

**AÉRODROME
DE SAINT-RAMBERT – D'ALBON
PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT
(PEB)**

RAPPORT DE PRÉSENTATION

PLAN AU 1/25 000^{ème}

Vu pour être annexé

à l'arrêté n° **2015338-0044**.

Valence, le **- 4 DEC. 2015**

Le Préfet

Le Préfet et par délégation
Le Secrétaire Général



Etienne DESPLANCHES

Novembre 2015

AVANT PROPOS

L'aérodrome de Saint Rambert d'Albon est retenu par l'arrêté du 28 mars 1988 fixant la liste des aérodromes non classés en catégorie A, B ou C devant être dotés d'un plan d'exposition au bruit (PEB).

L'ONDA a pour mission de juger de l'adéquation des mesures de réduction du bruit prises par l'aérodrome de Saint Rambert d'Albon avec le développement de l'aérodrome, dans le cadre compatible avec la maîtrise de la qualité de vie dans son environnement.

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

1. Finalité et textes de références

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

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

Les principaux textes de référence sont les suivants :

- *Code de l'urbanisme, notamment ses articles L-147-1 à L-147-8 et R-147-1 à R-147-11*
- *Code de l'environnement, notamment ses articles L-123-1 à L-123-16, L-571-11 et R-571-13 et R-571-58 à R-571-80.*

2. Méthode d'élaboration

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

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

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

Les horizons et hypothèses retenus pour établir le PEB de l'aéroport de Saint Rambert d'Albon sont exposés au chapitre suivant.

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

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

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

Le résultat du calcul est exprimé en L_{den} . Plus l'indice est élevé, plus la gêne est importante. Le L_{den} est utilisé pour l'établissement des PEB aux infrastructures de transport. Il est très largement utilisé au niveau international et est depuis le 1^{er} novembre 2002, il remplace en France l'indice psophique pour l'établissement des PEB.

Le logiciel utilisé pour établir les PEB et les PGS est INM (version 7), logiciel adopté pour cet usage par de nombreux pays. L'avantage d'un logiciel plus répandu est, entre autre de bénéficier de mises à jour régulières permettant une modélisation de la gêne sonore de plus en plus proche de la réalité.

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

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

avec :

« L_d = niveau sonore moyen à long terme pondéré A tel que défini dans ISO 1996-2:1987, déterminé sur l'ensemble des périodes de jour d'une année. La période de jour s'étend de 6 heures à 18 heures ;

« L_e = niveau sonore moyen à long terme pondéré A tel que défini dans ISO 1996-2:1987, déterminé sur l'ensemble des périodes de soirée d'une année. La période de soirée s'étend de 18 heures à 22 heures ;

« L_n = niveau sonore moyen à long terme pondéré A tel que défini dans ISO 1996-2:1987, déterminé sur l'ensemble des périodes de nuit d'une année. La période de nuit s'étend de 22 heures à 6 heures le lendemain.

Le décret n° 2012-1470 du 26 décembre 2012 relatif aux modalités d'élaboration des plans d'exposition au bruit de certains aérodromes prévoit des mesures particulières pour les aérodromes dont le nombre annuel de mouvements commerciaux n'excède pas 10 000 dans l'une des trois hypothèses de court, moyen et long terme et caractérisé par une forte variation saisonnière ou hebdomadaire de l'activité aérienne. Pour de tels aérodromes, l'indice L_{den} est déterminé sur nombre de jours compris entre 180 et 365 au regard des périodes de trafic effectif.

3. Contenu et modalités d'application

Le modèle mathématique permet de quantifier la gêne sonore future en chaque point du territoire voisin de l'aérodrome. Il est alors possible de relier entre eux, sur une carte, les points où le L_{den} a

la même valeur. Le résultat est une courbe entourant tout ou partie de l'aérodrome, allongée dans l'axe des pistes en raison du bruit produit lors des opérations de décollage et atterrissage. Dans la zone comprise à l'intérieur de chaque courbe, la gêne sonore sera supérieure à la valeur de l'indice considéré (par exemple 70 dans la zone de bruit fort) ; à l'extérieur de cette courbe, la gêne sera inférieure, décroissante à mesure que l'on s'éloigne.

▪ Les zones A et B, de bruit fort

Les zones A et B du PEB, appelées zones de bruit fort sont délimitées par les courbes L_{den} 70 pour la zone A, et par une valeur choisie par le préfet, après avis de la commission consultative de l'environnement (CCE) lorsqu'elle existe, entre 65 et 62 pour la zone B. Ceci s'applique réglementairement à tous les aérodromes devant être dotés d'un PEB. Toute construction neuve ou toute modification et toute action sur le bâti existant tendant à accroître la capacité d'accueil sont, sauf rares exceptions, interdites.

▪ La zone C, de bruit modéré

L'indice délimitant la zone C est choisi par le préfet, après avis de la CCE lorsqu'elle existe, dans une fourchette allant du L_{den} 57 au L_{den} 55, ce dernier étant le plus protecteur. Pour les aérodromes non militaires dont l'activité présente une forte irrégularité hebdomadaire ou saisonnière, le décret n°212-1470 mentionné plus haut porte l'indice extrême de limite possible de la zone C au L_{den} 52. A l'intérieur de la zone C, les restrictions en matière d'urbanisation sont moins contraignantes que dans les zones B et A. A l'intérieur des zones C, les plans d'exposition au bruit peuvent délimiter des secteurs où, pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées, à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores. Ces secteurs peuvent être introduits, après enquête publique, postérieurement à la publication du PEB, si la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale concerné en fait la demande.

▪ La zone D

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

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

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

LES REGLES APPLICABLES SUR LES DROITS A CONSTRUIRE DANS LES ZONES DU PEB D'UN AERODROME NON MILITAIRE

	ZONE A L _{den} >70	ZONE B 70>L _{den} >(62 à 65) ¹	ZONE C (62 à 65)> L _{den} >(55 à 57) ¹	ZONE D (55 à 57)> L _{den} >50
Constructions nouvelles				
Logements nécessaires à l'activité de l'aérodrome, hôtels de voyageurs en transit	Autorisés			
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales	Autorisés sous réserve de la protection phonique et de l'information des futurs occupants ²			
Immeubles d'habitation directement liés ou agricole	Autorisés sous réserve de la protection phonique et de l'information des futurs occupants ²			
Habitat groupé (lotissement...), parcs résidentiels de loisirs	Non autorisés			
Maisons d'habitation individuelles	Non autorisées		Autorisées si secteur d'accueil déjà autorisé et si elles ne entraînent pas d'équipements publics et si elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil.	
Immeubles collectifs à usage d'habitation	Non autorisés			
Constructions à usage industriel, commercial et de bureaux	Admises si elles ne risquent pas d'entraîner l'implantation de population permanente.			
Equipements de superstructure nécessaires à l'activité aéronautique	Autorisés s'ils ne peuvent être localisés ailleurs.		Autorisés	
Autres équipements publics ou collectifs	Autorisés s'ils sont indispensables aux populations existantes et s'ils ne peuvent pas être localisés ailleurs		Autorisés s'ils ne conduisent pas à exposer de nouvelles populations aux nuisances sonores	
Interventions sur l'existant				
Rénovation, réhabilitation, amélioration, extension mesurée ou reconstruction des constructions existantes	Autorisées sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil.			
Opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain	Non autorisées		Autorisées sous réserve de se situer dans un des secteurs ³ délimités pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existants, à condition de ne pas entraîner d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores.	

¹ Indice fixé par le préfet après consultation de la CCE ; pour certains aérodromes dont l'activité présente une forte variation hebdomadaire ou saisonnière, l'indice de limite extérieure de la zone C peut s'étendre jusqu'au L_{den} 52.

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

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

LA DEMARCHE D'ETABLISSEMENT DU PEB DE SAINT RAMBERT D'ALBON

1. Pourquoi un PEB ?

Une étude de PEB avait été entreprise pour cet aérodrome dès 1986, mais celle-ci n'a pas débouché sur une approbation. Les changements réglementaires qui sont intervenus sont l'occasion de relancer une étude d'exposition au bruit pour ce terrain d'aviation.

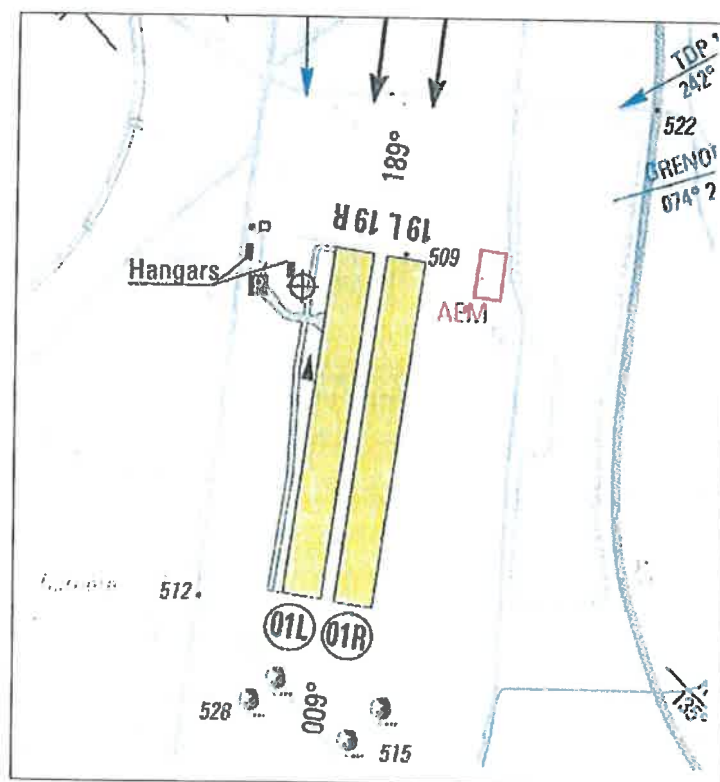
2. Hypothèses prises en compte dans les simulations

a) Les horizons envisagés

Les nouvelles dispositions réglementaires imposent de fixer des hypothèses à court, moyen et long terme. Pour le PEB de Saint Rambert d'Albon, les horizons 2013, 2019 et 2025 ont été choisis respectivement pour le court, le moyen et le long terme.

b) Les pistes

Les infrastructures retenues jusqu'au long terme sont celles existantes à ce jour : deux pistes en herbe parallèles de 900 m orientées 020° / 200° (02/20).



c) Le trafic aérien

Ces dernières années, le trafic de l'aérodrome de Saint Rambert d'Albon s'approche de la barre des 20000 mouvements. Sauf empêchement pour cause météorologique, une activité significative est susceptible d'avoir lieu tous les jours de l'année. La majeure partie du trafic est imputable aux avions de tourisme. Le restant de l'activité se partage entre les avions de collection, les ULM et les hélicoptères. Il est supposé que l'activité des avions de tourisme plafonne à 20000 mouvements, et que celle des ULM se stabilise dans un premier temps à 3000 mouvements avant de connaître une nouvelle hausse d'activité. Quant au trafic des avions de collection et des hélicoptères, il devrait conserver une part d'activité très restreinte.

4) La répartition des mouvements d'aéronef par type d'aéronef

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

Année ou terme	Mouvements estimés d'aéronef										Prévisions		
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	court terme	moyen terme	long terme
Avions de tourisme	18000	16000	14200	15000	15000	16000	17000	18000	19000	19500	19500	20000	20000
Avions de collection	220	220	220	220	220	200	200	200	200	200	200	200	250
ULM	500	1000	2600	2600	2600	2650	2700	2750	2800	2850	3000	3000	4000
Hélicoptères	40	40	40	40	50	50	60	60	60	60	60	80	100
Totaux	18760	17260	17060	17860	17870	18900	19960	21010	22060	22610	22760	23280	24350

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

Année ou terme	court terme	moyen terme	long terme
Avions de tourisme	53,4	54,8	54,8
Avions de collection	0,6	0,6	0,7
ULM	8,2	8,2	10,9
Hélicoptères	0,2	0,2	0,3
Totaux	62,4	63,8	66,7

e) La part du trafic nocturne et de soirée

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

	JOUR	SOIR	NUIT
Avions de tourisme	80%	20%	0%
Avions de collection légers	80%	20%	0%
Avions de collection lourds	90%	10%	0%
ULM	80%	20%	0%
Hélicoptères	100%	0%	0%

Pour le trafic à venir, le gestionnaire estime possible le partage des vols, dans le cas où, comme cela a eu lieu dans le passé, de rares vols d'hélicoptères auraient cours durant les différentes tranches journalières.

	COUT TERME			MOYEN TERME			LONG TERME		
	JOUR	SOIR	NUIT	JOUR	SOIR	NUIT	JOUR	SOIR	NUIT
Avions de tourisme	80%	20%	0%	80%	20%	0%	80%	20%	0%
Avions de collection légers	80%	20%	0%	80%	20%	0%	80%	20%	0%
Avions de collection lourds	90%	10%	0%	90%	10%	0%	90%	10%	0%
ULM	80%	20%	0%	80%	20%	0%	80%	20%	0%
Hélicoptères	100%	0%	0%	80%	10%	10%	80%	10%	10%

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

Les deux pistes sont utilisées. Les vols d'entraînement et les tours de piste sont affectés à la piste est.

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

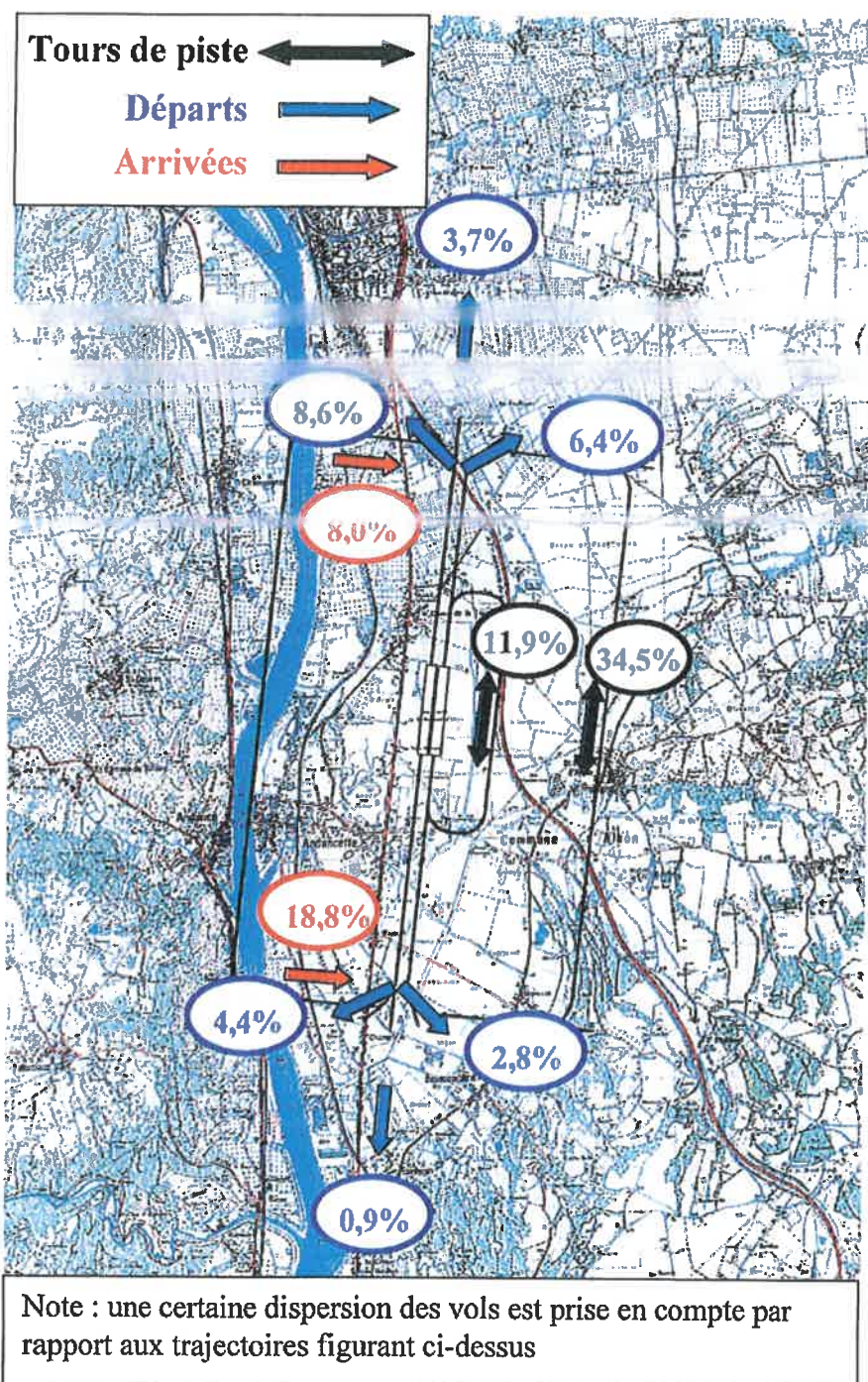
Répartition du trafic par sens d'atterrissage ou de décollage	
face au nord	face au sud
70%	30%

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

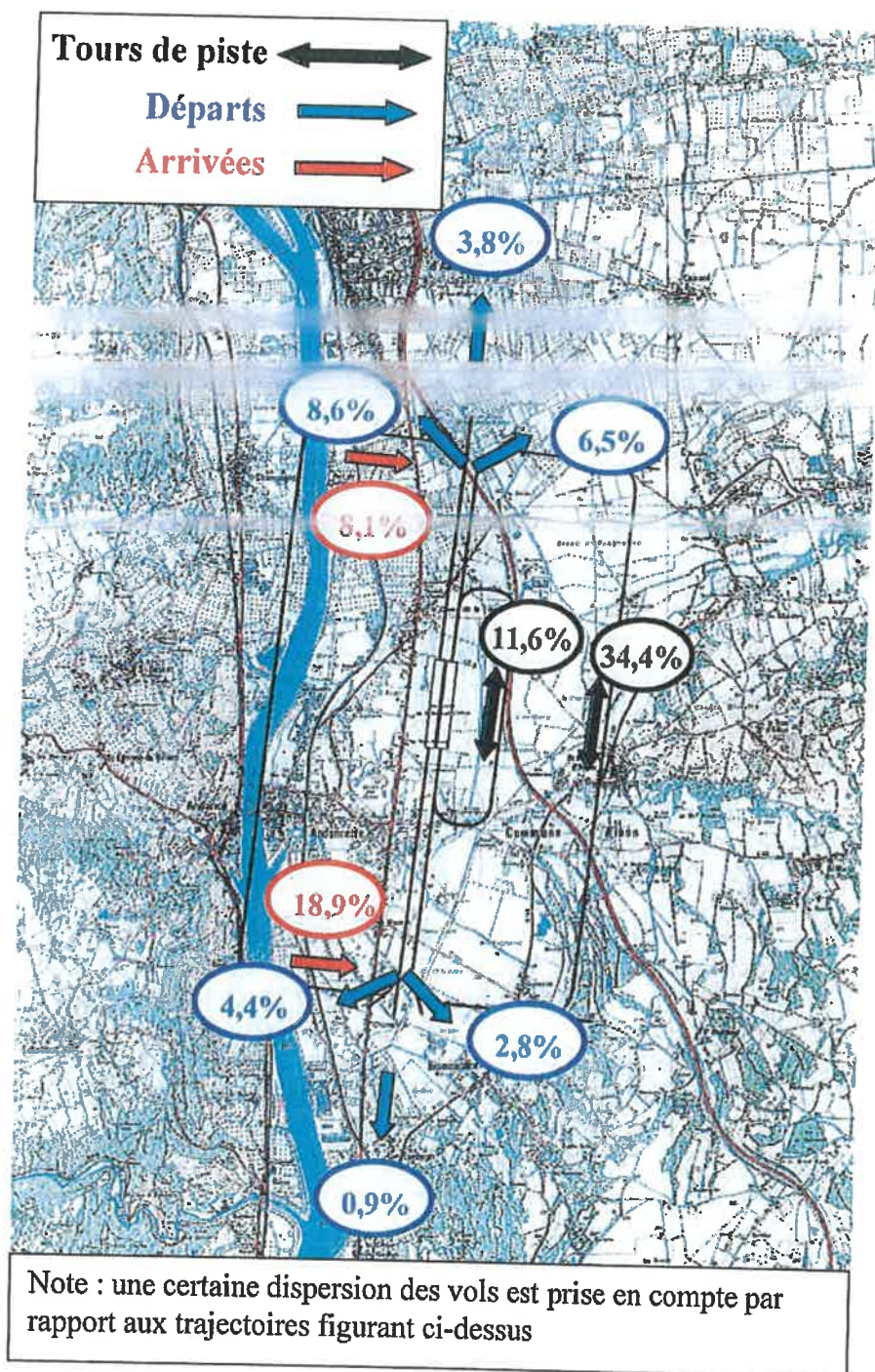
g) Les procédures de circulation aérienne

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

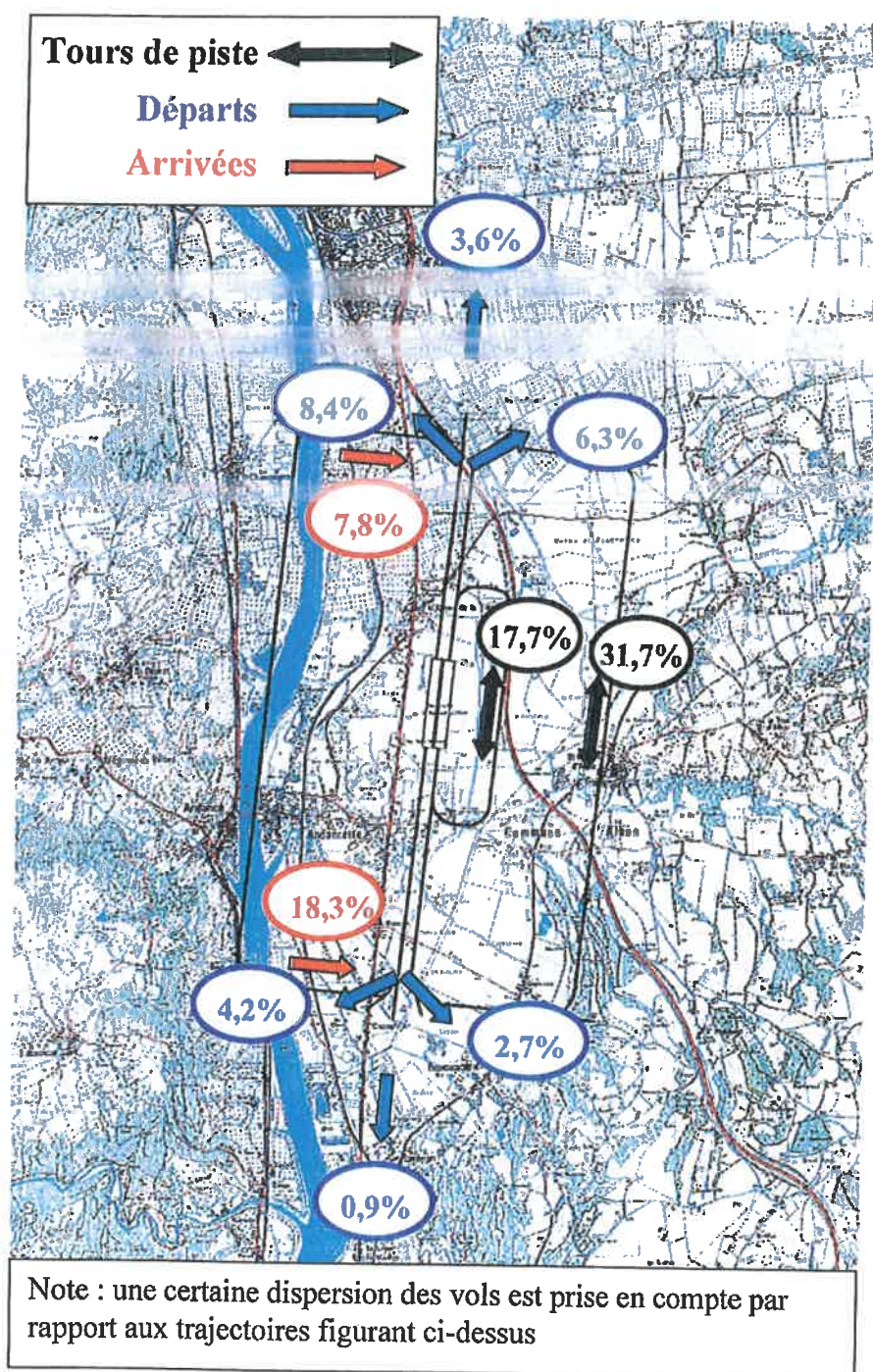
Répartition des mouvements selon les trajectoires pour le court terme



Répartition des mouvements selon les trajectoires pour le moyen terme



Répartition des mouvements selon les trajectoires pour le long terme



PRESENTATION DU PROJET DE PEB DE SAINT RAMBERT D'ALBON

1 Choix des indices délimitant les zones B et C

Le préfet doit choisir, dans les limites fixées par les textes et rappelées ci-après, les indices de limite des zones B et C.

Pour les aérodromes susceptibles d'avoir une activité significative tout au long de l'année, comme pour celui de Saint Rambert d'Albon, la zone B doit être limitée par une valeur de L_{den} qui peut être choisie entre 65 et 62, tandis que la zone C doit être limitée par une valeur de L_{den} qui peut être choisie entre 55 et 52. Cette décision a été prise après consultation de la commission consultative de l'environnement (CCE), lorsqu'elle existe. Comme il n'y a pas de CCE à Saint Rambert d'Albon, les maires des communes concernées par le projet de PEB ont été consultés lors d'une réunion qui s'est tenue à Saint Rambert d'Albon le 20 juin 2013. Ils se sont unanimement exprimés en faveur des indices les plus protecteurs (L_{den} 62 et 55) et de la prise en compte de la zone D.

2 Le zonage correspondant

Le plan joint indique le zonage du PEB résultant des hypothèses décrites précédemment.

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

La zone B, de couleur orange, est comprise entre le L_{den} 70 et le L_{den} 62.

La zone C, de couleur verte, est comprise entre le L_{den} 62 et le L_{den} 55.

La zone D, de couleur bleue, est comprise entre le L_{den} 55 et le L_{den} 50.

Les communes concernées par les différentes zones du projet de PEB sont :

- Albon (zones A, B, C et D)
- Andancette (zone C et D)
- Beausemblant (zone D)
- Saint Rambert d'Albon (zone D)

LA PROCEDURE DE REVISION DU PEB

2. Phase d'étude et préliminaires

La première phase de la procédure de révision du PEB consiste à mener les études techniques. Elles sont conduites sous l'autorité du préfet. Avant de prendre l'arrêté lançant la phase administrative, le préfet consulte la CCE, lorsqu'elle existe, pour le choix des indices limites des zones B et C.

2. Phase administrative

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

a) Consultations

Consultations des communes ou établissements publics de coopération intercommunale concernés

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

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

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

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

b) Enquête publique et approbation

Le projet de PEB éventuellement modifié suite aux consultations est ensuite soumis à enquête publique, organisée par le préfet. La durée minimale de l'enquête est d'un mois, le rapport et l'avis du commissaire enquêteur intervenant au plus tard dans un délai d'un mois à l'issue de la clôture de l'enquête. Le projet de PEB est éventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique.

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

LA PROCEDURE D'ELABORATION DU PEB

	Etapes	Acteurs
Phase d'études	Etudes techniques	
	Information informelle préalable éventuelle des collectivités locales	Préfet
	Consultation de la CCE, lorsqu'elle existe, sur le choix des indices limites des zones B et C	Préfet
	Notification de la mise en révision du PEB*	Préfet
Phase administrative	Consultation des communes (2 mois)	Préfet
	Consultation de la CCE lorsqu'elle existe	Préfet
	Enquête publique	Préfet Commissaire enquêteur
	Approbation	Préfet

* Possibilité à ce stade de mise en application anticipée.

PEB

AERODROME de SAINT RAMBERT d'ALBON

Mairie de l'urbanisme
au voisinage de l'aérodrome

PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

PLAN AU 1/25000

Volet n° 1
du PEB
annexé à l'emplacement d'appel à d'urbanisme
le Plan de l'Urbanisme

Didier LAUGA

Novembre 2015

PREFECTURE DE LA DRÔME



Ministère
de l'écologie,
du développement
durable
et de l'énergie

LEGENDE:

- LDEN 50
- LDEN 55
- LDEN 62
- LDEN 70
- LIMITES DE COMMUNES
- LIMITES DE DEPARTEMENTS



