zones de bruit. Document d’urbanisme opposable, il est annexé au PLU.

Dans les formes prescrites par le code de l’environnement, une enquête publique relative au projet de plan d’exposition au bruit (P-PEB) de l’Aérodrome Du Luc – Le Cannet des Maures a été ouverte sur le territoire des communes de Hyères et de La Londe-Les Maures.

Par arrêté préfectoral en date du 01 juin 2015, ladite enquête a été ouverte en mairies de Vidauban, Du Cannet des Maures, de La Garde Freinet et Du Luc en Provence le 22 juin 2015 et s’est terminée le 24 juillet 2015.

Pendant la durée de l’enquête, toute personne a pu prendre connaissance du P-PEB aux jours et heures habituels d’ouverture des bureaux au public :

Mairie Du Cannet des Maures Parc Henri Pellegrin 83340 Le Cannet des Maures	Mairie Du Luc en Provence Place de la Liberté 83340 Le Luc en Provence
Lundi au jeudi de 8h30 à 12h et 14h30 à 17h30 Vendredi de 8h30 à 12h et 14h30 à 16h30	Lundi au jeudi de 8h30 à 12h et 14h à 17h Vendredi de 8h30 à 12h et 14h à 16h30
Mairie de la Garde Freinet Place de laMairie 83680 La Garde Freinet	Mairie de Vidauban Place Georges Clémenceau 83550 Vidauban
Lundi au jeudi de 9h à 12h et 14h30 à 17h Vendredi de 9h à 12h et 14h30 à 16h	Lundi au vendredi de 8h30 à 12h et 13h30 à 17h

- Le public a pu s’exprimer :
- soit en consignant ses observations sur un registre d’enquête tenu à sa disposition en mairies de Vidauban, Du Cannet des Maures, de La Garde Freinet et Du Luc en Provence .
 - soit en écrivant au commissaire enquêteur par correspondance à la mairie Du Cannet des Maures, siège de l’enquête ou par mail à l’adresse suivante : urbanisme@lecannetdesmaures.com.
 - soit en rencontrant le commissaire enquêteur, notamment lors des 13 jours de permanences

Permanences	Mairie Du Cannet des Maures
Lundi 22 juin 2015	De 9 h à 12 h et de 14h30 à 17h
Jeudi 2 juillet 2015	De 9h à 12h
Mercredi 8 juillet 2015	De 9 h à 12 h et de 14h30 à 17h
Mercredi 15 juillet 2015	De 14h30 à 17h
Vendredi 24 juillet 2015	De 9 h à 12 h et de 13h30 à 15h30

Permanences	Mairie Du Luc en Provence
Jeudi 25 juin 2015	De 9 h à 12 h et de 14h à 17h
Jeudi 2 juillet 2015	De 14h à 17h
Mercredi 15 juillet 2015	De 9 h à 12 h
Mardi 21 juillet 2015	De 14h à 17h

Permanences	Mairie de La Garde Freinet
lundi 29 juin 2015	De 9 h à 12 h
Vendredi 17 juillet 2015	De 14h à 16h

Permanences	Mairie de Vidauban
Mardi 30 juin 2015	De 14h à 17h
Vendredi 17 juillet 2015	De 9h à 12h

Le public a été informé par les moyens suivants :

- Un avis au public faisant connaître l’ouverture de l’enquête ainsi que les conditions de déroulement publié quinze jours au moins avant le début de l’enquête, et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux locaux diffusés dans tout le département.
- Un avis d’enquête, publié quinze jours au moins avant le début de l’enquête et durant toute la durée de celle-ci par voie d’affiches et éventuellement par tous autres procédés en usage sur le territoire des communes de Vidauban, Du Cannet des Maures, de La Garde Freinet et Du Luc en Provence par les soins de leur maire. Un certificat établi par le maire et versé au dossier d’enquête justifie de cette formalité.

Le commissaire enquêteur a pu auditionner ou contacter toute personne ou service qu’il lui est apparu utile de consulter pour compléter son information sur le projet soumis à enquête publique. Le refus éventuel, motivé ou non, de demande d’information ou l’absence de réponse est mentionné par le commissaire enquêteur dans son rapport.

Quelques chiffres :

37 remarques ont été portées sur les registres, soit par écriture directe, soit par l’agrafage des courriers reçus. 25 personnes ont été reçues par le commissaire enquêteur.

Le commissaire enquêteur a établi un rapport qui relate le déroulement de l’enquête et examine les observations recueillies. Le rapport comporte l’objet du projet, la liste des pièces du dossier, une synthèse des observations du public, une analyse des propositions et contre-propositions produites durant l’enquête et les observations éventuelles du responsable du projet.

Il consigne dans un document séparé, ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet.

Le commissaire enquêteur a remis son avis le 24 août 2015 ; il s’agit d’un avis favorable. Cet avis favorable est assorti de la réserve expresse de choisir le niveau Lden 56 comme limite de la zone C.

A noter :

Une copie du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur est tenue à la disposition du public pendant un an à compter de la date de la clôture de l’enquête :

- aux mairies de Vidauban, Du Cannet des Maures, de La Garde Freinet et Du Luc en Provence,
- à la direction départementale des territoires et de la mer du Var, service aménagement durable,
- en préfecture du Var.

L’avis d’enquête publique ainsi que le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur sont mis en ligne sur le site internet de l’État dans le Var à l’adresse suivante : <http://www.var.gouv.fr>.

V) LE PEB RÉVISÉ APPROUVÉ

Le plan d'exposition au bruit, éventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique, est défini.

Le dossier de PEB est adressé au Ministère de la Défense pour accord express.

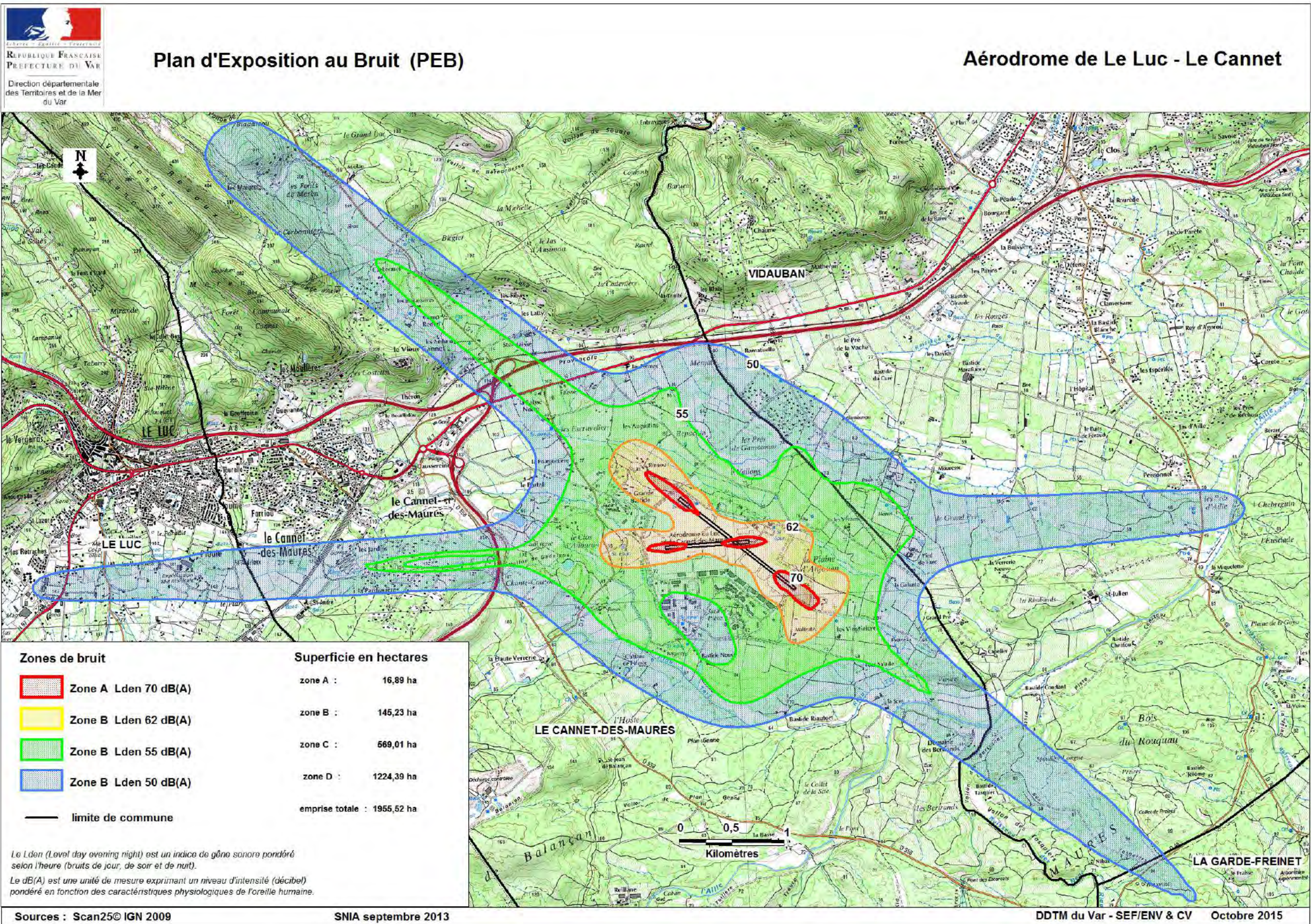
Dès réception de cet avis, le Préfet du Var approuve le PEB.

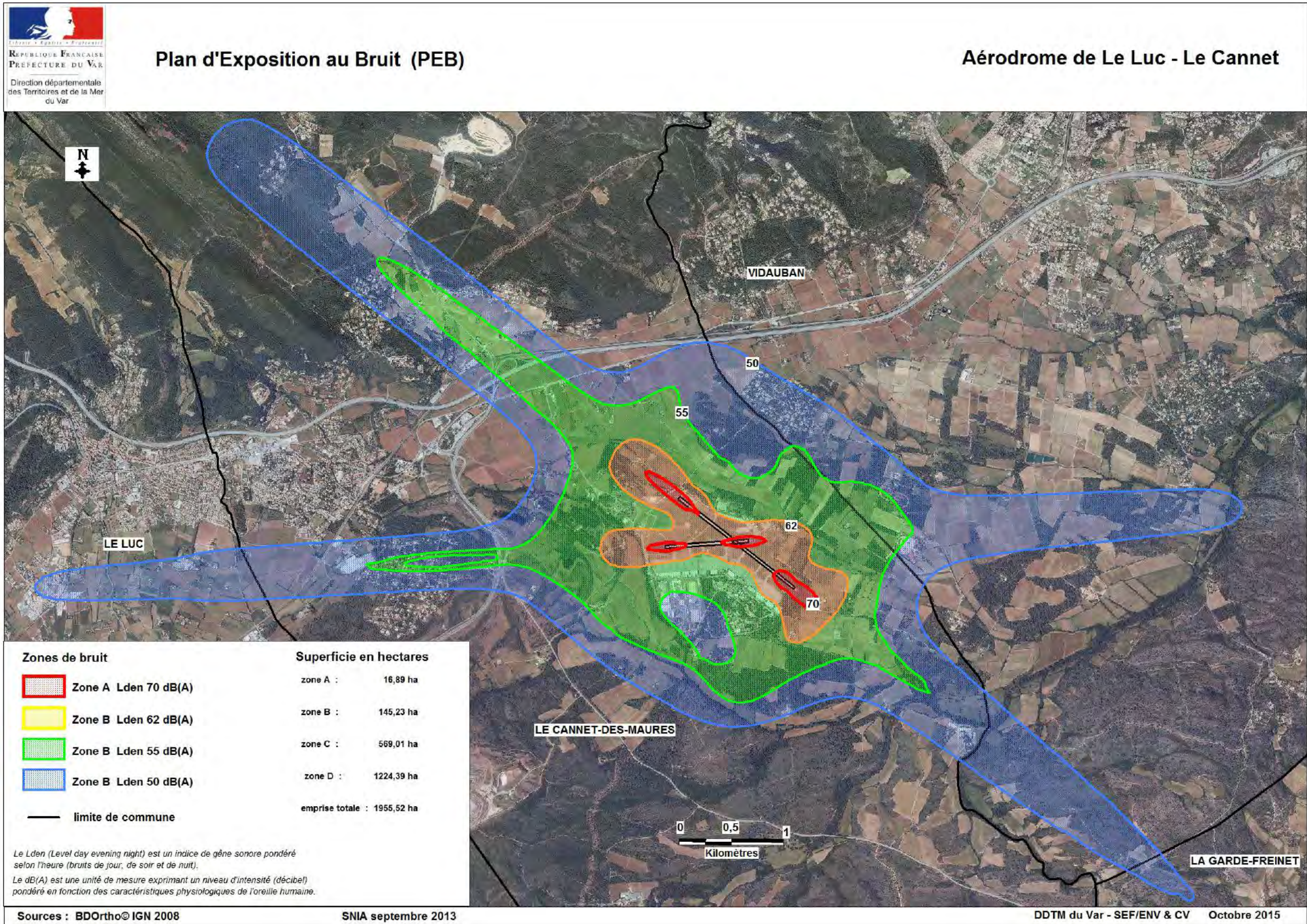
S'ensuivra la parution au recueil des actes administratifs (RAA), les publications et les parutions presse et les affichages, ainsi que la mise à disposition du public.

Le préfet du département notifie aux maires des communes concernées et, le cas échéant, aux présidents des établissements publics de coopération intercommunale compétents copie de l'arrêté et du plan d'exposition au bruit approuvé.

L'arrêté préfectoral et le plan d'exposition au bruit sont tenus à la disposition du public :

- à la mairie de chacune des communes concernées, et le cas échéant aux sièges des établissements publics de coopération intercommunale compétents,
- à la préfecture, notamment sur le site du Portail de l'Etat, www.var.gouv.fr







MINISTÈRE DE LA DÉFENSE



PRÉFET DU VAR

Maîtrise d'ouvrage :

Ministère de la Défense

**Direction centrale du service d'infrastructure
de la défense**

Préfecture du Var

Aérodrome de Le Luc-Le Cannet des Maures (LFMC)

Plan d'Exposition au Bruit (PEB)

Annexes



Maîtrise d'œuvre :

DDTM 83

244 avenue infanterie de marine
BP 501
83000 TOULON CEDEX 9

Assistance technique :



Service National d'Ingénierie Aéroportuaire

Département Programmation Environnement Aménagement

Siège : 82 rue des Pyrénées 75970 Paris cedex 20

Site Méditerranée : 1 rue Vincent Auriol, CS 90890, 13627 Aix-en-Provence cedex 1

Version en date du 26 janvier 2016

SOMMAIRE

Annexe 1 : Procédure d’établissement et de révision d’un plan d’exposition au bruit.....3

Annexe 2 : Articles L.112-3 à L.112-17 DU CODE DE L'URBANISME.....4

Annexe 3 : Articles R.112-1 à R.112-17 du CODE DE L’URBANISME.....5

Annexe 4 : Trajectographie réelle.....7

Annexe 5 : description des trajectoires.....8

Annexe 6 : Plan d’exposition au bruit en vigueur.....9

Annexe 7 : Glossaire.....10

Annexe 8.1 : Détail des hypothèses à court terme.....11

Annexe 8.2 : Détail des hypothèses à long terme.....12

Annexe 9.1 : avant-projet de plan d’exposition au bruit – courbes court terme.....13

Annexe 9.2 : avant-projet de plan d’exposition au bruit – courbes long terme.....14

ANNEXE 1 : PROCÉDURE D'ÉTABLISSEMENT ET DE RÉVISION D'UN PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

Etape 1 : Préparation et élaboration du projet de PEB

a) Elab oration de l'Avant-projet de plan d'exposition au bruit (APPEB)

L'ensemble des perspectives de développement et d'utilisation de l'aérodrome à court, moyen et long termes sont définies. Un avant-projet de plan d'exposition au bruit (APPEB) est proposé : il est constitué de l'enveloppe des différentes courbes ainsi obtenues pour chacun des trois horizons.

b) Choix des indices et élaboration du projet de PEB

Le dossier d'APPEB est soumis à la commission consultative de l'environnement (CCE) de l'aérodrome, si elle existe, en vue de recueillir son avis sur les valeurs de l'indice L_{den} à prendre en compte pour déterminer la limite extérieure de la zone C et de la zone B (le cas échéant). En l'absence d'une CCE, le préfet peut consulter les différents partenaires concernés.

Après accord exprès du Minist re chargé de l'Aviation civile (pour les aérodromes d'intérêt national) ou du Minist re de la Défense pour les aérodromes dont il est l'affectataire exclusif ou principal, le préfet prend la décision de réviser ou d'établir le PEB, fixe les hypothèses à court, moyen et long termes retenues, propose les valeurs d'indices pour les limites extérieures des zones B et C et propose éventuellement une zone D.

Un projet de PEB est élaboré sur ces bases.

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 de l'article L.112-9 et 10 relatives aux zones C et D.

Etape 2 : Consultations et approbation du PEB

a) Consultations

Consultations des communes ou établissements publics de coopération intercommunale concernés :
La décision d'établissement ou de révision du PEB est ensuite notifiée pour avis, accompagnée du projet de PEB, aux maires des communes concernées et, s'il y a lieu, aux présidents des établissements publics de coopération intercommunale compétents (EPCI) dans le cadre des consultations prévues aux articles R.112-10 à R.112-14 du code de l'urbanisme. Elle devra être publiée dans deux journaux locaux et affichée dans chaque mairie et siège d'EPCI durant un mois, les conseils municipaux et les présidents des EPCI disposant de deux mois pour donner leur avis.

Une fois la consultation des communes et des EPCI terminée, le préfet transmet pour avis, accompagné de l'ensemble des avis formulés par les communes et les EPCI, le projet de PEB à la commission consultative de l'environnement de l'aéroport (CCE).

La commission consultative de l'environnement dispose d'un délai de deux mois à compter de la date de la saisine par le préfet, pour formuler son avis sur le projet communiqué.

b) Enquête publique

A l'issue des différentes consultations, le préfet soumet à enquête publique le projet de PEB éventuellement modifié en fonction des avis recueillis.

Le président du tribunal administratif est saisi par le préfet en vue de la désignation d'un commissaire enquêteur. Le préfet prend ensuite un arrêté organisant cette enquête ; cet arrêté doit être affiché en mairie et dans la zone publique de l'aérodrome et publié dans deux journaux locaux, 15 jours avant le début de l'enquête et durant ses huit premiers jours. La durée minimale de l'enquête est d'un mois, le rapport et l'avis du commissaire enquêteur intervenant au plus tard dans un délai d'un mois à l'issue de la clôture de l'enquête.

Après avoir recueilli les avis, le commissaire enquêteur remet au préfet le dossier d'enquête avec son rapport et ses conclusions ; le projet de PEB peut être modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique.

c) Approbation

Le préfet prend ensuite un arrêté approuvant le PEB après accord exprès du Minist re chargé de l'Aviation civile (pour les aérodromes d'intérêt national) ou du Minist re de la Défense.

L'arrêté d'approbation et le PEB doivent être tenus à la disposition du public en mairie, aux sièges des EPCI et en préfecture. L'avis de mise à disposition doit être publié dans deux journaux locaux et affiché en mairie et aux sièges des EPCI.

Conformément aux dispositions du 7ème alinéa de l'article L.112-6 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.

ANNEXE 2 : ARTICLES L.112-3 À L.112-17 DU CODE DE L'URBANISME

Chapitre II Servitudes d’urbanisme

Section 2 : Zones de bruit des aérodromes

Article L112-3 – Au voisinage des aérodromes, les conditions d’utilisation des sols exposés aux nuisances dues au bruit des aéronefs sont fixées par la présente section, dont les dispositions complètent les règles générales instituées en application de l’article L. 101-3.

Article L112-4 – Les schémas de cohérence territoriale, les plans locaux d’urbanisme, les plans de sauvegarde et de mise en valeur et les cartes communales sont compatibles avec les dispositions de la présente section.

Ces dispositions sont opposables à toute personne publique ou privée pour l’exécution de tous travaux, constructions, aménagements, affouillements ou exhaussements des sols, la création de lotissements et l’ouverture des installations classées pour la protection de l’environnement.

Sous-section 1 : Champ d’application

Article L112-5 – La présente section est applicable :

- 1° Aux aérodromes classés selon le code de l’aviation civile en catégories A, B et C ;
- 2° Aux aérodromes civils ou militaires figurant sur une liste établie par l’autorité administrative compétente de l’Etat ;
- 3° A tout nouvel aérodrome à réaliser ayant vocation à accueillir le trafic commercial de passagers en substitution d’un aérodrome mentionné au 1°, dont la réalisation a nécessité des travaux déclarés d’utilité publique.

Sous-section 2 : Plan d’exposition au bruit des aérodromes

Article L112-6 – Pour l’application des prescriptions édictées par la présente section, un plan d’exposition au bruit est établi pour chacun des aérodromes mentionnés à l’article L. 112-5.
Le plan d’exposition au bruit est annexé au plan local d’urbanisme, au plan de sauvegarde et de mise en valeur et à la carte communale.

Paragraphe 1 : Contenu du plan d’exposition au bruit des aérodromes

Article L112-7 – Le plan d’exposition au bruit comprend un rapport de présentation et des documents graphiques. Il 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 fonction de l’intensité décroissante du bruit en zones A et B, dites zones de bruit fort, C, dite zone de bruit modéré, et D. Ces zones sont définies en fonction des valeurs d’indices évaluant la gêne due au bruit des aéronefs fixées par décret en Conseil d’Etat. La délimitation d’une zone D est facultative à l’exception des aérodromes mentionnés au I de l’article 1609 quater des lois de 1967 relatives à l’aéronautique.

Article L112-8 – Les valeurs des indices mentionnées à l’article L. 112-7 pourront être modulées compte tenu de la situation des aérodromes au regard de leur utilisation, notamment pour la formation aéronautique, et de leur insertion dans les milieux urbanisés. La modulation de l’indice servant à la détermination de la limite extérieure de la zone C se fera à l’intérieur d’une plage de valeurs fixées par le décret prévu à l’article L. 112-7.
Article L112-9 – Le plan d’exposition au bruit des aérodromes dont le nombre de créneaux horaires attribuables fait l’objet d’une limitation réglementaire sur l’ensemble des plages horaires d’ouverture ne comprend que des zones A et B.

Toutefois, les dispositions prévues aux 1°, 2° et 5° de l’article L. 112-10 restent applicables à l’intérieur du périmètre défini par la zone C du plan d’exposition au bruit en vigueur au 19 février 2009 sur les aérodromes mentionnés au premier alinéa. En outre, pour l’application à ces aérodromes du 5° de l’article L. 112-10, une augmentation de la capacité de logements et de la population à l’intérieur des secteurs mentionnés audit 5° est autorisée dans une limite définie dans l’acte de création de ces secteurs ou dans une décision modificative.

Paragraphe 2 : Effets du plan d’exposition au bruit des aérodromes

Article L112-10 (différé) – Dans les zones définies par le plan d’exposition au bruit, l’extension de l’urbanisation et la création ou l’extension d’équipements publics sont interdites lorsqu’elles conduisent à exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit.

A cet effet :

- 1° Les constructions à usage d’habitation sont interdites dans ces zones à l’exception :
 - a) De celles qui sont nécessaires à l’activité aéronautique ou liées à celle-ci ;
 - b) Dans les zones B et C et dans les secteurs déjà urbanisés situés en zone A, des logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales admises dans la zone et des constructions directement liées ou nécessaires à l’activité agricole ;
 - c) En zone C, des constructions individuelles non groupées situées dans des secteurs déjà urbanisés et desservis par des équipements publics dès lors qu’elles n’entraînent qu’un faible accroissement de la capacité d’accueil d’habitants exposés aux nuisances et des opérations de reconstruction rendues nécessaires par une opération de démolition en zone A ou B dès lors qu’elles n’entraînent pas d’accroissement de la population exposée aux nuisances, que les normes d’isolation acoustique fixées par l’autorité administrative sont respectées et que le coût d’isolation est à la charge exclusive du constructeur ;
- 2° La rénovation, la réhabilitation, l’amélioration, l’extension mesurée ou la reconstruction des constructions existantes peuvent être admises lorsqu’elles n’entraînent pas un accroissement de la capacité d’accueil d’habitants exposés aux nuisances ;
- 3° Dans les zones A et B, les équipements publics ou collectifs ne sont admis que lorsqu’ils sont nécessaires à l’activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes ;
- 4° Dans les zones D, les constructions sont autorisées mais doivent faire l’objet des mesures d’isolation acoustique prévues à l’article L. 112-12 ;
- 5° Dans les 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 de la population soumise aux nuisances sonores. Une telle augmentation est toutefois possible dans le cadre des opérations prévues par le I de l’article 166 de la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l’accès au logement et un urbanisme rénové, dans les conditions fixées aux I et II dudit article. Postérieurement à la publication des plans d’exposition au bruit, à la demande de la commune ou de l’établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d’urbanisme, de tels secteurs peuvent également être délimités par l’autorité administrative compétente de l’Etat après enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre I^{er} du code de l’environnement.

Article L112-11 – Le contrat de location d’immeuble à usage d’habitation ayant pour objet un bien immobilier situé dans l’une des zones de bruit définies par un plan d’exposition au bruit comporte une clause claire et lisible précisant la zone de bruit où se trouve localisé ce bien.

Article L112-12 – Toutes les constructions qui sont autorisées dans les zones de bruit conformément aux dispositions de l’article L. 112-10 font l’objet de mesures d’isolation acoustique, dans les conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires en matière d’urbanisme, de construction ou d’habitation.

Article L112-13 – Le certificat d’urbanisme signale l’existence de la zone de bruit et l’obligation de respecter les règles d’isolation acoustique.

Article L112-14 – A compter de la décision d’élaborer ou de réviser un plan d’exposition au bruit, l’autorité administrative compétente de l’État peut délimiter les territoires à l’intérieur desquels s’appliqueront par anticipation, pour une durée maximale de deux ans renouvelable une fois, les dispositions de l’article L. 112-10 concernant les zones C et D.

Article L112-15 – A compter de la publication de l’acte administratif portant mise en révision d’un plan d’exposition au bruit, l’autorité administrative compétente de l’État peut décider l’application des dispositions de l’article L. 112-10 concernant la zone C, pour la durée de la procédure de révision, dans les communes et parties de communes incluses dans le périmètre d’un plan de gêne sonore institué en vertu de l’article L. 571-15 du code de l’environnement, mais non comprises dans le périmètre des zones A, B et C du plan d’exposition au bruit jusque-là en vigueur.
Les dispositions du présent article ne s’appliquent pas aux aérodromes dont le nombre de créneaux horaires attribuables fait l’objet d’une limitation réglementaire sur l’ensemble des plages horaires d’ouverture.

Paragraphe 3 : Procédure d’établissement et de révision du plan d’exposition au bruit des aérodromes

Article L112-16 – Le plan d’exposition au bruit est établi par l’autorité administrative compétente de l’Etat, après consultation :

- 1° Des communes intéressées ;
- 2° De l’Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires pour les aérodromes mentionnés au I de l’article 1609 quatervicies A du code général des impôts, qui recueille au préalable l’avis de la commission consultative de l’environnement compétente ;
- 3° De la commission consultative de l’environnement compétente, lorsqu’elle existe, pour les autres aérodromes.

Il est soumis à enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre I^{er} du code de l’environnement. Il est tenu à la disposition du public.

Article L112-17 – Les plans d’exposition au bruit existants établis en application de la directive d’aménagement national relative à la construction dans les zones de bruit des aérodromes valent, dans l’attente de leur révision, plan d’exposition au bruit au titre de la présente section.

ANNEXE 3 : ARTICLES R.112-1 À R.112-17 DU CODE DE L’URBANISME

Chapitre II Servitudes d’urbanisme

Section unique : Zones de bruit des aérodromes

Sous-section 1 : Règles de délimitation
Article R112-1 - La valeur de l'indice de bruit, Lden, représentant le niveau d'exposition totale au bruit des avions en chaque point de l'environnement d'un aérodrome, exprimée en décibels (dB), est calculée à l'aide de la formule ci-après :
$$L_{den} = 10 \times \log \left[\frac{1}{24} \times (12 \times 10 L_d / 10 + 4 \times 10 (L_e + 5) / 10 + 8 \times 10 (L_n + 10) / 10) \right]$$

avec :
Ld = niveau sonore moyen à long terme pondéré A tel que défini par la norme 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 ;
Le = niveau sonore moyen à long terme pondéré A tel que défini par la norme 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 ;
Ln = niveau sonore moyen à long terme pondéré A tel que défini par la norme 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.

Article R112-2- Pour les aérodromes où le nombre annuel de mouvements commerciaux n'excède pas 10 000 dans l'une des trois hypothèses de court, moyen ou long terme et caractérisés par une forte variation saisonnière ou hebdomadaire de l'activité aérienne telle qu'elle est prise en compte pour l'élaboration du plan d'exposition au bruit, l'indice Lden est déterminé sur un nombre de jours compris entre 180 et 365 au regard des périodes de trafic effectif.
Le nombre de jours susmentionné est le nombre annuel estimé de jours au cours desquels, pour chacune des activités commerciale, militaire ou générale, l'activité aérienne est significative. L'activité aérienne significative et les prévisions de trafic justifiant de l'application du présent article sont explicitées dans le rapport de présentation du plan d'exposition au bruit.

Article R112-3 - La zone de bruit fort A est la zone comprise à l'intérieur de la courbe d'indice Lden 70. La zone de bruit fort B est la 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, la valeur de l'indice servant à la délimitation de la limite extérieure de la zone B est comprise entre 65 et 62.
La zone 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 55.
Pour les aérodromes mentionnés à l'article R. 112-2, la zone 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.
Pour les aérodromes militaires figurant sur une liste fixée par arrêté du ministre de la défense, les dispositions de l'article R. 112-2 ne s'appliquent pas. Pour ces aérodromes, la zone de bruit fort B est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone A et la courbe correspondant à une valeur d'indice Lden choisie entre 68 et 62. La zone 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 64 et 55.

La zone D est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone C et la courbe d'indice Lden 50.

Paragraphe 1 : Contenu du plan d'exposition au bruit des aérodromes

Article R112-4 - Le plan d'exposition au bruit est établi à l'échelle du 1/25 000 et fait apparaître le tracé des limites des zones de bruit dites A, B, C et, le cas échéant, D.
Il rappelle les valeurs d'indice retenues pour définir les zones A et D et précise la valeur d'indice servant à définir la limite extérieure des zones B et C.
Il prend en compte l'ensemble des hypothèses à court, moyen et long terme de développement et d'utilisation de l'aérodrome concerné.

Article R112-5 - Afin d'évaluer, de prévenir et de réduire le bruit émis dans l'environnement, les données, objectifs et mesures constitutifs des cartes de bruit et du plan de prévention du bruit dans l'environnement prévus par les articles R. 572-4, R. 572-5 et R. 572-8 du code de l'environnement sont établis pour les aérodromes civils dont le trafic annuel est supérieur à 50 000 mouvements, hors les mouvements effectués exclusivement à des fins d'entraînement sur des avions légers.

La liste de ces aérodromes est fixée par arrêté conjoint des ministres chargés respectivement de l'environnement, des transports et de l'équipement.

Ces données, objectifs et mesures constitutifs des cartes de bruit et du plan de prévention du bruit dans l'environnement sont :

- 1° Elaborés, soit à l'occasion de la révision du plan d'exposition au bruit, soit indépendamment de celle-ci dans les conditions prévues par les articles R. 572-9 à R. 572-11 du code de l'environnement ;
- 2° Annexés au rapport de présentation du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome ;
- 3° Réexaminés en cas d'évolution significative des niveaux de bruit identifiés et, en tout état de cause, au moins tous les cinq ans ;
- 4° Après leur réexamen et s'il y a lieu, actualisés selon l'une ou l'autre des procédures prévues pour leur établissement au 1°.

Article R112-6 - Le rapport de présentation prévu à l'article L. 112-7 ne comporte pas les éléments qui seraient de nature à entraîner la divulgation de secrets de la défense nationale, lorsque le plan d'exposition au bruit concerne un aérodrome dont le ministère chargé de la défense est affectataire à titre exclusif, principal ou secondaire.

Paragraphe 2 : Effets du plan d'exposition au bruit des aérodromes

Article R112-7 - En cas de révision du plan d'exposition au bruit, ce plan demeure en vigueur jusqu'à la date à laquelle l'approbation de la révision a fait l'objet des mesures de publicité mentionnées à l'article R. 112-17

Paragraphe 3 : Procédure d'établissement et de révision du plan d'exposition au bruit des aérodromes

Article R112-8 - La décision d'établir ou de réviser un plan d'exposition au bruit est prise par le préfet. Lorsque l'emprise d'un aérodrome où les communes concernées ou susceptibles d'être concernées par le plan d'exposition au bruit d'un aérodrome sont situées sur le territoire de plusieurs départements, la décision est prise conjointement par les préfets de ces départements. Cette décision est prise avec l'accord exprès du ministre chargé de la défense en ce qui concerne les aérodromes affectés à titre exclusif ou principal à ce département ministériel. Elle est prise avec l'accord exprès du ministre chargé de l'aviation civile, en ce qui concerne les aérodromes classés dans la catégorie des investissements d'intérêt national lorsque le ministère de la défense n'en est pas l'affectataire principal, et pour les aérodromes situés en territoire étranger dont les nuisances de bruit affectent le territoire français.

Article R112-9 - Sans préjudice du pouvoir du préfet de décider la mise en révision du plan d'exposition au bruit d'un aérodrome en application de l'article R. 112-8, la commission consultative de l'environnement, lorsqu'elle existe, examine tous les cinq ans au moins la pertinence des prévisions ayant servi à l'établissement du plan au regard de l'activité aérienne constatée. Elle peut proposer au préfet sa mise en révision.

Article R112-10 - La décision d'établir ou de réviser le plan d'exposition au bruit est notifiée par le préfet, accompagnée d'un projet de plan d'exposition au bruit, aux maires des communes concernées et, s'il y a lieu, aux présidents des établissements publics de coopération intercommunale compétents. Mention en est insérée en caractères apparents dans deux journaux à diffusion régionale ou locale dans le département.

Article R112-11 - La commission consultative de l'environnement, lorsqu'elle existe, est consultée par le préfet sur les valeurs de l'indice Lden à prendre en compte pour déterminer la limite extérieure de la zone C et, le cas échéant, celle de la zone B dans le projet de plan d'exposition au bruit mentionné à l'article R. 112-10 avant qu'intervienne la décision d'établir ou de réviser un plan d'exposition au bruit.

Article R112-12 - La décision d'établir ou de réviser un plan d'exposition au bruit fait l'objet d'un affichage pendant un mois dans chacune des mairies concernées et, s'il y a lieu, aux sièges des établissements publics de coopération intercommunale compétents.

Article R112-13 - A compter de la notification de la décision d'établir ou de réviser un plan d'exposition au bruit, les conseils municipaux des communes concernées et, le cas échéant, les organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale compétents disposent 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 est réputé favorable.

Article R112-14 - Dès réception des avis ou, à défaut, dès l'expiration du délai mentionné à l'article R. 112-13, le projet de plan d'exposition au bruit accompagné des avis des conseils municipaux et, le cas échéant, des organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale compétents est transmis pour avis par le préfet à :
1° L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires pour les aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts, qui recueille au préalable l'avis de la commission consultative de l'environnement concernée ;
2° La commission consultative de l'environnement, lorsqu'elle existe, pour les autres aérodromes.

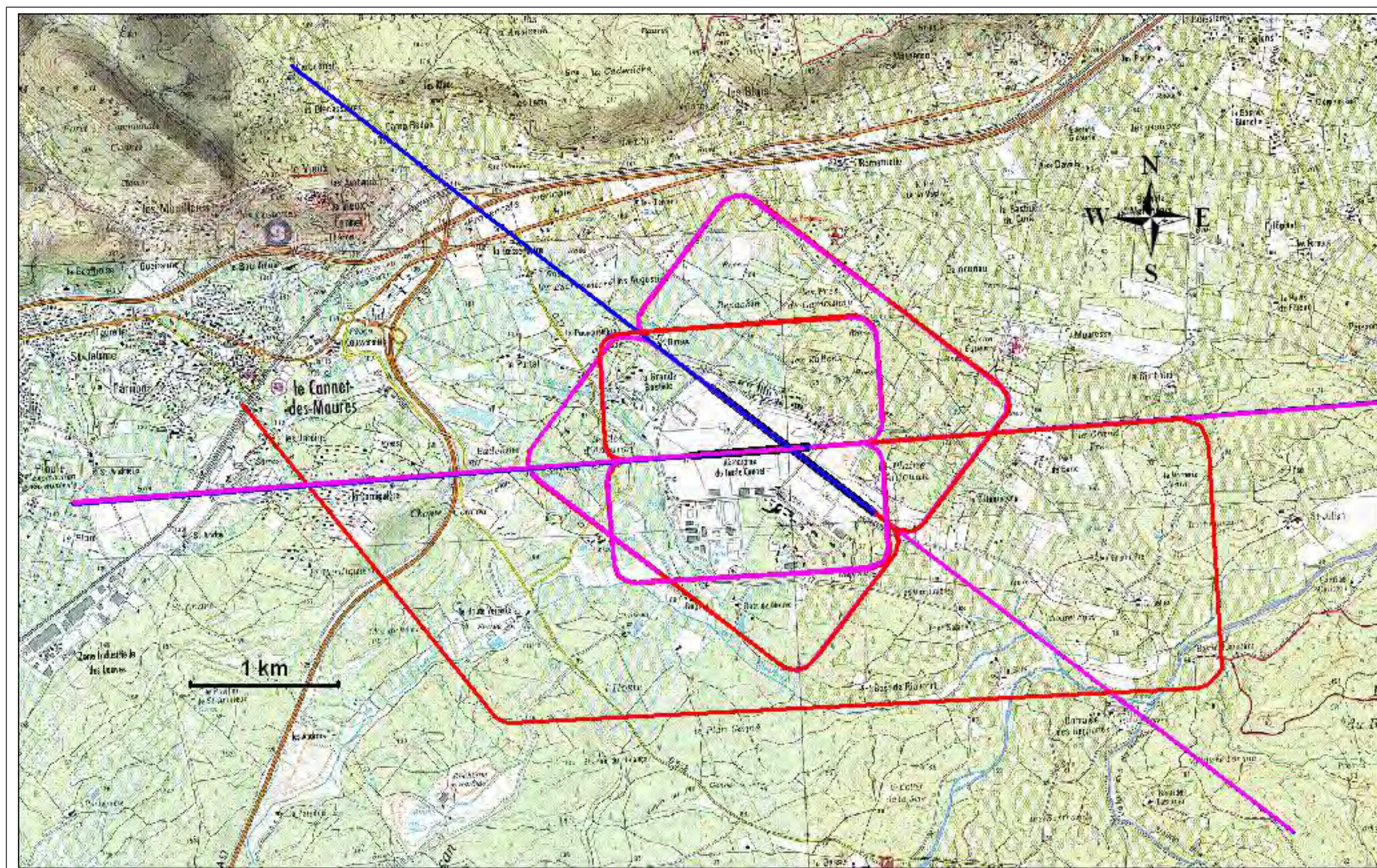
La commission consultative de l'environnement dispose d'un délai de deux mois à compter de la date de la saisine, soit par le préfet, soit par l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires, pour formuler son avis sur le projet communiqué. L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires dispose d'un délai de quatre mois à compter de la date de la saisine par le préfet pour émettre son avis sur le projet communiqué. Lorsque plusieurs départements sont concernés, le délai court à compter de la date de la dernière saisine. A défaut de réponse dans les délais impartis, ces avis sont réputés favorables.

Article R112-15 - Le projet de plan d'exposition au bruit, éventuellement modifié pour tenir compte des avis exprimés, est soumis à enquête publique par le préfet et organisée dans les conditions prévues aux articles R. 571-59 et suivants du code de l'environnement. Lorsque le plan d'exposition au bruit concerne un aérodrome affecté à titre exclusif, principal ou secondaire au ministère chargé de la défense, la procédure d'enquête est conduite dans le respect des conditions posées par les articles R. 123-45 et R. 123-46 du code de l'environnement.

Article R112-16 - Le plan d'exposition au bruit, éventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique, est approuvé par arrêté du préfet ou, si plusieurs départements sont intéressés, par arrêté conjoint des préfets desdits départements. L'arrêté approuvant le plan d'exposition au bruit est pris avec l'accord exprès du ministre chargé de la défense en ce qui concerne les aérodromes à affectation exclusive ou principale audit ministère et avec l'accord exprès du ministre chargé de l'aviation civile, en ce qui concerne les aérodromes classés dans la catégorie des investissements d'intérêt national lorsque le ministère de la défense n'en est pas l'affectataire principal, et pour les aérodromes situés en territoire étranger lorsque les nuisances de bruit affectent le territoire français. L'arrêté approuvant le plan d'exposition au bruit doit être motivé dans tous les cas, notamment au regard de l'activité prévue pour l'aérodrome et de son incidence sur l'environnement.

Article R112-17 - Le préfet de département notifie aux maires des communes concernées et, le cas échéant, aux présidents des établissements publics de coopération intercommunale compétents copie de l'arrêté et du plan d'exposition au bruit approuvé. L'arrêté et le plan d'exposition au bruit sont tenus à la disposition du public à la mairie de chacune des communes concernées, le cas échéant aux sièges des établissements publics de coopération intercommunale compétents, ainsi qu'à la préfecture. Mention des lieux où les documents peuvent être consultés est insérée dans deux journaux à diffusion régionale ou locale dans le département et affichée dans les mairies et, le cas échéant, aux sièges des établissements publics de coopération intercommunale compétents.

ANNEXE 4 : TRAJECTOGRAPHIE RÉELLE



ANNEXE 5 : DESCRIPTION DES TRAJECTOIRES

Les trajectoires sont au nombre de 35 et sont répertoriées dans le tableau suivant (ainsi que dans le tableau générique ci-joint) :

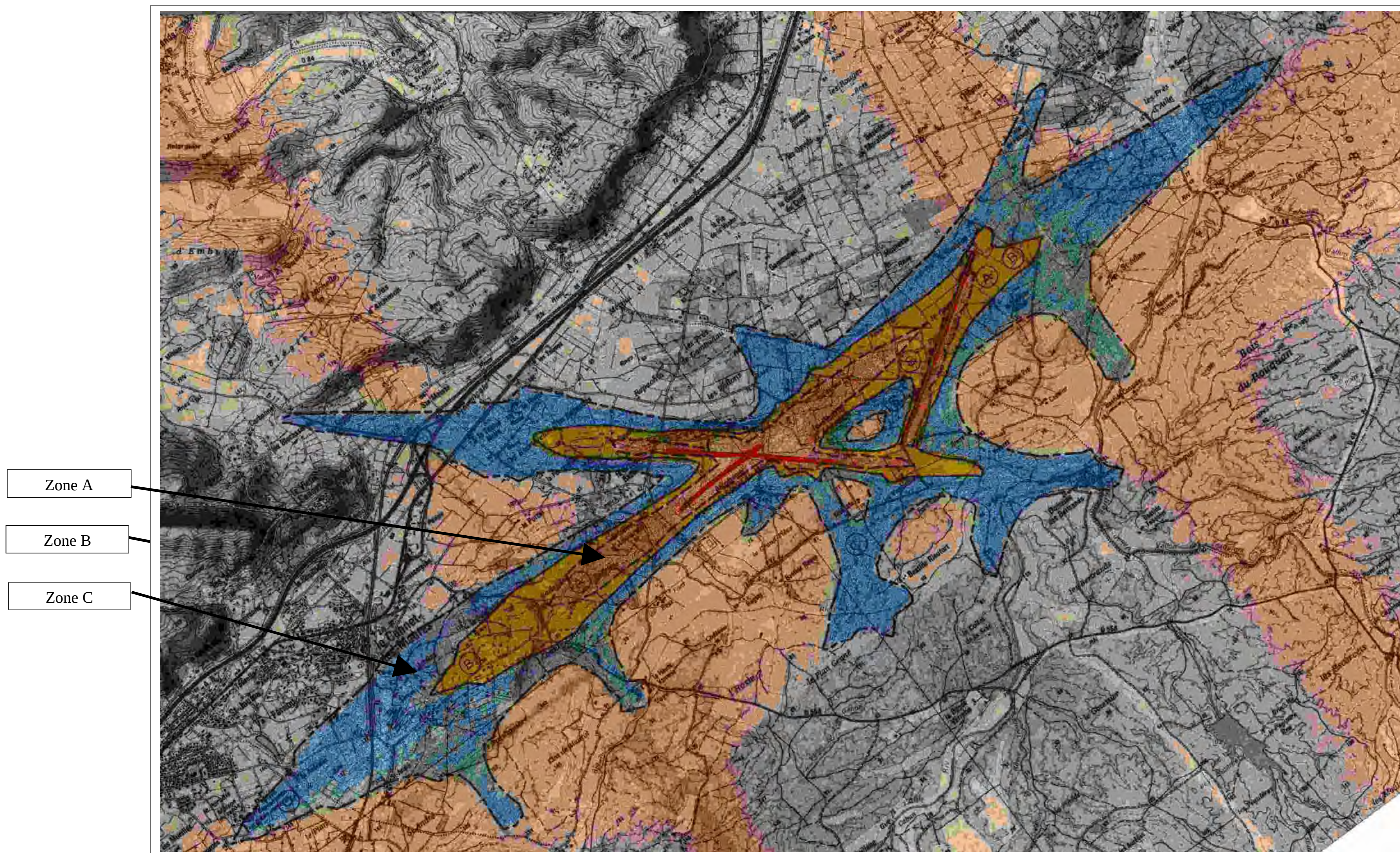
QFU	DENOMINATION DES TRAJ.	NOUVELLES DENOMINATION DES TRAJECTOIRES		MORPHOLOGIE DES TRAJECTOIRES
		AVIONS	HELICO.	
09	09 DEP à VUE	D09VUE		AXE
			DH09VUE	AXE
	09 ARR à VUE	A09RVUE A09LVUE		TDP A DROITE TDP A GAUCHE
			AH09RVUE AH09LVUE	TDP A DROITE TDP A GAUCHE
	09 DEP aux INS		DH09INS	AXE
	09 ARR aux INS		AH09INS	AXE
27	09 TGO		TDPH09L	TDP A GAUCHE
	27 DEP à VUE	D27VUE		AXE
			DH27VUE	AXE
	27 ARR à VUE	A27RVUE A27LVUE		TDP A DROITE TDP A GAUCHE
			AH27RVUE AH27LVUE	TDP A DROITE TDP A GAUCHE
	27 DEP aux INS	D27INS		AXE
			DH27INS	AXE
	27 ARR aux INS	A27INS		AXE
			AH27INS	AXE
	27 TGO		TDPH27L	TDP A GAUCHE
13	27 MVL	A27MVL		PROCEDURE MVL
	13 DEP à VUE	D13VUE		AXE
			DH13VUE	AXE
	13 ARR à VUE	A13RVUE A13LVUE		TDP A DROITE TDP A GAUCHE
			AH13RVUE AH13LVUE	TDP A DROITE TDP A GAUCHE
31	13 TGO		TDPH13L	TDP A GAUCHE
	31 DEP à VUE	D31VUE		AXE
			DH31VUE	AXE
	31 ARR à VUE	A31RVUE A31LVUE		TDP A DROITE TDP A GAUCHE
			AH31RVUE AH31LVUE	TDP A DROITE TDP A GAUCHE
	31 TGO		TDPH31L	TDP A GAUCHE

La dispersion par défaut est de 0.5 nautiques miles dans le logiciel INM. Elle est représentée par trois sous trajectoires de part et d’autre de la trajectoire nominale. Le trafic est ainsi réparti :

- 28 % sur la trajectoire nominale,
- 22 % sur les 1^{ère} sous-trajectoires,
- 11 % sur les 2^{ème} sous-trajectoires,
- 3 % sur les 3^{ème} sous-trajectoires.

La dispersion des arrivées dans les tours de piste est de 0.1 NM compte tenu de la grandeur des circuits. L’arrivée A27MVL a une dispersion de 0.5 à 0.15 NM. Les trajectoires OVF n’ont pas de dispersion compte tenu que chaque trajectoire a un profil adapté à la longueur de sa trajectoire sol.

ANNEXE 6 : PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT EN VIGUEUR
(Approuvé le 03 août 1992)



ANNEXE 7 : GLOSSAIRE

ACNUSA	autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires
AIP	<i>aeronautical information publication</i> : publication d'information aéronautique
ALAT	Aviation légère de l'armée de terre
AMV	atterrissage par mauvaise visibilité
APPM	avant-projet de plan de masse
APPEB	avant-projet de plan d'exposition au bruit
ARR	arrivée
ARP	<i>airport reference point</i> : point de référence de l'aérodrome
ASSP	appontage simulé sur piste
BA	Base Aérienne
CCE	commission consultative de l'environnement
CODIS	Centre Opérationnel Départemental d'Incendie et de Secours
DCSID	Direction Centrale du Service Infrastructure de la Défense
DEP	départ
DAC	direction de l'aviation civile
DGAC	direction générale de l'aviation civile
EPCI	établissement public de coopération intercommunale
IAC	<i>instrument approach chart</i> : cartes d'approche et d'atterrissage aux instruments
IFR	<i>instruments flight rules</i> : règles de vol aux instruments
INM	<i>integrated noise model</i> : logiciel de modélisation du bruit
LDEN	Level Day Evening Night
OACI	organisation de l'aviation civile internationale
PEB	plan d'exposition au bruit
PLU	plan local d'urbanisme
PSA	plan des servitudes aéronautiques
QFU	direction magnétique de la piste
SEA	service essences des armées
SIA	service de l'information aéronautique
SNIA	service nationale d'ingénierie aéroportuaire
TDP	tour de piste
TGO	<i>touch & go</i> : atterrissage et décollage simultanés
TMJ	trafic moyen journalier
VAC	<i>visual approach and landing chart</i> : carte d'approche et d'atterrissage à vue
VFR	<i>visual flight rules</i> : règles de vol à vue

Classe d'appareils	Type d'appareil	Période de la journée	Nombre annuel d'utilisation des procédures (1)	Nombre annuel de jours d'activité (365 par défaut)	Pourcentage d'utilisation des procédures par type d'appareil																				Total procédures	Nombre annuel de mouvements équivalents (1)						
					Procédures standards																Proc particulières											
					QFU 09					QFU 27					QFU 13				QFU 31				QFU 09	QFU 27			QFU 13	QFU 31				
					Départs VFR	Départs IFR	Arrivées VFR	Arrivées IFR		Départs VFR	Départs IFR	Arrivées VFR	Arrivées IFR		Départs VFR	Départs IFR	Arrivées VFR	Arrivées IFR		Départs VFR	Départs IFR	Arrivées VFR	Arrivées IFR									
D(H)09VUE	D(H)09INS	A(H)09RVUE	A(H)09LVUE	A(H)09INS	D(H)27VUE	D(H)27INS	A(H)27RVUE	A(H)27LVUE	A(H)27INS	A27MWL	D(H)13VUE		A(H)13RVUE	A(H)13LVUE		D(H)31VUE		A(H)31RVUE	A(H)31LVUE		TDPH09L	TDPH27L	TDPH13L	TDPH31L								
Avions militaires	PILATUS PC 6	J	96	220																					100%	96						
		S	24																						100%	24						
		N	0																							0%	0					
	C406	J	56	220																						100%	56					
		S	0																							0%	0					
		N	0																								0%	0				
TBM700	J	96	220																							100%	96					
	S	0																								0%	0					
	N	0																								0%	0					
Avions civils	DR 400	J	144	220	17%		4%	4%		8%		4%	4%													100%	144					
		S	0																							0%	0					
		N	0																							0%	0					
	C177	J	120	220																						100%	120					
		S	0																							0%	0					
		N	0																							0%	0					
	B200	J	24	220																						100%	24					
		S	0																							0%	0					
		N	0																							0%	0					
	CA 42	J	24	220																						100%	24					
		S	0																							0%	0					
		N	0																							0%	0					
B2H2	J	3 118	220	32%		16%	16%		3%		1%	1%			15%		8%	8%		0%		0%	0%			100%	3 118					
	S	296				16%	16%		3%		1%	1%			15%		8%	8%		0%		0%	0%			100%	296					
	N	0																							0%	0						
Hélicoptères militaires	SA 341 G	J	10 704	220	1%	0%	2%	2%	0%	2%	3%	1%	1%	3%		12%		6%	6%		30%			14%	14%		0%		2%	2%	100%	11 100
		S	2 568				2%	2%	0%	2%	3%	1%	1%	3%		12%		6%	6%		30%			14%	14%		0%		2%	2%	100%	2 683

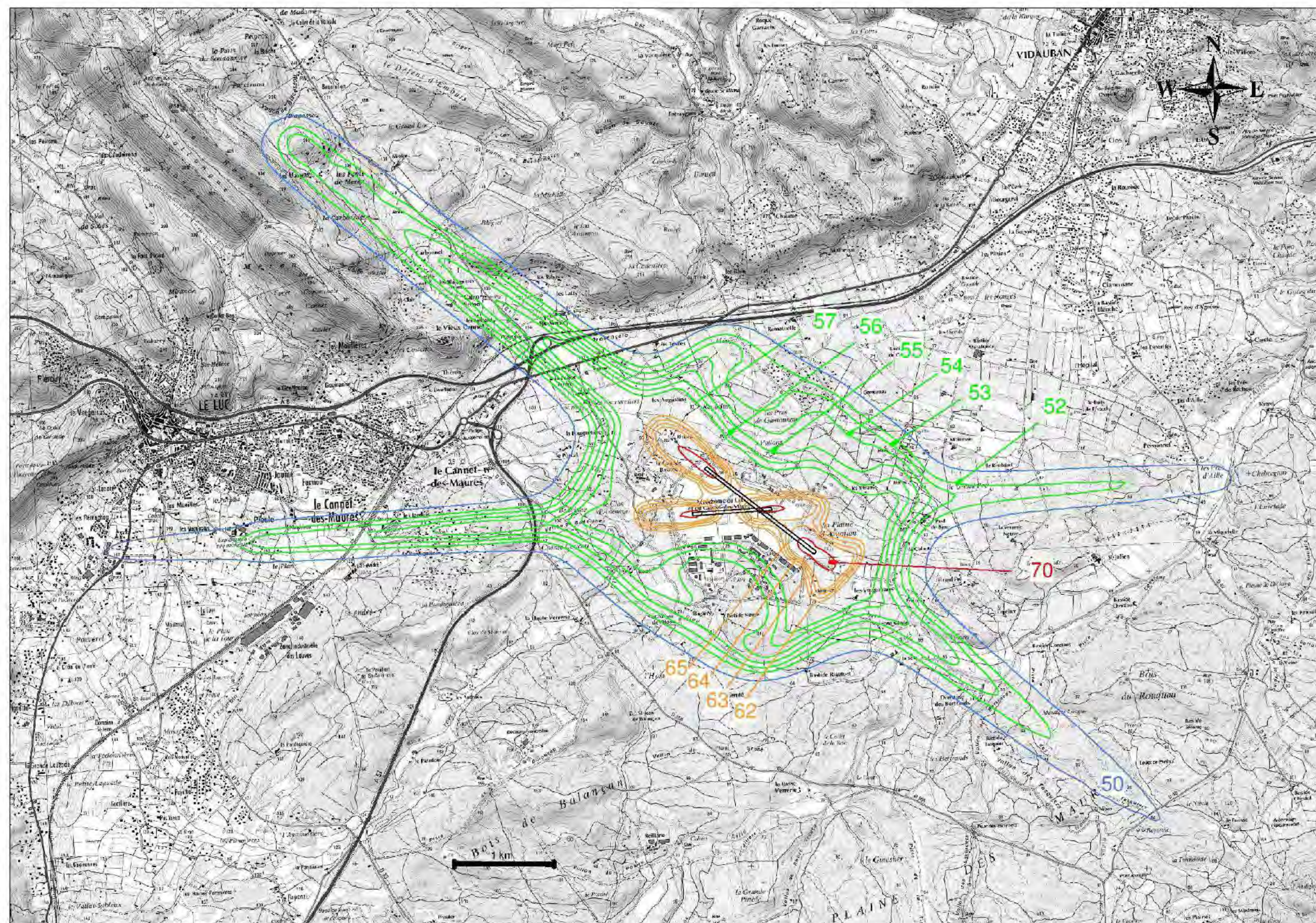
11/14

ANNEXE 8.2 : DÉTAIL DES HYPOTHÈSES À LONG TERME

Classe d'appareils	Type d'appareil	Période de la journée	Nombre annuel d'utilisation des procédures (1)	Nombre annuel de jours d'activité (365 par défaut)	Pourcentage d'utilisation des procédures par type d'appareil																		Proc. particulières				Total procédures	Nombre annuel de mouvements équivalents (1)			
					Procédures standards																										
					QFU 09				QFU 27				QFU 13				QFU 31				QFU 09	QFU 27	QFU 13	QFU 31							
					Départs VFR	Départs IFR	Arrivées VFR	Arrivées IFR	Départs VFR	Départs IFR	Arrivées VFR	Arrivées IFR	Départs VFR	Départs IFR	Arrivées VFR	Arrivées IFR	Départs VFR	Départs IFR	Arrivées VFR	Arrivées IFR	TDPH09L	TDPH27L	TDPH13L	TDPH31L							
D(H)09VUE	D(H)09INS	A(H)09RVUE	A(H)09LVUE	A(H)09INS	D(H)27VUE	D(H)27INS	A(H)27RVUE	A(H)27LVUE	A(H)27INS	A27MVL	D(H)13VUE		A(H)13RVUE	A(H)13LVUE		D(H)31VUE		A(H)31RVUE	A(H)31LVUE		TDPH09L	TDPH27L	TDPH13L	TDPH31L							
Avions militaires	PILATUS PC 6	J	110	220							40%			50%			10%								100%	110					
		S	28							40%			50%				10%								100%	28					
		N	0																						0%	0					
	C406	J	64	220							43%			43%	14%										100%	64					
		S	0																						0%	0					
		N	0																						0%	0					
TBM 700	J	110	220							38%			38%		13%		6%	6%							100%	110					
	S	0																						0%	0						
	N	0																						0%	0						
Avions civils	DR 400	J	166	220	17%		4%	4%		8%		4%	4%				25%		17%	17%					100%	166					
		S	0																					0%	0						
		N	0																					0%	0						
	C177	J	138	220													50%	25%	25%						100%	138					
		S	0																					0%	0						
		N	0																					0%	0						
	B200	J	28	220													50%		25%	25%					100%	28					
		S	0																					0%	0						
		N	0																					0%	0						
	CA 42	J	28	220													50%		25%	25%					100%	28					
		S	0																					0%	0						
		N	0																					0%	0						
B2H2	J	3 586	220	32%		16%	16%		3%		1%	1%		15%		8%	8%		0%		0%	0%			100%	3 586					
	S	340				16%	16%		3%		1%	1%		15%		8%	8%		0%		0%	0%			100%	340					
	N	0																					0%	0							
Hélicoptères militaires	SA 341 G	J	12 310	220	1%	0%	2%	2%	0%	2%	3%	1%	1%	3%		12%	6%	6%		30%		14%	14%		0%		2%	2%	100%	12 765	
		S	2 953				2%	2%	0%	2%	3%	1%	1%	3%		12%		6%	6%		30%		14%	14%		0%		2%	2%	100%	3 062
		N	1 794				2%	2%	0%	2%	3%	1%	1%	3%		12%		6%	6%		30%		14%	14%		0%		2%	2%	100%	1 860
	SA 330 J	J	4 733	220	5%	2%	3%	3%	2%	4%	1%	1%	1%	1%	5%		2%	2%		18%		8%	8%		4%	8%	5%	17%	100%	6 323	
		S	428				3%	3%	2%	4%	1%	1%	1%	5%		2%	2%		18%		8%	8%		4%	8%	5%	17%	100%	572		
		N	179				3%	3%	2%	4%	1%	1%	1%	5%		2%	2%		18%		8%	8%		4%	8%	5%	17%	100%	239		
	SA 355 F	J	10 060	220	0%	4%	0%	0%	5%	1%	18%	0%	0%	16%		10%		5%	5%		14%		7%	7%		0%	0%	1%	5%	100%	10 704
		S	1 132				0%	0%	5%	1%	18%	0%	0%	16%		10%		5%	5%		14%		7%	7%		0%	0%	1%	5%	100%	1 204
		N	55				0%	0%	5%	1%	18%	0%	0%	16%		10%		5%	5%		14%		7%	7%		0%	0%	1%	5%	100%	59
	BO105	J	649	220	10%		4%	4%		9%		3%	3%		24%		13%	13%		4%		1%	1%		10%				100%	711	
		S	580				4%	4%		9%		3%	3%		24%		13%	13%		4%		1%	1%		10%			100%	636		
		N	635				4%	4%		9%		3%	3%		24%		13%	13%		4%		1%	1%		10%			100%	696		
	SA 365 N	J	166	220			8%		8%		42%			42%												100%	166				
		S	0				8%		8%		42%				42%											100%	0				
		N	0				8%		8%		42%				42%											100%	0				
	TIGRE	J	731	220	8%	5%	3%	3%	5%	8%	2%	3%	3%	2%		5%		1%	1%		12%		6%	6%		26%			2%	100%	934
		S	55				3%	3%	5%	8%	2%	3%	3%	2%		5%		1%	1%		12%		6%	6%		26%			2%	100%	70
		N	55				3%	3%	5%	8%	2%	3%	3%	2%		5%		1%	1%		12%		6%	6%		26%			2%	100%	70
EC 145	J	152	220					8%		50%			25%		8%											100%	152				
	S	14						8%		50%			25%		8%										100%	14					
	N	0						8%		50%			25%		8%										100%	0					
BK 117	J	55	220					20%		40%							10%	10%		20%						100%	55				
	S	14						20%		40%							10%	10%		20%					100%	14					
	N	0						20%		40%							10%	10%		20%					100%	0					
Hélicoptères civils	B 212	J	28	220											50%		25%	25%							100%	28					
		S	0											50%		25%	25%							100%	0						
		N	0											50%		25%	25%							100%	0						
	AS 350	J	1 000	220											25%		13%	13%		25%		13%	13%			100%	1 000				
		S	0											25%		13%	13%		25%		13%	13%			100%	0					
		N	0											25%		13%	13%		25%		13%	13%			100%	0					
	BELL 206L	J	1 000	220											25%		13%	13%		25%		13%	13%			100%	1 000				
		S	0											25%		13%	13%		25%		13%	13%			100%	0					
		N	0											25%		13%	13%		25%		13%	13%			100%	0					
	B 212	J	1 000	220											25%		13%	13%		25%		13%	13%			100%	1 000				
		S	0											25%		13%	13%		25%		13%	13%			100%	0					
		N	0											25%		13%	13%		25%		13%	13%			100%	0					
A 109	J	1 000	220											25%		13%	13%		25%		13%	13%			100%	1 000					
	S	0											25%		13%	13%		25%		13%	13%			100%	0						
	N	0											25%		13%	13%		25%		13%	13%			100%	0						
S 61	J	1 000	220											25%		13%	13%		25%		13%	13%			100%	1 000					
	S	0											25%		13%	13%		25%		13%	13%			100%	0						
	N	0											25%		13%	13%		25%		13%	13%			100%	0						
Total annuel			46 376											25%		13%	13%		25%		13%	13%		100%		49 934					

(1) Pour suivre l'activité d'un aéroport, on compte 1 mouvement pour chaque phase de décollage ou d'atterrissage d'un aéronef. Pour les besoins de saisie de cette activité dans le logiciel INM, on compte le nombre de fois qu'une procédure est réalisée. Ainsi : pour les procédures standard, 1 départ ou 1 arrivée = 1 mouvement ; pour les procédures particulières, 1 TDP ou 1 TGO ou 1 ASSP = 2 mouvements (1 décollage + 1 atterrissage).

Annexe 9.1 : avant-projet de plan d'exposition au bruit – courbes court terme



Annexe 9.2 : avant-projet de plan d'exposition au bruit – courbes long terme

