

Vu l'avis de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Valence-Chabeuil sur le choix des indices délimitant les zones B et C en date du 17 mai 2005 ;

Vu le projet de Plan d'exposition au bruit ;

Vu l'arrêté préfectoral n° 05-2548 du 16 juin 2005 prescrivant la révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Valence-Chabeuil ;

Vu les avis des communes et établissements publics de coopération intercommunale concernés ;

Vu l'avis de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Valence-Chabeuil sur le projet de plan d'exposition au bruit en date du 10 novembre 2005 ;

Vu l'enquête publique conduite du 4 septembre 2006 au 4 octobre 2006 ;

Considérant l'intérêt pour l'agglomération de Valence et sa région de disposer d'un aérodrome et les hypothèses de développement de cet aérodrome ;

Considérant la nécessité de limiter l'installation de populations nouvelles dans des zones qui sont ou seront exposées au bruit ;

Considérant que le plan d'exposition au bruit en vigueur nécessite d'être révisé pour prendre en compte les nouvelles dispositions fixées par le décret du 26 avril 2002 introduisant notamment un nouvel indice, le  $L_{DEN}$  et fixant la valeur limite de la zone D, lorsqu'elle existe ;

Considérant que le choix des indices  $L_{den}$  62 et 55 pour les limites des zones B et C concilie les enjeux de développement de l'aérodrome et les enjeux d'urbanisme des communes concernées ;

Considérant que la mise en place d'une zone D permettra une bonne information des nouveaux arrivants ;

Sur proposition de Monsieur le Secrétaire Général de la Préfecture de la Drôme,

## **ARRÊTE :**

**ARTICLE 1<sup>er</sup>** : Le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Valence-Chabeuil ci-annexé est approuvé.

**ARTICLE 2** : Les communes concernées sont Chabeuil, Malissard, Montélier et Valence.

**ARTICLE 3** : Le plan d'exposition au bruit est composé de :

- un rapport de présentation du projet de plan d'exposition au bruit,
- une carte à l'échelle 1/25000<sup>ème</sup> du projet de plan d'exposition au bruit

**ARTICLE 4** : Les indices  $L_{den}$  définissant les limites extérieures des zones B et C sont fixés respectivement à 62 et 55.

**ARTICLE 5** : Le plan d'exposition au bruit comporte une zone D.

**ARTICLE 6** : Le présent arrêté sera publié aux recueils des actes administratifs de la préfecture de la Drôme.

Il sera notifié avec le plan d'exposition au bruit annexé aux maires des communes citées à l'article 2

Ces documents seront tenus à la disposition du public dans chacune des mairies de ces communes et à la préfecture.

Mention des lieux où ces documents peuvent être consultés sera insérée dans deux journaux diffusés dans le département et affichée dans les mairies citées ci-dessus.

**ARTICLE 7** : Le secrétaire général de la préfecture de la Drôme, le directeur de l'aviation civile Centre-Est, le directeur départemental de l'équipement de la Drôme, les maires des communes citées à l'article 2 sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

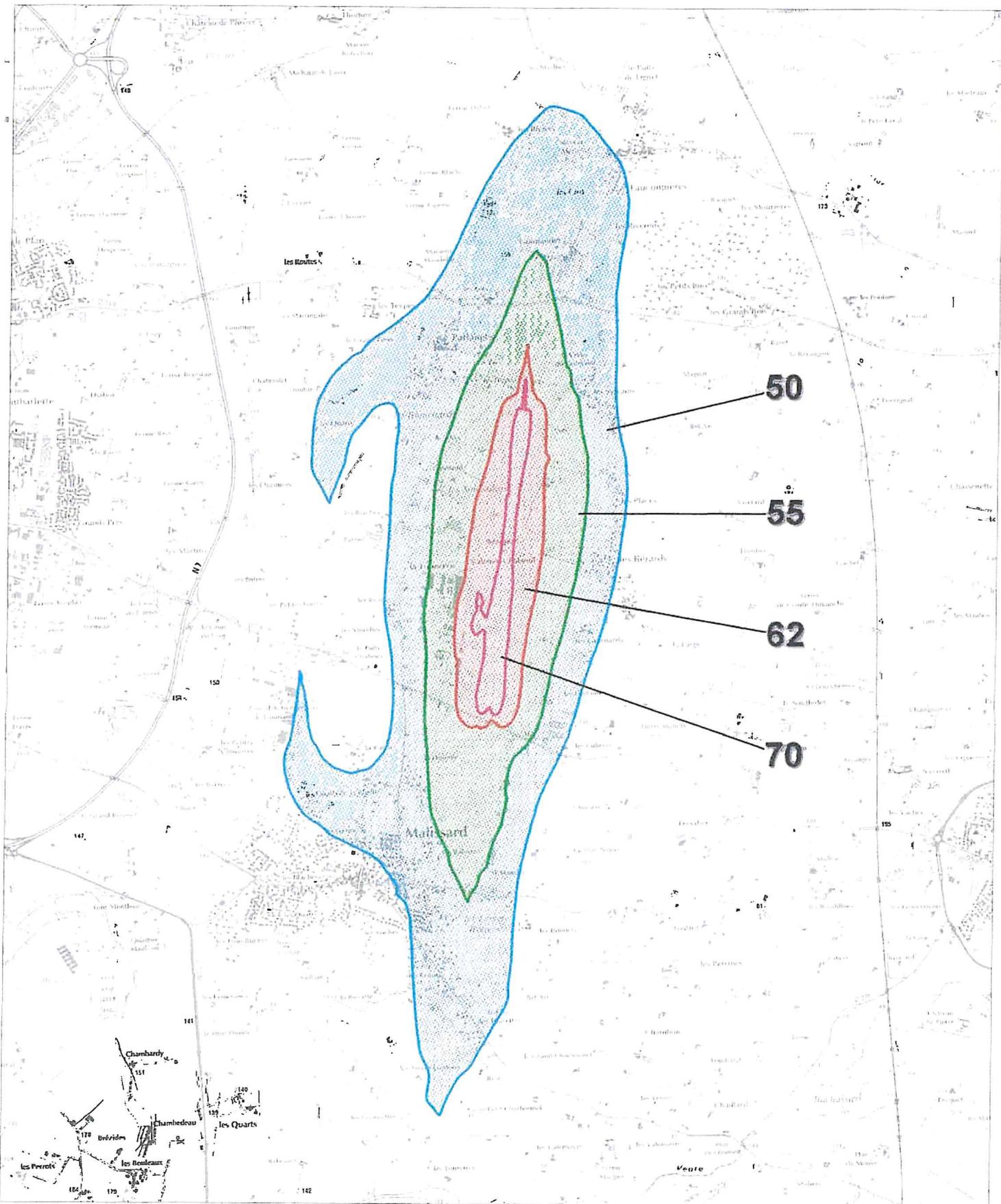
Fait à Valence le 26/02/2007

Le Préfet de la Drôme



Jean-Claude BASTION





**Aérodrome de Valence Chabeuil**  
**Plan d'exposition au bruit**

Echelle : 1/25000

Service Spécial des Bases Aériennes Sud-Est  
 Département Technique Régional

1 rue Vincent Auriant BP 60781 13625 Aix en Provence Cedex 1

Zones	A	B	C	D
Indices (Lden)	70	62	55	50

Plan n° PPEB/SSBA-SE/LFLU/1  
 Mai 2005



LFLU-PPEB-010205

© IGN - scan 25



## – Rapport de présentation



Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome de Valence-Chabeuil actuellement en vigueur a été rendu disponible par arrêté préfectoral en date du 1<sup>er</sup> juillet 1985 (plan STBA/EGU/50D).

De nouvelles dispositions réglementaires (décret n° 2002-626 du 26 avril 2002) ont modifié le code de l'urbanisme, introduisant notamment un nouvel indice, le  $L_{den}$ , en lieu et place de l'indice psophique, pour définir les limites des zones de bruit. Ces dispositions définissent aussi la limite d'une éventuelle zone D.

Ces éléments nouveaux imposent la révision du PEB qui, en application du décret cité ci-dessus, devrait être achevée avant le 31 décembre 2005.

Le PEB constitue un des instruments de planification destinés à encadrer et à accompagner le développement de l'aéroport pour le rendre compatible avec le maintien de la qualité de vie dans son environnement.

# DEFINITION D'UN PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

## 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 et de mise en valeur et 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, articles L-147-1 à L-147-8 et R-147-1 à R-147-11*
- *Loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aéroports*
- *Décret n° 87-339 du 21 mai 1987 définissant les modalités de l'enquête publique relative aux plans d'exposition au bruit des aéroports*
- *Décret n° 87-340 du 21 mai 1987 définissant les conditions d'établissement des plans d'exposition au bruit des aéroports*
- *Décret n° 97-607 du 31 mai 1997 relatif aux règles de protection contre le bruit et à l'aide aux riverains des aéroports.*
- *Loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 portant création de l'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA)*
- *Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain.*
- *Loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 relative à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport, aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre et aérien et au stockage souterrain de gaz naturel, d'hydrocarbures et de produits chimiques.*
- *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 aéroports et modifiant le code de l'urbanisme.*
- *Loi n° 2003-590 du 2 juillet 2003 urbanisme et habitat*

## 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 était généralement faite, avant l'entrée en vigueur des dispositions introduites par le décret du 26 avril 2002, à un horizon d'une vingtaine d'années. Ce décret impose la prise en compte d'hypothèses à court et moyen terme, en plus de celles à 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) [l'indice psophique ne pondérerait que les vols de nuit]

### 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, 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 un des indices recommandés par l'Union Européenne pour traduire la gêne sonore relative aux infrastructures de transport. Il est très largement utilisé au niveau international et est compatible avec la plupart des logiciels et instruments de mesures disponibles sur le marché.

Le logiciel utilisé pour établir les PEB est INM (version 6.1), logiciel adopté pour cet usage par de nombreux pays. L'avantage d'un logiciel plus répandu est, entre autres 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  $L_{den}$ , qui s'exprime en décibel, est la suivante :

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

avec :

«  $L_{day}$  = 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 ;

«  $L_{evening}$  = 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 ;

«  $L_{night}$  = 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.

### 3. Contenu et modalités d'application

Le modèle mathématique permet de quantifier la gêne sonore future en chaque point du territoire voisin de l'aéroport. 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'aéroport, 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), entre 65 et 62 pour la zone B (cette modulation est une disposition nouvelle introduite par le décret du 26 avril 2002). Ceci s'applique réglementairement à tous les aéroports. 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.

#### ▪ La zone C, de bruit modéré

L'indice délimitant la zone C est choisi par le préfet, après avis de la CCE, dans une fourchette allant du  $L_{den}$  57 au  $L_{den}$  55, ce dernier étant le plus protecteur. A l'intérieur de la zone C, les restrictions en matière d'urbanisation sont moins contraignantes que dans les zones B et A. 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 de la population soumise aux nuisances sonores. La loi n° 2003-590 du 2 juillet 2003 prévoit que 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 obligatoire que pour les aérodromes les plus importants, elle ne l'est pas pour Valence-Chabeuil. 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 50, limite inférieure fixée par le décret n° 2002-626 du 26 avril 2002.

Dans chacune des 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 D'UN PEB

	ZONE A $L_{den} > 70$	ZONE B $70 > L_{den} > (62 \text{ à } 65)^1$	ZONE C $(62 \text{ à } 65) > L_{den} > (55 \text{ à } 57)^1$	ZONE D $(55 \text{ à } 57) > L_{den} > 50$
<b>Constructions nouvelles</b>				
Logements nécessaires à l'activité de l'aérodrome, hôtels de voyageurs en transit	Autorisés			
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales	Autorisés dans les secteurs déjà urbanisés		Autorisés	
Immeubles d'habitation directement liés ou nécessaires à l'activité agricole				
Habitat groupé (lotissement...), parcs résidentiels de loisirs	Non autorisés			
Maisons d'habitation individuelles	Non autorisées		Autorisées si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par des équipements publics et si elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil.	
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.			Autorisés sous réserve d'une protection phonique et de l'information des futurs occupants <sup>2</sup>
Équipements 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	
<b>Interventions sur l'existant</b>				
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 <sup>3</sup> 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.	

<sup>1</sup> Indice fixé par le préfet après consultation de la CCE

<sup>2</sup> la protection phonique et l'information sont obligatoires dans toutes les zones

<sup>3</sup> la loi du 2 juillet 2003 permet la création de tels secteurs postérieurement à la publication du PEB

# LA DÉMARCHE DE REVISION DU PEB DE VALENCE-CHABEUIL

## 1. Pourquoi et comment réviser le PEB ?

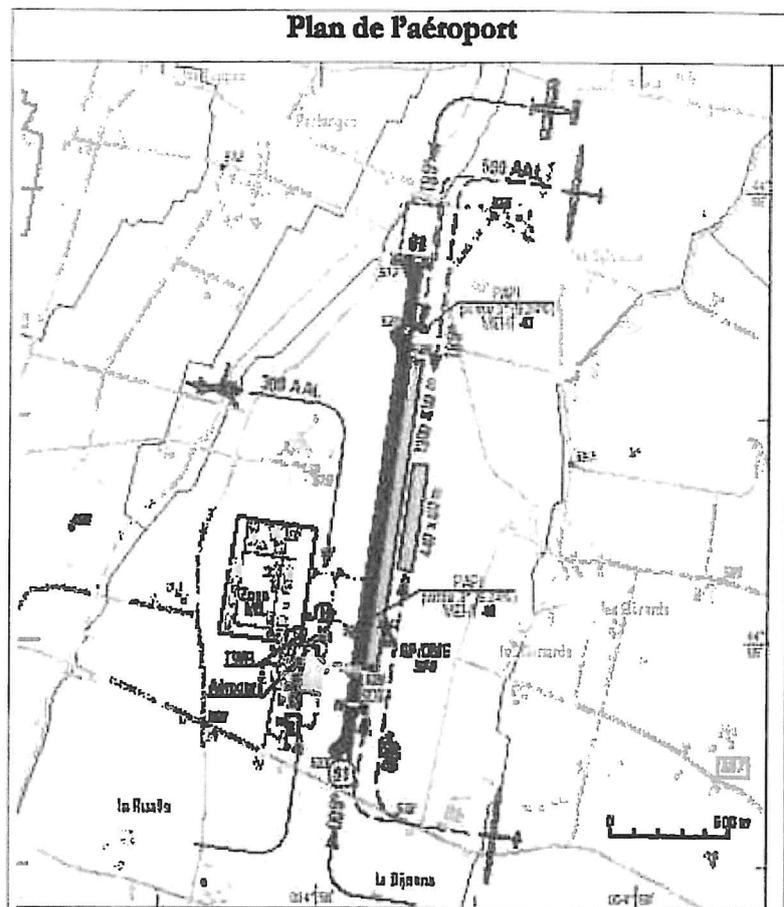
Le PEB actuellement en vigueur est ancien (1985) et les données sur lesquelles il est basé demandaient à être réactualisées. Sa révision est de plus nécessaire pour les raisons suivantes :

- Les nouvelles dispositions réglementaires, entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> novembre 2002, n'étaient pas prises en compte par le PEB actuel ;
- Le décret du 26 avril 2002 rend obligatoire la révision de tous les PEB, aux nouvelles normes, avant le 31 décembre 2005.

## 2. Hypothèses prises en compte dans les simulations

Les hypothèses retenus ont été établies à trois horizons, 2006 (court terme), 2010 (moyen terme) et 2020 (long terme). À ces horizons, aucune modification des infrastructures actuelles n'est envisagée, ce qui correspond pour les pistes à :

- Piste revêtue de 2100 m orientée 189° / 009° (19/01)
- Bande en herbe accolée de 1300 m, même orientation
- Bande en herbe accolée de 440 m, même orientation



- **TRAFIC ENVISAGÉ**

Il est supposé que :

- à court terme (horizon 2006), une compagnie exploite sur l'aérodrome de Valence – Chabeuil la desserte d'une métropole européenne. Les liaisons pourraient se faire à raison d'une par jour (aller et retour).
- à moyen (horizon 2010), une deuxième destination européenne est desservie dans les mêmes conditions.
- à long terme (horizon 2020), il n'y a pas d'évolution sensible par rapport au moyen terme.

Pour ce qui est du transport aérien non régulier, il est envisagé une reprise sensible des vols à la demande pour les entreprises (avions taxi) et pour les particuliers (charters).

Pour les autres trafics (aviation légère et de loisir, hélicoptère) il n'a été envisagé qu'une très faible croissance.

- **NOMBRE DE MOUVEMENTS RETENUS**

	référence	Court terme	Moyen terme	Long terme
année	2003	2006	2010	2020
<b>Aéronefs</b>	<b>mouvements</b>			
avions monomoteurs à hélice	21216	24000	30000	30000
autres avions non commerciaux	2337	2650	3300	3300
avions commerciaux non réguliers	384	600	1500	1500
avions commerciaux réguliers	0	750	1500	1500
hélicoptères	7722	9000	10700	10700
<b>Mouvements totaux</b>	<b>31659</b>	<b>37000</b>	<b>47000</b>	<b>47000</b>

- **PARTS DU TRAFIC DE JOUR, DE SOIR ET DE NUIT**

Il a été estimé, en relation avec le gestionnaire d'aérodrome, que les mouvements de soirée (de 18h00 à 22h00) représenteraient environ 10% du trafic et que la part du trafic de nuit resterait marginale.

En conséquence, le partage du trafic par tranche horaire retenu pour les trois termes du PEB est le suivant :

<b>Partage des mouvements annuels par tranche horaire</b>			
Tranche horaire	jour	soir	nuit
<b>Pourcentage</b>	<b>89%</b>	<b>10%</b>	<b>1%</b>

- **PARTS DE TRAFIC PAR SENS D'ATTERRISSAGE ET DE DECOLLAGE**

L'étude du trafic de l'aérodrome donne, atterrissages et décollages confondus, la répartition suivante : 72% face au nord, 28% face au sud. Pour les trois horizons du PEB, cette répartition a été respectivement arrondie à 70% et 30%.

- **TYPES D'AERONEFS**

Les différents appareils de l'étude sont représentés dans le tableau suivant :

CATEGORIE D'AERONEFS	AERONEFS REPRESENTATIFS
AVIONS MONOMOTEURS A HELICES	MONOMOTEURS A HELICE A PAS FIXE
	MONOMOTEURS A HELICE A PAS VARIABLE
AUTRES AVIONS NON COMMERCIAUX	PIPER PA34, BEECH 58
	BEECH 200
	BIMOTEURS MOYENS A TURBINES
	CESSNA CITATION
AVIONS COMMERCIAUX	AVIONS MILITAIRES A REACTION
	BEECH 200 BOEING 737
HELICOPTERES	GAZELLE
	PUMA

**Dispersions des circuits (en bleu et mauve) et des arrivées-départs VFR QFU 01 (en jaune) et QFU 19 (en orange)**

