



# DIJON MÉTROPOLE

PLAN LOCAL D'URBANISME  
INTERCOMMUNAL  
HABITAT DÉPLACEMENTS

## ENQUÊTE PUBLIQUE

prescrite par arrêté métropolitain du **16 AVR. 2019**



### 6.1 PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT (PEB) DE L'AÉRODROME DIJON-LONGVIC

---

#### 6.2.1 Dispositions réglementaires





Département de la Côte d'Or

---

**AERODROME DE DIJON-LONGVIC**

---

( Révision du P.E.B. rendu disponible le 30.09.1975 )

---

**ARRETE PREFECTORAL  
EN DATE DU : 12 JUIL 1995**



**PRÉFECTURE DE LA CÔTE-D'OR**

**DIRECTION DES RELATIONS  
AVEC LES COLLECTIVITÉS LOCALES  
ET DE L'ENVIRONNEMENT**

BUREAU DES AFFAIRES IMMOBILIÈRES  
ET DE L'ENVIRONNEMENT

DIJON, LE

**ARRÊTÉ PRÉFECTORAL  
APPROUVANT LE PLAN D'EXPOSITION AU  
BRUIT REVISÉ DE L'AÉRODROME  
DE DIJON LONGVIC**

TEL. : 80.44.66.06

Dossier suivi par M. SOULLEN

ADLM

LE PRÉFET DE LA RÉGION DE BOURGOGNE  
PRÉFET DE LA CÔTE D'OR  
Officier de la Légion d'Honneur  
Commandeur de l'Ordre National du Mérite

Vu le code de l'urbanisme et notamment des articles L.147.1 à L.147.6 ainsi que R.147.1 à R.147.11 ;

Vu le décret n° 87.540 du 21 mai 1987 fixant les conditions d'établissement des plans d'exposition au bruit des aéroports ;

Vu le plan d'exposition au bruit de l'aéroport de DIJON LONGVIC approuvé par arrêté préfectoral du 30 septembre 1975 ;

Vu la décision préfectorale du 4 octobre 1993 prescrivant la mise en révision du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de DIJON LONGVIC ;

Vu l'avis des conseils municipaux des communes de BRETENIÈRES, CHEVIGNY SAINT SAUVÉUR, CRINOLOIS, DIJON, LONGVIC, NEUILLY LES DIJON, OGNES, QUETIGNY, ROUVRES EN PLAINE, SAINT APOLLINAIRE, SAULON LA CHAPELLE, SENNECEY LES DIJON et THOREY EN PLAINE ;

Vu l'avis émis par la commission consultative de l'environnement le 16 mai 1994 ;

Vu l'enquête publique qui s'est déroulée du 9 septembre au 10 octobre 1994 inclus dans les 13 communes concernées par le plan d'exposition au bruit ;

Vu l'enquête publique réouverte du 2 décembre 1994 au 3 janvier 1995 inclus dans la commune de SAINT APOLLINAIRE ;

Vu le rapport et les conclusions motivées de la commission d'enquête en date du 11 janvier 1995 ;

Vu l'accord exprès donné par Monsieur le Ministre de la défense en date du 13 février 1995 ;

.../...

CONSIDERANT que le projet de plan d'exposition au bruit révisé est établi en tenant compte du trafic estimé à l'horizon 2005, soit 58 100 mouvements par an ;

CONSIDERANT que la limite extérieure de la zone de bruit C a été fixée à l'indice usophique 80 pour tenir compte de l'insertion de l'aérodrome dans un secteur déjà urbanisé et correspondant à un axe de développement privilégié et dynamique de l'agglomération dijonnaise tout en limitant l'exposition de populations nouvelles à des nuisances sonores trop importantes ;

Sur proposition de Monsieur Le Secrétaire général de la préfecture de la Côte d'Or ;

#### A R R E T E

**ARTICLE 1 :** Le plan d'exposition au bruit révisé de l'aérodrome de DIJON LONGVIC, comprenant un rapport de présentation, un document graphique et une annexe explicative, annexé au présent arrêté est approuvé.

**ARTICLE 2 :** Les schémas directeurs, les schémas de secteurs, les plans d'occupation des sols et les documents d'urbanisme en tenant lieu doivent être compatibles avec les dispositions du plan d'exposition au bruit révisé de l'aérodrome de DIJON LONGVIC.

Les dispositions du dit plan d'exposition au bruit sont opposables à toute personne, publique ou privée, pour l'exécution de tous travaux, constructions, affouillements ou exhaussements des sols, pour la création, les lâisements et l'ouverture d'installations classées.

**ARTICLE 3 :** Le présent arrêté et le plan d'exposition au bruit tel que défini à l'article 1 seront notifiés aux maires des 13 communes concernées : BRETENIERES, CHEVICNY SAINT SAUVEUR, CRIMOLOIS, DIJON, LONGVIC, VEUILLY LES DIJON, GUGES, QUETIGNY, SOUVRES EN PLAINE, SAINT APOLLINAIRE, SAULON LA CHAPELLE, SENNECEY LES DIJON et THOREY EN PLAINE.

ARTICLE 4 : Un extrait du présent arrêté sera l'objet d'un affichage à la mairie de chacune des communes visées à l'article 3 ainsi que dans la zone publique de l'aérodrome pour informer le public et un avis sera inséré, par mes soins, dans deux journaux à diffusion régionale ou locale dans le département.

ARTICLE 5 : Le présent arrêté et le plan d'exposition au bruit révisé seront tenus à la disposition du public à la mairie des communes concernées et à la préfecture de Côte d'Or.

ARTICLE 6 : Messieurs Le Secrétaire général de la préfecture de la Côte d'Or, le Directeur départemental de l'équipement et les Maires des communes visées à l'article 3, sont chargés chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture.

Ampliation de cet arrêté sera adressée au Ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports ainsi qu'au Ministre de la défense.

FAIT A DIJON, le **12 JUL 1995**

LE PREFET,

Signé : Jacques BAREL

POUR AMPLIATION

Pour le Préfet et par délégation

Le Directeur

Alain DUBAIL



Département de la Côte d'Or

---

**AERODROME DE DIJON-LONGVIC**

---

( Révision du P.E.B. rendu disponible le 30.09.1975 )

---

**I RAPPORT DE PRESENTATION**



## I - INTRODUCTION

La mise en révision du Plan d'Exposition au Bruit (P.E.B.) rendu disponible par décision préfectorale du 30 septembre 1975, a été engagée dans le cadre de la loi du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodrômes et du décret du 21 mai 1987 fixant les conditions d'établissement des Plans d'Exposition au Bruit.

Le dossier de Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de DIJON-LONGVIC comprend :

- I - Le présent rapport de présentation auquel est annexée une note précisant les données techniques prises en compte pour l'établissement du P.E.B.
- II - Un document graphique au 1/25 000ème,
- III - Une annexe comprenant des généralités sur les P.E.B. :
  - notions générales sur le bruit,
  - prise en compte du bruit dans le cas d'un P.E.B.,
  - conception du P.E.B./latitude possible,
  - effets sur l'urbanisme.

## II - GENERALITES - OBJECTIFS

L'objectif du Plan d'Exposition au Bruit est de maîtriser l'urbanisation autour de l'aérodrome afin de ne pas, à terme, exposer des populations nouvelles à des nuisances sonores importantes.

A cette fin, il détermine 3 zones de bruit délimitées au document graphique :

- les zones A et B dites de bruit fort,
- la zone C dite de bruit modéré.

A chacune de ces zones correspondent des contraintes urbanistiques graduées en fonction de la gêne sonore évaluée sur la zone, conformément à l'article L.147-5 du Code de l'Urbanisme reproduit ci-après :



"Dans les zones délimitées 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 structurellement 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 :

- de celles qui sont nécessaires à l'activité aéronautique ou liées à celle-ci ;

- dans les zones D et C et dans les secteurs déjà urbanisés situés en zone A, des logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales menées dans la zone et des constructions directement liées ou nécessaires à l'activité agricole ;

- en zone C, des constructions individuelles non groupées situées dans des secteurs déjà urbanisés et desservis par des équipements publics des lors qu'elles entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances

2° Les opérations de rénovation des quartiers ou de réhabilitation de l'habitat existant, ainsi que l'amélioration, l'extension mesurée ou la reconstruction des constructions existantes, ne peuvent être admises que lorsqu'elles entraînent pas un accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances . elles peuvent, en outre, être admises dans les secteurs déjà urbanisés et desservis par des équipements publics de la zone C lorsqu'elles entraînent qu'un faible 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."

La détermination du P.E.B. prend en compte notamment les prévisions de développement de l'activité aérienne Militaire et Civile, l'extension prévisible des infrastructures et des procédures de circulation aérienne et les types d'avions concernés. On trouvera en annexe du P.E.B. toutes précisions utiles sur les principes et les modalités d'établissement des P.E.B. en général et en annexe du présent rapport les données détaillées qui ont été prises en compte pour l'établissement du P.E.B. de DIJON-LONGVIC.

### **III - DETERMINATION DE LA LIMITE EXTERIEURE DE LA ZONE DE BRUIT C**

En application de la loi du 11 juillet 1985, la limite extérieure de la zone C doit être choisie dans le cadre de la procédure de révision du P.E.B. (voir annexe du P.E.B.).

Le choix doit se faire en fonction de la situation spécifique de l'aérodrome tant au point de vue de son activité que de son environnement.

La fixation de cette limite extérieure, qui aura des conséquences directes sur les possibilités de construire, permet selon le choix arrêté :

- de retenir une limite moins stricte lorsqu'il paraît souhaitable d'atténuer les contraintes administratives, c'est le cas lorsque des secteurs urbanisés sont situés très proches de l'aérodrome (choix d'un indice de gêne plus élevé correspondant à un périmètre concerné plus restreint),

- une limite plus sévère afin de préserver l'avenir, quand l'aérodrome est situé en milieu peu urbanisé

La limite inférieure de la zone C peut être choisie entre les indices psychiques 78 et 84

Compte-tenu de la situation de l'aérodrome de DIJON-LONGVIC, dans un secteur déjà urbanisé et correspondant à un axe de développement privilégié et dynamique de l'agglomération dijonnaise (l'Est Dijonnais), l'indice pris en compte dans ce dossier est 84. Ce chiffre correspond par ailleurs à la limite extérieure de zone C du P.E.B. actuellement en vigueur et son maintien conduit déjà, compte-tenu des hypothèses décrites dans l'annexe "Données techniques générales" à une augmentation significative des contraintes urbanistiques

#### **IV - CONSEQUENCES DU P.E.B. SUR LES COMMUNES CONCERNEES**

Le document graphique fait apparaître les limites extérieures des zones A et B ainsi que la limite extérieure de la zone C (correspondant à l'indice psychique 84 retenu). Les courbes correspondant aux indices 83 à 78 sont également inscrites à titre indicatif.

Les communes concernées par les 3 zones où s'appliquent des contraintes urbanistiques sont

- SAINT-APOLLINAIRE
- QUETIGNY
- CHEVIGNY-SAINT-SAUVEUR
- SENNECEY-LES-DIJON
- NEUILLY-LES-DIJON
- CRIMOLOIS
- BRETENIERE
- ROUVRES-EN-PLAINE
- THOREY-EN-PLAINE
- SALLON-LA-CHAPELLE
- OUGES
- LONGVIC
- DIJON

Trois communes n'étaient pas concernées par le P.E.B. actuellement en vigueur (CRIMOLOIS, ROUVRES-EN-PLAINES et THOREY-EN-PLAINE).

Les extensions significatives par rapport au P.E.B. en vigueur actuellement concernent les communes suivantes :

- **QUETIGNY** :

- \* Extension modérée de la zone B sur des secteurs réservés à des activités, et légèrement sur le golf.
- \* Extension plus sensible de la zone C sur la Z.A.C. des Chartières à usage d'activité.

- **NEUILLY-LES-DIJON** .

Extension assez sensible des zones B et C englobant près de 80 % des zones déjà urbanisées de la commune.

- **SAINT-APOLLINAIRE** .

Extension assez sensible de la zone C touchant des zones pavillonnaires existantes et une zone d'urbanisation future à usage d'activité au Sud de la R D 70

Pour les autres communes les modifications restent limitées :

- **DIJON** .

Légère extension de zone C sur le hameau de MIRANDE (Est de la Rocade).

- **SENNECEY-LES-DIJON** .

Légère extension de zone C concernant des zones d'habitat pavillonnaire déjà en partie construites

- **OUGES** :

- \* Extension de la zone B correspondant approximativement aux limites actuelles de la zone C.
- \* Extension de la zone C incluant le hameau du Petit Ouges mais ne touchant pas le village

Les communes de CHEVIGNY, CRIMOLOIS, ROUVRES-EN-PLAINE et THOREY-EN-PLAINE sont concernées par de nouveaux secteurs de zone C dans des parties non urbanisées de la commune.

- . C'est également le cas de SAULON-LA-CHAPELLE qui, bien que le hameau de Lazer soit plus fortement concerné par la zone B, voit par ailleurs une réduction importante de la zone C entre le village et ce hameau.
- . Enfin, les communes de BRETENIERE et LONGVIC enregistrent globalement une diminution des zones de bruit qui les affectent.

## **V - INFORMATIONS RELATIVES A LA PROCEDURE DE REVISION DU P.E.B.**

La décision de révision du plan est prise par l'autorité préfectorale.

Le projet est soumis à la consultation des communes intéressées puis à la Commission Consultative de l'Environnement

Il est ensuite soumis à enquête publique puis approuvé par le Préfet

Il devient alors opposable au tiers après que les formalités de publicité réglementaires aient été effectuées.

Il est notamment annexé aux P.O.S. dont les dispositions doivent être compatibles avec lui.

Le plan en vigueur actuellement vaut Plan d'Exposition au Bruit tant que la révision n'est pas parvenue à son terme (pas d'application anticipée du nouveau plan).

## ANNEXE AU RAPPORT DE PRESENTATION

# AERODROME DE DIJON-LONGVIC PROJET DE PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

Référence n° STBA/EGU/76/Jmc

## DONNEES TECHNIQUES DE BASE

### 1 - PREAMBULE

L'aérodrome de DIJON-LONGVIC possède actuellement un plan d'exposition au bruit rendu disponible le 30 septembre 1975 par Monsieur le Préfet de la Côte-d'Or.

En égard à l'évolution du trafic et des appareils utilisant la plate-forme et à la réglementation relative à l'urbanisme (Loi 85-696 du 11 juillet 1985), l'Etat Major de l'Air a demandé au Service Technique des Bases Aériennes d'étudier un nouveau projet de plan d'exposition au bruit. Cette étude a été élaborée en concertation avec :

- . la Direction Centrale de l'Infrastructure de l'Air
- . l'Etat Major de l'Armée de l'Air
- . la Base Aérienne de DIJON-LONGVIC
- . la Direction Régionale de l'Aviation Civile Nord
- . la Direction Départementale de l'Equipement de Côte-d'Or.

Un plan d'exposition au bruit reposant sur l'activité aéronautique prévue sur la plate-forme à l'horizon de 10-15 ans, l'objet de cette note consiste à décrire les hypothèses d'élaboration de l'étude.

Il convient de rappeler que cet aérodrome a deux usages différents :

- . l'aviation militaire de l'armée de l'air (affectataire principal)
- . l'aviation civile (transport de passagers et aviation générale).

## 2 - LES INFRASTRUCTURES (PISTES)

Le projet de plan tient compte des infrastructures actuelles, sans aucune modification attendue, à savoir :

une piste revêtue de 2 400 x 45 m orientée 177°-357°

une deuxième piste revêtue de 1 800 x 36 m orientée 017°-197°.

Seule la première piste reçoit l'ensemble du trafic civil et militaire pris en compte dans l'étude.

## 3 - ACTIVITE PREVUE A L'HORIZON 2005 (TRAFIC)

Un plan d'exposition au bruit représente la gêne sonore **quotidienne** attendue au voisinage de la plate-forme et provoquée par l'activité aéronautique prévue. Aussi, ce qui suit décrit le trafic pris en compte pour l'étude simultanément en terme de mouvements annuels et en terme de mouvements quotidiens.

Un mouvement d'aéronef correspond soit à un atterrissage, soit à un décollage.

Le trafic total considéré à l'horizon 2005 correspond à 58 100 mouvements par an. Ce trafic se décompose de la façon suivante :

### **3.1 - Aviation militaire**

Le trafic militaire est assez stable et ne devrait pas dépasser le niveau actuel. Il correspond à 34 600 mouvements par an. Cette activité est concentrée pendant la semaine et n'occasionne en général pratiquement pas de mouvements pendant la fin de semaine. Aussi, le trafic militaire a été réparti sur 260 jours. Il se décompose de la façon suivante :

	Mouvements annuels	Mouvements quotidiens
Avions de combat à réaction basés sur l'aérodrome (type Mirage 2000)	27 800	107
<b>Avions militaires de passage</b>		
Avions de combat à réaction (type Jaguar ou Mirage F1)	1 400	5
Avions à réaction	3 400	13
Avions de transport à hélices turbo propulsées	2 000	8
<b>TOTAL AVIATION MILITAIRE</b>	<b>34 600</b>	<b>133</b>

### 3.2 - Aviation Civile

L'activité aéronautique civile de l'aérodrome de DIJON-LENGVIC se décompose en plusieurs types d'activités :

une activité de transport de passagers (dont une grande partie concerne des lignes régulières) que l'on appelle aviation commerciale

une activité d'aviation générale comprenant avions et hélicoptères. Le trafic avions concerne les mouvements type "voyages" et les mouvements aéroclubs. Les hélicoptères utilisent la plate-forme à des fins de travail aérien.

Aviation commerciale : cette activité a été évaluée à 4 500 mouvements annuels à l'horizon 2005 afin de tenir compte d'un développement de l'utilisation civile de la plate-forme.

Ce trafic se répartit sur 320 jours de l'année.

Aviation générale avions : cette activité devrait également croître et être estimée à 15 000 mouvements par an répartis sur 320 jours.

Aviation générale hélicoptères : l'implantation de sociétés de travail aérien sur la région aura également pour effet d'augmenter le volume de trafic hélicoptères pour atteindre 4 000 mouvements par an à l'horizon 2005 répartis sur 320 jours.

L'activité civile peut donc se décrire de la façon suivante :

	Mouvements annuels	Mouvements quotidiens
<b>Aviation commerciale</b>		
Avions turbopropulseurs ou à réaction (type Beechcraft 90, 100 ou DA 10, DA20)	4 320	13
Avions légers à hélices	180	< 1
<b>Aviation générale</b>		
Avions turbopropulseurs ou à réaction (type Beechcraft 90, 100 ou DA 10, DA20)	3 000	9
Avions légers à hélices (monomoteurs et bimoteurs)	12 000	37
Hélicoptères (type Alouette, Robinson)	4 000	13
<b>TOTAL AVIATION CIVIL</b>	<b>23 500</b>	<b>73</b>

#### **4 - TRAFIC DE NUIT**

Les données concernant le trafic de nuit local (entre 22 heures et 6 heures) sont importantes car pour les riverains, un bruit entendu la nuit est plus gênant que le jour. Aussi, comme cela a été décrit dans la présentation générale des plans d'exposition au bruit, chaque mouvement de nuit est multiplié par 10. Pour l'étude nous concernant, le trafic de nuit représente :

- . 1 % du trafic militaire, soit 346 mouvements par an (1,3 mouvement par jour)
- . 5 % du trafic civil, soit 1 175 mouvements par an (3,7 mouvements par jour).

#### **5 - UTILISATION DES PISTES**

Comme il a été dit, seule la piste de 2 400 m reçoit du trafic. Par ailleurs, la majorité des mouvements (les 3/4) s'effectuent en direction du Nord.

L'utilisation de la piste se décrit donc de la manière suivante

- . vers le Nord (orientation 357° à savoir QFU 36) : 73 % des mouvements
- . vers le Sud (orientation 177° à savoir QFU 18) : 27 % des mouvements

#### **6 - PROCEDURES**

En matière de procédures aéronautiques, on distingue celles qui s'effectuent "à vue" (vols VFR) de celles qui s'effectuent aux instruments (vols IFR). Chacune de ces procédures fait l'objet de consignes de vols pouvant être différentes pour les vols militaires et pour les vols civils.

##### **6.1 - Répartition vols-à-vue/vols aux instruments**

Aviation militaire :

Les décollages se présentent de la façon suivante : 15 % en vols à vue  
85 % en vols aux instruments

Tous les avions de transports conventionnels atterrissent aux instruments.

Pour les avions à réaction de combat, 35 % atterrissent aux instruments et 65 % en procédures à vue par tour de piste (break).



Aviation civile :

Les avions légers volent à vue et les autres aux instruments

## 6.2 - Trajectoires

Atterrissages : les avions militaires atterrissant à vue effectuent un tour de piste situé à l'Est de la piste.

Les avions civils atterrissant à vue suivent également un tour de piste plus court à l'Est de la piste.

Les atterrissages aux instruments supposent un alignement selon l'axe de la piste et les instruments d'aide à l'atterrissage.

Décollages Trafic militaire : les décollages face au Nord s'effectuent par un virage vers la droite entre QUETIGNY et SAINT-APOLLINAIRE.

Les décollages face au Sud consistent à effectuer un virage au niveau de la commune de SAULON-LA-CHAPELLE, soit en direction du Sud-Est (Cap 220°), soit en direction de l'Ouest (Cap 60°).

Trafic civil : les décollages de l'aviation civile sont rectilignes.



Département de la Côte d'Or

---

**AERODROME DE DIJON-LONGVIC**

---

( Révision du P.E.B. rendu disponible le 30.09.1975 )

---

**3 ANNEXE**

**LE PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT D'UN AERODROME  
GENERALITES**



## 1 - INTRODUCTION

Le problème du bruit occasionné par les transports n'est pas nouveau. Chacun connaît la gêne que peut procurer à 6 heures du matin une voiture qui a des difficultés de démarrage.

L'amélioration des conditions de transport sur la planète, qui est un progrès en soi dont tout le monde profite directement ou indirectement, a entraîné, a contrario, des nuisances au sol qui sont souvent ressenties par les populations comme des atteintes à leur cadre de vie. L'avion, n'y fait pas exception. C'est pourquoi les principaux pays du monde ont entrepris de concilier les exigences du développement du transport aérien et la protection de l'environnement des aéroports.

Les mesures d'urbanisation, les améliorations techniques apportées aux aéronefs en matière de nuisances sonores, les procédures adoptées pour le décollage et l'atterrissage des avions, les protections des habitations au sol n'apportent pas certes de solutions miracles, mais il serait néanmoins coupable de ne pas les mettre en oeuvre en les améliorant sans cesse.

C'est tout le sens qui est donné aux Plans d'Exposition au Bruit qui tiennent compte de tous ces facteurs et intéressent les riverains, souvent découragés, les élus et les responsables, les pilotes et les techniciens.

La présente note a pour objectif d'éclairer un peu toutes ces notions de bruit, de gêne, de Plans d'Exposition au Bruit et leurs conséquences sur l'urbanisme.

## 2 - GENERALITES SUR LE BRUIT

### **A - Qu'est que le bruit ?**

Un bruit est un ensemble de sons sans harmonie. Un son pur peut être caractérisé par son intensité (sa force) et sa fréquence (hauteur grave ou aigu).

La fréquence d'un son se mesure en hertz (Hz c'est-à-dire une vibration par seconde).

L'unité de l'intensité retenue se dénomme le décibel (dB). Elle peut intégrer, pour représenter des sensibilités en intensité et en fréquence de l'oreille, une pondération dont l'unité est le décibel A (dB (A)). Celle-ci permet de traduire la sensibilité de l'oreille plus forte aux sons aigus qu'aux sons graves.

## B - Notion de gêne

Il ne suffit pas de mesurer le bruit, encore faut-il apprécier la gêne qu'il produit. La notion de gêne est difficile à évaluer, car la sensation de gêne est distincte de la seule perception d'un bruit. La gêne d'un bruit est liée aussi à sa répétitivité.

Par exemple le bruit incessant d'une goutte d'eau pourra être très gênant.

## C - Recherche d'une unité permettant d'établir un plan d'exposition au bruit

Une méthode plus précise permet, à l'aide de calculs portant sur le contenu fréquentiel du bruit, de mieux évaluer la gêne du bruit des avions. L'unité retenue est le PNdB (Perceived Noise decibel - decibel de bruit perçu). Il permet de mieux évaluer la gêne ressentie en fonction de la composition du bruit.

Le PNdB est relatif à un seul passage d'avion sur une trajectoire donnée. Mais comme dans la réalité il y a une succession de passages d'avions, on utilise pour caractériser la gêne ressentie par les riverains un indice de bruit : l'indice psychique note IP

Sa valeur résulte d'un cumul énergétique des différents niveaux sonores des aéronefs et représente le niveau d'exposition au bruit en un point au sol pour un trafic moyen quotidien donné.

Les éléments pris en compte pour sa détermination sont :

- le trafic moyen quotidien de l'aérodrome à l'horizon retenu (nombre de mouvements, types d'aéronefs),
- la répartition en mouvements (un mouvement correspond soit à un décollage, soit à un atterrissage) diurnes (6h00-22h00) et en mouvements nocturnes (22h00-6h00) en sachant qu'un vol de nuit compte pour dix vols de jour car il est beaucoup plus gênant,
- la répartition du trafic dans chacune des deux directions pour chaque piste,
- les trajectoires réelles ou envisagées pour les aéronefs à l'horizon retenu,
- la répartition des mouvements sur ces trajectoires,
- les lois de propagation dans l'air.



(Exemple de schéma de trajectoires)

Le calcul des différentes valeurs de l'Indice Psophique au sol est effectué par informatique avec un programme approprié.

## D - Le Plan d'Exposition au Bruit

### 1 - Elaboration d'un Plan d'Exposition au Bruit

En reliant les points au sol ayant les mêmes valeurs d'Indice Psophique calculé, on obtient alors les courbes isopsophiques dites aussi d'égal gêne correspondantes, et l'on peut définir des zones entre certaines courbes et tracer le Plan d'Exposition au Bruit correspondant (voir schéma).

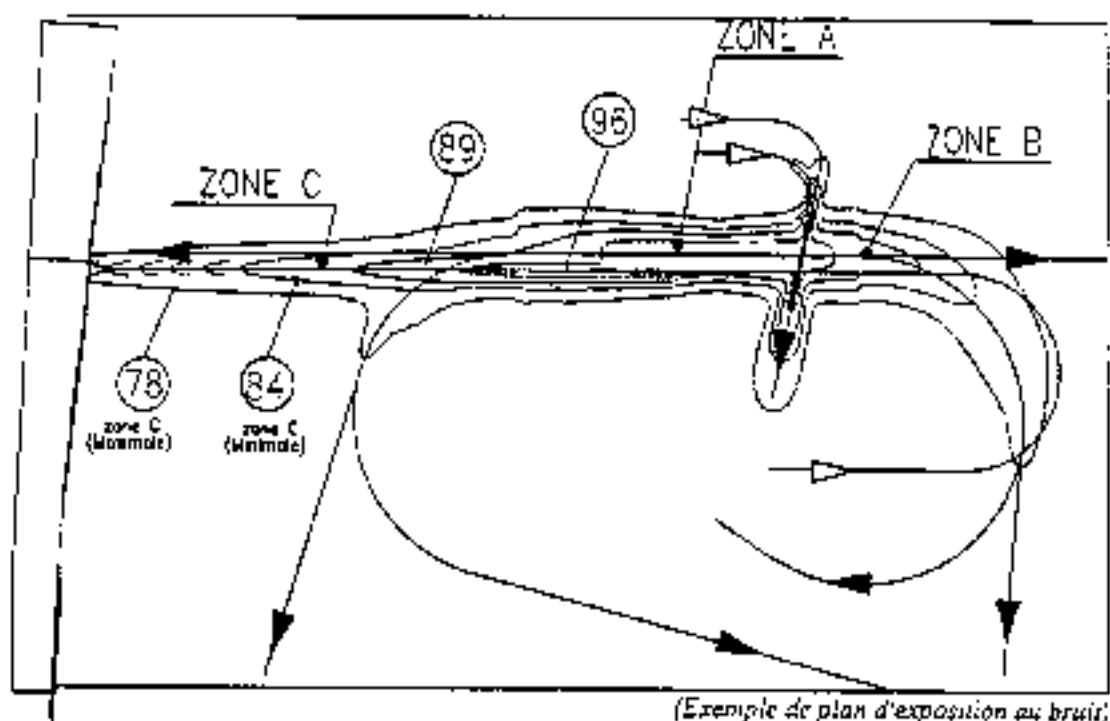
Les diverses réglementations appliquées en France se réfèrent à la notion de gêne, perception subjective comme nous l'avons vu. L'application d'une réglementation nécessite d'avoir recours à des seuils quantitatifs. A cette fin, des enquêtes sociologiques sur la gêne ont été effectuées autour d'aéroports. Elles ont montré la validité globale de l'Indice Psophique comme pronostic de la gêne moyenne

Il ressort de ces enquêtes que :

- \* pour un indice  $I_p > 89$  la gêne est considérée comme très forte, voire intolérable pour  $I_p = 96$ ,
- pour un indice  $I_p > 78$  la gêne est encore considérée comme sensible.

Ces considérations ont conduit les autorités à délimiter trois zones de bruit

- \* La zone A de bruit intense, où  $L_p > 96$
- \* La zone B de bruit fort à très fort, où  $L_p$  est compris entre 96 et 89
- \* La zone C de bruit sensible à fort, où  $L_p$  est compris entre 89 et une valeur qui sera déterminée entre 84 et 78



## 2 - L'approbation d'un Plan d'Exposition au Bruit

La réglementation prévoit une procédure d'approbation des Plans d'Exposition au Bruit tournée vers le public : consultation des communes touchées par les zones de bruit, de la commission consultative de l'environnement, quand elle existe, et soumission du plan à enquête publique (décret n° 87.339 du 21 mai 1987 définissant les modalités de l'enquête publique relative aux plans d'exposition des aérodromes).

Cette procédure permet de choisir la limite extérieure de la zone C (parmi les valeurs allant de 78 à 84) en fonction du contexte particulier, tant du point de vue de l'activité, que de l'environnement de chaque aérodrome. Cependant il faut se garder, de penser que la réduction de l'étendue du Plan d'Exposition au Bruit par le choix d'un indice élevé pour la limite de la zone C, qui se rapprocherait alors de la piste, entraînerait une diminution de la gêne. En effet le bruit s'il va en diminuant en s'éloignant de la piste, existe encore au-delà de la limite choisie. Enfin, la seule conséquence serait une moindre contrainte sur l'urbanisation.

## **E - Les effets du Plan d'Exposition au Bruit sur l'urbanisme**

En agissant sur l'urbanisme, ou plus exactement sur l'urbanisation, par une action qui se veut avant tout préventive, on peut éviter l'installation de nouvelles populations dans des zones où le bruit dû aux avions est encore sensible.

A cette fin, le Plan d'Exposition au Bruit est établi dans le cadre de la loi du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes. Les dispositions qu'elle comporte valent loi d'aménagement et d'urbanisme au sens de l'article L. 111-1-1 du Code de l'Urbanisme et s'imposent aux Schémas Directeurs, aux Plans d'Occupation des Sols et aux demandes concernant tous travaux, constructions, affouillements ou exhaussements des sols, créations de lotissements ou ouvertures d'installations classées. Ainsi, les conséquences de l'activité de l'aérodrome sont prises en compte, en particulier au niveau des permis de construire, même en l'absence de P.O.S.

La réglementation de l'urbanisation dans les secteurs couverts par les Plans d'Exposition au Bruit vise à organiser l'utilisation des sols dans l'environnement des aéroports. Cette organisation n'a pas pour objectif de stériliser cet environnement mais d'y interdire ou limiter la construction de logements, dans l'intérêt même des populations, d'y prescrire des types d'activités qui soient compatibles avec le voisinage d'un aéroport, d'élaborer des règlements de construction qui tiennent compte des niveaux d'exposition au bruit prévisibles.

Il convient de rappeler brièvement dans ce tableau les différentes prescriptions d'urbanisme dans chacune des zones de bruit au voisinage des aérodromes.



	ZONE A	ZONE B	ZONE C
<b>CONSTRUCTIONS NOUVELLES</b>			
Logements nécessaires à l'activité de l'aéroport, hôtels de voyageurs en transit	autorisées	autorisées	autorisées
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales	autorisées dans les secteurs déjà urbanisés	autorisées	autorisées
Immeubles d'habitation directement liés ou nécessaires à l'activité agricole	autorisées dans les secteurs déjà urbanisés	autorisées	autorisées
Logements collectifs, habitat groupé (habissemment...) pour les résidents de l'aéroport	non autorisées	non autorisées	non autorisées
Moyens d'habitation individuelle non groupés	non autorisées	non autorisées	autorisées si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par équipements publics et réserve d'un faible accroissement de la capacité d'accueil
Constructions à usage industriel, commercial et agricole	admissibles si elles ne risquent pas d'entraîner l'urbanisation de population permanente	conditions identiques à la zone A	Conditions identiques à la zone A
Équipements de superstructures nécessaires à l'activité aéronautique	autorisées s'ils ne peuvent être localisés ailleurs	conditions identiques à la zone A	autorisées
Équipements publics	autorisées s'ils sont indispensables aux populations existantes et s'ils ne peuvent être localisés ailleurs	conditions identiques à la zone A	conditions identiques à la zone A
<b>OPERATIONS DE RENOVATION DES QUARTIERS OU DE REHABILITATION DE L'EXISTANT</b>	autorisées sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil	conditions identiques à la zone A	idem A - autorisées si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par équipements publics avec réserve d'un faible accroissement de la capacité d'accueil
<b>AMELIORATION ET EXTENSION MESUREE OU RECONSTRUCTION DES CONSTRUCTIONS EXISTANTES</b>	autorisées s'il n'y a pas d'accroissement sensible à la construction d'un nouveau logement	conditions identiques à la zone A	idem A - autorisées si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par équipements publics avec réserve d'un faible accroissement de la capacité d'accueil

Enfin il faut retenir que toutes les constructions autorisées dans les zones de bruit font l'objet d'une recommandation d'isolation acoustique. Ceci est consigné dans la circulaire du 19 janvier 1988 relative à l'urbanisation au voisinage des aéroports.

## F - Textes de références

- . Loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodrômes (J.O. du 12 juillet 1985)
- . Décret n° 87-340 du 21 mai 1987 fixant les conditions d'établissement des Plans d'Exposition au Bruit des aérodrômes (J.O. du 22 mai 1987).
- . Circulaire du 19 janvier 1988 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodrômes
- . Décret n° 87-339 du 21 mai 1987 définissant les modalités de l'enquête publique relative aux plans d'exposition des aérodrômes.

## 3 - CONCLUSION

Le bruit constitue une des nuisances principales provoquées par l'activité aéronautique

Cette notice explicative s'efforce de montrer ce qu'est le bruit en général d'une part, et les mesures entreprises au niveau technique, réglementaire et urbanistique d'autre part. Seule une politique à long terme qui continuera de privilégier le développement simultané de ces mesures apportera de meilleurs résultats.

Il faut bien se dire que les progrès techniques ont été lents, parce que difficiles et qu'ils sont compensés en partie par l'augmentation du nombre de mouvements, ce qui semble minimiser les efforts faits.

Mais si brutalement on revenait aux avions de 1ère génération, on verrait la différence : elle serait très importante et les Plans d'Exposition au Bruit eux-mêmes s'étendraient sur des dizaines et des dizaines de kilomètres carrés supplémentaires

Enfin il serait coupable de ne pas traiter l'aspect positif de l'activité aéronautique, notamment dans la création d'activités, sur les aérodrômes eux-mêmes ou induites à l'extérieur, donc sur la stimulation économique et sur l'emploi.