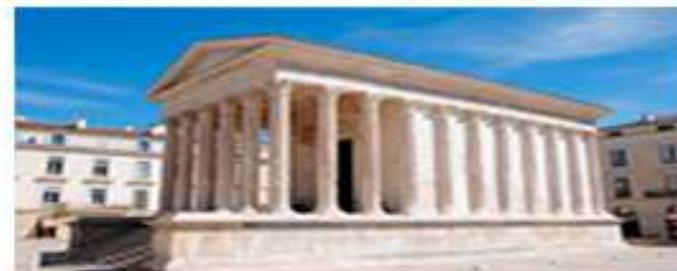




# Aérodrome de Nîmes - Garons



## DOSSIER SOUMIS A ENQUÊTE PUBLIQUE



### Projet de Plan d'Exposition au Bruit

direction de la sécurité  
de l'Aviation civile Sud

Service National d'Ingénierie  
Aéroportuaire  
Antenne Méditerranée

Octobre 2017

# Projet de Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Nîmes - Garons

## BORDEREAU DES PIECES

### **1 Notice explicative**

*Précisant la portée des plans d'exposition au bruit*

### **2 Le plan d'exposition au bruit comprenant :**

- *le rapport de présentation*
- *la représentation graphique à l'échelle 1 / 25 000 ème*
- *les annexes*

### **3 Avis des communes**

### **4 Avis de la CCE du 28 novembre 2017**

PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

**Projet de Plan d'Exposition au Bruit  
de l'aérodrome de Nîmes - Garons**

**1**

**Notice explicative**

**précisant la portée des  
plans d'exposition au bruit**

PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

# Portée des plans d'exposition au bruit

**Les plans d'exposition au bruit sont des documents destinés à maîtriser l'urbanisation au voisinage des aérodromes.**

En permettant l'application des dispositions des articles L112-3 à L112-17 du code de l'urbanisme, ils visent :

- à éviter d'exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit,

et donc indirectement,

- à préserver l'activité aéronautique et l'équipement aéroportuaire.

Les plans d'exposition au bruit sont des documents d'urbanisme, qui n'ont **aucun effet sur l'activité réelle de l'aérodrome ni sur les constructions existantes**.

Les PEB approuvés sont annexés et transcrits dans les plans locaux d'urbanisme (PLU) et les documents d'urbanisme supra-communaux ; ceux-ci doivent être compatibles avec les PEB (art. L.112-4 et L.112-6 du code de l'urbanisme).

**Les plans d'exposition au bruit sont des outils de prévention.**

PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

# Projet de Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Nîmes - Garons

## 2

### Le Plan d'Exposition au Bruit

- *Le rapport de présentation*
- *La représentation graphique*
- *Les annexes*

PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

# Projet de Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Nîmes - Garons

## 2

### ➤ *Le rapport de présentation*

PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

## Maître d'ouvrage



**MINISTÈRE DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE**



**Direction Générale de l'Aviation Civile**

---

**Préfecture du GARD**

**Aérodrome de NÎMES - GARONS**

**PROJET de PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT**

---

Dossier soumis à instruction administrative réglementaire

**LE RAPPORT DE PRESENTATION**

**ENQUÊTE PUBLIQUE**

---

## Maître d'œuvre

### **Service National d'Ingénierie Aéroportuaire**

Département Programmation Environnement Aménagement  
Siège : 82, rue des Pyrénées – 75970 Paris cedex 20

### **Service National d'Ingénierie Aéroportuaire Antenne MEDITERRANÉE**

1, rue Vincent Auriol  
CS90890  
13627 AIX EN PROVENCE

PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

## SOMMAIRE

<b>INTRODUCTION</b>	<b>15</b>
<b>A) GÉNÉRALITÉS SUR LES PLANS D'EXPOSITION AU BRUIT</b>	<b>16</b>
<b>1) Méthode d'élaboration des PEB</b>	<b>16</b>
a) Evaluation de l'exposition au bruit à court, moyen et long termes	16
b) L'indice $L_{den}$	16
<b>2) Zones de bruit d'un PEB et règles d'urbanisme applicables</b>	<b>17</b>
a) Restrictions d'urbanisation	18
b) Isolation renforcée	18
c) Renouvellement urbain	18
d) Obligation d'information	18
<b>3) Procédure d'élaboration d'un PEB</b>	<b>20</b>
<b>B) DEMARCHE D'ELABORATION DU PEB</b>	<b>22</b>
<b>1) Présentation de l'aérodrome</b>	<b>22</b>
a) Historique et situation juridique	22
b) Implantation	22
c) Les infrastructures	23
d) Activité aéronautique	24
e) Mouvements	24
f) Passagers commerciaux	24
<b>2) Elaboration technique du PEB</b>	<b>24</b>
<b>3) Choix des limites des zones B et C</b>	<b>34</b>

PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

# INTRODUCTION

---

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

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

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

Les textes de référence en matière de PEB sont codifiés et repris dans le code de l'urbanisme (articles L112-3 à L112-17 et articles R112-1 à R112-17).

L'objet du présent rapport est de présenter l'avant-projet de PEB de l'aérodrome de Nîmes - Garons.

## A) GÉNÉRALITÉS SUR LES PLANS D'EXPOSITION AU BRUIT

### 1) Méthode d'élaboration des PEB

#### a) Évaluation de l'exposition au bruit à court, moyen et long termes

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

Pour ce faire, il est nécessaire d'établir, pour les trois horizons considérés (court, moyen et long termes), des prévisions réalistes concernant:

- Les infrastructures,
- Le trafic,
- Les procédures de navigation aérienne,
- Les conditions d'exploitation.

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

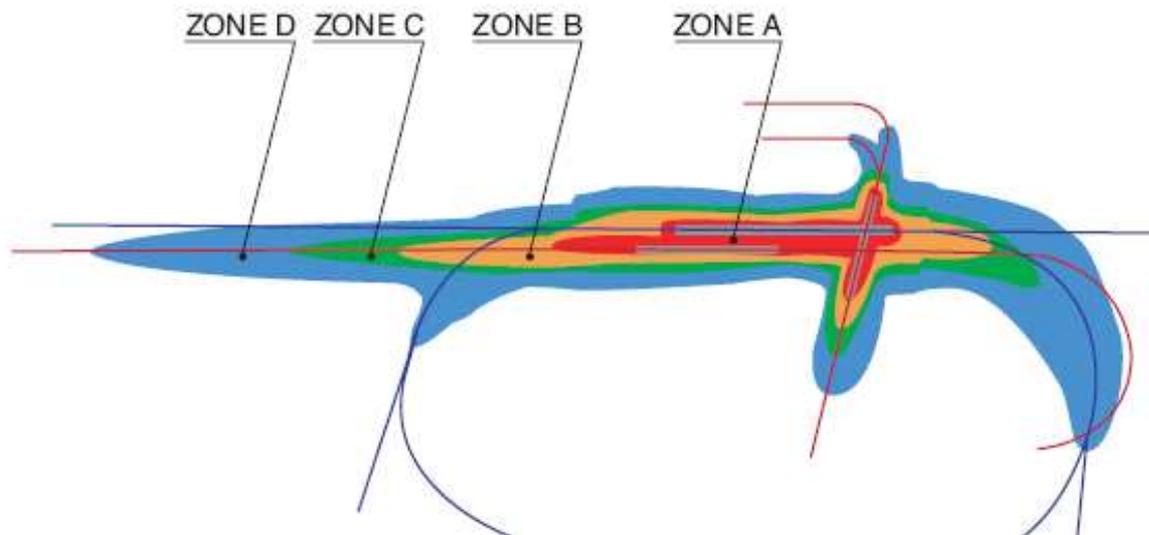
#### b) L'indice $L_{den}$

La France a adopté en 2002 l'indice  $L_{den}$  (Level Day Evening Night, article R112-1 du code de l'urbanisme) pour l'élaboration des PEB. Cet indice est également prescrit au niveau communautaire (directive européenne n°2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement).

Le  $L_{den}$  est un indice de bruit (cf. détail en annexe 4), exprimé en dB(A), qui représente le niveau d'exposition totale au bruit des avions en chaque point de l'environnement d'un aérodrome. Il tient compte :

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

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



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

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

- La zone de bruit fort A

C'est la zone comprise à l'intérieur de la courbe d'indice  $L_{den}$  70.

- La zone de bruit fort B

C'est la zone comprise entre la courbe d'indice  $L_{den}$  70 et la courbe dont l'indice peut être fixé entre les valeurs  $L_{den}$  62 et  $L_{den}$  65. *[Pour les aérodromes mis en service après le 28 avril 2002, la valeur de l'indice servant à la délimitation de la limite extérieure de la zone B est obligatoirement 62.]*

- La zone de bruit modéré C

C'est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone B et la courbe correspondant à une valeur de l'indice  $L_{den}$  choisie entre 57 et 52.

- La zone de bruit D

Elle est comprise entre la limite extérieure de la zone C et la courbe d'indice  $L_{den}$  50.

La zone D est obligatoire pour les aérodromes visés au I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts, c'est-à-dire les aérodromes pour lesquels le nombre annuel des mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes a dépassé 20 000 lors de l'une des 5 années civiles précédentes<sup>1</sup>.

La délimitation d'une zone D est facultative pour les autres aérodromes.

---

<sup>1</sup> En 2014, les aérodromes relevant de l'application de cet article sont : Bâle-Mulhouse, Beauvais-Tillé, Bordeaux-Mérignac, Lyon-St Exupéry, Marseille-Provence, Nantes-Atlantique, Nice-Côte d'Azur, Paris-Charles de Gaulle, Paris-Le Bourget, Paris-Orly, Toulouse-Blagnac.

#### a) Restrictions d'urbanisation

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

Dans les **zones A et B**, seuls peuvent être autorisés les logements et les équipements publics ou collectifs liés à l'activité aéronautique, les logements de fonction nécessaires aux activités industrielles et commerciales admises dans la zone et les constructions nécessaires à l'activité agricole.

A l'intérieur de la **zone C**, les constructions individuelles non groupées sont autorisées à condition d'être situées dans un secteur déjà urbanisé et desservi par des équipements publics et dès lors qu'elles n'accroissent que faiblement la capacité d'accueil du secteur.

La **zone D** ne donne pas lieu à des restrictions de droits à construire.

#### b) Isolation renforcée

Les constructions nouvelles autorisées dans les zones de bruit doivent faire l'objet de mesures d'isolation acoustique renforcée (cf. tableau en annexe 2).

#### c) Renouvellement urbain

Dans les zones A, B et C, la rénovation, la réhabilitation, l'amélioration, l'extension mesurée et la reconstruction sont admises à condition qu'elles n'impliquent pas d'accroissement de la capacité d'accueil d'habitants.

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

#### d) Obligation d'information

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

	ZONE A $L_{den} \geq 70$	ZONE B $70 > L_{den} \geq (62 \text{ à } 65)$	ZONE C $(62 \text{ à } 65) > L_{den} \geq (52 \text{ à } 57)$ (indices fixés par le préfet)	ZONE D $(52 \text{ à } 57) > L_{den} \geq 50$
<b>CONSTRUCTIONS NOUVELLES A USAGE D'HABITATION</b>				
Logements nécessaires à l'activité aéronautique ou liés à celle-ci	Autorisés *			Autorisés *
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales admises dans la zone	Autorisés * dans les secteurs déjà urbanisés	Autorisés *		
Constructions directement liées ou nécessaires à l'activité agricole				
Constructions individuelles non groupées	Non autorisées		Autorisées * si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par des équipements publics et si elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances	
Autres types de constructions nouvelles à usage d'habitation (exemples : lotissements, immeubles collectifs à usage d'habitation)	Non autorisés		Opérations de reconstruction autorisées * si rendues nécessaires par une opération de démolition en zone A ou B, dès lors qu'elles n'entraînent pas d'accroissement de la population exposée aux nuisances, que les normes d'isolation phonique fixées par l'autorité administrative sont respectées et que le coût d'isolation est à la charge exclusive du constructeur	
<b>EQUIPEMENTS PUBLICS OU COLLECTIFS</b>				
Création ou extension	Autorisée * s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes	Autorisée *		Autorisée *
<b>INTERVENTIONS SUR L'EXISTANT</b>				
Rénovation, réhabilitation amélioration, extension mesurée ou reconstruction des constructions existantes	Autorisée * sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances			Autorisées *
Opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain	Non autorisées		Autorisées * sous réserve de se situer dans un des secteurs délimités pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existant, à condition de ne pas entraîner d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores	

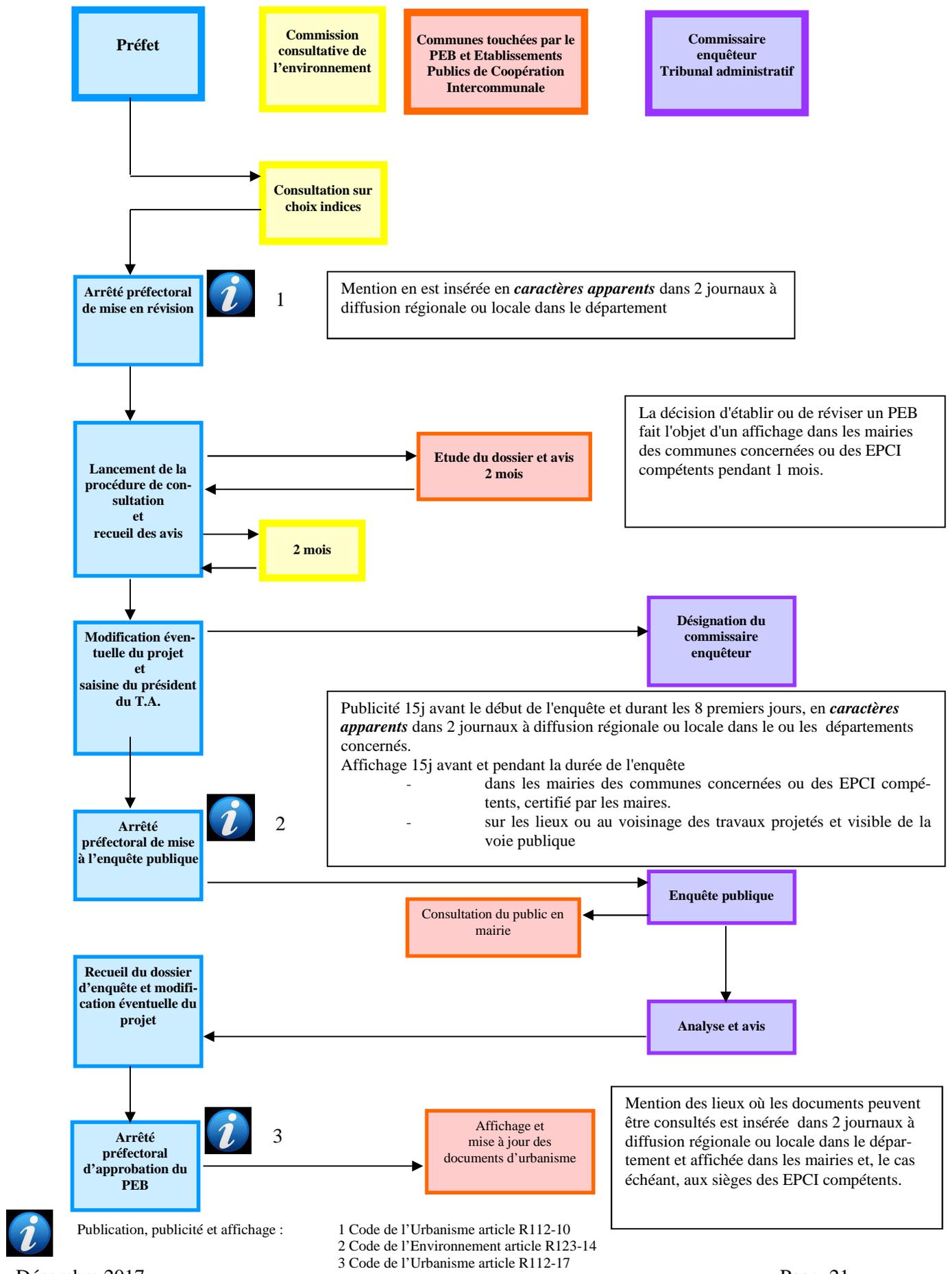
\* sous réserve d'une isolation acoustique et, le cas échéant, de l'information des futurs occupants

### **3) Procédure d'élaboration d'un PEB**

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

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

Le détail de la procédure est repris sur la page suivante en annexe 1 au présent rapport de présentation.



### 1) Présentation de l'aérodrome

#### a) Historique et situation juridique

L'aérodrome est classé « B » selon les articles R.222-5 et D.222.1 du code de l'aviation civile par décret du 03 octobre 1962. La même année par un arrêté du 23 novembre il est ouvert à la circulation aérienne publique (CAP).

Depuis la fermeture de la base aéronavale au 1er juillet 2011, l'aérodrome est affecté, à titre principal, au ministre chargé de l'aviation civile pour les besoins des transports aériens et, à titre secondaire, au ministère de l'intérieur pour les besoins de la sécurité civile (arrêté interministériel du 8 juin 2011 portant modification de l'affectation de l'aérodrome de Nîmes-Garons – Gard).

Propriétaire : L'Etat

Exploitant : LAVALIN TRANSPORT via la Société Exploitation Nîmes Aéroport, S.E.N.A..

#### b) Implantation

L'aérodrome de Nîmes-Garons situé à 9 km dans le sud-sud-est de la ville de Nîmes, Gard, accueille des appareils de l'aviation légère, de l'aviation commerciale, d'affaire et de la sécurité civile. Son emprise de 240 ha couvre la commune de Saint-Gilles

Adresse : Aéroport NIMES-ALES-CAMARGUE-CEVENNES  
30800 SAINT GILLES

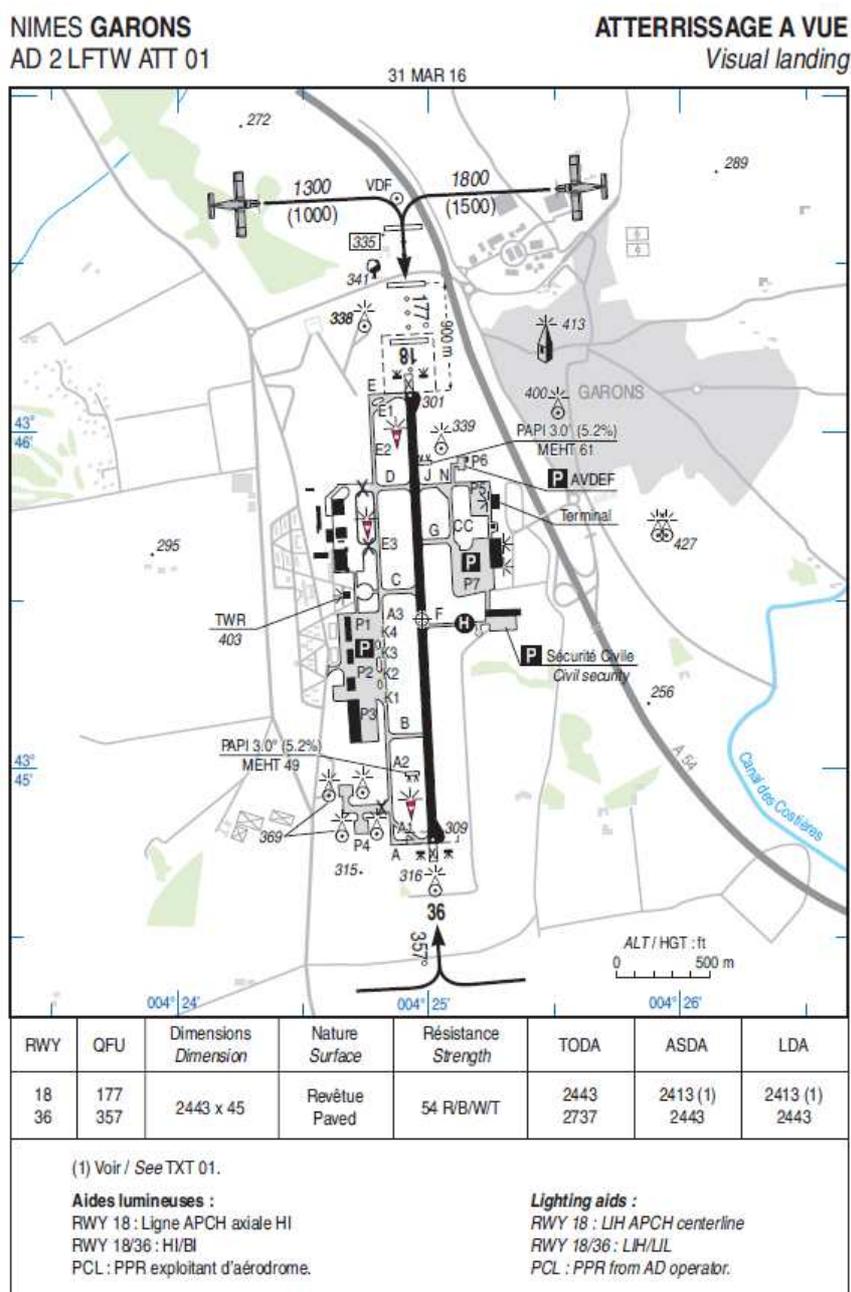


### c) Les infrastructures

L'aérodrome dispose d'une piste unique orientée Nord / Sud (piste « 18/36 »), valeurs déduites de l'orientation magnétique de la piste arrondies à la dizaine de degrés la plus proche : 180° - 360°). La longueur de la piste est 2.443 mètres et sa largeur de 45 mètres. L'aérodrome est équipé d'installations permettant des vols guidés à l'aide d'instruments, dits « vols IFR ».

Utilisation en fonction des vents

Compte tenu de la fréquence et de l'orientation des vents dans la région où se situe l'aérodrome de Nîmes, la répartition moyenne des mouvements par sens d'utilisation de la piste est de l'ordre de 30 % pour le « QFU<sup>2</sup> 18 » (direction face au sud) et de 70 % pour le « QFU 36 » (direction face au nord).



#### d) Activité aéronautique

L'aérodrome de Nîmes-Garons figure parmi les huit aéroports de l'Arc Méditerranéen qui accueillent du trafic commercial régulier. L'aéroport de Nîmes-Garons propose actuellement des lignes régulières, notamment vers l'Angleterre, la Belgique et l'Afrique du nord. En 2014, le nombre de passagers transportés (arrivées + départs) s'est élevé à 207 500, en hausse (+ 6 %) par rapport à l'année 2013. L'aérodrome reçoit également un trafic d'aviation générale, comprenant des activités d'affaires et de loisirs et sportives.

L'aérodrome accueille également des activités de maintenance aéronautique génératrice d'emplois, dont le centre du groupement d'hélicoptères de la Sécurité Civile (GHSC).

Par ailleurs, la base de la sécurité civile (BASC) a quitté l'aérodrome de Marseille-Provence pour rejoindre l'aérodrome de Nîmes-Garons.

En 2014, la plateforme comptait 17.300 mouvements totaux, commerciaux et non commerciaux.

#### e) Mouvements

<b>Mouvements</b>	<b>Commerciaux</b>	<b>Non commerciaux</b>	<b>Total</b>
<b>Année</b>			
<b>2011</b>	1 609	13 184	<b>14 793</b>
<b>2012</b>	1 572	15 607	<b>17 179</b>
<b>2013</b>	1 552	15 676	<b>17 228</b>
<b>2014</b>	1 571	15 738	<b>17 309</b>
<b>2015</b>	1 515	18 436	<b>19 951</b>

#### f) Passagers commerciaux

	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
<b>passagers internationaux</b>	191 086	183 580	194 172	206 537	204 831
<b>passagers nationaux</b>	1 088	1 266	982	989	1 323
<b>passagers en transit</b>	300	4	165	7	8
<b>Totaux</b>	192 474	184 850	195 319	207 533	206 162

## 2) **Elaboration technique du PEB**

Le plan d'exposition au bruit définit différentes zones sensibles selon les niveaux de gêne sonore prévisible.

Ces zones sont délimitées à partir d'un indice de bruit : l'indice  $L_{den}$ , exprimé en décibels (dB). Cet indice caractérise le niveau d'exposition total au bruit des avions, sur l'ensemble d'une année.

La détermination de cet indice en un point au sol nécessite la connaissance des données suivantes :

- le trafic en nombre de mouvements et par type d'appareil ;
- les niveaux de bruit des avions à la source (moteurs et traînées aérodynamiques) ;
- les trajectoires suivies par les aéronefs ;

- le nombre de jours d'activité pris en compte ;
- la répartition temporelle dans la journée.

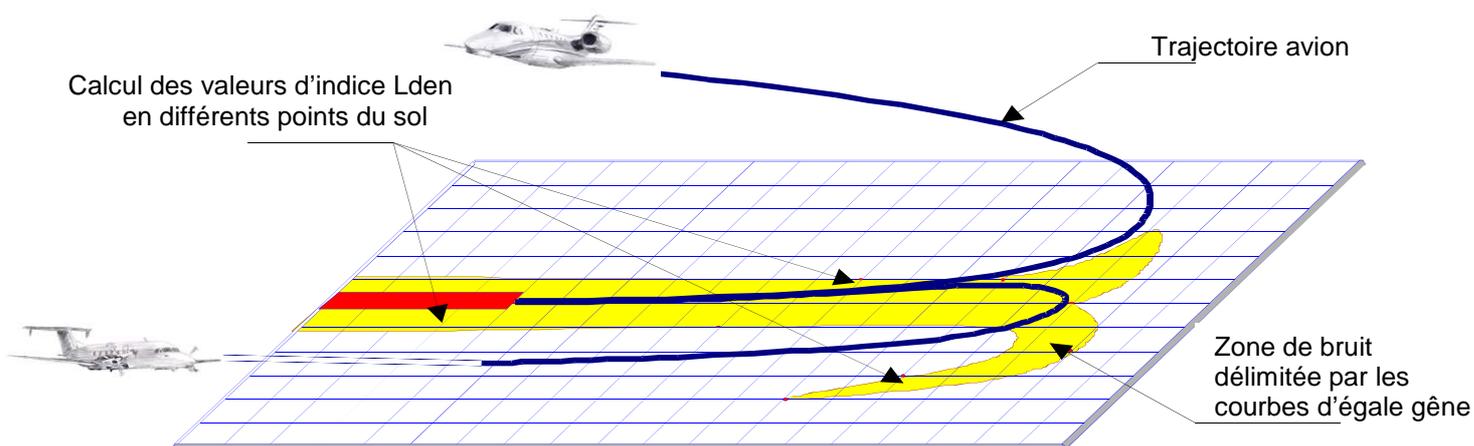
Le calcul du niveau de bruit s'effectue ensuite par application des lois de propagation du son dans l'air.

Les conditions atmosphériques adoptées pour l'étude sont standards, les obstacles n'étant pas pris en compte dans le calcul.

Toutefois, le module de calcul du logiciel de modélisation prend en compte les données et prescriptions internationales concernant :

- les méthodes de calcul du bruit des avions
- l'atténuation latérale du bruit des aéronefs
- l'absorption atmosphérique du son en fonction de la température et de l'humidité

En reliant les points au sol ayant les mêmes valeurs d'indice calculé, on obtient les courbes d'égal indice  $L_{den}$  tel que représenté sur le schéma suivant :



#### a) Hypothèses prises en compte

##### **Les infrastructures aéronautiques**

Il est considéré que la piste de 2 443 mètres orientée Nord/Sud (orientation magnétique 18/36) ne subira pas de modification à court, moyen et long termes. De ce fait, l'établissement du PEB prend en compte les infrastructures dans leur situation actuelle, telles que décrites au chapitre précédent.

## La répartition par périodes de la journée et par piste

La répartition des mouvements par période de la journée est basée sur les données de trafic constatées. Elle n'est pas supposée évoluer à moyen et long termes et s'établit ainsi :

- Par direction : la répartition des mouvements par sens de décollage et d'atterrissage est la suivante :
  - 30 % en direction du Sud,
  - 70 % en direction du Nord.
- Par période de la journée : pour une journée d'activité moyenne, le trafic est réparti sur une période de jour de 6 h à 18h, une période de soirée de 18h à 22 h et une période de nuit de 22h à 6h.
- Par durée de référence en nombre de jours au cours d'une année : de manière à définir une journée moyenne de trafic, le trafic a été réparti sur 365 jours.

Les hypothèses définies en accord avec le créateur et l'exploitant de l'aérodrome sont les suivantes (le trafic est exprimé en nombre de mouvements, en considérant que 1 mouvement = 1 décollage ou 1 atterrissage) :

- pour le court terme : 47.600 mouvements annuels,
- pour le moyen terme : 58.100 mouvements annuels,
- pour le long terme : 76.000 mouvements annuels.

L'augmentation sensible du nombre de mouvements entre le niveau atteint en 2015 et l'hypothèse retenue pour le court terme est notamment due à la prise en compte de l'arrivée de la base de la sécurité civile mentionnée ci-dessus.

Nombre de mouvements par an :		76082		Nombre			
Type d'aviation :	Catégorie d'appareil :	Type d'appareil, Motorisation	Durée de référence en jours	de mouvements annuels totaux par avion	de mouvements jour (6h-18h)	de mouvements soir (18h-22h)	de mouvements nuit (22h-6h)
Commerciale, Militaire ou Générale	A, B, C ou D	<i>exemple : A320, CFM56</i>		1mvt = 1 départ ou 1 arrivée ou 1TGO	<i>exemple : 75,0%</i>	<i>exemple : 15,0%</i>	<i>exemple : 10,0%</i>
G	A	1985 1-ENG FP PROP	365	40563	70,00%	25,00%	5,00%
C	B	Beech 1900D / PT6A67	365	2570	70,00%	25,00%	5,00%
C	C	Cessna Mustang Model 510 / PW615F	365	5257	70,00%	25,00%	5,00%
C + Sécu. Civ.	C	DASH 8-300/PW123	365	9574	70,00%	25,00%	5,00%
C	C	DASH 8-100/PW121	365	1020	70,00%	25,00%	5,00%
C	B	FALCON 20/CF700-2D-2	365	4738	79,00%	19,00%	2,00%
C	C	F100/TAY 650-15	365	1080	78,00%	20,00%	2,00%
C	C	Boeing 737-800/CFM56-7B26	365	2700	80,00%	19,00%	1,00%
C	C	Airbus A320-211/CFM56-5A1	365	3100	78,00%	20,00%	2,00%
C	D	Boeing 767-300/PW4060	365	430	60,00%	40,00%	0,00%
C	C	Airbus A340-211/CFM 56-5C2	365	250	75,00%	25,00%	0,00%
HEL		EC45	365	4800	70,00%	25,00%	5,00%
			365				

- **Tableau B : Synthèse des hypothèses de trafic** : nombre de mouvements annuel par familles d'aéronefs

Les principaux types d'appareils pris en compte pour chaque famille d'aéronefs sont les suivants (sans pouvoir être exhaustif sur l'ensemble des avions et des hélicoptères susceptibles de fréquenter l'aérodrome, les noms indiqués sont néanmoins représentatifs des différentes familles d'aéronefs) :

Familles d'aéronefs	Court terme	Moyen terme	Long terme
<b>Catégorie 1 – Gros porteurs</b> (masse > 250 tonnes)	<b>150</b>	<b>250</b>	<b>250</b>
<b>Catégorie 2 – Moyens porteurs</b> (150 tonnes < masse < 250 tonnes)	<b>280</b>	<b>430</b>	<b>430</b>
<b>Catégorie 3 – Moyens porteurs</b> (60 tonnes < masse < 150 tonnes)	<b>4 600</b>	<b>5 800</b>	<b>5 800</b>
<b>Catégorie 4 – Moyens porteurs</b> (20 tonnes < masse < 60 tonnes)	<b>5 390</b>	<b>6 342</b>	<b>6 342</b>
<b>Catégorie 5 – Courts courriers</b> (9 tonnes < masse < 20 tonnes)	<b>4 700</b>	<b>10 070</b>	<b>10 070</b>
<b>Catégorie 6 – Moyens porteurs</b> (masse < 9 tonnes, dont hélicoptères)	<b>32 489</b>	<b>35 215</b>	<b>53 190</b>
<b>Total</b>	<b>47 609</b>	<b>58 107</b>	<b>76 082</b>

▪ **Tableau C : Avions caractéristiques pris en compte pour l'étude du PEB**

Familles d'aéronefs	Type d'appareils
<b>Catégorie 1 – Gros porteurs</b> (masse > 250 tonnes)	Airbus A340, Boeing 747
<b>Catégorie 2 – Moyens porteurs</b> (150 tonnes < masse < 250 tonnes)	Airbus A330, Boeing 767
<b>Catégorie 3 – Moyens porteurs</b> (60 tonnes < masse < 150 tonnes)	Famille Airbus A320 (A319, A320, A321), Famille Boeing 737 (737-800), Boeing 757
<b>Catégorie 4 – Moyens porteurs</b> (20 tonnes < masse < 60 tonnes)	Avions réacteurs et turbopropulseurs (Falcon 900, ATR72...), dont DASH8 de la Sécurité Civile
<b>Catégorie 5 – Courts courriers</b> (9 tonnes < masse < 20 tonnes)	Avions réacteurs et turbopropulseurs (Falcon 10/20, DA 10/20, CL600...), dont Tracker et Canadair (CL 415) de la Sécurité Civile
<b>Catégorie 6 – Moyens porteurs</b> (masse < 9 tonnes, dont hélicoptères)	Avions à moteur à pistons, petits réacteurs et turbopropulseurs et hélicoptères (Diamond 40/472, DR400, PA28, Dauphin...)

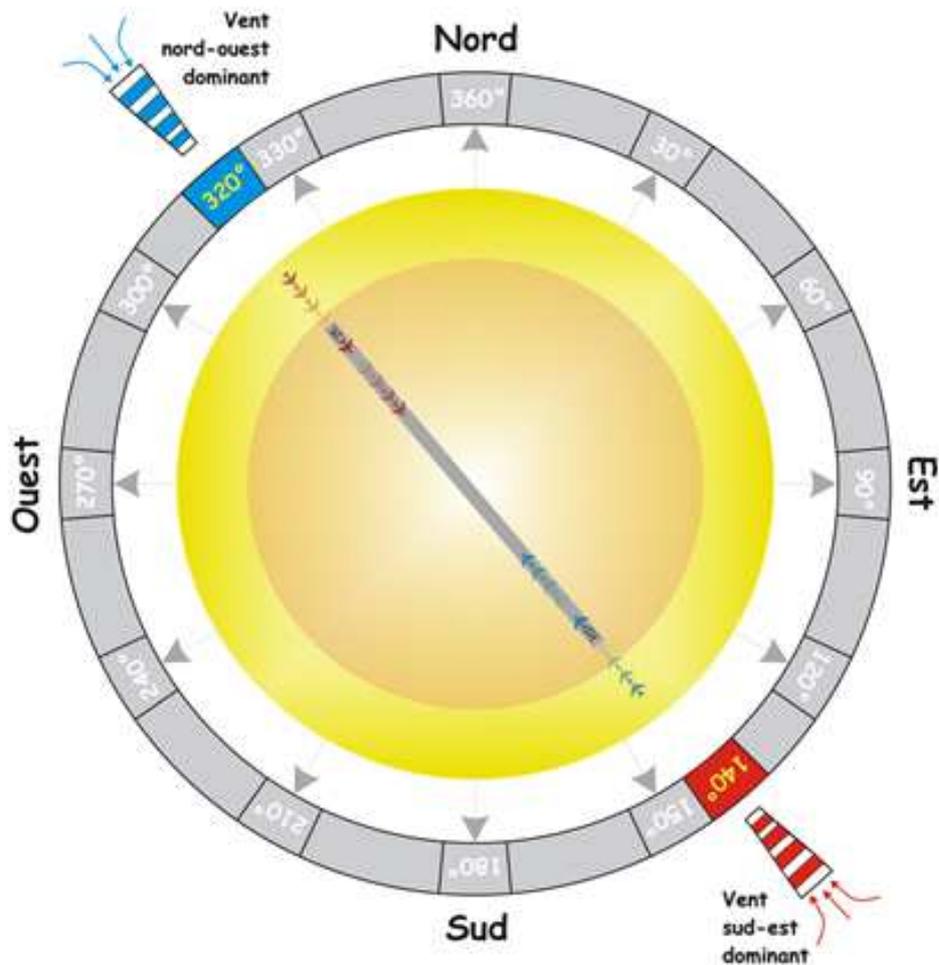
Nombre de mouvements par an :		76 082		Durée de référence en jours	de mouvements annuels totaux par avion
Type d'aviation :	Catégorie d'appareil :	Type d'appareil, Motorisation			
Commerciale, Militaire ou Générale	A, B, C ou D	<i>exemple : A 320, CFM 56</i>			1 mvt = 1 départ ou 1 arrivée ou 1 TGO
G	A	1985 1-ENG FP PROP		365	40 563
C	B	Beech 1900D / PT6A67		365	2 570
C	C	Cessna Mustang Model 510 / PW615F		365	5 257
C + Sécu. Civ.	C	DASH 8-300/PW123		365	9 574
C	C	DASH 8-100/PW121		365	1 020
C	B	FALCON 20/CF700-2D-2		365	4 738
C	C	F100/TAY 650-15		365	1 080
C	C	Boeing 737-800/CFM56-7B26		365	2 700
C	C	Airbus A320-211/CFM56-5A1		365	3 100
C	D	Boeing 767-300/PW4060		365	430
C	C	Airbus A340-211/CFM 56-5C2		365	250
	C	EC145		365	4 800

## Qu'est ce que le QFU et comment le choisit-on?

Le QFU est l'orientation magnétique de la piste, exprimé en dizaine de degrés, par un nombre à deux chiffres. Un avion décolle et atterrit face au vent, il utilise donc un même QFU comme sens de décollage et d'atterrissage.

L'aérodrome de Castres - Mazamet possède deux pistes, un QFU14 et un QFU32.

Le QFU 32 pour un décollage ou un atterrissage vers le nord nord-ouest et le QFU 14 pour le sud sud-est.



## Les trajectoires

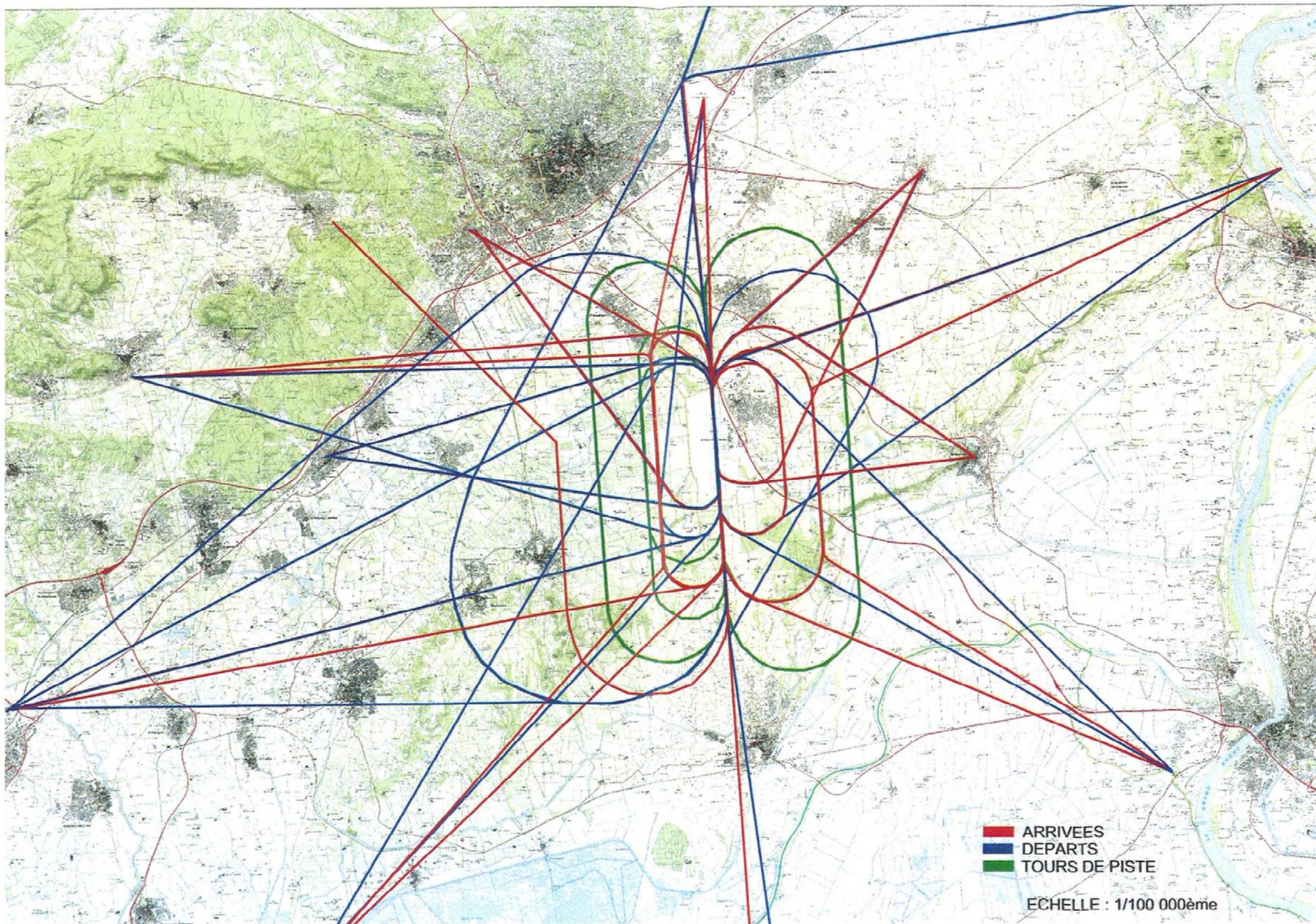
Les trajectoires en phase terminale ne peuvent pas être assimilées à des systèmes de type filaire constitués de rails que les appareils suivraient avec précision à l'image du trafic ferroviaire.

En effet, les avions ne circulent pas sur des trajectoires (cheminements) identiques, ceci pour un certain nombre de raisons, qu'elles soient d'ordre météorologique ou liées aux performances des avions.

L'ensemble de ces contraintes fait que les trajectoires réelles effectivement suivies ne sont pas confondues en une seule, mais qu'à une procédure de circulation aérienne (ensemble de consignes) est plutôt associé un volume contenant l'ensemble des trajectoires possibles dans le respect de la réglementation.

Dans le cadre de l'élaboration d'un plan d'exposition au bruit, la prise en compte de cette réalité intangible est effectuée en considérant une certaine dispersion autour de la trajectoire dite nominale, qui supporte néanmoins la part de trafic la plus élevée.

Les trajectoires de référence qui correspondent aux procédures d'atterrissage, de décollage et de tour de piste sont récapitulées dans le plan suivant :



Décembre 2017

Rapport de présentation du projet de PEB de l'aérodrome de Nîmes - Garons

b) Impact sur l'urbanisme

**Les communes concernées**

Bouillargues  
Caissargues  
Garons  
Générac  
Nîmes  
Saint-Gilles

- ❖ Méthode de calcul : la définition des zones est conforme à l'article R112-3 du code de l'Urbanisme (joint en annexe).
- ❖ La population prise en compte est celle millésimée 2012 en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2013.

Il est important de préciser que le dénombrement de la population est une estimation et non un recensement. Il est effectué en croisant, au moyen d'un système informatique d'information géographique, les données INSEE du RGP 1999, aux lieux de résidence, disponibles selon leur découpage le plus fin ; commune, Iris, Îlot avec l'occupation du sol constatée à partir de prises de vue satellitaires. Ces données en termes de population par unité de surface bâtie sont ensuite croisées avec les courbes du PEB. Des différences avec d'autres moyens de dénombrement peuvent donc apparaître.

Zones	A	B	C	D
indice	70	62 à 70	57 à 62	50 à 57
<b>Surfaces en ha</b>	<b>122</b>	<b>275</b>	<b>475</b>	<b>2700</b>
Bouillargues	0	0	1	161
Caissargues	0	8	36	278
Garons	0	1	93	445
Générac	0	0	0	0,15
Nîmes	0	6	59	679
Saint-Gilles	122	260	286	1137
<b>Population</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>1037</b>	<b>4964</b>
Bouillargues	0	0	5	190
Caissargues	0	7	2	286
Garons	0	0	1015	3663
Générac	0	0	0	0
Nîmes	0	0	0	464
Saint-Gilles	0	3	15	361
<b>Logements</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>387</b>	<b>1925</b>
Bouillargues	0	0	0	75
Caissargues	0	3	1	119
Garons	0	0	380	1372
Générac	0	0	0	0
Nîmes	0	0	0	218
Saint-Gilles	0	1	6	141

### 3) Choix des limites des zones B et C

Le choix de délimitation des zones B et C est effectué après analyse des perspectives d'urbanisation (prévisions de développement des constructions) décidées et prévues par les communes dans leurs documents d'urbanisme, étant rappelé que **le P.E.B. est sans effet sur les constructions existantes.**

Il résulte d'un compromis entre le souci de respecter la volonté des communes et la nécessité d'éviter l'augmentation de la population dans les secteurs que l'on sait devoir être exposés dans le futur aux nuisances dues au bruit des avions.

Par ailleurs, l'institution d'une zone D permet, dans un souci de prévention, d'élargir le périmètre où le public est informé (lors de la délivrance d'un certificat d'urbanisme ou la passation d'un contrat de location) de l'existence de cette zone de bruit modéré.

Compte tenu :

- des prescriptions de l'article R112-3 du code de l'urbanisme, autorisant pour les aéroports existants le choix de la courbe extérieure de la zone B entre les valeurs d'indice  $L_{den}$  65 et 62, et le choix de la courbe extérieure de la zone C entre les valeurs d'indice  $L_{den}$  57 et 52 ;
- de l'impact du PEB sur l'urbanisation des communes;
- de l'état actuel de l'urbanisation autour du site ;
- de la volonté d'assurer une protection suffisante de l'aéroport;
- de la nécessité d'éloigner suffisamment les constructions nouvelles à usage d'habitation, compte tenu de la sensibilité croissante des populations au bruit des avions

La Commission Consultative de l'Environnement réunie le 26 avril 2017 s'est prononcée pour :

- à l'unanimité la création d'une zone D d'indice extérieur 50 dBA
- à l'unanimité pour retenir l'indice  $L_{den}$  62dBA comme limite extérieure de la zone B
- à une voix contre pour retenir l'indice  $L_{den}$  57 dBA comme limite extérieure de la zone C

**il a été décidé de retenir :**

- \* **la valeur d'indice  $L_{den}$ 62** comme limite extérieure de la zone B,
  - \* **la valeur d'indice  $L_{den}$ 57** comme limite extérieure de la zone C,
  - \* **d'instituer une zone D d'information et d'isolation acoustique renforcée, dans un souci de transparence maximale**
-

# Projet de Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Nîmes - Garons

## 2

➤ ***La représentation graphique est insérée dans la pochette***

PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

# Projet de Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Nîmes - Garons

## 2

### ➤ *Les annexes*

PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

## Sommaire des annexes

ANNEXE 1 : Procédure d'établissement du Plan d'Exposition au Bruit	38
ANNEXE 2 : Niveaux d'isolation acoustique devant être atteints dans les différentes zones du PEB	40
ANNEXE 3 : Articles L.112-1 À L.112-17 du Code de l'urbanisme	41
ANNEXE 4 : Articles R.112-1 à R.112-17 du Code de l'urbanisme	45
ANNEXE 5 : Textes régissant l'enquête publique	49
ANNEXE 6 : Vue du PEB en vigueur	50
ANNEXE 7 : Sigles & abréviations	52

## **ANNEXE 1 : Procédure d'élaboration du plan d'exposition au bruit**

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

#### **a) Elaboration de l'avant-projet de plan d'exposition au bruit**

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

#### **b) Choix des indices et élaboration du projet de PEB**

Le préfet prend la décision d'établir le PEB, fixe les hypothèses à court, moyen et long termes retenues, propose les valeurs d'indices pour les limites extérieures des zones B et C et propose éventuellement une zone D.

Un projet de PEB est élaboré sur ces bases.

A compter de la décision 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.

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

#### **a) Consultations**

Consultations des communes ou établissements publics de coopération intercommunale concernés : La décision d'établissement du PEB est ensuite notifiée pour avis, accompagnée du projet de PEB, aux maires des communes concernées et, s'il y a lieu, aux présidents des établissements publics de coopération intercommunale compétents (EPCI) dans le cadre des consultations prévues aux articles R112-10 à R112-14 du code de l'urbanisme. Elle devra être publiée dans deux journaux locaux et affichée dans chaque mairie et siège d'EPCI durant un mois, les conseils municipaux et les présidents des EPCI disposant de deux mois pour donner leur avis.

#### **b) Enquête publique**

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

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

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

#### **c) Approbation**

Le préfet prend ensuite un arrêté approuvant le PEB.

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

Conformément aux dispositions du 7<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.

**ANNEXE 2 : Niveaux d'isolation acoustique devant être atteints dans les différentes zones du PEB**

	<b>Zone A</b>	<b>Zone B</b>	<b>Zone C</b>	<b>Extérieur immédiat de la zone C</b>
<b>Constructions à usage d'habitation exceptionnellement admises</b>	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	32 dB(A)
<b>Locaux d'enseignement et de soins</b>	47dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	32 dB(A)
<b>Locaux à usage de bureaux ou recevant du public</b>	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	32 dB(A)

## **ANNEXE 3 :**

Articles L.112-3 à L.112-17 du CODE DE L'URBANISME

### **Chapitre II : Servitudes d'urbanisme**

#### **Section 2 : Zones de bruit des aérodromes**

##### **Article L112-3**

Au voisinage des aérodromes, les conditions d'utilisation des sols exposés aux nuisances dues au bruit des aéronefs sont fixées par la présente section, dont les dispositions complètent les règles générales instituées en application de l'article L. 101-3.

##### **Article L112-4**

Les schémas de cohérence territoriale, les plans locaux d'urbanisme, les plans de sauvegarde et de mise en valeur et les cartes communales sont compatibles avec les dispositions de la présente section.

Ces dispositions sont opposables à toute personne publique ou privée pour l'exécution de tous travaux, constructions, aménagements, affouillements ou exhaussements des sols, la création de lotissements et l'ouverture des installations classées pour la protection de l'environnement.

#### **Sous-section 1 : Champ d'application**

##### **Article L112-5**

La présente section est applicable :

- 1° Aux aérodromes classés selon le code de l'aviation civile en catégories A, B et C ;
- 2° Aux aérodromes civils ou militaires figurant sur une liste établie par l'autorité administrative compétente de l'Etat ;
- 3° A tout nouvel aérodrome à réaliser ayant vocation à accueillir le trafic commercial de passagers en substitution d'un aérodrome mentionné au 1°, dont la réalisation a nécessité des travaux déclarés d'utilité publique.

#### **Sous-section 2 : Plan d'exposition au bruit des aérodromes**

##### **Article L112-6**

Pour l'application des prescriptions édictées par la présente section, un plan d'exposition au bruit est établi pour chacun des aérodromes mentionnés à l'article L. 112-5.

Le plan d'exposition au bruit est annexé au plan local d'urbanisme, au plan de sauvegarde et de mise en valeur et à la carte communale.

## **Paragraphe 1 : Contenu du plan d'exposition au bruit des**

### **aérodromes**

#### **Article L112-7**

Le plan d'exposition au bruit comprend un rapport de présentation et des documents graphiques.

Il 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 fonction de l'intensité décroissante du bruit en zones A et B, dites zones de bruit fort, C, dite zone de bruit modéré, et D. 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.

La délimitation d'une zone D est facultative à l'exception des aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts.

#### **Article L112-8**

Les valeurs des indices mentionnées à l'article L. 112-7 pourront être modulées 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'article L. 112-7.

#### **Article L112-9**

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

Toutefois, les dispositions prévues aux 1°, 2° et 5° de l'article L. 112-10 restent applicables à l'intérieur du périmètre défini par la zone C du plan d'exposition au bruit en vigueur au 19 février 2009 sur les aérodromes mentionnés au premier alinéa. En outre, pour l'application à ces aérodromes du 5° de l'article L.112-10, une augmentation de la capacité de logements et de la population à l'intérieur des secteurs mentionnés audit 5° est autorisée dans une limite définie dans l'acte de création de ces secteurs ou dans une décision modificative.

## **Paragraphe 2 : Effets du plan d'exposition au bruit des**

### **aérodromes-**

#### **Article L112-10**

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

A cet effet :

- 1° Les constructions à usage d'habitation sont interdites dans ces zones à l'exception :
  - a) De celles qui sont nécessaires à l'activité aéronautique ou liées à celle-ci ;
  - b) Dans les zones B et C et dans les secteurs déjà urbanisés situés en zone A, des logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales admises dans la zone et des constructions directement liées ou nécessaires à l'activité agricole ;
  - c) En zone C, des constructions individuelles non groupées situées dans des secteurs déjà urbanisés et desservis par des équipements publics dès lors qu'elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances et des opérations

de reconstruction rendues nécessaires par une opération de démolition en zone A ou B dès lors qu'elles n'entraînent pas d'accroissement de la population exposée aux nuisances, que les normes d'isolation acoustique fixées par l'autorité administrative sont respectées et que le coût d'isolation est à la charge exclusive du constructeur ;

2° La rénovation, la réhabilitation, l'amélioration, l'extension mesurée ou la reconstruction des constructions existantes peuvent être admises lorsqu'elles n'entraînent pas un accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances ;

3° Dans les zones A et B, les équipements publics ou collectifs ne sont admis que lorsqu'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes ;

4° Dans les zones D, les constructions sont autorisées mais doivent faire l'objet des mesures d'isolation acoustique prévues à l'article L. 112-12;

5° Dans les 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. Une telle augmentation est toutefois possible dans le cadre des opérations prévues par le I de l'article 166 de la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové, dans les conditions fixées aux I et II dudit article. Postérieurement à la publication des plans d'exposition au bruit, à la demande de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme, de tels secteurs peuvent également être délimités par l'autorité administrative compétente de l'Etat après enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement.

#### **Article L112-11**

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

#### **Article L112-12**

Toutes les constructions qui sont autorisées dans les zones de bruit conformément aux dispositions de l'article L. 112-10 font l'objet de mesures d'isolation acoustique, dans les conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires en matière d'urbanisme, de construction ou d'habitation.

#### **Article L112-13**

Le certificat d'urbanisme signale l'existence de la zone de bruit et l'obligation de respecter les règles d'isolation acoustique.

#### **Article L112-14**

A compter de la décision d'élaborer ou de réviser un plan d'exposition au bruit, l'autorité administrative compétente de l'Etat peut délimiter les territoires à l'intérieur desquels s'appliqueront par anticipation, pour une durée maximale de deux ans renouvelable une fois, les dispositions de l'article L. 112-10 concernant les zones C et D.

#### **Article L112-15**

A compter de la publication de l'acte administratif portant mise en révision d'un plan d'exposition au bruit, l'autorité administrative compétente de l'Etat peut décider l'application des dispositions de l'article L. 112-10 concernant la zone C, pour la durée de la procédure de révision, dans les communes et parties de communes incluses dans le périmètre d'un plan de

gêne sonore institué en vertu de l'article L. 571-15 du code de l'environnement, mais non comprises dans le périmètre des zones A, B et C du plan d'exposition au bruit jusque-là en vigueur.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux aérodromes dont le nombre de créneaux horaires attribuables fait l'objet d'une limitation réglementaire sur l'ensemble des plages horaires d'ouverture.

### **Paragraphe 3 : Procédure d'établissement et de révision du plan d'exposition au bruit des aérodromes**

#### **Article L112-16**

Le plan d'exposition au bruit est établi par l'autorité administrative compétente de l'Etat, après consultation :

1° Des communes intéressées ;

2° De l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires pour les aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts, qui recueille au préalable l'avis de la commission consultative de l'environnement compétente ;

3° De la commission consultative de l'environnement compétente, lorsqu'elle existe, pour les autres aérodromes.

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

Il est tenu à la disposition du public.

#### **Article L112-17**

Les plans d'exposition au bruit existants établis en 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 de la présente section.

## ANNEXE 4 :

### Article R112-1

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

$$L_{den} = 10 \times \log [1/24 \times (12 \times 10^{L_d}/10 + 4 \times 10^{(L_e + 5)/10} + 8 \times 10^{(L_n + 10)/10})]$$

avec :

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

### Article R112-2

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

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

### Article R112-3

La zone de bruit fort A est la zone comprise à l'intérieur de la courbe d'indice Lden 70.

La zone de bruit fort B est la 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, la valeur de l'indice servant à la délimitation de la limite extérieure de la zone B est comprise entre 65 et 62.

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

Pour les aéroports mentionnés à l'article R. 112-2, la zone de bruit modéré C est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone B et la courbe correspondant à une valeur de l'indice Lden choisie entre 57 et 52.

Pour les aéroports militaires figurant sur une liste fixée par arrêté du ministre de la défense, les dispositions de l'article R. 112-2 ne s'appliquent pas. Pour ces aéroports, la zone de bruit fort B est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone A et la courbe correspondant à une valeur d'indice Lden choisie entre 68 et 62. La zone de bruit modéré C est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone B et la courbe correspondant à une valeur de l'indice Lden choisie entre 64 et 55.

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

### Article R112-4

Le plan d'exposition au bruit est établi à l'échelle du 1/25 000 et fait apparaître le tracé des limites des zones de bruit dites A, B, C et, le cas échéant, D.

Il rappelle les valeurs d'indice retenues pour définir les zones A et D et précise la valeur d'indice servant à définir la limite extérieure des zones B et C.

Il prend en compte l'ensemble des hypothèses à court, moyen et long terme de développement et d'utilisation de l'aérodrome concerné.

#### **Article R112-5**

Afin d'évaluer, de prévenir et de réduire le bruit émis dans l'environnement, les données, objectifs et mesures constitutifs des cartes de bruit et du plan de prévention du bruit dans l'environnement prévus par les articles R. 572-4, R. 572-5 et R. 572-8 du code de l'environnement sont établis pour les aérodromes civils dont le trafic annuel est supérieur à 50 000 mouvements, hors les mouvements effectués exclusivement à des fins d'entraînement sur des avions légers. La liste de ces aérodromes est fixée par arrêté conjoint des ministres chargés respectivement de l'environnement, des transports et de l'équipement.

Ces données, objectifs et mesures constitutifs des cartes de bruit et du plan de prévention du bruit dans l'environnement sont :

- 1° Elaborés, soit à l'occasion de la révision du plan d'exposition au bruit, soit indépendamment de celle-ci dans les conditions prévues par les articles R. 572-9 à R. 572-11 du code de l'environnement ;
- 2° Annexés au rapport de présentation du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome ;
- 3° Réexaminés en cas d'évolution significative des niveaux de bruit identifiés et, en tout état de cause, au moins tous les cinq ans ;
- 4° Après leur réexamen et s'il y a lieu, actualisés selon l'une ou l'autre des procédures prévues pour leur établissement au 1°.

#### **Article R112-6**

Le rapport de présentation prévu à l'article L. 112-7 ne comporte pas les éléments qui seraient de nature à entraîner la divulgation de secrets de la défense nationale, lorsque le plan d'exposition au bruit concerne un aérodrome dont le ministère chargé de la défense est affectataire à titre exclusif, principal ou secondaire.

#### **Article R112-7**

En cas de révision du plan d'exposition au bruit, ce plan demeure en vigueur jusqu'à la date à laquelle l'approbation de la révision a fait l'objet des mesures de publicité mentionnées à l'article R. 112-17.

#### **Article R112-8**

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

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

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

#### **Article R112-9**

Sans préjudice du pouvoir du préfet de décider la mise en révision du plan d'exposition au bruit d'un aérodrome en application de l'article R. 112-8, la commission consultative de l'environnement, lorsqu'elle existe, examine tous les cinq ans au moins la pertinence des prévisions ayant servi à l'établissement du plan au regard de l'activité aérienne constatée. Elle peut proposer au préfet sa mise en révision.

#### **Article R112-10**

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

Mention en est insérée en caractères apparents dans deux journaux à diffusion régionale ou locale dans le département.

#### **Article R112-11**

La commission consultative de l'environnement, lorsqu'elle existe, est consultée par le préfet sur les valeurs de l'indice Lden à prendre en compte pour déterminer la limite extérieure de la zone C et, le cas échéant, celle de la zone B dans le projet de plan d'exposition au bruit mentionné à l'article R. 112-10 avant qu'intervienne la décision d'établir ou de réviser un plan d'exposition au bruit.

#### **Article R112-12**

La décision d'établir ou de réviser un plan d'exposition au bruit fait l'objet d'un affichage pendant un mois dans chacune des mairies concernées et, s'il y a lieu, aux sièges des établissements publics de coopération intercommunale compétents.

#### **Article R112-13**

A compter de la notification de la décision d'établir ou de réviser un plan d'exposition au bruit, les conseils municipaux des communes concernées et, le cas échéant, les organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale compétents disposent d'un délai de deux mois pour faire connaître leur avis sur le projet communiqué.

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

#### **Article R112-14**

Dès réception des avis ou, à défaut, dès l'expiration du délai mentionné à l'article R. 112-13, le projet de plan d'exposition au bruit accompagné des avis des conseils municipaux et, le cas échéant, des organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale compétents est transmis pour avis par le préfet à :

1° L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires pour les aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts, qui recueille au préalable l'avis de la commission consultative de l'environnement concernée ;

2° La commission consultative de l'environnement, lorsqu'elle existe, pour les autres aérodromes.

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

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

Lorsque plusieurs départements sont concernés, le délai court à compter de la date de la dernière saisine.

A défaut de réponse dans les délais impartis, ces avis sont réputés favorables.

#### **Article R112-15**

Le projet de plan d'exposition au bruit, éventuellement modifié pour tenir compte des avis exprimés, est soumis à enquête publique par le préfet et organisée dans les conditions prévues aux articles R. 571-59 et suivants du code de l'environnement.

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

#### **Article R112-16**

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

L'arrêté approuvant le plan d'exposition au bruit est pris avec l'accord exprès du ministre chargé de la défense en ce qui concerne les aérodromes à affectation exclusive ou principale audit ministère et

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

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

#### **Article R112-17**

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

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

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

## **ANNEXE 5 : Textes régissant l'enquête publique**

Code de l'environnement : articles R571-58 à 65  
articles L 123-1 à L.123-16  
articles R.123-7 à R.123-23

# PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT DES AERONEFS

## Aérodrome de NIMES - GARONS

5.3.1

AVRIL 1984

STBA/EGU/41/B

Approuvé par Arrêté  
Préfectoral du 3.8.84

Echelle : 1 / 25 000

### INDICATIONS GENERALES SUR LA NATURE ET LA SIGNIFICATION DU PLAN

Le présent document est établi pour l'application des prescriptions du décret n° 77-1066 du 22 septembre 1977, complété par le décret n° 81-533 du 12 mai 1981 approuvant la directive d'aménagement national relative à la construction dans les zones de bruit des aérodromes, dont la validité a été reconnue par l'article 73 de la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat (articles L.111-1-1, L.111-1-4 et R.111-3-1 du Code de l'Urbanisme modifié).

Il a été élaboré en fonction des dispositions de la circulaire n° 81-75 du 13 août 1981 du Ministre d'Etat, Ministre des Transports et du Ministre de l'Urbanisme et du Logement, relatives aux modalités d'application de la directive d'aménagement national approuvée par décret n° 77-1066 du 22 septembre 1977 par décret n° 81-533 du 12 mai 1981.

#### 1 - HYPOTHESES DE BASE

L'aérodrome est supposé réalisé suivant les dispositions figurant au plan.  
Le trafic est celui escompté aux alentours de l'horizon 1990, soit :

- mouvements quotidiens d'aviation commerciale .....	32 mv <sup>ts</sup> / j
- mouvements quotidiens d'entraînement civil .....	60 "
- trafic d'avions militaires .....	108 "

Les aéronefs et les moteurs sont de types connus, projetés ou envisagés.  
Les trajectoires des avions suivent les procédures actuellement prévues.  
Les conditions atmosphériques sont standart et le vent nul.

#### 2 - METHODE DE CALCUL ET RESULTATS

Le calcul est basé sur la détermination en chaque point du sol environnant l'aérodrome d'un indice psophique. Il représente le niveau d'exposition totale au bruit des aéronefs.

Les abords de l'aérodrome sont partagés en trois zones :

- Les zones de bruit fort, dites :
  - . zone A, où l'indice psophique est supérieur à 96
  - . zone B, où l'indice psophique est compris entre 89 et 96
- La zone de bruit modéré, dite zone C, où l'indice psophique est compris entre 84 et 89.

En raison des incertitudes sur les diverses hypothèses, des variations dans les conditions de propagation et de réception du son, de la nature très variée des sons à prendre en compte, le zonage ainsi déterminé peut comporter une certaine approximation.

Il en résulte une marge d'incertitude inter-zones traduite par un grisé sur le plan.



## ANNEXE 7 : SIGLES ET ABREVIATIONS

ACNUSA	autorité de contrôle des nuisances aéroportuares
AIP	<i> aeronautical information publication</i> : publication d'information aéronautique
APPEB	avant-projet de plan d'exposition au bruit
APPM	avant-projet de plan de masse
ARP	<i> airport reference point</i> : point de référence de l'aérodrome
ATT	atterrissage - arrivée
CCE	commission consultative de l'environnement
DECO	décollage - départ
DGAC	direction générale de l'aviation civile
DSAC	direction de la sécurité de l'aviation civile
EPCI	Etablissement public de coopération intercommunale
IAC	<i> instrument approach chart</i> : cartes d'approche et d'atterrissage aux instruments
IFR	<i> instruments flight rules</i> : règles de vol aux instruments
INM	<i> integrated noise model</i>
JORF	journal officiel de la république française
PEB	plan d'exposition au bruit
PLU	plan local d'urbanisme
QFU	direction magnétique de la piste
SIA	service de l'information aéronautique
TDP	tour de piste
TGO	<i> touch &amp; go</i>
VAC	<i> visual approach and landing chart</i> : carte d'approche et d'atterrissage à vue
VFR	<i> visual flight rules</i> : règles de vol à vue

# Projet de Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Nîmes - Garons

## 3

### ➤ *Avis des communes concernées*

PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

**Tableau de synthèse**

<b>Communes</b>	<b>Date de la délibération</b>	<b>Nature de l'avis</b>
<b>Bouillargues</b>	Non communiqué	Réputé favorable
<b>Caissargues</b>	Non communiqué	Réputé favorable
<b>Garons</b>	27 juillet 2017	Défavorable
<b>Générac</b>	Non communiqué	Réputé favorable
<b>Nîmes</b>	Non communiqué	Réputé favorable
<b>Saint-Gilles</b>	Non communiqué	Réputé favorable

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS  
DU CONSEIL MUNICIPAL  
DE LA COMMUNE DE GARONS**

**SEANCE DU JEUDI 27 JUILLET 2017**

L'an deux mille dix-sept et le jeudi 27 juillet à 19 heures 00, le Conseil Municipal de cette Commune, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, sous la présidence de Monsieur le Maire de GARONS.

Nombre de membres en exercice	Nombre de membres présents	Nombre de membres qui ont pris part à la délibération	Date de la convocation	Date d'affichage
27	18	20	20 juillet 2017	20 juillet 2017

Présents tous les membres sauf : Madame Viviane XAYKAO qui donne procuration à Madame Brigitte MALIGE, Monsieur Marcel CHARRIER qui donne procuration à Monsieur le Maire.

Absents excusés : Mesdames Jacqueline CHAPEYRON, Marie-Jeanne BALEINE, Christel PEREZ et Jessica CHARLEMOINE, Messieurs Yves RODRIGUEZ, Alain LASSERRE et Philippe PAILHES.

Secrétaire de séance : Madame Marlène VALENZA.

**Objet de la délibération DE201707 01 – AVIS SUR LE PROJET DE REVISION DU PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT DE L'AERODROME DE NIMES-GARONS**

Monsieur le Maire expose :

**Vu** l'arrêté préfectoral n°30-2017-06-28-002 du 28 juin 2017 portant révision du Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Nîmes-Garons,

**Vu** le dossier transmis, et notamment le rapport de présentation et la représentation graphique du projet de PEB,

**Considérant** que projet de révision du PEB établit différentes zones de contraintes à partir de l'indice de bruit  $L_{den}$ :

- Les zones A et B : zones de bruit fort, réservées aux équipements liés à l'activité aéronautique.
- La zone C : zone de bruit modérée, dans laquelle sont autorisées les constructions individuelles non groupées à condition d'être situées dans un secteur déjà urbanisé et desservi par les équipements publics et dès lors qu'elles n'accroissent que faiblement la capacité d'accueil du secteur. Les opérations de renouvellement urbain sont admises dès lors qu'elles n'impliquent pas d'accroissement de la capacité d'accueil d'habitants.
- La zone D : zone supplémentaire d'information, qui ne donne pas lieu à des restrictions de droits à construire

l'ensemble de ces zones étant soumises à des obligations d'isolation acoustique et d'information des futurs occupants (contrat de location, certificat d'urbanisme),

Envoyé en préfecture le 28/07/2017  
Garons est défavorablement avisé.  
zone C affectant la partie  
urbaine à l'ouest de la commune,

**Considérant** qu'environ 33 ha de la zone urbaine se situeront désormais en zone C du PEB (soit près du cinquième de la zone urbaine totale), grevant ainsi une partie des potentialités foncières de développement,

**Considérant** que les logements de type collectif ne pourront plus être autorisés dans le périmètre de la zone C, y compris pour la création de logements sociaux, avec pour conséquence, d'une part, de priver une partie du territoire communal de l'effet des mesures incitatives et coercitives prévues notamment dans le PLU, et d'autre part, d'ajouter une contrainte supplémentaire affectant les efforts de la commune en matière de rattrapage,

**Considérant** qu'une partie des habitants de Garons sera susceptible d'être affectée dans leur projet d'urbanisme sans justification pleinement avérée,

**Considérant** que rien ne démontre formellement dans le dossier l'utilité et l'obligation d'accroître le niveau de contrainte par rapport au PEB de 1984, au regard notamment du départ de la BAN et de la faible fréquentation actuelle ou à venir (hypothèses) de l'aéroport,

**Considérant** que le PEB de 1984 a été établi sur des hypothèses de mouvements d'aviation commerciale (32 mvt/j), civile (60mvt/j) et militaire (108 mvt/j) à l'horizon 1990, sans que la partie urbaine de Garons ne soit pour autant significativement affectée par la zone C,

**Considérant** que le tracé de la future zone C ne semble être que la simple traduction informatique du nouvel indice de bruit  $L_{den}$ , en usage depuis 2002, sans véritable autre motif de protection de la population,

Le Conseil Municipal, entendu cet exposé et après en avoir délibéré à l'unanimité,

## DECIDE

**ARTICLE 1** : de donner un avis défavorable au projet de révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Nîmes-Garons, compte tenu du nouveau tracé de la zone C

**ARTICLE 2** : de solliciter un réexamen du tracé de la zone C

Ainsi fait délibéré, les jours, mois, et an susdits.

Alain DALMAS

Maire de GARONS



PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

# Projet de Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Nîmes - Garons

## 4

### ➤ *Avis de la CCE du 28 novembre 2017*

PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

VOTE SUR LE DOSSIER DE PROJET PRESENTE EN cce LE 28 NOVEMBRE 2017	
<b>Voix POUR</b>	12
<b>Voix CONTRE</b>	4
<b>Abstentions</b>	aucune



☎ : 04.66.76.72.34

☎ : 04.66.76.73.54

N/réf. : JPF/SM/FP n° 045.17

NÎMES, le - 7 DEC. 2017

Madame, Monsieur,

Je vous prie de bien vouloir trouver, ci-joint, le compte rendu de la Commission Consultative de l'Environnement de l'Aérodrome de NÎMES-GARONS qui s'est réunie en Préfecture du GARD, le mardi 28 novembre dernier, en vue d'examiner le projet de Plan d'Exposition au Bruit (P.E.B.).

Vous en souhaitant bonne réception,

Je vous prie de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de mes sentiments distingués.

**Jean-Paul FOURNIER**  
Président du Syndicat Mixte de l'Aéroport,  
Maire de NÎMES

P.J. : - Compte rendu de réunion et documents annexes

Siège Social : Aéroport de Nîmes - 30800 St Gilles  
Adresse postale : "Le Colisée" - 3, rue du Colisée - 30947 Nîmes cedex 9 - Tél. : 04 66 02 55 58 - Fax : 04 66 02 55 50

CONSEIL GÉNÉRAL DU GARD - COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION NÎMES MÉTROPOLE - COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU GRAND ALÈS



**Commission Consultative de l'Environnement (C.C.E.)  
de l'Aérodrome de NÎMES-GARONS**

Mardi 28 novembre 2017 (à 15h30)

Etaient présents :

- M. André HORTH, Directeur Départemental des Territoires et de la Mer (D.D.T.M.), représentant M. le Préfet du GARD, Président de la Commission
- M. le Commandant Claude LEFEVRE, représentant le Commandant de la Base de Défense de NÎMES-ORANGE-LAUDUN
- Mme Sylvie MOUNIS, représentant le Syndicat Mixte de l'Aéroport de NÎMES-ALES-CAMARGUE-CEVENNES
- Mme Lilian BRUGUIER, Directrice de l'Aéroport, gestionnaire de la plateforme
- Mme Meike FUSAT, représentant le Syndicat National des Mécaniciens au Sol de l'Aviation Civile
- MM. Henri LE GOFF et Arnaud NICOLI, représentant la Société SABENA TECHNICS
- M. Jean-François MONIOTTE, représentant la Sécurité Civile
- Mme Joëlle MURRE, représentant le Conseil Départemental du GARD
- M. Jean-Pierre GARCIA, représentant la Commune de SAINT-GILLES
- MM. Alain DALMAS, Maire de la Commune de GARONS
- M. François DUPUIS, représentant la Commune de BOUILLARGUES
- M. Yves-Richard COLLINS, représentant la Commune de CAISSARGUES
- M. Maurice BLACHAS, représentant la Commune de GENERAC
- MM. Jean-François GOSSELIN, Christian CAMELIS et Jo ROCHE, représentant le Comité du GARD de la Société de Protection de la Nature (S.P.N.)
- MM. Jean-Claude BERARD et Thibaud MARIN, représentant le Comité gardois du Mouvement national de Lutte pour l'Environnement
- MM. Denis LAMBERT et Antoine DUFOIX, représentant le Comité de Quartier du Chemin du Mas de Campagne
- MM. Léon DAL MASO et Arnaud DENAES, représentant la Direction Générale de l'Aviation Civile (D.S.A.C. SUD – Subdivision Développement Durable)
- M. François MILLET, représentant la Direction Départementale des Territoires et de la Mer du GARD

Etaient excusés :

- M. le représentant du Conseil Régional OCCITANIE
- M. le représentant de la Commune de NÎMES

Etaient absents et non représentés :

- M. le Directeur de la Société AVDEF
- M. le Directeur de la Société RYANAIR Ltd
- M. le représentant de l'Association « La Garonnette »

La séance est ouverte à 15 heures 30 par M. André HORTH, représentant M. le Préfet du GARD, Président de la Commission.

La présence des membres avec voix délibérative est vérifiée : le quorum est atteint.

La feuille d'émargement est jointe en annexe au présent compte rendu.

M. HORTH indique que, suite à la réunion de la Commission, le 26 avril dernier, au cours de laquelle l'avant-projet de Plan d'Exposition au Bruit (P.E.B.) a été présenté, les partenaires et les communes ont été amenés à se prononcer.

M. DAL MASO demande s'il y a encore des questions sur les documents qui ont été adressés à chacun.

M. GARCIA (Commune de SAINT-GILLES) indique que le plan n'est pas très lisible, notamment à cause de l'épaisseur des traits qui délimitent les contours des zones. Il préférerait que les tracés soient portés sur des fonds cadastraux pour mesurer l'impact sur les parcelles.

M. DAL MASO indique que la réglementation ne prévoit pas l'utilisation d'un fond cadastral. Par contre, quand le P.E.B. sera approuvé, le fichier électronique pourra être fourni aux communes, ce qui leur permettra de l'appliquer sur le cadastre. Il rappelle que le P.E.B. devra être annexé aux P.L.U. concernés.

M. DAL MASO présente le Powerpoint – également annexé au présent compte rendu – qui décrit le projet de P.E.B., ses objectifs, les hypothèses qui ont été retenues pour son élaboration, la représentation graphique des différentes zones et leur impact sur le territoire.

M. LAMBERT (Comité de Quartier du Chemin du Mas de Campagne) demande des précisions sur les hypothèses de trafic prises en compte.

M. DAL MASO apporte des précisions et rappelle à quoi correspondent les différentes zones.

Pour mémoire, lors de la réunion du 26 avril, il a été validé la répartition en 4 zones A, B, C et D et pour chacune des indices ont été choisis :

- Zone A : 70 dBa
- Zone B : 62 dBa
- Zone C : 57 dBa
- Zone D : 50 dBa

Concernant la consultation des communes, M. DAL MASO rappelle que celles-ci avaient 2 mois pour se prononcer, l'absence d'avis valant avis favorable, conformément à l'article R112-13 du Code de l'Environnement.

Ainsi la Commune de GARONS a émis un avis défavorable, les Communes de BOUILLARGUES, CAISSARGUES, GERNERAC, SAINT-GILLES et NÎMES un avis favorable.

M. DALMAS (Maire de GARONS) rappelle son opposition à ce P.E.B. qui impacte totalement sa commune et la bloque dans son urbanisation.

M. HORTH indique que, si l'aéroport constitue une richesse indéniable pour le territoire, il entraîne également des nuisances, et que l'on doit informer les populations nouvelles impactées et les protéger par des restrictions à la construction.

M. DALMAS précise que, si le trait avait été reculé de quelques mètres, cela aurait permis de construire sans avoir à impacter de nouvelles zones agricoles. En tant que commune carencée en logement social, il souhaite que sa situation soit prise en compte au moment de l'application des pénalités. Il constate que, pour la Commune de GARONS, ce P.E.B. est plus impactant que le P.E.B. actuellement en vigueur.

M. COLLINS (Commune de CAISSARGUES) apporte son soutien à Monsieur le Maire de la Commune de GARONS. Il s'étonne que, malgré le départ de l'Aéronavale, ce P.E.B. soit plus contraignant que l'actuel.

M. DENAES (D.S.A.C. SUD) rappelle qu'aujourd'hui, les outils de modélisation sont bien plus précis que ceux utilisés en 1985, ce qui explique ces différences.

M. LAMBERT précise qu'aujourd'hui, les avions sont moins bruyants qu'à l'époque.

M. DUFOIX (Comité de Quartier du Chemin du Mas de Campagne) fait part des nuisances sonores causées par un avion qu'il ne retrouve pas sur la liste des appareils pris en compte, et qui survole le secteur le mardi entre 9 et 10 heures.

M. DAL MASO indique que les hypothèses ont été établies il y a 2 ans et n'ont donc pas pris en compte les Mirage qui viennent occasionnellement. Il suggère à M. DUFOIX de signaler l'avion contrevenant à la D.G.A.C. pour que celle-ci fasse un courrier de rappel à la réglementation.

Mme MURRE (Conseillère Départementale) prend la parole pour soutenir le Maire de GARONS. Elle trouve injuste que la commune soit autant impactée et souhaite que la Commission revienne sur le tracé pour diminuer les impacts sur GARONS.

M. DAL MASO rappelle que le tracé du P.E.B. répond à une modélisation qui ne tient pas compte du parcellaire. La modélisation est le fruit d'hypothèses de trafic sur un ensemble de trajectoires et qu'en conséquence, il n'est pas possible de revenir sur le projet de P.E.B. Il précise également que l'indice retenu pour la zone C (57 dBa) constitue l'hypothèse qui impacte le moins la Commune de GARONS.

M. HORTH considère que l'on est allé au bout de ce qui était possible et que la zone C ne peut pas bouger, ce que regrette M. DALMAS.

M. GOSSELIN (Comité du GARD de la Société de Protection de la Nature) demande des précisions sur l'impact du P.E.B. sur le P.L.U. de SAINT-GILLES par rapport à certains terrains à fort impact environnemental dans l'emprise de l'aéroport.

M. MILLET (D.D.T.M. du GARD) rappelle que le P.E.B. s'impose au P.L.U.

M. HORTH précise que l'Etat ne prend pas d'arrêté de protection de biotope sur ces zones sensibles sur le plan environnemental.

M. DUFOIX s'étonne de la forme non homogène de la zone D (renforcement au Sud) ; pour M. DAL MASO, cela est dû à la prise en compte du relief.

Les questions étant épuisées, M. DAL MASO propose de passer au vote sur le projet de P.E.B. correspondant au dossier que chaque représentant avait reçu en amont de la réunion de cette commission dont les zones et leurs indices sont :

- A → 70 dBa
- B → 62 dBa
- C → 57 dBa
- D → 50 dBa

Le présent compte rendu constituera l'avis de la Commission Consultative de l'Environnement qui sera joint au dossier d'enquête publique.

- Voix CONTRE : 4
- Voix POUR : 12
- Abstentions : /

L'enquête publique devrait avoir lieu en Février ou Mars 2018. Un dossier sera déposé dans chaque commune.

M. HORTH remercie les participants.

La séance est levée à 16 heures 40.



Direction de la Sécurité  
de l'Aviation Civile-Sud  
Aérodrome de  
Toulouse - Blagnac  
B.P. 60100  
31703 Blagnac cedex  
téléphone : 05 67 22 91 25 / 91 26 / 91 29  
télécopie : 05 67 22 91 01  
dsacsud-environnement@aviation-civile.gouv.fr

