

Plan Local d'Urbanisme



11.2 – Plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Poitiers-Biard.

Plan Local d'Urbanisme - Révision - R5
Approuvé par le Conseil de la Communauté
d'Agglomération Grand Poitiers le 1^{er} avril 2011.



grandpoitiers.fr

Maître d'ouvrage



Ministère des Transports, de l'Équipement,
du Tourisme et de la Mer



Direction de l'Aviation civile Sud-Ouest

Le Préfet du
département de la
Vienne
2 JUL 2007

Département de la VIENNE
Aérodrome de POITIERS - BIARD

Vu pour être annexé
à l'arrêté préfectoral
en date du

PLAN d'EXPOSITION au BRUIT

COMPRENANT	INDICE	DATE
Représentation graphique	PEB/SSBA-SO/LFBI/1	18/04/2007
Rapport de présentation	PEB/SSBA-SO/LFBI/1/RAP	18/04/2007

Maître d'oeuvre



Direction départementale de l'Équipement
de la Vienne

15 rue Arthur Ranc BP 539
86020 POITIERS CEDEX

Tél : 05 49 55 63 63



Assistance à la maîtrise d'oeuvre : service technique chargé de l'étude



Service spécial des Bases aériennes Sud-Ouest

12 av. de Pythagore - BP 70285
33697 Mérignac Cédex

Tél. : 05 56 13 88 00



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE DE LA VIENNE

DIRECTION DES RELATIONS
AVEC LES COLLECTIVITES LOCALES
Bureau du Cadre de Vie et de l'Environnement
Affaire suivie par : Nadine MORISSET
Téléphone : 05.49.55.71.22
Télécopie : 05.49.55.71.20
Mèl : nadine.morisset@vienne.pref.gouv.fr

Arrêté n° 2007-D2B3-194
en date du 2 juillet 2007
portant approbation du Plan d'Exposition au
Bruit (PEB) de l'aérodrome de POITIERS-BIARD

Le Préfet de la région Poitou-Charentes
Préfet de la Vienne
Officier de la Légion d'Honneur
Officier dans l'ordre national du Mérite

VU le code de l'urbanisme, notamment ses articles L.147-1 à L.147-8 et R.147-1 à R.147-11 ;

VU le code de l'environnement et notamment l'article L. 571.11 ;

VU le code de l'aviation civile ;

VU le décret n° 2002-626 du 26 avril 2002 fixant les conditions d'établissement des plans d'exposition au bruit des aérodromes et modifiant le code de l'urbanisme ;

VU le plan d'exposition au bruit en vigueur approuvé le 29 juillet 1985 ;

VU l'arrêté préfectoral du 28 avril 2006 prescrivant la révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Poitiers-Biard ;

VU les délibérations des conseils municipaux des communes de POITIERS, BIARD, FONTAINE-LE-COMTE, MIGNE-AUXANCES, VOUNEUIL-SOUS-BIARD ;

VU l'avis favorable en date du 12 septembre 2006 de la Commission Consultative de l'Environnement de l'aérodrome de Poitiers-Biard ;

VU l'arrêté préfectoral en date du 10 novembre 2006 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique concernant la révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Poitiers-Biard du 5 décembre 2006 au 9 janvier 2007 ;

VU les conclusions et l'avis motivé du commissaire enquêteur en date du 5 février 2007 ;

CONSIDERANT qu'aucune collectivité locale concernée par le nouveau plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Poitiers-Biard n'a exprimé une opposition ou n'a formulé une demande de modification du projet ;

CONSIDERANT qu'il convient de réviser le plan d'exposition au bruit pour respecter les dispositions réglementaires et pour prendre en compte les hypothèses de développement et d'exploitation de l'aérodrome à court, moyen et long termes ;

CONSIDERANT qu'il convient de maîtriser l'urbanisation lorsqu'elle pourrait conduire à exposer des populations nouvelles aux nuisances sonores générées par le développement de l'activité aérienne ;

CONSIDERANT qu'il convient de prendre les mesures nécessaires et adaptées pour réglementer l'utilisation des sols exposés aux nuisances sonores engendrées par l'activité de l'aérodrome en vue d'assurer la protection de la population contre ces nuisances ou l'en informer ;

SUR PROPOSITION du Secrétaire Général de la préfecture de la Vienne ;

ARRETE

ARTICLE 1^{er} : Le plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome de Poitiers-Biard est approuvé conformément au dossier annexé au présent arrêté.

Ce dossier de PEB approuvé comprend les documents suivants :

- un rapport de présentation ;
- une représentation graphique (plan n° PEB/SSBA-SO/LFBI/1) à l'échelle 1/25 000^{ème}.

ARTICLE 2 : Ce document pourra être consulté dans les mairies de Poitiers, Biard, Fontaine-le-Comte, Migne-Auxances, Vouneuil-sous-Biard, au siège de la communauté d'agglomération de Poitiers ainsi qu'à la préfecture de la Vienne (bureau du cadre de vie et de l'environnement).

ARTICLE 3 : Une mention des lieux où l'arrêté et le PEB approuvé peuvent être consultés sera affichée pendant un mois dans les mairies et au siège de la communauté d'agglomération concernés.

Cette mention sera insérée dans deux journaux diffusés dans tout le département de la Vienne.

Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de la Vienne.

ARTICLE 4 : Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours devant le tribunal administratif de Poitiers dans un délai de deux mois suivant sa publication.

ARTICLE 5 :

Le Secrétaire Général de la préfecture de la Vienne, le Directeur Départemental de l'Equipement de la Vienne, le Directeur de l'Aviation civile Sud-Ouest, les Maires des communes de Poitiers, Biard, Fontaine-le-Comte, Migne-Auxances, Vouneuil-sous-Biard, le Président de la Communauté d'Agglomération de Poitiers, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

POITIERS, le 2 juillet 2007

Pour le Préfet,
Le Secrétaire Général de la préfecture,

Frédéric BENET-CHAMBELLAN

10 JUIL. 2007

Maître d'ouvrage



Ministère des Transports, de l'Équipement,
du Tourisme et de la Mer



Direction de l'Aviation civile Sud-Ouest

DE LA VIENNE
11 JUIL 2007
2ème DIRECTION

MAIRIE DE POITIERS
ARRIVÉ CABINET
- 9 JUIL. 2007
ENREGISTRÉ LE
NUMERO

Département de la VIENNE
Aérodrome de POITIERS – BIARD
PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

RAPPORT DE PRESENTATION

modifications	indice	date	Objet	PEB/SSBA-SO/LFBI/1/RAP
	1	18/04/2007	Dossier approuvé	

Maître d'oeuvre



Direction départementale de l'Équipement
de la Vienne

15 rue Arthur Ranc BP 539
86020 POITIERS CEDEX
Tél : 05 49 55 63 63

Assistance à la maîtrise d'oeuvre : service technique chargé de l'étude



Service spécial des Bases aériennes Sud-Ouest

12 av. de Pythagore - BP 70285
33697 Mérignac Cédex
Tél. : 05 56 13 88 00

SOMMAIRE

Introduction	2
1 – La portée d'un PEB	3
2 – Le cadre de l'étude	6
3 – L'aérodrome de Poitiers-Biard	7
4 – L'élaboration du Plan d'Exposition au Bruit	10
4.1. Principes d'établissement du PEB	10
4.2. Les hypothèses d'établissement du PEB	11
4.3. Avant-projet de plan d'exposition au bruit	15
4.4. Indices délimitant les zones B et C	19
Conclusion	20

Introduction

La loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes a instauré les plans d'exposition au bruit (PEB) destinés à maîtriser l'urbanisation au voisinage des aérodromes afin notamment d'éviter d'exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit engendré dans certaines zones par l'exploitation des aéroports.

Document de prévention établi sur la base d'hypothèses de développement et d'exploitation de l'aérodrome dans les court, moyen et long termes, le PEB institue les zones A, B, C et éventuellement D définies réglementairement (cf. articles R.147-1 et R.147-2 du code de l'urbanisme) en fonction des nuisances sonores auxquelles ces secteurs sont ou pourraient être exposés.

Dans ces zones, l'utilisation des sols est réglementée (cf. L.147-5 et L.147-6 du code de l'urbanisme) en vue d'y interdire ou d'y limiter la construction de logements, dans l'intérêt même des populations, ainsi que d'y prescrire des types d'activités peu sensibles au bruit ou plus compatibles avec le voisinage d'un aérodrome.

Le décret n° 2002-626 du 26 avril 2002, prévoit que les PEB soient établis sur la base d'un nouvel indice, le L_{den} (L = level, d = day, e = evening, n = night), en remplacement de l'indice psychologique utilisé avant cette date. Cet indice L_{den} , exprimé en décibels, représente le niveau d'exposition totale au bruit des aéronefs en chaque point de l'environnement de l'aérodrome.

Les calculs prennent notamment en compte les types d'appareils utilisant la plate-forme, la fréquence et les procédures utilisées par les aéronefs, la répartition temporelle des vols suivant que ceux-ci se déroulent de jour, en soirée ou de nuit, ainsi que la géométrie et les infrastructures aéronautiques concernées.

L'objet du présent dossier est donc de présenter le PEB de l'aérodrome de Poitiers-Biard, soumis à PEB au titre de l'article L 147-2 du code de l'urbanisme, établi conformément aux nouvelles dispositions réglementaires.

1 – La portée d'un PEB

Le plan d'exposition au bruit est un outil de prévention destiné à éviter une augmentation de la population dans des zones qui sont ou seront exposées à terme aux nuisances générées par le trafic de l'aérodrome.

Le PEB différencie 4 zones de bruit qui sont définies en fonction des nuisances sonores auxquelles elles sont ou seront susceptibles d'être exposées eu égard aux hypothèses déterminées de développement et d'exploitation de l'aérodrome :

- zone A (bruit fort) : à l'intérieur de la courbe d'indice L_{den} 70 (en rouge) ;
- zone B (bruit fort) : comprise entre la courbe L_{den} 70 et une valeur allant de 65 à 62 (en orangé) ;
- zone C (bruit modéré) : comprise entre la limite extérieure de la zone B et une valeur allant de 57 à 55 (en vert) ;
- zone D (bruit modéré) : comprise entre la limite extérieure de la zone C et la courbe d'indice L_{den} 50 (en bleu).

Nota : La création d'une zone " D " est obligatoire pour les PEB des aérodromes visés au 3 de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts (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 cinq années civiles précédentes) ; les aérodromes relevant de l'application de cet article sont actuellement : Paris - Charles De Gaulle, Paris - Orly, Nice - Côte d'Azur, Lyon - Saint Exupéry, Marseille - Provence, Toulouse - Blagnac, Bâle - Mulhouse, Bordeaux-Mérignac, Strasbourg - Entzheim et Nantes - Atlantique.

Pour les autres aérodromes et en particulier pour l'aérodrome de Poitiers-Biard, l'institution d'une zone D est facultative.

Les valeurs d'indices L_{den} déterminant les limites extérieures des zones B et C sont fixées, par le préfet du département et après avis de la Commission Consultative de l'Environnement, parmi les suivantes :

- L_{den} 62, 63, 64 ou 65 pour la zone B ;
- L_{den} 55, 56 ou 57 pour la zone C.

L'indice retenu pour la limite extérieure de chacune des zones B et C est unique pour un PEB donné, quelle que soit la commune considérée.

Dans chacune des zones, des limitations du droit à construire sont prescrites, en application des dispositions de l'article L.147-5 du code de l'urbanisme ; le tableau suivant en retrace les grandes lignes.

Limitations du droit de construire dans les zones d'un plan d'exposition au bruit

	ZONE A	ZONE B	ZONE C	ZONE D
CONSTRUCTIONS NOUVELLES A USAGE D'HABITATION				
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	
EQUIPEMENTS PUBLICS OU COLLECTIFS				
Création ou extension	Autorisés * s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes		Autorisés *	Autorisés *
INTERVENTIONS SUR L'EXISTANT				
Rénovation, réhabilitation amélioration, extension mesurée ou reconstruction des constructions existantes	Autorisées * sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil 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 au nuisances sonores	

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

Les constructions autorisées dans les zones de bruit doivent néanmoins satisfaire aux prescriptions d'isolation acoustique suivantes, en application des dispositions de l'article L.147-6 du code de l'urbanisme (arrêtés du 25 avril 2003 relatif à la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement, de santé et les hôtels et circulaire du 19 janvier 1988 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes) :

Nature des constructions	Zone de bruit			
	A	B	C	Extérieur immédiat de la zone C
Constructions à usage d'habitation exceptionnellement admises	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	30 dB(A)
Locaux d'enseignement et de soin	47 dB(A)			
Locaux à usage de bureau ou recevant du public	45 dB(A)			

NB : dans la zone D, c'est la règle générale d'isolation acoustique des bâtiments contre les bruits de l'espace extérieur qui s'applique, soit 30 dB (A) (arrêté ministériel du 30 juin 1999).

Le permis de construire ou le certificat d'urbanisme doit signaler l'existence de la zone de bruit et l'obligation de respecter les règles d'isolation acoustique. De plus, le contrat de location d'un immeuble situé dans une des zones doit comporter une clause claire et lisible précisant la zone du PEB dans laquelle l'immeuble est situé.

Le PEB n'a donc aucun effet sur l'activité réelle de l'aérodrome, ni sur les constructions existantes.

Le PEB sera annexé aux plans locaux d'urbanisme et aux cartes communales des communes concernées (à adapter selon les communes qui disposent d'un PLU).

Les **documents d'urbanisme** tels que plans locaux d'urbanisme (plans d'occupation des sols existants) ou schémas de cohérence territoriale (ou schémas directeurs existants) doivent bien évidemment être **compatibles** avec les prescriptions d'urbanisme du PEB, en application de **l'article L.147-1 du code de l'urbanisme**.

2 – Le cadre de l'étude

La limitation des nuisances liées au bruit des avions apparaît comme un problème majeur du développement d'un aéroport. Si les constructeurs ont fait des progrès importants en matière de réduction du niveau sonore des moteurs et des cellules, la législation permet, par ailleurs, de réglementer les constructions au voisinage de l'aéroport. Mais, cette maîtrise de l'urbanisme ne peut se faire sans une analyse et une concertation préalables.

L'activité aéronautique joue un rôle important dans le développement économique. Les responsables, qu'ils soient élus ou acteurs économiques, y sont sensibles. C'est l'un des principaux moyens d'ouverture des régions.

Les actions réglementaires engagées vers les constructeurs et les compagnies contribuent, pour une grande part, à la lutte contre le bruit. La conception des moteurs permet de réduire le bruit à la source. La suppression progressive des avions les plus bruyants constitue également une amélioration significative.

Cependant, l'exposition au bruit de nouvelles populations doit être évitée, d'autant que la sensibilité au bruit du public s'est avivée. La réglementation de l'urbanisation permet d'organiser l'utilisation des sols aux abords des aéroports. Elle vise à limiter le développement de nouvelles constructions.

Les plans d'exposition au bruit (P.E.B.) permettent un développement maîtrisé des communes avoisinantes. Ce sont des documents prévisionnels dont l'objet est la définition de zones de protection de la population contre le bruit.

La réglementation de l'urbanisation dans les secteurs couverts par un PEB s'inscrit dans un cadre urbanistique : les PEB approuvés doivent être annexés et transcrits dans les Plans Locaux d'Urbanisme (P.L.U.) et les documents d'urbanisme supra-communaux : ceux-ci doivent être compatibles avec les PEB (article L 147-1 du code de l'urbanisme).

L'étude du PEB de l'aéroport de Poitiers-Biard repose sur la base d'éléments de trafic et d'étude des procédures de décollage et d'atterrissage fournis par la direction de l'Aviation civile sud-ouest dont les hypothèses ont été remises le 5 juillet 2004.

3 – L'aérodrome de Poitiers-Biard

Vue générale de l'aérodrome

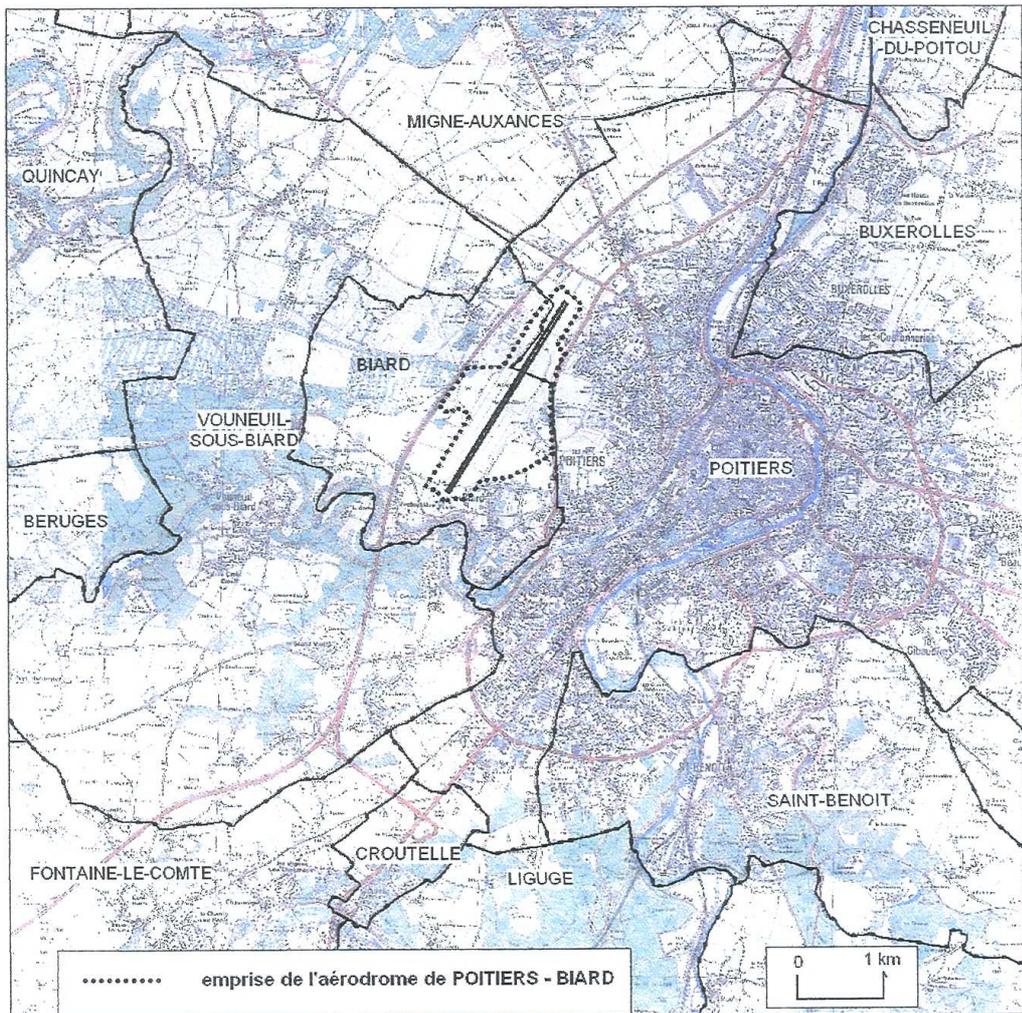


L'aérodrome de Poitiers-Biard bénéficie d'une accessibilité aisée puisqu'il se situe à dix minutes du centre ville de Poitiers et à proximité du contournement Ouest de la ville (N 10) et des échangeurs de Poitiers - Nord et Sud de l'autoroute A10.

Le terrain d'emprise accueillant la plate-forme aéronautique se situent à l'Ouest de Poitiers, sur les territoires des communes de Poitiers (environ 36 ha) et de Biard (environ 160 ha).

L'aérodrome est destiné à l'aviation commerciale, d'affaire, de loisirs et militaire. Il est classé en catégorie C du Code de l'Aviation civile (article R. 222-5).

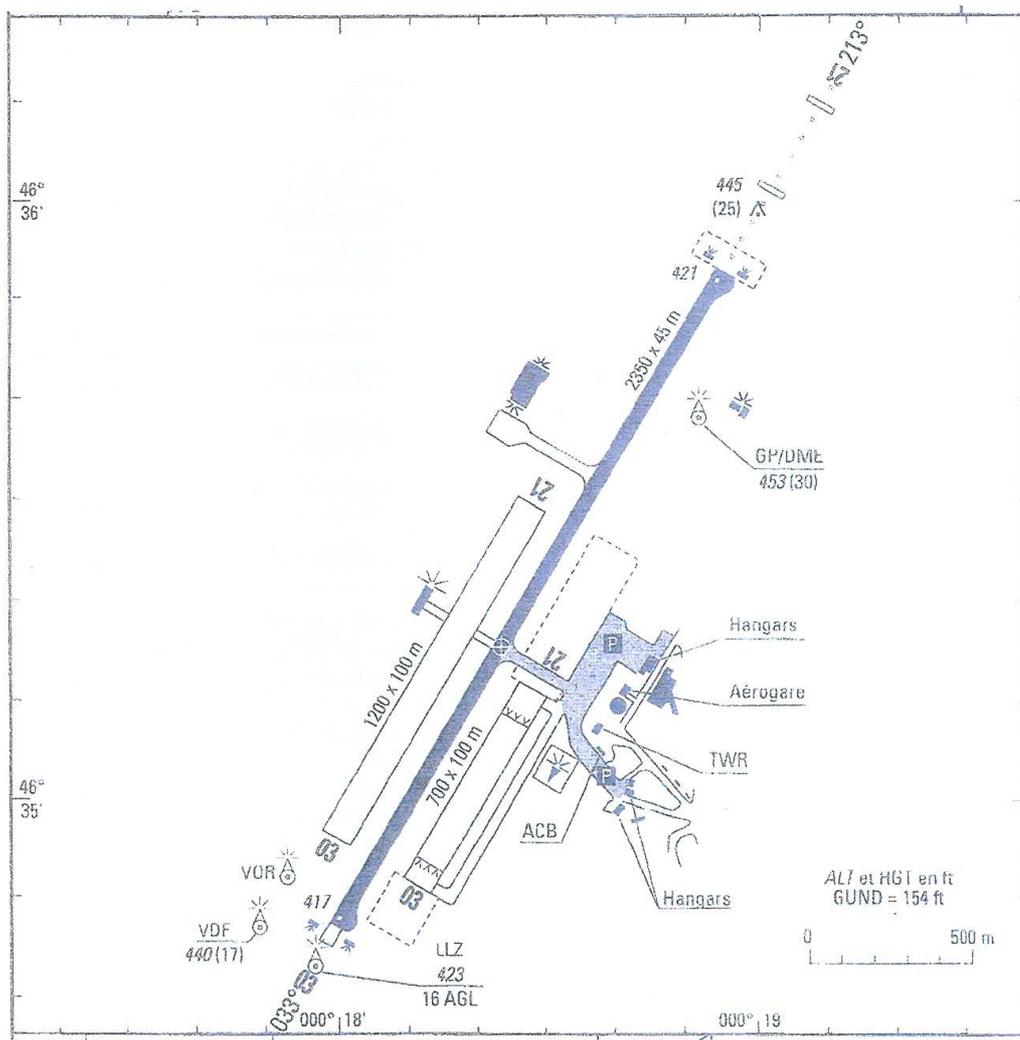
Plan de situation de l'aérodrome



La plate-forme actuelle et ses infrastructures

L'aérodrome de Poitiers-Biard est pourvu de trois pistes : (cf schéma ci-dessous):

- une piste principale revêtue de 2350 mètres x 45 mètres, orientée Sud-Ouest/Nord-Est (orientation géographique de chacune des deux directions de la piste : 33°/213°).
- une piste en herbe destinée aux planeurs de 1200 m x 100 m, parallèle à la piste principale côté Ouest
- une piste en herbe destinée à l'aviation légère de 700 m x 100 m, parallèle à la piste principale côté Est



4 – L'élaboration du Plan d'Exposition au Bruit

4.1. Principes d'établissement 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 A (dB(A)). Cet indice caractérise le niveau d'exposition total au bruit des avions, sur l'ensemble d'une année.

Les émissions sonores n'étant pas ressenties avec la même acuité selon qu'elles s'effectuent le jour, la soirée ou la nuit, le niveau sonore est déterminé suivant un découpage en trois périodes :

- 12 heures de jour, de 6 heures à 18 heures,
- 4 heures de soirée, de 18 heures à 22 heures,
- 8 heures de nuit, de 22 heures à 6 heures.

Ainsi, pour tenir compte du fait que la gêne ressentie est différente au cours d'une journée de 24 heures, le niveau moyen qui résulte des mouvements effectués en période de soirée (18h-22h) est pénalisé de 5 dB(A) par rapport à la période de jour ; ce chiffre est porté à 10 dB(A) en ce qui concerne les mouvements effectués en période nocturne (22h-6h).

Les corrections apportées aux niveaux sonores déterminés sur l'ensemble des périodes d'une année, fonctions de l'horaire considéré, sont par conséquent celles figurant dans le tableau ci-après :

Ces dispositions sont fixées par le décret n°2002-626 du 26 avril 2002 et codifiées à l'article R.147-1 du code de l'urbanisme.

Période de la journée	Horaire (heure locale)	Correction apportée
Jour	6h00 – 18h00	-
Soirée	18h00 – 22h00	+ 5 dB(A)
Nuit	22h00 – 6h00	+ 10 dB(A)

Ces corrections reviennent à considérer que le bruit généré par un mouvement d'aéronef en soirée (respectivement la nuit) occasionne la même nuisance que le bruit généré par 3 (respectivement par 10) mouvements identiques le jour.

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 (trajectoires en plan et profils de vol).

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, la topographie et les obstacles n'étant pas pris en compte dans le calcul. De plus, 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

4.2. Les hypothèses d'établissement du PEB

Les infrastructures aéronautiques

Il est pris pour hypothèse que celles-ci ne subiraient pas de modification notable à l'échéance des quinze prochaines années. De ce fait, l'établissement du PEB prend en compte les infrastructures dans leur situation actuelle, telles que décrites au chapitre précédent.

Le trafic actuel

L'aérodrome de Poitiers-Biard traite différents types de trafic :

- commercial régulier : principalement avec LYON et LONDRES
- commercial saisonnier avec la CORSE
- commercial par charters réguliers (lié au FUTUROSCOPE) et saisonniers (avec le bassin méditerranéen principalement)
- d'affaires
- d'aviation légère : entraînement et instruction, loisirs (planeurs,...)
- militaire : entraînement et instruction sur avions de chasse et de transport

Le trafic moyen pour ces dernières années se situe autour de 28 000 mouvements par an et se décompose de la façon suivante :

aviation commerciale : 3 800 mouvements

aviation légère et d'affaires : 20 300 mouvements

aviation militaire : 3 900 mouvements

Les perspectives d'évolution

Les évolutions envisagées du trafic, décomposées selon les types d'appareils (les noms indiqués étant représentatifs des classes d'appareil), sont récapitulées dans les tableaux suivants :

(le trafic étant exprimé en nombre de mouvements : le terme « mouvement » signifiant un décollage ou un atterrissage ou une procédure « touch and go »)

TYPE D'AVIATION	REPARTION DU TRAFIC ANNUEL à court terme (à 5 ans)		
	JOUR (6h - 18h)	SOIREE (18h - 22h)	NUIT (22h - 6h)
COMMERCIALE Brasilia (E120)	1 200	615	320
Boeing 737/800	1 650	500	240
GENERALE Beech/Baron (BE58)	2 000	200	30
Learjet (LEAR35)	700	200	25
Robin/Regent (DR400)	14 350	2 800	300
Pilatus	500	100	15
MILITAIRE Alphajets	500	60	5
Transall	1 500	250	30
HELICOPTERES Robinson (R44)	600	150	10
Total par périodes	23 000	4 875	975
TOTAL ANNUEL		28 850	

TYPE D'AVIATION	REPARTION DU TRAFIC ANNUEL à moyen terme (à 10 ans)		
	JOUR (6h - 18h)	SOIREE (18h - 22h)	NUIT (22h - 6h)
COMMERCIALE Brasilia (E120)	1 410	680	350
Boeing 737/800	1 780	750	275
GENERALE Beech/Baron (BE58)	2 120	230	37
Learjet (LEAR35)	755	245	30
Robin/Regent (DR400)	15 680	3 050	350
Pilatus	585	120	20
MILITAIRE Alphajets	560	60	5
Transall	1 500	250	30
HELICOPTERES Robinson (R44)	650	155	12
Total par périodes	25 040	5 540	1 109
TOTAL ANNUEL		31 689	

TYPE D'AVIATION	REPARTION DU TRAFIC ANNUEL à long terme (à 15 ans)		
	JOUR (6h - 18h)	SOIREE (18h - 22h)	NUIT (22h - 6h)
COMMERCIALE Brasilia (E120)	1 500	720	365
Boeing 737/800	1 860	860	295
GENERALE Beech/Baron (BE58)	2 175	245	40
Learjet (LEAR35)	780	275	32
Robin/Regent (DR400)	16 360	3 200	370
Pilatus	615	130	22
MILITAIRE Alphajets	590	60	5
Transall	1 500	250	30
HELICOPTERES Robinson (R44)	675	160	13
Total par périodes	26 055	5 900	1 172
TOTAL ANNUEL		33 127	

L'utilisation des pistes

Compte tenu du régime des vents sur l'aérodrome de Poitiers-Biard, la répartition des mouvements par sens de décollage ou d'atterrissage est d'environ la suivante :

- 22 % en direction du Nord-Est (QFU 03)
- 78 % en direction du Sud-Ouest (QFU 21)

Les trajectoires

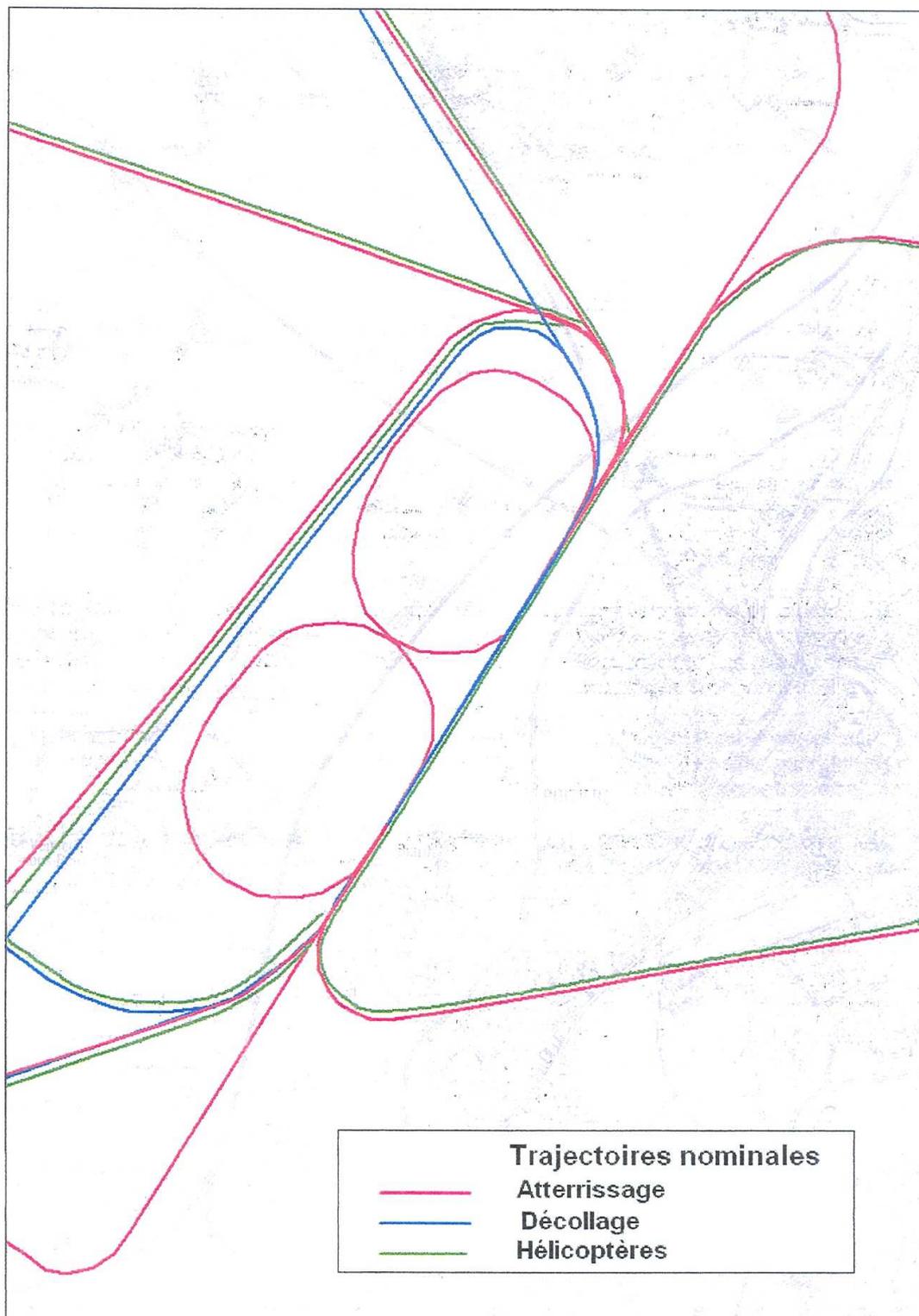
Les trajectoires en phase terminale ne peuvent être assimilées à des systèmes de type filaire constitués de rails que les appareils suivraient avec précision à l'image du trafic ferroviaire.

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, liées aux performances des avions ou encore liées à la nécessité, pour les services du contrôle aérien, d'assurer la fluidité du trafic sans dégradation de la sécurité, tout en traitant une flotte d'avions hétérogène en termes de comportements (vitesses notamment) et de caractéristiques (taille).

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.

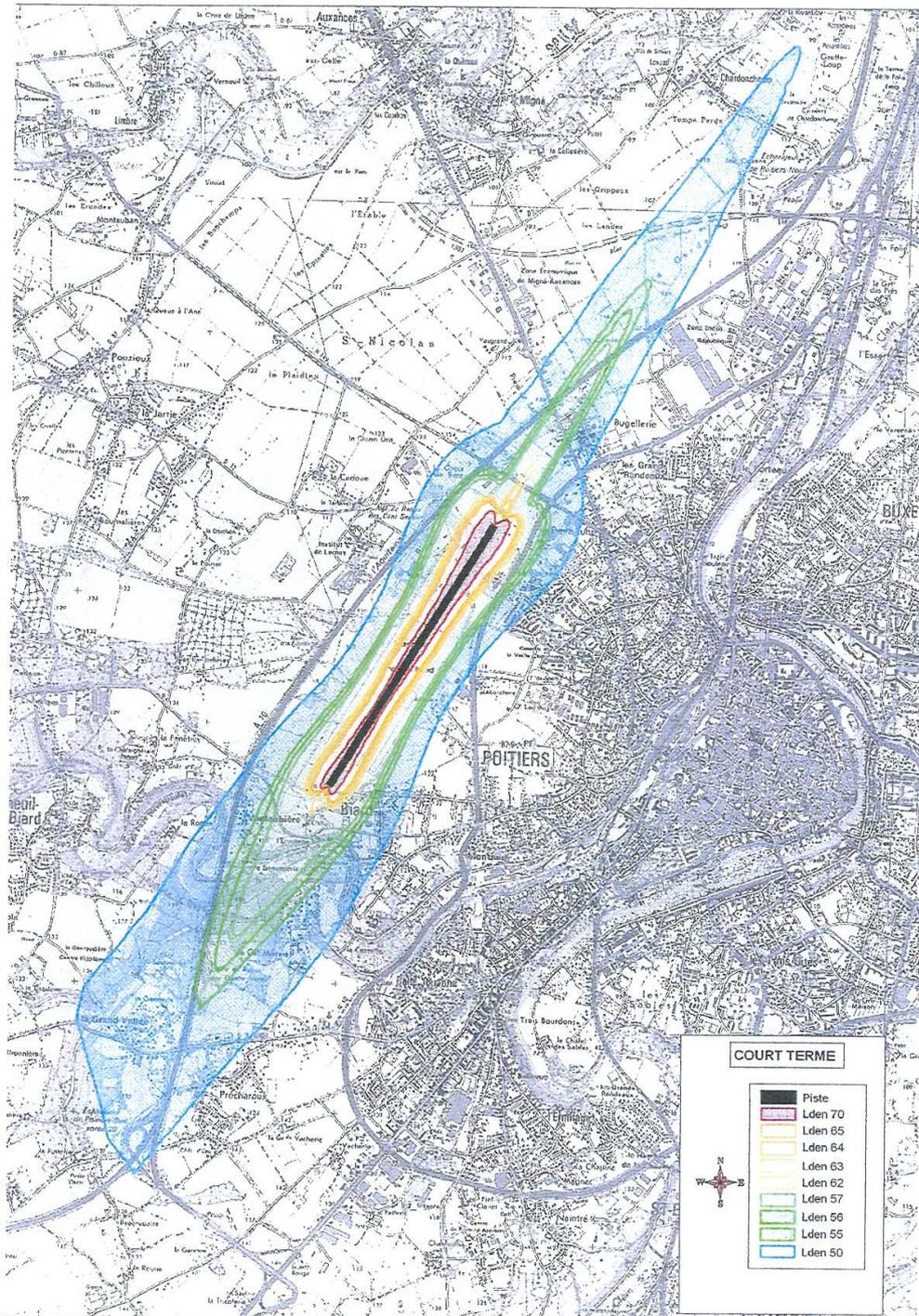
Dans le cadre de l'élaboration d'un plan d'exposition au bruit, la prise en compte de cette réalité intangible est effectuée en considérant une certaine dispersion autour de la trajectoire dite nominale, qui supporte néanmoins la part de trafic la plus élevée.

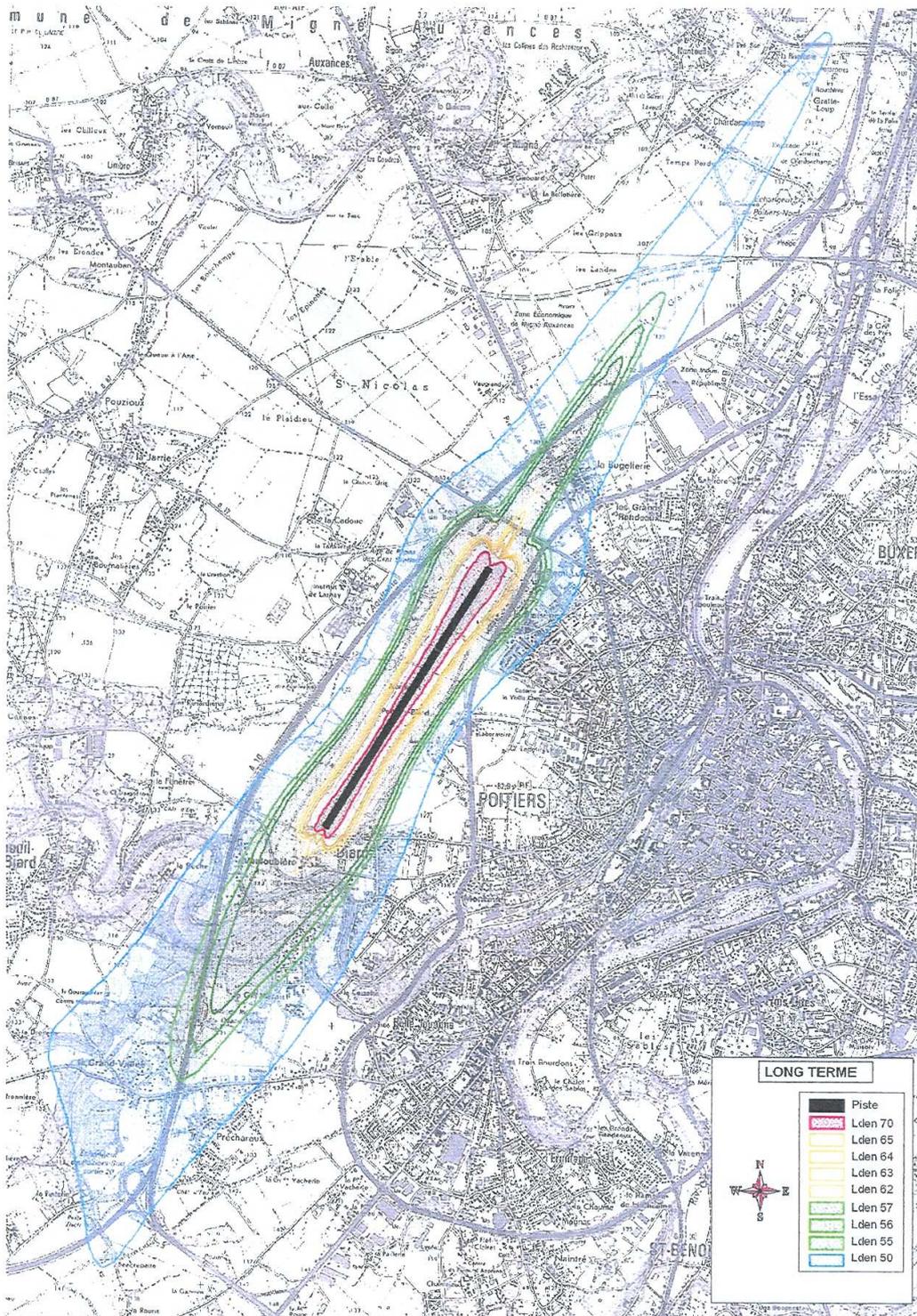
Les trajectoires de référence qui correspondent aux procédures d'atterrissage et de décollage sont récapitulées dans le plan suivant :

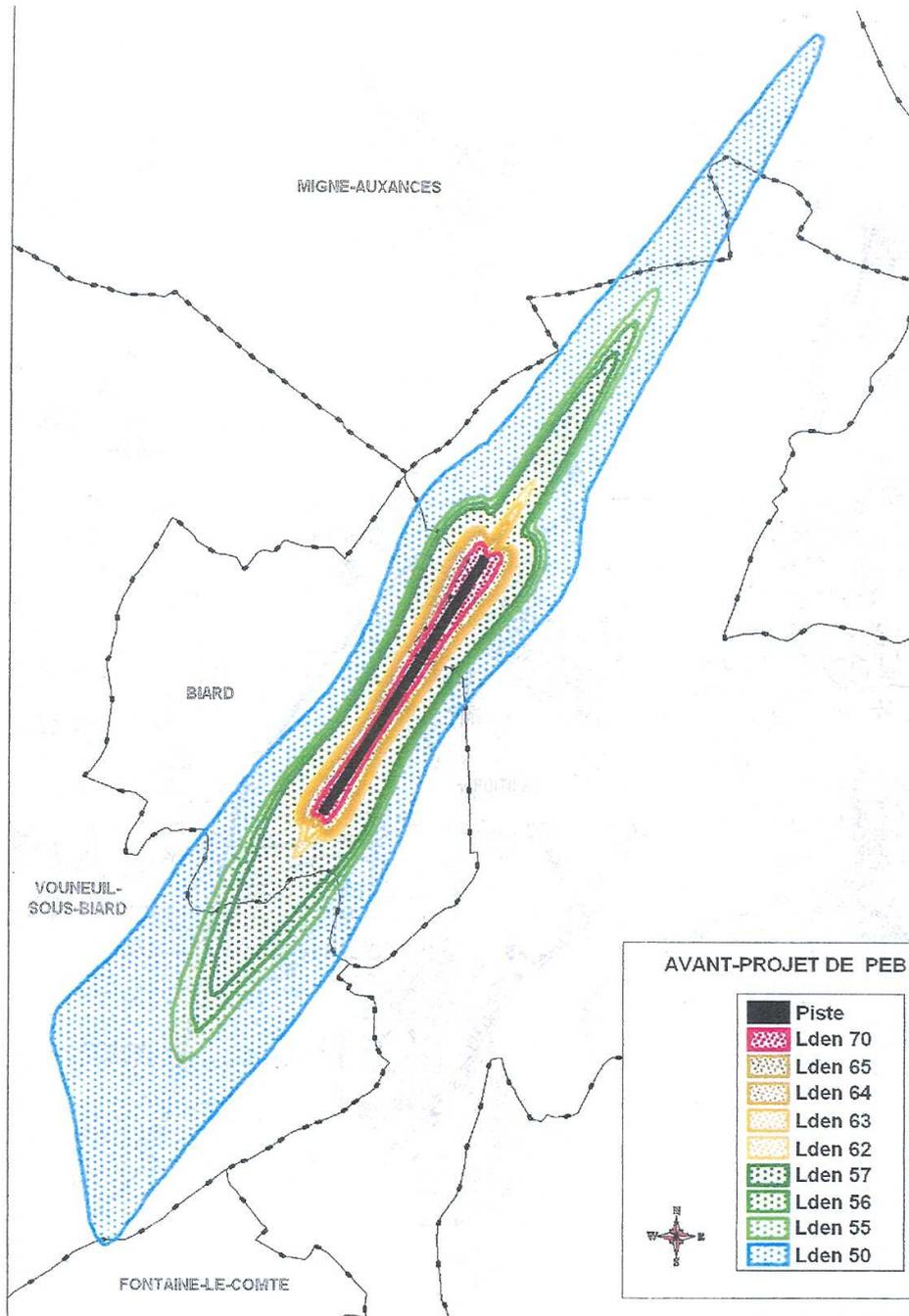


4.3. Avant-projet de plan d'exposition au bruit

Pour chaque indice de bruit, le tracé de la courbe enveloppe des courbes des court terme (5 ans), moyen terme (10 ans) et long terme (15 ans) devient la courbe de l'indice considéré de l'avant-projet de PEB. Ci-dessous sont représentées les courbes enveloppes, comprenant les variantes des zones B et C, de l'avant-projet de PEB :







4.4. Indices délimitant les zones B et C

Le choix de délimitation des zones B et C a été 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 PEB 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.

Dans ces conditions, compte tenu :

- des prescriptions du décret n° 2002-626 du 26 avril 2002, imposant le choix de la courbe extérieure de la zone B entre les indices L_{den} 62, 63, 64 et 65 et celui de la zone C entre les indices L_{den} 55, 56 et 57 ;
- du bas niveau d'urbanisation autour du site ;
- de l'impact très limité du projet présenté sur l'urbanisme des communes ;
- de la volonté d'assurer une protection satisfaisante de l'outil aéroportuaire ;
- de la nécessité d'éloigner suffisamment l'habitat futur de l'aérodrome, compte tenu de la sensibilité croissante de la population au bruit des avions ;
- de l'avis de la commission consultative de l'environnement en date du 13 janvier 2006

il a été décidé :

- **de retenir l'indice L_{den} 62 comme limite extérieure de la zone B**
- **de retenir l'indice L_{den} 55 comme limite extérieure de la zone C**
- **d'instituer une zone D**

Etabli à l'échelle 1/25 000^{ème}, l'ensemble des quatre courbes devient la représentation graphique du nouveau plan d'exposition au bruit joint au présent rapport qui a été soumis à l'instruction administrative réglementaire.

Conclusion

Les acteurs en charge de l'aéroport de Poitiers-Biard, site économique important à l'échelle de l'agglomération de Poitiers, ont souhaité que son développement soit maîtrisé.

Le présent Plan d'Exposition au Bruit des aéronefs, élaboré en prenant en compte des hypothèses à court, moyen et long termes de développement et d'utilisation de l'aérodrome, contribuera, dans la durée, à atteindre cet objectif, en limitant l'installation de nouvelles populations dans les zones concernées par les nuisances sonores.

Considérant que ce document a pour objet d'édicter des contraintes d'urbanisme s'appliquant aux personnes privées comme aux autorités chargées de la planification urbaine, il est à noter que pour l'aéroport de Poitiers-Biard, la situation apparaît tout à fait favorable dans la mesure où la plate-forme aéroportuaire est particulièrement bien implantée et intégrée au sein de l'agglomération de Poitiers.

L'étude permet de mettre en évidence une réduction sensible de l'aire de nécessaire maîtrise de l'urbanisation (zones A, B et C) par rapport au document précédemment en vigueur du 29 juillet 1985, avec une réduction de cette aire sous les trouées de décollage et d'atterrissage.

Pour autant, l'accroissement de la sensibilité de la population aux nuisances de bruit et son attachement légitime à une meilleure qualité de vie ont conduit à retenir les niveaux de bruit les plus protecteurs pour délimiter les zones B et C du nouveau plan d'exposition au bruit ; ceci se traduit, dans certains secteurs, par un léger élargissement de celles-ci dans la dimension perpendiculaire à l'axe de la piste.

En corollaire des considérations précédentes, on notera également que pour l'évolution future des emprises « libérées », il y a lieu, par précaution, de retenir des usages du sol compatibles avec les nuisances liées à l'exploitation de l'aéroport ; il serait donc opportun de les utiliser en tant que zones d'activités et/ou zones naturelles et agricoles.

Les plans locaux d'urbanisme devraient ainsi s'attacher à une maîtrise de l'urbanisation élargie à des secteurs non couverts par les restrictions d'urbanisme induites par le plan d'exposition au bruit, en particulier dans la zone de bruit D de ce dernier, ce qui constituerait un enjeu fort en terme de développement durable.

Maître d'ouvrage



Liberté - Égalité - Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



ministère
des Transports
de l'Équipement
du Tourisme et
de la Mer



Ministère des Transports, de l'Équipement,
du Tourisme et de la Mer

Direction de l'Aviation civile Sud-Ouest

Approuvé par le
Préfet du département
de la Vienne
en date du :

Département de la Vienne
aérodrome de POITIERS-BIARD

PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

représentation graphique

indice	date	objet
1	18/04/2007	Dossier approuvé

modifications

Echelle : 1/25 000

Maître d'œuvre



Liberté - Égalité - Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



direction
départementale
de l'Équipement
Vienne

Direction départementale de l'Équipement
de la Vienne

15 rue Arthur Ranc
BP 539
86020 POITIERS CEDEX
Tél : 05 49 55 63 63

Assistance à la maîtrise d'œuvre : service technique chargé de l'étude

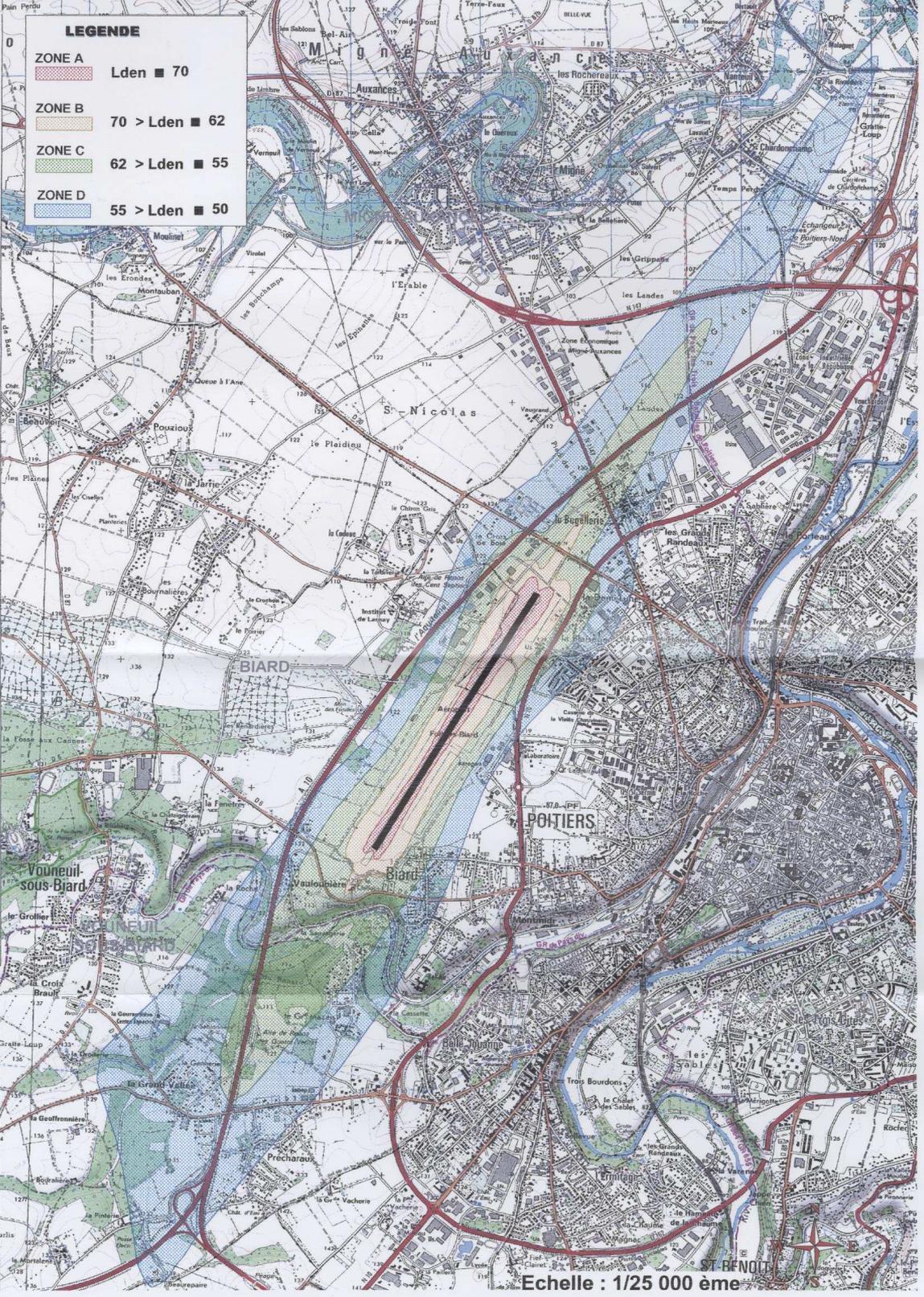


service
technique
chargé de l'étude
Sud-Ouest

Service spécial des Bases aériennes Sud-Ouest
12 av. de Pythagore - BP 70285
33697 Mérignac Cédex
Tél : 05 56 13 88 00

PEB/SSBA-SO/LFBI/1

SYSTEME GEODESIQUE	WGS 84	
PROJECTION	Lambert II	
CONFIGURATION DE LA PISTE	Piste principale revêtue 03/21 DAC SUD-OUEST	
HYPOTHESES	Origine Nombre de mouvements Auteur Logiciel	33 127 mouvements annuels G. PEYRET SSBA-SO INM v6.2
MODELISATION	Vérification Relief Modélisation des topographies Auteur	F. ANFRAY SSBA-SO non Méthode graphique sous INM G. PEYRET
REALISATION DU PLAN	Logiciel SIG Fond de plan	MAPINFO v7.8 SCAN 25
DIFFUSION DU PLAN	Service destinataire Date	PREFECTURE 86 AVRIL 2007



LEGENDE

	ZONE A	Lden \geq 70
	ZONE B	70 > Lden \geq 62
	ZONE C	62 > Lden \geq 55
	ZONE D	55 > Lden \geq 50

Echelle : 1/25 000 ème