

LE PLAN LOCAL D'URBANISME



7D2A

**PLAN D'EXPOSITION
AU BRUIT**

Direction
départementale
des territoires
et de la mer
du Var

Toulon, le **08 AVR. 2015**

Service environnement et forêt

Pôle environnement et cadre de vie

ARRETE PREFECTORAL

**portant approbation
du**

**Plan d'Exposition au Bruit (PEB) révisé
de l'aérodrome de Hyères-Le Palyvestre**
pris en application de
l'article R.147-6 du code de l'urbanisme

LE PREFET DU VAR

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

Vu le Code de l'Urbanisme, notamment les 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, et particulièrement l'article L.147-7 ;

Vu le Code de l'Environnement, notamment les articles L.571-11 et R.571-58 à 65 portant sur les plans d'exposition au bruit, L.571-13 et R.571-70 à 80 portant sur les commissions consultatives de l'environnement ;

Vu le Code de l'aviation civile ;

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 ;

Vu le décret n° 2012-1470 du 26 décembre 2012 relatif aux modalités d'élaboration des plans d'exposition au bruit de certains aérodromes prenant en compte les spécificités des aérodromes supportant un trafic limité et irrégulier et des aérodromes militaires ;

Vu l'arrêté préfectoral du 6 mars 2013 portant création de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Hyères-Le Palyvestre et fixant la liste de ses membres ;

Vu l'avis favorable en date du 20 juin 2013 de la commission consultative de l'environnement visant à prendre en compte l'indice Lden 57 dB pour déterminer la limite extérieure de la zone C et l'indice Lden 62 dB pour celle de la zone B, et pour prendre en compte la zone D ;

Vu l'arrêté préfectoral du 04 février 2014 portant décision de mise en révision du PEB de l'aérodrome de Hyères-Le Palyvestre ;

Vu la saisine en date du 13 février 2014 des conseils municipaux des communes concernées et des organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale compétents les informant de la décision préfectorale de révision dudit PEB et leur donnant un délai de deux mois pour faire connaître leur avis sur le projet communiqué ;

Vu la saisine en date du 29 juillet 2014 des membres de la commission consultative de l'environnement les informant de la décision préfectorale de révision dudit PEB et leur donnant un délai de deux mois pour faire connaître leur avis sur le projet communiqué ;

Vu l'avis favorable en date du 28 octobre 2014 de la commission consultative de l'environnement réunie en séance plénière sur le projet de plan d'exposition au bruit ;

Vu le dossier soumis à l'enquête publique ;

Vu l'arrêté préfectoral du 8 octobre 2014, portant ouverture d'une enquête publique relative au projet de plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Hyères-Le Palyvestre, du 2 octobre 2014 au 28 novembre 2014 ;

Vu le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur sur le projet de plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Hyères-Le Palyvestre, remis au préfet le 29 décembre 2014, émettant un avis défavorable ;

Vu l'accord exprès en date du 10 mars 2015 du ministre de la Défense ;

Considérant que le plan d'exposition au bruit en vigueur nécessite d'être révisé conformément aux dispositions du décret du 26 avril 2002 et du 26 décembre 2012 afin de prendre en compte les évolutions réglementaires et les hypothèses de développement et d'exploitation de l'aérodrome à court, moyen et long termes ;

Considérant qu'il y a lieu de garantir la pérennité de l'aérodrome compte tenu des missions d'intérêt général, notamment économique, qu'il permet ;

Considérant qu'il convient de limiter la construction et l'urbanisation autour de l'aérodrome lorsqu'elles pourraient conduire à exposer les nouvelles populations aux nuisances générées par le développement de l'activité aérienne ;

Considérant que le choix des indices L_{den} délimitant les zones B et C et la décision de délimiter une zone D du plan d'exposition au bruit tiennent compte des enjeux locaux d'urbanisme et d'information du public.

Considérant qu'au regard des enjeux locaux d'urbanisme, le choix des indices Lden 62 pour la zone B et Lden 57 pour la zone C permet de limiter l'accroissement de la population dans les secteurs exposés ou susceptibles d'être exposés aux nuisances sonores générées par l'activité de l'aérodrome, tout en préservant des perspectives de développement maîtrisé pour les communes concernées ;

Considérant l'utilité de créer dans le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome une zone D, comprise entre la limite extérieure de la zone C et l'indice $L_{den} 50$, à l'intérieur de laquelle les constructions sont autorisées mais doivent faire l'objet de mesures d'isolation acoustique ;

Considérant les éléments techniques apportés tout au long de la procédure par la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), le Service National d'Ingénierie Aéronautique (SNIA), la Base Aéronautique Navale (BAN) ;

Considérant l'accord exprès du Ministère de la Défense ;

Considérant la conformité du dossier aux critères et aux conditions requis par la réglementation en vigueur en matière de plan d'exposition au bruit des aérodromes ;

Sur proposition du Secrétaire Général de la Préfecture du Var ;

A R R E T E

Article 1er : décision d'approbation du plan d'exposition au bruit (PEB) révisé

Le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Hyères-Le Palyvestre révisé, annexé au présent arrêté, est approuvé.

L'arrêté préfectoral du 24 novembre 1975 approuvant le précédent plan d'exposition au bruit de Hyères-Le Palyvestre est abrogé.

Article 2 : Le plan d'exposition au bruit comprend :

- un rapport de présentation du PEB assorti de documents graphiques ;
- une représentation cartographique à l'échelle du 1/25 000^{ème} faisant apparaître les limites des zones A, B, C et D.

Article 3 : Le plan d'exposition au bruit comporte 4 zones délimitées selon les degrés de gêne sonore :

- La zone A est comprise à l'intérieur de la courbe d'indice $L_{den} 70$
- La zone B est délimitée par les courbes d'indice $L_{den} 70$ et $L_{den} 62$
- La zone C est délimitée par les courbes d'indice $L_{den} 62$ et $L_{den} 57$
- La zone D, prise en compte dans le projet de plan d'exposition au bruit, est délimitée par les courbes d'indice $L_{den} 57$ et $L_{den} 50$

Article 4 : Le plan d'exposition au bruit définit les modalités de construction de chacune des zones :

- la zone A (« bruit fort ») où toute construction est interdite (hormis celles liées à l'aéroport),
- la zone B (« bruit fort ») dans laquelle il n'est pas possible d'accroître l'urbanisation,
- la zone C (« bruit modéré »), où un habitat dispersé peut être développé si les constructions font l'objet d'une isolation acoustique,
- la zone D (« bruit moins sensible »).

Article 5 : Le plan d'exposition au bruit concerne le territoire des communes de :

- Hyères-les-Palmiers
- La Londe-les-Maures

Article 6 : notification

Le présent arrêté et le plan d'exposition au bruit qui lui est annexé seront notifiés aux maires des communes concernées, ainsi qu'au président de Toulon Provence Méditerranée.

Article 7 : publication et recours

Le présent arrêté sera inséré au recueil des actes administratifs (RAA) de la préfecture du Var et publié dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département du Var.

Il sera également affiché pendant un mois dans chacune des mairies des communes concernées, ainsi qu'au siège de Toulon Provence Méditerranée.

Les maires et le président de la communauté d'agglomération attesteront de l'accomplissement de cette formalité par un certificat d'affichage adressé au préfet.

Le plan d'exposition au bruit, approuvé par le présent arrêté, entrera en vigueur dès lors qu'il aura fait l'objet des mesures de publicité visées aux articles 6 et 7.

La présente décision peut faire l'objet d'un recours gracieux auprès du Préfet du Var et/ou d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif de Toulon.

Le délai de recours est de deux mois à compter de la date de la dernière mesure de publicité du présent arrêté.

Article 8 : mise à disposition du public

Le présent arrêté et le plan d'exposition au bruit qui lui est annexé sont tenus à la disposition du public dans les mairies concernées et au siège de Toulon Provence Méditerranée aux heures habituelles d'ouverture.

Le présent arrêté et le plan d'exposition au bruit qui lui est annexé sont mis en ligne sur le portail de l'État et téléchargeables à l'adresse suivante :

www.var.gouv.fr

Article 9 : exécution et ampliation

Le préfet, le secrétaire général de la Préfecture du Var, le directeur de l'aviation civile Sud-Est (DAC-SE), le commandant de la Base Aéronautique Navale (BAN), le directeur départemental des territoires et de la mer (DDTM) du Var, les maires des communes de Hyères-les-Palmiers et de La Londe-les-Maures, le président de Toulon Provence Méditerranée, sont chargés, chacun en ce qui les concerne, de l'exécution du présent arrêté.

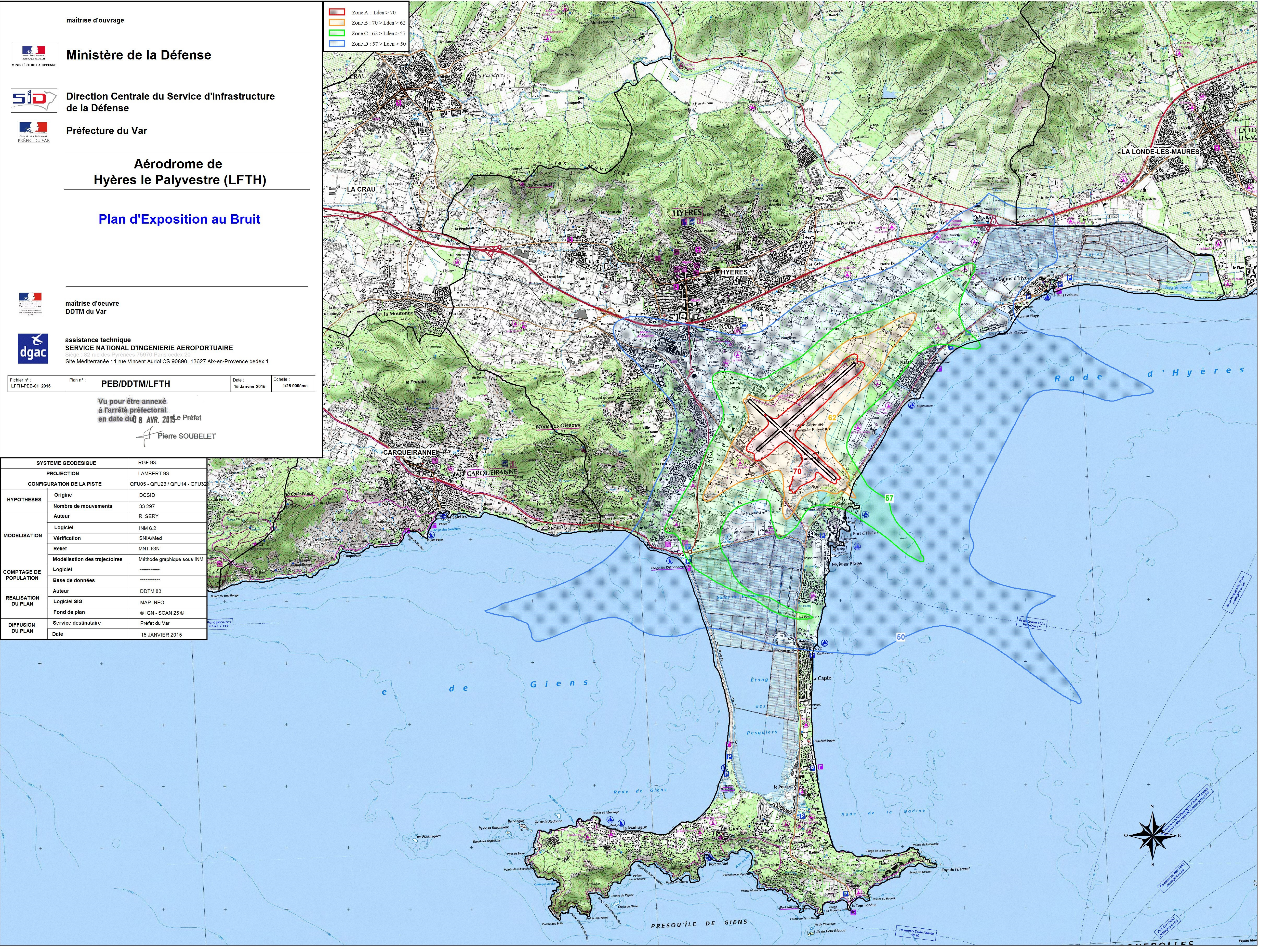
Une ampliation du présent arrêté sera notifiée:

- au gestionnaire/exploitant de l'aérodrome de Hyères-Le Palyvestre,
- au directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA),
- au directeur de l'Agence Régionale de Santé – Antenne du Var,
- au président de la chambre de commerce et d'industrie du Var,
- aux membres de la CCE.

Fait à TOULON, le
LE PREFET DU VAR



Pierre SOUBELET




Ministère de la Défense


Direction Centrale du Service d'Infrastructure de la Défense


Préfecture du Var

Aérodrome de Hyères le Palyvestre (LFTH)

Plan d'Exposition au Bruit


maîtrise d'oeuvre
DDTM du Var


assistance technique
SERVICE NATIONAL D'INGENIERIE AEROPORTUAIRE
Siège : 82 rue des Pyrénées 75970 Paris cedex 20
Site Méditerranée : 1 rue Vincent Aurioi CS 90890, 13627 Aix-en-Provence cedex 1

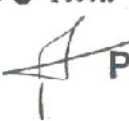
Fichier n° :
LFTH-PEB-01_2015

Plan n° :
PEB/DDTM/LFTH

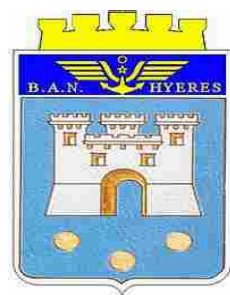
Date :
15 Janvier 2015

Echelle :
1/25.000ème

Vu pour être annexé
à l'arrêté préfectoral
en date du **8 AVR. 2015** le Préfet

 Pierre SOUBELET

SYSTEME GEODESIQUE	RGF 93	
	LAMBERT 93	
CONFIGURATION DE LA PISTE	QFU05 - QFU23 / QFU14 - QFU32	
HYPOTHESES	Origine	DCSID
	Nombre de mouvements	33 297
MODELISATION	Auteur	R. SERY
	Logiciel	INM 6.2
	Vérification	SNIA/Med
	Relief	MNT-IGN
COMPTAGE DE POPULATION	Modélisation des trajectoires	Méthode graphique sous INM
	Logiciel	
REALISATION DU PLAN	Base de données	*****
	Auteur	DDTM 83
DIFFUSION DU PLAN	Logiciel SIG	MAP INFO
	Fond de plan	© IGN - SCAN 25 ©
DIFFUSION DU PLAN	Service destinataire	Préfet du Var
	Date	15 JANVIER 2015



Vu pour être annexé à
l'arrêté préfectoral
en date du 08 AVR. 2015


Pierre SOUBELET

Maîtrise d'ouvrage :



Ministère de la Défense



**Direction centrale du service d'infrastructure
de la défense**



Préfecture du Var

Aérodrome de « Hyères le Palyvestre (LFTH) »

Plan d'Exposition au Bruit (PEB)

Rapport de présentation

Maîtrise d'œuvre :

DDTM 83

Service environnement et forêt
pôle environnement et cadre de vie

Préfecture du Var

Boulevard du 112ème Régiment d'Infanterie

CS 31209

83070 TOULON CEDEX



Assistance technique :

Service National d'Ingénierie Aéroportuaire

Siège : 82 rue des Pyrénées 75970 Paris cedex 20

Site Méditerranée : 1 rue Vincent Auriol, CS 90890, 13627 Aix-en-Provence cedex 1



Date : 15 janvier 2015

SOMMAIRE

DDTM 83..... 1

SOMMAIRE..... 2

INTRODUCTION..... 3

I) GÉNÉRALITÉS SUR LES PLANS D’EXPOSITION AU BRUIT..... 3

1) Méthode d’élaboration des PEB..... 3

 a) Evaluation de l’exposition au bruit à court, moyen et long terme..... 3

 b) L’indice Lden..... 3

2) Zones de bruit d’un PEB et règles d’urbanisme applicables..... 4

 a) Restrictions d’urbanisation dans les zones de bruit 4

 b) Isolation renforcée..... 4

 c) Renouvellement urbain..... 4

 d) Obligation d’information..... 4

3) Procédure d’établissement ou de révision d’un PEB..... 5

II) DEMARCHE DE REVISION DU PEB DE L’AÉRODROME DE « HYERES-LE-PALYVESTRE »... 6

1) Présentation de l’aérodrome d’Hyères-Le-Palyvestre..... 6

 a) Généralités..... 6

 b) La base aéronavale (BAN)..... 7

 c) La zone civile..... 7

 d) Les principaux aéronefs fréquentant la plate forme..... 8

2) Justification de la révision du PEB..... 9

3) Élaboration technique de l’APPEB..... 9

 a) Hypothèses prises en compte..... 9

 b) Représentation graphique..... 10

III) LE PROJET DE PEB DE L’AÉRODROME DE « HYERES-LE-PALYVESTRE »..... 12

1) Représentation graphique..... 12

2) Analyse urbanistique..... 12

 a) Communes concernées par le PEB de l’aérodrome de Hyères – Le Palyvestre 12

 b) Superposition du PEB en projet avec les POS/PLU « généralisés 12

 c) Règlements du PEB en projet (résumé du chapitre 2a) 14

 d) Typologie des différentes zones du POS/PLU 14

 e) Croisement du règlement du PEB en projet avec les différentes zones du POS/PLU 14

 f) Relevé des surfaces concernées par les différentes zones des PEB 15

 g) Relevé des populations exposées au bruit dans les différentes zones des PEB 17

 h) Zoom sur des secteurs urbanisés et populations exposées 21

 i) Analyse par zoom de l’impact du PEB en projet 29

 j) Avis de la Commission Consultative de l’Environnement (CCE) 30

 k) Établissement du projet de PEB 31

 l) Retour sur les avis suite aux consultations obligatoires..... 34

m) Avis de la CCE en date du 28 octobre 2014..... 34

n) Déroulé de la procédure d’enquête publique..... 35

IV) LA DECISION D’APPROBATION DU PEB..... 36

ANNEXES 39

Annexe 1 : Procédure d’établissement et de révision d’un plan d’exposition au bruit 40

Annexe 2 : Articles L.147-1 à L.147-8 DU CODE DE L’URBANISME 41

Annexe 3 : Articles R.147-1 à R.147-11 du CODE DE L’URBANISME 42

Annexe 4 : Trajectographie 44

Annexe 5 : description des trajectoires 45

Annexe 6 : Plan d’exposition au bruit en vigueur 46

Annexe 7. : Détail des hypothèses à court terme 47

Détail des hypothèses à court terme (suite) 48

Annexe 7.2 : Détail des hypothèses à moyen terme 49

Détail des hypothèses à moyen terme (suite) 50

Annexe 7.3 : Détail des hypothèses à long terme 51

Détail des hypothèses à long terme (suite) 52

Annexe 8.1 : Avant-Projet de Plan d’Exposition au Bruit – courbes court terme 53

Annexe 8.2 : Avant-Projet de Plan d’Exposition au Bruit – courbes moyen terme 54

Annexe 8.3 : Avant-Projet de Plan d’Exposition au Bruit – courbes long terme 55

Annexe 9 : Glossaire 56

INTRODUCTION

Le plan d'exposition au bruit (PEB) est un instrument juridique destiné à maîtriser l'urbanisation autour des aérodromes en limitant les droits à construire dans les zones de bruit et en imposant une isolation acoustique renforcée pour les constructions autorisées dans les zones de bruit. C'est un document d'urbanisme opposable à toute personne publique ou privée. Il doit être annexé au plan local d'urbanisme (PLU), au plan de sauvegarde et de mise en valeur et à la carte communale. Les dispositions des PLU doivent être compatibles avec les prescriptions du PEB en vigueur.

Le PEB vise à éviter que de nouvelles populations ne soient exposées aux nuisances sonores générées par l'activité de l'aérodrome considéré. Ainsi, il réglemente l'utilisation des sols aux abords des aérodromes en vue d'interdire ou d'y limiter la construction de logements, dans l'intérêt même des populations, et d'y prescrire des types d'activités peu sensibles au bruit ou plus compatibles avec le voisinage d'un aérodrome.

Outre l'objectif premier de maîtrise de l'urbanisation à travers le droit à construire, le PEB autorise le renouvellement urbain des quartiers existants dans les zones de bruit et introduit des obligations en matière d'information des riverains.

Les textes de référence en matière de PEB sont codifiés et repris dans le Code de l'urbanisme (articles L.147-1 à L.147-8 et articles R. 147-1 à R. 147-11).

L'objet du présent rapport est de présenter le projet de PEB de l'aérodrome de Hyères-le-Palyvestre, soumis à PEB au titre de l'article L 147-2 du code de l'urbanisme et de l'arrêté du 28 mars 1988 modifié.

GÉNÉRALITÉS SUR LES PLANS D'EXPOSITION AU BRUIT

1) Méthode d'élaboration des PEB

a) Evaluation de l'exposition au bruit à court, moyen et long terme

Le PEB définit des zones de bruit autour de l'aérodrome. Il s'appuie sur des hypothèses à court, moyen et long termes de développement et d'utilisation de l'aérodrome. Les zones de bruit du PEB ne reflètent pas nécessairement la réalité du moment, mais l'enveloppe des expositions au bruit des avions à court, moyen et long termes.

Pour ce faire, il est nécessaire d'établir, pour les trois horizons considérés (court, moyen et long termes), des prévisions réalistes concernant les infrastructures, le trafic, les procédures de navigation aérienne et les conditions d'exploitation.

Ces hypothèses s'appuient sur les données et les perspectives envisageables au moment où le projet de PEB est élaboré.

b) L'indice L_{den}

La France a adopté en 2002 l'indice L_{den} (Level Day Evening Night, article R147.1 du code de l'urbanisme) pour l'établissement des PEB. Cet indice est également prescrit au niveau communautaire (directive européenne n°2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement).

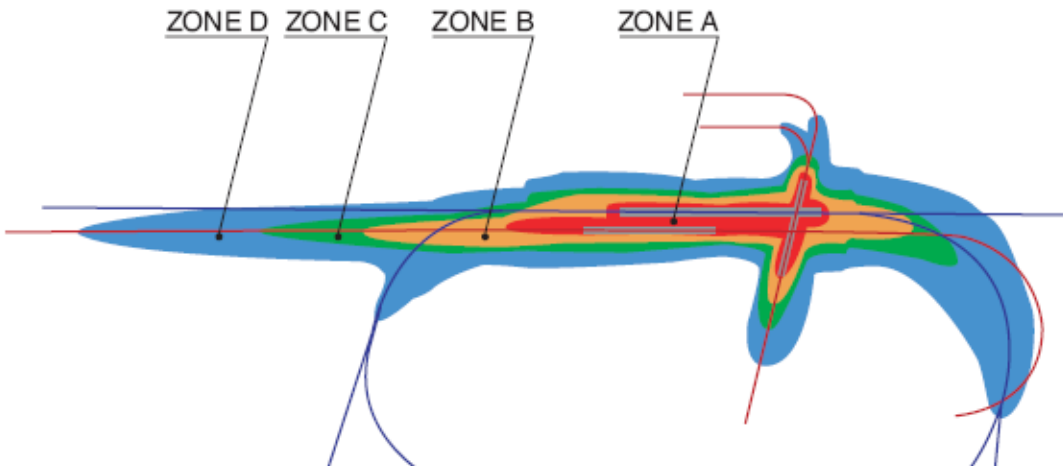
Le L_{den} est un indice de bruit, exprimé en décibels « dB(A) », qui représente le niveau d'exposition totale au bruit des avions en chaque point de l'environnement d'un aérodrome. Il tient compte :

- du niveau sonore moyen du passage des avions pendant chacune des trois périodes de la journée c'est-à-dire le jour (6h00-18h00), la soirée (18h00-22h00) et la nuit (22h00-6h00) ;
- d'une pénalisation du niveau sonore selon cette période d'émission : le niveau sonore moyen de la soirée est pénalisé de 5 dB(A), ce qui signifie qu'un mouvement opéré en soirée est considéré comme équivalent à environ trois mouvements opérés de jour. Le niveau sonore de la nuit est quant à lui pénalisé de 10 dB(A) (un mouvement de nuit équivaut à 10 mouvements de jour).

La valeur de l'indice L_{den} est calculée en chaque point du territoire voisin de l'aéroport, à partir des hypothèses de trafic retenues. La modélisation est réalisée à l'aide du logiciel informatique INM (Integrated Noise Model) qui intègre les niveaux sonores émis par les différents avions lors des phases de décollage et d'atterrissage, les paramètres de vol (trajectoires, profils) et les lois de propagation du bruit dans l'air. En reliant les points de même indice, on obtient des courbes, dites isophoniques. Dans la zone comprise à l'intérieur de la courbe isophonique, le bruit est supérieur à l'indice considéré (par exemple 70 dB (A) dans la zone A) à au moins un des 3 horizons envisagés. A l'extérieur de cette courbe, le bruit est inférieur et décroît à mesure que l'on s'éloigne.

Pour les aérodromes où le nombre annuel de mouvements commerciaux n'excède pas 10 000 dans l'une des trois hypothèses de court, moyen ou long terme et caractérisés par une forte variation saisonnière ou hebdomadaire de l'activité aérienne telle qu'elle est prise en compte pour l'élaboration du plan d'exposition au bruit, l'indice L_{den} est déterminé sur un nombre de jours compris entre 180 et 365 au regard des périodes de trafic effectif. Cette disposition ne s'applique pas aux aérodromes militaires figurant sur la liste fixée par l'arrêté du 18 avril 2013 du ministre de la Défense.

2) Zones de bruit d'un PEB et règles d'urbanisme applicables



Le PEB délimite 3 (voire 4) zones de bruit aux abords de l'aérodrome.

- La zone de bruit fort A
C'est la zone comprise à l'intérieur de la courbe d'indice L_{den} 70 dB(A).
- La zone de bruit fort B
C'est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone A et la courbe dont l'indice peut être fixé entre les valeurs L_{den} 65 dB(A) et L_{den} 62 dB(A). [Pour les aérodromes mis en service après le 28 avril 2002, la valeur de l'indice servant à la délimitation de la limite extérieure de la zone B est obligatoirement 62.]
Pour les aérodromes militaires figurant sur la liste fixée par l'arrêté du 18 avril 2013 du ministre de la défense, la zone de bruit B est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone A et la courbe correspondant à une valeur d'indice L_{den} choisie entre 68 dB(A) et 62 dB(A).
- La zone de bruit modéré C
C'est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone B et la courbe dont l'indice peut être fixé entre les valeurs L_{den} 57 dB(A) et L_{den} 55 dB(A).
Pour les aérodromes où le nombre annuel de mouvements commerciaux n'excède pas 10 000 dans l'une des trois hypothèses de court, moyen ou long terme et caractérisés par une forte variation saisonnière ou hebdomadaire de l'activité aérienne telle qu'elle est prise en compte pour l'élaboration du plan d'exposition au bruit, la zone de bruit modéré C est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone B et la courbe correspondant à une valeur de l'indice L_{den} choisie entre 57 dB(A) et 52 dB(A).
Pour les aérodromes militaires figurant sur la liste fixée par l'arrêté du 18 avril 2013 du ministre de la défense, la zone de bruit modéré C est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone B et la courbe correspondant à une valeur de l'indice L_{den} choisie entre 64 dB(A) et 55 dB(A).
- La zone de bruit D
Elle est comprise entre la limite extérieure de la zone C et la courbe d'indice L_{den} 50 dB(A).
La zone D est obligatoire pour les aérodromes visés au I de l'article 1609 quater vicies A du code général des impôts, c'est-à-dire les aérodromes pour lesquels le nombre annuel des mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes a dépassé 20 000 lors de l'une des 5 années civiles précédentes[1].

[1] Actuellement, les aérodromes relevant de l'application de cet article sont Paris/Charles De Gaulle, Paris/Orly, Paris-Le Bourget, Nice, Lyon, Marseille, Toulouse, Bâle-Mulhouse, Bordeaux, Strasbourg, Nantes et Beauvais

a) Restrictions d'urbanisation

Le PEB prescrit des restrictions d'urbanisation pour les constructions à usage d'habitation et pour les équipements publics ou collectifs, le principe général consistant à ne pas accroître la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances sonores.
Ainsi, dans les **zones A et B**, seuls peuvent être autorisés les logements et les équipements publics ou collectifs liés à l'activité aéronautique, les logements de fonction nécessaires aux activités industrielles et commerciales admises dans la zone et les constructions nécessaires à l'activité agricole.
A l'intérieur de la **zone C**, les constructions individuelles non groupées sont autorisées à condition d'être situées dans un secteur déjà urbanisé et desservi par des équipements publics et dès lors qu'elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil du secteur.
La **zone D** ne donne pas lieu à des restrictions de droits à construire.

b) Isolation renforcée

Les constructions nouvelles autorisées dans les zones d'un plan d'exposition au bruit doivent faire l'objet de mesures d'isolation acoustique en application de l'article L 147-6 du code de l'urbanisme, les niveaux d'isolation acoustique devant être atteints dans les différentes zones du PEB étant les suivantes :

	Zone A	Zone B	Zone C	Extérieur immédiat de la zone C
Constructions à usage d'habitation exceptionnellement admises	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	30 dB(A)
Locaux d'enseignement et de soins	47 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	30 dB(A)
Locaux à usage de bureaux ou recevant du public	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	30 dB(A)

Seuls les niveaux en gras ont valeur de normes

La règle générale d'isolation acoustique des pièces principales et cuisines des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur impose un isolement acoustique minimum de 30 dB.

Références :

- arrêté du 6 octobre 1978 modifié relatif à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur
- circulaire interministérielle du 19 janvier 1988 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes
- arrêté du 30 juin 1999 relatif aux caractéristiques acoustiques des bâtiments d'habitation
- arrêtés du 25 avril 2003 relatifs à la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement, de santé et les hôtels

c) Renouvellement urbain

Dans les zones A, B et C, la rénovation, la réhabilitation, l'amélioration, l'extension mesurée et la reconstruction sont admises à condition qu'elles n'impliquent pas d'accroissement de la capacité d'accueil d'habitants.
En outre, la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain modifiée par la loi n°2002-3 du 3 janvier 2002 a introduit une disposition nouvelle : à l'intérieur des zones C, les plans d'exposition au bruit peuvent délimiter des secteurs où, pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou de villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées, à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores : ces secteurs peuvent être délimités postérieurement à l'approbation du PEB, à la demande de la commune compétente en matière de plan local d'urbanisme, par arrêté préfectoral et après enquête publique.

d) Obligation d'information

A l'intérieur des zones de bruit, tout contrat de location d'immeuble à usage d'habitation doit comporter une clause claire et lisible précisant la zone de bruit où se trouve localisé le bien et tout certificat d'urbanisme doit spécifier l'existence de la zone de bruit et l'obligation de respecter les règles d'isolation acoustique.

Le tableau suivant précise les règles d’urbanisme applicables dans les différentes zones de bruit.

	ZONE A	ZONE B	ZONE C	ZONE D
CONSTRUCTIONS NOUVELLES A USAGE D’HABITATION				
Logements nécessaires à l'activité aéronautique ou liés à celle-ci	Autorisés *			Autorisés*
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales admises dans la zone	Autorisés* dans les secteurs déjà urbanisés	Autorisés *		
Constructions directement liées ou nécessaires à l'activité agricole				
Constructions individuelles non groupées	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 d'habitants exposés aux nuisances	
Autres types de constructions nouvelles à usage d'habitation (exemples : lotissements, immeubles collectifs à usage d'habitation)	Non autorisés		Non autorisés sauf dans le cadre d'opérations de reconstruction rendues nécessaires par une opération de démolition en zone A ou B, dès lors qu'elles n'entraînent pas d'accroissement de la population exposée aux nuisances, que les normes d'isolation phonique fixées par l'autorité administrative sont respectées et que le coût d'isolation est à la charge exclusive du constructeur	
EQUIPEMENTS PUBLICS OU COLLECTIFS				
Création ou extension	Autorisée* s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes		Autorisée *	Autorisée *
INTERVENTIONS SUR L’EXISTANT				
Rénovation, réhabilitation améliorée, extension mesurée ou reconstruction des constructions existantes	Autorisée* sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances			Autorisées *
Opérations 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	

• sous réserve d’une isolation acoustique (cf annexe n°2) et, le cas échéant, de l’information des futurs occupants

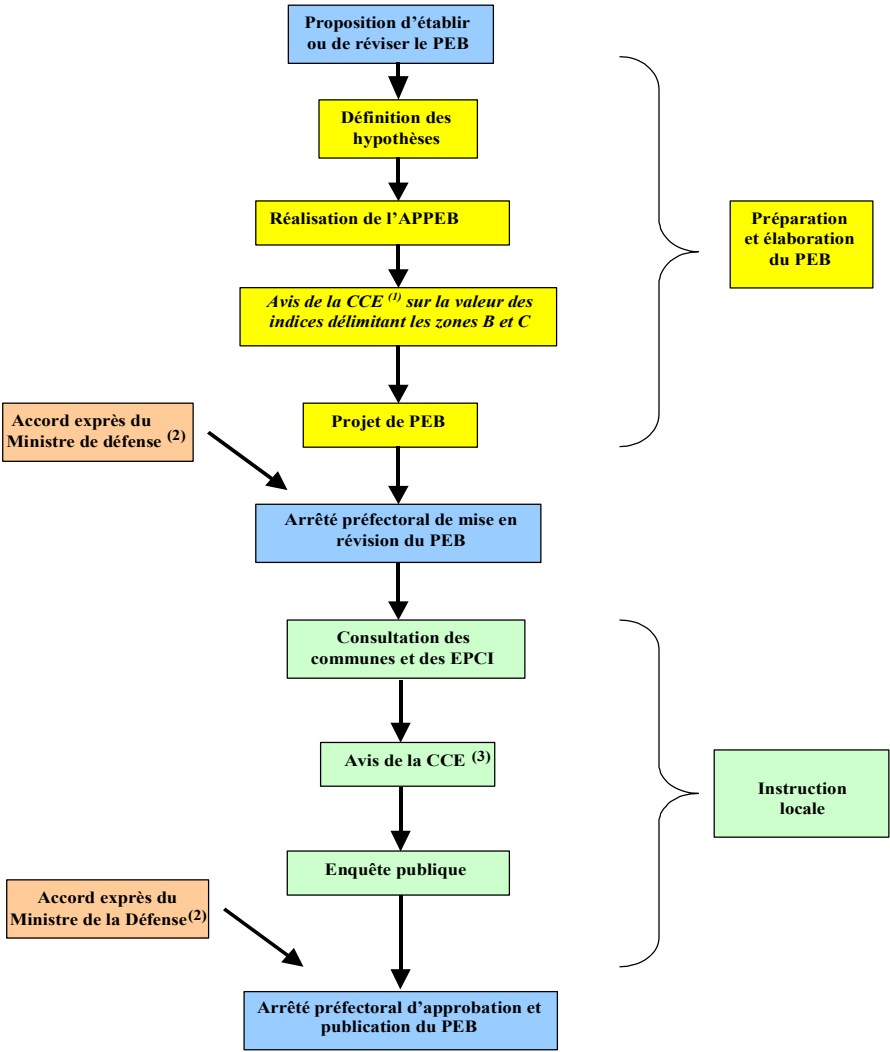
•

3) Procédure de révision d’un PEB

La procédure d’établissement ou de révision d’un PEB telle que définie dans le code de l’urbanisme se déroule en deux étapes :

- la première étape aboutit à la définition du projet et à la décision d’établissement ou de mise en révision du PEB ;
- la seconde étape est consacrée au processus de consultation réglementaire et doit aboutir à l’approbation du nouveau PEB.

Le détail de la procédure est repris en annexe 1 du présent rapport de présentation.



(1) Le préfet recueille l’avis de la CCE, lorsqu’elle existe, sur les valeurs de l’indice Lden à prendre en compte pour déterminer la limite extérieure des zones B et C
(2) Accord exprès du ministre pour les aérodromes militaires ou d’intérêt national
(3) Avis de l’ACNUSA également pour les 10 principaux aéroports.

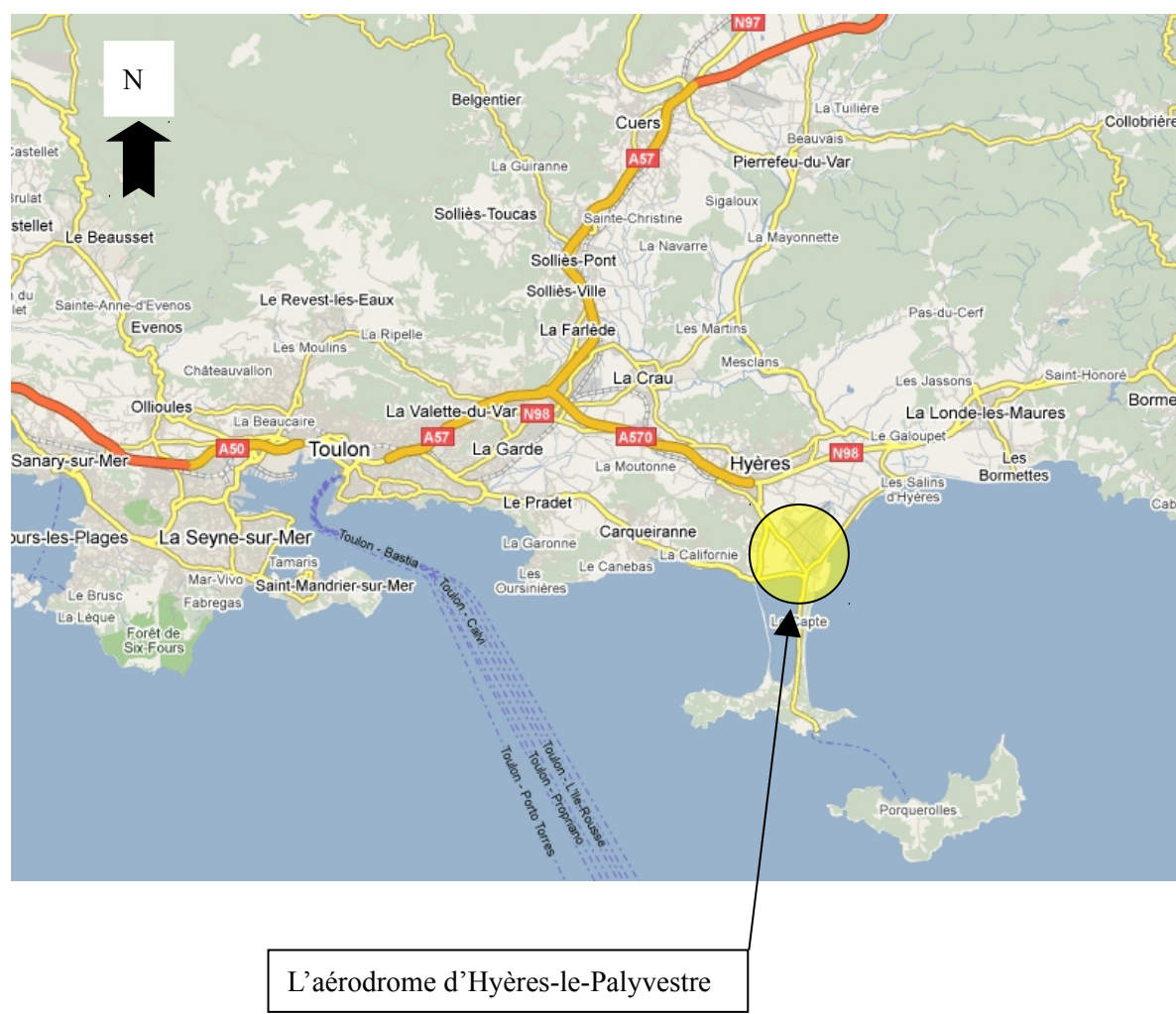
II) DEMARCHE DE REVISION DU PEB DE L'AÉRODROME DE « HYERES-LE-PALYVESTRE »

1)Présentation de l'aérodrome d'Hyères-Le-Palyvestre

a)Généralités

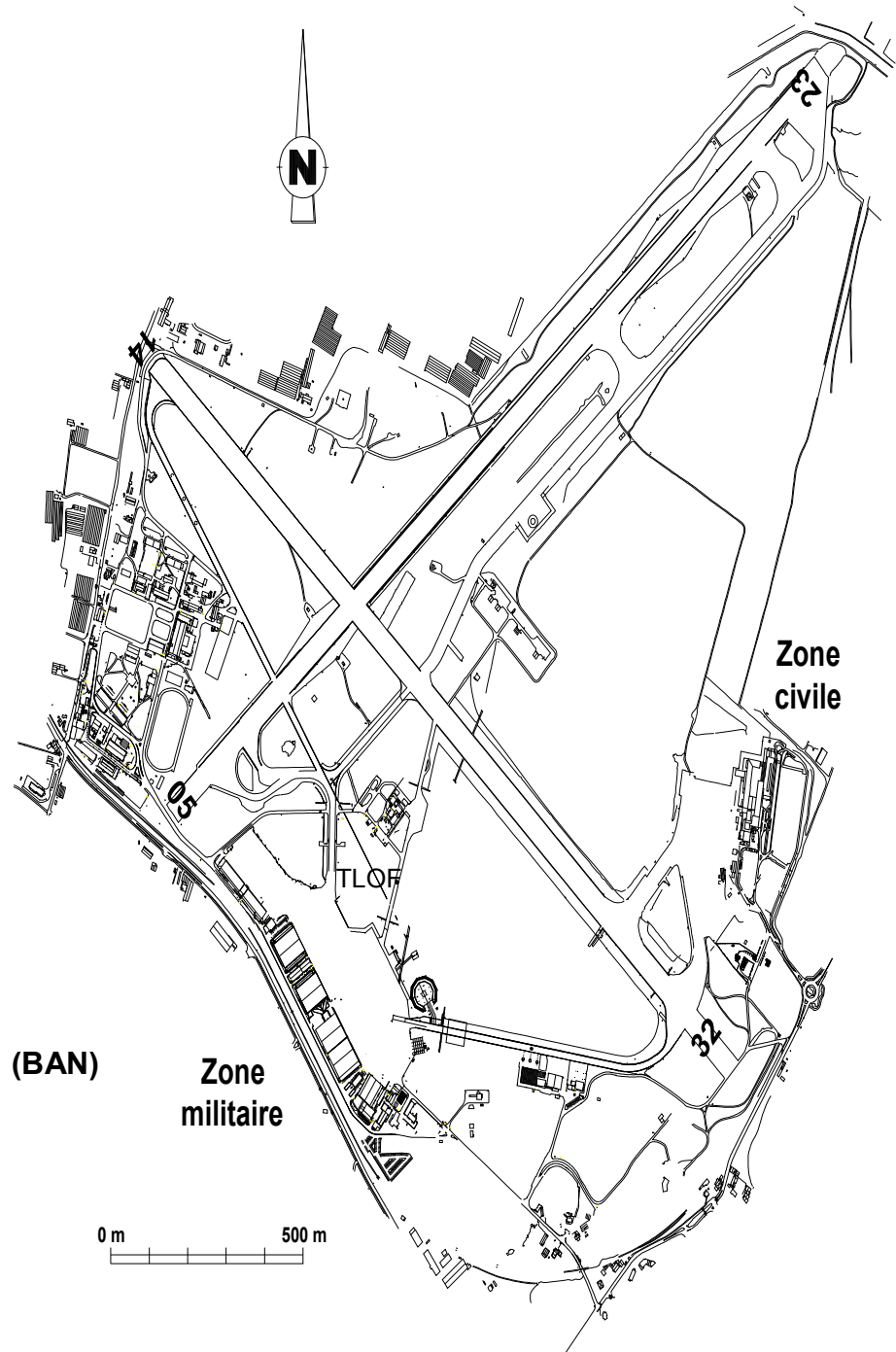
L'aérodrome est implanté dans le Var, au sud-est de la Commune d'Hyères.

Plan de situation



L'aérodrome d'Hyères le Palyvestre a été créé pour les besoins de la Défense Nationale. D'une superficie totale de 265 ha, il comprend d'une part la base aéronavale (BAN) de la marine nationale et d'autre part des installations civiles (sur 37 ha) destinées essentiellement au transport aérien. Il emploie 1600 personnes dont environ 150 dans la zone aéroportuaire civile.

Plan de masse de l'aérodrome



Affectation aéronautique

L'affectataire principal de l'aérodrome est le ministre de la Défense pour la marine nationale. L'affectataire secondaire est le ministre chargé de l'aviation civile. Le commandant de la Base Aeronautique Navale est directeur d'aérodrome. La gestion de la partie civile est assurée par la Chambre de Commerce et d'Industrie du Var (CCIV). Le code OACI (organisation de l'aviation civile internationale) de la plate forme est « LFTH ».

Infrastructures aéronautiques

L'aérodrome est doté des infrastructures suivantes (chaussées aéronautiques) :

- deux pistes sécantes de 2120 m et 1902 m (ces infrastructures étant au minimum de catégorie C au sens du code de l'aviation civile) ;
- une TLOF (aire de prise de contact et d'envol pour hélicoptères) ;
- des voies de circulation aéronautiques ;
- des aires de stationnement pour les avions et pour les hélicoptères.

Ces infrastructures sont au minimum de catégorie C au sens du code de l'aviation civile.

Plan de servitudes aéronautiques

L'aérodrome dispose d'un plan de servitudes aéronautiques (arrêté du 11 avril 1975).

Avant-projet de plan de masse (APPM)

L'aérodrome dispose d'un APPM approuvé le 4 avril 1972.

Plan d'exposition au bruit en vigueur

L'aérodrome dispose d'un plan d'exposition au bruit (PEB) approuvé le 24 novembre 1975.

b) La base aéronavale (BAN)

La base aéronavale assure les missions suivantes :

Missions à caractère opérationnel

1. Mise en œuvre et entraînement des formations basées ;
2. soutien du 1er port militaire français, l'escale militaire assure le transit de 9000 passagers et de 100 tonnes de fret.
3. Gestion de l'espace aérien de la région toulonnaise.
4. Contrôle aérien des avions civils utilisant l'aéroport de Toulon/Hyères.

Missions à caractère industriel et logistique

- Soutien des formations affectées ou stationnées.
- Soutien du service des douanes : organiquement indépendant, le détachement du service des douanes dispose de 7 appareils ;
- Soutien du Service des essences des armées : un dépôt du SEA est implanté sur le terrain de la BAN Hyères.
- Soutien de la sécurité civile : un « pélicandrome », assurant les pleins rapides en produits retardants des aéronefs de lutte contre le feu, est implanté sur la BAN

Les unités suivantes sont présentes sur la BAN :

- Centre d'entraînement et d'instruction de Hyères (C.E.I.)
- Centre d'Expérimentations Pratiques et de réception de l'Aéronautique navale (CEPA/10s)
- Ecole du Personnel de Pont d'Envol (E.P.P.E.)
- Flottes 31 F, 35 F et 36 F

- Détachement 32 F
- Section aérienne gendarmerie
- Douanes : sections avions et hélicoptères



En zone sud : les hangars de la BAN (Base Aéronavale)

c) La zone civile

La zone civile accueille le trafic commercial de **l'aéroport de Toulon-Hyères**. Celui-ci bénéficie d'une situation géographique privilégiée aux portes de la Provence et de la Côte d'Azur. L'aérogare passagers, d'une surface de 11 500 m², peut accueillir 1 500 000 passagers/an.

Ainsi, environ 750 000 personnes sont transportées par an dont 90 % par des aéronefs de transport public, soit entre 30 et 50 vols quotidiens vers les aéroports de Paris, Brest, Bordeaux et les aéroports européens.



En zone est : les installations civiles

d) Les principaux aéronefs fréquentant la plate forme



Le Rafale remplacera à terme le Super Etendard, le nombre de ses mouvements restant limité (150 par an).



Les hélicoptères constituent l'essentiel des mouvements (45 %).



Les aéronefs civils à réacteurs composent une part significative du trafic (35%).



L'aérodrome accueille également des avions de lutte contre les incendies.

2) Justification de la révision du PEB

Depuis 1992, de nombreuses évolutions en matière de bruit sont intervenues qui nécessitent la révision du PEB approuvé en 1975.

En particulier, l'article R 147-1 du code de l'urbanisme modifié en avril 2002 prévoit que les PEB doivent être établis sur la base du nouvel indice L_{den} en remplacement de l'indice psophique IP utilisé avant cette date. Cet indice L_{den} , qui prend en compte de nouveaux paramètres comme les pondérations du bruit selon qu'il est émis de jour, en soirée ou de nuit, entraîne une modification des courbes de bruit des zones du PEB.

De plus, la structure du trafic aérien sur l'aérodrome d'Hyères a notablement changé, que ce soit pour le trafic militaire ou civil. Le projet de PEB prend en compte des hypothèses renouvelées en terme de type d'appareils, de procédures d'atterrissage ou de décollage et de nombre annuel de mouvements. Ces nouvelles hypothèses sont détaillées ci-après.

La dernière étude en date est un avant-projet de plan d'exposition au bruit (APPEB), intégrant les données actuelles et futures, a été élaboré en 2006-2007. Ce dossier a été soumis à la commission consultative de l'environnement le 6 décembre 2007.

Vis à vis de cette étude, la principale modification introduite par le présent document consiste en une nouvelle répartition du trafic entre les deux pistes (transfert d'une partie du trafic civil de la piste 14/32 vers la piste 05/23). Cette modification correspond à une meilleure prise en compte des pratiques des compagnies aériennes qui utilisent de préférence la piste principale jusqu'à des vents de travers de 25 nœuds. Cette pratique a été considérée comme applicable sur le long terme.

3) Elaboration technique de l'APPEB

a) Hypothèses prises en compte

Le recueil des hypothèses de trafic et de trajectoires (civiles et militaires) a permis l'élaboration de l'avant-projet de PEB (calcul des courbes de bruit). Conformément à la réglementation, cet APPEB prend en compte trois horizons : court, moyen et long terme, permettant d'aboutir à la définition des courbes enveloppe suivant quatre zones A, B, C et D.

Ces nouvelles hypothèses, élaborées par la BAN de Hyères, ont fait l'objet d'une validation par la BAN de Landivisiau (coordonnateur pour l'aéronautique navale), le 28 novembre 2008.

Infrastructures

Il n'est pas prévu de modification des infrastructures aéronautiques à court, moyen ou long terme. Elles se composent d'une TLOF (aire de décollage et d'atterrissage pour hélicoptères) et de deux pistes pour avions aux caractéristiques suivantes :

- Piste 05/23 = 2120 m
- Piste 14/32 = 1902 m
- Seuil décalé 05 = 218 m
- Seuil décalé 14 = 281 m
- Seuil décalé 32 = 109 m

Relief

Le relief a été pris en compte dans l'établissement des modélisations.

Composition du trafic

Le trafic pris en compte est lissé uniformément sur 365 jours.

Le trafic annuel et le trafic moyen journalier (TMJ) pris en compte sont les suivants :

	Nb mouvements/an	TMJ	Militaire	Civil
Court terme	30 217	83	61 %	39 %
Moyen terme	31 718	87	61 %	39 %
Long terme	33 297	91	60 %	40 %

On entend par mouvement (mvt): un décollage, un atterrissage ou un tour de piste.

Les tableaux joints en annexes font apparaître la répartition du trafic en fonction du nombre de mouvements annuels, du type de l'aéronef, de la répartition jour, soirée et nuit, de la procédure de vol, du QFU (orientation magnétique de la piste) et de la trajectoire.

Répartition du trafic par piste

Une nouvelle répartition du trafic est proposée de manière à être conforme aux pratiques actuelles et futures, en particulier celles des aéronefs civils (voir supra). Les pourcentages globaux de répartition sont les suivants :

- Piste 05 : 36 %
- Piste 23 : 35 %
- Piste 14 : 4 %
- Piste 32 : 19 %
- TLOF : 7 %

Types d’aéronefs

Le tableau suivant présente dans la première colonne les aéronefs indiqués par la BAN et dans la deuxième colonne, l’aéronef caractéristique retenu. On trouve dans la troisième colonne l’appareil pris en compte dans le logiciel INM. Certains aéronefs étant absents de la base de données INM, ils sont substitués par des appareils équivalents en terme de production de bruit.

Aéronefs représentés sur la base	Aéronef retenu	Aéronef pris en compte / INM
RAFALE	RAFALE	RAFALE
SUPER ETENDARD	SUPER ETENDARD	SUPER ETENDARD
A320 / A319 / A321 / B737 / F100 / Falcon / GLEX	A321	A321
TBM / Cessna / Tracker	BEECH	C12
C160 (Transall) / ATL2 / ATR42-72 / Canadair / E2C	ATLANTIQUE 2	DASH 8
HERCULES (C130) / P3C	HERCULES (C130)	HERCULES (C130)
AGUSTA 109 / Bell B212 B222 B205 B207	AGUSTA	AGUSTA
DAUPHIN / PANTHER / GAZELLE	DAUPHIN	DAUPHIN
AL3 / BO105 / EC135 / EC145 / ECUREUIL (SA350)	ECUREUIL (SA350D)	ECUREUIL (SA350D)
PUMA (SA330) / NH90 / COUGAR	PUMA (SA330)	PUMA (SA330)
SUPER FRELON / S65 (CH53) / LYNX	SUPER FRELON	S65 (CH53)

Trajectoires

La description des trajectoires ainsi que la trajectographie figurent en annexes 5 et 6.

b) Représentation graphique

Le présent dossier comporte les documents graphiques suivants.

plan établi à l’échelle réglementaire du 1/25 000° (dossier APPEB) :

- APPEB/SNIA-MED/LFTH de Juillet 2009 pour l’APPEB (courbes enveloppe)

plans à échelle réduite (inclus dans le présent rapport ou ses annexes) :

- APPEB-CT/SNIA-MED/LFTH de Juillet 2009 pour le court terme
- APPEB-MT/SNIA-MED/LFTH de Juillet 2009 pour le moyen terme
- APPEB-LT/SNIA-MED/LFTH de Juillet 2009 pour le long terme
- APPEB/SNIA-MED/LFTH de Juillet 2009 (courbes enveloppe)
- Trajectographie.

AVANT-PROJET DU PEB DE L'AÉRODROME DE HYÈRES LE PALYVESTRE



III) LE PROJET DE PEB DE L’AÉRODROME DE « HYERES-LE-PALYVESTRE »

1) Représentation graphique

Etabli à l’échelle 1/25 000^{ème}, conformément à l’article R147-5 du code de l’urbanisme, l’ensemble des trois [ou quatre] courbes résultant du choix des indices devient la représentation graphique du projet de PEB soumis à l’instruction administrative réglementaire.

Celle-ci est jointe au présent rapport.

2) Analyse urbanistique

La loi n°85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes, détermine les règles d'urbanisme applicables aux constructions dans les différentes zones de bruit d'un plan d'exposition au bruit (PEB).

Ces règles se traduisent principalement par des interdictions et limitations du droit de construire, reprises à l'article L.147-5 du code de l'urbanisme .

Dans ces conditions, l'impact du projet de PEB en matière d'urbanisme peut être apprécié :

- en évaluant, pour chacune des communes concernées, les surfaces concernées et les populations exposées par les zones de bruit (A-B-C-D) définies par la réglementation,
- en analysant pour chaque commune, les incidences du projet de PEB par rapport à la situation actuellement supportée par les communes avec l'application des dispositions du PEB approuvé le 24 novembre 1975.

Il convient de préciser que cette analyse est effectuée sur la base des documents d'urbanisme actuellement opposable et qu'elle ne peut préjuger des objectifs de développement et des dispositions d'utilisation du sol qui pourront être prises lors des révisions à venir de ceux-ci.

Ces mêmes documents d'urbanisme ont fait l'objet d'une révision depuis 1975 et ont alors intégré, à cette occasion, les dispositions du PEB en vigueur à ce jour.

a) Communes concernées par le PEB de l'aérodrome de Hyères – Le Palyvestre

Après élaboration du projet de PEB sur la base du nouvel indice sonore Lden (décret n°2002-626 du 26 avril 2002), le nombre de communes concernées par les dispositions réglementaires (zones A, B, C et D) du projet de PEB en terme d'urbanisme passe de une à deux communes.

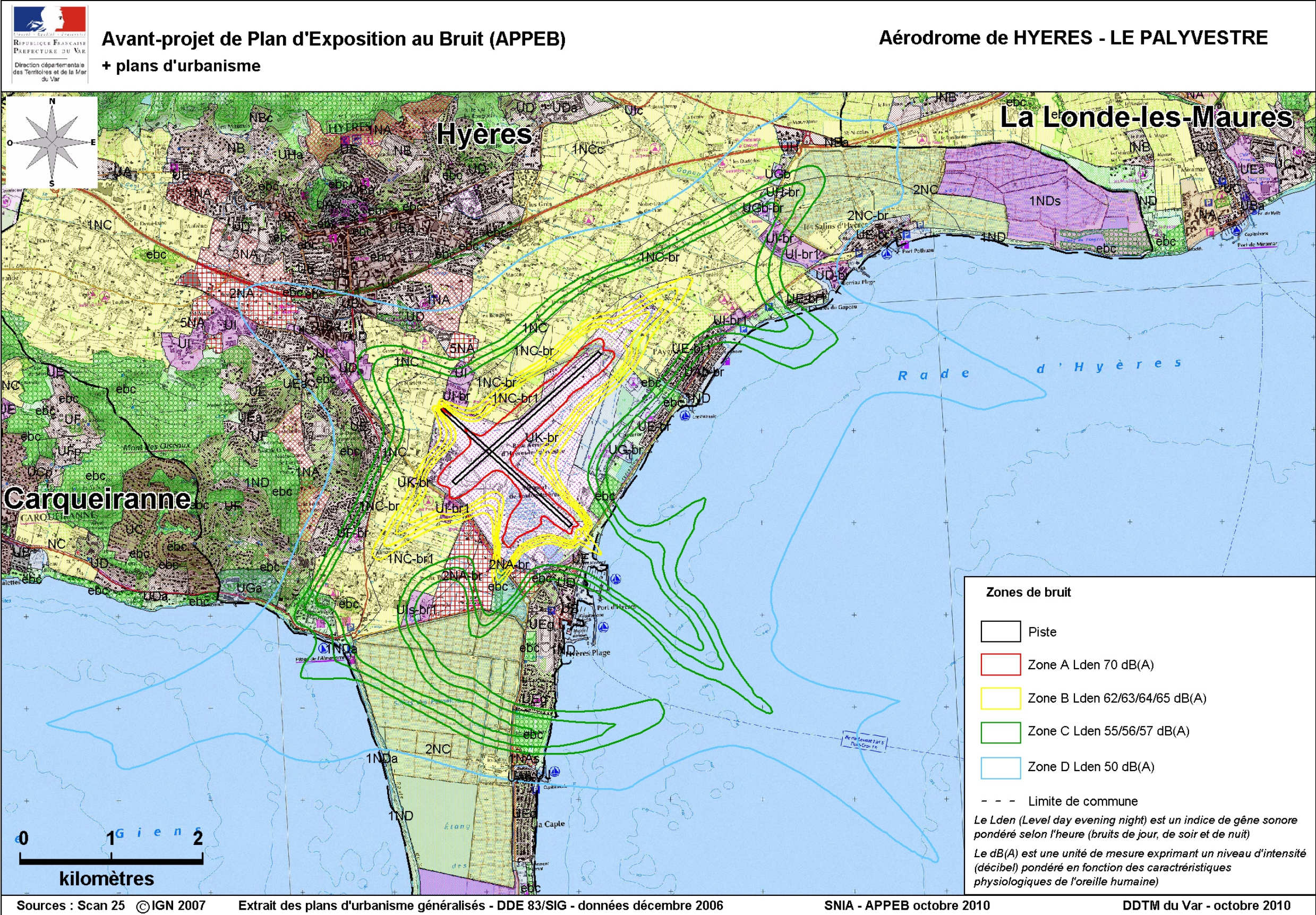
La commune de La Londe est nouvellement impactée par le projet de PEB et la commune de Hyères reste sous l'application des dispositions réglementaires du projet de PEB.

Ces deux communes sont dotées d'un Plan d'Occupation des Sols (POS) ou d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé.

	HYERES	LA LONDE
Documents d'urbanisme POS/PLU	POS approuvé le 25 juin 1999	révision totale PLU approuvée le 19 juin 2013
PEB en vigueur	24 novembre 1975	non concerné
PEB actualisé	concerné	concerné

b) Superposition du PEB en projet avec les POS/PLU « généralisés »*

* un POS/PLU « généralisé » rassemble les mêmes types de zonage sans distinction de sous-secteurs.



c) Règlements du PEB en projet (résumé du chapitre 2a)

Le PEB prescrit des restrictions d'urbanisation pour les constructions à usage d'habitation et pour les équipements publics ou collectifs ; le principe général consistant à ne pas accroître la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances sonores.

Dans les secteurs déjà urbanisés, des maisons individuelles pourront être autorisées dès lors qu'elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances.

Dans les secteurs non urbanisés, le PEB interdit dans les différentes zones de bruit, les maisons d'habitation individuelles.

d) Typologie des différentes zones du POS/PLU

zones urbaines, dites zones U des POS et PLU, ce sont les secteurs déjà urbanisés et les secteurs où les équipements publics existants ou en cours de réalisation ont une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter;

zones d'urbanisation future, dites zones NA dans les POS et zones AU dans les PLU, qui peuvent être urbanisées à l'occasion, soit d'une modification du POS ou du PLU, soit de la création d'une zone d'aménagement concerté, ou lorsque l'implantation de nouvelles constructions reste compatible avec un aménagement cohérent de la zone, tel qu'il est défini par le règlement;

secteurs non urbanisés des zones NB dans les POS et zone N(x) dans les PLU, zones naturelles où des habitations peuvent être implantées en nombre limité.

e) Croisement du règlement du PEB en projet avec les différentes zones du POS/PLU

POS/PLU	Zone U	Zone NA ou AU	Zone NB ou N(x)
PEB			
Zone A du PEB	Constructions liées à l'activité aéronautique et logements de fonction	Constructions liées à l'activité aéronautique et logements de fonction	Pas de construction
Zone B	Constructions liées à l'activité aéronautique et logements de fonction	Constructions liées à l'activité aéronautique et logements de fonction	Pas de construction
Zone C	Création/extension si accroissement faible de la population	Pas de construction	Pas de construction
Zone D	Règles de construction à respecter	Règles de construction à respecter	Règles de construction à respecter

Méthodologie :

L'indice psophique **N** (IP) était utilisé dans les anciens PEB: Il représente l'impact du bruit du point de vue de la santé et de la gêne ressentie. Pour les nouveaux PEB, la mesure se fait en Lden. C'est un indice de gêne sonore pondéré selon l'heure (bruits de jour, de soir et de nuit). Il n'y a pas d'équivalence mathématique autre qu'une corrélation statistique entre l'IP et le Lden en raison de la différence entre les facteurs d'atténuation. Même s'il n'existe pas de conversion technique, on peut dire que IP 78 correspond environ à Lden 55 et que IP 69 correspond environ à Lden 50. Un repérage sur site effectué en octobre 2010 a complété ces résultats.

f) Relevé des surfaces concernées par les différentes zones des PEB

Les superficies évaluées sont données en hectares. Le calcul des surfaces a été fait à partir du logiciel MapInfo.

SURFACES CONCERNEES PAR LES ZONES DE BRUIT DU PEB EN VIGUEUR (en indice psophique **N**)

PEB en vigueur - HYERES				
	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
	N >96	96> N >89	89> N >84	Non prévue par la réglementation relative à l'indice psophique
HYERES	506,66	749,26	689,77	
	1967			

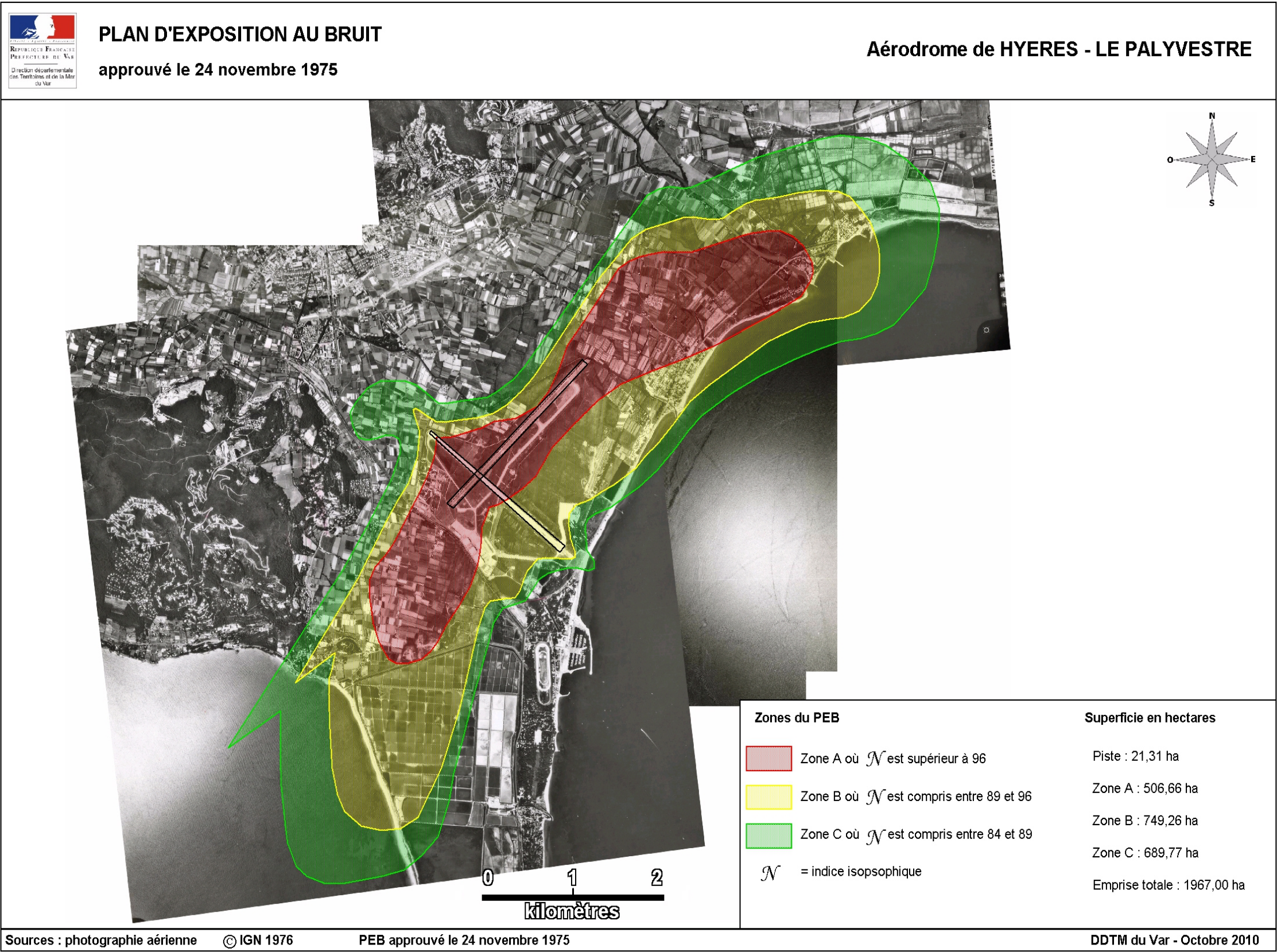
SURFACES CONCERNEES PAR LES ZONES DE BRUIT DU PEB EN PROJET (en indice Lden)

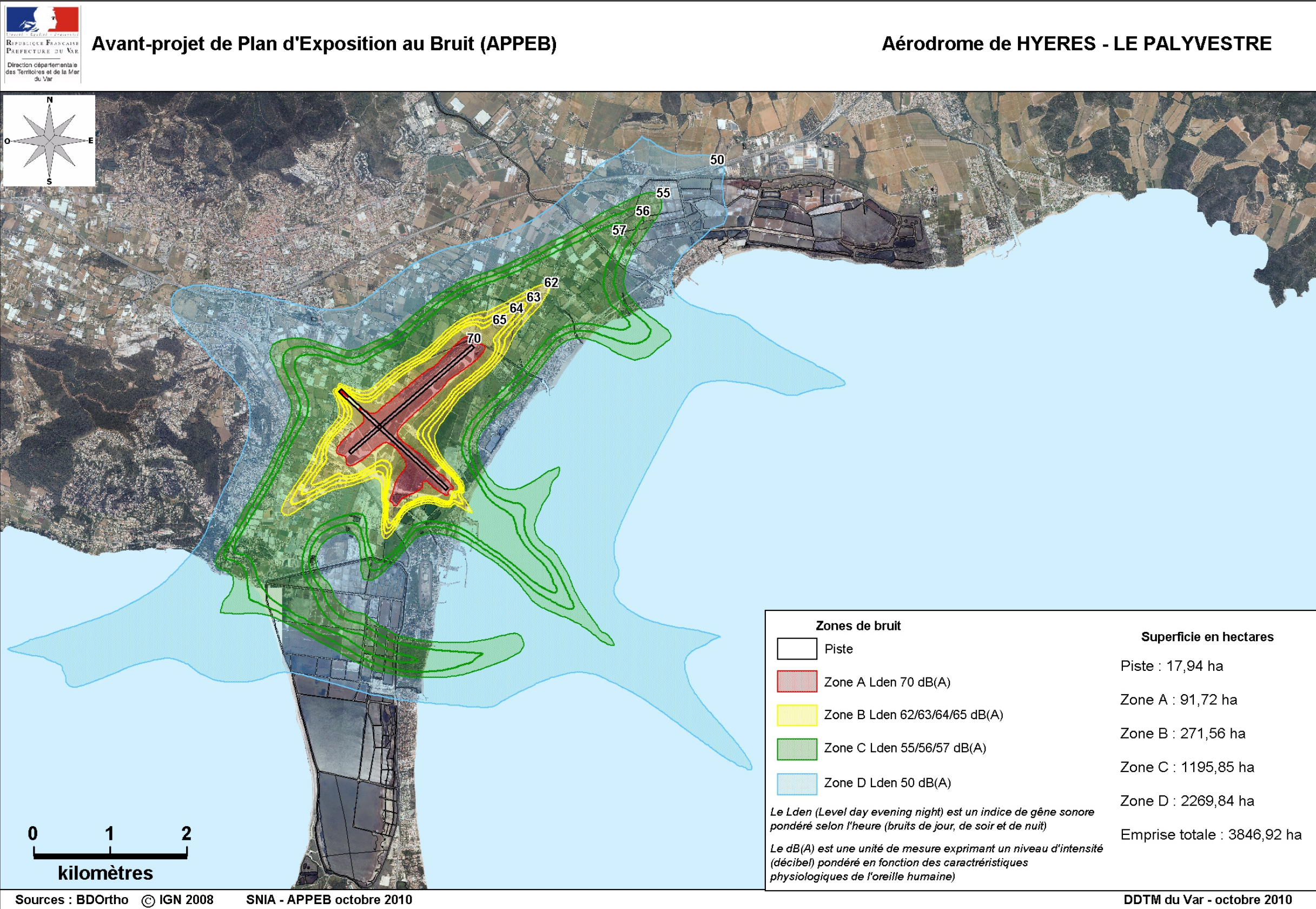
Avant-Projet de PEB - HYERES					
	Zone A	Zone B			
	Lden>70	70>Lden>65	70>Lden>64	70>Lden>63	70>Lden>62
HYERES	91,72	122,08	162,77	212,14	271,56

Avant-Projet de PEB - HYERES												
	Zone C											
	65>Lden>57	65>Lden>56	65>Lden>55	64>Lden>57	64>Lden>56	64>Lden>55	63>Lden>57	63>Lden>56	63>Lden>55	62>Lden>57	62>Lden>56	62>Lden>55
HYERES	759,39	1015,58	1345,34	718,7	974,89	1304,65	669,32	925,52	1255,27	609,9	866,1	1195,85

Avant-Projet de PEB - HYERES			
	Zone D		
	57>Lden>50	56>Lden>50	55>Lden>50
HYERES	2838,49	2582,3	2252,54
LA LONDE	17,3	17,3	17,3
	2855,79	2590,6	2269,84

Le PEB en vigueur occupe une surface globale
- supérieure au PEB en projet, hors zone D qui n'existe pas dans le PEB en vigueur (respectivement 1967 ha pour 1577 ha sans la zone D)
- inférieure au PEB en projet, en intégrant la zone D (respectivement 1967 ha pour 3847 ha)
La zone A correspond à l'emprise de l'aérodrome. Les zones A et B se sont réduites. La zone C impacte désormais des secteurs urbanisés au Sud/Est de la commune de Hyères-Le Palyvestre.
La zone D présente une emprise au sol importante et couvre notamment des secteurs urbanisés au Sud/Est et à l'Est de la commune de Hyères. La commune de La Londe est très faiblement concernée (environ 17 ha).
A noter que les surfaces calculées des différentes zones incluent les secteurs terrestres et maritimes





g) Relevé des populations exposées au bruit dans les différentes zones des PEB

Évaluation de la population résidente en nombre d'habitants (à la centaine près) ; application d'un ratio de 3 personnes par logement.

POPULATIONS EXPOSEES AU BRUIT PAR LE PEB EN VIGUEUR (en indice psophique **N**)

	PEB en vigueur			
	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
	N >96	96> N >89	89> N >84	Non prévue par la réglementation relative à l'indice psophique
HYERES	1475*	4542**	578	

* + 1 établissement d'enseignement
** + 1 établissement d'enseignement et + 4 établissements de santé

POPULATIONS EXPOSEES AU BRUIT PAR LE PEB EN PROJET(en indice Lden)

	Avant-Projet de PEB - HYERES				
	Zone A	Zone B			
	Lden>70	70>Lden>65	70>Lden>64	70>Lden>63	70>Lden>62
HYERES	0	36	78	159	374

	Avant-Projet de PEB - HYERES											
	Zone C											
	65>Lden>57	65>Lden>56	65>Lden>55	64>Lden>57	64>Lden>56	64>Lden>55	63>Lden>57	63>Lden>56	63>Lden>55	62>Lden>57	62>Lden>56	62>Lden>55
HYERES	2439	5429	8051	2397	5387	8009	2316	5306	7928	2101*	5091	7713

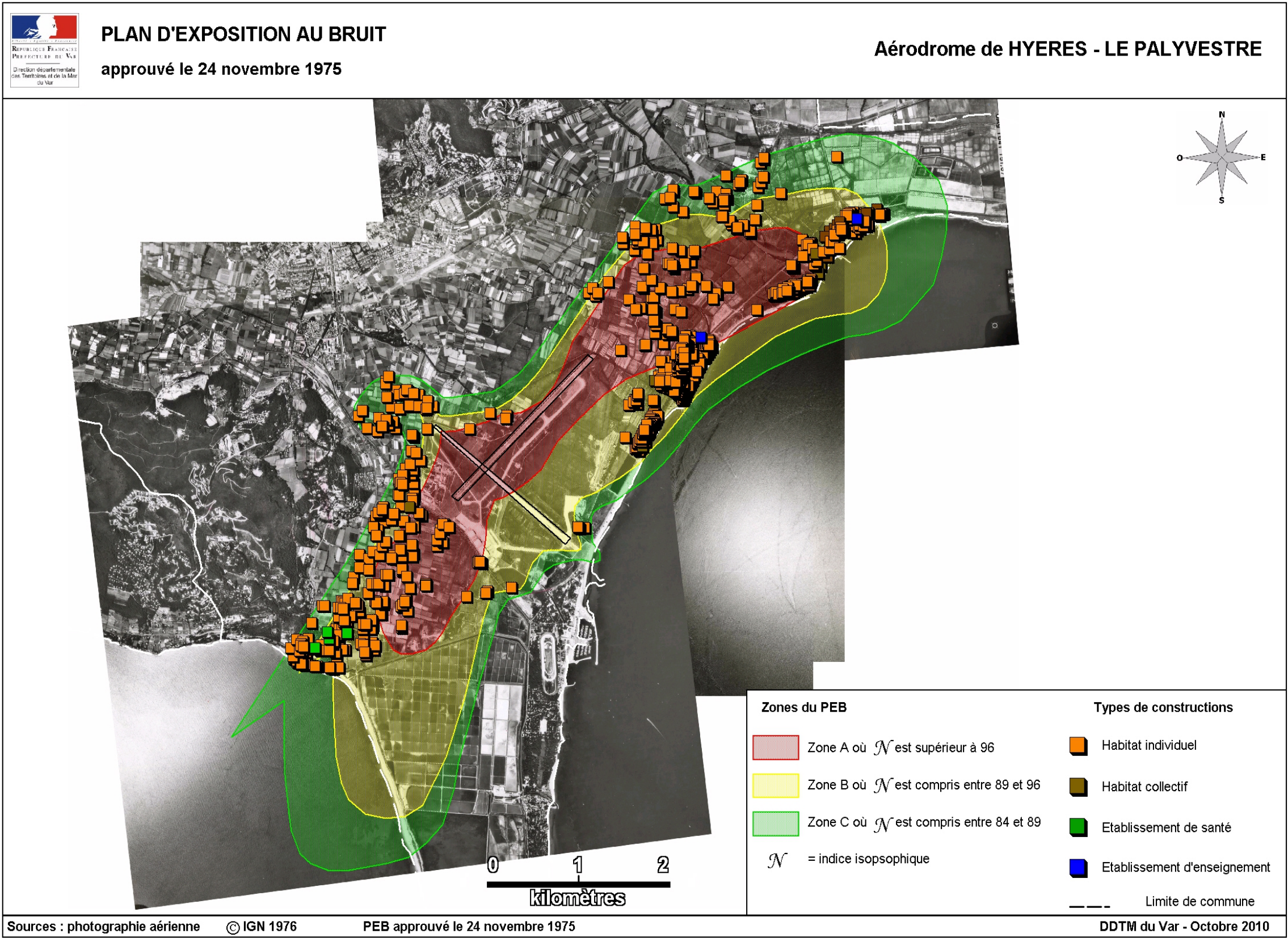
* + 1 établissement d'enseignement et 3 établissements de santé

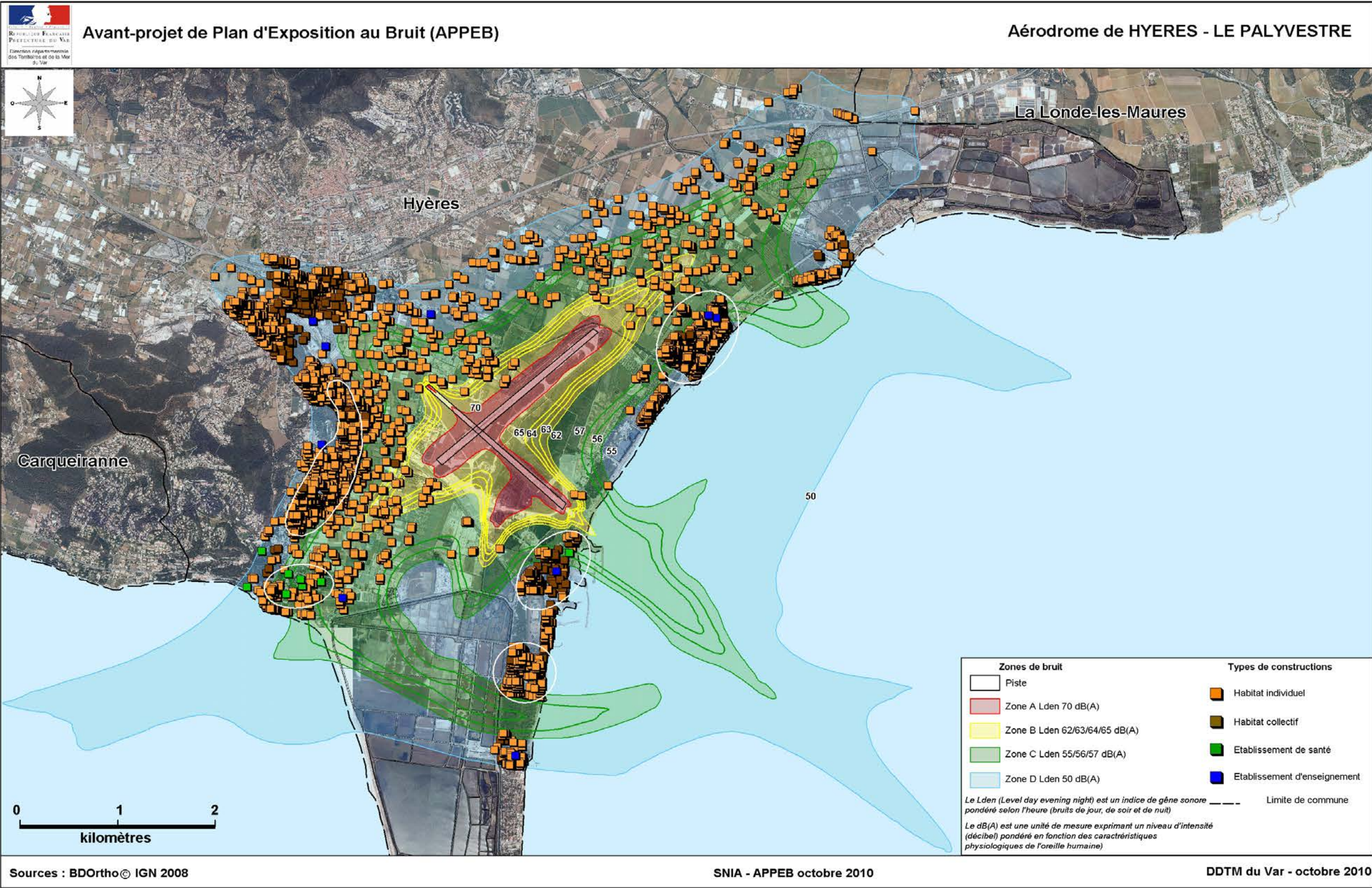
	Avant-Projet de PEB - HYERES		
	Zone D		
	57>Lden>50	56>Lden>50	55>Lden>50
HYERES	56558***	53568**	50943*
LA LONDE	0	0	3
	56558	53568	50946

* + 6 établissements d'enseignement et 2 établissements de santé
** + 1 établissement d'enseignement et 1 établissement de santé
*** + 1 établissement d'enseignement et 2 établissements de santé

Nota : ces établissements ne sont mentionnés qu'une fois, bien qu'ils puissent appartenir à plusieurs colonnes. La somme de tous ces établissements représente donc l'ensemble des établissements impactés.

L'urbanisation dans les secteurs proches de l'aérodrome, zone B du PEB en projet, n'a pas été importante. On note que 2000 logements environ sont impactés par le bruit en zone C. En zone D, 20000 logements environ devraient être isolés selon des normes régies par les règles de construction et d'habitation, notamment en matière d'isolement acoustique.





h) Zoom sur des secteurs urbanisés et populations exposées

POPULATIONS EXPOSEES AU BRUIT PAR LE PEB EN VIGUEUR (en indice psophique **N**)

	PEB en vigueur			
	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
	N >96	96> N >89	89> N >84	Non prévue par la réglementation relative à l'indice psophique
HYERES L'Ayguade	248*	924	0	
HYERES Le Port	0	0	0	
HYERES Les Pesquiers	0	0	0	
HYERES St Pierre des Horts	0	78**	57	
HYERES Notre Dame de Consolation - Costebelle - La Font des Horts	0	0	0	
	248	1002	57	

* + 1 établissement d'enseignement

** + 4 établissements de santé

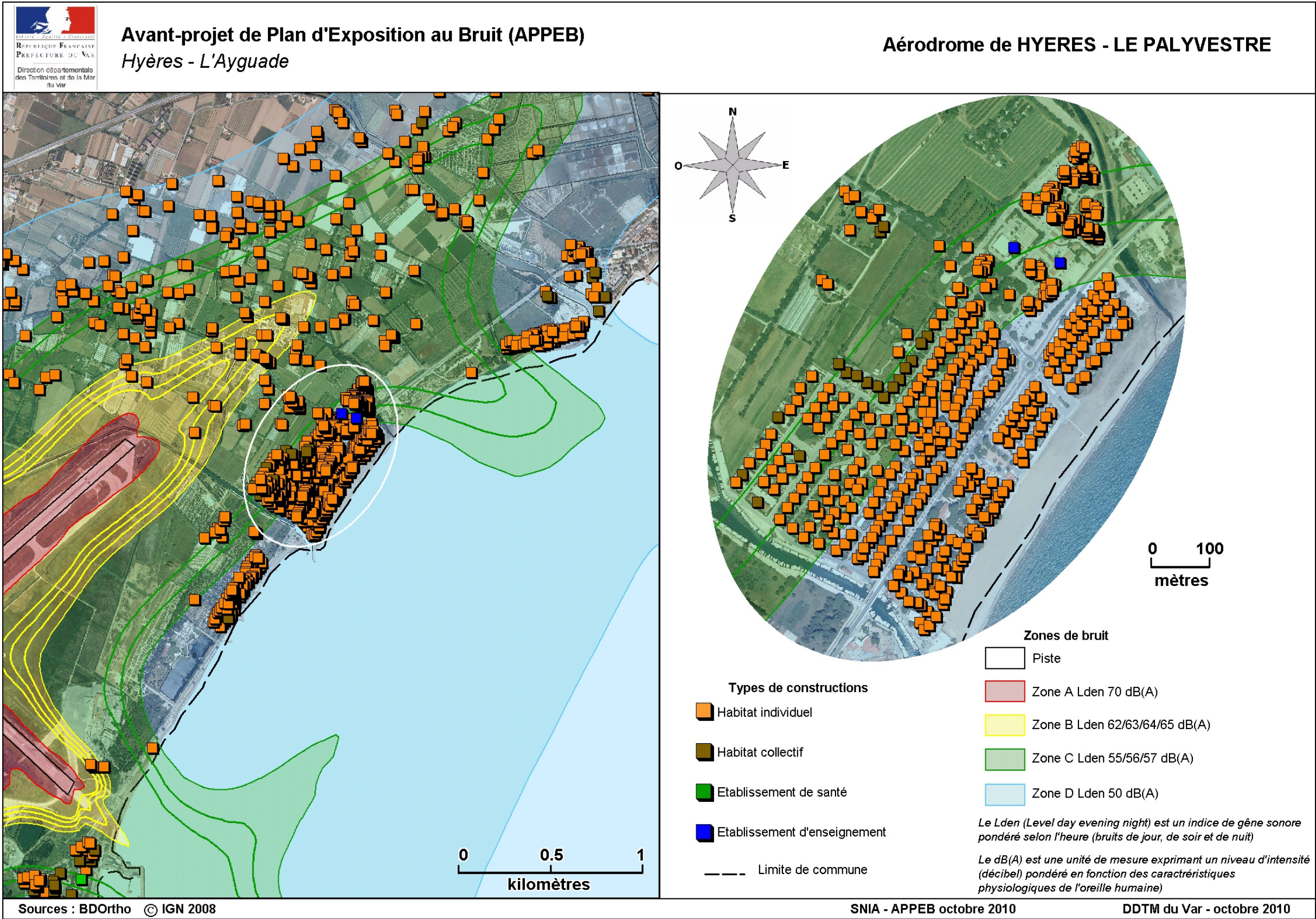
POPULATIONS EXPOSEES AU BRUIT PAR LE PEB EN PROJET(en indice Lden)

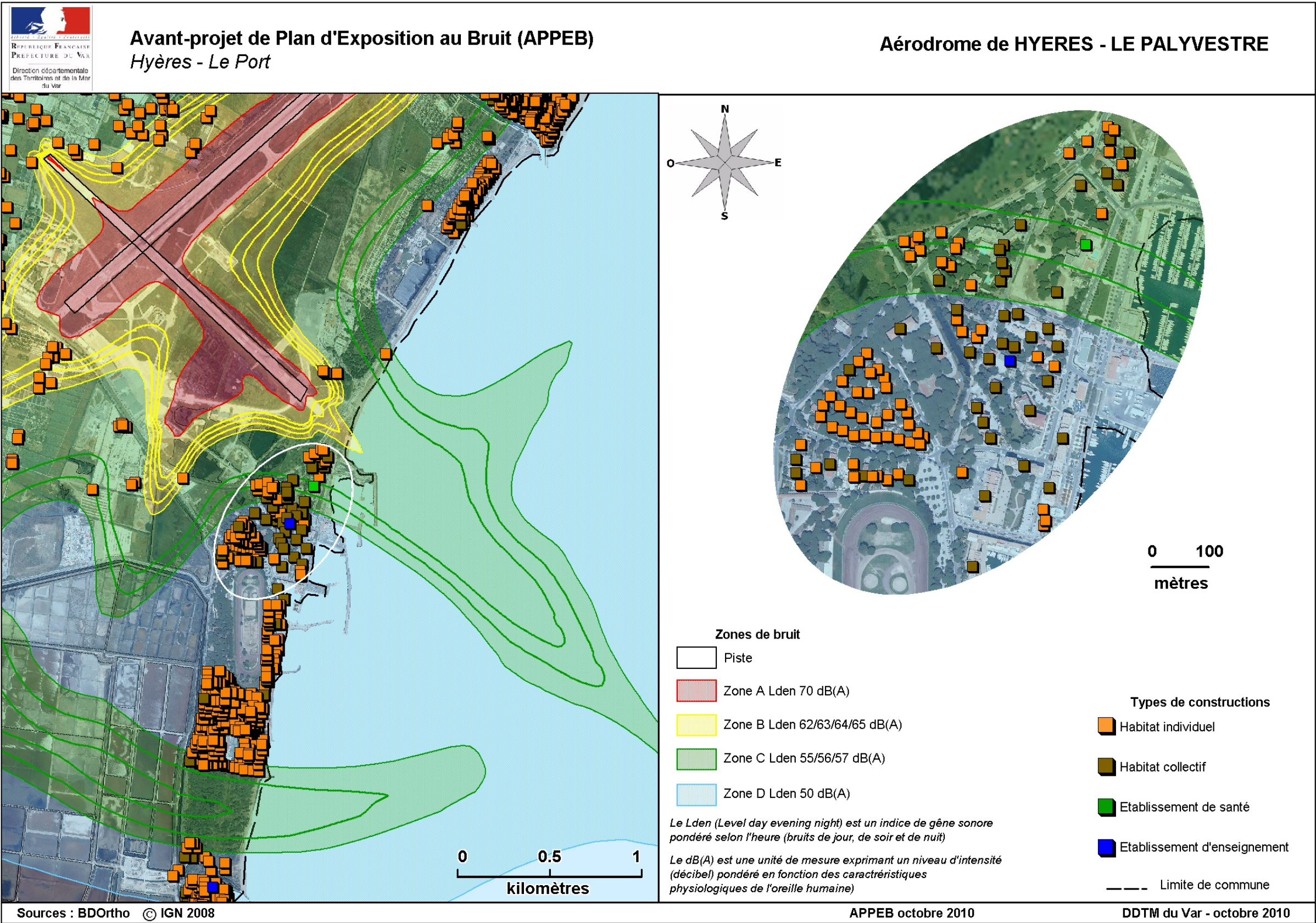
	Avant-Projet de PEB - HYERES				
	Zone A	Zone B			
	Lden>70	70>Lden>65	70>Lden>64	70>Lden>63	70>Lden>62
HYERES L'Aiguade	0	0	0	0	0
HYERES Le Port	0	0	0	0	0
HYERES Les Pesquiers	0	0	0	0	0
HYERES St Pierre des Horts	0	0	0	0	0
HYERES Notre Dame de Consolation - Costebelle - La Font des Horts	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0

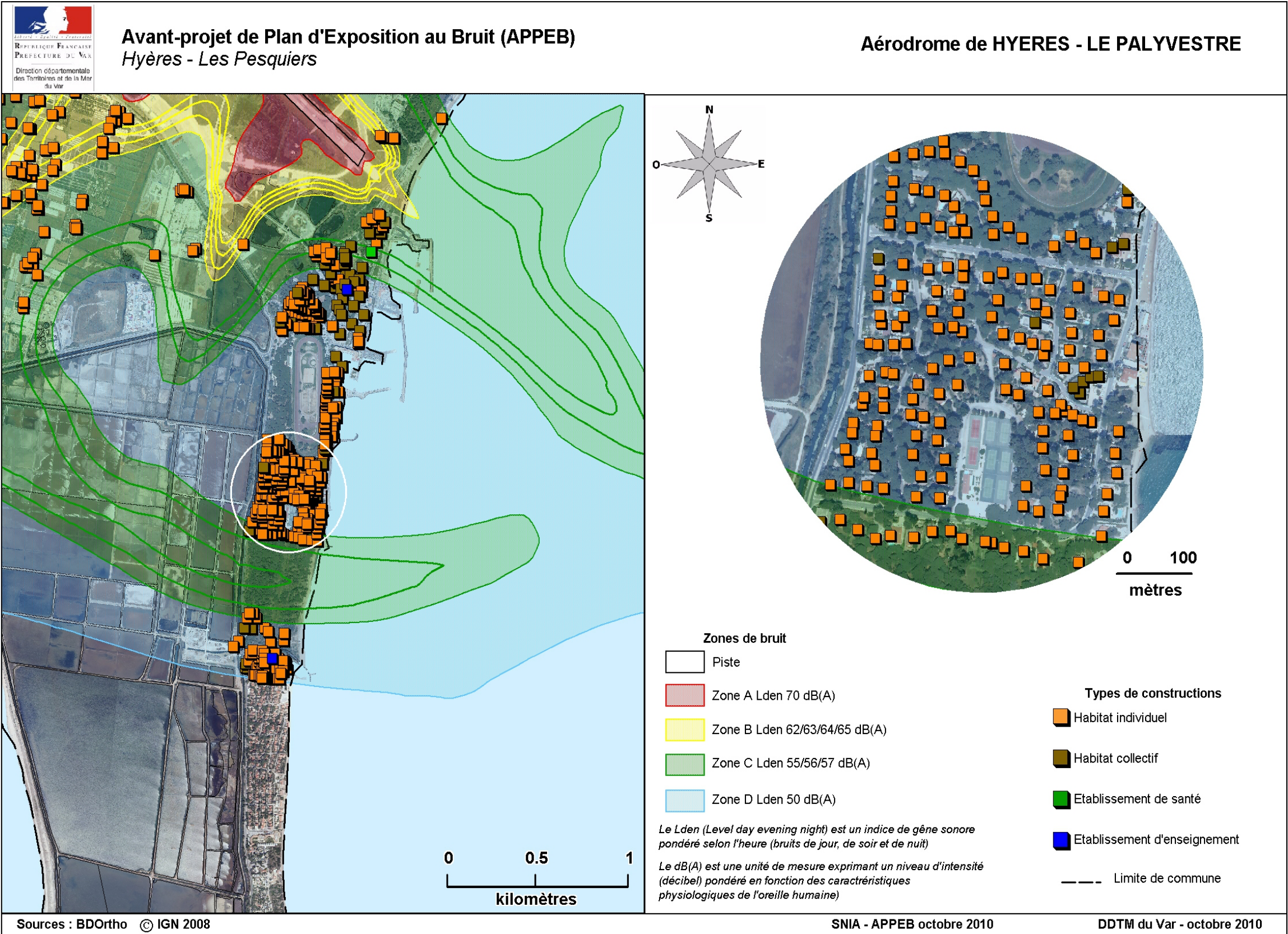
	Avant-Projet de PEB - HYERES					
	Zone C					
	65>Lden>57	65>Lden>56	65>Lden>55	64>Lden>57	64>Lden>56	64>Lden>55
HYERES L'Aiguade	290	932	1473	290	932	1473
HYERES Le Port	800	1948	2847	800	1948	2847
HYERES Les Pesquiers	0	0	149	0	0	149
HYERES St Pierre des Horts	45	99	150	45	99	150
HYERES Notre Dame de Consolation - Costebelle - La Font des Horts	39	201	485	39	201	485
	1174	3180	5104	1174	3180	5104
Avant-Projet de PEB - HYERES						

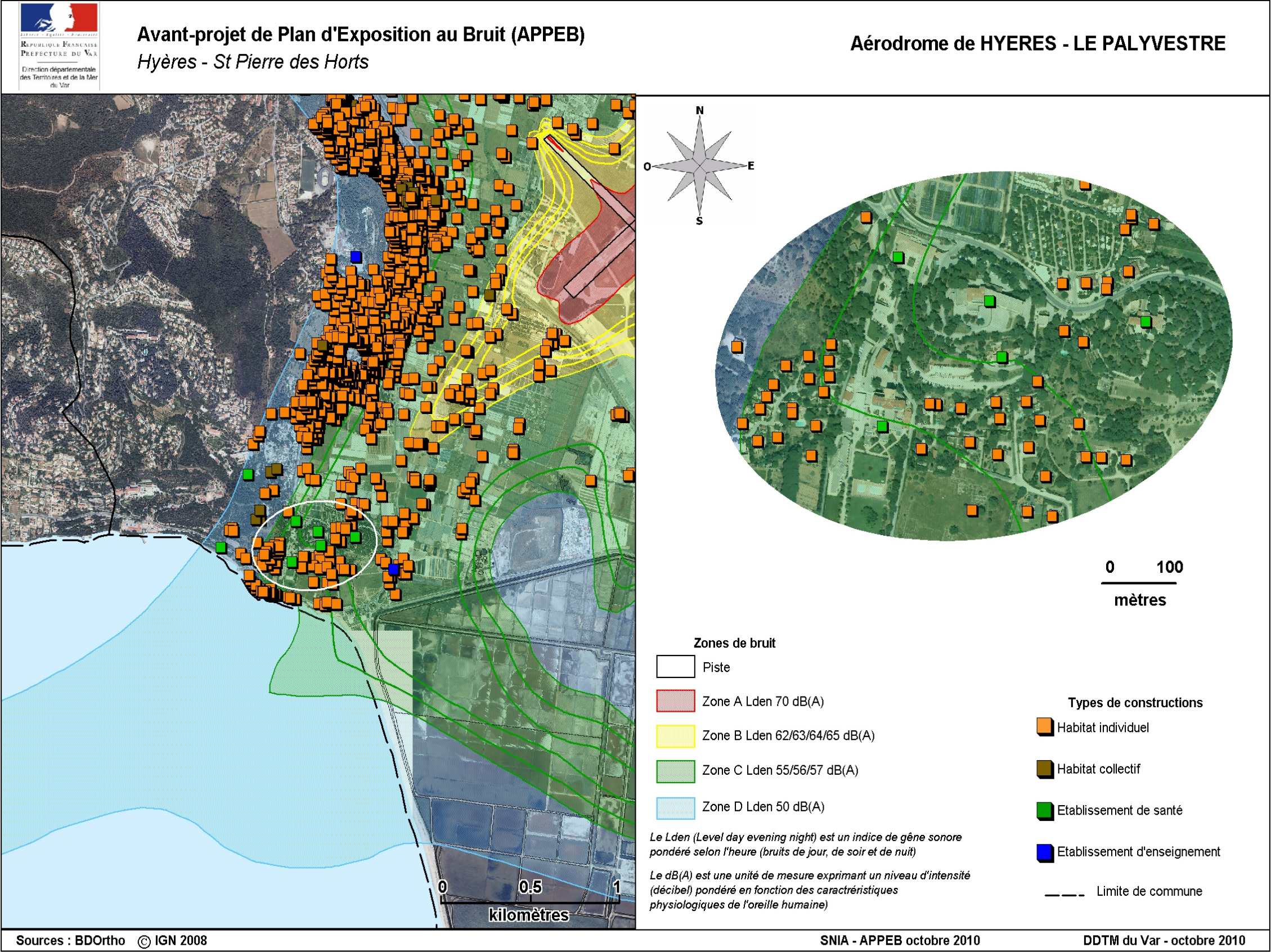
	Zone C						
	63>Lden>57	63>Lden>56	63>Lden>55	62>Lden>57	62>Lden>56	62>Lden>55	
HYERES L'Aiguade	290	932	1473	290	932	1473	
HYERES Le Port	800	1948	2847	800	1948	2847	
HYERES Les Pesquiers	0	0	149	0	0	149	
HYERES St Pierre des Horts	45	99	150	45*	99	150	* + 3 établissements de santé
HYERES Notre Dame de Consolation - Costebelle - La Font des Horts	39	201	485	39	201	39	
	1174	3180	5104	1174	3180	4658	

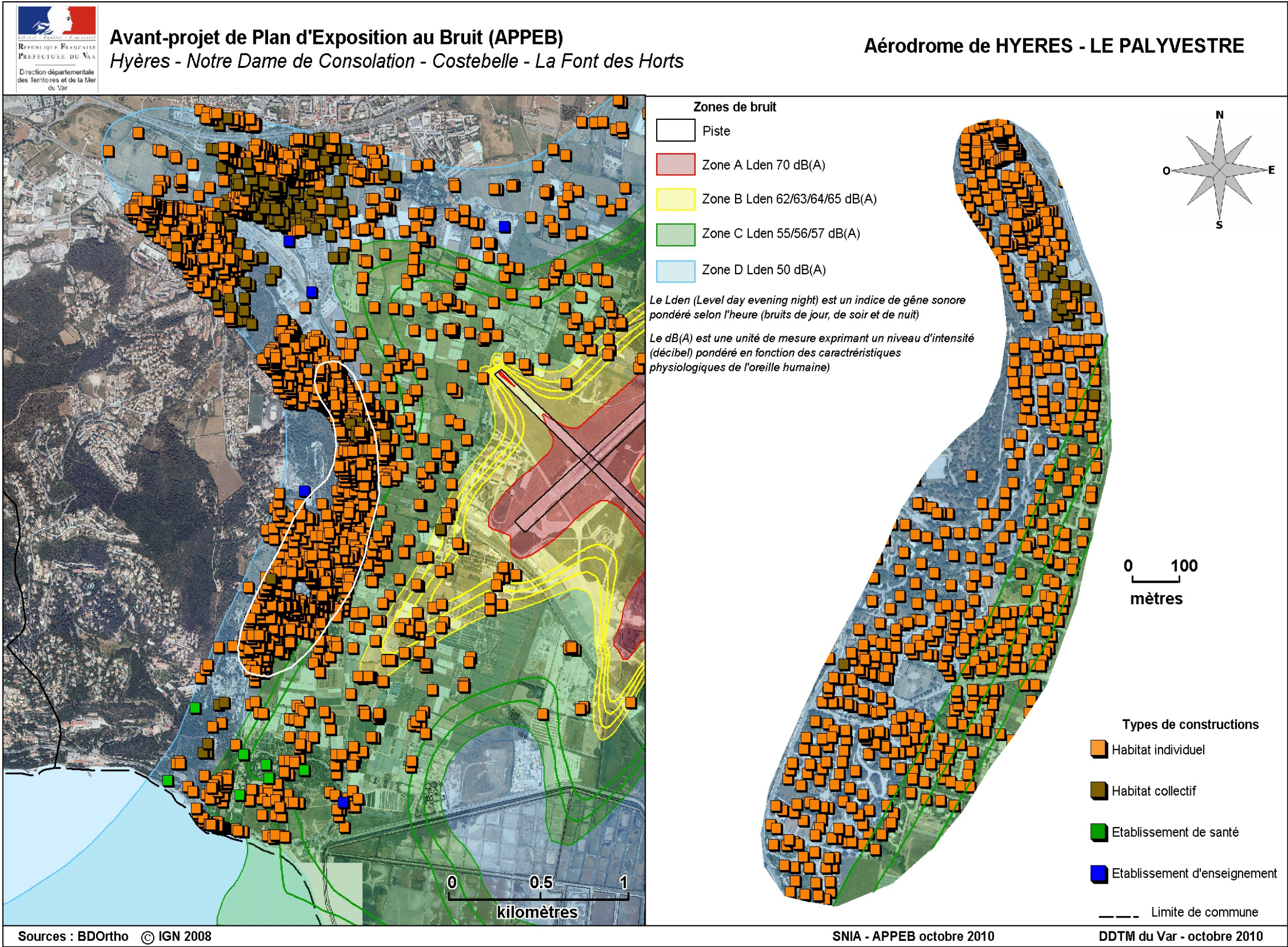
	Avant-Projet de PEB - HYERES			
	Zone D			
	57>Lden>50	56>Lden>50	55>Lden>50	
HYERES L'Aiguade	1870*	1228*	687	* + 1 établissement d'enseignement
HYERES Le Port	10061**	8913	8014*	* + 1 établissement d'enseignement ** + 1 établissement de santé
HYERES Les Pesquiers	1259	1259	1110	
HYERES St Pierre des Horts	108*	5*	3	* + 1 établissement de santé
HYERES Notre Dame de Consolation - Costebelle - La Font des Horts	2539	2377	2093	
	15837	13782	11907	











i) Analyse par zoom de l'impact du PEB en projet

Zoom sur le secteur du lotissement de l'Ayguade

Le PEB en projet modifie favorablement la distribution des zones, une partie du lotissement de l'Ayguade passant de zone A en zone C et l'autre de B en D. Toutefois, Ce lotissement est d'ores et déjà très urbanisé.

En terme d'urbanisme, l'incidence du projet de PEB pour ce lotissement est donc favorable.

Zoom le secteur du Port de Hyères

Ce secteur est nouvellement impacté par le PEB en projet, par 3 zones :

Zone B: Incidence faible, car sur une étendue limitée de zones classées 1NDa ou 1ND.

Zone C: Incidence sur une partie du centre urbanisé du port

Zone D: Incidence sur l'autre partie du centre urbanisé du port

En terme d'urbanisme, l'incidence du projet de PEB pour ce secteur est donc très impactante.

Zoom sur le secteur du quartier des Pesquiers

Ce quartier est nouvellement impacté par le PEB en projet, par 2 zones :

Zone C: uniquement sur une bande d'une quinzaine de bâtiments au Sud du quartier

Zone D: Cette zone concerne le reste du quartier

Toutefois, Ce quartier est d'ores et déjà très urbanisé.

En terme d'urbanisme, l'incidence du projet de PEB pour ce quartier ne devrait pas être impactante.

Zoom sur le secteur de St Pierre des Horts

Le PEB en projet modifie favorablement la distribution des zones, une partie passant de zone B en zone C et l'autre partie de C en D, sur des zones classées ND ou NC.

En terme d'urbanisme, l'incidence du projet de PEB pour ce lotissement est donc favorable.

Zoom sur le secteur de Notre Dame de Consolation, Costebelle et La Font des Horts

Ce secteur est nouvellement impacté par le PEB en projet, par les zones C et D dans une zone de type U.

En terme d'urbanisme, l'incidence du projet de PEB pour ce secteur est impactante mais les possibilités de densification urbaine restent très limitées du fait d'une occupation déjà importante.

j) avis de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) du 20 juin 2013

Les membres de la CCE ont pris connaissance de l'APPEB et des objectifs de ce plan, à savoir protéger les populations exposées aux nuisances sonores générées par les aéronefs et éviter au maximum d'en exposer de nouvelles en limitant l'urbanisation à proximité immédiate.

Le choix des valeurs des courbes n'est donc pas anodin.

Les membres de la CCE se sont prononcés sur :

- I) la valeur de la courbe B,
- II) la valeur de la courbe C,
- III) et sur la prise en compte ou non de la zone D.

Le vote est réalisé à main levée.

Zones	Mise au vote des courbes	résultat du vote	proposition de la CCE
Zone B	Courbe 65 Courbe 64 Courbe 63 Courbe 62	Courbe 62	Retenue à l'unanimité
Zone C	Courbe 57 Courbe 56 Courbe 55	Courbe 57 6 voix contre et 18 voix pour Courbe 56 pas de vote Courbe 55 18 voix contre et 6 voix pour	Courbe 57 Retenue
Zone D	Courbe 50	Courbe 50	Retenue à l'unanimité

En ce qui concerne la zone C, les résultats du vote (courbe 57) ne garantissent pas une urbanisation limitée autour de l'aérodrome; de nouvelles populations pourront donc être exposées aux nuisances sonores liées à la proximité de l'aérodrome.

L'avis émis par les membres de la CCE ne permet pas de protéger du bruit un maximum de population.

Surfaces concernées suite à cet avis (en ha) :

	Avant-Projet de PEB			
	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
	Lden>70	70>Lden>62	62>Lden>57	57>Lden>50
HYERES	91,72	271,56	609,9	2838,49
LA LONDE	0	0	0	17,3

Populations concernées suite à cet avis :

	Avant-Projet de PEB			
	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
	Lden>70	70>Lden>62	62>Lden>57	57>Lden>50
HYERES L'Ayguade	0	0	290	1870
HYERES Le Port	0	0	800	10061
HYERES Les Pesquiers	0	0	0	1259
HYERES St Pierre des Horts	0	0	45	108
HYERES Notre Dame de Consolation - Costebelle - La Font des Horts	0	0	39	2539
	0	0	1174	15837

	Avant-Projet de PEB			
	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
	Lden>70	70>Lden>62	62>Lden>57	57>Lden>50
HYERES	0	374	2101	56558
LA LONDE	0	0	0	3

k) établissement du projet de PEB

Dans le cadre de la procédure réglementaire, le Préfet du Var doit procéder aux choix des valeurs de l'indice Lden à prendre en compte pour déterminer la limite extérieure des zones B et C, et décider de la prise en compte de la zone D dans le projet de PEB avant qu'intervienne la décision de réviser le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Hyères-Le Palyvestre.

Pour cela, le Préfet dispose d'une cadre réglementaire, à savoir :

- 1) Il peut s'appuyer sur l'avis simple formulé par la commission consultative de l'environnement (CCE).
- 2) Il doit mettre en œuvre la circulaire du 19 janvier 1988, rédigée par le ministre de la défense et le ministre de l'équipement, de l'aménagement du territoire et des transports, rappelle l'objectif de la loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes:
« la loi confirme l'objectif d'intérêt national de maîtriser l'urbanisation autour des aérodromes afin, d'une part, d'éviter d'exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit et, d'autre part, de préserver l'activité aéronautique et l'équipement aéroportuaire »

Afin de répondre aux objectifs fixés par les lois et les directives ministérielles à savoir la protection maximale des populations exposées aux nuisances sonores tout en garantissant l'activité aéroportuaire civile et militaire dans des conditions satisfaisantes intégrant les effets d'amélioration consentie (prise en compte de l'urbanisation, charte par exemple), afin de prendre en compte les doléances des riverains se plaignant du bruit et de ne pas exposer de nouvelles populations, **le Préfet décide** :

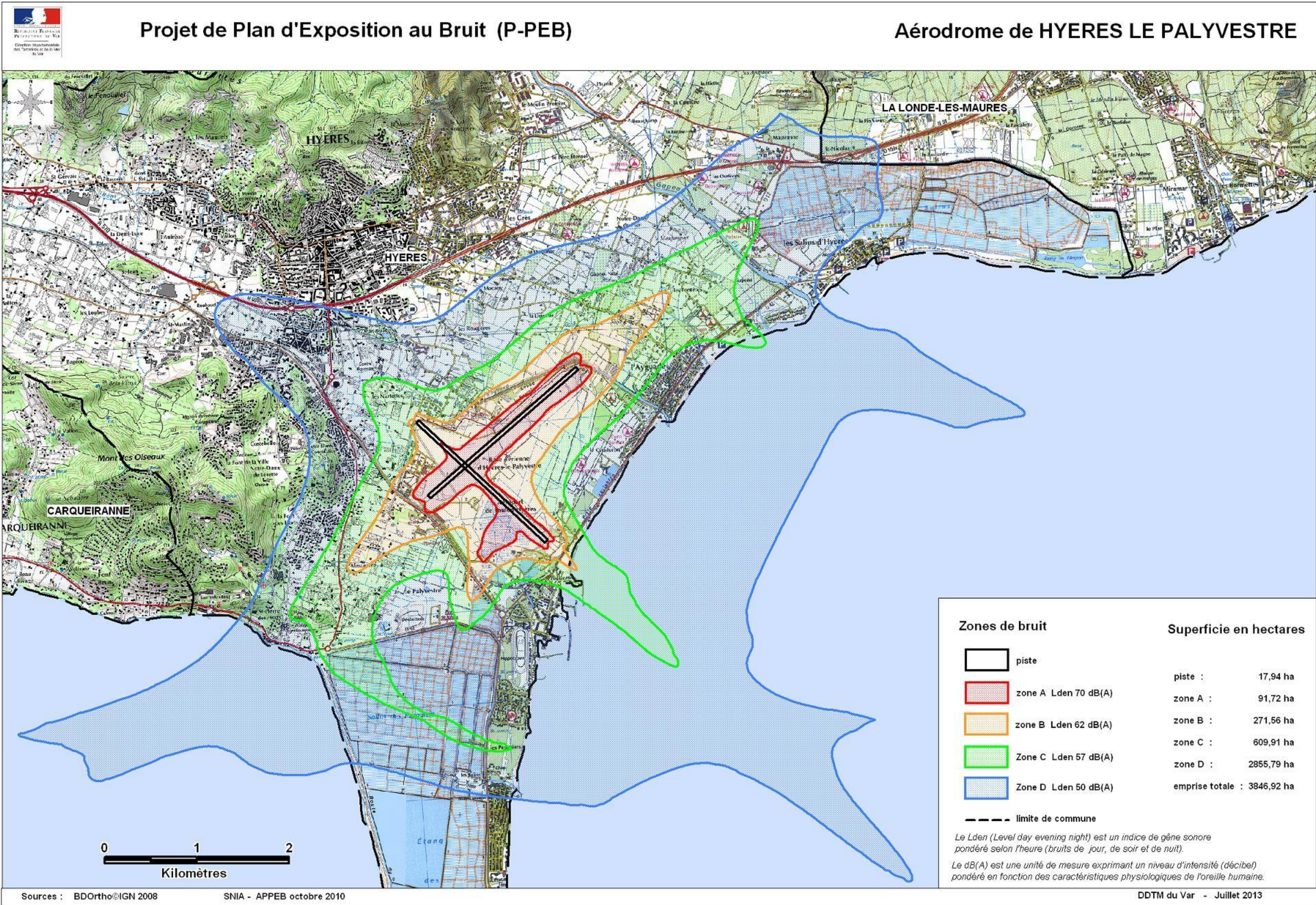
- **de retenir la valeur d'indice Lden 62 comme limite extérieure de la zone B ;**
- **de retenir la valeur d'indice Lden 57 comme limite extérieure de la zone C ;**
- **d'instituer une zone D d'information et d'isolation acoustique renforcée, dans un souci de transparence maximale.**

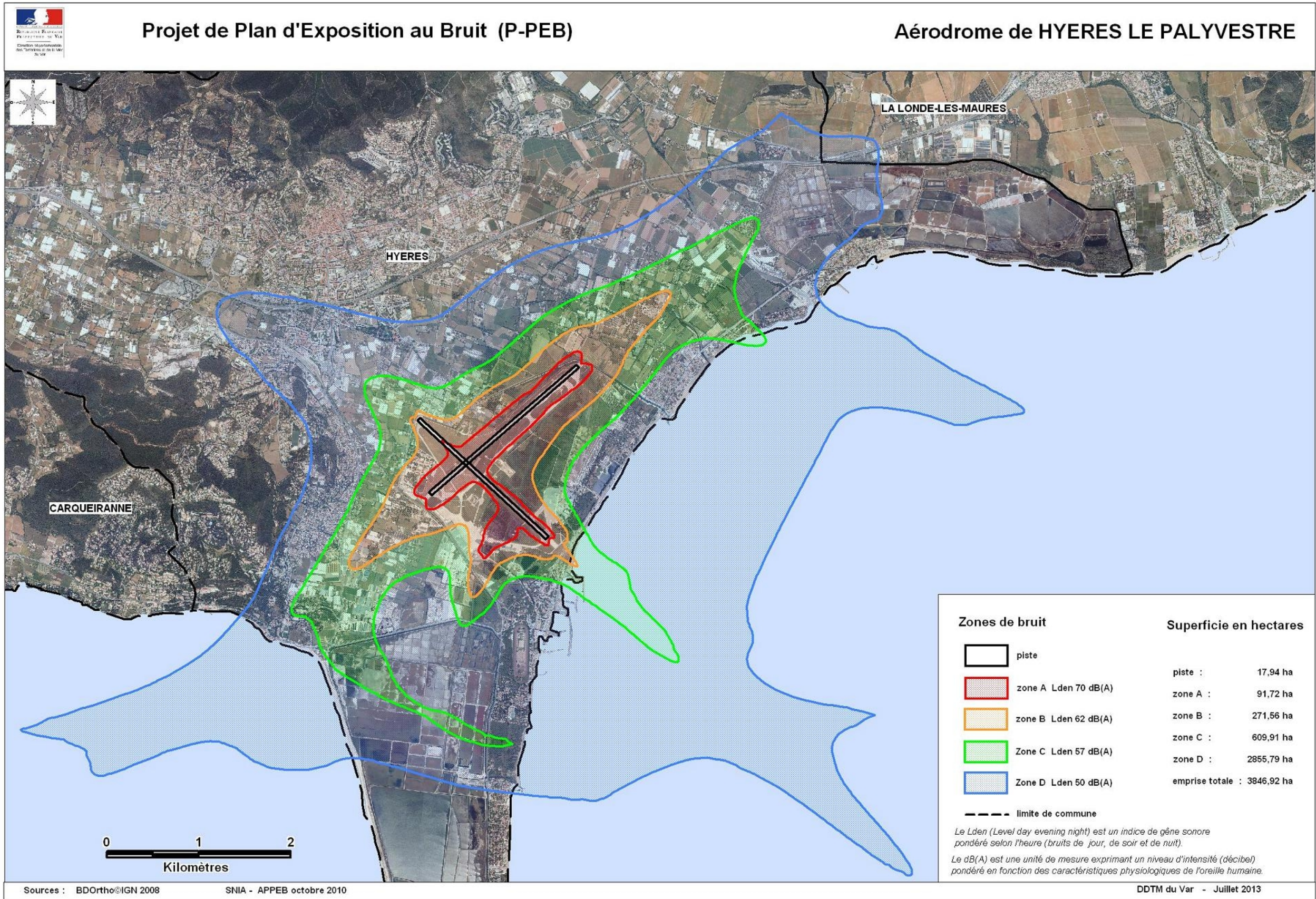
La décision de réviser le plan d'exposition au bruit va être notifiée par le préfet, accompagnée d'un projet de plan d'exposition au bruit, aux maires des communes concernées et, s'il y a lieu, aux présidents des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) compétents.

Le projet de plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome de Hyères-Le Palyvestre soumis à l'instruction administrative réglementaire comprendra :

- le présent rapport de présentation
- une représentation cartographique faisant apparaître les limites des zones A, B, C et D avec les valeurs d'indices retenues par le Préfet pour les courbes B et C établie à l'échelle 1 / 25 000^{ème}

Cette représentation figure ci-après au présent rapport.





I) retour sur les avis suite aux consultations obligatoires

1ère étape : la consultation des communes concernées et des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) compétents

Par courrier en date du 13 février 2014, le préfet du Var a notifié aux collectivités territoriales concernées par le PEB de l'aérodrome de Hyères-Le Palyvestre sa décision de révision dudit PEB.

Conformément à l'article R.147-7 dernier alinéa du code de l'urbanisme, les conseils municipaux des communes concernées et les organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale compétents disposent d'un délai de deux mois pour faire connaître leur avis sur le projet communiqué. A défaut de réponse dans le délai imparti, l'avis est réputé favorable.

Le tableau ci-dessous récapitule les avis des collectivités territoriales consultées.

Collectivité	Saisine	Date réponse	Avis
Commune de Hyères	13 février 2014	Pas de réponse	Avis réputé favorable
Commune de La Londe-Les Maures	13 février 2014	Pas de réponse	Avis réputé favorable
Communauté d'agglomération TPM	13 février 2014	Pas de réponse	Avis réputé favorable

Sur 3 collectivités consultées, il y a eu 3 avis réputés favorable.

2ème étape : la consultation des membres de la CCE

Dès réception des avis ou, à défaut, dès l'expiration du délai mentionné au dernier alinéa de l'article R.147-7, le projet de plan d'exposition au bruit accompagné des avis des conseils municipaux et, le cas échéant, des organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale compétents est transmis pour avis par le préfet à la commission consultative de l'environnement. La commission consultative de l'environnement dispose d'un délai de deux mois à compter de la date de la saisine par le préfet pour formuler son avis sur le projet communiqué.

Par courrier en date du 29 juillet 2014, le préfet du Var a notifié aux membres de la CCE concernés par le PEB de l'aérodrome de Hyères-Le Palyvestre sa décision de révision dudit PEB.

Le tableau ci-dessous récapitule les avis reçus des membres.

Membres CCE	Saisine	Date réponse	Avis
TPM – JP. GIRAND	29 juillet 2014	19 septembre 2014	favorable
CG – F. ROUX	29 juillet 2014	19 septembre 2014	favorable
CIL Costebelle	29 juillet 2014	04 septembre 2014	défavorable
UHCNS	29 juillet 2014	16 septembre 2014	défavorable
Groupeement CIL	29 juillet 2014	06 octobre 2014	défavorable

A défaut de réponse dans le délai imparti, l'avis est réputé favorable. Parmi les 27 membres de la CCE consultés, 5 ont répondu dont 3 ont formulé un avis défavorable. Ainsi, pour les membres de la CCE, 22 avis sont réputés favorable.

En conclusion, 3 avis de collectivités réputé favorable, 2 avis favorable de membres de la CCE et 22 avis réputés favorable, soit 27 avis relevant d'un accueil favorable sur 30 entités consultés.

m) avis de la CCE en date du 28 octobre 2014

La parole est donnée aux CILs et associations :

L'UHCNS précise que la charte doit être respectée et à un lien avec le PEB. Elle évoque des trafics en dehors des périodes indiquées dans la charte. Le commandant précise que des mouvements d'avions sont prévus mais que des plans de vol dépendent d'autres facteurs (vent, déport de vols, ...).

CIL de l'Almanarre demande où en est l'achat des simulateurs ; c'est effectivement annoncé, mais, cela ne se traduira pas par une suppression totale des vols.

CIL des Pesquiers : les plans de vol ne semblent pas respectés. Le commandant assure faire des rappels aux pilotes. Les pilotes extérieurs à la base sont moins informés. Le secrétaire général propose qu'un courrier soit adressé à tous les opérateurs afin de respecter les zones de survol.

Le Maire de Hyères fait une distinction entre les nuisances constatées et les prescriptions en matière d'urbanisme. Il faut bien distinguer les deux problématiques. Le PEB implique des prescriptions en urbanisme. Il relève des difficultés à établir les nuisances et ses protections, à prendre en compte plutôt au niveau de la charte.

Les problèmes viennent des acteurs qui ne sont pas des opérateurs locaux ; le courrier de la BAN devrait rappeler les principes.

Tour de table et avis (20 votants) + la voix du Président

- 12 personnes se prononcent POUR + 1 président
- 6 personnes se prononcent CONTRE
- 2 personnes se sont abstenues

La CCE émet un avis favorable au projet de PEB.

n) déroulé de la procédure d’enquête publique

Le projet de plan d'exposition au bruit est soumis à enquête publique par le préfet dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article [L. 147-3](#) et selon les modalités fixées par 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.

Lorsque le plan d'exposition au bruit concerne un aérodrome affecté à titre exclusif, principal ou secondaire au ministère chargé de la défense, la procédure d'enquête est conduite dans le respect des conditions posées par les articles [R. 123-45](#) et [R. 123-46 du code de l'environnement](#).

Le projet de PEB est destiné à maîtriser l’urbanisation autour de l’aérodrome en limitant les droits à construire dans les zones de bruit et en imposant une isolation acoustique renforcée pour les constructions autorisées dans les zones de bruit. Document d’urbanisme opposable, il est annexé au PLU.

Dans les formes prescrites par le code de l’environnement, une enquête publique relative au projet de plan d’exposition au bruit (P-PEB) de l’Aérodrome de Hyères–Le Palyvestre a été ouverte sur le territoire des communes de Hyères et de La Londe-Les Maures.

Par arrêté préfectoral en date du 08 octobre 2014, ladite enquête a été ouverte en mairies de Hyères et de La Londe les Maures le 29 octobre 2014 et s’est terminée le 28 novembre 2014.

Pendant la durée de l’enquête, toute personne a pu prendre connaissance du P-PEB aux jours et heures habituels d’ouverture des bureaux au public :

Mairie de Hyères 12 Avenue Joseph Clotis – 83400 Hyères	Mairie de La Londe les Maures Place du 11 novembre – 83250 La Londe Les Maures
Lundi au vendredi de 9 h à 12 h et 14 h à 17 h	Lundi au vendredi de 8 h à 12 h et de 13 h 30 à 16 h 30 Samedi de 9 h à 11 h

- Le public a pu s’exprimer :
- soit en consignait ses observations sur un registre d’enquête tenu à sa disposition en mairies de Hyères et de La Londe-Les Maures.
 - soit en écrivant au commissaire enquêteur par correspondance à la mairie de Hyères, siège de l’enquête.
 - soit en rencontrant le commissaire enquêteur, notamment lors des 6 jours de permanences

Permanences	Mairie de Hyères
Mercredi 29 octobre 2014	9 h - 12 h et 13 h - 16 h
Lundi 3 novembre 2014	13 h - 16 h
Jeudi 13 novembre 2014	9 h - 12 h
Mardi 18 novembre 2014	13 h - 16 h
Vendredi 28 novembre 2014	9 h - 12 h et 14 h - 17 h

Le public a été informé par les moyens suivants :

- Un avis au public faisant connaître l’ouverture de l’enquête ainsi que les conditions de déroulement publié quinze jours au moins avant le début de l’enquête, et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux locaux diffusés dans tout le département.
- Un avis d’enquête, publié quinze jours au moins avant le début de l’enquête et durant toute la durée de celle-ci par voie d’affiches et éventuellement par tous autres procédés en usage sur le territoire des communes de Hyères et de La Londe-Les Maures par les soins de leur maire. Un certificat établi par le maire et versé au dossier d’enquête justifie de cette formalité.

Le commissaire enquêteur a pu auditionner ou contacter toute personne ou service qu’il lui est apparu utile de consulter pour compléter son information sur le projet soumis à enquête publique. Le refus éventuel, motivé ou non, de demande d’information ou l’absence de réponse est mentionné par le commissaire enquêteur dans son rapport.

Quelques chiffres :
40 observations sur les 2 registres d’enquête
1 observation par courriel (mail)
1 observation par courrier
1 pétition avec une trentaine de signatures

Le commissaire enquêteur a établi un rapport qui relate le déroulement de l’enquête et examine les observations recueillies. Le rapport comporte l’objet du projet, la liste des pièces du dossier, une synthèse des observations du public, une analyse des propositions et contre-propositions produites durant l’enquête et les observations éventuelles du responsable du projet.

Il consigne dans un document séparé, ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet.

Le commissaire enquêteur a remis son avis le 29 décembre 2014 ; il s’agit d’un avis défavorable.

- A noter :
- Une copie du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur est tenue à la disposition du public pendant un an à compter de la date de la clôture de l’enquête :
- aux mairies de Hyères et de La Londe Les Maures,
 - à la direction départementale des territoires et de la mer du Var, service aménagement durable,
 - en préfecture du Var.

L’avis d’enquête publique ainsi que le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur sont mis en ligne sur le site internet de l’État dans le Var à l’adresse suivante : <http://www.var.gouv.fr>.

IV) LA DECISION D'APPROBATION DU PEB

Le plan d'exposition au bruit, éventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique, est défini.

Le dossier de PEB est adressé au Ministère de la Défense pour accord express.

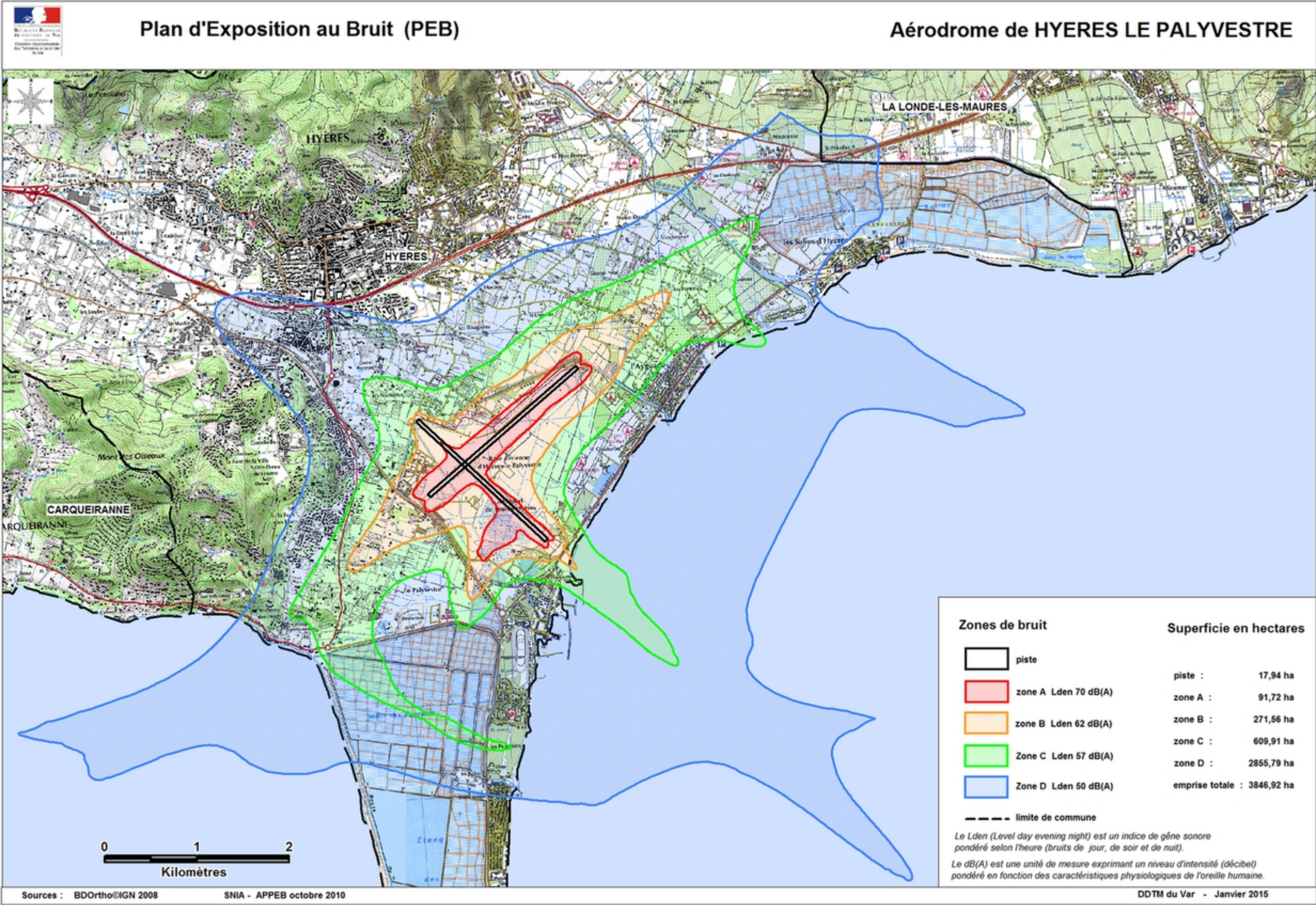
Dès réception de cet avis, le Préfet du Var approuve le PEB.

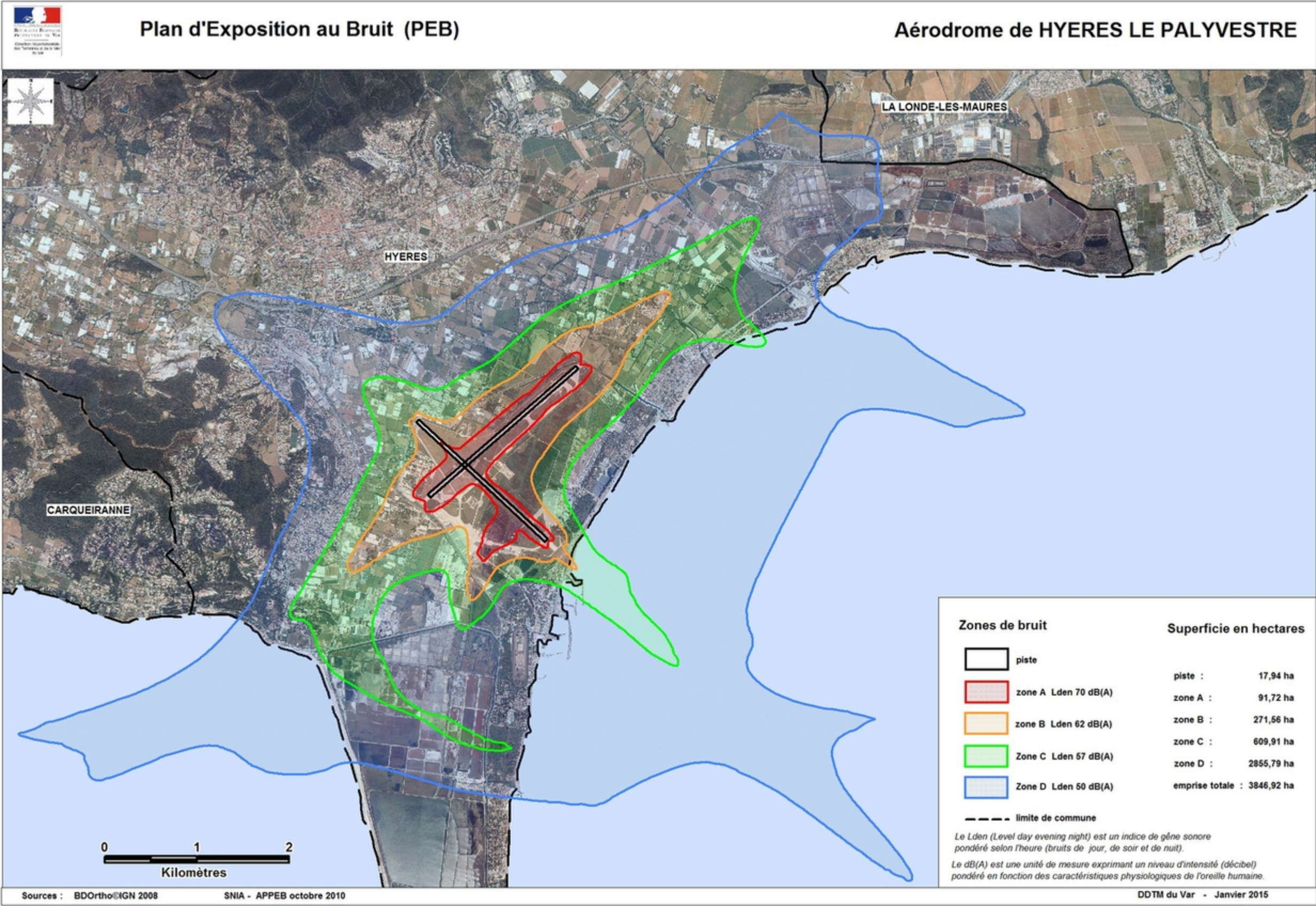
S'en suivra la parution au recueil des actes administratifs (RAA), les publications et les parutions presse et les affichages, ainsi que la mise à disposition du public.

Le préfet du département notifie aux maires des communes concernées et, le cas échéant, aux présidents des établissements publics de coopération intercommunale compétents copie de l'arrêté et du plan d'exposition au bruit approuvé.

L'arrêté préfectoral et le plan d'exposition au bruit sont tenus à la disposition du public :

- à la mairie de chacune des communes concernées, et le cas échéant aux sièges des établissements publics de coopération intercommunale compétents,
- à la préfecture, notamment sur le site du Portail de l'Etat, www.var.gouv.fr





ANNEXES

ANNEXE 1 : PROCÉDURE D'ÉTABLISSEMENT ET DE RÉVISION DU PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

Etape 1 : Préparation et élaboration du projet de PEB

a) Elaboration de l'avant-projet de PEB

L'ensemble des perspectives de développement et d'utilisation de l'aérodrome à court, moyen et long termes sont définies. Un avant-projet de PEB est proposé : il est constitué de l'enveloppe des différentes courbes ainsi obtenues pour chacun des trois horizons.

b) Choix des indices et élaboration du projet de PEB

Le dossier d'avant-projet de PEB est soumis à la commission consultative de l'environnement (CCE) de l'aérodrome, si elle existe, en vue de recueillir son avis sur les valeurs de l'indice L_{den} à prendre en compte pour déterminer la limite extérieure des zones B et C. En l'absence d'une CCE, le préfet peut consulter les différents partenaires concernés.

Après accord exprès du Ministre chargé de l'Aviation civile (pour les aérodromes d'intérêt national) ou du Ministre de la Défense pour les aérodromes dont il est l'affectataire exclusif ou principal, le préfet prend la décision de réviser [ou d'établir] le PEB, fixe les hypothèses à court, moyen et long termes retenues, propose les valeurs d'indices pour les limites extérieures des zones B et C et propose éventuellement une zone D.

Un projet de PEB est élaboré sur ces bases.

A compter de la décision de révision du PEB, le préfet peut, par arrêté, délimiter les territoires à l'intérieur desquels s'appliqueront par anticipation, pour une durée maximale de 2 ans, les dispositions relatives aux zones C et D.

Etape 2 : Consultations et approbation du PEB

a) Consultations

- Consultations des communes ou établissements publics de coopération intercommunale concernés :
La décision d'établissement [ou de révision] du PEB est ensuite notifiée pour avis, accompagnée du projet de PEB, aux maires des communes concernées et, s'il y a lieu, aux présidents des établissements publics de coopération intercommunale compétents (EPCI) dans le cadre des consultations prévues aux articles R.147-7 et R.147-8 du code de l'urbanisme. Elle devra être publiée dans deux journaux locaux et affichée dans chaque mairie et siège d'EPCI durant un mois, les conseils municipaux et les présidents des EPCI disposant de deux mois pour donner leur avis.

- Consultation de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) et de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome (CCE) :*

Une fois la consultation des communes et des EPCI terminée, le préfet transmet pour avis, accompagné de l'ensemble des avis formulés par les communes et les EPCI, le projet de PEB à :

- l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) pour les aérodromes visés au I de l'article 1609 quatervicies A du code général des impôts, à qui il appartient de recueillir au préalable l'avis de la commission consultative de l'environnement concernée ;*
- la commission consultative de l'environnement, lorsqu'elle existe, pour les autres aérodromes.*

La commission consultative de l'environnement dispose d'un délai de deux mois à compter de la date de la saisine, soit par le préfet, soit par l'ACNUSA, pour formuler son avis sur le projet communiqué.

L'ACNUSA dispose d'un délai de quatre mois à compter de la date de saisine du préfet pour émettre son avis sur le projet communiqué.

b) Enquête publique

A l'issue des différentes consultations, le préfet soumet à enquête publique le projet de PEB éventuellement modifié en fonction des avis recueillis.

Le président du tribunal administratif est saisi par le préfet en vue de la désignation d'un commissaire enquêteur. Le préfet prend ensuite un arrêté organisant cette enquête ; cet arrêté doit être affiché en mairie et dans la zone publique de l'aérodrome et publié dans deux journaux locaux, 15 jours avant le début de l'enquête et durant ses huit premiers jours. La durée minimale de l'enquête est d'un mois, le rapport et l'avis du commissaire enquêteur intervenant au plus tard dans un délai d'un mois à l'issue de la clôture de l'enquête.

Après avoir recueilli les avis, le commissaire enquêteur remet au préfet le dossier d'enquête avec son rapport et ses conclusions ; le projet de PEB peut être modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique.

c) Approbation

Le préfet prend ensuite un arrêté approuvant le PEB *après accord exprès du Ministre chargé de l'Aviation civile / du Ministre de la Défense.*

L'arrêté d'approbation et le PEB doivent être tenus à la disposition du public en mairie, aux sièges des EPCI et en préfecture. L'avis de mise à disposition doit être publié dans deux journaux locaux et affiché en mairie et aux sièges des EPCI.

Conformément aux dispositions du 7^{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.

ANNEXE 2 : ARTICLES L.147-1 À L.147-8 DU CODE DE L'URBANISME

Chapitre VII : Dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes

Article L147-1

Au voisinage des aérodromes, les conditions d'utilisation des sols exposés aux nuisances dues au bruit des aéronefs sont fixées par le présent chapitre, dont les dispositions complètent les règles générales instituées en application de l'article L. 111-1.

Les schémas de cohérence territoriale, les schémas de secteur, les plans locaux d'urbanisme, les plans de sauvegarde et de mise en valeur et les cartes communales doivent être compatibles avec ces dispositions.

Les dispositions du présent chapitre sont opposables à toute personne publique ou privée pour l'exécution de tous travaux, constructions, affouillements ou exhaussements des sols, pour la création de lotissements et l'ouverture des installations classées.

Article L147-2

Le présent chapitre est applicable autour :

- 1° Des aérodromes classés selon le code de l'aviation civile en catégories A, B et C ;
- 2° Des aérodromes civils ou militaires figurant sur une liste établie par l'autorité administrative ;
- 3° De tout nouvel aérodrome à réaliser ayant vocation à accueillir le trafic commercial de passagers en substitution d'un aérodrome visé au 1° du présent article, dont les travaux nécessaires à sa réalisation ont fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique.

Article L147-3

Pour l'application des prescriptions édictées par le présent chapitre, un plan d'exposition au bruit est établi pour chacun des aérodromes mentionnés à l'article L. 147-2. Ce plan est établi par l'autorité administrative, après consultation :

- des communes intéressées ;
- de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires pour les aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts, qui recueille au préalable l'avis de la commission consultative de l'environnement concernée ;
- de la commission consultative de l'environnement concernée, lorsqu'elle existe, pour les autres aérodromes.

Il est soumis à enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement.

Un décret en Conseil d'État fixe les conditions dans lesquelles il est établi et tenu à la disposition du public.

Le plan d'exposition au bruit est annexé au plan local d'urbanisme, au plan de sauvegarde et de mise en valeur et à la carte communale dont les dispositions doivent être compatibles avec les prescriptions définies à l'article L. 147-5.

Les plans d'exposition au bruit existants rendus disponibles pour l'application de la directive d'aménagement national relative à la construction dans les zones de bruit des aérodromes valent, dans l'attente de leur révision, plan d'exposition au bruit au titre du code de l'environnement. Cette révision intervient selon les conditions fixées par le décret en Conseil d'État prévu au troisième alinéa du présent article.

Article L147-4

Le plan d'exposition au bruit, qui comprend un rapport de présentation et des documents graphiques, définit, à partir des prévisions de développement de l'activité aérienne, de l'extension prévisible des infrastructures et des procédures de circulation aérienne, des zones diversement exposées au bruit engendré par les aéronefs. Il les classe en zones de bruit fort, dites A et B, et zones de bruit modéré, dite C. Ces zones sont définies en fonction des valeurs d'indices évaluant la gêne due au bruit des aéronefs fixées par décret en Conseil d'État.

Les valeurs de ces indices pourront être modulées dans les conditions prévues à l'article L. 111-1-1 compte tenu de la situation des aérodromes au regard de leur utilisation, notamment pour la formation aéronautique, et de leur

insertion dans les milieux urbanisés. La modulation de l'indice servant à la détermination de la limite extérieure de la zone C se fera à l'intérieur d'une plage de valeurs fixées par le décret prévu à l'alinéa précédent.

Article L147-4-1

A compter du 20 février 2009, le plan d'exposition au bruit des aérodromes dont le nombre de créneaux horaires attribuables fait l'objet d'une limitation réglementaire sur l'ensemble des plages horaires d'ouverture ne comprend que des zones A et B.

Toutefois, à l'intérieur du périmètre défini par la zone C préalablement au 20 février 2009, les 1°, 2° et 5° de l'article L. 147-5 restent applicables.

Article L147-5

Dans les zones définies par le plan d'exposition au bruit, l'extension de l'urbanisation et la création ou l'extension d'équipements publics sont interdites lorsqu'elles conduisent à exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit. A cet effet :

- 1° Les constructions à usage d'habitation sont interdites dans ces zones à l'exception :
 - de celles qui sont nécessaires à l'activité aéronautique ou liées à celle-ci ;
 - dans les zones B et C et dans les secteurs déjà urbanisés situés en zone A, des logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales admises dans la zone et des constructions directement liées ou nécessaires à l'activité agricole ;
 - en zone C, des constructions individuelles non groupées situées dans des secteurs déjà urbanisés et desservis par des équipements publics dès lors qu'elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances et des opérations de reconstruction rendues nécessaires par une opération de démolition en zone A ou B dès lors qu'elles n'entraînent pas d'accroissement de la population exposée aux nuisances, que les normes d'isolation phonique fixées par l'autorité administrative sont respectées et que le coût d'isolation est à la charge exclusive du constructeur.
- 2° La rénovation, la réhabilitation, l'amélioration, l'extension mesurée ou la reconstruction des constructions existantes peuvent être admises lorsqu'elles n'entraînent pas un accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances ;
- 3° Dans les zones A et B, les équipements publics ou collectifs ne sont admis que lorsqu'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes ;
- 4° Les plans d'exposition au bruit peuvent délimiter une zone D à l'intérieur de laquelle les constructions sont autorisées mais doivent faire l'objet des mesures d'isolation acoustique prévues à l'article L. 147-6. La délimitation d'une zone D est obligatoire pour les aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts ;
- 5° 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. Postérieurement à la publication des plans d'exposition au bruit, à la demande de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme, de tels secteurs peuvent également être délimités par arrêté préfectoral pris après enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement.

Pour les aérodromes dont le nombre de créneaux attribuables fait l'objet d'une limitation réglementaire sur l'ensemble des plages horaires d'ouverture, une augmentation de la capacité de logements et de la population à l'intérieur de ces secteurs est autorisée dans une limite définie dans l'acte de création de ces secteurs ou dans une décision modificative prise dans les mêmes formes.

Le contrat de location d'immeuble à usage d'habitation ayant pour objet un bien immobilier situé dans l'une des zones de bruit définies par un plan d'exposition au bruit comporte une clause claire et lisible précisant la zone de bruit où se trouve localisé ledit bien.

Article L147-6

Toutes les constructions qui seront autorisées dans les zones de bruit conformément aux dispositions de l'article L. 147-5 feront l'objet de mesures d'isolation acoustique, dans les conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires en matière d'urbanisme, de construction ou d'habitation.
Le certificat d'urbanisme doit signaler l'existence de la zone de bruit et l'obligation de respecter les règles d'isolation acoustique.

Article L147-7

A compter de la décision d'élaborer ou de réviser un plan d'exposition au bruit, l'autorité administrative peut délimiter les territoires à l'intérieur desquels s'appliqueront par anticipation, pour une durée maximale de deux ans renouvelable une fois, les dispositions de l'article L. 147-5 concernant les zones C et D.

Article L147-7-1

A compter de la publication de l'acte administratif portant mise en révision d'un plan d'exposition au bruit, l'autorité administrative peut décider d'appliquer les dispositions de l'article L. 147-5 concernant la zone C, pour la durée de la procédure de révision, dans les communes et parties de communes incluses dans le périmètre d'un plan de gêne sonore institué en vertu de l'article L. 571-15 du code de l'environnement, mais non comprises dans le périmètre des zones A, B et C du plan d'exposition au bruit jusque-là en vigueur.
Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux aérodromes dont le nombre de créneaux horaires attribuables fait l'objet d'une limitation réglementaire sur l'ensemble des plages horaires d'ouverture.

NOTA : Loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006, art. 8 II : "Les dispositions du présent article s'appliquent aux procédures de révision d'un plan d'exposition au bruit engagées à la date d'entrée en vigueur de la présente loi."

Article L147-8

Un décret en Conseil d'État fixe, en tant que de besoin, les modalités d'application du présent chapitre.

ANNEXE 3 : ARTICLES R.147-1 À R.147-11 DU CODE DE L’URBANISME

CHAPITRE VII : Dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes

Article R147-1

La valeur de l'indice de bruit, L_{den} , représentant le niveau d'exposition totale au bruit des avions en chaque point de l'environnement d'un aérodrome, exprimée en décibels (dB), est calculée à l'aide de la formule ci-après :

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

avec :
 L_d = niveau sonore moyen à long terme pondéré A tel que défini 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.

Article R147-1-1

Pour les aérodromes où le nombre annuel de mouvements commerciaux n'excède pas 10 000 dans l'une des trois hypothèses de court, moyen ou long terme et caractérisés par une forte variation saisonnière ou hebdomadaire de l'activité aérienne telle qu'elle est prise en compte pour l'élaboration du plan d'exposition au bruit, l'indice L_{den} est déterminé sur un nombre de jours compris entre 180 et 365 au regard des périodes de trafic effectif.

Le nombre de jours susmentionné est le nombre annuel estimé de jours au cours desquels, pour chacune des activités commerciale, militaire ou générale, l'activité aérienne est significative. L'activité aérienne significative et les prévisions de trafic justifiant de l'application du présent article sont explicitées dans le rapport de présentation du plan d'exposition au bruit.

Article R147-2

La zone de bruit fort A est la zone comprise à l'intérieur de la courbe d'indice L_{den} 70.
La zone de bruit fort B est la zone comprise entre la courbe d'indice L_{den} 70 et la courbe d'indice L_{den} 62. Toutefois, pour les aérodromes mis en service avant la publication du décret n° 2002-626 du 26 avril 2002 ¹ 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, la valeur de l'indice servant à la délimitation de la limite extérieure de la zone B est comprise entre 65 et 62.
La zone de bruit modéré C est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone B et la courbe correspondant à une valeur de l'indice L_{den} choisie entre 57 et 55.
Pour les aérodromes mentionnés à l'article [R. 147-1-1](#), la zone de bruit modéré C est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone B et la courbe correspondant à une valeur de l'indice L_{den} choisie entre 57 et 52.
Pour les aérodromes militaires figurant sur une liste fixée par arrêté du ministre de la défense, les dispositions de l'article R. 147-1-1 ne s'appliquent pas. Pour ces aérodromes, la zone de bruit fort B est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone A et la courbe correspondant à une valeur d'indice L_{den} choisie entre 68 et 62. La zone de bruit modéré C est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone B et la courbe correspondant à une valeur de l'indice L_{den} choisie entre 64 et 55. La zone D est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone C et la courbe d'indice L_{den} 50.

Article R147-5

Le rapport de présentation prévu au premier alinéa de l'article L. 147-4 ne comporte pas les éléments qui seraient de nature à entraîner la divulgation de secrets de la défense nationale, lorsque le plan d'exposition au bruit concerne un aérodrome dont le ministère chargé de la défense est affectataire à titre exclusif, principal ou secondaire.

¹ Décret n°2002-626 abrogé et codifié au code de l’urbanisme

Le plan d'exposition au bruit est établi à l'échelle du 1/25 000 et fait apparaître le tracé des limites des zones de bruit dites A, B, C et, le cas échéant, D. Il rappelle les valeurs d'indice retenues pour définir les zones A et D et précise la valeur d'indice servant à définir la limite extérieure des zones B et C. Il prend en compte l'ensemble des hypothèses à court, moyen et long terme de développement et d'utilisation de l'aérodrome concerné.

Article R147-5-1

I. - Aux abords des aérodromes civils dont le trafic annuel est supérieur à 50 000 mouvements, à l'exception des mouvements effectués exclusivement à des fins d'entraînement sur des avions légers, le bruit émis dans l'environnement doit être évalué et faire l'objet d'actions tendant à le prévenir ou à le réduire dans les conditions prévues au présent article. La liste de ces aérodromes est fixée par arrêté conjoint des ministres chargés respectivement de l'environnement, des transports et de l'équipement.

II. - Le rapport de présentation du plan d'exposition au bruit établi autour des aérodromes mentionnés au I doit comprendre les données, objectifs et mesures prévues aux articles 3 et 5 du décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 ².

III. - Les données, objectifs et mesures mentionnés au II sont réexaminés et, le cas échéant, mis à jour en cas d'évolution significative des niveaux de bruit identifiés et en tout état de cause au moins tous les cinq ans. La mise à jour peut être effectuée indépendamment de la révision du plan d'exposition au bruit dans les conditions prévues aux articles 3, 6 et 7 du décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 ².

Article R147-6

La décision d'établir ou de réviser un plan d'exposition au bruit est prise par le préfet. Lorsque l'emprise d'un aérodrome ou les communes concernées ou susceptibles d'être concernées par le plan d'exposition au bruit d'un aérodrome sont situées sur le territoire de plusieurs départements, la décision est prise conjointement par les préfets de ces départements.

Cette décision est prise avec l'accord exprès du ministre chargé de la défense en ce qui concerne les aérodromes affectés à titre exclusif ou principal à ce département ministériel.

Elle est prise avec l'accord exprès du ministre chargé de l'aviation civile, en ce qui concerne les aérodromes classés dans la catégorie des investissements d'intérêt national lorsque le ministère de la défense n'en est pas l'affectataire principal, et pour les aérodromes situés en territoire étranger dont les nuisances de bruit affectent le territoire français.

Sans préjudice du pouvoir du préfet de décider la mise en révision du plan d'exposition au bruit d'un aérodrome en application du premier alinéa du présent article, la commission consultative de l'environnement, lorsqu'elle existe, examine tous les cinq ans au moins la pertinence des prévisions ayant servi à l'établissement du plan au regard de l'activité aérienne constatée. Elle peut proposer au préfet sa mise en révision.

Article R147-7

La décision d'établir ou de réviser le plan d'exposition au bruit est notifiée par le préfet, accompagnée d'un projet de plan d'exposition au bruit, aux maires des communes concernées et, s'il y a lieu, aux présidents des établissements publics de coopération intercommunale compétents. Mention en est insérée en caractères apparents dans deux journaux à diffusion régionale ou locale dans le département.

La commission consultative de l'environnement, lorsqu'elle existe, est consultée par le préfet sur les valeurs de l'indice L_{den} à prendre en compte pour déterminer la limite extérieure de la zone C et, le cas échéant, celle de la zone B dans le projet susmentionné avant qu'intervienne la décision d'établir ou de réviser un plan d'exposition au bruit.

Cette décision fait l'objet d'un affichage pendant un mois dans chacune des mairies concernées et, s'il y a lieu, aux sièges des établissements publics de coopération intercommunale compétents.

A compter de la notification de cette décision les conseils municipaux des communes concernées et, le cas échéant, les organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale compétents disposent d'un délai de deux mois pour faire connaître leur avis sur le projet communiqué. A défaut de réponse dans le délai imparti, l'avis est réputé favorable.

² Décret n°2006-361 abrogé à l'exception de l'article 9 et codifié aux codes de l'urbanisme et de l'environnement

Article R147-8

Dès réception des avis ou, à défaut, dès l'expiration du délai mentionné au dernier alinéa de l'article R. 147-7, le projet de plan d'exposition au bruit accompagné des avis des conseils municipaux et, le cas échéant, des organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale compétents est transmis pour avis par le préfet à :

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

- la commission consultative de l'environnement, lorsqu'elle existe, pour les autres aérodromes.

La commission consultative de l'environnement dispose d'un délai de deux mois à compter de la date de la saisine, soit par le préfet, soit par l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires, pour formuler son avis sur le projet communiqué.

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires dispose d'un délai de quatre mois à compter de la date de la saisine par le préfet pour émettre son avis sur le projet communiqué.

Lorsque plusieurs départements sont concernés, le délai court à compter de la date de la dernière saisine. A défaut de réponse dans les délais impartis, ces avis sont réputés favorables.

Article R147-9

Le projet de plan d'exposition au bruit, éventuellement modifié pour tenir compte des avis exprimés, est soumis à enquête publique par le préfet dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article L. 147-3 et selon les modalités fixées par le décret n° 87-339 du 21 mai 1987 ³ définissant les modalités de l'enquête publique relative aux plans d'exposition au bruit des aérodromes.

Lorsque le plan d'exposition au bruit concerne un aérodrome affecté à titre exclusif, principal ou secondaire au ministère chargé de la défense, la procédure d'enquête est conduite dans le respect des conditions posées par les articles R. 123-45 et R. 123-46 du code de l'environnement.

Article R147-10

Le plan d'exposition au bruit, éventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique, est approuvé par arrêté du préfet ou, si plusieurs départements sont intéressés, par arrêté conjoint des préfets desdits départements.

L'arrêté approuvant le plan d'exposition au bruit est pris avec l'accord exprès du ministre chargé de la défense en ce qui concerne les aérodromes à affectation exclusive ou principale audit ministère et avec l'accord exprès du ministre chargé de l'aviation civile, en ce qui concerne les aérodromes classés dans la catégorie des investissements d'intérêt national lorsque le ministère de la défense n'en est pas l'affectataire principal, et pour les aérodromes situés en territoire étranger lorsque les nuisances de bruit affectent le territoire français.

L'arrêté approuvant le plan d'exposition au bruit doit être motivé dans tous les cas, notamment au regard de l'activité prévue pour l'aérodrome et de son incidence sur l'environnement.

Le préfet du département notifie aux maires des communes concernées et, le cas échéant, aux présidents des établissements publics de coopération intercommunale compétents copie de l'arrêté et du plan d'exposition au bruit approuvé.

L'arrêté et le plan d'exposition au bruit sont tenus à la disposition du public à la mairie de chacune des communes concernées, le cas échéant aux sièges des établissements publics de coopération intercommunale compétents, ainsi qu'à la préfecture.

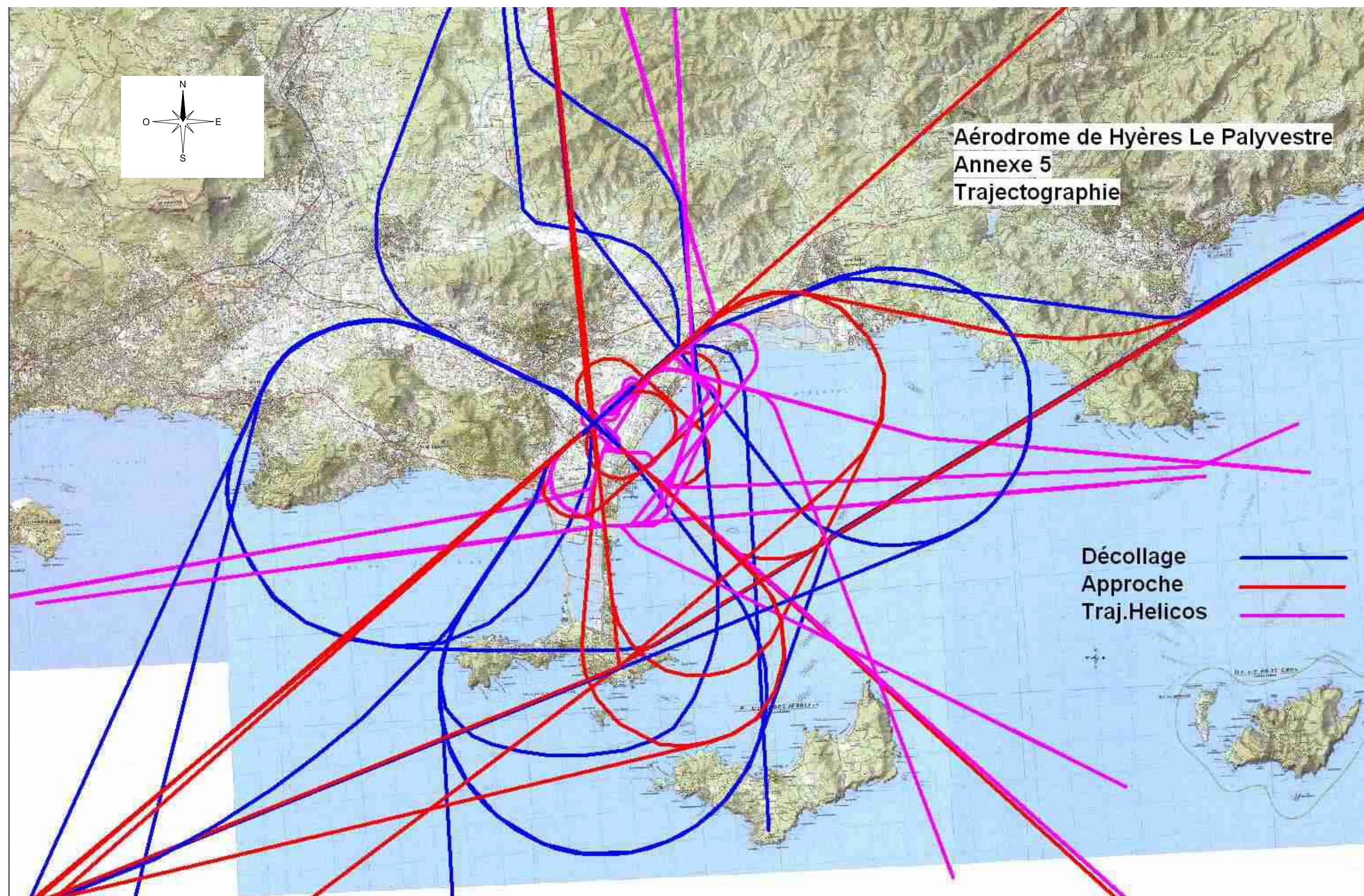
Mention des lieux où les documents peuvent être consultés est insérée dans deux journaux à diffusion régionale ou locale dans le département et affichée dans les mairies et, le cas échéant, aux sièges des établissements publics de coopération intercommunale compétents.

Article R147-11

En cas de révision du plan d'exposition au bruit, ce plan demeure en vigueur jusqu'à la date à laquelle l'approbation de la révision a fait l'objet des mesures de publicité mentionnées à l'article R. 147-10.

³ Décret n°87-339 abrogé et codifié au code de l'environnement

ANNEXE 4 : TRAJECTOGRAPHIE



ANNEXE 5 : Description des trajectoires

PROCEDURE	QFU	TRAJECTOIRE
DECOLLAGE	05	Départs STP 2E TRAJ1
DECOLLAGE	05	Départs Julee 2E TRAJ2
DECOLLAGE	05	Départs Birgo 2E TRAJ3
APPROCHE	05	Arrivées IFR STP2 TRAJ4
APPROCHE	05	Arrivées IFR Julee2 TRAJ5
APPROCHE	05	Arrivée IFR Cuers2 TRAJ6
DECOLLAGE	32	Départs omni directionnel Julee TRAJ7
DECOLLAGE	32	Départs omni directionnel BIRGO TRAJ8
DECOLLAGE	32	Départs omni directionnel STP TRAJ9
APPROCHE	23	Arrivée IFR Cuers 2 TRAJ10
APPROCHE	23	Arrivée IFR STP 2 TRAJ11
APPROCHE	23	Arrivée IFR JULEE 2 TRAJ12
DECOLLAGE	23	Départs STP 2W TRAJ13
DECOLLAGE	23	Départs Julee 2W TRAJ14
DECOLLAGE	23	Départs Birgo 2W TRAJ15

PROCEDURE	QFU	TRAJECTOIRE
APPROCHE	32	Arrivée IFR STP 2 TRAJ17
APPROCHE	32	Arrivée IFR JULEE 2 TRAJ18
DECOLLAGE	05	D05BAN TRAJ19 BA-1500'
DECOLLAGE	05	D05BAS TRAJ20 BA-1500'
DECOLLAGE	23	D23BAN TRAJ21 BA-1500'
DECOLLAGE	23	D23BAS TRAJ22 BA-1500'
DECOLLAGE	32	D32AVN TRAJ23 BA-1500'
DECOLLAGE	32	D32AVS TRAJ24 BA-1500'
APPROCHE	05	A05LF TRAJ25
APPROCHE	05	A05BMD TRAJ26 BREAK
APPROCHE	23	A23BMG TRAJ27 BREAK
APPROCHE	32	A32BMD TRAJ28 BREAK
APP HEL	05	HAT05E1 TRAJ29
APP HEL	05	HAT05SW TRAJ30
APP HEL	05	HAV05E1 TRAJ31

Les profils des procédures de départs et d’arrivées, pour les avions sont standards. Des profils spécifiques ont été créés :
- Pour les départs « basse altitude à 1500 pieds»
BA-1500'
Trajectoires concernées
D05BAN
D05BAS
D23BAN
D23BAS
D32BIRGO
D32AVSUD

- Pour les arrivées « Break à 1500 pieds»
BREAK
Trajectoires concernées :
A05BMD (Arrivée QFU05 Break main droite)
A23BMG (Arrivée QFU23 Break main gauche)
A23BMG (Arrivée QFU23 Break main gauche)
A32BMD (Arrivée QFU32 Break main droite)

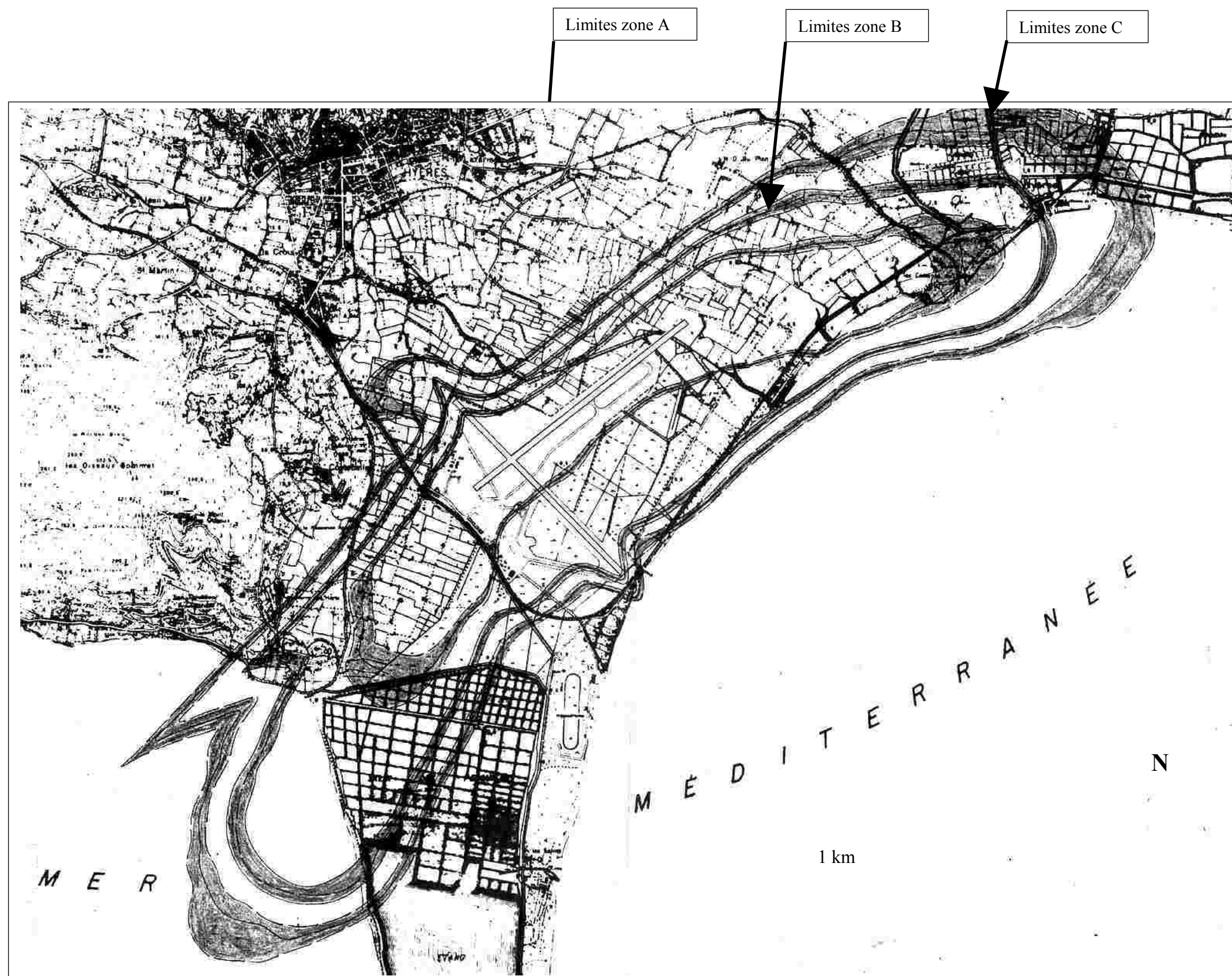
Les trajectoires sont au nombre de 67 et présentées sous forme du tableau de correspondance suivant :

APPROCHE	32	Arrivées IFR Cuers 2 TRAJ16	APP HEL	05	HAV05N TRAJ32
APP HEL	05	HAV05S TRAJ33	CIR HEL	23	HC23AUTO TRAJ52
APP HEL	05	HAV05SW TRAJ34	APP HEL	23	HAV23SW TRAJ53
CIR HEL	05	HC05AUTO TRAJ35	APP HEL	23	HAV23S TRAJ54
CIR HEL	05	HC05HELO TRAJ36	APP HEL	23	HAV23N TRAJ55
CIR HEL	05	HC05LONG TRAJ37	CIR HEL	23	HC23HELO TRAJ51
DECO HEL	05	HDT05E1 TRAJ38	APP HEL	23	HAV23E1 TRAJ56
DECO HEL	05	HDT05SW TRAJ39	APP HEL	23	HAT23SW TRAJ57
DECO HEL	05	HDV05E1 TRAJ40	APP HEL	23	HAT23E1 TRAJ58
DECO HEL	05	HDV05N TRAJ41	APP HEL	32	HAV32S TRAJ59
DECO HEL	05	HDV05S TRAJ42	CIR HEL	32	HC32AUTO TRAJ60
DECO HEL	05	HDV05SW TRAJ43	CIR HEL	32	HC32HELO TRAJ61
DECO HEL	23	HDV23SW TRAJ44	DECO HEL	14	HDV14SW TRAJ62
DECO HEL	23	HDV23S TRAJ45	DECO HEL	14	HDV14S TRAJ63
DECO HEL	23	HDV23N TRAJ46	DECO HEL	14	HDV14N TRAJ64
DECO HEL	23	HDV23E1 TRAJ47	DECO HEL	14	HDV14E1 TRAJ65
DECO HEL	23	HDT23SW TRAJ48	DECO HEL	14	HDT14E1 TRAJ66
DECO HEL	23	HDT23E1 TRAJ49	CIR HEL	14	HC14AUTO TRAJ67
CIR HEL	23	HC23LONG TRAJ50			

La dispersion est proposée avec une trajectoire nominale et 2 trajectoires de dispersion de part et d'autre de la nominale.
Pas de dispersion pour les trajectoires Hélicos.

	PROCEDURES
APPROCHE	Approches Avions
DECOLLAGE	Départs Avions
APP HEL	Approches Hélicos
DECO HEL	Décollages Hélicos
CIR HEL	Circuit Hélicos

ANNEXE 6 : PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT EN VIGUEUR



ANNEXE 7.1 : DÉTAIL DES HYPOTHÈSES À COURT TERME

APPEB HYERES / REPARTITION DES MOUVEMENTS A COURT TERME / ETUDE DU 15/05/09

Classe d'appareils	Type d'appareil	Appareil de substitution	Période de la journée	Nombre annuel d'utilisation des procédures	Nombre annuel de jours d'activité	Pistes 05/23 et 14/32																												
						Procédures arrivées et départs CHASSE									Procédures arrivées et départs COMMERCIAL et CONVENTIONNEL																			
						D05BAN	D05BAS	D23BAN	D23BAS	D32AVN	D32AVS	A05LF	A05BMD	A23BMG	A32BMD	Départs STP 2E	Départs Julee 2E	Départs Birgo 2E	Arrivées IFR STP2	Arrivées IFR Julee2	Arrivée IFR Cuers2	Départs omni directionnel Julee	Départs omni directionnel BIRGO	Départs omni directionnel STP	Arrivée IFR Cuers 2	Arrivée IFR STP 2	Arrivée IFR JULEE 2	Départs STP 2W	Départs Julee 2W	Départs Birgo 2W	Arrivées IFR Cuers 2	Arrivée IFR STP 2	Arrivée IFR JULEE 2	Départs commerciaux QFU14
CHASSE	RAFALE	RAF-MA	J	35	365	2,50%	22,50%	2,25%	20,25%	0,25%	2,25%	2,50%	22,50%	22,50%	2,50%																			
		RAF-MA	S	15	365	2,50%	22,50%	2,25%	20,25%	0,25%	2,25%	2,50%	22,50%	22,50%	2,50%																			
		RAF-MA	N	1	365	2,50%	22,50%	2,25%	20,25%	0,25%	2,25%	2,50%	22,50%	22,50%	2,50%																			
	SEM	SEM	J	70	365	2,50%	22,50%	2,25%	20,25%	0,25%	2,25%	2,50%	22,50%	22,50%	2,50%																			
		SEM	S	29	365	2,50%	22,50%	2,25%	20,25%	0,25%	2,25%	2,50%	22,50%	22,50%	2,50%																			
		SEM	N	1	365	2,50%	22,50%	2,25%	20,25%	0,25%	2,25%	2,50%	22,50%	22,50%	2,50%																			
	sous total			150																														
COMMERCIAL	A320/A319/A321/ B737/F100	A321	J	8556	365											1,67%	17,33%	1,67%	1,17%	1,67%	13,83%	6,67%	1,67%	1,67%	13,83%	1,17%	1,67%	1,67%	15,33%	1,67%	13,81%	1,17%	1,67%	0,67%
		A321	S	1604	365											1,67%	17,33%	1,67%	1,17%	1,67%	13,83%	6,67%	1,67%	1,67%	13,83%	1,17%	1,67%	1,67%	15,33%	1,67%	13,81%	1,17%	1,67%	0,67%
		A321	N	535	365											1,67%	17,33%	1,67%	1,17%	1,67%	13,83%	6,67%	1,67%	1,67%	13,83%	1,17%	1,67%	1,67%	15,33%	1,67%	13,81%	1,17%	1,67%	0,67%
	sous total			10695																														
CONVENTIONNEL	TBM/CESSNA/TRACKER	C12	J	3302	365											1,67%	13,33%	1,67%	1,17%	1,67%	13,83%	13,33%	1,67%	1,67%	13,83%	1,17%	1,67%	1,67%	13,33%	1,67%	13,81%	1,17%	1,67%	
		C12	S	619	365											1,67%	13,33%	1,67%	1,17%	1,67%	13,83%	13,33%	1,67%	1,67%	13,83%	1,17%	1,67%	1,67%	13,33%	1,67%	13,81%	1,17%	1,67%	
		C12	N	206	365											1,67%	13,33%	1,67%	1,17%	1,67%	13,83%	13,33%	1,67%	1,67%	13,83%	1,17%	1,67%	1,67%	13,33%	1,67%	13,81%	1,17%	1,67%	
	C160/ATL2/ATR42/72 /CANADAIR / DC9/E2C	DHC8	J	800	365											1,67%	13,33%	1,67%	1,17%	1,67%	13,83%	13,33%	1,67%	1,67%	13,83%	1,17%	1,67%	1,67%	13,33%	1,67%	13,81%	1,17%	1,67%	
		DHC8	S	150	365											1,67%	13,33%	1,67%	1,17%	1,67%	13,83%	13,33%	1,67%	1,67%	13,83%	1,17%	1,67%	1,67%	13,33%	1,67%	13,81%	1,17%	1,67%	
		DHC8	N	50	365											1,67%	13,33%	1,67%	1,17%	1,67%	13,83%	13,33%	1,67%	1,67%	13,83%	1,17%	1,67%	1,67%	13,33%	1,67%	13,81%	1,17%	1,67%	
	C130 / P3C	C130	J	410	365											1,67%	13,33%	1,67%	1,17%	1,67%	13,83%	13,33%	1,67%	1,67%	13,83%	1,17%	1,67%	1,67%	13,33%	1,67%	13,81%	1,17%	1,67%	
		C130	S	77	365											1,67%	13,33%	1,67%	1,17%	1,67%	13,83%	13,33%	1,67%	1,67%	13,83%	1,17%	1,67%	1,67%	13,33%	1,67%	13,81%	1,17%	1,67%	
		C130	N	26	365											1,67%	13,33%	1,67%	1,17%	1,67%	13,83%	13,33%	1,67%	1,67%	13,83%	1,17%	1,67%	1,67%	13,33%	1,67%	13,81%	1,17%	1,67%	
	sous total			5640																														
HELICOS	109, B212, B222, B205, B207	A109	J	1226	365																													
		A109	S	307	365																													
		A109	N		365																													
	DAUPHIN/PANTHER/ GAZELLE	SA365N	J	1815	365																													
		SA365N	S	1815	365																													
		SA365N	N	1556	365																													
	AL3/BO105/ EC135/ EC145/SA350	SA350D	J	1400	365																													
		SA350D	S	1260	365																													
		SA350D	N	140	365																													
	LYNX / CH53 / SUPER-FRELON	S65	J	1042	365																													
		S65	S	1042	365																													
		S65	N	521	365																													
	PUMA/NH90/COUGAR	SA330J	J	642	365																													
		SA330J	S	642	365																													
		SA330J	N	321	365																													
	sous total			13732																														
TOTAUX MOUVEMENTS				30217																														

DÉTAIL DES HYPOTHÈSES À COURT TERME (SUITE)

[illegible]

ANNEXE 7.2 : DÉTAIL DES HYPOTHÈSES À MOYEN TERME

APPEB HYERES / REPARTITION DES MOUVEMENTS A MOYEN TERME / ETUDE DU 15/05/09																																		
Classe d'appareils	Type d'appareil	Appareil de substitution	Période de la journée	Nombre annuel d'utilisation des procédures	Nombre annuel de jours d'activité	Pistes 05/23 et 14/32																												
						Procédures arrivées et départs CHASSE									Procédures arrivées et départs COMMERCIAL et CONVENTIONNEL																			
						D05BAN	D05BAS	D23BAN	D23BAS	D32AVN	D32AVS	A05LF	A05BMD	A23BMG	A32BMD	Départs STP 2E	Départs Julee 2E	Départs Birgo 2E	Arrivées IFR STP2	ArrivéesIFR Julee2	Arrivée IFR Cuers2	Départs omni directionnel Julee	Départs omni directionnel BIRGO	Départs omni directionnel STP	Arrivée IFR Cuers 2	Arrivée IFR STP 2	Arrivée IFR JULEE 2	Départs STP 2W	Départs Julee 2W	Départs Birgo 2W	Arrivées IFR Cuers 2	Arrivée IFR STP 2	Arrivée IFR JULEE 2	Départs commerciaux QFU14
CHASSE	RAFALE	RAF-MA	J	105	365	2,50%	22,50%	2,25%	20,25%	0,25%	2,25%	2,50%	22,50%	22,50%	2,50%																			
		RAF-MA	S	44	365	2,50%	22,50%	2,25%	20,25%	0,25%	2,25%	2,50%	22,50%	22,50%	2,50%																			
		RAF-MA	N	2	365	2,50%	22,50%	2,25%	20,25%	0,25%	2,25%	2,50%	22,50%	22,50%	2,50%																			
	SEM	SEM	J		365																													
		SEM	S		365																													
SEM		N		365																														
	sous total			150																														
COMMERCIAL	A320/A319/A321/ B737/F100	A321	J	8984	365											1,67%	17,33%	1,67%	1,17%	1,67%	13,83%	6,67%	1,67%	1,67%	13,83%	1,17%	1,67%	1,67%	15,33%	1,67%	13,81%	1,17%	1,67%	0,67%
		A321	S	1685	365											1,67%	17,33%	1,67%	1,17%	1,67%	13,83%	6,67%	1,67%	1,67%	13,83%	1,17%	1,67%	1,67%	15,33%	1,67%	13,81%	1,17%	1,67%	0,67%
		A321	N	562	365											1,67%	17,33%	1,67%	1,17%	1,67%	13,83%	6,67%	1,67%	1,67%	13,83%	1,17%	1,67%	1,67%	15,33%	1,67%	13,81%	1,17%	1,67%	0,67%
	sous total			11230																														
CONVENTIONNEL	TBM/CESSNA/TRACKER	C12	J	3466	365											1,67%	13,33%	1,67%	1,17%	1,67%	13,83%	13,33%	1,67%	1,67%	13,83%	1,17%	1,67%	1,67%	13,33%	1,67%	13,81%	1,17%	1,67%	
		C12	S	650	365											1,67%	13,33%	1,67%	1,17%	1,67%	13,83%	13,33%	1,67%	1,67%	13,83%	1,17%	1,67%	1,67%	13,33%	1,67%	13,81%	1,17%	1,67%	
		C12	N	217	365											1,67%	13,33%	1,67%	1,17%	1,67%	13,83%	13,33%	1,67%	1,67%	13,83%	1,17%	1,67%	1,67%	13,33%	1,67%	13,81%	1,17%	1,67%	
	C160/ATL2/ATR42/72 /CANADAIR / DC9/E2C	DHC8	J	840	365											1,67%	13,33%	1,67%	1,17%	1,67%	13,83%	13,33%	1,67%	1,67%	13,83%	1,17%	1,67%	1,67%	13,33%	1,67%	13,81%	1,17%	1,67%	
		DHC8	S	158	365											1,67%	13,33%	1,67%	1,17%	1,67%	13,83%	13,33%	1,67%	1,67%	13,83%	1,17%	1,67%	1,67%	13,33%	1,67%	13,81%	1,17%	1,67%	
		DHC8	N	53	365											1,67%	13,33%	1,67%	1,17%	1,67%	13,83%	13,33%	1,67%	1,67%	13,83%	1,17%	1,67%	1,67%	13,33%	1,67%	13,81%	1,17%	1,67%	
	C130 / P3C	C130	J	430	365											1,67%	13,33%	1,67%	1,17%	1,67%	13,83%	13,33%	1,67%	1,67%	13,83%	1,17%	1,67%	1,67%	13,33%	1,67%	13,81%	1,17%	1,67%	
		C130	S	81	365											1,67%	13,33%	1,67%	1,17%	1,67%	13,83%	13,33%	1,67%	1,67%	13,83%	1,17%	1,67%	1,67%	13,33%	1,67%	13,81%	1,17%	1,67%	
		C130	N	27	365											1,67%	13,33%	1,67%	1,17%	1,67%	13,83%	13,33%	1,67%	1,67%	13,83%	1,17%	1,67%	1,67%	13,33%	1,67%	13,81%	1,17%	1,67%	
	sous total			5921																														
HELICOS	109, B212, B222, B205, B207	A109	J	1287	365																													
		A109	S	322	365																													
		A109	N		365																													
	DAUPHIN/PANTHER/ GAZELLE	SA365N	J	1906	365																													
		SA365N	S	1906	365																													
		SA365N	N	1634	365																													
	AL3/B0105/ EC135/ EC145/SA350	SA350D	J	1470	365																													
		SA350D	S	1323	365																													
		SA350D	N	147	365																													
	LYNX / CH53 / SUPER-FRELON	S65	J	1094	365																													
		S65	S	1094	365																													
		S65	N	547	365																													
	PUMA/NH90/COUGAR	SA330J	J	674	365																													
		SA330J	S	674	365																													
		SA330J	N	337	365																													
	sous total			14417																														
TOTAUX MOUVEMENTS				31718																														

DÉTAIL DES HYPOTHÈSES À MOYEN TERME (SUITE)

APPEB HYERES / REPARTITION DES MOUVEMENTS A MOYEN TERME / ETUDE DU 15/05/09																																																																																																																																																																																																																																																																																																		
Classe d'appareils	Type d'appareil	Appareil de substitution	Période de la journée	Nombre annuel d'utilisation des procédures	Nombre annuel de jours d'activité	Pistes 05/23 et 14/32																														TLOF																																																																																																																																																																																																																																																														
						Procédures arrivées et départs HELICOPTERES																																																																																																																																																																																																																																																																																												
						HAV05E1	HAV05N	HAV05S	HC05AUTO	HC05HELO	HC05LONG	HDT05E1	HDT05SW	HDV05E1	HDV05N	HDV05S	HDV05SW	HDV23SW	HDV23S	HDV23N	HDV23E1	HC23LONG	HC23HELO	HC23AUTO	HAV23SW	HAV23S	HAV23N	HAV23E1	HAT23SW	HAV32S	HC32AUTO	HC32HELO	HDV14SW	HDV14S	HDV14N	HDV14E1	HDT14E1	HC14AUTO	HAT05E1	HAT05SW	HAV05SW	HDT23SW	HDT23E1	HAT23E1																																																																																																																																																																																																																																																						
CHASSE	RAFALE	RAF-MA	J	105	365																																										100,00%																																																																																																																																																																																																																																																			
		RAF-MA	S	44	365																																										100,00%																																																																																																																																																																																																																																																			
		RAF-MA	N	2	365																																									100,00%																																																																																																																																																																																																																																																				
	SEM	SEM	J		365																																																																																																																																																																																																																																																																																													
		SEM	S		365																																																																																																																																																																																																																																																																																													
		SEM	N		365																																																																																																																																																																																																																																																																																													
	sous total			150																																																																																																																																																																																																																																																																																														
COMMERCIAL	A320/A319/A321/ B737/F100	A321	J	8984	365																																														100,00%																																																																																																																																																																																																																																															
		A321	S	1685	365																																														100,00%																																																																																																																																																																																																																																															
		A321	N	562	365																																															100,00%																																																																																																																																																																																																																																														
	sous total			11230																																																																																																																																																																																																																																																																																														
CONVENTIONNEL	TBM/CESSNA/TRACKER	C12	J	3466	365																																																100,00%																																																																																																																																																																																																																																													
		C12	S	650	365																																																100,00%																																																																																																																																																																																																																																													
		C12	N	217	365																																																100,00%																																																																																																																																																																																																																																													
	C160/ATL2/ATR42/72 /CANADAIR / DC9/E2C	DHC8	J	840	365																																																				100,00%																																																																																																																																																																																																																																									
		DHC8	S	158	365																																																				100,00%																																																																																																																																																																																																																																									
		DHC8	N	53	365																																																						100,00%																																																																																																																																																																																																																																							
	C130 / P3C	C130	J	430	365																																																																																																																																																																																																																																																																																													

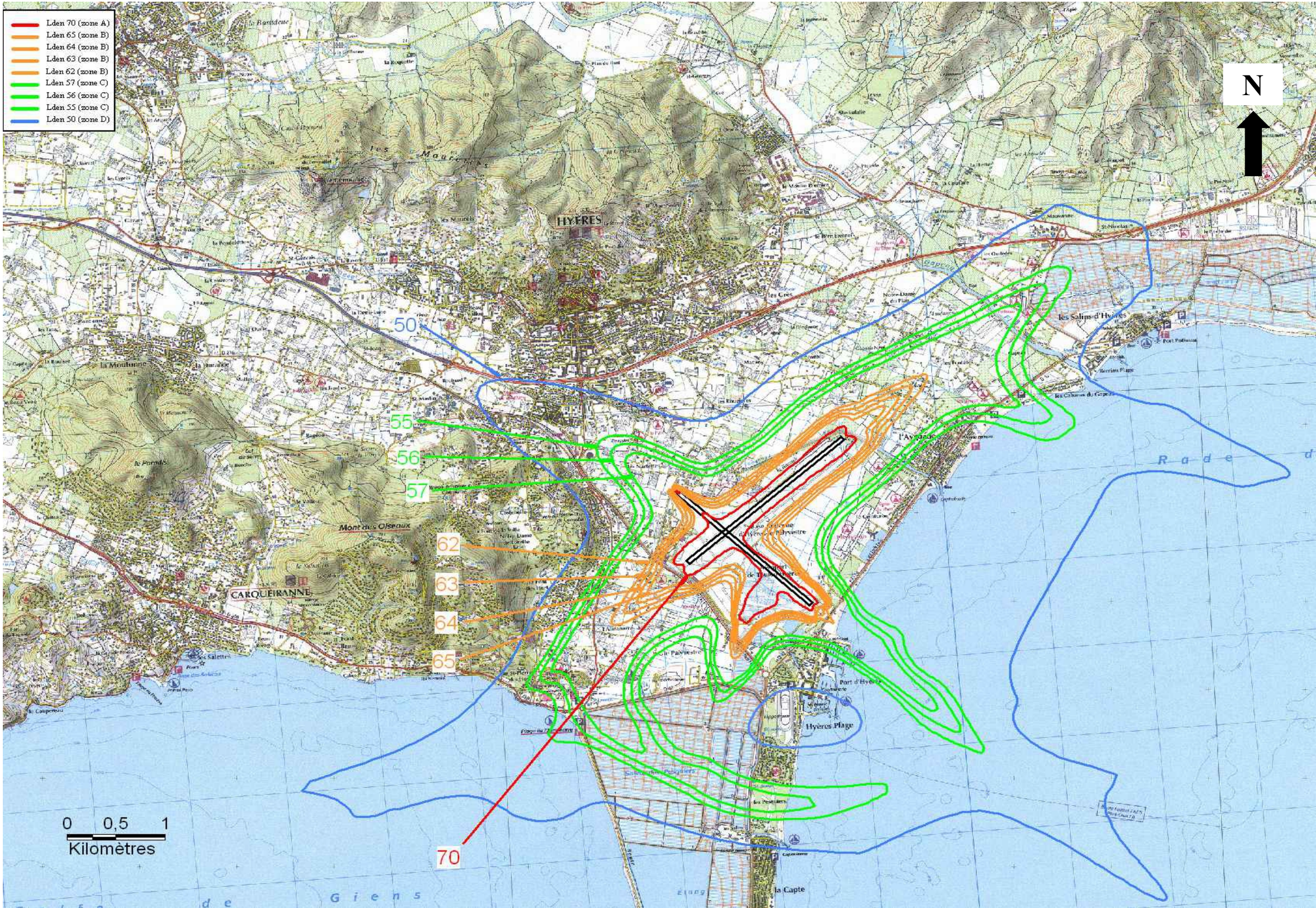
ANNEXE 7.3 : DÉTAIL DES HYPOTHÈSES À LONG TERME

APPEB HYERES / REPARTITION DES MOUVEMENTS A LONG TERME / ETUDE DU 15/05/09																																		
Classe d'appareils		Appareil de substitution	Période de la journée	Nombre annuel d'utilisation des procédures	Nombre annuel de jours d'activité	Pistes 05/23 et 14/32																												
						Procédures arrivées et départs CHASSE									Procédures arrivées et départs COMMERCIAL et CONVENTIONNEL																			
						D05BAN	D05BAS	D23BAN	D23BAS	D32AVN	D32AVS	A05LF	A05BMD	A23BMG	A32BMD	Départs STP 2E	Départs Julee 2E	Départs Bligo 2E	Arrivées IFR STP2	Arrivées IFR Julee2	Arrivée IFR Cuers2	Départs omni directionnel Julee	Départs omni directionnel BIRGO	Départs omni directionnel STP	Arrivée IFR Cuers 2	Arrivée IFR STP 2	Arrivée IFR JULEE 2	Départs STP 2W	Départs Julee 2W	Départs Bligo 2W	Arrivées IFR Cuers 2	Arrivée IFR STP 2	Arrivée IFR JULEE 2	Départs commerciaux QFU14
CHASSE	RAFALE	RAF-MA	J	105	365	2,50%	22,50%	2,25%	20,25%	0,25%	2,25%	2,50%	22,50%	22,50%	2,50%																			
		RAF-MA	S	44	365	2,50%	22,50%	2,25%	20,25%	0,25%	2,25%	2,50%	22,50%	22,50%	2,50%																			
		RAF-MA	N	2	365	2,50%	22,50%	2,25%	20,25%	0,25%	2,25%	2,50%	22,50%	22,50%	2,50%																			
	SEM	SEM	J		365																													
		SEM	S		365																													
		SEM	N		365																													
	sous total			150																														
COMMERCIAL	A320/A319/A321/ B737/F100	A321	J	9434	365											1,67%	17,33%	1,67%	1,17%	1,67%	13,83%	6,67%	1,67%	1,67%	13,83%	1,17%	1,67%	1,67%	15,33%	1,67%	13,81%	1,17%	1,67%	0,67%
		A321	S	1769	365											1,67%	17,33%	1,67%	1,17%	1,67%	13,83%	6,67%	1,67%	1,67%	13,83%	1,17%	1,67%	1,67%	15,33%	1,67%	13,81%	1,17%	1,67%	0,67%
		A321	N	590	365											1,67%	17,33%	1,67%	1,17%	1,67%	13,83%	6,67%	1,67%	1,67%	13,83%	1,17%	1,67%	1,67%	15,33%	1,67%	13,81%	1,17%	1,67%	0,67%
	sous total			11792																														
CONVENTIONNEL	TBM/CESSNA/TRACKER	C12	J	3640	365											1,67%	13,33%	1,67%	1,17%	1,67%	13,83%	13,33%	1,67%	1,67%	13,83%	1,17%	1,67%	1,67%	13,33%	1,67%	13,81%	1,17%	1,67%	
		C12	S	683	365											1,67%	13,33%	1,67%	1,17%	1,67%	13,83%	13,33%	1,67%	1,67%	13,83%	1,17%	1,67%	1,67%	13,33%	1,67%	13,81%	1,17%	1,67%	
		C12	N	228	365											1,67%	13,33%	1,67%	1,17%	1,67%	13,83%	13,33%	1,67%	1,67%	13,83%	1,17%	1,67%	1,67%	13,33%	1,67%	13,81%	1,17%	1,67%	
	C160/ATL2/ATR42/72 /CANADAIR / DC9/E2C	DHC8	J	882	365											1,67%	13,33%	1,67%	1,17%	1,67%	13,83%	13,33%	1,67%	1,67%	13,83%	1,17%	1,67%	1,67%	13,33%	1,67%	13,81%	1,17%	1,67%	
		DHC8	S	165	365											1,67%	13,33%	1,67%	1,17%	1,67%	13,83%	13,33%	1,67%	1,67%	13,83%	1,17%	1,67%	1,67%	13,33%	1,67%	13,81%	1,17%	1,67%	
		DHC8	N	55	365											1,67%	13,33%	1,67%	1,17%	1,67%	13,83%	13,33%	1,67%	1,67%	13,83%	1,17%	1,67%	1,67%	13,33%	1,67%	13,81%	1,17%	1,67%	
	C130 / P3C	C130	J	452	365											1,67%	13,33%	1,67%	1,17%	1,67%	13,83%	13,33%	1,67%	1,67%	13,83%	1,17%	1,67%	1,67%	13,33%	1,67%	13,81%	1,17%	1,67%	
		C130	S	85	365											1,67%	13,33%	1,67%	1,17%	1,67%	13,83%	13,33%	1,67%	1,67%	13,83%	1,17%	1,67%	1,67%	13,33%	1,67%	13,81%	1,17%	1,67%	
		C130	N	28	365											1,67%	13,33%	1,67%	1,17%	1,67%	13,83%	13,33%	1,67%	1,67%	13,83%	1,17%	1,67%	1,67%	13,33%	1,67%	13,81%	1,17%	1,67%	
	sous total			6218																														
HELICOS	109, B212, B222, B205, B207	A109	J	1351	365																													
		A109	S	338	365																													
		A109	N		365																													
	DAUPHIN/PANTHER/ GAZELLE	SA365N	J	2001	365																													
		SA365N	S	2001	365																													
		SA365N	N	1715	365																													
	AL3/BO105/ EC135/ EC145/SA350	SA350D	J	1544	365																													
		SA350D	S	1389	365																													
		SA350D	N	154	365																													
	LYNX / CH53 / SUPER-FRELON	S65	J	1149	365																													
		S65	S	1149	365																													
		S65	N	575	365																													
	PUMA/NH90/COUGAR	SA330J	J	708	365																													
		SA330J	S	708	365																													
		SA330J	N	354	365																													
	sous total			15137																														
TOTAUX MOUVEMENTS				33297																														

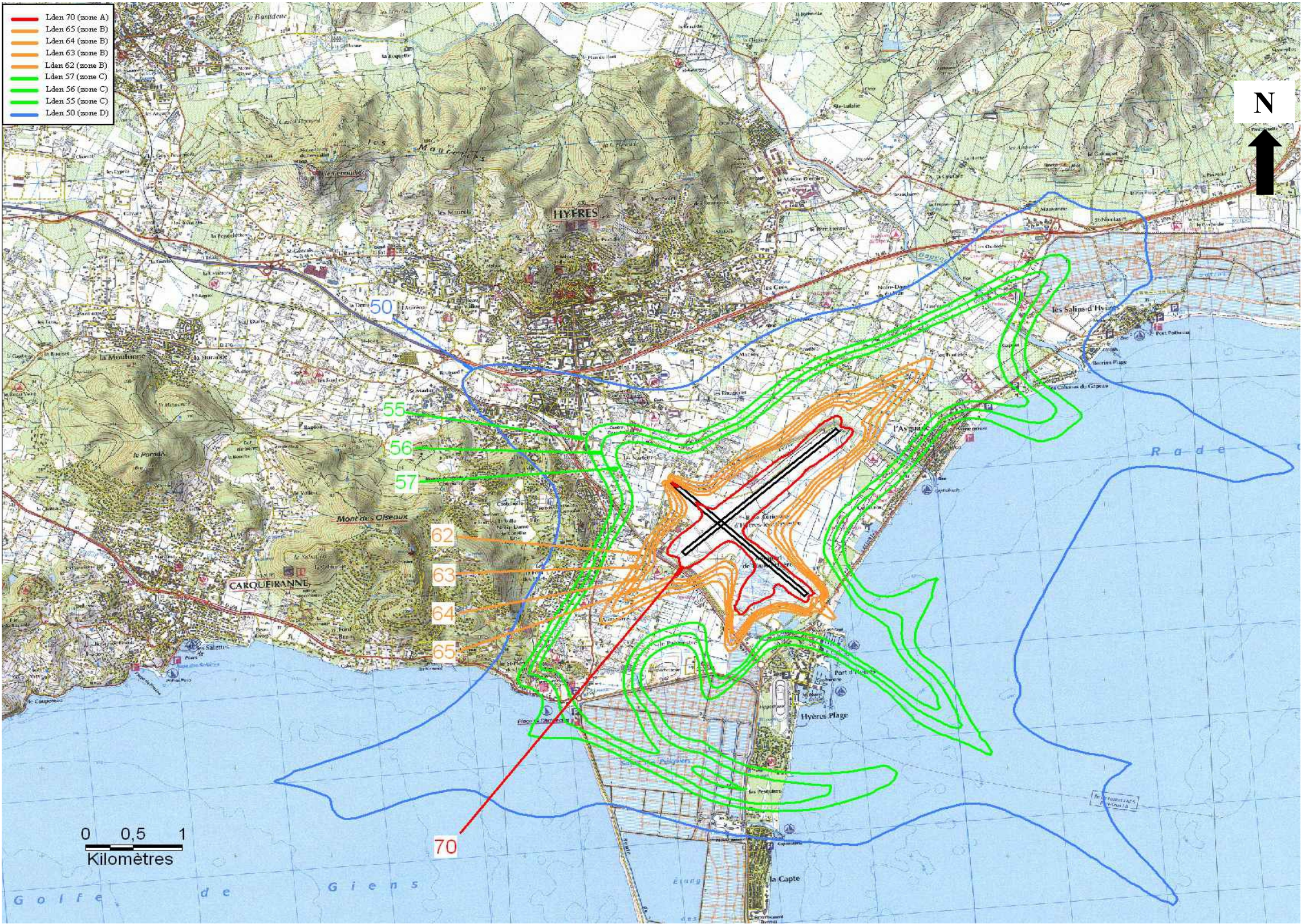
DÉTAIL DES HYPOTHÈSES À LONG TERME (SUITE)

[illegible]

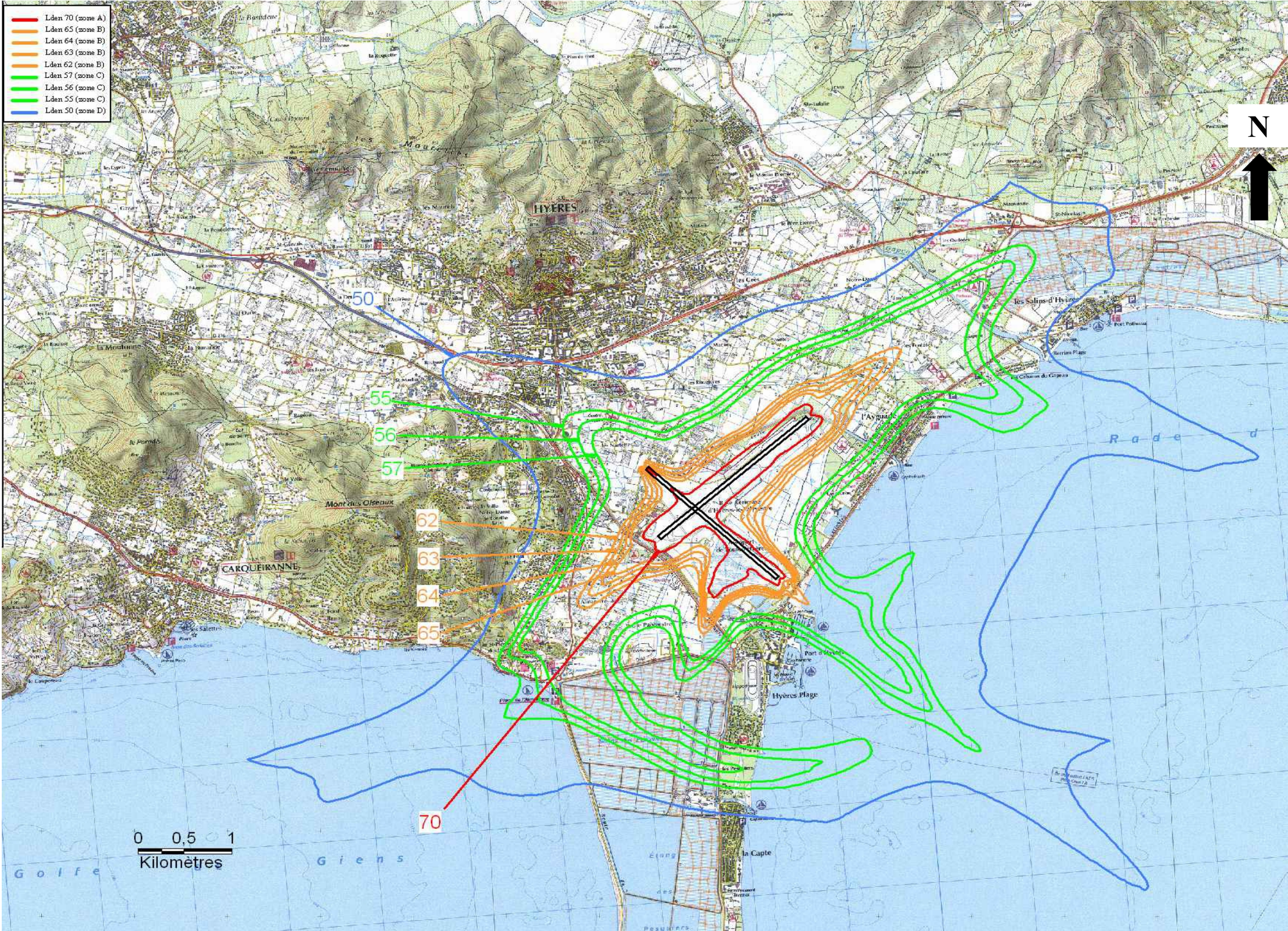
ANNEXE 8.1 : AVANT-PROJET DE PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT – COURBES COURT TERME



ANNEXE 8.2 : AVANT-PROJET DE PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT – COURBES MOYEN TERME



ANNEXE 8.3 : AVANT-PROJET DE PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT – COURBES LONG TERME



ANNEXE 9 : GLOSSAIRE

ACNUSA	autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires
AIP	<i>aeronautical information publication</i> : publication d'information aéronautique
ALAT	Aviation légère de l'armée de terre
AMV	atterrissage par mauvaise visibilité
APPM	avant-projet de plan de masse
APPEB	avant-projet de plan d'exposition au bruit
ARR	arrivée
ARP	<i>airport reference point</i> : point de référence de l'aérodrome
ASSP	appontage simulé sur piste
BA	Base Aérienne
CCE	commission consultative de l'environnement
CODIS	Centre Opérationnel Départemental d'Incendie et de Secours
DCSID	Direction Centrale du Service Infrastructure de la Défense
DEP	départ
DAC	direction de l'aviation civile
DGAC	direction générale de l'aviation civile
EPCI	établissement public de coopération intercommunale
IAC	<i>instrument approach chart</i> : cartes d'approche et d'atterrissage aux instruments
IFR	<i>instruments flight rules</i> : règles de vol aux instruments
INM	<i>integrated noise model</i> : logiciel de modélisation du bruit
LDEN	Level Day Evening Night
OACI	organisation de l'aviation civile internationale
PEB	plan d'exposition au bruit
PLU	plan local d'urbanisme
PSA	plan des servitudes aéronautiques
QFU	direction magnétique de la piste
SEA	service essences des armées
SIA	service de l'information aéronautique
SNIA	service nationale d'ingénierie aéroportuaire
TDP	tour de piste
TGO	<i>touch & go</i> : atterrissage et décollage simultanés
TLOF	<i>touch down and lift off</i> : aire de prise de contact et d'envol pour hélicoptères
TMJ	trafic moyen journalier
VAC	<i>visual approach and landing chart</i> : carte d'approche et d'atterrissage à vue
VFR	<i>visual flight rules</i> : règles de vol à vue