

Valence, le 19 JUIN 2014

Vu pour être annexé à notre arrêté de ce jour

le Préfet de l'Ardèche

~~Pour le Préfet,
Le Secrétaire Général,~~

Denis MAUVAIS

le Préfet de la Drôme

Le Préfet et par délégation
Le Secrétaire Général

Etienne DESPLANQUES

AÉRODROME DE Montélimar – Ancône

PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT (PEB)

Vu pour être annexé

à l'arrêté n°

Valence, le

2014 170 - 0021 (Drôme)
2014 170 - 0009 (Ardèche)
19 JUIN 2014

- Rapport de présentation
- Plan au 1/25 000^{ème}

Février 2014

**Plan d'exposition au bruit
de l'aérodrome de Montélimar - Ancône**

RAPPORT DE PRÉSENTATION

AVANT PROPOS

Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome de Montélimar – Ancône précédemment en vigueur a été approuvé par arrêté préfectoral en date du 1^{er} juillet 1985 (plan DRAC.SE/DO.TA/31A). Les nouvelles dispositions réglementaires introduites par le décret n° 2002-626 du 26 avril 2002 qui a modifié le code de l'urbanisme, retiennent un nouvel indice, le L_{den} , en lieu et place de l'indice psophique, pour définir les limites des zones de bruit. Ces dispositions définissent aussi la limite de la zone D (facultative à Montélimar - Ancône).

Ces éléments nouveaux ont imposé la révision du PEB.

Le PEB constitue un des instruments de planification destinés à encadrer et à accompagner le développement de l'aérodrome pour le rendre compatible avec le maintien de la qualité de vie dans son environnement.

DEFINITION D'UN PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT(PEB)

1. Finalité et textes de références

Le PEB est un instrument juridique destiné à maîtriser et à encadrer l'urbanisation en limitant les droits à construire dans les zones de bruit au voisinage des aéroports. Ce document d'urbanisme doit être annexé, lorsqu'ils existent, au plan local d'urbanisme, au plan de sauvegarde et de mise en valeur et à la carte communale des communes concernées. Les dispositions de ces documents doivent être compatibles avec celles du PEB.

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

Les principaux textes de référence sont les suivants :

- *Code de l'urbanisme, notamment ses articles L-147-1 à L-147-8 et R-147-1 à R-147-11*
- *Code de l'environnement, notamment ses articles L-123-1 à L-123-19, L-571-11 et R-571-13 et R-571-58 à R-571-80.*

2. Méthode d'élaboration

a) Une évaluation de la gêne sonore à court, moyen et long terme

Le PEB définit les zones autour de l'aéroport à partir d'une évaluation de la gêne sonore susceptible d'être ressentie par les riverains au passage des avions. Cette évaluation doit être faite, selon des hypothèses à court, moyen et long terme. Les zones du PEB reflètent donc une combinaison de la réalité du moment et d'une projection dans le temps à plusieurs horizons de la vie de l'aéroport. Pour ce faire, il est nécessaire de simuler, à ces horizons, les conditions d'exploitation aéroportuaire, donc d'émissions sonores, ce qui revient à établir des prévisions réalistes concernant les données suivantes :

- Nombre de mouvements d'avions
- Répartition des mouvements par type d'avion
- Répartition des mouvements par trajectoire et par sens d'atterrissage
- Part des vols de nuit (22h-6h) et de soirée (18h-22h)

Les horizons et hypothèses retenus pour établir le PEB de l'aérodrome de Montélimar – Ancône sont exposées au chapitre suivant.

b) Le L_{den} , un nouvel indice, moins spécifique que l'indice psophique

La gêne sonore est calculée au moyen d'un modèle mathématique mettant en équation différents paramètres pour prendre en compte :

- Le bruit émis par chaque modèle d'avion tel qu'il est perçu au sol ;
- Le nombre de passages d'avions en 24 heures ;
- La perception différente du bruit entre le jour, la nuit et, maintenant, la soirée : chaque vol nocturne est pondéré d'un coefficient 10, chaque vol de soirée d'un coefficient 5.

Le résultat du calcul est exprimé en L_{den} . Plus l'indice est élevé, plus la gêne est importante. Le L_{den} est un des indices recommandés par l'Union Européenne pour traduire la gêne sonore relative aux infrastructures de transport. Il est très largement utilisé au niveau international et est compatible avec la plupart des logiciels et instruments de mesures disponibles sur le marché. Depuis le 1^{er} novembre 2002, il remplace en France l'indice psophique pour l'établissement des PEB.

Le logiciel utilisé pour établir les PEB est INM (version 7.0), logiciel adopté pour cet usage par de nombreux pays. L'avantage d'un logiciel plus répandu est, entre autre, de bénéficier de mises à jour régulières permettant une modélisation de la gêne sonore de plus en plus proche de la réalité.

La formule du L_{den} , qui s'exprime en décibel, est la suivante :

$$L_{den} = 10 * \lg \frac{1}{24} \left[12 * 10^{\frac{L_{day}}{10}} + 4 * 10^{\frac{L_{evening}+5}{10}} + 8 * 10^{\frac{L_{night}+10}{10}} \right]$$

avec :

- « 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 ;
- « 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 ;
- « 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.

3. Contenu et modalités d'application

Le modèle mathématique permet de quantifier la gêne sonore future en chaque point du territoire voisin de l'aéroport. Il est alors possible de relier entre eux, sur une carte, les points où le L_{den} a la même valeur. Le résultat est une courbe entourant tout ou partie de l'aéroport, allongée dans l'axe des pistes en raison du bruit produit lors des opérations de décollage et atterrissage. Dans la zone comprise à l'intérieur de chaque courbe, la gêne sonore sera supérieure à la valeur de l'indice considéré (par exemple 70 dans la zone de bruit fort); à l'extérieur de cette courbe, la gêne sera inférieure, décroissante à mesure que l'on s'éloigne.

▪ Les zones A et B, de bruit fort

Les zones A et B du PEB, appelées zones de bruit fort, sont délimitées par les courbes L_{den} 70 pour la zone A, et par une valeur choisie par le préfet, après avis de la commission consultative de l'environnement (CCE) lorsqu'elle existe, entre 65 et 62 pour la zone B. Ceci s'applique réglementairement à tous les aérodromes devant être dotés d'un PEB. 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.

▪ La zone C, de bruit modéré

L'indice délimitant la zone C est choisi par le préfet, après avis de la CCE lorsqu'elle existe, dans une fourchette allant du L_{den} 57 au L_{den} 55, ce dernier étant le plus protecteur. A l'intérieur de la zone C, les restrictions en matière d'urbanisation sont moins contraignantes que dans les zones A et B. A 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 de la population soumise aux nuisances sonores. Ces secteurs peuvent être introduits, après enquête publique, postérieurement à la publication du PEB, si la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale concerné en fait la demande.

▪ La zone D

La délimitation d'une zone D n'est pas obligatoire à Montélimar – Ancône. La zone D ne donne pas lieu à des restrictions des droits à construire, mais étend le périmètre dans lequel l'isolation phonique de toute nouvelle habitation et l'information des futurs occupants, acquéreurs ou locataires du logement sont obligatoires.

Dans cette zone, l'indice est compris entre la valeur limite de la zone C et L_{den} 50.

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 ledit bien.

LES REGLES APPLICABLES SUR LES DROITS A CONSTRUIRE DANS LES ZONES D'UN PEB

	ZONE A $L_{den} > 70$	ZONE B $70 > L_{den} > (62 \text{ à } 65)^1$	ZONE C $(62 \text{ à } 65) > L_{den} > (55 \text{ à } 57)^1$	ZONE D $(55 \text{ à } 57) > L_{den} > 50$
Constructions nouvelles				
Logements nécessaires à l'activité de l'aérodrome, hôtels de voyageurs en transit	Autorisés			
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales	Autorisés dans les secteurs déjà urbanisés	Autorisés		
Immeubles d'habitation directement liés ou nécessaires à l'activité agricole				
Habitat groupé (lotissement...), parcs résidentiels de loisirs	Non autorisés			
Maisons d'habitation individuelles	Non autorisées		Autorisées si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par des équipements publics et si elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil.	
Immeubles collectifs à usage d'habitation	Non autorisés			
Constructions à usage industriel, commercial et de bureaux	Admises si elles ne risquent pas d'entraîner l'implantation de population permanente.			
Équipements de superstructure nécessaires à l'activité aéronautique	Autorisés s'ils ne peuvent être localisés ailleurs.		Autorisés	
Autres équipements publics ou collectifs	Autorisés s'ils sont indispensables aux populations existantes et s'ils ne peuvent pas être localisés ailleurs		Autorisés s'ils ne conduisent pas à exposer de nouvelles populations aux nuisances sonores	
Interventions sur l'existant				
Rénovation, réhabilitation, amélioration, extension mesurée ou reconstruction des constructions existantes	Autorisées sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil.			
Opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain	Non autorisées		Autorisées sous réserve de se situer dans un des secteurs ³ délimités pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existants, à condition de ne pas entraîner d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores.	

Autorisés sous réserve d'une protection phonique et de l'information des futurs occupants²

Autorisés sous réserve d'une protection phonique et de l'information des futurs occupants²

¹ Indice fixé par le préfet après consultation de la CCE

² la protection phonique et l'information sont obligatoires dans toutes les zones

³ de tels secteurs peuvent être créés postérieurement à la publication du PEB

LA DEMARCHE DE REVISION DU PEB DE MONTELIMAR – ANCÔNE

1. Pourquoi et comment réviser le PEB ?

Le PEB précédemment en vigueur était ancien (1985) et les données sur lesquelles il était basé demandaient à être réactualisées. Sa révision était de plus nécessaire pour les raisons suivantes :

- Les nouvelles dispositions réglementaires, entrées en vigueur le 1^{er} novembre 2002, n'étaient pas prises en compte par le précédent PEB ;
- Le décret du 26 avril 2002 rend obligatoire la révision de tous les PEB aux nouvelles normes.

2. Hypothèses prises en compte dans les simulations

a) Les horizons envisagés

Les nouvelles dispositions réglementaires imposent de fixer des hypothèses à court, moyen et long terme. Pour le PEB de Montélimar - Ancône, les horizons 2012, 2017 et 2025 ont été choisis respectivement pour le court, le moyen et le long terme.

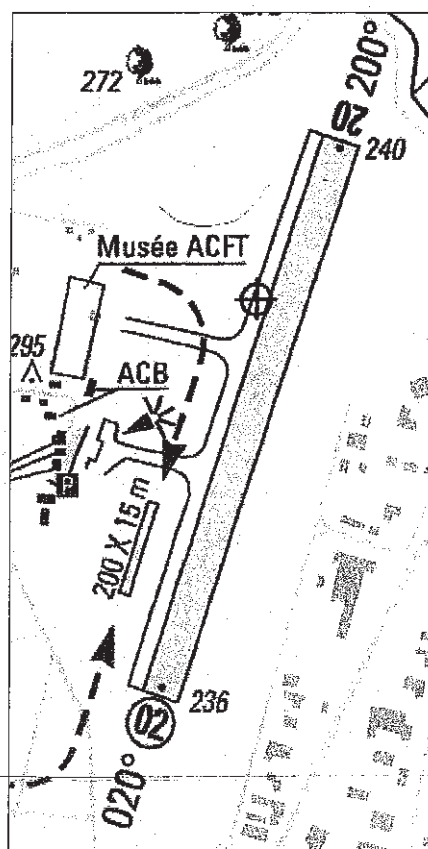
b) Les pistes

Les infrastructures suivantes ont été retenues:

- Piste avion actuelle en herbe de 1200 m orientée 020° / 200° (02/20).
- Piste ULM en herbe actuelle de 200 m de même orientation.

c) Le trafic aérien

Le trafic de l'aérodrome de Montélimar - Ancône a enregistré environ 14300 mouvements en 2010. Même si deux-cents mouvements sont imputables à des avions bimoteurs, le trafic est avant tout constitué par celui de l'aviation légère (avions, hélicoptères et ULM). Cette prépondérance de la petite aviation devrait se prolonger jusqu'au long terme (2020).



Comme sur beaucoup d'aérodromes d'aviation légère, il est envisagé une croissance des mouvements d'ULM supérieure à celle des avions de tourisme. Quant au faible trafic des avions bimoteurs et des hélicoptères, il est probable qu'il reste globalement stable.

Il convient de noter que le trafic de l'aérodrome de Montélimar peut être sujet à des fluctuations importantes. Le niveau d'activité de l'année de référence peut être dépassé de manière significative en fonction de facteurs extérieurs (météorologiques, économiques, essor d'aéronefs économiques...). A noter, par exemple qu'un nombre de mouvements de près de 18500 mouvements avait été évalué pour l'année 2002.

d) La répartition des mouvements par type d'appareils

Le tableau suivant précise, par catégorie d'aéronef, le nombre de mouvements de l'année 2010 et celui retenu pour les différents termes du PEB :

	Mouvements			
	2010	Prévisions		
		Court terme 2012	Moyen terme 2017	Long terme 2025
Avions monomoteurs	9000	10000	11000	12000
Avions bimoteurs	200	200	200	200
Hélicoptères	100	100	100	100
ULM	5000	7000	9000	11000
Mouvements totaux	14300	17300	20300	23300

Les hypothèses de trafic ont été traduites en nombre de mouvements journaliers par type d'aéronef, selon le tableau suivant :

Catégorie d'aéronef	Mouvements journaliers		
	Court terme 2012	Moyen terme 2017	Long terme 2025
Avions monomoteurs	27,4	30,1	32,9
Avions bimoteurs	0,5	0,5	0,5
Hélicoptères	0,3	0,3	0,3
ULM	19,2	24,7	30,1
Mouvements totaux	47,4	55,6	63,8

e) La part du trafic nocturne et de soirée

Pour ces dernières années, le partage estimé du trafic par tranche journalière est le suivant :

	Partage des mouvements par tranche journalière		
	JOUR	SOIR	NUIT
Aéronefs			
ULM	94,35%	5,65%	0,00%
bimoteurs	95,00%	5,00%	0,00%
hélicoptères	95,00%	5,00%	0,00%
Avions légers	91,18%	7,74%	1,08%

Cette répartition est reprise à court, moyen et long terme.

f) La répartition du trafic par piste et par sens d'atterrissage ou de décollage

La piste principale est utilisée par les avions et les hélicoptères ; les ULM utilisent la piste qui leur est réservée.

Pour ces dernières années, le partage estimé du trafic par sens d'atterrissage ou de décollage est le suivant :

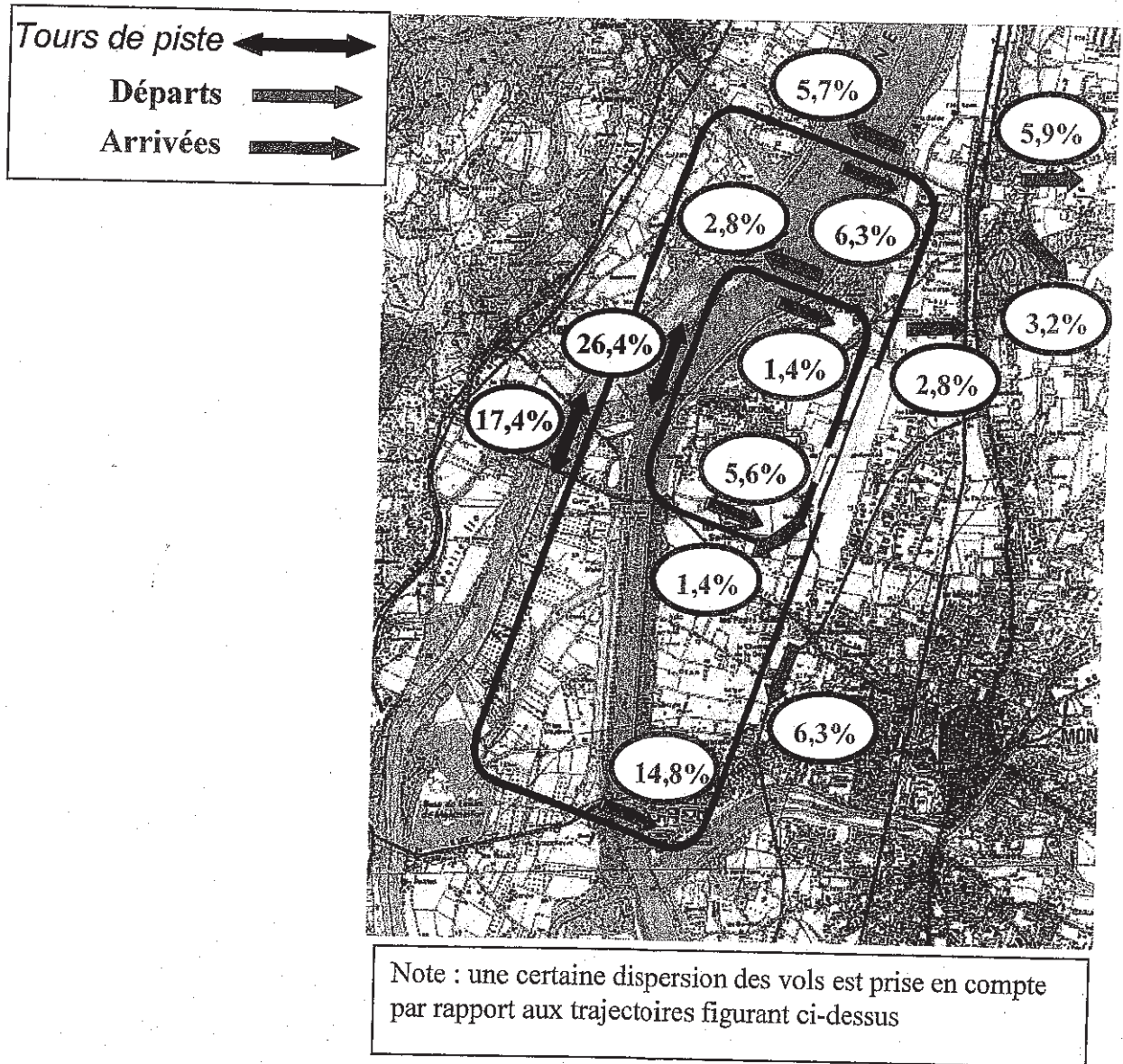
	Répartition du trafic par sens d'atterrissage ou de décollage	
	face au nord	face au sud
Avions / hélicoptères	80%	20%
ULM	70%	30%

Cette répartition a été reprise pour les différents termes du PEB.

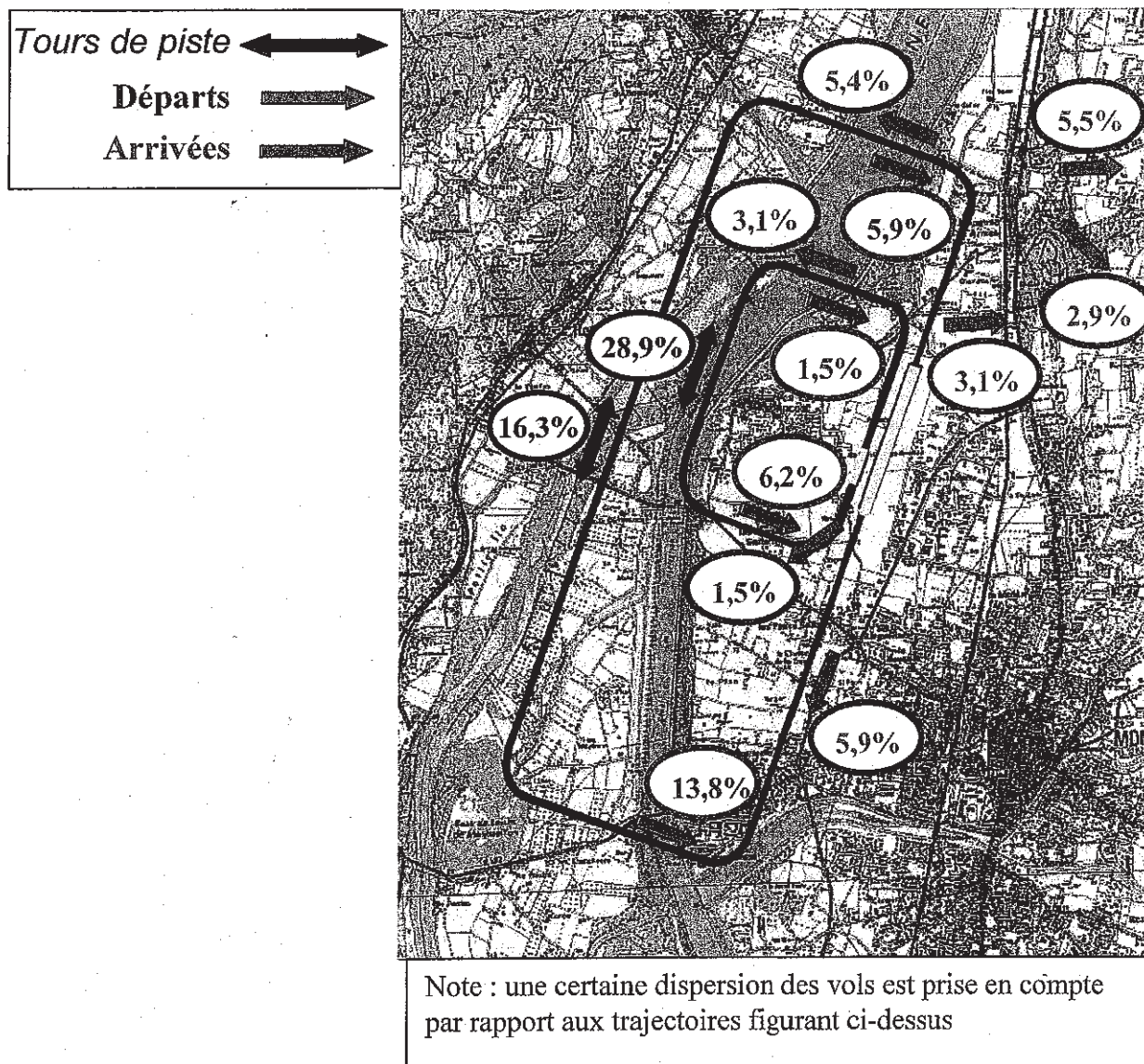
g) Les procédures de circulation aérienne

La répartition du trafic, pour chacun des trois horizons est donnée par les schémas suivants :

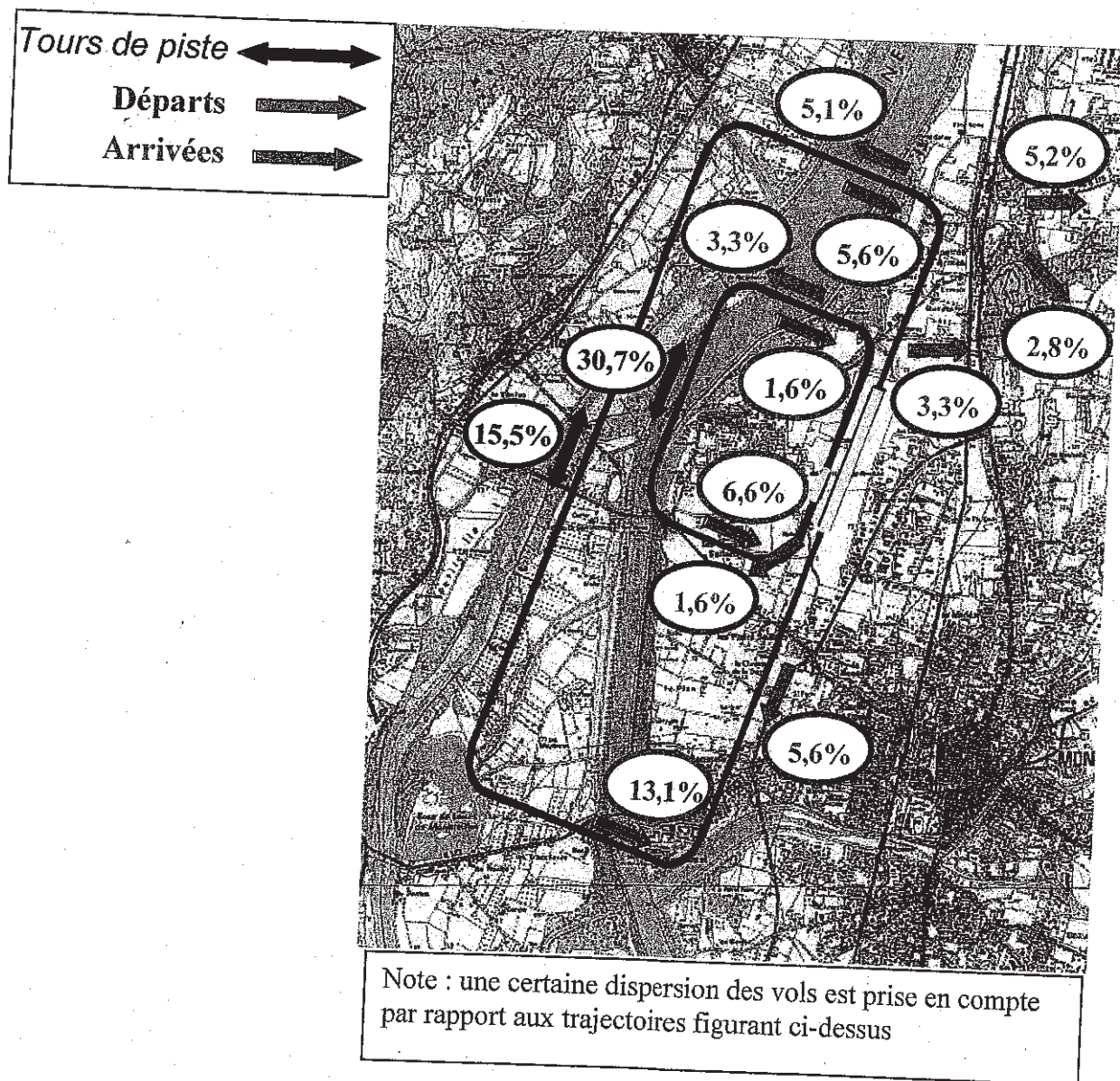
Répartition des mouvements par trajectoire pour le court terme



Répartition des mouvements par trajectoire pour le moyen terme



Répartition des mouvements par trajectoire pour le long terme



PRESENTATION DU PEB DE MONTELIMAR – ANCÔNE

1 Choix des indices délimitant les zones B et C

Lors de la mise en révision du PEB, le préfet doit choisir, dans les limites fixées par les textes et rappelées ci-après, les indices de limite des zones B et C.

La zone B doit être limitée par une valeur de L_{den} qui peut être choisie entre 65 et 62, tandis que la zone C doit l'être par une valeur de L_{den} qui peut être choisie entre 57 et 55. Ce choix se fait après consultation de la commission consultative de l'environnement, lorsqu'elle existe. Afin de limiter l'implantation de populations nouvelles dans des zones exposées aux nuisances sonores, il a été proposé de retenir les valeurs les plus faibles, soit, 62 pour la zone B et 55 pour la zone C, ce qui correspond pour ces zones à la surface maximale possible.

En l'absence de commission consultative de l'environnement pour l'aérodrome de Montélimar – Ancône, une réunion de présentation de l'avant-projet de PEB aux communes concernées a eu lieu le 10 janvier 2012. Consécutivement à cette réunion, les indices L_{den} 62 et 55 ont été retenus.

2 Le zonage correspondant

Les courbes figurant sur le plan indiquent le zonage du PEB résultant des hypothèses décrites précédemment.

La zone A, limitée par le L_{den} 70, est de couleur rouge.

La zone B, limitée par le L_{den} 62, est de couleur orange.

La zone C, limitée par le L_{den} 55, est de couleur verte.

La zone D, limitée par le L_{den} 50, est de couleur bleue.

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

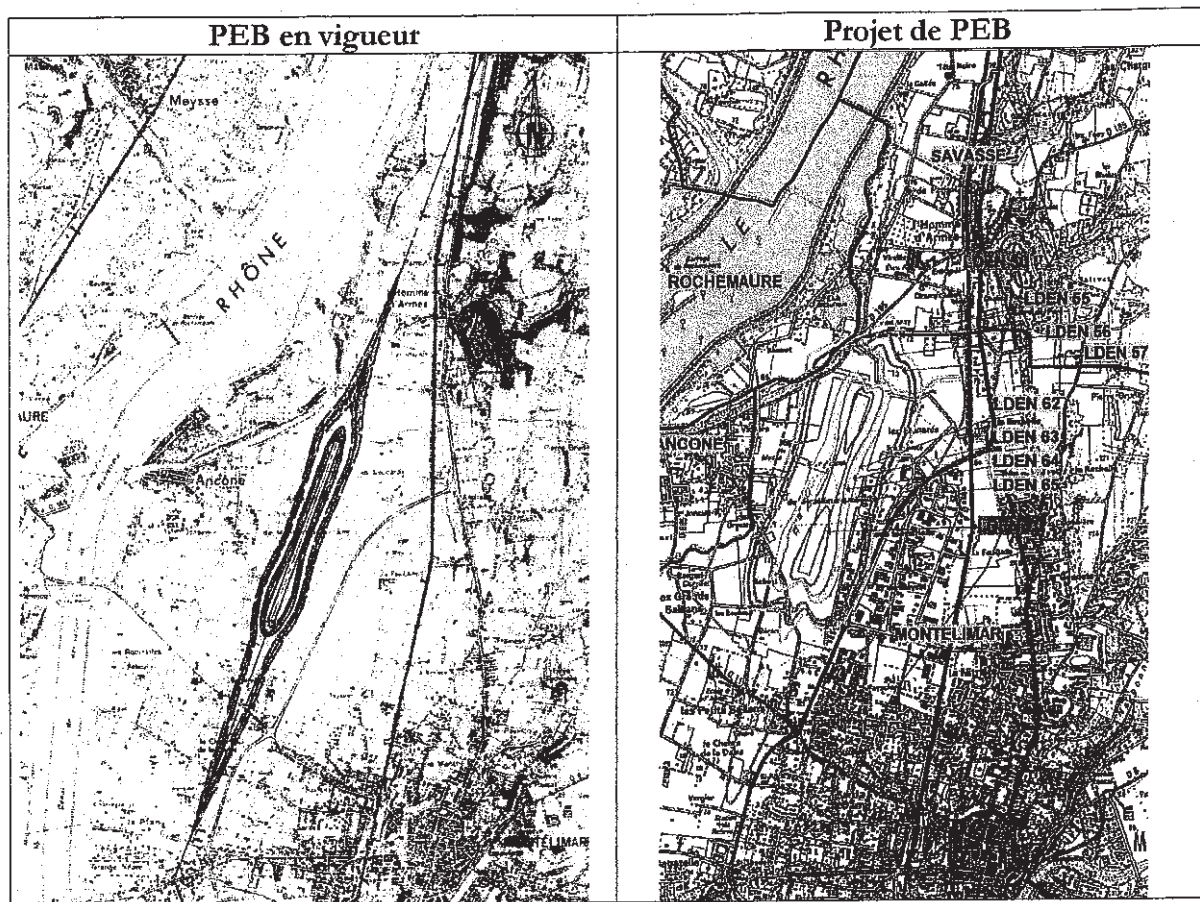
Pour le département de l'Ardèche :

- Rochemaure, zone D et zone C

Pour le département de la Drôme :

- Savasse, zone D et zone C
- Montélimar, zones A, B, C et D
- Ancône, zone D.

La représentation ci-dessous du PEB précédent permet de le comparer avec le nouveau PEB (sur ce dernier apparaissent les courbes intermédiaires des zones B et C), malgré les échelles légèrement différentes.



LA PROCEDURE DE REVISION DU PEB

La première phase de la procédure de révision du PEB consiste à mener les études techniques. Elles sont conduites sous l'autorité du préfet.

L'étape suivante est la consultation de la CCE, lorsqu'elle existe, pour le choix des indices limites des zones B et C.

2. Phase administrative

La phase administrative se subdivise elle-même en deux temps. Le premier est consacré aux consultations des collectivités et organismes concernés, le second à l'enquête publique qui précède l'approbation du PEB.

a) Consultations

Consultations des communes ou établissements publics de coopération intercommunale concernés

Le préfet du département notifie la décision de réviser le PEB et communique le projet correspondant. La consultation permet aux communes de prendre connaissance du dossier, de s'informer et de dialoguer avec l'administration avant de formuler leur avis officiel. La durée de cette consultation est fixée par la réglementation à deux mois.

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 éventuellement D si elle existe.

Consultation de la commission consultative de l'environnement de l'aéroport.

Après réception des avis des communes, le préfet consulte, lorsqu'elle existe, la commission consultative de l'environnement qui formule son avis sur le projet communiqué.

b) Enquête publique et approbation

Le projet de PEB éventuellement modifié suite aux consultations est ensuite soumis à enquête publique, organisée par le préfet. 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. Le projet de PEB est éventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique.

L'approbation est prononcée par le préfet du département concerné et notifiée, avec l'envoi du PEB approuvé, aux communes et aux établissements publics de coopération intercommunale concernés.

LA PROCEDURE DE REVISION DU PEB

	étapes	acteurs
Phase d'études	Etudes techniques	Direction de la sécurité de l'aviation civile Service national d'ingénierie aéroportuaire Gestionnaire de l'aérodrome Direction départementale des Territoires
	Information informelle préalable des collectivités locales et de la commission consultative de l'environnement de l'aéroport (CCE) lorsqu'elle existe	Préfet
	Consultation de la CCE, lorsqu'elle existe, sur le choix des indices limites des zones B et C	Préfet
	Notification de la mise en révision du PEB*	Préfet
Phase administrative	Consultation des communes (2 mois)	Préfet
	Consultation de la CCE lorsqu'elle existe	Préfet
	Enquête publique	Préfet Commissaire enquêteur
	Approbation	Préfet

* Possibilité à ce stade de mise en application anticipée.

**Plan d'exposition au bruit
de l'aérodrome de Montélimar - Ancône**

PLAN AU 1/25 000 ème

PEB

AERODROME
MONTELMAR
ANCONE

Mairie de l'arrondissement
au voisinage de l'aéroport

PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

PLAN AU 1/25000

préfectures de la DROME et de l'ARDECHE
plan annexé
à l'arrêté d'approbation

LEGENDE

LDEN 50
LDEN 55
LDEN 62
LDEN 70

limite de communes

Février 2014

