



Plan d'Exposition au Bruit  
Aérodrome de Rennes Saint-Jacques  
Notice explicative

## Sommaire

\* \*

\*

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

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

### II . Présentation de l'aéroport de Rennes Saint-Jacques

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

### III . Hypothèses retenues pour l'élaboration du nouveau PEB de Rennes Saint-Jacques

- III.1 - Les hypothèses prises en compte pour :
  - Le trafic
  - Les infrastructures
  - Les procédures de circulation aérienne
- III.2 - Données résultant des hypothèses d'évolution

### IV . Le PEB de Rennes Saint-Jacques

- IV.1 - Choix des indices et zonage
- IV.2 - Les conséquences en termes d'urbanisation

## Annexes

\* \*

\*

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

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

**Annexe C** : Articles L.147-1 et suivants du Code de l'urbanisme

**Annexe D** : Prévisions de trafic (à l'horizon 2025)

**Annexe E** : Glossaire des termes utilisés

**Annexe F** : Arrêté préfectoral de mise en révision du PEB du 23 décembre 2008

# Rapport de présentation du Plan d'Exposition au Bruit de Rennes Saint-Jacques

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

### I. 1 - Finalité du PEB et textes de référence

Le plan d'exposition au bruit (PEB) est un instrument juridique destiné à réglementer l'urbanisation en limitant les droits à construire dans les zones de bruit au voisinage des aéroports. Il doit être annexé au plan local d'urbanisme (PLU), au plan de sauvegarde et de mise en valeur et à la carte communale. Les dispositions de ces documents doivent être compatibles avec celles du PEB en vigueur.

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

**Les principaux textes de référence sont les suivants :**

- *Code de l'urbanisme Articles L.147-1 à L.147-8, et R.147-1 à R147-11*
- *Loi n°85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes*
- *Décret n°87-339 du 21 mai 1987 définissant les modalités de l'enquête publique relative aux Plans d'exposition au bruit des aérodromes*
- *Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain (SRU)*
- *Décret n°2002-626 du 26 avril 2002 fixant les conditions d'établissement des plans d'exposition au bruit et des plans de gêne sonore des aérodromes et modifiant le code de l'urbanisme*
- *Loi n° 2003-590 du 2 juillet 2003 - Urbanisme et habitat*
- *Décret n°2007-1467 du 12 octobre 2007 (Code de l'Environnement)*

### I. 2 - Méthode d'élaboration

#### ► Une évaluation de l'exposition au bruit à court, moyen et long terme

Le PEB définit des zones autour de l'aéroport à partir de la gêne sonore susceptible d'être ressentie par les riverains au passage des avions. L'indice de mesure de cette gêne sonore est le « Lden ».

Le PEB prend en compte des hypothèses à court, moyen et long terme de développement et d'utilisation de l'aérodrome. Les zones du PEB ne reflètent donc pas la réalité du moment, mais l'enveloppe des expositions au bruit des avions exprimées en « Lden » à court, moyen et long terme.

Pour ce faire, il est nécessaire d'anticiper à court, moyen et long terme, le trafic aérien, ce qui revient à établir des hypothèses réalistes concernant les données suivantes (pour les 3 horizons) :

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

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

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

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

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

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

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

où :

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

L<sub>e</sub> = Niveau sonore moyen à long terme pondéré A, tel que défini dans ISO 1996-2:1987, déterminé sur l'ensemble des périodes de soirée d'une année. La période de soirée s'étend de 18 heures à 22 heures locales ;

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

## **I . 3 - Contenu et modalités d'application**

### ► **Les 4 zones d'un PEB**

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

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

■ La **zone B** de **bruit fort** :

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

■ La **zone C** de **bruit modéré** :

C'est la zone comprise entre la courbe entre la limite extérieure de la zone B et la courbe correspondant à une valeur de l'indice Lden choisie entre 57 et 55.

■ La **zone D** de **bruit faible** :

Elle est comprise entre la limite extérieure de la zone C et la courbe d'indice Lden 50.

La zone D est obligatoire pour les aéroports recevant du trafic public et pour lesquels le nombre annuel de mouvements d'aéronefs, de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes, est supérieur à 20 000 (10 terrains : Paris-Orly, Paris-CDG, Toulouse, Strasbourg, Nice, Bale-Mulhouse, Lyon, Bordeaux, Marseille, Nantes).

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

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

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

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

Dans la zone C, sont autorisées les constructions individuelles non groupées situées dans des secteurs déjà urbanisés et desservis par des équipements publics dès lors qu'elles n'entraînent qu'une faible augmentation de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances.

La loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain modifiée par la loi n°2002-3 du 3 janvier 2002 introduit une disposition nouvelle en ce sens qu'à l'intérieur des zones C, les plans d'exposition au bruit peuvent délimiter des secteurs où, pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées, à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation significative de la population soumise aux nuisances sonores.

La rénovation, la réhabilitation, l'amélioration, l'extension mesurée ou la reconstruction de constructions existantes peuvent être admises lorsqu'elles n'entraînent pas une augmentation de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances.

La zone D ne donne pas lieu à des restrictions de droits à construire, mais étend le périmètre dans lequel l'isolation acoustique de toute nouvelle habitation et l'information des futurs occupants, acquéreurs ou locataires de logement, sont obligatoires.

#### **I . 4 - Démarche de révision du PEB (cf. annexe B)**

Les dispositions du décret instaurant l'indice « Lden » sont entrées en vigueur à compter du 1<sup>er</sup> novembre 2002. Selon ces dispositions réglementaires, les PEB doivent désormais être calculés en indice « Lden » selon le processus suivant :

## ► **Etape 1 : Préparation et élaboration du projet de PEB**

### ■ **Phase 1** : Elaboration de l'Avant-projet de plan d'exposition au bruit (APPEB)

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

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

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

## ► **Etape 2 : Consultations et approbation du PEB**

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

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

### ■ **Consultations**

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

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

### ■ **Enquête publique et approbation**

Après ces différentes consultations, le préfet soumet à enquête publique le projet de PEB éventuellement modifié en fonction des avis recueillis.

Après avis du commissaire enquêteur le préfet prend un arrêté approuvant le PEB.

Conformément aux dispositions du 7<sup>ème</sup> alinéa de l'article L.147-3 du code de l'urbanisme, le PEB approuvé sera annexé aux plans locaux d'urbanisme, aux plans de sauvegarde et de mise en valeur et aux cartes communales des communes concernées. Les schémas de cohérence territoriale, schémas de secteur, plans locaux d'urbanisme, plans de sauvegarde et de mise en valeur et les cartes communales doivent être rendus compatibles avec les dispositions particulières aux zones de bruit autour des aérodromes.

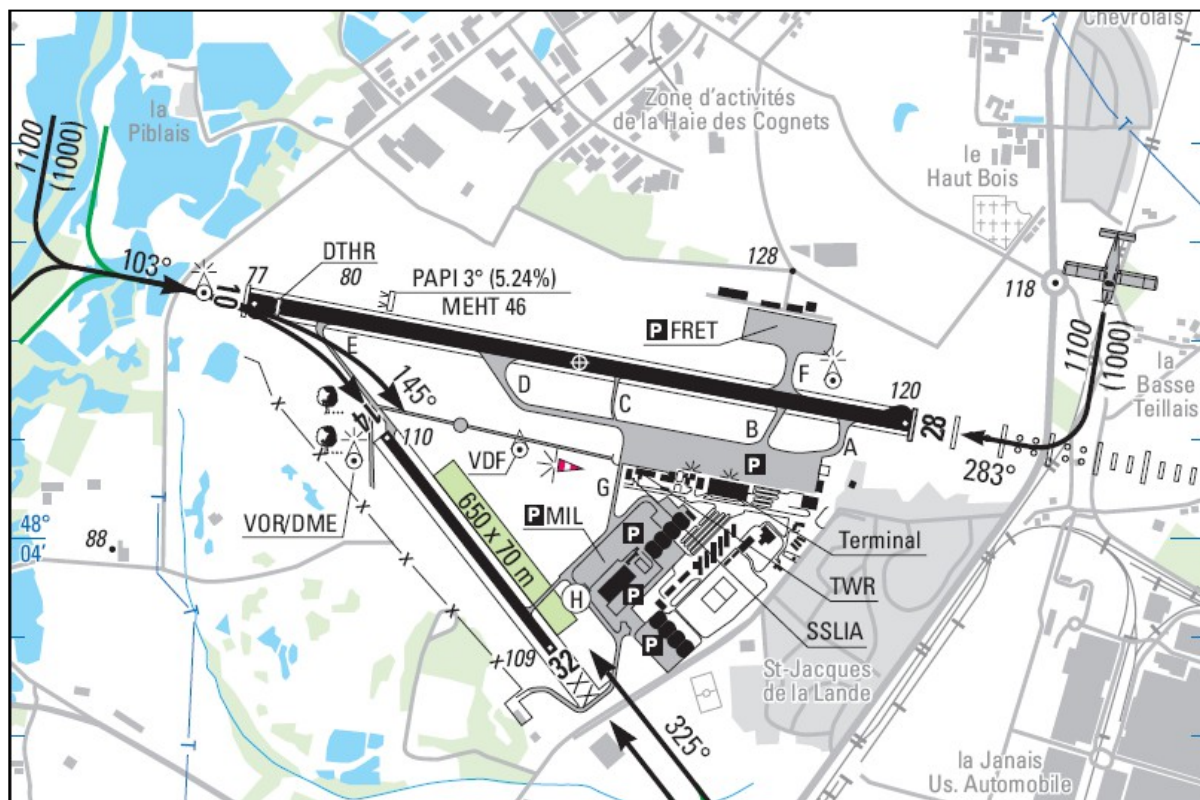
## ► **Etape 3 : La possibilité de réviser le PEB tous les 5 ans**

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

## II . Présentation de l'aéroport de Rennes Saint-Jacques

L'aéroport de Rennes Saint-Jacques a été créé par l'Etat, son propriétaire est la Région Bretagne et son gestionnaire est la Chambre de Commerce et d'Industrie de Rennes.

Son emprise est d'environ 270 hectares.



### II . 1 - Les infrastructures

L'aérodrome est équipé de trois pistes en exploitation courante :

- 1 piste principale 10/28 revêtue de 2100 m par 45 m, orientée 103°-283°, équipée d'un ILS Catégorie 1 au QFU 30<sup>1</sup>, d'un balisage lumineux permettant une accessibilité de nuit et de jour et des approches de précision, avec un seuil décalé de 70 mètres au QFU 10.
- 1 piste secondaire 14/32 revêtue de 850 m par 30 m, orientée 145°-325°, sans balisage lumineux, sans seuil décalé.
- 1 bande gazonnée de 850 m par 30 m, parallèle à la piste secondaire, orientée 145°-325° sans balisage lumineux.

L'avant projet plan de masse de l'aéroport (APPM) approuvé le 21 février 1972, prévoyait les évolutions d'infrastructures suivantes :

- **Une piste principale revêtue (10/28) de 2400 m par 45 m**
- **Une piste secondaire (14/32) revêtue de 1422 m par 30 m.** En réalité cette piste ne fait plus que 850 m.

<sup>1</sup> Code aéronautique désignant l'orientation magnétique de la piste en service, en dizaine de degrés. Chaque piste possède deux QFUs. En général, le QFU en service est celui qui est face au vent.



- Une bande gazonnée de 770 m par 60 m. Parallèle côté sud à la piste principale. Cette bande a été supprimée.
- Une autre bande gazonnée de 800 m par 70 m. Parallèle côté nord à la piste secondaire.

## II . 2 - Analyse du trafic actuel et tendance générale

► Le trafic annuel de l'aéroport de Rennes Saint-Jacques se situe aux alentours de 60 000 mouvements<sup>2</sup> par an, il se décompose en deux familles :

- L'aviation commerciale qui représente 28% du nombre total de mouvements de la plate-forme . Elle regroupe le transport de passagers ou de fret.
- L'aviation non commerciale composée des mouvements de l'aviation générale et des mouvements d'entraînement.

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

Piste principale :

QFU 10 atterrissage et décollage face au Sud-Est	QFU 28 atterrissage et décollage face au Nord-Ouest
13%	75%

*Les mouvements sur cette piste représentent 88 % des mouvements de l'aéroport.*

Piste secondaire :

QFU 14 atterrissage et décollage face au Nord-Est	QFU 32 atterrissage et décollage face au Sud-Ouest
2%	10%

*Les mouvements sur cette piste représentent 12 % des mouvements de l'aéroport et ne concernent que les mouvements non commerciaux.*

Bande gazonnée :

*Le trafic, négligeable, est inclus dans le trafic de la piste secondaire.*

► Répartition actuelle des mouvements dans la journée :

Ensemble du trafic :

Jour ( 6H00 à 18H00 )	Soirée ( 18H00 à 22H00 )	Nuit ( 22H00 à 6H00 )
77%	17%	6%

Aviation commerciale uniquement :

<sup>2</sup> Un mouvement correspond à un atterrissage ou à un décollage, sauf pour les tours de piste où le toucher des roues est compté comme un mouvement.



Jour ( 6H00 à 18H00 )	Soirée ( 18H00 à 22H00 )	Nuit ( 22H00 à 6H00 )
58%	25%	17%

## II . 3 - Le PEB en vigueur :

- ▶ Etabli en Indice Psophique (IP), il a été approuvé le 20 août 1975.
- ▶ Sur des hypothèses établies à l'horizon 1985 :
  - **Trafic** : 171 800 mouvements par an.
  - **Infrastructures** : une piste principale de 2100 mètres.
  - ▶ **Les communes concernées par l'actuel PEB sont** :  
Chartres de Bretagne, Chatillon sur Seiche, Chavagne, Le Rheu, Mordelles, Noyal sur Seiche et Saint-Jacques de la Lande.

## III . Hypothèses retenues pour l'élaboration du nouveau PEB de Rennes Saint-Jacques

L'élaboration d'un plan d'exposition au bruit nécessite la prise en compte des hypothèses d'évolution de la plate-forme à court, moyen, long terme.

- **Court terme** ⇒ 2011
- **Moyen terme** ⇒ 2018
- **Long terme** ⇒ 2025

Les évolutions concernent les trois domaines suivants :

- **Le trafic**
- **Les infrastructures**
- **Les procédures de circulation aérienne**

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

#### ▶ **Le trafic :**

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

#### ■ **Trafic commercial**

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

- *fréquences, mises en lignes d'appareils de capacités supérieures.*
- *renforcement du trafic sur les lignes existantes, les vols « Charter » et les vols « Cargo ».*

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

#### ■ **Trafic non commercial**

Les vols d'entraînement ATR42, EMB145 et F100 sont identiques pour les trois termes.

Les vols d'entraînement d'aéroclub ont tendance à se stabiliser.

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

▶ **Les infrastructures :**

Aux horizons court, moyen et long termes il est pris comme hypothèse que les infrastructures pistes sont identiques à celles d'aujourd'hui., à savoir :

- une piste revêtue principale 10/28 de 2100 m x 45 m
- une piste revêtue secondaire 14/32 de 850 m x 30 mars 2009
- une bande gazonnée (14L/32R) de 650 m x 70 m

▶ **Les procédures de circulation aérienne :**

Les procédures de circulation aérienne prises en considération lors de l'étude sont celles en vigueur en 2008/2009, aucune modification majeure n'étant prévue. La répartition des mouvements par QFU, par type d'aviation est identique pour les trois termes à celle de 2007.

### **III . 2 - Données résultant des hypothèses d'évolution :**

▶ **A court terme ( 2011 ) :**

■ **Pistes et procédures de circulation aérienne :**

Pas de modification par rapport à l'existant

■ **Le trafic aérien :**

En appliquant les critères cités paragraphe III.1, les hypothèses de trafic en 2011 sont de : **53 498 mouvements dont 23 806 mouvements commerciaux.**

▶ **A moyen terme ( 2018 )**

■ **Piste et procédures de circulation aérienne :**

Pas de modification par rapport à l'existant

■ **Le trafic aérien :**

En appliquant les critères cités paragraphe III.1, les hypothèses de trafic en 2018 sont de : **66 292 mouvements dont 31 570 mouvements commerciaux.**

▶ **A long terme ( 2025 )**

■ **Piste et procédures de circulation aérienne :**

Pas de modification par rapport à l'existant

■ **Le trafic aérien :**

En appliquant les critères cités paragraphe III.1, les hypothèses de trafic en 2025 sont de : **73 836 mouvements dont 33 996 mouvements commerciaux.**

### ► Aviation commerciale, types d'avions à l'horizon long terme (2025)

Types d'avions	Mouvements/an
Boeing 737	3500
Airbus A319	5500
Airbus A320	3000
BAE 146	1000
CRJ100/700/1000	15000
EMB 145	4000
DHC8	2000

## IV . Le PEB de Rennes Saint-Jacques

### IV . 1 - Choix des indices et zonage

Le choix des indices relève toujours d'un compromis entre deux préoccupations :

- *d'une part, maîtriser l'accroissement de la population dans les zones de nuisances potentielles ;*
- *d'autre part, permettre aux communes de maintenir de bonnes perspectives de développement.*

La zone A est définie, les indices des zones B et C seront choisis, la zone D pourra être retenue et son indice choisi :

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

### IV . 2 - Les conséquences en termes d'urbanisation

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

<b>ZONE A</b>	St-Jacques de la Lande
<b>ZONE B</b>	Chavagne, Le Rheu, Noyal Chatillon sur Seiche, St-Jacques de la Lande
<b>ZONE C</b>	Bruz, Chartres de Bretagne, Chavagne, Le Rheu, Mordelles, Noyal Chatillon sur Seiche, St-Jacques de la Lande, Vern sur Seiche
<b>ZONE D</b>	Bruz, Chartres de Bretagne, Chavagne, Le Rheu, Mordelles, Nouvoitou, Noyal Chatillon sur Seiche, Rennes, St-Jacques de la Lande, Vern sur Seiche

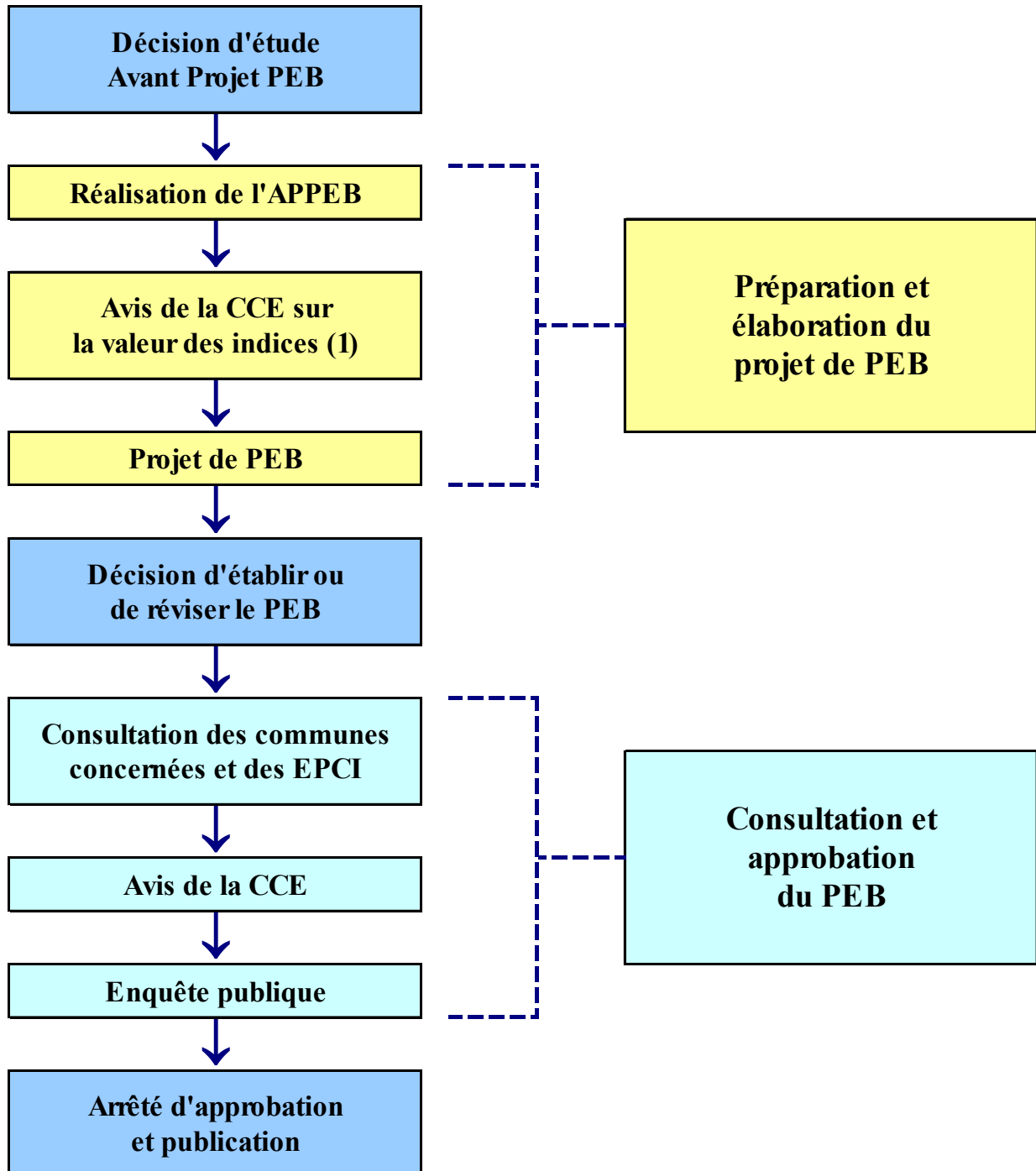
## ANNEXE A

<b>LES RÈGLES APPLICABLES SUR LES DROITS A CONSTRUIRE DANS LES ZONES D'UN PEB</b>				
	ZONE A Lden ≥ 70	ZONE B 70 > Lden ≥ 62	ZONE C (62 à 65) > Lden ≥ 55	ZONE D 55 > Lden ≥ 50
<b>CONSTRUCTIONS NOUVELLES</b>				
Logements nécessaires à l'activité aéronautique ou liés à celle-ci	<b>Autorisés</b>			
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales admises dans la zone	Autorisés dans les secteurs déjà urbanisés	Autorisés		
Constructions directement liées ou nécessaires à l'activité agricole				
Equipements publics ou collectifs	Autorisés s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes		Autorisés	
Constructions individuelles non groupées	Non autorisées		Autorisées si le secteur d'accueil est déjà urbanisé et desservi par des équipements publics et si elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances	Autorisés sous réserve d'une isolation acoustique et de l'information des futurs occupants
Autres types de constructions nouvelles à usage d'habitation (exemples : lotissements, immeubles collectifs à usage d'habitation)	Non autorisés			
<b>INTERVENTIONS SUR L'EXISTANT</b>				
Rénovation, réhabilitation de l'habitat existant	Autorisés pour permettre le renouvellement urbain sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances		Autorisées si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par équipements publics, si elles n'entraînent pas d'accroissement de la capacité d'accueil	
Amélioration, extension mesurée ou reconstruction des constructions existantes				
Opération de réhabilitation et de réaménagement urbain	Non autorisées		Autorisées sous réserve de se situer dans un des secteurs délimités pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existant, à condition de ne pas entraîner d'augmentation de la population soumise au nuisances sonores	

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

## ANNEXE B

### PROCEDURE RELATIVE A L'ETABLISSEMENT ET A L'APPROBATION DES PLANS D'EXPOSITION AU BRUIT



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

## ANNEXE C

### ARTICLES L.147-1 ET SUIVANTS DU CODE DE L'URBANISME

#### Chapitre VII : Dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes

##### Article L147-1

Modifié par [Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 - art. 202 JORF 14 décembre 2000](#)

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

Créé par [Loi 85-696 1985-07-11 art. 1 JORF 12 juillet 1985](#)

Les dispositions du présent chapitre sont applicables autour des aérodromes classés selon le code de l'aviation civile en catégories A, B et C, ainsi qu'autour des aérodromes civils ou militaires figurant sur une liste établie par l'autorité administrative.

##### Article L147-3

Modifié par [Loi - art. 19 \(V\) JORF 31 décembre 2003](#)

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 sonores 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 suivant les modalités de la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques (1) et à la protection de l'environnement.

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

Le PEB approuvé 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'Etat prévu au troisième alinéa du présent article.

NOTA:

(1) : La loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 a été abrogée par l'ordonnance 2000-914 et incorporée au code de l'environnement.

#### **Article L147-4**

Créé par [Loi 85-696 1985-07-11 art. 1 JORF 12 juillet 1985](#)

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'Etat.

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.



## ANNEXE D

### PREVISIONS DE TRAFIC

► Répartition par tranches horaires des mouvements à chaque horizon

Court terme ( 2011 )	Nombre de mouvements par an	Pourcentage de JOUR	Pourcentage en SOIRÉE	Pourcentage de NUIT
Aviation commerciale	23 806	55%	24%	21%
Aviation non-commerciale	29 692	82%	17%	1%

Moyen terme ( 2018 )	Nombre de mouvements par an	Pourcentage de JOUR	Pourcentage en SOIRÉE	Pourcentage de NUIT
Aviation commerciale	31 570	55%	23%	22%
Aviation non-commerciale	34 722	82%	17%	1%

Long terme ( 2025 )	Nombre de mouvements par an	Pourcentage de JOUR	Pourcentage en SOIRÉE	Pourcentage de NUIT
Aviation commerciale	33 996	58%	26%	16%
Aviation non-commerciale	39 840	82%	17%	1%

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

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

## Utilisation des procédures par types d'aéronefs

Type d'aviation :	Catégorie d'appareil :									
		COM ou NC	1 mvt = 1 départ ou 1 arrivée ou 1 TGO	APP-10	DEP-10-LAG	DEP-10-ARE	DEP-10-LAB	DEP-10-BET	DEP-10-TAB	TGO-10-N
COM	737300	3624	5,00%	4,00%	0,00%	0,00%	1,00%	3,00%	0,00%	0,00%
COM	A300	190	5,00%	4,00%	0,00%	0,00%	1,00%	3,00%	0,00%	0,00%
COM	A319	5512	5,00%	4,00%	0,00%	0,00%	1,00%	3,00%	0,00%	0,00%
COM	A320	2924	5,00%	4,00%	0,00%	0,00%	1,00%	3,00%	0,00%	0,00%
COM	BAE146	1040	5,00%	4,00%	0,00%	0,00%	1,00%	3,00%	0,00%	0,00%
COM	BEC58P	60	5,00%	4,00%	0,00%	0,00%	1,00%	3,00%	0,00%	0,00%
COM	CL601	15140	5,00%	4,00%	0,00%	0,00%	1,00%	3,00%	0,00%	0,00%
COM	CNA441	80	5,00%	4,00%	0,00%	0,00%	1,00%	3,00%	0,00%	0,00%
COM	DHC8	840	5,00%	4,00%	0,00%	0,00%	1,00%	3,00%	0,00%	0,00%
COM	EMB145	4106	5,00%	4,00%	0,00%	0,00%	1,00%	3,00%	0,00%	0,00%
COM	F10065	140	5,00%	4,00%	0,00%	0,00%	1,00%	3,00%	0,00%	0,00%
COM	L188	180	5,00%	4,00%	0,00%	0,00%	1,00%	3,00%	0,00%	0,00%
COM	MD83	160	5,00%	4,00%	0,00%	0,00%	1,00%	3,00%	0,00%	0,00%
NC	DHC8	170	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	9,00%	4,00%
NC	EMB145	100	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	9,00%	4,00%
NC	F10065	40	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	9,00%	4,00%
NC	BEC58P	424	7,50%	3,50%	0,00%	0,00%	1,00%	3,00%	0,00%	0,00%
NC	C130	171	7,50%	3,50%	0,00%	0,00%	1,00%	3,00%	0,00%	0,00%
NC	CL600	80	7,50%	3,50%	0,00%	0,00%	1,00%	3,00%	0,00%	0,00%
NC	CL601	113	7,50%	3,50%	0,00%	0,00%	1,00%	3,00%	0,00%	0,00%
NC	CNA441	354	7,50%	3,50%	0,00%	0,00%	1,00%	3,00%	0,00%	0,00%
NC	CNA500	784	7,50%	3,50%	0,00%	0,00%	1,00%	3,00%	0,00%	0,00%
NC	DHC6	837	7,50%	3,50%	0,00%	0,00%	1,00%	3,00%	0,00%	0,00%
NC	DHC8	1140	7,50%	3,50%	0,00%	0,00%	1,00%	3,00%	0,00%	0,00%
NC	GASEPF	29192	2,00%	1,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,00%	8,00%	2,00%
NC	GASEPV	6084	2,00%	1,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,00%	8,00%	2,00%
NC	HS748A	57	7,50%	3,50%	0,00%	0,00%	1,00%	3,00%	0,00%	0,00%
NC	LEAR35	208	7,50%	3,50%	0,00%	0,00%	1,00%	3,00%	0,00%	0,00%
NC	MU3001	86	7,50%	3,50%	0,00%	0,00%	1,00%	3,00%	0,00%	0,00%

Type d'aviation :	Catégorie d'appareil :
-------------------	------------------------

COM ou NC	A, B, C ou D	1 mvt = 1 départ ou 1 arrivée ou 1 TGO	APP-28	DEP-28-LAG	DEP-28-ARE	DEP-28-LAB	DEP-28-BET	DEP-28-TAB	TGO-28-N	TGO-28-S
COM	737300	3624	45,00%	21,00%	1,00%	1,00%	7,00%	12,00%	0,00%	0,00%
COM	A300	190	45,00%	21,00%	1,00%	1,00%	7,00%	12,00%	0,00%	0,00%
COM	A319	5512	45,00%	21,00%	1,00%	1,00%	7,00%	12,00%	0,00%	0,00%
COM	A320	2924	45,00%	21,00%	1,00%	1,00%	7,00%	12,00%	0,00%	0,00%
COM	BAE146	1040	45,00%	21,00%	1,00%	1,00%	7,00%	12,00%	0,00%	0,00%
COM	BEC58P	60	45,00%	21,00%	1,00%	1,00%	7,00%	12,00%	0,00%	0,00%
COM	CL601	15140	45,00%	21,00%	1,00%	1,00%	7,00%	12,00%	0,00%	0,00%
COM	CNA441	80	45,00%	21,00%	1,00%	1,00%	7,00%	12,00%	0,00%	0,00%
COM	DHC8	840	45,00%	21,00%	1,00%	1,00%	7,00%	12,00%	0,00%	0,00%
COM	EMB145	4106	45,00%	21,00%	1,00%	1,00%	7,00%	12,00%	0,00%	0,00%
COM	F10065	140	45,00%	21,00%	1,00%	1,00%	7,00%	12,00%	0,00%	0,00%
COM	L188	180	45,00%	21,00%	1,00%	1,00%	7,00%	12,00%	0,00%	0,00%
COM	MD83	160	45,00%	21,00%	1,00%	1,00%	7,00%	12,00%	0,00%	0,00%
NC	DHC8	170	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	61,00%	26,00%
NC	EMB145	100	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	61,00%	26,00%
NC	F10065	40	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	61,00%	26,00%
NC	BEC58P	424	31,50%	17,50%	1,50%	1,50%	3,00%	8,00%	0,00%	0,00%
NC	C130	171	31,50%	17,50%	1,50%	1,50%	3,00%	8,00%	0,00%	0,00%
NC	CL600	80	31,50%	17,50%	1,50%	1,50%	3,00%	8,00%	0,00%	0,00%
NC	CL601	113	31,50%	17,50%	1,50%	1,50%	3,00%	8,00%	0,00%	0,00%
NC	CNA441	354	31,50%	17,50%	1,50%	1,50%	3,00%	8,00%	0,00%	0,00%
NC	CNA500	784	31,50%	17,50%	1,50%	1,50%	3,00%	8,00%	0,00%	0,00%
NC	DHC6	837	31,50%	17,50%	1,50%	1,50%	3,00%	8,00%	0,00%	0,00%
NC	DHC8	1140	31,50%	17,50%	1,50%	1,50%	3,00%	8,00%	0,00%	0,00%
NC	GASEPF	29192	9,00%	5,00%	0,50%	0,50%	1,00%	2,00%	35,00%	9,00%
NC	GASEPV	6084	9,00%	5,00%	0,50%	0,50%	1,00%	2,00%	35,00%	9,00%
NC	HS748A	57	31,50%	17,50%	1,50%	1,50%	3,00%	8,00%	0,00%	0,00%
NC	LEAR35	208	31,50%	17,50%	1,50%	1,50%	3,00%	8,00%	0,00%	0,00%
NC	MU3001	86	31,50%	17,50%	1,50%	1,50%	3,00%	8,00%	0,00%	0,00%

Type d'aviation :	Catégorie d'appareil :							
COM ou NC	A, B, C ou D	1 mvt = 1 départ ou 1 arrivée ou 1 TGO	APP-14	DEP-14	TGO-14	APP-32	DEP-32	TGO-32
COM	737300	3624	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
COM	A300	190	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
COM	A319	5512	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
COM	A320	2924	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
COM	BAE146	1040	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
COM	BEC58P	60	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
COM	CL601	15140	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
COM	CNA441	80	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
COM	DHC8	840	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
COM	EMB145	4106	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
COM	F10065	140	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
COM	L188	180	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
COM	MD83	160	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
NC	DHC8	170	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
NC	EMB145	100	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
NC	F10065	40	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
NC	BEC58P	424	2,00%	2,00%	0,00%	9,00%	9,00%	0,00%
NC	C130	171	2,00%	2,00%	0,00%	9,00%	9,00%	0,00%
NC	CL600	80	2,00%	2,00%	0,00%	9,00%	9,00%	0,00%
NC	CL601	113	2,00%	2,00%	0,00%	9,00%	9,00%	0,00%
NC	CNA441	354	2,00%	2,00%	0,00%	9,00%	9,00%	0,00%
NC	CNA500	784	2,00%	2,00%	0,00%	9,00%	9,00%	0,00%
NC	DHC6	837	2,00%	2,00%	0,00%	9,00%	9,00%	0,00%
NC	DHC8	1140	2,00%	2,00%	0,00%	9,00%	9,00%	0,00%
NC	GASEPF	29192	1,00%	1,00%	3,00%	3,00%	3,00%	13,00%
NC	GASEPV	6084	1,00%	1,00%	3,00%	3,00%	3,00%	13,00%
NC	HS748A	57	2,00%	2,00%	0,00%	9,00%	9,00%	0,00%
NC	LEAR35	208	2,00%	2,00%	0,00%	9,00%	9,00%	0,00%
NC	MU3001	86	2,00%	2,00%	0,00%	9,00%	9,00%	0,00%

## ANNEXE E

## GLOSSAIRE DES TERMES UTILISÉS

- **APPM** « **A**vant **P**rojet de **P**lan de **M**asse » : document de planification à long terme fixant les caractéristiques géométriques maximales d'un aéroport.
- **APPEB** : **A**vant **P**rojet de **P**lan d'**E**xposition au **B**ruit.
- **CCE** : **C**ommission **C**onsultative de l'**E**nvironnement.
- **EPCI** : **E**tablishement **P**ublic de **C**oopération **I**ntercommunale.
- **ILS** « **I**nstrument **L**anding **S**ystem » : radiophares d'alignements pour l'atterrissage qui donnent à l'avion des indications d'écart latéral par rapport à l'axe de piste et d'écart vertical par rapport au plan de descente.
- **IP** : **I**ndice **P**sophonique utilisé jusqu'en 2002 pour la mesure du bruit des PEB.
- **Lden** : indice de mesure du bruit signifiant « **L**evel **D**ay **E**vening **N**ight ».
- **mouvement** : il correspond à un atterrissage ou à un décollage.
- **MVI** « **M**anœuvre à **V**ue **I**mposée » : procédure d'approche vent arrière consistant à contourner la piste pour atterrir face au vent par le QFU opposé.
- **PEB** : **P**lan d'**E**xposition au **B**ruit.
- **QFU** : code aéronautique désignant l'orientation magnétique de la piste en service, en dizaine de degrés. Chaque piste possède deux QFUs. En général, le QFU en service est celui qui est face au vent.
- **Seuil de piste** : limite de bout de piste matérialisée essentiellement sur toute sa largeur par des bandes blanches parallèles à la piste et complétée par l'indication du QFU.
- **Tour de piste** : mouvement de circuit d'entraînement en boucle comprenant un décollage et un atterrissage successifs.

## ANNEXE F

### ARRETE PREFECTORAL DE MISE EN REVISION DU PEB DU 23 DECEMBRE 2008



PREFECTURE DE L'ILLE-ET-VILAINE

#### ARRETE

Portant décision de révision du plan d'exposition au bruit pour  
l'aérodrome de Rennes Saint-Jacques

Le Préfet de la Région Bretagne  
Préfet d'Ille-et-Vilaine

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 notamment l'article L. 147-7 ;

VU le Code de l'Environnement, notamment le Livre V - Titre VII ;

VU la décision en date du 20 août 1975 approuvant le Plan d'Exposition au Bruit des aéronefs de l'aérodrome de Rennes Saint-Jacques ;

VU les arrêtés préfectoraux des 3 avril 2007, 5 avril 2007 et 28 juin 2008 créant la commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Rennes Saint-Jacques et fixant la liste des membres de cette commission ;

VU l'avis de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Rennes Saint-Jacques émis lors de la réunion du 17 novembre 2008 ;

**CONSIDERANT** que le Plan d'Exposition au Bruit en vigueur nécessite d'être révisé pour prendre en compte le nouvel indice Lden et les perspectives d'évolution du trafic aérien sur l'aérodrome de Rennes Saint-Jacques ;

**SUR PROPOSITION** du secrétaire général de la Préfecture d'Ille-et-Vilaine ;

#### ARRETE

##### Article 1<sup>er</sup>

Il est décidé de réviser le Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Rennes Saint-Jacques, conformément au projet figurant dans le dossier annexé au présent arrêté, qui comprend les documents suivants:

- un rapport de présentation du projet de Plan d'Exposition au Bruit
- un document graphique à l'échelle 1/25 000<sup>ème</sup> du projet de Plan d'Exposition au Bruit.

##### Article 2

Les communes concernées par la révision du Plan d'Exposition au Bruit sont : Bruz, Chartres-de-Bretagne, Chavagne, Le Rheu, Mordelles, Nouvoitou, Noyal Chatillon-sur-Seiche, Rennes, Saint Jacques-de-la-Lande et Vern-sur-Seiche.

Les établissements publics de coopération intercommunale concernés par la révision du Plan d'Exposition au Bruit sont : la communauté d'agglomération Rennes Métropole et le Syndicat Mixte du SCOT du Pays de Rennes.



### Article 3

La zone A du projet de Plan d'Exposition au Bruit est comprise à l'intérieur de la courbe d'indice Lden 70.

### Article 4

La limite extérieure de la zone B du projet de Plan d'Exposition au Bruit est fixée à l'indice Lden 62.

### Article 5

La limite extérieure de la zone C du projet de Plan d'Exposition au Bruit est fixée à l'indice Lden 55.

### Article 6

Une zone de type D est créée dans le projet de Plan d'Exposition au Bruit. La limite extérieure de cette zone est fixée à l'indice Lden 50.

### Article 7

Le présent arrêté sera notifié aux maires des communes concernées, ainsi qu'aux présidents des établissements publics de coopération intercommunale compétents.

Dès réception de la lettre de notification, les conseils municipaux ainsi que les organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale compétents, disposeront d'un délai maximal de deux mois pour faire connaître leur avis sur le projet au préfet d'Ille-et-Vilaine.

A défaut de réponse dans le délai imparti, l'avis sera réputé favorable.

### Article 9

Le présent arrêté sera inséré aux recueils des actes administratifs de la préfecture d'Ille-et-Vilaine et publié dans deux journaux diffusés dans le département.

Il sera également affiché pendant un mois dans chacune des mairies des communes concernées, ainsi qu'aux sièges des établissements publics de coopération intercommunale compétents.

### Article 10

Le secrétaire général de la préfecture d'Ille-et-Vilaine, le directeur de l'Aviation Civile Ouest, les maires des communes et les présidents des établissements publics de coopération intercommunale visés à l'article 2, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

A Rennes, le 23 décembre 2008

Le Préfet,  
Pour le Préfet et par délégation,  
Le Secrétaire général de la Préfecture

Franck-Olivier LACHAUD