

VU pour être annexé à  
l'arrêté préfectoral en  
date de ce jour.

Gap, le .

Pour le Préfet et par délégation  
Pour le préfet et par délégation,  
le secrétaire général  
de la préfecture des Hautes-Alpes

Yves HOCDE  
27 MARS 2017



PRÉFECTURE DES HAUTES-ALPES

## Aérodrome de Gap-Tallard

# PEB

Plan d'exposition au bruit

Rapport de présentation





# Aérodrome de Gap-Tallard

## Plan d'exposition au bruit

---

### Résumé non technique

Le **plan d'exposition au bruit (PEB)** est un document d'urbanisme fixant les conditions d'utilisation des sols exposés aux nuisances dues au bruit des aéronefs. Le PEB vise à interdire ou limiter les constructions pour ne pas augmenter les populations soumises aux nuisances.

Il anticipe à l'horizon 10/15 ans le développement de l'activité aérienne, l'extension éventuelle des infrastructures et les évolutions des procédures de circulation aérienne. Il comprend un rapport de présentation et une carte à l'échelle du 1/25 000<sup>e</sup> qui indique les zones exposées au bruit. L'importance de l'exposition est indiquée par les lettres A, B, C, ou D :

- zones A et B : Exposition au bruit forte,
- zone C : Exposition au bruit modérée,
- zone D : Exposition au bruit faible.

La gêne sonore est calculée au moyen d'un modèle mathématique prenant en compte :

- le bruit émis par chaque passage d'avion et tel qu'il est perçu au sol ;
- le nombre de passages d'avions en 24 heures ;
- la perception différente du bruit entre le jour et la nuit : un vol nocturne génère une gêne 10 fois supérieure à celle d'un vol de jour.

Le résultat est exprimé à l'aide de l'indice « *L<sub>den</sub>* » : plus l'indice est élevé, plus la gêne est forte. En reliant entre eux l'ensemble des points ayant la même valeur d'indice, on obtient une courbe *isophone*.

### Maîtriser l'urbanisation

Les schémas de cohérence territoriale, les schémas de secteur, les plans locaux d'urbanisme (ex plans d'occupation des sols), les plans de sauvegarde et de mise en valeur, ainsi que les cartes communales doivent être compatibles avec le plan d'exposition au bruit.

Les aérodromes devant être dotés d'un PEB sont ceux classés en catégories A, B et C définies par le code de l'aviation civile. Sont aussi concernés les aérodromes inscrits sur une liste établie par arrêtés conjoints des ministres chargés de la défense, de l'urbanisme, de l'aviation civile et de l'environnement.

L'aérodrome de Gap-Tallard, classé catégorie C, ne disposait pas d'un plan d'exposition au bruit approuvé. L'objet du présent dossier est de présenter la méthode d'élaboration et la démarche qui a conduit à l'approbation du PEB.



# Sommaire

I – Introduction	6
II – Généralités sur les Plans d'exposition au bruit	7
II.1 – Méthode d'élaboration d'un PEB	7
II.1.1 – Evaluation de l'exposition au bruit à court, moyen et long terme	7
II.1.2 – L'indice Lden	7
II.2 – Zones de bruit d'un PEB et règles d'urbanisme applicables	8
II.2.1 – Restrictions d'urbanisation dans les zones de bruit	9
II.2.2 – Isolation renforcée	9
II.2.3 – Renouvellement urbain	9
II.2.4 – Obligation d'information	9
II.3 – Procédures d'élaboration d'un PEB	11
III – Démarche d'élaboration du PEB de l'aérodrome de Gap-Tallard	12
III.1 – Présentation de l'aérodrome de Gap-Tallard	12
III.2 – Justification de l'élaboration du PEB	13
III.3 – Le PEB de l'aérodrome de gap-Tallard	13
III.3.1 – Hypothèses prises en compte	13
III.3.2 – Représentation graphique du PEB	17

## Annexes

ANNEXE 1 – LE PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT DE L'AERODROME DE GAP-TALLARD
ANNEXE 2 – LES TRAJECTOIRES DE VOL NOMINALES (TRAJECTOIRES PRISES EN COMPTE POUR L'ETUDE DU PEB)
ANNEXE 3 – DETAIL DES HYPOTHESES DE TRAFIC
ANNEXE 4 – PROCEDURE D'ETABLISSEMENT DU PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT (CADRE GENERAL)
ANNEXE 5 – NIVEAUX D'ISOLATION ACOUSTIQUE DEVANT ETRE ATTEINTS DANS LES DIFFERENTES ZONES DU PEB
ANNEXE 6 – ARTICLES L.112-3 A L.112-17 DU CODE DE L'URBANISME
ANNEXE 7– ARTICLES R.112-1 A R.112-17 DU CODE DE L'URBANISME
ANNEXE 8 – LE PEB EN RESUME
ANNEXE 9 – LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS

# Aérodrome de Gap-Tallard

## Avant-projet de Plan d'exposition au bruit

---

### Les textes

Le Plan d'exposition au bruit (PEB) instauré par la loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes, régi par les articles L.112-3 à L.112-17 et R.112-1 à R. 112-17 du code de l'urbanisme est un outil de maîtrise de l'urbanisme autour des aéroports. Il définit sur la base d'un zonage technique les conditions d'utilisation des sols pour prévenir les nuisances sonores liées à l'activité des aérodromes.

#### Extrait du code de l'urbanisme

L'article L.112-5 définit les aérodromes devant être dotés d'un PEB.

Le présent chapitre est applicable autour :

1° Des aérodromes classés selon le code de l'aviation civile en catégories A, B et C ;

2° Des aérodromes civils ou militaires figurant sur une liste établie par l'autorité administrative ;

3° De tout nouvel aérodrome à réaliser ayant vocation à accueillir le trafic commercial de passagers en substitution d'un aérodrome visé au 1° du présent article, dont les travaux nécessaires à sa réalisation ont fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique.

#### Extrait du code de l'aviation civile

L'article R.222-1 précise que les aérodromes destinés à la circulation aérienne publique font l'objet d'une classification établie en tenant compte des caractères et de l'importance du trafic qu'ils doivent assurer.

L'article R.222-5 définit cinq catégories pour les aérodromes terrestres : A, B, C, D et E. Cette classification retient pour critères la longueur d'étape au départ et l'utilisation possible de l'aérodrome « en toutes circonstances ».

## I – Introduction

Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB), instauré par la loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisation au voisinage des aérodromes, régi par les articles L.112-3 à L.112-17 et R.112-1 à R.112-17 du code de l'urbanisme, est un outil de maîtrise de l'urbanisme autour des aérodromes. Il définit sur la base d'un zonage technique les conditions d'utilisation des sols pour prévenir les nuisances sonores liées à l'activité des aérodromes, complémentaires aux prescriptions instituées par le code de l'urbanisme. Il doit être établi pour tous les aérodromes classés selon le code de l'aviation civile en catégorie A, B et C, ainsi que pour les aérodromes figurant sur une liste établie par l'autorité administrative (arrêté du 28 mars 1988 ; arrêté du 17 janvier 1994 ; article R.222-5 du code de l'aviation civile).

Il a connu des évolutions notables au cours de ces dernières années. Tout d'abord, la loi n° 99-588 du 12 juillet 1999, portant création de l'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, a créé une délimitation d'une nouvelle zone de bruit dite « zone D ». Ensuite, le décret n° 2002-626 du 26 avril 2002 a remplacé l'indice *psophique*, indicateur de mesure du bruit servant au calcul du plan, par l'indice  $L_{den}$  et a délimité de nouvelles zones de gêne sonore en fonction du  $L_{den}$ . Enfin, le décret n° 2012-1470 du 26 décembre 2012 a adapté les modalités d'élaboration des plans d'exposition au bruit à certaines catégories d'aérodromes : les aérodromes de petite taille qui accueillent un trafic irrégulier et limité, d'une part, et certains aérodromes militaires susceptibles d'accueillir des activités d'avions de chasse, d'autre part. Dans les deux cas, les nouvelles règles sont conçues de manière à s'adapter à la diversité des configurations locales.

L'aérodrome de Gap-Tallard, aérodrome de catégorie C, est soumis à PEB au titre de l'article L.112-5 du code de l'urbanisme. Le décret n° 2012-1470 du 26 décembre 2012 est également applicable au cas de l'aérodrome de Gap-Tallard.

L'objet de ce rapport est de présenter le plan d'exposition au bruit approuvé.

## II – Généralités sur les Plans d'exposition au bruit

### II.1 – Méthode d'élaboration des PEB

#### II.1.1 - Evaluation 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, des prévisions réalistes concernant :

- les infrastructures (caractéristiques des pistes, emplacement des points de décollage et d'atterrissage, aides à la navigation aérienne...);
- le trafic (volumes et type d'aéronefs, par trajectoire de vol et tranche horaire, réparti par piste selon les conditions d'exploitation de l'aérodrome...);
- les procédures de navigation aérienne (arrivées, départs, tours de piste, circuits particuliers, procédures de vol aux instruments « IFR » et de vol à vue « VFR »...);
- les conditions d'exploitation (météorologie avec le sens d'utilisation de la piste, topographie, environnement...).

Ces hypothèses s'appuient sur les données et les perspectives envisageables au moment où le projet de PEB est élaboré. Tous les cinq ans au moins, la pertinence des prévisions ayant servi à l'établissement du plan doit être examinée, afin d'évaluer la nécessité de sa mise en révision.

#### II.1.2 - L'indice $L_{den}$

##### Définition

##### $L_{den}$

L : Level = niveau [d'exposition au bruit]

d : day = jour

e : evening = soirée

n : night = nuit

C'est un indicateur de bruit qui traduit la nuisance sonore sur une période donnée. Cet indice est construit à partir de l'unité dB(A). Il donne un poids différent aux nuisances générées selon les périodes d'une journée (jour, soirée et nuit). Sa valeur est ainsi augmentée de 5 dB en soirée (de 18h à 22h) et de 10 dB la nuit (de 22h à 6h).

La France a adopté en 2002 l'indice  $L_{den}$  (Level Day Evening Night, article R.147-1 du code de l'urbanisme) 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 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 à l'aide d'un logiciel informatique, en chaque point du territoire voisin de l'aérodrome, à partir des hypothèses de trafic retenues.

L'outil de modélisation intègre les niveaux sonores émis par les différents avions. Les

## Définitions

### Le décibel (dB)

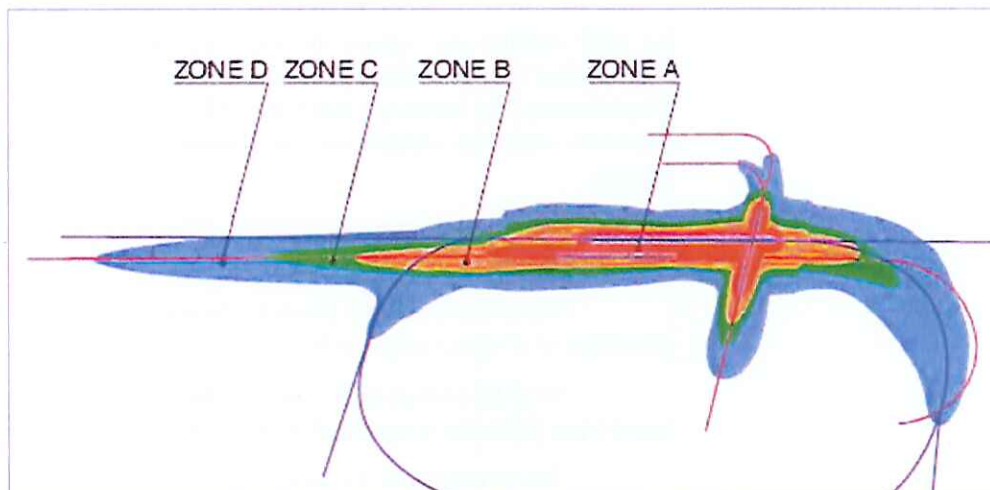
C'est l'unité de graduation retenue pour caractériser un niveau sonore. Cette unité se calque bien sur la sensibilité différentielle de l'ouïe, puisqu'un écart de 1 dB entre deux niveaux de bruit correspond sensiblement à la plus petite différence de niveau sonore décelable par l'oreille humaine.

### Le décibel A, noté dB(A)

C'est une variante traduisant la sensibilité plus forte de l'oreille aux sons aigus qu'aux sons graves.

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.

## Document A : Zones de bruit d'un PEB



## II.2 – Zones de bruit d'un PEB et règles d'urbanisme applicables

Le PEB délimite 3 (voire 4<sup>1</sup>) 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.
- La zone de bruit modéré C : 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 et 55. Pour les aérodromes concernés par le décret n° 2012-1470 du 26 décembre 2012, la courbe limite extérieure de la zone correspond à une valeur d'indice  $L_{den}$  choisie entre 57 et 52.
- La zone de bruit D : elle est comprise entre la limite extérieure de la zone C et la courbe d'indice  $L_{den}$  50. La zone D est obligatoire pour les aérodromes visés au I de l'article 1609 *quater* vicies A du code général 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 précédentes<sup>2</sup>. La délimitation d'une zone D est facultative pour les autres aérodromes, dont celui de Gap-Tallard.



### **II.2.1 - Restrictions d'urbanisation dans les zones de bruit**

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'accroissent que faiblement la capacité d'accueil du secteur. Les opérations de reconstruction rendues nécessaires par une opération de démolition en zone A ou B sont autorisées en zone C, dès lors qu'elles n'entraînent pas d'accroissement de la population exposée aux nuisances, que les normes d'isolation phonique sont respectées et que le coût d'isolation est à la charge exclusive du constructeur

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

### **II.2.2 - Isolation renforcée**

Les constructions nouvelles autorisées dans les zones de bruit doivent faire l'objet de mesures d'isolation acoustique renforcée (cf. tableau en annexe). Le niveau d'isolation acoustique requis pour la zone D - 30 dB(A) – ne va pas au-delà de la règle générale actuellement en vigueur d'isolation acoustique des bâtiments contre les bruits de l'espace extérieur (arrêté du 30 juin 1999 – relatif aux caractéristiques des bâtiments d'habitation).

### **II.2.3 - Renouvellement urbain**

Dans les zones A, B et C, la rénovation, la réhabilitation, l'amélioration, l'extension mesurée 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 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.

### **II.2.4 - Obligation d'information**

A l'intérieur des trois (ou quatre) zones de bruit, tout contrat de location de biens immobiliers 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.

■ **Tableau A : Récapitulatif des règles d'urbanisme applicables dans les zones du PEB**

	<b>ZONE A</b> Lden ≥ 70	<b>ZONE B</b> 70 > Lden ≥ (62 à 65)	<b>ZONE C</b> (62 à 65) > Lden ≥ (55 à 57)	<b>ZONE D<sup>3</sup></b> (55 à 57) > Lden ≥ 50
<b>CONSTRUCTIONS NOUVELLES</b>				
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				
Equipements publics ou collectifs	Autorisés* s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes		Autorisés*	
Constructions individuelles non groupées	Non autorisées		Autorisées* si 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 autorisées		Opérations de reconstruction autorisées* si 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 fixée par l'autorité administrative sont respectées et que le coût d'isolation est à la charge exclusive du constructeur	
<b>INTERVENTIONS SUR L'EXISTANT</b>				
Rénovation, réhabilitation, amélioration, extension mesurée ou reconstruction des constructions existantes	Autorisées* sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances			Autorisées*
Opération de réhabilitation et de réaménagement urbain	Non autorisées		Autorisées* sous réserve de se situer dans un des secteurs délimités pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existant, à condition de ne pas entraîner d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores	

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

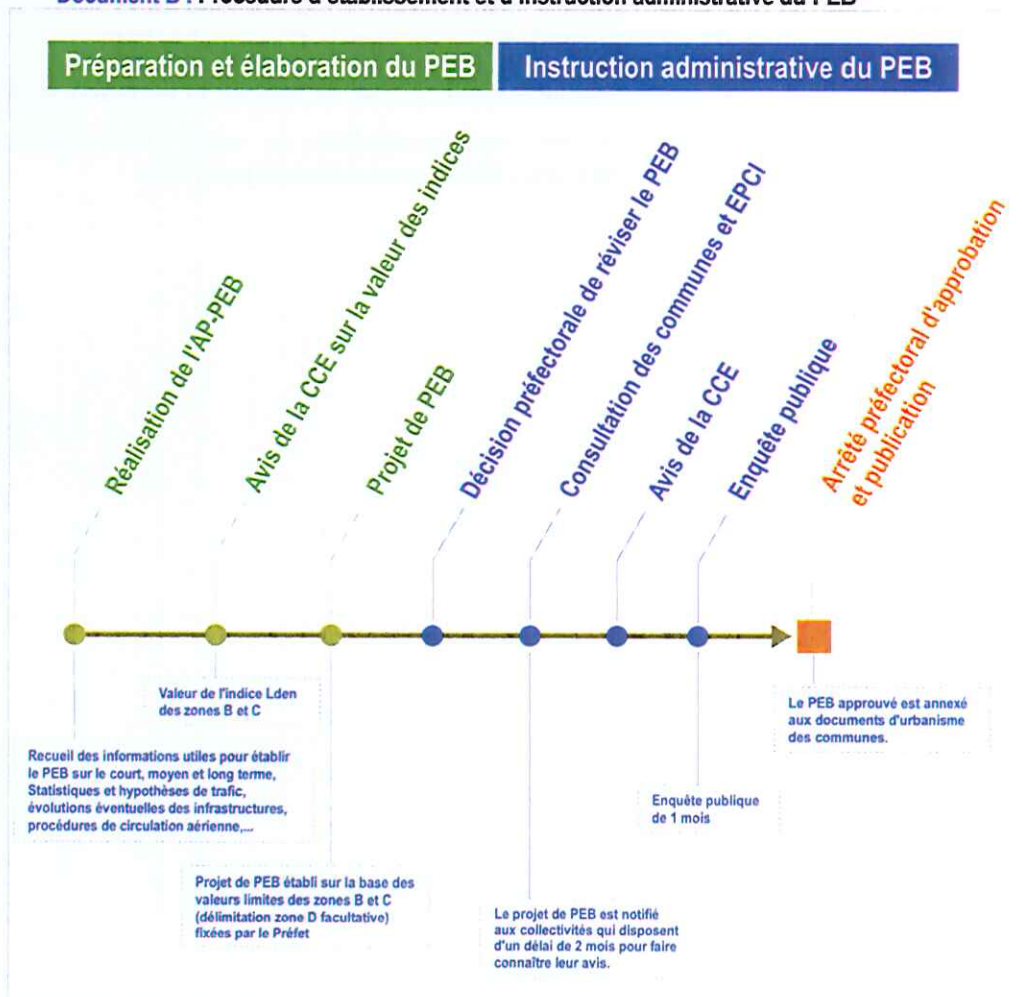
## II.3 - Procédure d'élaboration d'un PEB

La procédure d'élaboration 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'élaboration du PEB. Elle comporte l'élaboration d'un avant-projet de PEB sur la base d'hypothèses de court, moyen et long termes. A l'issue d'une première phase de concertation préalable, un choix est effectué en vue de déterminer les valeurs d'indice à retenir pour les limites extérieures des zones B et C et d'adopter ou non une zone D.
- la seconde étape est consacrée au processus de consultation réglementaire et doit aboutir à l'approbation du PEB. Cette phase d'approbation du PEB proprement dite débute avec l'arrêté préfectoral portant décision d'élaborer pris par le préfet de département, qui consulte pendant deux mois les communes et, s'il y a lieu, établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) concernés par le projet de PEB. Une enquête publique est ensuite organisée. Enfin, le PEB est approuvé par arrêté préfectoral.

Le cadre général de la procédure d'établissement ou de révision d'un PEB est détaillé en annexe. Le résumé de la procédure, adaptée à la situation de l'aérodrome de Gap-Tallard, est le suivant :

- **Document B : Procédure d'établissement et d'instruction administrative du PEB**



Concernant l'aérodrome de Gap-Tallard :

- l'avant-projet de plan d'exposition au bruit a fait l'objet d'une présentation anticipée aux élus des communes concernées le **29 février 2016**. Le plan de l'avant-projet de PEB et son rapport de présentation ainsi que la présentation faite en séance ont été communiqués aux élus avant la réunion. Ces documents ont apporté toutes les données concernant l'élaboration et les enjeux d'un tel plan ainsi que la procédure administrative d'établissement associée ;
- l'avant-projet de PEB a été soumis à l'avis de la commission consultative de l'environnement le **26 mai 2016**. A l'issue des votes ont été retenus l'indice 62 dB(A) pour la zone B et 57 dB(A) pour la zone C ainsi que le choix d'une zone D au projet de PEB ;
- l'arrêté inter-préfectoral portant décision d'élaborer un plan d'exposition au bruit pour l'aérodrome de Gap-Tallard a été signé le **9 juin 2016** ;
- la consultation des communes concernées (Chateauvieux, Curbans, Fouillouse, La Saulce, Tallard et Venterol) a été lancée par un courrier en date du **17 juin 2016** :
  1. Le conseil municipal de La Saulce a délibéré en date du 2 août 2016 : avis défavorable ;
  2. Le conseil municipal de Curbans a délibéré en date du 18 août 2016 : avis défavorable ;
- la commission consultative de l'environnement s'est réunie le **11 octobre 2016** ;
- L'arrêté inter-préfectoral portant ouverture d'une enquête publique relative au projet de PEB a été signé le **17 novembre 2016** ;
- L'enquête publique s'est déroulée du **19 décembre 2016 au 20 janvier 2017 inclus** ;
- Le commissaire-enquêteur a remis son rapport d'enquête en date du **20 février 2017** assorti d'un avis favorable.

# III – Démarche d'élaboration du PEB de l'aérodrome de Gap-Tallard

## III.1 – Présentation de l'aérodrome de Gap-Tallard

L'aérodrome de Gap-Tallard est un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique (CAP), exploitable à vue, de jour uniquement. Il est situé sur la commune de Tallard, à 12 kilomètres au sud – sud-ouest de Gap dans les Hautes-Alpes. Le Conseil général des Hautes-Alpes en est le créateur et l'exploitant.

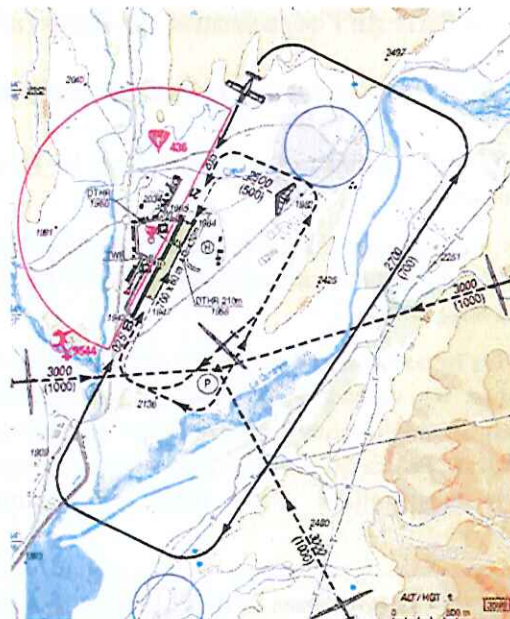
L'aérodrome est classé en catégorie « C » selon l'article D.222-1 du code de l'aviation civile. Les aérodromes de catégorie C correspondent aux aérodromes destinés « aux services à courte distance et à certains services à moyenne et même à longue distance qui ne comportent que des étapes courtes au départ de ces aérodromes » (art. R.222-5 du code de l'aviation civile).



### Définition

QFU : orientation magnétique d'une piste.

Dans le cas de la piste de l'aérodrome de Gap-Tallard cette orientation correspond à 026° / 206°, soit QFU03 et QFU21.



### Les infrastructures et leur utilisation

#### a. La piste

L'aérodrome dispose d'une piste revêtue orientée 03/21 (valeurs déduites de l'orientation magnétique de la piste arrondies à la dizaine de degrés la plus proche : 026° – 206°). La longueur de cette piste est de 965 mètres et sa largeur de 30 mètres. L'aérodrome dispose également d'une mini piste réservé à l'activité planeurs. Cette mini piste est également utilisable par les ULM, en dehors des activités planeurs.



#### b. Utilisation en fonction des vents

Compte tenu de la fréquence et de l'orientation des vents dans la région où se situe l'aérodrome de Gap-Tallard, la répartition moyenne des mouvements par sens d'utilisation de la piste est de l'ordre de 28 % pour le « QFU 03 » (direction face au nord-est) et de 72 % pour le « QFU 21 » (direction face au sud-ouest).

*c. Le trafic*

Aérodrome d'aviation légère et sportive, il reçoit majoritairement des avions largeurs de parachutistes, des remorqueurs, dédiés à l'activité planeurs, et des appareils de tourisme à hélice, ainsi que des ULM. La plate-forme accueille également une activité non négligeable d'hélicoptères civils appartenant à des sociétés basées. Avec un trafic annuel de l'ordre de 75 000 mouvements, l'aérodrome est dans une configuration d'utilisation optimale.

### III.2 – Justification du PEB

L'aérodrome de Gap-Tallard, aérodrome de catégorie C, est soumis à PEB au titre de l'article L.112-5 du code de l'urbanisme. Il ne disposait pas d'un plan d'exposition au bruit approuvé. De plus, l'évolution réglementaire intervenue avec le décret 2012-1470 du 26 décembre 2012 permet de mieux prendre en compte la spécificité d'un aérodrome recevant du trafic d'aviation légère et sportive, comme celui de Gap-Tallard. En effet, la gêne qui caractérise ce type d'activité est surtout liée aux évolutions des aéronefs en tour de piste. Le décret permet de mieux traduire cette gêne par une évolution dans le sens d'un agrandissement des zones de bruit. Il apporte également la possibilité d'élargir la fourchette de choix de l'indice pour définir la limite extérieure de la zone C.

### III.3 – Le PEB de l'aérodrome de Gap-Tallard

#### III.3.1 – Hypothèses prises en compte

Les hypothèses de trafic définies en accord avec le créateur et exploitant de l'aérodrome sont les suivantes :

- Infrastructures aéronautiques : il est considéré que la piste de 965 mètres orientée sud-ouest/nord-est (orientation magnétique 03/21) ne subira pas de modification à court, moyen et long termes.
- Trafic aérien : les hypothèses définies en accord avec le créateur et exploitant de l'aérodrome sont les suivantes (le trafic prévu est exprimé en nombre de mouvements, en considérant que 1 mouvement = 1 décollage ou 1 atterrissage). Aucune évolution de trafic n'est prévue sur le moyen et le long terme, l'aérodrome de Gap-Tallard étant dans une configuration d'utilisation optimale.

- **Tableau A : Synthèses des hypothèses de trafic : nombre de mouvements annuel par type de trafic**

Type de trafic	Court – Moyen et Long terme
Aviation générale	65 221
Hélicoptères	9 317
<b>Total</b>	<b>74 538</b>

La répartition de ce trafic par groupe d'appareils est la suivante :

▪ **Tableau B : répartition du trafic par groupe d'appareils**

Type de trafic	Nombre de mouvements par an		Court – Moyen et Long terme
	Aéronefs caractéristiques	Activités	
Aviation générale	PC6	Largueurs para	10 380
	RALLYE 235	Remorqueurs	6 420
	DR400	Monomoteurs	20 931
	CESSNA CARAVAN	Monomoteurs largeur para	800
	Trois axes FK9	ULM	23 190
	ULM pendulaire	ULM	3 500
Hélicoptères	AS350	Hélicoptères civils	9 317
<b>Total</b>			<b>74 538</b>

▪ Répartition du trafic :

- Par direction : la répartition des mouvements par sens de décollage et d'atterrissage est la suivante :
  - 72 % en direction du sud-ouest (QFU 21),
  - 28 % en direction du nord-est (QFU 03).
- Par période de la journée : pour une journée d'activité moyenne, le trafic est réparti sur une période de jour de 6 h à 18 h et une période de soirée de 18h à 22h.

Type d'appareils	Court – Moyen et Long Terme		
	Jour (6h – 18h)	Soirée (18h – 22h)	Nuit (22h – 6h)
PC6	98%	2%	-
RALLYE 235	90%	10%	-
DR400	100%	-	-
CESSNA CARAVAN	100%	-	-
Trois axes FK9	95%	5%	-
ULM pendulaire	95%	5%	-
AS350	97%	3%	-

- La durée de référence pour toutes les activités est de 365 jours, l'aérodrome de Gap-Tallard connaissant une activité régulière tout au long de l'année.

Le tableau de trafic joint en annexe précise les modalités de répartition retenues pour chaque famille d'aéronefs.

- Circulation aérienne : les trajectoires avions et hélicoptères aux abords immédiats de l'aérodrome de Gap-Tallard, prises en compte pour l'étude du PEB, sont présentées dans le schéma joint en annexe. Elles sont au nombre de 18 et se répartissent ainsi :

QFU	PROCEDURES	DENOMINATION DES TRAJECTOIRES		Observations
		AVIONS/ULM	HELICOPTERES	
21	Arrivées	A21	AH21	Arrivée fin de vent arrière grand TDP
	Départs	D21 D21LN D21LS D21RN D21RW	DH21	Départ dans l'axe Départ Nord Largueurs Départ dans l'axe Largueurs Départ Nord Remorqueurs Départ Ouest Remorqueurs
	Tour de Piste	TDP21ULM TDP21		TDP ULM TDP AVIONS + ULM
03	Arrivées	A03 A03LRW A03LRS	AH03	Arrivées dans l'axe Arrivées Ouest Largueurs et Remorqueurs Arrivées dans l'axe Largueurs et Remorqueurs
	Départs	D03	DH03S DH03N	Départ dans le TDP Départ dans l'axe
	Tour de Piste	TDP03		TDP AVIONS + ULM

Cependant, les procédures d'approche et de départ desservant tout aérodrome, dont celui de Gap-Tallard, ne peuvent pas être assimilées à des « rails » que les aéronefs suivraient dans tous les cas, à l'image du trafic ferroviaire. L'analyse des trajectoires réelles des avions et hélicoptères montre une dispersion par rapport au tracé nominal théorique. Cette dispersion a trois origines :

- la performance des avions : deux avions avec une vitesse et un taux de montée différents suivent des trajectoires distinctes tout en respectant la même procédure. Dans le plan vertical, le taux de montée varie en fonction de la masse et son type de motorisation. Dans le plan horizontal, le rayon de virage d'un aéronef varie selon sa vitesse.
- Les conditions météorologiques : en un lieu donné, la hauteur de passage d'un même avion peut différer d'un jour à l'autre en fonction de la température et de la force du vent. En effet, un avion monte d'autant mieux que la température est basse et que la force du vent de face est importante.
- Le guidage des aéronefs : pour écouler un trafic en toute sécurité, il est nécessaire de maintenir une séparation minimale entre les aéronefs. Afin d'assurer la fluidité du trafic sans dégradation de la sécurité, tout



comportements (vitesses) et de caractéristiques (masse), les aéronefs peuvent être guidés suivant des trajectoires en temps réel différentes de la procédure standard.

L'ensemble de ces contraintes fait que les trajectoires réelles effectivement suivies ne sont pas confondues en une seule, mais qu'à une procédure de circulation aérienne est plutôt associé un volume contenant l'ensemble des trajectoires possibles dans le respect de la réglementation.

Dans le cadre de l'élaboration d'un plan d'exposition au bruit, la prise en compte de cette réalité intangible est effectuée en considérant une dispersion autour de la trajectoire dite « nominale », qui supporte néanmoins la part de trafic la plus élevée.

### **III.3.2 – Représentation graphique du PEB**

Sont représentées les courbes des différentes zones :

- zone A, de bruit fort :  $70 \text{ dB} \leq L_{\text{den}}$  ;
- zone B, de bruit fort :  $62 \text{ dB} \leq L_{\text{den}} < 70 \text{ dB}$  ;
- zone C, de bruit modéré :  $57 \text{ dB} \leq L_{\text{den}} < 62 \text{ dB}$  ;
- zone D, de bruit faible, facultative :  $50 \text{ dB} \leq L_{\text{den}} < 57 \text{ dB}$ .

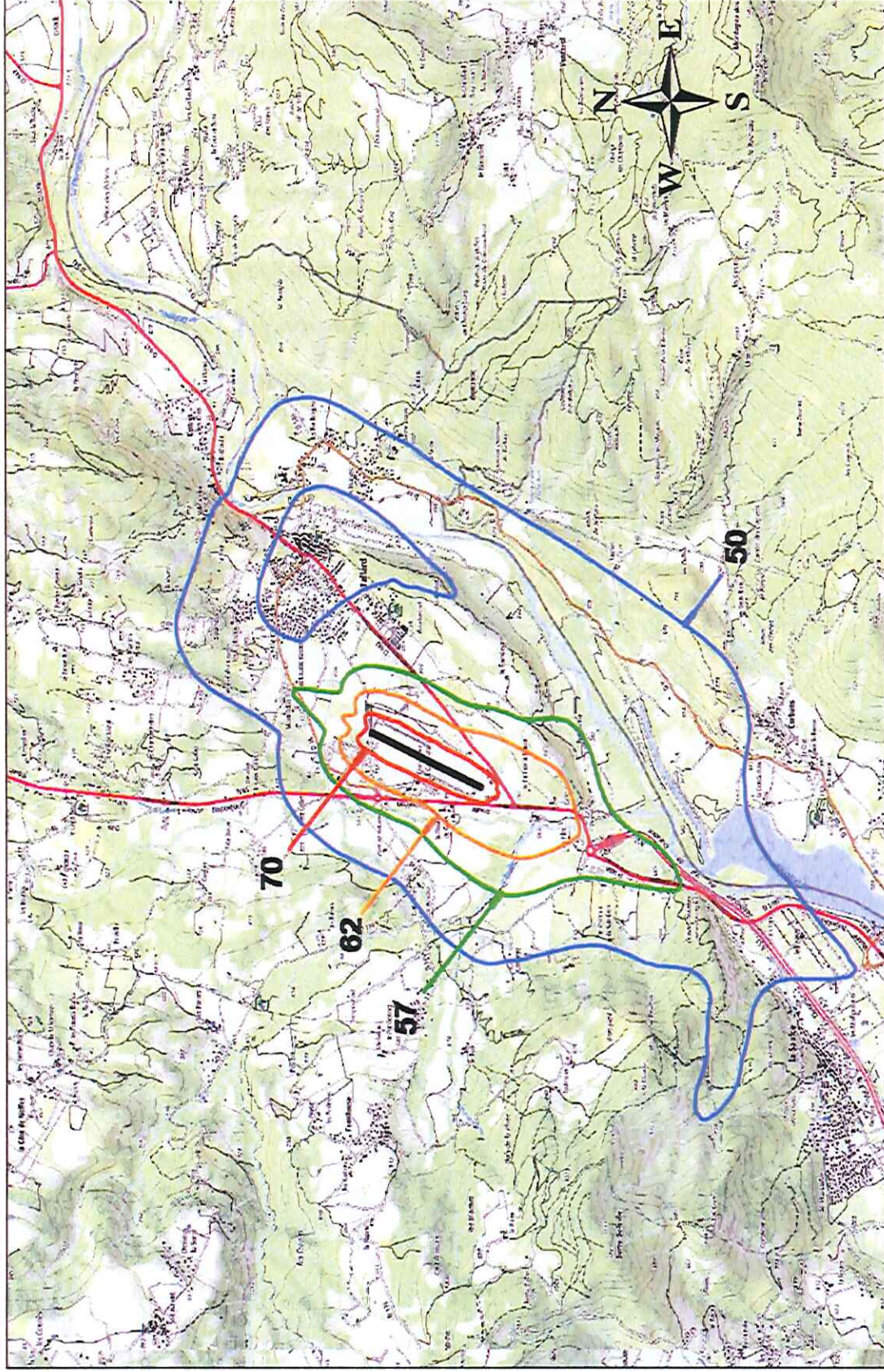
Etabli à l'échelle 1 / 25.000<sup>e</sup>, l'ensemble des courbes constitue la représentation graphique du plan d'exposition au bruit. Celle-ci est jointe au présent rapport.

Les communes concernées par au moins l'une des zones de l'avant-projet de PEB sont les suivantes :

- CHATEAUVIEUX – Zones C et D,
- CURBANS – Zones C et D,
- LA SAULCE – Zones B, C et D,
- FOUILLOUSE – Zone D à la marge,
- TALLARD – Zones A, B, C et D,
- VENTEROL – Zone D à la marge.

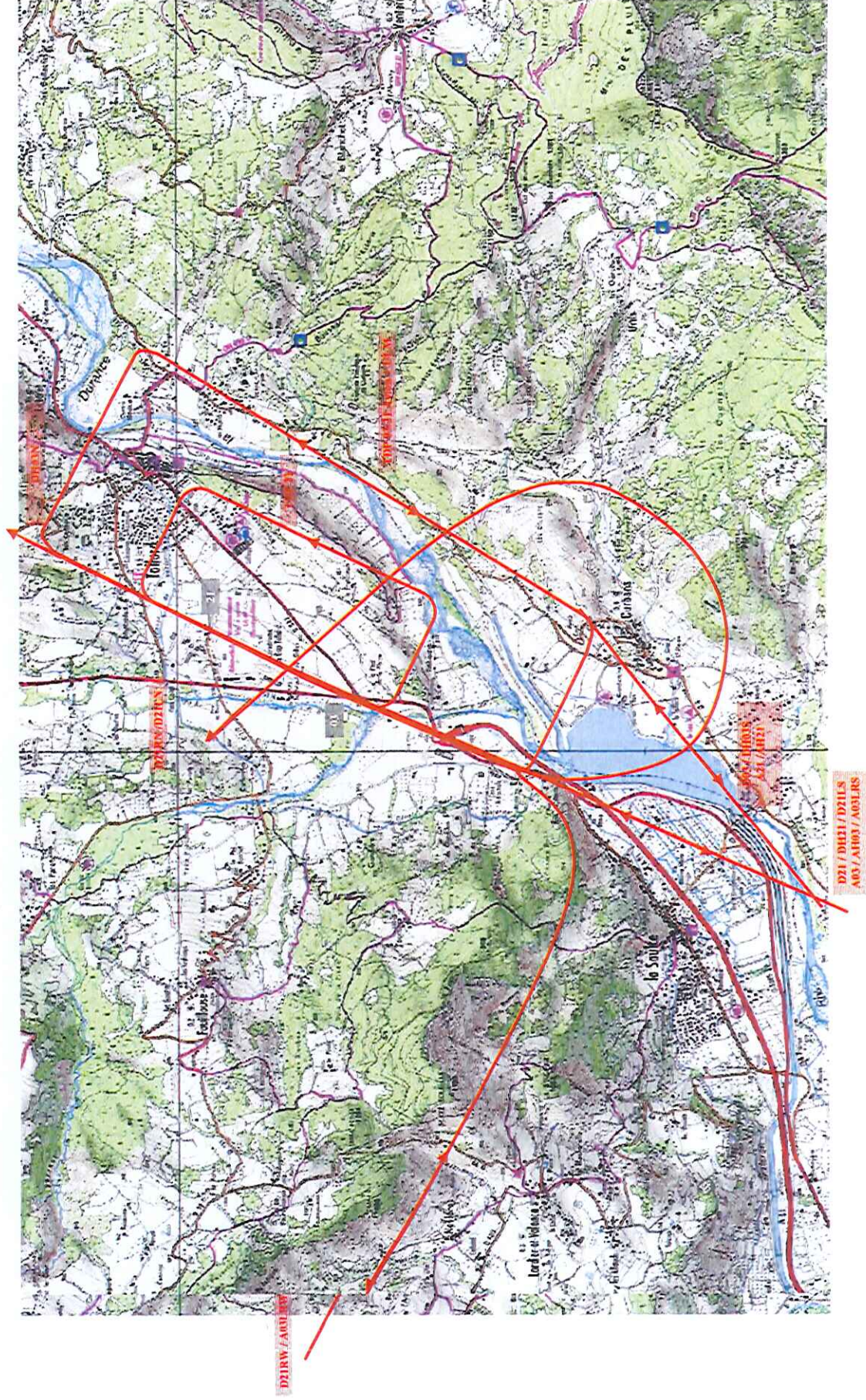
Axe 1

Plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Gap-Tallard



## Axe 2

### L'RAJEC TOIRES DE VOL NOMINALES (TRAJECTOIRES PRISES EN COMPTE POUR L'ETUDE DU PEB)



## Annexe 3

### TAIL DES HYPOTHESES DE TRAFIC ET UTILISATION DES TRAJECTOIRES PAR TYPE DE TRAFIC

Type de trafic	Hypothèses de trafic		Répartition du trafic %			Pourcentages d'utilisation des trajectoires par catégorie d'appareil																			
	Caractéristique Aéronet	mvts annuels / 365 j	Court / Moyen et Long terme	Répartition du trafic %			D21LN	D21LS	D21RN	D21RW	TDP21ULM	TDP21	A21	AH21	D21	DH21	TDP03	D03	DH03S	DH03N	A03LRW	A03LRS	A03	AH03	
				Jour (6h-18h)	Soir (18h- 22h)	Nuit (22h- 6h)																			
générale	PC6	10 140		98,00	2,00	0,00	15,00	35,00													40,00	10,00			
générale	RALLYE 180	6420		90,00	10,00	0,00			20,00	30,00											40,00	10,00	5,00		
générale	DR40	20 931		100,00	0,00	0,00					65,00	10,00			13,00		5,00	2,00					5,00		
générale	DHC6	1 040		100,00	0,00	0,00									50,00								50,00		
générale	Pendulaire	26 690		95,00	5,00	0,00					35,00	35,00			10,00		10,00						10,00		
hélicoptères	AS350	9 317		97,00	3,00	0,00										25,00				15,00	10,00				15,00

## Annexe 4

---

### PROCEDURE D'ETABLISSEMENT ET DE REVISION D'UN PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT (CADRE GENERAL)

#### Etape 1 : Préparation et élaboration du projet de PEB

##### a) Elaboration 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

Lorsqu'il existe une commission consultative de l'environnement (CCE) de l'aérodrome, le dossier d'APPEB lui est soumis 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 Ministre chargé de l'Aviation civile (pour les aérodromes d'intérêt national) ou du Ministre 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, les dispositions 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 (EPCI) compétents 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.

- Consultation de l'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA) et de la commission consultative de l'environnement de l'aéroport (CCE) :

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 :

- l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA) pour les aérodromes visés au I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts, à qui il appartient de recueillir au préalable l'avis de la commission consultative de l'environnement concernée ;

- 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'ACNUSA, pour formuler son avis sur le projet communiqué.

L'ACNUSA dispose d'un délai de quatre mois à compter de la date de saisine du préfet pour émettre son avis sur le projet communiqué.

#### **b) Enquête publique et approbation**

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.

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

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 de l'article L.112-4 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 5

---

### NIVEAUX D'ISOLATION ACOUSTIQUE DEVANT ETRE ATTEINTS DANS LES DIFFERENTES ZONES DU PEB

	Zone A	Zone B	Zone C	Extérieur immédiat de la zone C
Constructions à usage d'habitation exceptionnellement admises	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	30 dB(A)
Locaux d'enseignement et de soins	47dB(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)

## Annexe 6

---

### ARTICLES L.112-3 A L.112-17 DU CODE DE L'URBANISME

*Références législatives à vérifier sur le site officiel de Légifrance*

Code de l'urbanisme - Partie législative - Livre 1er : Réglementation de l'urbanisme  
Titre 1er : Règles applicables sur l'ensemble du territoire  
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 quaterdecies A du code général des impôts.



## 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

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 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 Ier 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'Etat 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'Etat 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 quater viciés 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 Ier 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 7

## ARTICLES R.112-1 A R.112-17 DU CODE DE L'URBANISME

*Références législatives à vérifier sur le site officiel de Légifrance*

Code de l'urbanisme - Partie réglementaire - Décrets en Conseil d'Etat  
Livre Ier : Réglementation de l'urbanisme - Titre Ier : Règles applicables sur l'ensemble du territoire  
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,  $L_{den}$ , 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 conformément à la formule suivante :

$$L_{den} = 10 \times \log [1/24 \times (12 \times 10^{L_d/10} + 4 \times 10^{(L_e+5)/10} + 8 \times 10^{(L_n+10)/10})]$$

avec :

$L_d$  = 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 ;

$L_e$  = 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 ;

$L_n$  = 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  $L_{den}$  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  $L_{den}$  70.

La zone de bruit fort B est la zone comprise entre la courbe d'indice  $L_{den}$  70 et la courbe d'indice  $L_{den}$  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  $L_{den}$  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  $L_{den}$  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  $L_{den}$  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  $L_{den}$  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  $L_{den}$  50.

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

### *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.

# PEB EN RESUME

Tableau A : Récapitulatif des règles d'urbanisme applicables dans les zones du PEB

	ZONE A	ZONE B	ZONE C	ZONE D
<b>ACTIVITES MIEUX D'USAGE (IMMOBILISATION)</b>	Autonomie			
Plans de fonction des services publics et scolaires	Autonomie			
Équipements scolaires de proximité	Autonomie			
Équipements scolaires de proximité	Autonomie			
Équipements scolaires de proximité	Autonomie			
Équipements scolaires de proximité	Autonomie			
Équipements scolaires de proximité	Autonomie			
Équipements scolaires de proximité	Autonomie			
Équipements scolaires de proximité	Autonomie			
Équipements scolaires de proximité	Autonomie			
Équipements scolaires de proximité	Autonomie			
Équipements scolaires de proximité	Autonomie			
Équipements scolaires de proximité	Autonomie			
Équipements scolaires de proximité	Autonomie			
Équipements scolaires de proximité	Autonomie			
Équipements scolaires de proximité	Autonomie			
Équipements scolaires de proximité	Autonomie			
Équipements scolaires de proximité	Autonomie			
Équipements scolaires de proximité	Autonomie			
Équipements scolaires de proximité	Autonomie			
Équipements scolaires de proximité	Autonomie			
Équipements scolaires de proximité	Autonomie			

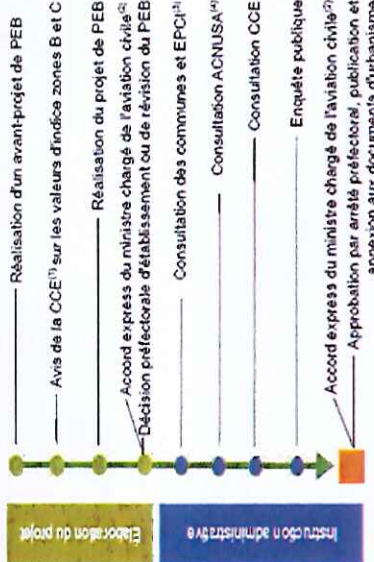
Tableau B : Prescriptions d'isolation acoustique

	Zone A	Zone B	Zone C	Environnement immédiat de Zone C
Isolation à usage d'habitation (provisionnement bâtiment)	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	30 dB(A)
un d'enseignant et de solde	47 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	30 dB(A)
un d'usage de bureau ou café de public	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	30 dB(A)

### Principaux textes de référence

- Loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes
- Code de l'urbanisme, articles L.112-3 à L.112-17 et articles R.112-1 à R.112-17, concernant les règles d'urbanisme applicables aux zones de bruit des aérodromes et les modalités d'établissement des PEB
- Code de l'environnement, articles L.571-11 et R.571-58 à R.571-65 relatifs au plan d'exposition au bruit
- Arrêté du 28 mars 1988 modifié fixant la liste des aérodromes non classés en catégorie A, B et C devant être dotés d'un plan d'exposition au bruit

### Procédure d'élaboration et d'instruction du PEB (cadre général)



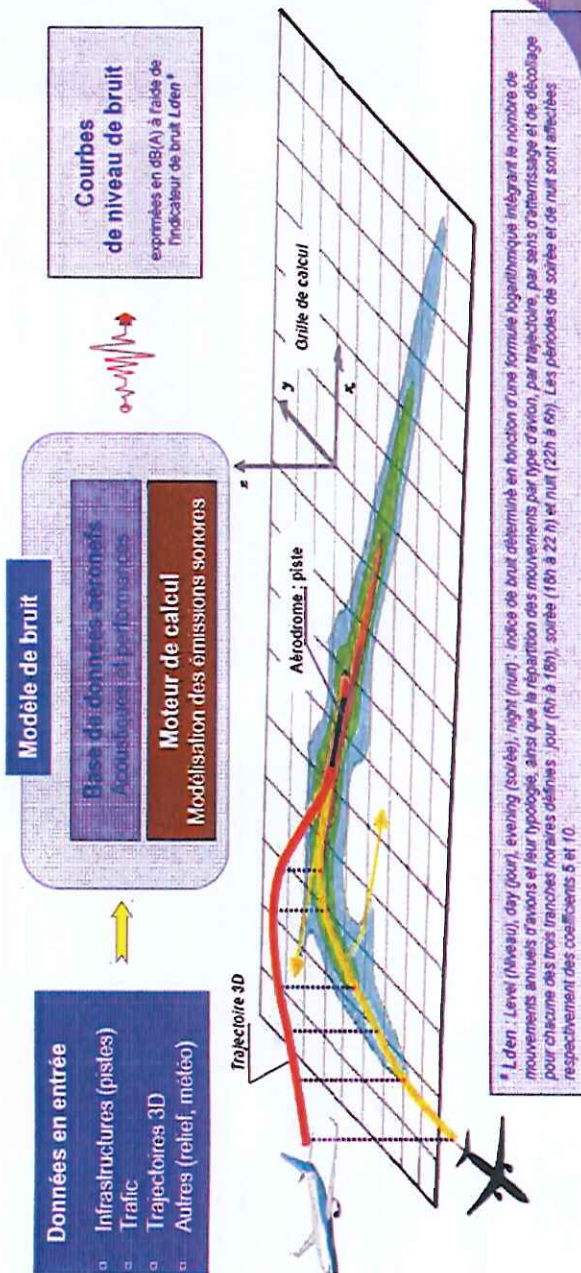
(1) Communauté Commune ou l'établissement, ainsi que les autres collectivités territoriales susceptibles de bénéficier du présent article.  
(2) Le ministre est le ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Énergie, du Commerce de l'Industrie et du Tourisme.  
(3) ACNUSA : l'Association Nationale pour le Contrôle de l'Urbanisme.



## Un outil de maîtrise de l'urbanisme autour des aérodromes

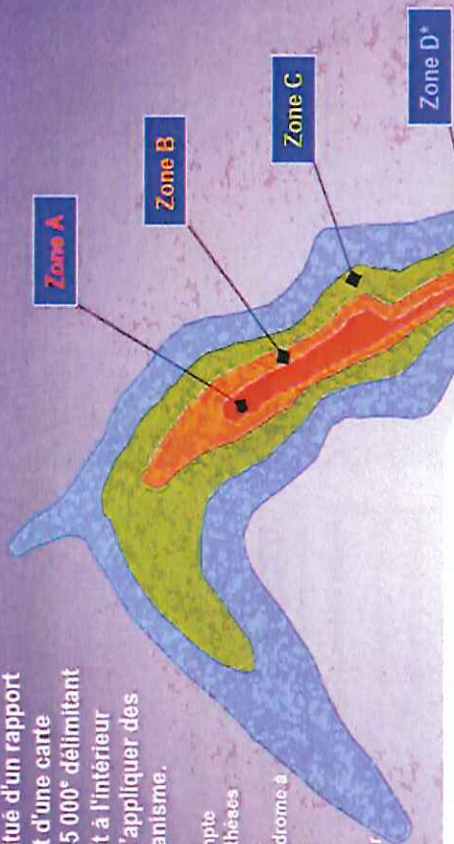
Le plan d'exposition au bruit (PEB) définit sur la base d'un zonage technique les conditions d'utilisation des sols. Il interdit ou limite l'extension de l'urbanisation et la création ou l'extension d'équipements publics, lorsqu'elles conduisent à exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit liées aux activités des aérodromes. Il constitue une annexe au plan local d'urbanisme (PLU), qui doit être mis nécessairement en conformité avec ses prescriptions. Le PEB doit être établi pour tous les aérodromes classés selon le code de l'aviation civile en catégorie A, B et C, ainsi que ceux figurant sur une liste fixée par arrêté ministériel.

## Modélisation des courbes de bruit



Le PEB est constitué d'un rapport de présentation et d'une carte normalisée au 1/25 000<sup>e</sup> délimitant des zones de bruit à l'intérieur desquelles vont s'appliquer des restrictions d'urbanisme.

Le PEB prend en compte l'ensemble des hypothèses de développement et d'utilisation de l'aérodrome, à court, moyen et long termes, le PEB étant « l'enveloppe » des courbes établies pour les trois horizons.



\*La délimitation d'une zone D n'est obligatoire que pour les aérodromes mentionnés au l'article 1609 quaterbis A du code général des impôts (principaux aérodromes français)

Aérodromes visés à l'article R.147-1-1 du code de l'urbanisme	
Cas général	Lden ≥ 70
Zone A	Lden ≥ 70
Zone B	70 > Lden ≥ 62 à 65
Zone C	62 à 65 > Lden ≥ 55 à 57
Zone D	55 à 57 > Lden ≥ 50

Nota : pour les aérodromes mentionnés par arrêté, les valeurs de valeur pour définir la limite extérieure des zones de bruit sont : zone B : 62 à 68 et zone C : 55 à 64.



## Annexe 9

---

### LISTE DE SIGLES ET ABREVIATIONS

ACNUSA	autorité de contrôle des nuisances aéroportuares
AIP	<i>aeronautical information publication</i> : publication d'information aéronautique
APPEB	avant-projet de plan d'exposition au bruit
APPM	avant-projet de plan de masse
ARP	<i>airport reference point</i> : point de référence de l'aérodrome
ATT	atterrissage - arrivée
CCE	commission consultative de l'environnement
DECO	décollage - départ
DGAC	direction générale de l'aviation civile
DSAC	direction de la sécurité de l'aviation civile
EPCI	Etablissement 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>
JORF	journal officiel de la république française
PEB	plan d'exposition au bruit
PLU	plan local d'urbanisme
QFU	direction magnétique de la piste
SIA	service de l'information aéronautique
TDP	tour de piste
TGO	<i>touch &amp; go</i>
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

