



ÉLABORATION DU PLAN LOCAL D'URBANISME (PLU) DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES CŒUR CÔTE FLEURIE

PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT



PLU approuvé par délibération du
Conseil Communautaire en date du : **22 DEC. 2012**

RÉALISATION : E.A.U.

Enregistré en **Sous-Préfecture**
de Lisieux, le **27 DEC. 2012**

Pour le Président, par délégation,
le 1^{er} Vice-Président



Pour le Président, par délégation
Le 1^{er} Vice-Président


Michel MARESCOT



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE DU CALVADOS

Plan d'exposition au bruit

Direction
Départementale
de l'Équipement
Calvados



Direction de l'Aviation
civile Ouest
département
Surveillance et
Régulation

Aérodrome de Deauville-Saint- Gatien

Dossier d'approbation



Dossier d'approbation du PEB de l'aérodrome de Deauville-Saint-Gatien

Plan d'Exposition au Bruit

Aérodrome de Deauville-Saint-Gatien

- ✓ Arrêté préfectoral portant approbation du PEB de l'aérodrome de Deauville-Saint-Gatien
- ✓ Calendrier de révision du PEB de l'aérodrome de Deauville-Saint-Gatien
- ✓ Rapport de présentation
- ✓ Plan, PEB/DAC-O/DSR-SEP-EP/LFRG/1 de septembre 2008, échelle 1/25 000ème faisant apparaître les limites des zones A, B, C et D



PRÉFECTURE DU CALVADOS

*Direction départementale de l'Équipement
du Calvados*

ARRÊTÉ

portant approbation du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Deauville-Saint-Gatien

LE PRÉFET DU CALVADOS,

Officier de la Légion d'Honneur
Officier de l'Ordre National du Mérite

- Vu** le code de l'urbanisme et notamment ses articles L. 147-1 à L. 147-8 et R. 147-1 à R. 147-11 portant dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes ;
- Vu** le code de l'environnement, notamment les articles L. 123-1 à L. 123-16 et L. 571-11 à L. 571-12 ;
- Vu** le décret n° 87-339 du 21 mai 1987 définissant les modalités de l'enquête publique relative aux plans d'exposition au bruit des aérodromes ;
- Vu** le décret n°2002-626 du 26 avril 2002 fixant les conditions d'établissement des plans d'exposition au bruit et des plans de gêne sonore des aérodromes et modifiant le code de l'urbanisme ;
- Vu** la décision préfectorale du 20 juillet 1982 approuvant le plan d'exposition au bruit des aéronefs de l'aérodrome de Deauville Saint-Gatien ;
- Vu** l'arrêté préfectoral du 30 novembre 2006 décidant la procédure de mise en révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Caen-Carpiquet ;
- Vu** les avis des Commissions Consultatives de l'Environnement des 09 octobre 2006 et 08 novembre 2007 ;
- Vu** les délibérations des conseils municipaux de Villerville, Saint Gatien des Bois, Touques et Trouville sur Mer en date des 13 janvier 2007, 19 janvier 2007, 26 janvier 2007 et 23 février 2007 ;
- Vu** les avis tacites (favorables) des communes Cricqueboeuf et Pennedepie, des Communautés de Communes Coeur Côte Fleurie et du Pays de Honfleur ;
- Vu** l'arrêté préfectoral du 17 mars 2008 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique sur le projet de PEB du 14 avril 2008 au 14 mai 2008 ;

10 boulevard du Général Vanier
BP 80517 - 14035 Caen cedex 1
téléphone : 02 31 43 15 00 - télécopie : 02 31 43 16 00
courriel : SSTM.DDE-Calvados@equipement.gouv.fr
internet : www.calvados.equipement.gouv.fr
Horaires d'ouverture : 9 h 00 - 11 h 45 - 13 h 30 16 h 30

Vu le rapport et les conclusions favorables du commissaire enquêteur du 30 juin 2008 ;

CONSIDERANT qu'il convient de réviser le plan d'exposition au bruit afin de prendre en compte les nouvelles dispositions réglementaires, notamment l'utilisation de l'indice Lden et la mise en place d'une zone D ;

CONSIDERANT que le choix des indices Lden 62 pour la zone B, Lden 55 pour la zone C et Lden 50 pour la zone D permet, sur la base de prévisions réalistes de trafic aérien et de trajectoires, de maîtriser l'accroissement de la population dans les secteurs potentiellement exposés au bruit, tout en préservant des perspectives de développement pour les communes concernées ;

Sur proposition de Monsieur le Sous-Préfet de LISIEUX ;

ARRETE

Article 1

Le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Deauville Saint-Gatien annexé au présent arrêté est approuvé.

Article 2

Le plan d'exposition au bruit concerne le territoire des communes suivantes :

- ✓ Cricqueboeuf
- ✓ Pennedepie
- ✓ Saint Gatien des Bois
- ✓ Touques
- ✓ Trouville sur Mer
- ✓ Villerville

Conformément aux dispositions du 7^{ème} alinéa de l'article L. 147-3 du code de l'urbanisme, le PEB approuvé sera annexé aux documents d'urbanisme 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.

Article 3

Le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Deauville Saint-Gatien-Des-Bois comprend :

- un rapport de présentation
- un plan à l'échelle 1/25 000^{ème} (référéncé PEB/DAC-O/DSR-SEP-EP/LFRG/1) faisant apparaître les limites des zones A, B, C et D.

Article 4

Les valeurs de l'indice Lden du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Deauville Saint-Gatien servant à définir la limite extérieure de chaque zone de bruit sont les suivantes :

- Lden70 pour la zone de bruit A,
- Lden 62 pour la zone de bruit B,
- Lden 55 pour la zone de bruit C,
- Lden 50 pour la zone de bruit D.

Article 5

Le présent arrêté et le plan d'exposition au bruit sont tenus à la disposition du public, aux jours et heures d'ouverture habituels :

- dans les mairies des communes visées à l'article 2,
- aux sièges des Communautés de Communes Cœur Côte Fleurie et du Pays de Honfleur
- à la préfecture du Calvados.
- à la sous-Préfecture de Lisieux

Article 6

Le présent arrêté sera publié aux recueils des actes administratifs de la préfecture du Calvados.

Une mention des lieux où l'arrêté et le plan d'exposition au bruit peuvent être consultés sera insérée dans deux journaux du département.

Cette mention sera également affichée dans chacune des mairies des communes citées à l'article 2 ainsi qu'au siège des établissements publics de coopération intercommunale cités à l'article 5.

Article 7

Le secrétaire général de la préfecture du Calvados, le sous-préfet de Lisieux, le directeur de l'Aviation Civile Ouest, le directeur départemental de l'Équipement du Calvados, les maires des communes ainsi que les présidents des établissements publics de coopération intercommunale précités sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Caen, le 29 septembre 2008

Le Préfet,



Christian LEYRIT

CALENDRIER DE REVISION DU PEB DE L'AERODROME DE DEAUVILLE-SAINT-GATIEN

ETAPES		DATES
Phase d'études	Etudes techniques – élaboration de l'avant projet du PEB	2003/2006
	Commission Consultative de l'Environnement décidant du choix des indices Lden et indices limites retenus : Zone A : 70 Zone B : 62 Zone C : 55 Zone D : 50	19/10/2006
Phase administrative	Arrêté préfectoral de mise en révision du P.E.B. de Deauville-Saint-Gatien	30/11/2006
	Consultation des communes et des E.P.C.I.	Déc 2006 à Fév 2007
	Commission Consultative de l'Environnement : analyse de l'avis des collectivités territoriales	08/11/2007
	Enquête publique	14 avril 2008 au 14 mai 2008
	Arrêté d'approbation et publication	29 septembre 2008



Plan d'Exposition au Bruit Aérodrome de Deauville Saint-Gatien Rapport de présentation

Sommaire

* *

*

I. Définition d'un plan d'exposition au bruit

- I.1 - Finalité du PEB et textes de référence
- I.2 - Méthode d'élaboration
- I.3 - Contenu et modalités d'application
- I.4 - Démarche de révision du PEB

II. Présentation de l'aéroport de Deauville Saint-Gatien

- II.1 - Les infrastructures (emprise, nombre pistes, implantation géographique...)
- II.2 - Analyse du trafic actuel et tendance générale
- II.3 - Le précédent PEB, les communes concernées

III. Hypothèses retenues pour l'élaboration du nouveau PEB de Deauville Saint-Gatien

- III.1 - Les hypothèses prises en compte pour :
 - Le trafic
 - Les infrastructures
 - Les procédures de circulation aérienne

III.2 - Données résultant des hypothèses d'évolution

IV . Le PEB de Deauville Saint-Gatien

IV.1 - Choix des indices et zonage

IV.2 - Les conséquences en termes d'urbanisation

Annexes



Annexe A : Règles applicables sur les droits à construire dans les zones d'un PEB

Annexe B : Procédures relatives à l'établissement et à l'approbation des PEB

Annexe C : Prévisions de trafic (à l'horizon 2020)

Annexe D : Glossaire des termes utilisés

Présentation du Plan d'Exposition au Bruit de Deauville Saint-Gatien

I. Définition d'un plan d'exposition au bruit

I. 1 - Finalité du PEB et textes de référence

Le plan d'exposition au bruit (PEB) 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
- Loi n°85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aéroports
- Décret n°87-339 du 21 mai 1987 définissant les modalités de l'enquête publique relative aux Plans d'exposition au bruit des aéroports
- Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain (SRU)
- Décret n°2002-626 du 26 avril 2002 fixant les conditions d'établissement des plans d'exposition au bruit et des plans de gêne sonore des aéroports et modifiant le code de l'urbanisme
- Loi n° 2003-590 du 2 juillet 2003 - Urbanisme et habitat
- Code de l'environnement Décret n° 2007-1647 du 12 octobre 2007

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) :

- *Nombre de mouvements annuels d'avions et typologie de la flotte des avions*
- *Répartition des mouvements par type d'avion, par trajectoire, par sens d'atterrissage/décollage, par tranche horaire (jour, soirée et nuit)*

Les hypothèses retenues pour établir le PEB de l'aérodrome de Deauville Saint-Gatien sont exposées au chapitre III et détaillées dans l'annexe C.

► **L'indice Lden : le nouvel indice de bruit français et européen**

Jusqu'en 2002, les PEB étaient réalisés en utilisant l'indice psychophysique « IP ». Cependant, cet indice était spécifique au bruit des avions et ne permettait donc pas la comparaison avec d'autres modes de transport.

En 2002, la France a adopté un nouvel indice qui remplace l'« IP » : l'indice « Lden » (Level Day Evening Night, décret n°2002-626 du 26 avril 2002). Cet indice s'appuie sur une enquête sociologique et prend en compte des périodes de jour (6H/18H), soirée (18H/22H) et nuit (22H/6H). Recommandé au niveau européen pour le calcul des cartes de bruit stratégique (cf. directive européenne n°2002/49/CE du 25 juin 2002), adopté pour les autres modes de transport, il permet une meilleure représentation de la gêne perçue, en pondérant différemment le niveau sonore moyen en fonction de la période de la journée. Ainsi, le bruit généré par un trafic de nuit est considéré comme étant environ 10 fois plus gênant qu'un bruit généré par un trafic de jour.

Exprimé en décibels A (dB(A)), il est calculé à l'aide de la formule suivante :

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

où :

L_d = Niveau sonore moyen à long terme pondéré A, tel que défini dans 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 locales ;

L_e = Niveau sonore moyen à long terme pondéré A, tel que défini dans 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 locales ;

L_n = Niveau sonore moyen à long terme pondéré A, tel que défini dans 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.

I. 3 - Contenu et modalités d'application

► **Les 4 zones d'un PEB**

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

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

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

■ La **zone C** de **bruit modéré** :
C'est la zone comprise entre la courbe de 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 aérodromes recevant du trafic public et pour lesquels le nombre annuel de mouvements d'aéronefs, de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes, est supérieur à 20 000 (10 terrains : Paris-Orly, Paris-CDG, Toulouse, Strasbourg, Nice, Bâle-Mulhouse, Lyon, Bordeaux, Marseille, Nantes).

La délimitation d'une zone D est facultative pour les autres plates-formes et laissée à l'initiative du préfet.

► Les contraintes sur l'urbanisme (cf. annexe A)

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

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

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.

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 de révision du PEB (cf. annexe B)

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 » selon le processus suivant :

► Etape 1 : Préparation et élaboration du projet de PEB

■ Phase 1 : 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'aérodrome à court, moyen et long termes ont été définies. Un avant-projet de plan d'exposition au bruit (APPEB) a été proposé : il est constitué de l'enveloppe des différentes courbes (zones A, B, C, D) ainsi obtenues pour chacun des trois horizons.

■ Phase 2 : Avis de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE)

Lorsqu'une CCE existe, le dossier d'APPEB lui est présenté en vue de recueillir son avis sur les valeurs de l'indice « Lden » à prendre en compte pour déterminer la limite extérieure des zones B et C, et retenir éventuellement une zone D dans le projet de PEB.

► Etape 2 : Consultations et approbation du PEB

Le préfet prend la décision de réviser le PEB en fixant les valeurs de l'indice « Lden » qui déterminent les limites extérieures des zones B et C, et retient 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.

■ Consultations

Consultations des communes ou établissements publics de coopération intercommunale concernés qui disposent d'un délai de deux mois.

Consultation de la commission consultative de l'environnement, quand elle existe, à réception des avis des communes et des EPCI.

■ 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.

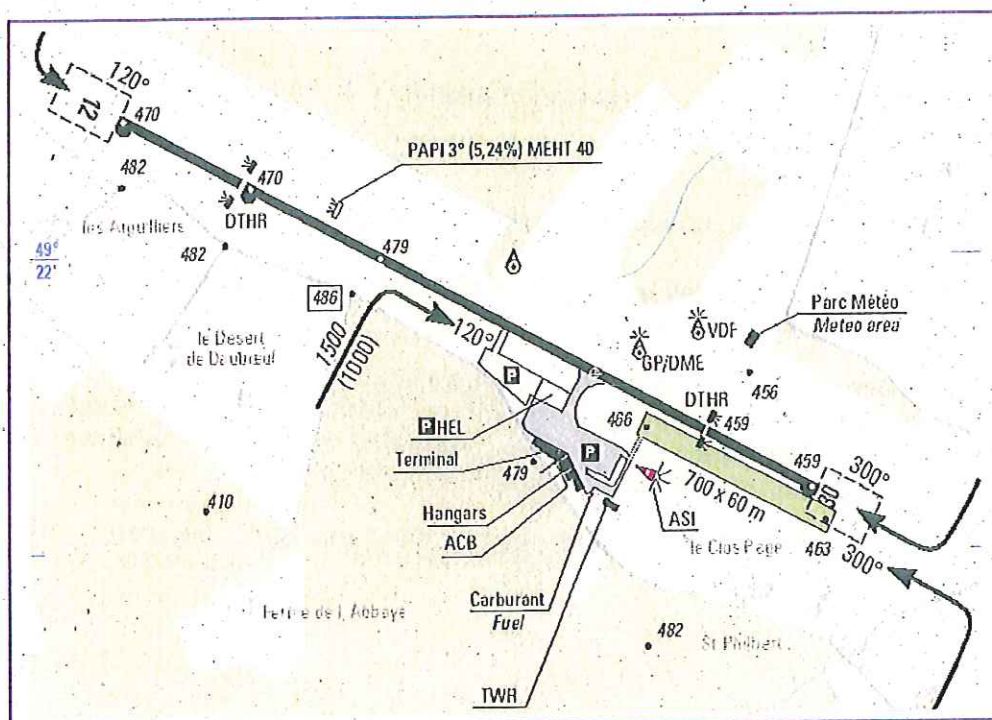
Conformément aux dispositions du 7^{ème} alinéa de l'article L.147-3 du code de l'urbanisme, le PEB approuvé sera annexé aux plans locaux d'urbanisme, aux plans de sauvegarde et de mise en valeur et aux cartes communales des communes concernées. Les schémas de cohérence territoriale, schémas de secteur,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

► Etape 3 : La possibilité de réviser le PEB tous les 5 ans

La commission consultative de l'environnement, doit examiner tous les cinq ans au moins la pertinence des hypothèses ayant servi à l'établissement du plan au regard de l'activité aérienne constatée. Elle peut proposer au préfet la mise en révision du PEB.

II . Présentation de l'aéroport de Deauville Saint-Gatien

L'aéroport de Deauville Saint-Gatien a été créé par la commune de Deauville, son gestionnaire est la Chambre de commerce et d'industrie du Pays d'Auge. Son emprise au sol est de 179 hectares.



II . 1 - Les infrastructures

■ 1 piste principale revêtue de 2550 m par 45 m, orientée magnétiquement 120°-300°, équipée d'un ILS de catégorie 1 au QFU30 associé à un DME omnidirectionnel, d'un balisage lumineux permettant une accessibilité de nuit et de jour et des approches de précision. Il y a un seuil décalé de 450 mètres au QFU 12 et un seuil décalé de 420 mètres au QFU30. Chaque QFU possède également un prolongement dégagé de 200 mètres.

■ 1 bande gazonnée de 700 m par 60 m, au Sud-Est et parallèle à la piste principale, orientée 120°-300° sans balisage lumineux.

L'avant projet plan de masse de l'aéroport (APPM) approuvé le 24 juillet 1985, permet les évolutions d'infrastructures suivantes :

■ Une piste principale de 2720 m par 45 m sans seuils décalés et prévoyant une extension de 170 m au QFU30, côté Est.

■ Une bande gazonnée de 700 m par 60 m.

II . 2 - Analyse du trafic actuel et tendance générale

► Le trafic annuel de l'aéroport de Deauville Saint-Gatien se situe aux alentours de 22 100 mouvements¹ par an, il se décompose en deux familles :

■ L'aviation commerciale qui représente environ 6% du nombre total de mouvements de la plate-forme (1328 mouvements en 2002).

Le nombre moyen de mouvements commerciaux en 2002 a été d'environ 4 par jour.

Le nombre annuel de passagers commerciaux a été de 22 800 en 2002 et de 35 280 en 2004.

■ L'aviation non commerciale qui représente la majorité du trafic de l'aéroport, 94 % du nombre total de mouvements.

Elle comprend :

- les mouvements de voyages liés aux activités de l'aéroclub, des vols privés et de l'aviation d'affaire.
- les tours de pistes locaux principalement liés à la formation aéronautique et à l'entraînement aérien de l'aviation légère.

Le nombre de mouvements d'aviation non commerciale est très fluctuant d'une année à l'autre. Des paramètres externes tels que les conditions météorologiques peuvent influencer fortement l'activité des aéroclubs. Durant ces dernières années, le nombre de mouvements de l'aviation non commerciale a oscillé autour de 20 000.

► Répartition des mouvements par piste et par QFU (ou sens de piste), tous types d'aviation confondus :

Piste principale :

QFU 12 atterrissage et décollage face au Sud-Est	QFU 30 atterrissage et décollage face au Nord-Ouest
20 %	80 %

► Répartition actuelle des mouvements dans la journée :

Ensemble du trafic 2002 :

Jour (6H00 à 18H00)	Soirée (18H00 à 22H00)	Nuit (22H00 à 6H00)
79%	20,5%	0,5%

Aviation commerciale 2002 uniquement :

Jour (6H00 à 18H00)	Soirée (18H00 à 22H00)	Nuit (22H00 à 6H00)
70,5%	28%	1,5%

¹ Un mouvement correspond à un atterrissage ou à un décollage, sauf pour les tours de piste où le toucher des roues est compté comme un mouvement.

II . 3 - Le précédent PEB

► Etabli en Indice Psophique (IP), il a été approuvé le 20 juillet 1982.

► Sur des hypothèses établies à l'horizon 1990 :

■ **Trafic** : 73000 mouvements par an .

Ce seuil n'a pas jamais été atteint, il oscille au cours des dernières années entre 22 000 et 24 000 mouvements par an .

■ **Infrastructures** : une piste revêtue de 2720 mètres.

► **Les communes concernées par le précédent PEB sont :**

Saint-Gatien-des-Bois, Touques, Cricqueboeuf, Villerville, Trouville sur Mer et Pennedepie.

III . Hypothèses retenues pour l'élaboration du nouveau PEB de Deauville Saint-Gatien

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** ⇒ 2008

■ **Moyen terme** ⇒ 2015

■ **Long terme** ⇒ 2020

Les évolutions concernent les trois domaines suivants :

■ **Le trafic**

■ **Les infrastructures**

■ **Les procédures de circulation aérienne**

III . 1 - Hypothèses prises en compte (cf. annexe C)

► **Le trafic**

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

■ **Trafic commercial**

Deux principes ont été retenus pour élaborer les hypothèses de trafic :

● **Création de nouvelles lignes** : liaisons vers des métropoles européennes, augmentation du nombre de vols « charter ».

● **Renforcement du trafic sur les lignes existantes** : augmentation du nombre de fréquences ou mise en ligne d'appareils de capacité supérieure

Ces prévisions ont été réalisées par le gestionnaire de l'aéroport. La répartition des mouvements dans la journée intègre la typologie du trafic.

■ **Trafic non commercial**

Les vols non commerciaux ont tendance à se stabiliser, voir à évoluer faiblement. Ces avions sont les moins bruyants au sens PEB.

Il a été adopté pour cette famille un taux de croissance de 2%. La répartition dans la journée est identique pour les trois termes, conforme à celle observée aujourd'hui.

► Les infrastructures

A l'horizon court, moyen et long terme il est pris comme hypothèse que les infrastructures pistes sont identiques à celles d'aujourd'hui.

L'allongement de 170 m de la piste principale qui correspondrait à l'APPM n'est pas prévu, la longueur actuelle est satisfaisante compte-tenu des avions fréquentant ou appelés à fréquenter la plate-forme. Les seuils décalés sont maintenus dans toutes les hypothèses.

L'utilisation infime de la bande gazonnée, qui ne serait pas perceptible dans le PEB, n'est pas représentée.

► Les procédures de circulation aérienne

Les procédures de circulation aérienne prises en considération sont celles en vigueur en 2005, aucune modification majeure n'étant prévue. La répartition des mouvements par QFU, par type d'aviation est identique pour les trois termes à celle de 2002.

III . 2 - Données résultant des hypothèses d'évolution

► A court terme (2008)

■ **Pistes et procédures de circulation aérienne :**
pas de modification par rapport à l'existant

■ **Le trafic aérien :**
En appliquant les critères cités paragraphe III.1, les hypothèses de trafic en 2008 sont de :
24 730 mouvements dont 1 350 mouvements commerciaux

► A moyen terme (2015)

■ **Piste et procédures de circulation aérienne :**
Pas de modification par rapport à l'existant

■ **Le trafic aérien :**
En appliquant les critères cités paragraphe III.1, les hypothèses de trafic en 2015 sont de :
33 360 mouvements dont 6 500 mouvements commerciaux

► A long terme (2020)

■ **Piste et procédures de circulation aérienne :**
Pas de modification par rapport à l'existant

■ **Le trafic aérien :**
En appliquant les critères cités paragraphe III.1, les hypothèses de trafic en 2020 sont de :
36 250 mouvements dont 6 600 mouvements commerciaux

► Aviation commerciale, types d'avions à l'horizon long terme

Trafic commercial - COURTS COURRIERS			
		90 %	6 000 mouve
Trafic commercial - MOYENS COURRIERS			
B oe in		10 %	600 mouve ments

IV . Le PEB

IV . 1 - Choix des indices et zonage

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.

La zone A est définie, les indices des zones B et C ont été choisis, la zone D a été retenue et son indice choisi :

- **Zone A** ⇒ comprise à l'intérieur de la courbe d'indice Lden 70
- **Zone B** ⇒ comprise entre la courbe d'indice Lden 70 et la courbe d'indice Lden 62
- **Zone C** ⇒ comprise entre la courbe d'indice Lden 62 et la courbe d'indice Lden 55
- **Zone D** ⇒ comprise entre la courbe d'indice Lden 55 et la courbe d'indice Lden 50

IV . 2 - Les conséquences en termes d'urbanisation

Les communes concernées par les zones A, B, C et D du PEB sont :

Cricqueboeuf, Pennedepie, Saint-Gatien des Bois, Touques, Trouville sur Mer et Villerville.

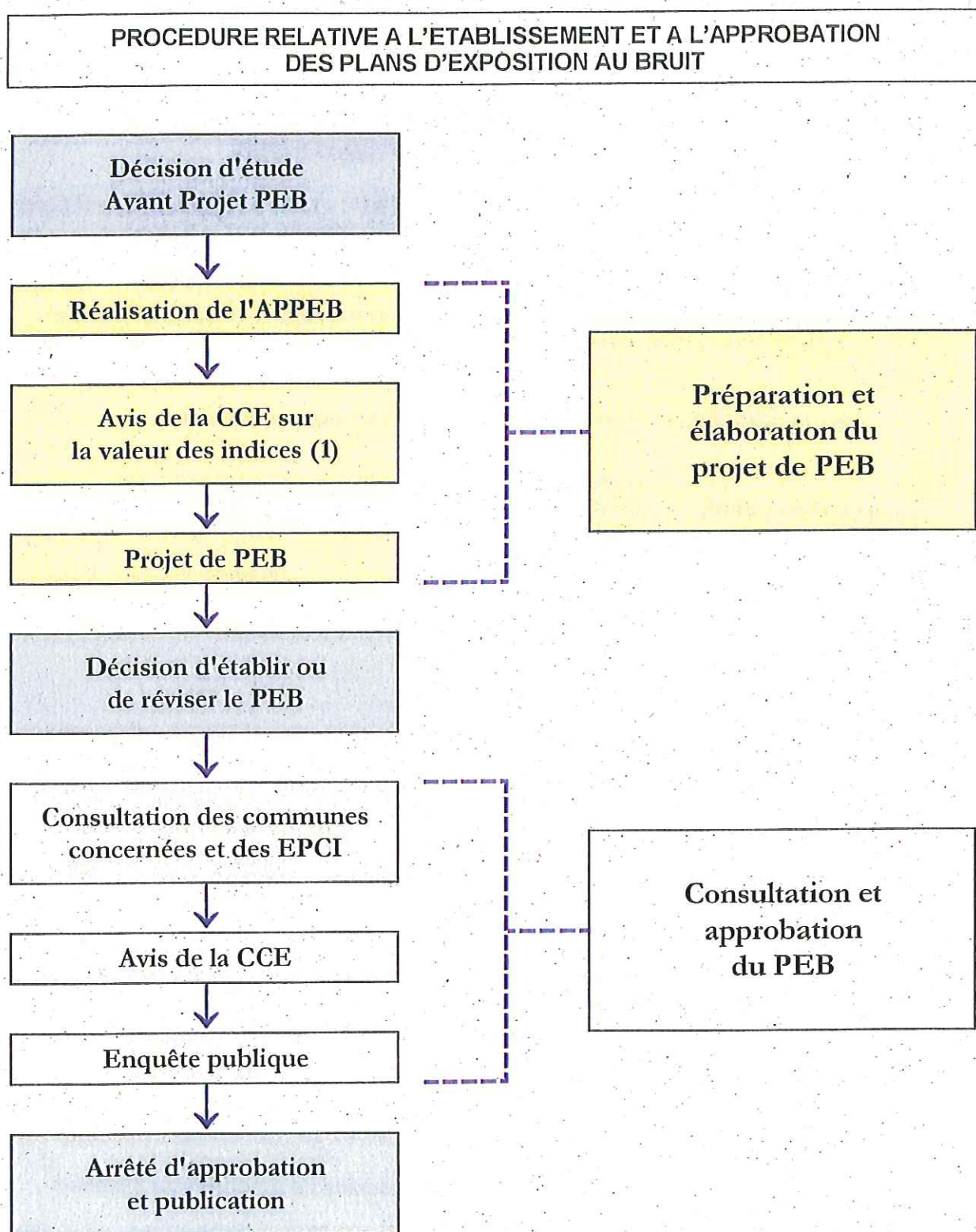
ZONE A	SAINT-GATIEN-DES-BOIS
ZONE B	SAINT-GATIEN-DES-BOIS
ZONE C	SAINT-GATIEN-DES-BOIS, TOUQUES, TROUVILLE-SUR-MER
ZONE D	SAINT-GATIEN-DES-BOIS, CRIQUEBŒUF, PENNEDEPIE, TOUQUES, TROUVILLE-SUR-MER, VILLERVILLE

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)				
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		Autorisées si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par équipements publics, si elles n'entraînent pas d'accroissement de la capacité d'accueil	
Amélioration, extension mesurée ou reconstruction des constructions existantes				
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 au nuisances sonores	

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

ANNEXE B



(1) Le préfet recueille l'avis de la CCE sur les valeurs de l'indice L_{den} à prendre en compte pour déterminer la limite extérieure des zones B et C

ANNEXE C

PREVISIONS DE TRAFIC

► Répartition des vols par QFU pour les trois horizons, par type de trafic

Aviation commerciale	QFU 12 (Face au Sud-Est)	QFU 30 (Face au Nord-Ouest)
Arrivées	20%	80%
Départs	20%	80%

Les vols sont répartis de la façon suivante : 80% des arrivées et des départs se font face à l'Ouest (QFU 30), 20% des arrivées et des départs se font face à l'Est (QFU 12).

► Répartition par tranches horaires des mouvements à chaque horizon

Court terme (2008)	Nombre de mouvements par an	Pourcentage de JOUR	Pourcentage de SOIRÉE	Pourcentage de NUIT
Aviation commerciale	1 350	55%	44,5%	0,5%
Aviation non-commerciale	23 380	79%	20,5%	0,5%

Moyen terme (2015)	Nombre de mouvements par an	Pourcentage de JOUR	Pourcentage de SOIRÉE	Pourcentage de NUIT
Aviation commerciale	6 500	66%	33,5%	0,5%
Aviation non-commerciale	26 860	79%	20,5%	0,5%

Long terme (2020)	Nombre de mouvements par an	Pourcentage de JOUR	Pourcentage de SOIRÉE	Pourcentage de NUIT
Aviation commerciale	6 600	66,5%	33%	0,5%
Aviation non-commerciale	29 650	79%	20,5%	0,5%

Pour l'aviation commerciale, la répartition par tranches horaires est différente à chaque horizon, en fonction des multiples liaisons desservies.

La répartition par tranches horaires de l'aviation non-commerciale est définie comme étant identique pour les trois horizons.

ANNEXE D

GLOSSAIRE DES TERMES UTILISÉS

- **ACNUSA** : Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires, autorité administrative indépendante en matières d'aéronautique, d'environnement et de bruit.
- **APPM « Avant Projet de Plan de Masse »** : document de planification à long terme fixant les caractéristiques géométriques maximales d'un aéroport.
- **APPEB** : Avant Projet de Plan d'Exposition au Bruit.
- **CCE** : Commission Consultative de l'Environnement.
- **ILS « Instrument Landing System »** : radiophares d'alignements pour l'atterrissage qui donnent à l'avion des indications d'écart latéral par rapport à l'axe de piste et d'écart vertical par rapport au plan de descente.
- **IP** : Indice Psophique utilisé jusqu'en 2002 pour la mesure du bruit des PEB.
- **Lden** : indice de mesure du bruit signifiant « Level Day Evening Night ».
- **mouvement** : il correspond à un atterrissage ou à un décollage.
- **MVI « Manœuvre à Vue Imposée »** : procédure d'approche vent arrière consistant à contourner la piste pour atterrir face au vent par le QFU opposé.
- **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 QFUs. En général, le QFU en service est celui qui est face au vent.
- **Seuil de piste** : limite de bout de piste matérialisée essentiellement sur toute sa largeur par des bandes blanches parallèles à la piste et complétée par l'indication du QFU.
- **Tour de piste** : mouvement de circuit d'entraînement en boucle comprenant un décollage et un atterrissage successifs.

AERODROME DE DEAUVILLE SAINT-GATIEN

PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

Nombre de mouvements annuels :

court terme : 24 730

moyen terme : 33 360

long terme : 36 250

Plan annexé à l'arrêté préfectoral
du 29 septembre 2008

N° Plan : PEB/DAC-O/DSR-SEP-EP/LFRG/1

Date : 03 septembre 2008

Echelle : 1/25 000



dac-o

Direction Générale de l'Aviation Civile
DIRECTION DE L'AVIATION CIVILE OUEST - DEPARTEMENT SURVEILLANCE ET REGULATION
Aérodrome de Brest Bretagne - BP56 - 29490 GUIPAVAS

LISTE DE CONTROLE

SYSTEME DE COORDONNEES		WGS 84
PROJECTION		LAMBERT II Carto Greenwich
CONFIGURATION DES PISTES		Piste principale : 12-30 (2550 m) avec seuils décalés : 450 m au QFU 12 419 m au QFU 30 en court, moyen et long terme
HYPOTHESES	Origine	DAC-OUEST
	Nombre de mouvements	CT : 24 730 mouvements dont 1 350 commerciaux MT : 33 360 mouvements dont 6 500 commerciaux LT : 36 250 mouvements dont 6 600 commerciaux
MODELISATION	Auteur	DAC-O / DSR / SEP / EP
	Logiciel	INM6.1
	Vérification	DAC-O / DSR / SEP / EP
	Relief	non
	Modélisations des trajectoires	Trajectoires nominales - Dispersion
REALISATION DU PLAN	Auteur	DAC-O / DSR / SEP / EP (Octobre 2006)
	Logiciel SIG	Map info 5.5
	Fond de plan	SCAN 25 IGN
DIFFUSION DU PLAN	Service Destinataire	Direction Départementale de l'Equipeement du Calvados
	Date	SEPTEMBRE 2008



Courbe de bruit Lden 70



Courbe de bruit Lden 62



Courbe de bruit Lden 55



Courbe de bruit Lden 50

