

Direction générale de l'aviation civile

Direction de la sécurité de l'Aviation civile

Direction de la sécurité de l'Aviation civile Ouest

Département surveillance et régulation

Division régulation et développement durable

Subdivision développement durable

## AERODROME DE LE HAVRE-OCTEVILLE

Révision du plan d'exposition au bruit

### Rapport de présentation du projet de plan d'exposition au bruit



Version : V2 du 01/02/2016

Rédacteur : Charles PEYRO

Référence : DSAC-O/RDD/DD/PEB-LF0H/16-002

Direction de la sécurité de l'Aviation civile Ouest  
CS 20301 Guipavas  
29806 Brest cedex 9  
Tél : 02 98 32 02 00

### Validation du document

Nom	Responsabilités	date	Visa
<b>Sylvie PAYN</b> <i>chef de la division régulation et développement durable</i>	Vérificateur	01/02/2016	
<b>Anne FARCY</b> <i>Chef du département surveillance et régulation</i>	Approbateur	01/02/2016	

### Diffusion du document

Destinataires	Copie pour information
Service : <i>Sous-Préfecture du Havre Bureau du Conseil aux Collectivités Locales et de l'Environnement</i>	

### Historique du document

Version - Date	Synthèse des évolutions	Auteur	Paragraphes concernés
V1 du 01/04/2015	Document initial	C. PEYRO	Tous
V2 du 01/02/2016	Choix des limites des zones B et C, institution de la zone D et mise en conformité du document avec l'ordonnance 2015-1174 et le décret 2015-1783	C. PEYRO	Tous

## SOMMAIRE

<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>4</b>
<b>1.GENERALITES SUR LES PLANS D'EXPOSITION AU BRUIT.....</b>	<b>5</b>
1.1. METHODE D'ELABORATION DES PEB.....	5
1.1.1. <i>Evaluation de l'exposition au bruit à court, moyen et long terme</i> .....	5
1.1.2. <i>L'indice <math>L_{den}</math></i> .....	5
1.2. ZONES DE BRUIT D'UN PEB ET REGLES D'URBANISME APPLICABLES .....	6
1.2.1. <i>Restrictions d'urbanisation dans les zones de bruit</i> .....	7
1.2.2. <i>Isolation renforcée</i> .....	8
1.2.3. <i>Renouvellement urbain</i> .....	8
1.2.4. <i>Obligation d'information</i> .....	8
1.3. PROCEDURES DE REVISION OU D'ETABLISSEMENT D'UN PEB .....	10
<b>2.DEMARCHE DE REVISION DU PEB DE L'AERODROME DU HAVRE-OCTEVILLE.....</b>	<b>11</b>
2.1. PRESENTATION DE L'AERODROME DU HAVRE-OCTEVILLE ET JUSTIFICATION DE LA MISE EN REVISION DU PEB	11
2.2. ANALYSE DU TRAFIC. TENDANCE GENERALE .....	11
2.3. L'AVANT-PROJET DE PEB DE L'AERODROME DU HAVRE-OCTEVILLE.....	11
2.3.1. <i>Les hypothèses prises en compte</i> : .....	11
2.3.2. <i>Le trafic</i> : .....	11
2.3.3. <i>Les données résultant des hypothèses d'évolution</i> : .....	12
<b>3.L'AVANT- PROJET DE PEB DE L'AERODROME DU HAVRE-OCTEVILLE .....</b>	<b>13</b>
3.1. CHOIX DES LIMITES DES INDICES ET ZONAGES : .....	13
3.2. IMPACTS DU PROJET DE PEB .....	14
<b>ANNEXE 1 : DESCRIPTION GEOMETRIQUE DES TRAJECTOIRES DEPARTS IFR .....</b>	<b>15</b>
<b>DISPERSION PISTE 04 ET DISPERSION PISTE 22 .....</b>	<b>15</b>
<b>TRAJECTOIRES HELICOPTERES .....</b>	<b>15</b>
<b>ANNEXE 2 : CARTE D'ATTERRISSAGE À VUE.....</b>	<b>16</b>
<b>ANNEXE 3 : HYPOTHÈSES DE TRAFIC CIVIL LONG TERME.....</b>	<b>17</b>
<b>ANNEXE 4 : HYPOTHÈSES DE TRAFIC HÉLICOPTÈRES ET MILITAIRES LONG TERME .....</b>	<b>18</b>
<b>ANNEXE 5 : CARTE PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT EN VIGUEUR.....</b>	<b>19</b>
<b>ANNEXE 6 : CARTE PROJET DU PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT .....</b>	<b>20</b>
<b>ANNEXE 7 : PROCEDURE D'ETABLISSEMENT ET DE REVISION D'UN PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT.....</b>	<b>21</b>
<b>ANNEXE 8 : NIVEAUX D'ISOLATION ACOUSTIQUE DEVANT ETRE ATTEINTS DANS LES DIFFERENTES ZONES DU PEB .....</b>	<b>23</b>
<b>ANNEXE 9 : ARTICLES L.112-3 À L.112-17 DU CODE DE L'URBANISME .....</b>	<b>24</b>
<b>ANNEXE 10 : ARTICLES R.112-1 À R.112-17 DU CODE DE L'URBANISME.....</b>	<b>28</b>
<b>ANNEXE 11 : GLOSSAIRE .....</b>	<b>33</b>

## INTRODUCTION

Le 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 réglemente 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.112-17 et articles R. 112-1 à R. 112-17).

L'objet du présent rapport est de présenter le projet de PEB de l'aérodrome du **Havre-Octeville**, soumis à PEB au titre de l'article L112-5 du code de l'urbanisme pour les aérodromes classés en A, B, ou C.

L'aérodrome du **Havre-Octeville** remplit les critères définis dans l'article R 112-2 du code de l'urbanisme (nombre annuel de mouvements commerciaux inférieur à 10 000 dans l'une des trois hypothèses de court, moyen ou long terme et forte variation saisonnière ou hebdomadaire de l'activité aérienne), le présent projet de PEB obéit à des modalités d'élaboration spécifiques définies dans l'article R112-2 et R 112-3 du code de l'urbanisme.

# 1. Généralités sur les Plans d'Exposition au Bruit

## 1.1. *Méthode d'élaboration des PEB*

### 1.1.1. 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
- 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. Tous les cinq ans au moins, la commission consultative de l'environnement (CCE) lorsqu'elle existe, doit examiner la pertinence des prévisions ayant servi à l'établissement du plan. Elle peut proposer au préfet sa mise en révision.

### 1.1.2. L'indice $L_{den}$

La France a adopté en 2002 l'indice  $L_{den}$ <sup>1</sup> (Level Day Evening Night, article R112-1 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).

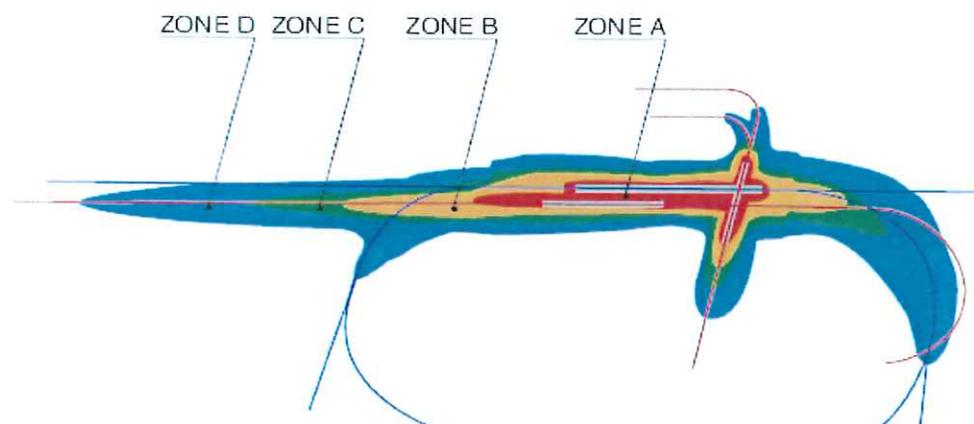
La valeur de l'indice  $L_{den}$  est calculée à l'aide d'un logiciel informatique, en chaque point du territoire voisin de l'aérodrome, à partir des hypothèses de trafic retenues. L'outil de modélisation intègre les niveaux sonores émis par les différents avions, les paramètres de vol (trajectoires, 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.

---

<sup>1</sup> En remplacement de l'indice psophonique

## 1.2. Zones de bruit d'un PEB et règles d'urbanisme applicables

Un PEB est découpé en 3 (voir 4) zones de bruit aux abords d'un aéroport :



Depuis la publication du décret n°2012-1470, les limites de bruit peuvent varier en fonction de la nature du trafic accueilli.

Dans le cas général, la règle de droit commun définit les limites de zones de la manière suivante :

- 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 aéroports mis en service après la date de publication du décret n°2002-626 (c'est à dire après le 28 avril 2002), la valeur de l'indice servant à la délimitation de la limite extérieure de la zone B est obligatoirement 62.

- 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**.

- 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 aéroports visés au I de l'article 1609 quatervicies A du code général des impôts<sup>2</sup>.

La délimitation d'une zone **D** est facultative pour les autres aéroports.

<sup>2</sup> En 2015, les aéroports relevant de l'application de cet article sont Paris/Charles De Gaulle, Paris/Orly, Paris/Le Bourget, Nice Côte d'Azur, Lyon Saint-Exupéry, Marseille Provence, Toulouse Blagnac, Bâle-Mulhouse, Bordeaux Mérignac, Strasbourg-Entzheim, Nantes Atlantique, Beauvais Tillé.

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 caractérisé par une forte variation saisonnière ou hebdomadaire de l'activité aérienne, l'indice  $L_{den}$  est déterminé sur un nombre de jours compris entre **180** et **365** au regard des périodes de trafic effectif. Les règles en matière de limites de zone **A** et **B** sont les mêmes que dans le cas général, mais, la zone de bruit **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 certains aérodromes militaires figurant sur une liste fixée par arrêté du ministre de la défense en date du 18 avril 2013<sup>3</sup>, 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** et **62** et la zone de bruit **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**.

Ces modalités particulières à certains aérodromes et distinctes du cas général permettent au préfet de disposer d'un choix de courbes isophoniques plus étendu et ainsi d'adopter éventuellement un PEB avec des dimensions plus grandes ou plus réduites en conformité avec la nuisance ressentie.

	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D	Nombre de jours d'activité
Cas général, règle de droit commun	$L_{den} \geq 70$	$70 > L_{den} \geq (62 \text{ à } 65)$	$(62 \text{ à } 65) > L_{den} \geq (55 \text{ à } 57)$	$(55 \text{ à } 57) > L_{den} \geq 50$	365 jours
Aérodromes visés à l'article R.112-2 du code de l'urbanisme	$L_{den} \geq 70$	$70 > L_{den} \geq (62 \text{ à } 65)$	$(62 \text{ à } 65) > L_{den} \geq (52 \text{ à } 57)$	$(52 \text{ à } 57) > L_{den} \geq 50$	Entre 180 et 365 jours
Aérodromes militaires listés par arrêté du 18 avril 2013	$L_{den} \geq 70$	$70 > L_{den} \geq (62 \text{ à } 68)$	$(62 \text{ à } 68) > L_{den} \geq (55 \text{ à } 64)$	$(55 \text{ à } 64) > L_{den} \geq 50$	365 jours

L'aérodrome du **Havre-Octeville** objet de ce présent rapport entre dans la catégorie des aérodromes visés à l'article R.112-2 du code de l'urbanisme.

### 1.2.1. 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.

<sup>3</sup> Les aérodromes listés sont : Landivisiau, Lann-Bihoué, Avord, Cazaux, Istres, Luxeuil - Saint Sauveur, Mont-de-Marsan, Nancy-Ochey, Orange-Caritat, Saint-Dizier et Solenzara.

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.

#### 1.2.2. 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 8).

#### 1.2.3. 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.

#### 1.2.4. 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.

	ZONE A	ZONE B	ZONE C	ZONE D <sup>4</sup>
<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		Autorisés* 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		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	Autorisés* sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances			Autorisés*
Opération de réhabilitation et de réaménagement urbain	Non autorisées		Autorisés* 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

<sup>4</sup> La délimitation d'une zone D est obligatoire pour les aérodromes visés au I de l'article 1609 quatervicies A du code général des impôts

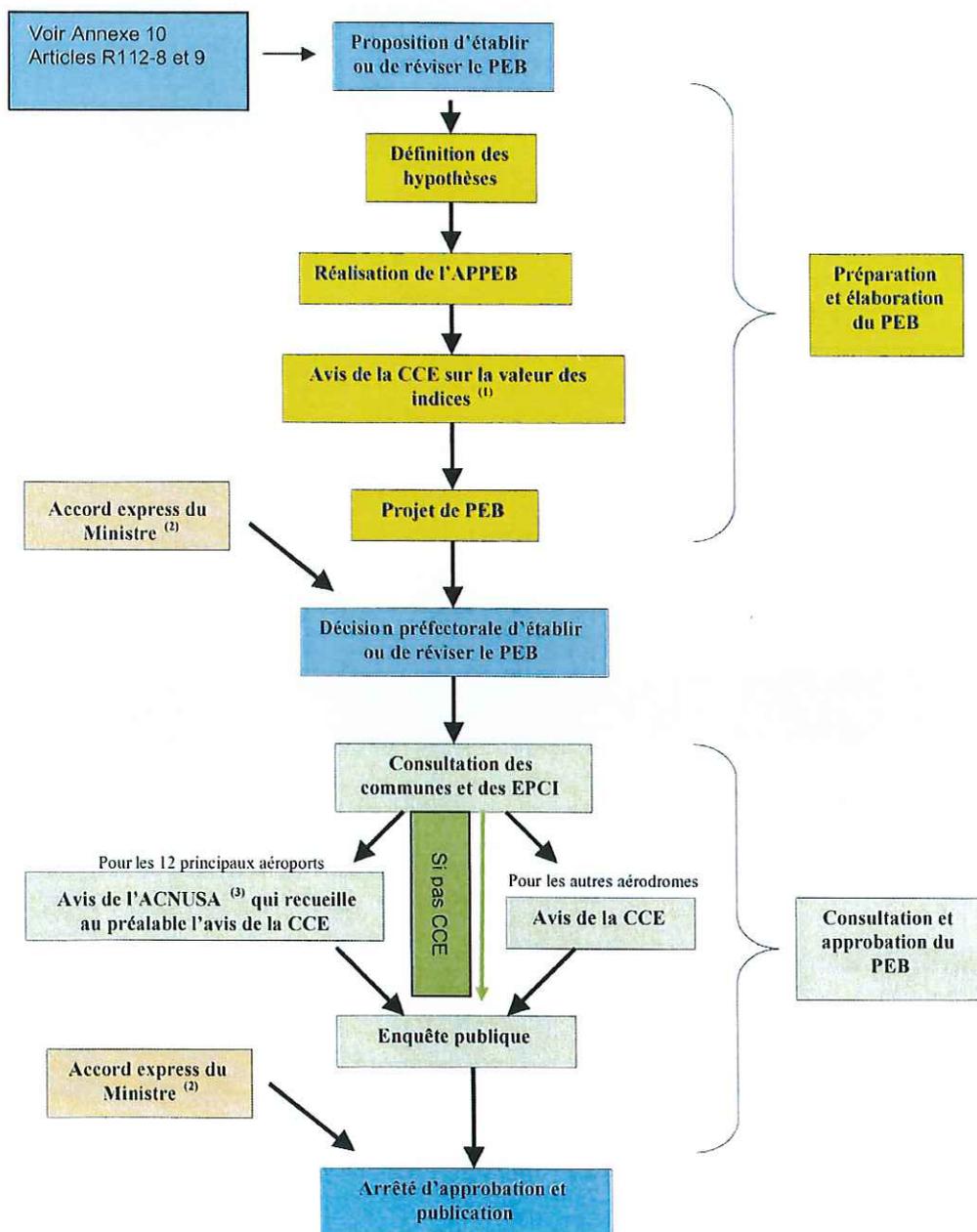
### 1.3. Procédures de révision ou d'établissement d'un PEB

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 au 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

(3) Pour les aérodromes visés au I de l'article 1609 quatercivies A du code général des impôts

## 2. Démarche de révision du PEB de l'aérodrome du Havre-Octeville

### 2.1. *Présentation de l'aérodrome du Havre-Octeville et justification de la mise en révision du PEB*

L'aérodrome du Havre-Octeville a été créé en 1930 par le port autonome du Havre. Son exploitant est la société SNC Lavalin. Il est composé d'une piste revêtue orientée **04/22** dont les dimensions sont **2300 mètres x 40 mètres**.

Le PEB en vigueur approuvé le 29/09/1982 en **indices psophiques (IP)** doit être révisé et établi en indice **Lden**. L'étude a débuté en **2013** avec une prise en compte du trafic réel de l'année **2012**.

### 2.2. *Analyse du trafic. Tendances générales*

Le trafic de l'aéroport du Havre-Octeville se situe à **22719** mouvements en **2012**, avec un trafic commercial inférieur à **10 000** mouvements annuels (**1708** mouvements commerciaux en 2012).

(Voir annexe 10, Article R112-2 du code de l'urbanisme)

L'aviation non commerciale comprend :

- Les mouvements liés aux activités des différents aéroclubs présents sur la plateforme, les mouvements d'aéronefs dits « visiteurs » ...
- Les tours de pistes liés à l'entraînement.

**Nota** : Les activités de parachutage et de voltige pratiquées au-dessus de l'aérodrome ne sont pas modélisées. Seuls les décollages et atterrissages liés à ces activités le sont.

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

	Jour	Soirée	Nuit
Non Com./Com	80%	15%	5%

### 2.3. *L'avant-projet de PEB de l'aérodrome du Havre-Octeville*

#### 2.3.1. *Les hypothèses prises en compte :*

L'élaboration d'un plan d'exposition au bruit nécessite la prise en compte des hypothèses d'évolution de la plate-forme à court, moyen, long terme.

- Court terme = 2015
- Moyen terme = 2020
- Long terme = 2025

Les évolutions concernent les trois domaines suivants :

- Le trafic
- Les infrastructures
- Les procédures circulation aérienne

#### 2.3.2. *Le trafic :*

Les hypothèses d'évolution de trafic ont été élaborées de la façon suivante :

➤ **Evolution du trafic:**

**Il a été adopté un taux de croissance annuel de 2%.**

**La répartition dans la journée est identique pour les trois termes, conforme à celle observée aujourd'hui.**

2.3.2.1. Les infrastructures du Havre-Octeville :

Pas de changement prévu.

2.3.2.2. Les procédures circulation aérienne :

D'une part, celles publiées par le Service de l'Information Aéronautique français : carte VAC pour le vol à vue (**annexe 2**), cartes IAC pour le vol aux instruments. D'autre part, celles basées sur les indications fournies localement par les personnels du service de la navigation aérienne.

Il n'y a pas à ce jour de projet de modification des procédures de navigation aérienne. En conséquence, les trajectoires modélisées seront les mêmes pour les 3 horizons (**Annexe 4**). Des trajectoires à vue hélicoptères (H) ont été créées en plus de la piste 04/22, 13/31 et 09/27.

Les types d'avions pris en compte pour cette étude ont été définis au vu de ceux identifiés sur les statistiques réelles de l'année 2012. En **annexe 3**, tous les types d'appareils sont répertoriés. Concernant la flotte d'aviation générale, majoritaire sur ce type d'aérodrome, il n'existe que quelques types d'appareils pour lesquels le bruit est modélisé. Les monomoteurs à pistons sont répartis en deux modèles, suivant qu'ils sont équipés d'une hélice à pas fixe (GASEP) ou à pas variable (GASEPV).

➤ **Arrivées** : toutes les arrivées sont dans l'axe et modélisées sans dispersion

- ARR04
- ARR22
- ARRH04, ARRH22, ARRH13, ARRH09

➤ **Départs** : les départs IFR (aux instruments) sont modélisés avec dispersion (**annexe 1 et 4**)

- DEP04, DEP22, DEPH22, DEPH04, DEPH27 et DEPH31 (rectilignes)
- D\_DVL04, D\_CAN04, D\_NEVIL04, D\_ETRAT04, D\_DPE04, D\_ELBOX04
- D\_CAN22, D\_NEVIL22, D\_ETRAT22, D\_DVL22, D\_DPE22

➤ **Tours de piste 1000 pieds**

- TGO04, TGO22

2.3.3. Les données résultant des hypothèses d'évolution :

➤ **À court terme (2015)**

Les infrastructures sont celles décrites au 2.1.

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

Le trafic aérien :

En appliquant un taux de croissance annuel de 2 %, les hypothèses de trafic en **2015** sont de : **24110** mouvements

	Nombre mouvements/an	Pourcentage de jour	Pourcentage de soirée	Pourcentage de nuit
Non Com/com	<b>24110</b>	80%	15%	5%

➤ **À moyen terme (2020)**

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

Le trafic aérien :

En appliquant un taux de croissance annuel de **2 %**, les hypothèses de trafic en **2020** sont de : **26619** mouvements.

	Nombre mouvements/an	Pourcentage de jour	Pourcentage de soirée	Pourcentage de nuit
Non Com/Com	<b>26619</b>	80%	15%	5%

➤ **À long terme (2025)**

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

Le trafic aérien :

En appliquant un taux de croissance de **2 %**, les hypothèses de trafic en **2025** sont de : **29390** mouvements.

	Nombre mouvements/an	Pourcentage de jour	Pourcentage de soirée	Pourcentage de nuit
Non Com/Com	<b>29390</b>	80%	15%	5%

### **3. L'avant-projet de PEB de l'aérodrome du havre-Octeville**

#### **3.1. Choix des limites des indices et zonages :**

Le choix des indices relève toujours d'un compromis entre deux préoccupations : d'une part, maîtriser l'accroissement de la population dans les zones de nuisances potentielles, d'autre part, permettre aux communes de maintenir de bonnes perspectives de développement.

Compte tenu :

- des prescriptions de l'article R. 112-3 du code de l'urbanisme, autorisant pour les aérodromes existants le choix de la courbe extérieure de la zone B entre les valeurs d'indice  $L_{den}$  [65 et 62], et le choix de la courbe extérieure de la zone C entre les valeurs d'indice  $L_{den}$  [57 et 52] ;
- de l'accord trouvé lors des discussions entre les représentants des collectivités locales et organismes présents à la réunion tenue à la sous-préfecture du Havre le 16 avril 2015

**Le préfet a décidé :**

- de retenir la valeur **d'indice [62]** comme limite extérieure de la zone B
- de retenir la valeur **d'indice [56]** 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.

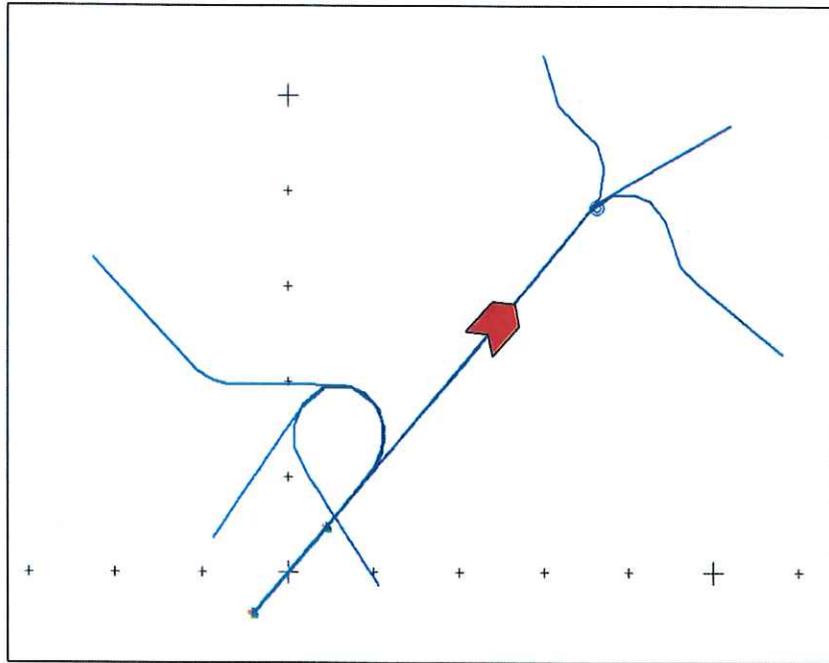
### **3.2. Impacts du projet de PEB**

Les communes impactées par les zones A, B, C et D du projet de PEB sont :

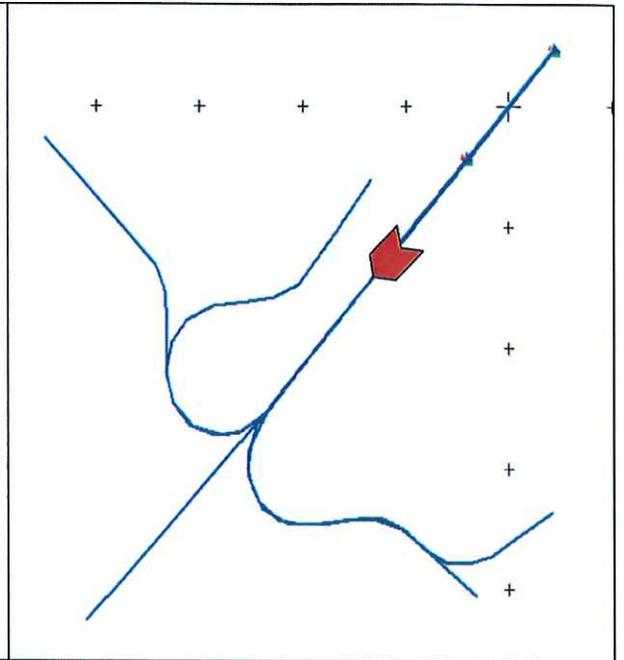
- **Le Havre**
- **Octeville-sur-mer**
- **Sainte-Adresse**

**ANNEXE 1 : DESCRIPTION GEOMETRIQUE DES TRAJECTOIRES DEPARTS IFR**

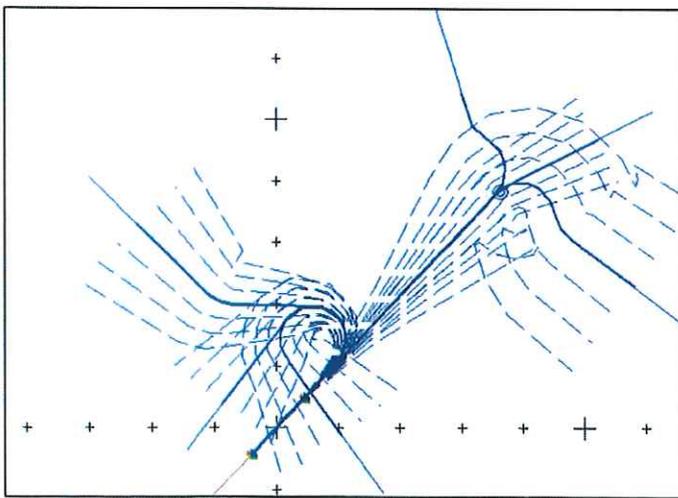
*Piste 04 (décollage face à l'est)*



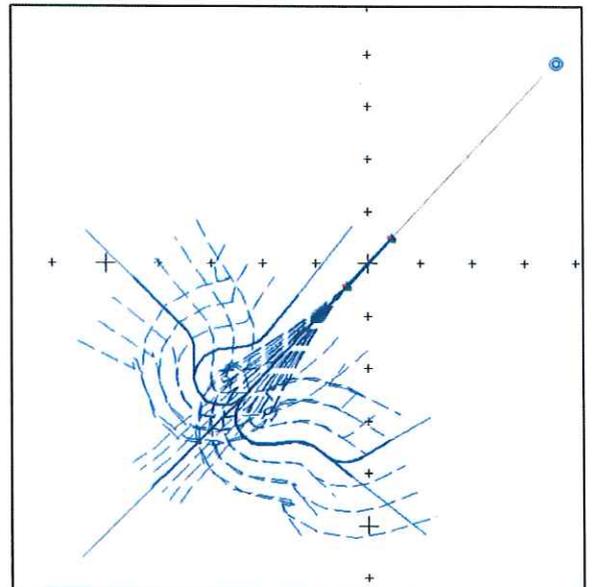
*Piste 22 (décollage face à l'ouest)*



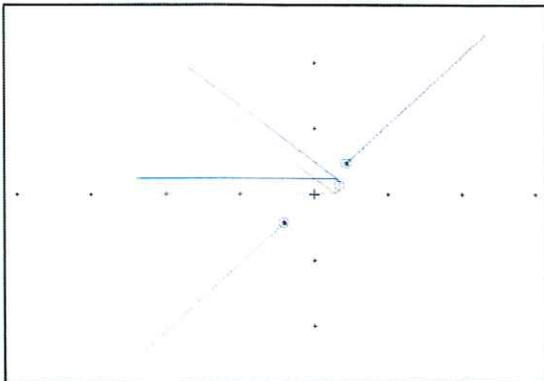
**DISPERSION PISTE 04**



**DISPERSION PISTE 22**



**TRAJECTOIRES HELICOPTERES**

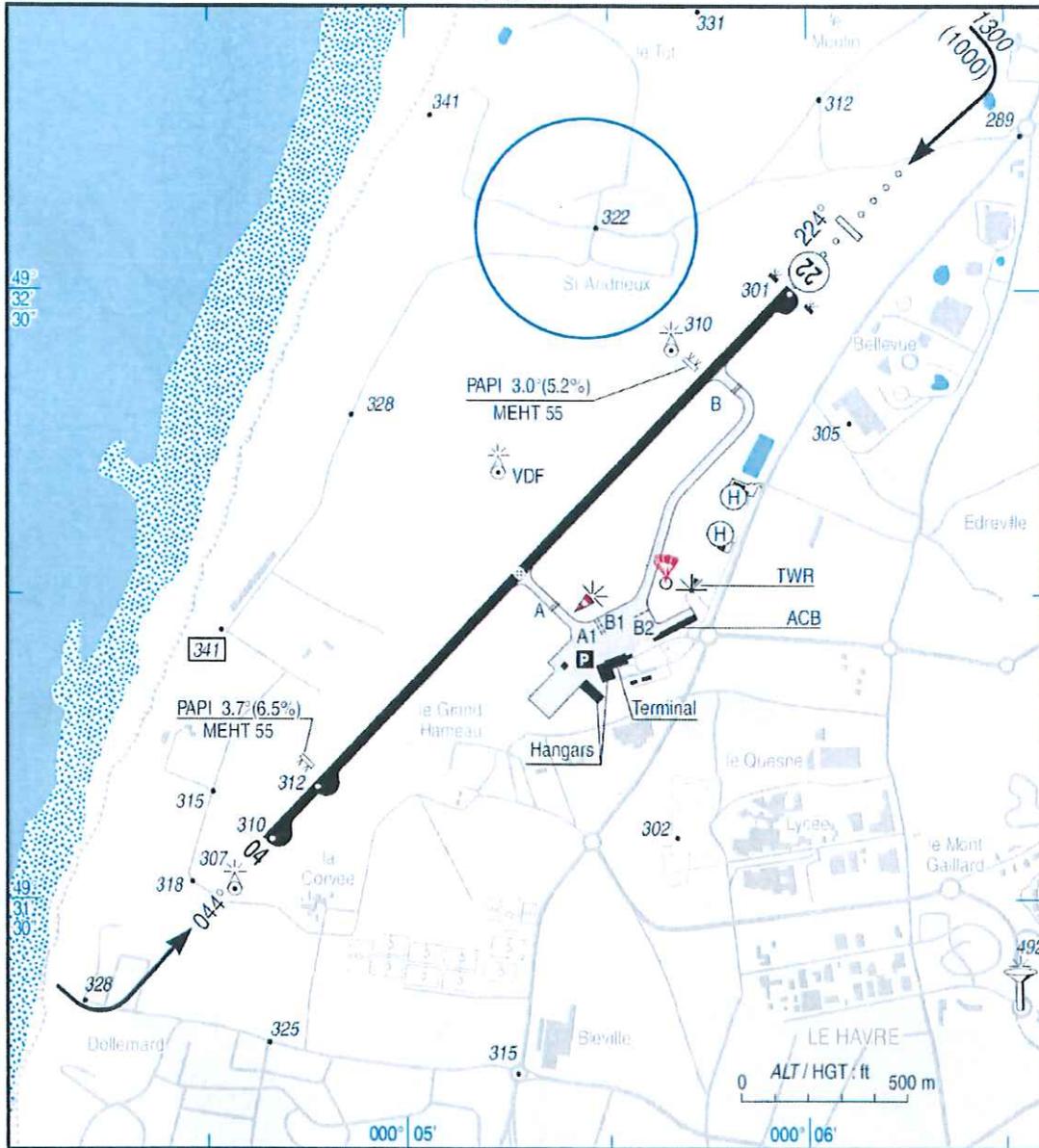


# ANNEXE 2 : CARTE D'ATTÉRRISSAGE À VUE

LE HAVRE OCTEVILLE  
AD2 LFOH ATT 01

ATTERRISSAGE A VUE  
Visual landing

24 JUL 14



RWY	QFU	Dimensions Dimension	Nature Surface	Résistance Strength	TODA	ASDA	LDA
04	044	2300 x 40	Revêtue Paved	52 F/C/W/T	2300	2300	2300
22	224				2300	2300	2300

**Aides lumineuses :**  
RWY 04/22 : HI  
RWY 22 : Ligne d'approche HI : 420 m  
PCL.

**Lighting aids :**  
RWY 04/22 : LIH.  
RWY 22 : LIH approach centerline : 420 m  
PCL.



AMDT 09/14 CHG : NIL.

© SIA

# ANNEXE 4 : HYPOTHÈSES DE TRAFIC HÉLICOPTÈRES ET MILITAIRES LONG TERME

## HÉLICOPTÈRES

Nombre de mouvements par an :		6124	Pourcentage d'utilisation des procédures par catégorie d'appareil. (jours de piste, départs/arrivées rectilignes, départs/arrivées selon procédures, MV/MVL)												
Type d'aviation :	Catégorie d'appareil :	Type d'appareil, Motorisation	Durée de référence en jours	de mouvements annuels totaux par avion	de mouvements jour (6h-18h)	de mouvements soir (18h-22h)	de mouvements nuit (22h-6h)	ARRH04	DEPH22	ARRH22	DEPH04	ARR09	DEP27	ARR13	DEP31
	A, B, C ou D	exemple : EC 130		1 mt = 1 départ ou 1 arrivée ou 1 TGO	exemple : 75,0%	exemple : 15,0%									
		SA350D	180	9	71,40%	0,00%	28,60%	0,00%	30,00%	0,00%	70,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
		SA330J	180	9	85,70%	14,30%	0,00%	0,00%	30,00%	0,00%	70,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
		SA365N	180	10	87,50%	12,50%	0,00%	0,00%	30,00%	0,00%	70,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
		SA330J	180	13	60,00%	40,00%	0,00%	0,00%	30,00%	0,00%	70,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
		SA355F	180	1	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	30,00%	0,00%	70,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
		SA365N	180	19	80,00%	20,00%	0,00%	0,00%	15,00%	15,00%	35,00%	35,00%	0,00%	0,00%	0,00%
		SA350D	180	1376	73,40%	26,40%	0,20%	0,00%	15,00%	15,00%	35,00%	35,00%	0,00%	0,00%	0,00%
		R22	180	1153	86,50%	13,50%	0,00%	0,00%	15,00%	15,00%	35,00%	35,00%	0,00%	0,00%	0,00%
		R44	180	91	70,00%	30,00%	0,00%	0,00%	15,00%	15,00%	35,00%	35,00%	0,00%	0,00%	0,00%
		SA330J	180	39	80,00%	13,30%	6,70%	0,00%	15,00%	15,00%	35,00%	35,00%	0,00%	0,00%	0,00%
		SA355F	180	1276	91,70%	6,20%	2,10%	0,00%	15,00%	15,00%	35,00%	35,00%	0,00%	0,00%	0,00%
		B429	180	1384	75,70%	21,20%	3,10%	0,00%	15,00%	15,00%	35,00%	35,00%	0,00%	0,00%	0,00%
		B212	180	5	50,00%	50,00%	0,00%	0,00%	15,00%	15,00%	35,00%	35,00%	0,00%	0,00%	0,00%
		A109	180	3	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	15,00%	15,00%	35,00%	35,00%	0,00%	0,00%	0,00%
		B429	180	736	59,80%	19,90%	20,30%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	48,50%	48,50%	1,50%	1,50%

**ATTENTION**  
La Première procédure doit être une Arrivée

## MILITAIRES

Nombre de mouvements par an :		72	Pourcentage d'utilisation des procédures par catégorie d'appareil. (jours de piste, départs/arrivées rectilignes, départs/arrivées selon procédures, MV/MVL)																						
Type d'aviation :	Catégorie d'appareil :	Type d'appareil, Motorisation	Durée de référence en jours	de mouvements annuels totaux par avion	de mouvements jour (6h-18h)	de mouvements soir (18h-22h)	de mouvements nuit (22h-6h)	ARR04	TG004	DEP04	D_DYLO4	D_CAN04	D_NEVIL4	D_ETRAT4	D_DPE04	D_ELBOX4	ARR22	TG022	DEP22	D_CAN22	D_NEVIL2	D_ETRAT2	D_DVL22	D_DPE22	
Commerciale, Militaire ou Générale	A, B, C ou D	exemple : F16-GE		1 mt = 1 départ ou 1 arrivée ou 1 TGO	exemple : 75,0%	exemple : 15,0%	exemple : 10,0%																		
		C130	180	25	84,20%	15,80%	0,00%	0,00%	30,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	70,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
		C130	180	16	91,70%	8,30%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	5,00%	5,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	14,00%	14,00%	0,00%
		C130	180	31	91,70%	8,30%	0,00%	0,00%	15,00%	0,00%	15,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	35,00%	35,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

**ATTENTION**  
La Première procédure doit être une Arrivée



# PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT DES AERONES

## Aérodrome de LE HAVRE OCTEVILLE

JANVIER 1975

VISÉ PAR LE PRÉFET  
COMMISSAIRE DE LA RÉPUBLIQUE  
LE 29.09.1987

S.T.B.A./E.G.U./88/D

Echelle: 1/25 000

### INDICATIONS GÉNÉRALES SUR LA NATURE ET LA SIGNIFICATION DU PLAN

1. HYPOTHÈSES DE BASE
- L'aérodrome est supposé réalisé suivant les dispositions figurant au plan
  - Le trafic est celui enregistré aux alentours de l'année 1985, soit environ :  
10 000 mouvements de station commerciale.  
70 000 mouvements de vol général.
  - Les avions et les moteurs sont de types connus ou actuellement projetés
  - Les trajectoires des avions suivent les procédures actuellement prévues
  - Les conditions atmosphériques sont standard et le vent nul

### 2. MÉTHODE DE CALCUL ET RÉSULTATS

- Elle est basée sur la détermination, en chaque point du sol environnant l'aérodrome, d'un "indice laérophonique" représentant le niveau d'exposition totale au bruit des avions, la valeur de  $L_{eq}$  et, par conséquent, la gêne, déterminant de façon continue lorsqu'on s'éloigne de l'aérodrome.
- L'environnement est partagé en quatre zones d'exposition décroissante au bruit :

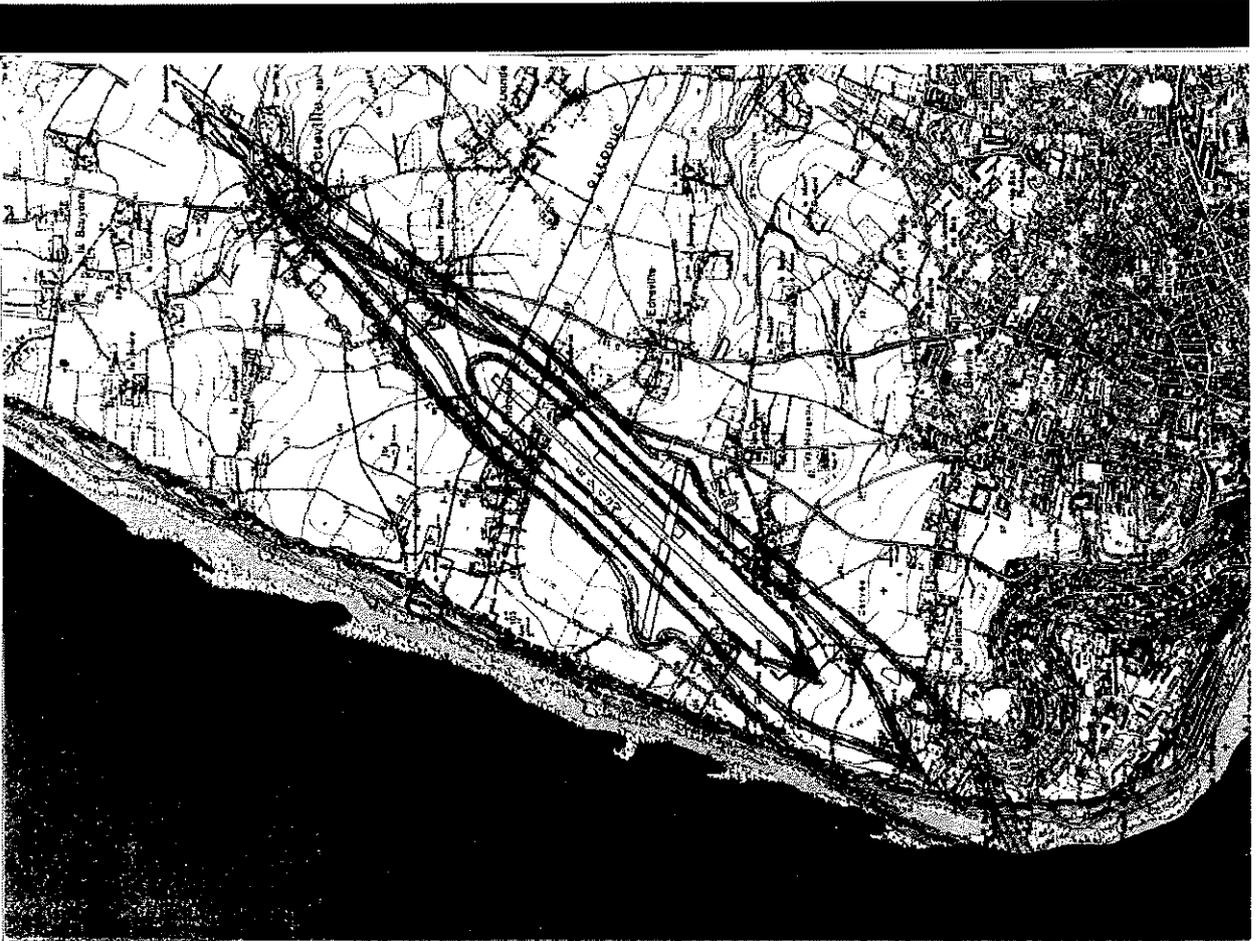
- zone "A" où  $L_{eq}$  est supérieur à 96
- zone "B" où  $L_{eq}$  est compris entre 89 et 96
- zone "C" où  $L_{eq}$  est compris entre 82 et 89
- EXTÉRIEUR de la zone "C" où  $L_{eq}$  est inférieur à 82 et continue à décroître

### 3. SIGNIFICATION DU PLAN

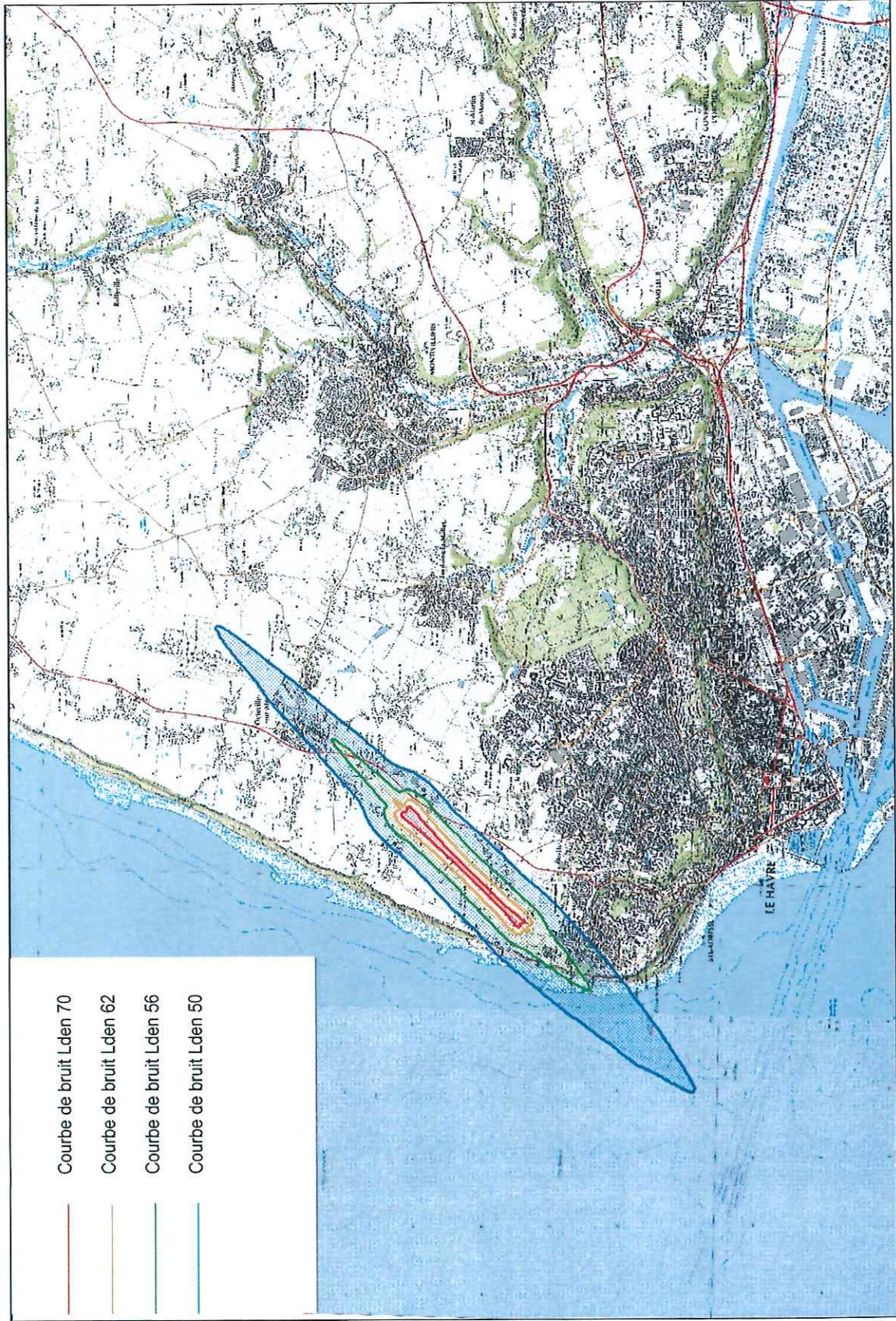
En raison des incertitudes sur diverses hypothèses, des variations dans les conditions de propagation et de réception du son et des approximations inévitables dans une méthode de calcul intégrant des sons de nature très variée, le sonage ainsi déterminé est APPROXIMATIF.

Cette approximation est traduite par des traits représentant des incertitudes sur les limites des différentes zones.

Le présent document est essentiellement destiné à faciliter la tâche des Services Organismes et Collectivités chargés d'appliquer la circulaire du 30 Juillet 1973 de Monsieur le Premier Ministre relative à la construction autour des aérodromes.



ANNEXE 6 : CARTE AVANT-PROJET DU PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT



## **ANNEXE 7 : PROCEDURE D'ETABLISSEMENT ET DE REVISION D'UN PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT**

### **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**

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 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 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.

- 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 du 7<sup>ème</sup> 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 8 : NIVEAUX D'ISOLATION ACOUSTIQUE DEVANT ETRE ATTEINTS  
DANS LES DIFFERENTES ZONES DU PEB**

**Arrêté du 23 juillet 2013 modifiant l'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**

<b>Zone A</b>	<b>Zone B</b>	<b>Zone C</b>	<b>Zone D</b>
45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	32 dB(A)

**Arrêté du 25 avril 2003 relatif à la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement, de santé et les hôtels.**

<b>Zone A</b>	<b>Zone B</b>	<b>Zone C</b>
47 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)

## **ANNEXE 9 : ARTICLES L.112-3 A L.112-17 DU CODE DE L'URBANISME**

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

### **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 aéroports mentionnés au I de l'article 1609 quater viciés 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 aéroports 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 aéroports 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 aéroports mentionnés au premier alinéa. En outre, pour l'application à ces aéroports 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 Aéroports

#### **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 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 1er 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 aéroports 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 aéroports

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

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

### **Servitudes d'urbanisme**

Section unique

### **Zones de bruit des aérodromes**

Sous-section 1

*Règles de délimitation*

#### **Art. R. 112-1**

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 à l'aide de la formule ci-après :

$$L_{den} = 10 \times \lg \frac{1}{24} \left[ 12 \times 10^{\frac{L_d}{10}} + 4 \times 10^{\frac{L_e+5}{10}} + 8 \times 10^{\frac{L_n+10}{10}} \right]$$

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.

#### **Art. R. 112-2.**

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.

**Art. R. 112-3.**

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.

Sous-section 2

*Plan d'exposition au bruit des aérodromes*

**Paragraphe 1**

Contenu du plan d'exposition au bruit des aérodromes

**Art. R. 112-4.**

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.

**Art. R. 112-5.**

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 :

1o 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 ;

2o Annexés au rapport de présentation du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome ;

3o Réexaminés en cas d'évolution significative des niveaux de bruit identifiés et, en tout état de cause, au moins tous les cinq ans ;

4o Après leur réexamen et s'il y a lieu, actualisés selon l'une ou l'autre des procédures prévues pour leur établissement au 1°.

**Art. R. 112-6.**

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

**Art. R. 112-7.**

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

**Art. R. 112-8.**

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.

**Art. R. 112-9.**

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.

**Art. R. 112-10.**

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.

**Art. R. 112-11.**

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.

**Art. R. 112-12.**

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.

**Art. R. 112-13.**

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.

**Art. R. 112-14.**

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 :

1o L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires pour les aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 *quater* vicies A du code général des impôts, qui recueille au préalable l'avis de la commission consultative de l'environnement concernée ;

2o 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.

**Art. R. 112-15.**

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 aéroport 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.

**Art. R. 112-16.**

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 aéroports à affectation exclusive ou principale audit ministère et avec l'accord exprès du ministre chargé de l'aviation civile, en ce qui concerne les aéroports 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 aéroports 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'aéroport et de son incidence sur l'environnement.

**Art. R. 112-17.**

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 11 : GLOSSAIRE

ACNUSA	autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires
AIP	<i>aeronautical information publication</i> : publication d'information aéronautique
APPM	avant-projet de plan de masse
ARR	arrivée
ARP	<i>airport reference point</i> : point de référence de l'aérodrome
CCE	commission consultative de l'environnement
DEP	départ
DAC	direction de l'aviation civile
DGAC	direction générale de l'aviation civile
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>
PEB	plan d'exposition au bruit
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