



Plan d'Exposition au Bruit Aérodrome de Dinard Pleurtuit Saint-Malo 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 Dinard Pleurtuit Saint-Malo

- II.1 - Les infrastructures (emprise, nombre de 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 PEB de Dinard Pleurtuit Saint-Malo

- 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 Dinard Pleurtuit Saint-Malo

- 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 : Prévisions de trafic (à l'horizon 2020)

Annexe D : Glossaire des termes utilisés

Annexe E : Arrêté interpréfectoral de mise en révision du PEB du 04 février 2008

Rapport de présentation du Plan d'Exposition au Bruit de Dinard Pleurtuit Saint-Malo

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 Dinard Pleurtuit Saint-Malo 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 :

Ld = 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 ;

Le = 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 ;

Ln = 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 aérodromes 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 aérodromes 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, Bâle-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^{er} novembre 2002. Selon ces dispositions réglementaires, les PEB doivent désormais être calculés en indice « Lden » :

► Etape 1 : Préparation et élaboration du projet de PEB

Elaboration de l'Avant-projet de plan d'exposition au bruit (APPEB)

Au cours de cette 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.

► 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 donner leurs avis

■ Enquête publique et approbation

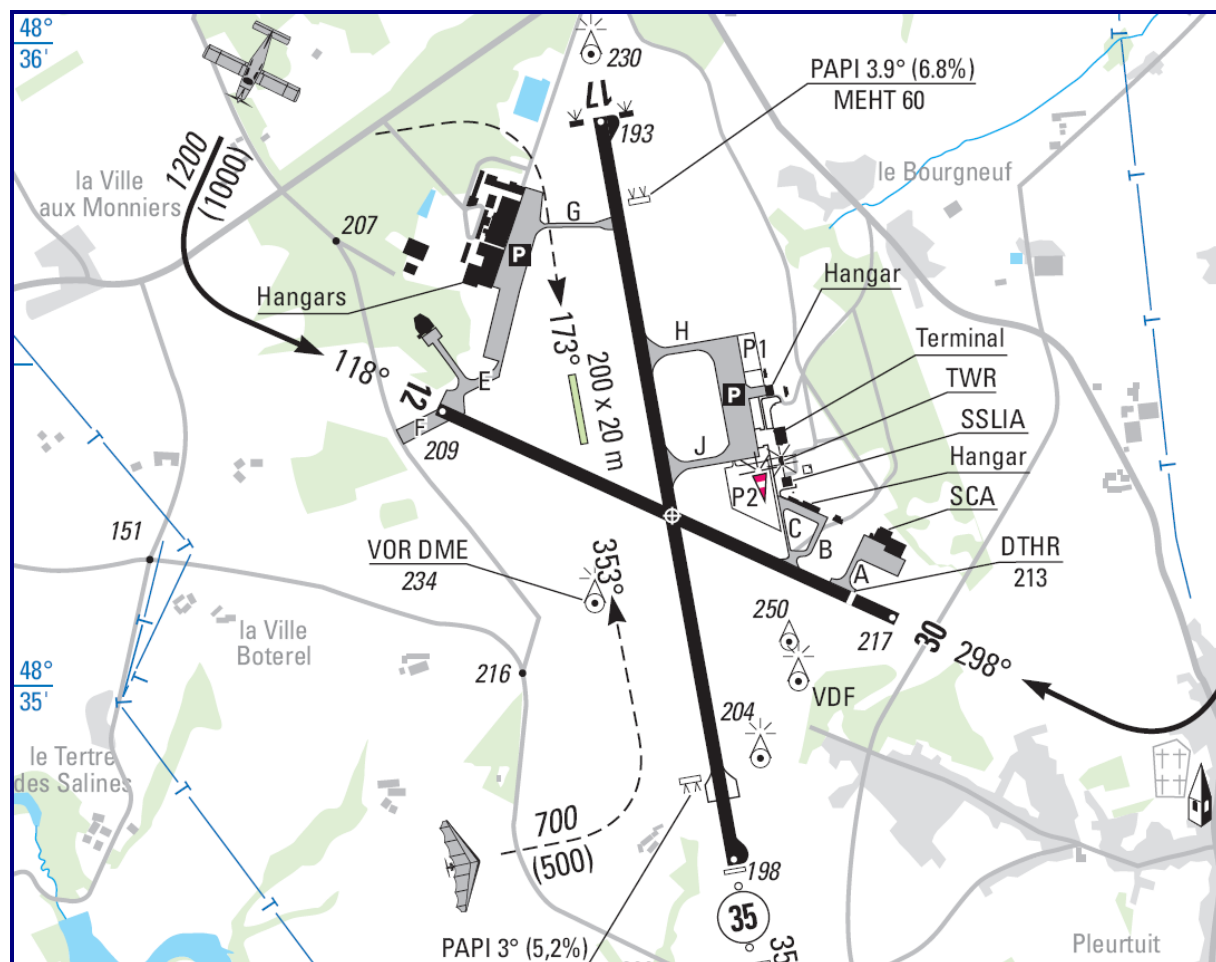
Après ces différentes consultations, le préfet soumet à enquête publique le projet de PEB éventuellement modifié en fonction des avis recueillis.

Au vu du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur, le préfet prend un arrêté approuvant le PEB.

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.

II . Présentation de l'aéroport de Dinard Pleurtuit Saint-Malo

L'aéroport de Dinard Pleurtuit Saint-Malo a été créé par l'Etat en 1946, le Conseil Régional de Bretagne en est devenu le propriétaire en 2007, son gestionnaire est la Chambre de commerce et d'industrie de Saint-Malo. Son emprise au sol est de 295 hectares.



II . 1 - Les infrastructures

- Une piste principale revêtue de 2 200 m par 45 m, son orientation magnétique est de 173°- 353°, équipée d'un ILS de catégorie 1 au QFU 35 associé à un DME omnidirectionnel et d'un balisage lumineux, permettant une accessibilité de nuit et de jour et des approches de précision.
- Une piste secondaire revêtue de 1 435 m par 45 m, son orientation magnétique est de 118°- 298°, avec un seuil décalé de 145 m au QFU 30 et utilisable de jour seulement.
- Une bande gazonnée de 200 m par 20 m orientée 173°- 353°, parallèle à la piste principale et affectée aux mouvements des ULM.

L'Avant-projet de plan de masse de l'aéroport (APPM) approuvé le 01 octobre 1980, permet les évolutions d'infrastructures suivantes :

- La piste principale de 2 500 m par 45 m avec un seuil décalé de 300 m au QFU 35.
- La piste secondaire de 1 500 m par 45 m sans seuil décalé.
- Une bande gazonnée parallèle à la piste principale de 780 m par 80 m.
- Une bande gazonnée parallèle à la piste secondaire de 510 m par 100 m.

II . 2 - Analyse du trafic actuel et tendance générale

► **Le trafic annuel de l'aéroport de Dinard Pleurtuit Saint-Malo se situe aux alentours de 30 000 mouvements¹ par an, il se décompose en trois familles :**

■ **L'aviation commerciale** qui représente environ 10% du nombre total de mouvements de la plate-forme.

Le nombre moyen de mouvements commerciaux en 2005 a été de environ 7 par jour.
Le nombre annuel de passagers commerciaux en 2005 a été proche de 180 000 (pax).

■ **L'aviation en maintenance** qui représente environ 3% du nombre total de mouvements de la plate-forme (869 mouvements en 2005).

■ **L'aviation non commerciale** qui représente la majorité du trafic de l'aéroport, environ 87% du nombre total de mouvements.

Elle comprend :

- *les mouvements de voyages liés aux activités de l'aéroclub, des vols privés et de l'aviation d'affaire.*
- *les tours de pistes locaux principalement liés à la formation aéronautique et à l'entraînement aérien de l'aviation légère.*

Le nombre de mouvements d'aviation non commerciale est très fluctuant d'une année à l'autre. Des paramètres externes tels que les conditions météorologiques peuvent influencer fortement l'activité des loisirs aéronautiques. Durant les six dernières années, le nombre de mouvements de l'aviation non commerciale a oscillé entre 22 000 et 38 000.

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

Piste principale :

QFU 17	atterrissage et décollage face au sud	44 %
QFU 35	atterrissage et décollage face au nord	56 %

Piste secondaire :

QFU 12	atterrissage et décollage face à l'est	25 %
QFU 30	atterrissage et décollage face à l'ouest	75 %

Bande gazonnée ULM :

QFU 17	atterrissage et décollage face au sud	44 %
QFU 35	atterrissage et décollage face au nord	56 %

► **Répartition actuelle des mouvements dans la journée :**

Ensemble du trafic 2005 :

Jour (6H00 à 18H00)	Soirée (18H00 à 22H00)	Nuit (22H00 à 6H00)
81 %	18,5 %	0,5 %

¹ 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.

Aviation commerciale 2005 uniquement :

Jour (6H00 à 18H00)	Soirée (18H00 à 22H00)	Nuit (22H00 à 6H00)
84 %	16 %	00 %

II . 3 - Le PEB en vigueur

- ▶ Etabli en Indice Psophique (IP), il a été approuvé le 12 janvier 1982.
- ▶ Sur des hypothèses établies à l'horizon 1985 :
 - **Trafic** : 85 800 mouvements par an, dont 6 000 mouvements d'aviation commerciale.
 - **Infrastructures** : la piste principale de 2 500 mètres et la piste secondaire de 1 500 mètres.
 - ▶ **Les communes concernées par l'actuel PEB sont :**
 - Dinard, Saint-Lunaire, Pleurtuit en Ile-et-Vilaine.
 - Pleslin-Trigavou, Trémereuc en Côtes-d'Armor.

III . Hypothèses retenues pour l'élaboration du PEB de Dinard Pleurtuit Saint-Malo

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** ⇒ 2010
- **Moyen terme** ⇒ 2015
- **Long terme** ⇒ 2020

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**

Les principes suivants ont été retenus pour élaborer les hypothèses de trafic :

- **Maintien de lignes existantes** : liaisons vers les Iles Anglo-Normandes, Nottingham et Londres jusqu'au long terme.
- **Création de nouvelles lignes** : liaisons vers Dublin dès le court terme et Marseille à partir du moyen terme.
- **Renforcement du trafic** : augmentation du nombre de fréquences hebdomadaires.

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 non commerciaux ont tendance à se stabiliser, voir à évoluer faiblement. Ces avions sont les moins bruyants au sens du PEB.

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

▶ **Les infrastructures**

A l'horizon court, moyen et long terme il est pris comme hypothèse que les infrastructures pistes sont identiques à celles d'aujourd'hui.

L'utilisation de la bande gazonnée est réservée aux Ultra-légers motorisés (ULM).

▶ **Les procédures de circulation aérienne**

Les procédures de circulation aérienne prises en considération sont celles en vigueur en 2006, 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 2005.

III . 2 - Données résultant des hypothèses d'évolution

▶ **A court terme**

■ **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 sont de :

32 622 mouvements dont 2 546 mouvements commerciaux

▶ **A moyen terme**

■ **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 sont de :

38 380 mouvements dont 3 970 mouvements commerciaux

▶ **A long terme**

■ **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 sont de :

43 024 mouvements dont 4 912 mouvements commerciaux

► **Aviation commerciale, types d'avions à l'horizon long terme**

Trafic commercial		
Trislander / Short 360 / ATR 72	Iles Anglo-Normandes	2 066 mouvements
Boeing 737 800	Londres / Nottingham / Dublin / Marseille	2 846 mouvements

IV . Le PEB

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 sont choisis, la zone D est retenue :

- **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 :

ZONE A	Pleurtuit / Saint-Lunaire
ZONE B	Pleurtuit / Saint-Lunaire
ZONE C	Pleurtuit / Saint-Lunaire / Trémérec / Dinard
ZONE D	Pleurtuit / Saint-Lunaire / Trémérec / Dinard / Pleslin-Trigavou / Ploubalay

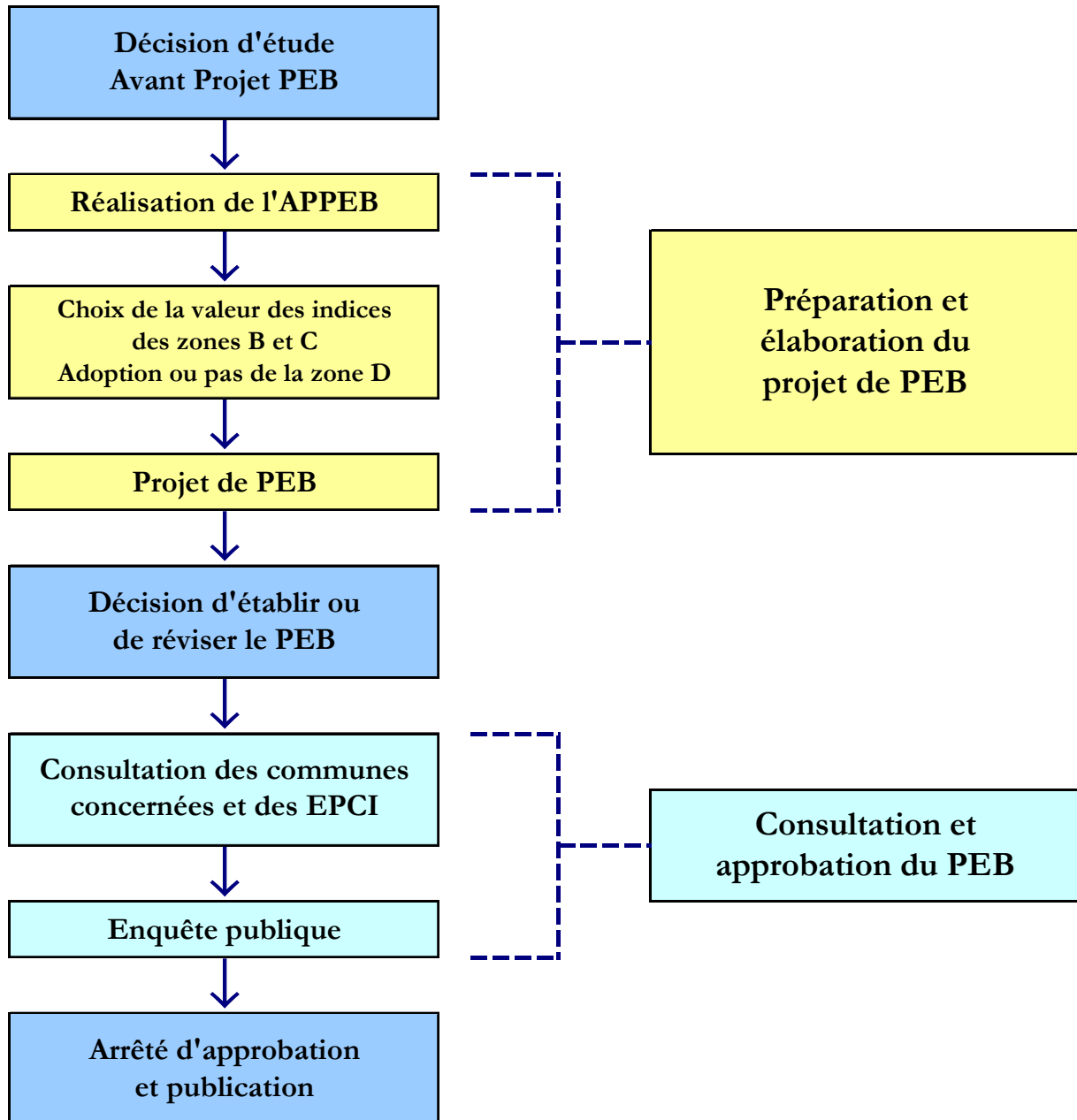
ANNEXE A

LES RÈGLES APPLICABLES SUR LES DROITS A CONSTRUIRE DANS LES ZONES D'UN PEB				
	ZONE A Lden ≥ 70	ZONE B 70 > Lden ≥ (62 à 65)	ZONE C (62 à 65) > Lden ≥ (55 à 57) (indices fixés par le préfet)	ZONE D (55 à 57) > Lden ≥ 50
CONSTRUCTIONS NOUVELLES				
Logements nécessaires à l'activité aéronautique ou liés à celle-ci	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				
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	
Autres types de constructions nouvelles à usage d'habitation (exemples : lotissements, immeubles collectifs à usage d'habitation)	Non autorisés			
INTERVENTIONS SUR L'EXISTANT				
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	
Autorisés sous réserve d'une isolation acoustique et de l'information des futurs occupants				

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



ANNEXE C

PREVISIONS DE TRAFIC

► Répartition des vols par QFU pour les trois horizons, par type de trafic

Piste principale		QFU 17 (Face au sud)	QFU 35 (Face au nord)
Aviation commerciale	Arrivées	25,5 %	24,5 %
	Départs	17,5 %	32,5 %
Aviation en maintenance	Arrivées	19 %	30,5 %
	Départs	23,5 %	27 %
Autres types d'aviation	Arrivées	22 %	28 %
	Départs	21,5 %	28,5 %

Piste secondaire		QFU 12 (Face à l'est)	QFU 30 (Face à l'ouest)
Aviation commerciale	Arrivées	19,5 %	33,5 %
	Départs	12 %	35 %
Aviation en maintenance	Arrivées	10 %	20 %
	Départs	20 %	50 %
Autres types d'aviation	Arrivées	12,5 %	38,5 %
	Départs	12 %	37 %

Bande gazonnée		QFU 17 (Face au sud)	QFU 35 (Face au nord)
ULM	Arrivées	24 %	26 %
	Départs	24 %	26 %

► Répartition des trajectoires par QFU décrites dans les procédures aux instruments

Trajectoires utilisées en QFU 17 (Face au sud)	
Départ MINQI *	Virage à environ 180° vers la droite puis route au nord
Départ LERAK *	Virage à environ 180° vers la droite puis route au nord-ouest
Départ LAMBA *	Virage à droite vers l'ouest
Départ AKETI *	Route au sud
Départ DOLDE *	Virage à gauche vers l'est
Départ KOKOS *	Virage à environ 180° vers la gauche puis route au nord-est
Arrivée ADIDI *	Venant du nord

* codes correspondants à des balises ou des coordonnées comme points de passage pour la navigation

Trajectoires utilisées en QFU 35 (Face au nord)	
Départ MINQI *	Route au nord
Départ LERAK *	Virage à gauche puis route au nord-ouest
Départ LAMBA *	Virage à gauche vers l'ouest
Départ AKETI *	Virage à environ 180° vers la gauche puis route au sud
Départ DOLDE *	Vers le nord sur 5 miles nautiques puis virage à droite vers l'est
Départ KOKOS *	Vers le nord sur 5 miles nautiques puis virage à droite vers le nord-est
Arrivée DR *	Venant du sud
Arrivée radar	Venant de nord à nord-est pour approche par le sud en virage à droite
Arrivée radar 737	Venant par le nord-nord-est pour approche en virage à droite à 8 miles nautiques au sud dans l'axe (procédure radar particulière aux Boeing 737)

* codes correspondants à des balises ou des coordonnées comme points de passage pour la navigation

► Répartition par tranches horaires des mouvements à chaque horizon

Court terme	Nombre de mouvements par an	Pourcentage de JOUR	Pourcentage de SOIRÉE	Pourcentage de NUIT
Aviation commerciale	2 546	85,5 %	14,5 %	0 %
Aviation en maintenance	892	70,5 %	14,5 %	15 %
Autres types d'aviation	29 184	81 %	18,5 %	0,5 %

Moyen terme	Nombre de mouvements par an	Pourcentage de JOUR	Pourcentage de SOIRÉE	Pourcentage de NUIT
Aviation commerciale	3 970	78,5 %	19 %	2,5 %
Aviation en maintenance	896	70,5 %	16 %	13,5 %
Autres types d'aviation	33 514	81 %	18,5 %	0,5 %

Long terme	Nombre de mouvements par an	Pourcentage de JOUR	Pourcentage de SOIRÉE	Pourcentage de NUIT
Aviation commerciale	4 912	75 %	21 %	4 %
Aviation en maintenance	1 116	67,5 %	19 %	13,5 %
Autres types d'aviation	36 996	81 %	18,5 %	0,5 %

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

ANNEXE D

GLOSSAIRE DES TERMES UTILISÉS

- **ACNUSA** : Autorité de **C**ontrôle des **N**uisances **S**onores **A**éroportuaires, autorité administrative indépendante en matières d'aéronautique, d'environnement et de bruit.
- **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.
- **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**sophique 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.
- **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 E



PRÉFECTURE D'ILLE ET VILAINE

PRÉFECTURE DES CÔTES D'ARMOR

Arrêté Interpréfectoral du - 4 FEV. 2008

Portant décision de révision du plan d'exposition au bruit pour
l'aérodrome de Dinard - Pleurtuit - Saint-Malo

Le Préfet de la Région Bretagne
Préfet d'Ille et Vilaine
Officier de la Légion d'Honneur
Commandeur de l'Ordre National du Mérite

Le Préfet des Côtes d'Armor
Chevalier de la Légion d'Honneur
Chevalier 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 notamment l'article L 147-7 ;

VU le code de l'environnement, notamment le Livre V - Titre VII (parties L et R) ;

VU la décision du Préfet d'Ille et Vilaine en date du 12 janvier 1982 approuvant le Plan d'Exposition au Bruit des aéronefs de l'aérodrome de Dinard - Pleurtuit ;

CONSIDÉRANT 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 Dinard Pleurtuit - Saint Malo ;

SUR PROPOSITION conjointe des Secrétaires Généraux de la préfecture d'Ille et Vilaine et de la préfecture des Côtes d'Armor ;

ARRÊTENT :

Article 1^{er}

Il est décidé de réviser le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Dinard - Pleurtuit - Saint-Malo, 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 000ème du projet de Plan d'Exposition au Bruit.

Article 2

Les communes du département d'Ille et Vilaine concernées par cette révision sont Dinard, Saint-Lunaire et Pleurtuit

Les communes du département des Côtes d'Armor concernées par cette révision sont Pleslin - Trigavou, Trémereuc et Ploubalay.

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

La limite extérieure de la zone D du projet de Plan d'Exposition au Bruit 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 de leur département.

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

Article 8

Le Préfet coordonnateur du dossier est le Préfet de la Région Bretagne, Préfet d'Ille et Vilaine.

Article 9

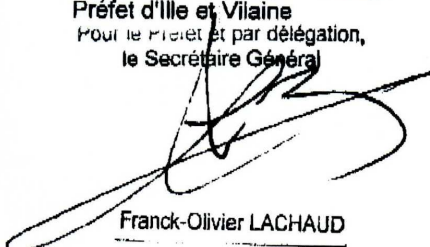
Le présent arrêté sera inséré aux recueils des actes administratifs de la préfecture d'Ille et Vilaine et de la préfecture des Côtes d'Armor, et publié dans deux journaux diffusés dans les deux départements concernés.

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 Secrétaire Général de la préfecture des Côtes d'Armor, le Sous-préfet de l'arrondissement de Saint-Malo, la Sous-préfète de l'arrondissement de Dinan, le directeur de l'Aviation Civile Ouest, les maires des communes visées à l'article 2 ainsi que les présidents des établissements publics de coopération intercommunale compétents, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Le Préfet de la Région Bretagne
Préfet d'Ille et Vilaine
Pour le Préfet et par délégation,
le Secrétaire Général



Franck-Olivier LACHAUD

Le Préfet des Côtes d'Armor
Pour le PREFET,
Le Secrétaire Général,



Jacques MICHELOT