

Plan d'Exposition au Bruit
Aéroport de St BRIEUC-ARMOR
Rapport de présentation

Sommaire

* *
*

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

- Finalité du PEB et textes de références
- Méthode d'élaboration
- Contenu et modalités d'application
- Démarche de révision

II. Présentation aéroport de St Briec-Armor:

- Les infrastructure (emprise, nombre pistes, implantation géographique,...)
- Le PEB en vigueur, les communes concernées
- Le trafic (généralités, évolutions)

III. Hypothèses retenues pour l'élaboration du PEB de St Briec-Armor :

- Les hypothèses prises en compte pour :
 - ✓ Le trafic
 - ✓ Les infrastructures
 - ✓ Les procédures circulation aérienne
- Données obtenues

IV. Le projet de PEB de St Briec-Armor :

- Les indices retenus
- Les conséquences sur l'urbanisation

Annexes

* *
*

- A. Règles applicables sur les droits à construire dans les zones d'un PEB
- B. Procédures relatives à l'approbation des PEB
- C. Glossaire des termes utilisés.

Rapport de présentation du Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de St Briec-Armor

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

I.1. Finalité et textes de référence.

Le plan d'exposition au bruit est un instrument juridique destiné à réglementer l'urbanisation en limitant les droits à construire dans les zones de bruit au voisinage des aéroports. Il doit être annexé au plan local d'urbanisme (PLU), au plan de sauvegarde et de mise en valeur et à la carte communale. Les dispositions de ces documents doivent être compatibles avec celles du PEB en vigueur.

Le PEB est préventif : il permet d'éviter que des populations nouvelles s'installent dans les secteurs exposés ou susceptibles d'être exposés à un certain niveau de bruit. *S'il limite le droit à construire dans certaines zones, il n'a aucun impact sur les constructions existantes et les populations déjà installées.*

Les principaux textes de référence sont les suivants :

- Code de l'urbanisme Articles L.147-1 à L.147-8, et R.147-1 à R147-11
- Code de l'Environnement notamment le livre V titre VII ((parties L et R)
- Loi n°85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aéroports.
- Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain (SRU).
- Loi n°2003-590 du 2 juillet 2003 – Urbanisme et habitat.

I.2. Méthode d'élaboration

➤ Une évaluation de l'exposition au bruit à court, moyen et long terme

Le PEB définit des zones autour de l'aéroport à *partir de la gêne sonore susceptible d'être ressentie par les riverains au passage des avions. L'indice de mesure de cette gêne sonore est le Lden.*

Le PEB prend en compte des hypothèses à court, moyen et long terme de développement et d'utilisation de l'aérodrome. Les zones du PEB ne reflètent donc pas la réalité du moment, mais l'enveloppe des expositions au bruit des avions exprimées en Lden à court, moyen et long terme.

Pour ce faire, il est nécessaire d'anticiper à court, moyen et long terme, le trafic aérien, ce qui revient à établir des hypothèses réalistes concernant les données suivantes (pour les 3 horizons) :

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.

- **La zone D de bruit faible :**
Elle est comprise entre la limite extérieure de la zone C et la courbe d'indice Lden 50.
La zone D est obligatoire pour les aéroports visés au 3 de l'article 266 septies du code des douanes, c'est-à-dire les aéroports recevant du trafic public pour lesquels le nombre annuel des mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes est supérieure à 20 000 (au 1^{er} janvier 2007, 10 terrains : Paris-Orly, Paris-CDG, Toulouse, Strasbourg, Nice, Bale-Mulhouse, Lyon, Bordeaux, Marseille, Nantes)
La délimitation d'une zone D est facultative pour les autres plates-formes. Le préfet peut choisir de délimiter une zone D pour ces plates-formes.

➤ **Les contraintes sur l'urbanisme.**

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

Dans les zones A et B, toute construction neuve à usage d'habitation et toute action sur le bâti existant tendant à accroître la capacité d'accueil sont, sauf rares exceptions (cf. annexe A), interdites.

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

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

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

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

I.4. Démarche d'établissement du PEB

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

➤ **Etape 1 : Préparation et élaboration du projet de PEB**

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

Au cours de cette première phase, l'ensemble des perspectives de développement et d'utilisation de l'aéroport à court, moyen et long termes ont été définies. Un avant-projet de plan d'exposition au bruit (APPEB) a été proposé : il est constitué

de l'enveloppe des différentes courbes (zones A, B,C,D) ainsi obtenues pour chacun des trois horizons.

➤ Etape 2 : Consultations et approbation du PEB

Le préfet prend la décision d'établir le PEB en prenant les valeurs de l'indice Lden pour déterminer les limites extérieures des zones B et C, et retenir éventuellement une zone D.

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

a) Consultations

- Consultations des communes ou établissements publics de coopération intercommunale concernés qui disposent d'un délai de deux mois pour émettre un avis sur le projet de PEB.

b) Enquête publique et approbation

- Après ces différentes consultations, le préfet soumet à enquête publique le projet de PEB éventuellement modifié en fonction des avis recueillis.
- Le préfet prend un arrêté approuvant le PEB .

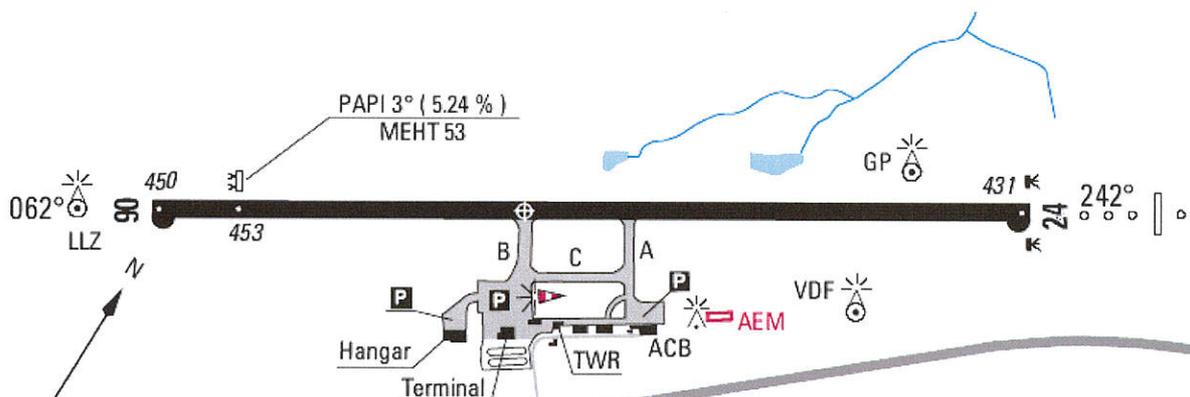
Conformément aux dispositions du 7^{ème} alinéa de l'article L.147-3 du code de l'urbanisme, le PEB approuvé sera annexé aux plans locaux d'urbanisme, aux plans de sauvegarde et de mise en valeur et aux cartes communales des communes concernées. Les schémas de cohérence territoriale, schémas de secteur, plans locaux d'urbanisme, plans de sauvegarde et de mise en valeur et les cartes communales doivent être rendus compatibles avec les dispositions particulières aux zones de bruit autour des aérodromes.

II. PRESENTATION AEROPORT DE ST BRIEUC-ARMOR :

L'aéroport de St Briec-Armor a été créé par le département des Côtes d'Armor et le Syndicat Mixte de l'aéroport en 1985, son gestionnaire est la CCI.

II.1. Les infrastructures :

L'aérodrome de St Briec-Armor est équipé d'une piste unique d'une longueur de 2200m par 45m de large, équipée d'un ILS. Son orientation magnétique est : 062°/242°.



II .2 Le PEB en vigueur :

A ce jour il n'y a pas de PEB approuvé.

II.3. Analyse du trafic . Tendence générale

Le trafic de l'aéroport de St Brieuc-Armor se situe aux alentours de 11 550 mouvements ¹ en 2004. Il se décompose en deux familles :

L'aviation commerciale qui représente 12% du nombre total de mouvements de la plate-forme (1 333 mouvements en 2004).

L'aviation non commerciale qui compose 88% du trafic de l'aéroport (10 210 mouvements en 2004).

Elle comprend :

- Les mouvements liés aux activités de l'aéroclub, de l'aviation d'affaire, les mises en place, etc...

- Les tours de pistes liés à l'entraînement : 3 590 mouvements en 2004.

Répartition des mouvements par QFU et par type d'aviation en 2004 :

| Piste | Commerciale | | NON Commerciale | |
|-------|-------------|-----|-----------------|-----|
| | | | | |
| 06 | 424 | 32% | 4 043 | 40% |
| 24 | 909 | 68% | 6 167 | 60% |

Répartition des mouvements dans la journée en 2004:

| | 06h-18h | 18h-22h | 22h-06h | | 06h-18h | 18h-22h | 22h-06h |
|-----------------|---------|---------|---------|-----------------|---------|---------|---------|
| Commerciaux | 917 | 338 | 78 | Commerciaux | 69% | 25% | 6% |
| Non commerciaux | 8 931 | 1 271 | 8 | Non commerciaux | 87% | 13% | 0% |
| total | 9 848 | 1 609 | 86 | total | 85% | 14% | 1% |

III. Les hypothèses retenues pour l'élaboration du PEB de St Brieuc-Armor :

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.

- o Court terme= 2008
- o Moyen terme = 2015
- o Long terme = 2020

Les évolutions concernent les trois domaines suivants :

- o Le trafic
- o Les infrastructures
- o Les procédures circulation aérienne

III.1. Hypothèses prises en compte pour l'établissement du PEB

¹ Un mouvement correspond à un atterrissage ou à un décollage, sauf pour les tours de piste

a) Le trafic

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

➤ Trafic commercial :

Ces prévisions ont été réalisées par le gestionnaire de l'aéroport, en cohérence avec les perspectives d'évolution de trafic passagers :

- renforcement des liaisons avec les Iles Anglo-normandes
- création d'une ligne avec le Sud de la Grande-Bretagne
- maintien des « charters foot »
- développement du charter de tourisme.

➤ Trafic non commercial :

Il est composé :

- d'un trafic lié aux activités de maintenance aéronautique de la plate-forme, des mises en place (avions arrivant à vide pour assurer ensuite des vols commerciaux) et des vols d'entraînement. Les hypothèses de trafic concernant ces mouvements ont été fournies par le gestionnaire.
- d'un trafic essentiellement composé d'appareils d'aviation générale .

Il a été adopté pour cette famille un taux de croissance de 2% par an basé sur le trafic 2004 (10 210 mouvements).

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

b) Les infrastructures de St Briec-Armor :

Une piste revêtue 06/24 de 2200m de longueur par 45m de large.

c) Les procédures circulation aérienne

Les trajectoires d'arrivée et de départ sont celles en vigueur.

Les tours de piste s'effectuent à 300 pieds, 500 pieds et 1000 pieds sol. Ils s'effectuent uniquement au Nord de la piste.

La répartition des mouvements par QFU (06 ou 24) et par types (arrivées, départs, tours de piste) est identique pour les trois termes, conforme à celle de 2004.

III.2. Les données résultant des hypothèses d'évolution

➤ A court terme (2008)

a) Piste et procédures de circulation aérienne : identiques à celles en vigueur actuellement. Pas de modification envisagée.

b) Le trafic aérien :

En appliquant les critères cités paragraphe III.1, les hypothèses de trafic en 2008 sont de : 13 000 mouvements dont 1872 mouvements commerciaux.

➤ A moyen terme (2015)

a) Piste et procédures de circulation aérienne : identiques à celles en vigueur. Pas de modification envisagée

b) Le trafic aérien

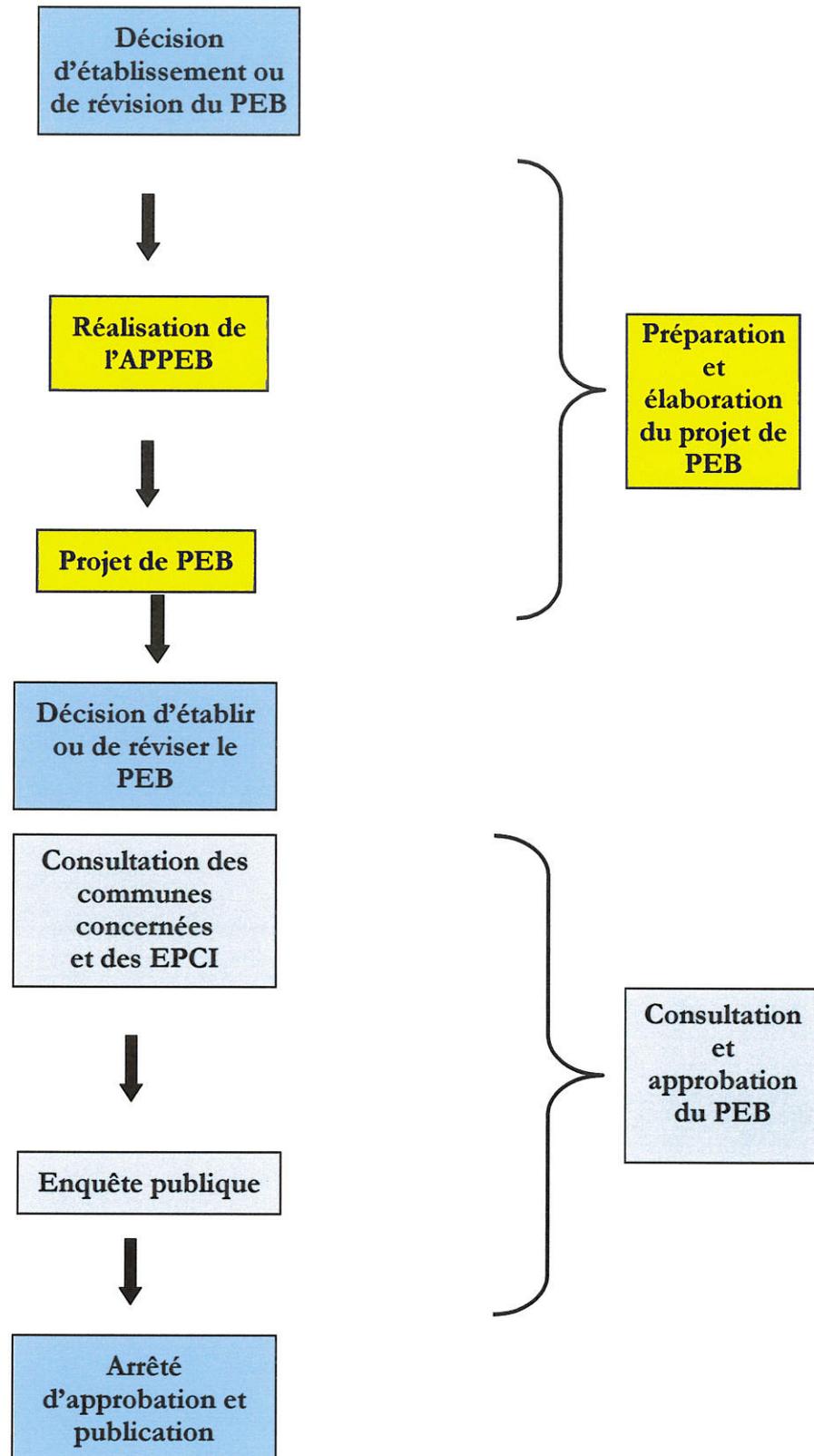
ANNEXE A

| LES RÈGLES APPLICABLES SUR LES DROITS A CONSTRUIRE DANS LES ZONES D'UN PEB | | | | |
|---|---|---------------------------------|---|---------------------------------|
| | ZONE A Lden ≥ 70 | ZONE B 70 > Lden ≥ (62 à 65) | ZONE C (62 à 65) > Lden ≥ (55 à 57) (indices fixés par le préfet) | ZONE D (55 à 57) > Lden ≥ 50 |
| CONSTRUCTIONS NOUVELLES | | | | |
| Logements nécessaires à l'activité aéronautique ou liés à celle-ci | 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 le secteur d'accueil est déjà urbanisé et desservi par des équipements publics et si elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances | |
| Autres types de constructions nouvelles à usage d'habitation (exemples : lotissements, immeubles collectifs à usage d'habitation) | Non autorisés | | | |
| INTERVENTIONS SUR L'EXISTANT | | | | |
| Rénovation, réhabilitation de l'habitat existant | Autorisés pour permettre le renouvellement urbain sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances | | L'extension, la réhabilitation, 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 | |
| Amélioration, extension mesurée ou reconstruction des constructions existantes | | | | |
| Opération de réhabilitation et de réaménagement urbain | Non autorisées | | L'extension, la réhabilitation, 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 | |

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

Remarque : L'isolation acoustique et l'information sont obligatoires dans toutes les zones du PEB.

ANNEXE B
PROCEDURE RELATIVE A L'ETABLISSEMENT ET A L'APPROBATION
DES PLANS D'EXPOSITION AU BRUIT



ANNEXE C

GLOSSAIRE DES TERMES UTILISES

ACNUSA :

Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires.

APPM :

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

CCE :

Commission Consultative de l'Environnement.

IP :

Indice Psophique, utilisé jusqu'en 2002 pour l'élaboration des PEB.

LDEN :

Level Day Evening Night, indice de mesure du bruit. Utilisé à compter de 2002 pour l'élaboration des PEB.

Mouvement :

Un mouvement correspond à un atterrissage ou à un décollage.

PEB :

Plan d'Exposition au Bruit.

QFU :

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