

Aérodrome de Nîmes - Garons



Plan d'Exposition au Bruit

direction de la sécurité
de l'Aviation civile Sud

Service National d'Ingénierie
Aéroportuaire
Antenne Méditerranée

PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

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

BORDEREAU DES PIÈCES

- 1 Notice explicative**
Précisant la portée des plans d'exposition au bruit page 5

- 2 Le plan d'exposition au bruit comprenant :**
 - *le rapport de présentation* page 8
 - *la représentation graphique à l'échelle 1 / 25 000 ème*

- 3 Avis des communes** page 37

- 4 Avis de la CCE du 28 novembre 2017** page 43

- 5 Avis du commissaire enquêteur** page 51

- 6 Référentiel réglementaire** page 55

- 7 Sigles et abréviations** page 59



PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

**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

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*

PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

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

PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

Dossier soumis à instruction administrative réglementaire

LE RAPPORT DE PRESENTATION

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

A) GÉNÉRALITÉS SUR LES PLANS D'EXPOSITION AU BRUIT	16
1) Méthode d'élaboration des PEB	16
a) Evaluation de l'exposition au bruit à court, moyen et long termes	16
b) L'indice L_{den}	16
2) Zones de bruit d'un PEB et règles d'urbanisme applicables	17
a) Restrictions d'urbanisation	18
b) Isolation renforcée	18
c) Renouvellement urbain	18
d) Obligation d'information	18
3) Procédure d'élaboration d'un PEB	20
B) DEMARCHE D'ELABORATION DU PEB	22
1) Présentation de l'aérodrome	22
a) Historique et situation juridique	22
b) Implantation	22
c) Les infrastructures	23
d) Activité aéronautique	24
e) Mouvements	24
f) Passagers commerciaux	24
2) Elaboration technique du PEB	24
3) Choix des limites des zones B et C	33

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.

Bien que l'objectif premier consiste à éviter d'exposer de nouvelles populations aux nuisances sonores par la 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 le 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.

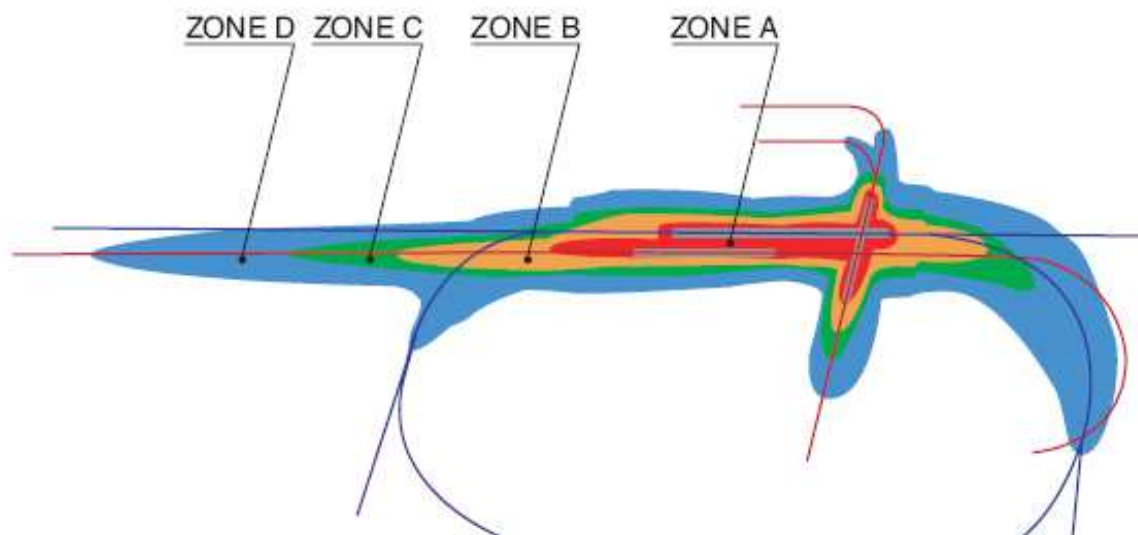
b) L'indice L_{den}

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.

- 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 précédentes¹.

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

¹ En 2018, les aérodromes relevant de l'application de cet article sont : 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 consiste 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 (article 5 du L. 112-10 du code de l'urbanisme).

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 $(52 \text{ à } 57) > L_{den} \geq 50$
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	Autorisée * s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes	Autorisée *		Autorisée *
INTERVENTIONS SUR L'EXISTANT				
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	

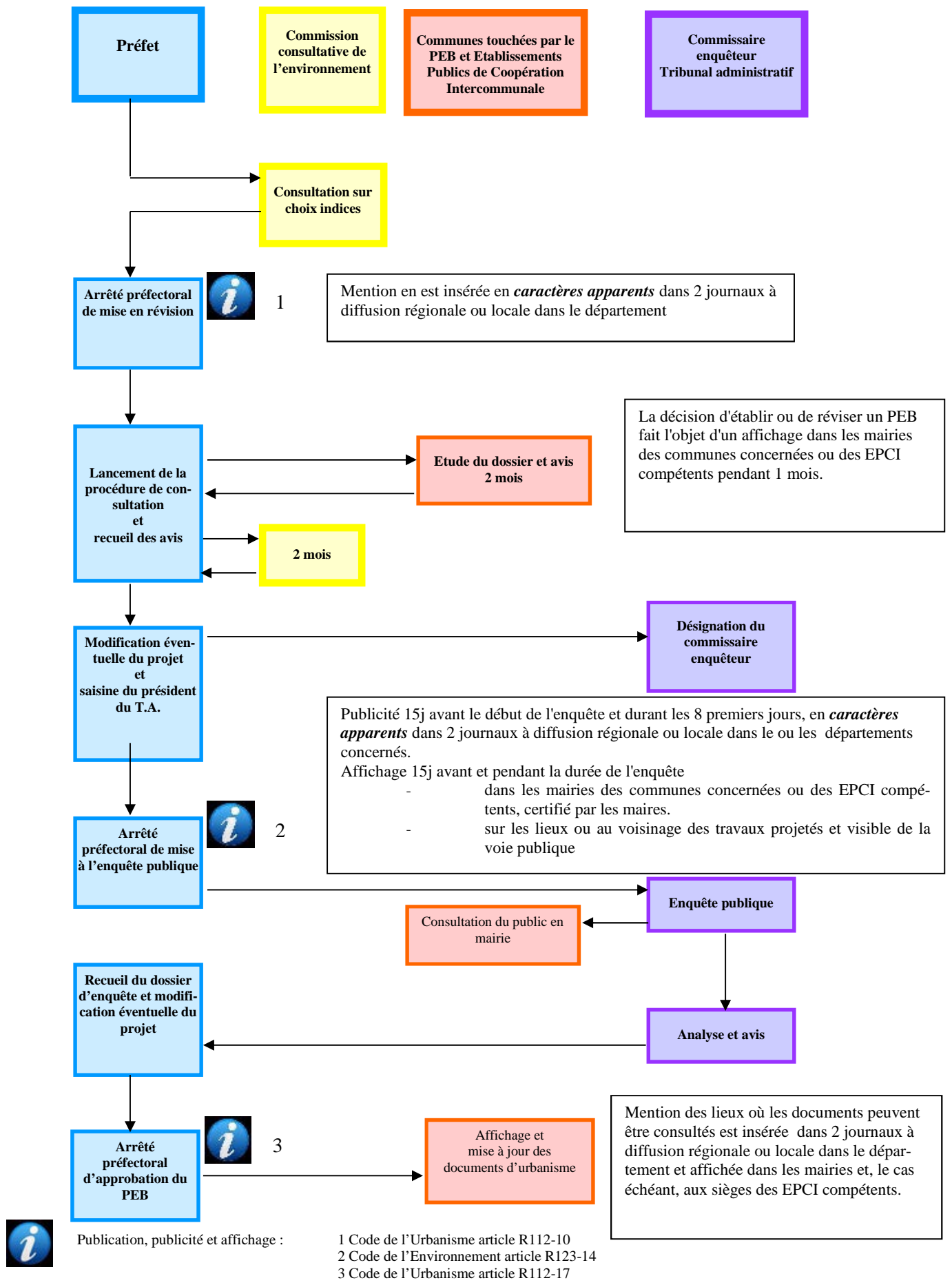
* sous réserve d'une isolation acoustique et, le cas échéant, de l'information des futurs occupants

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

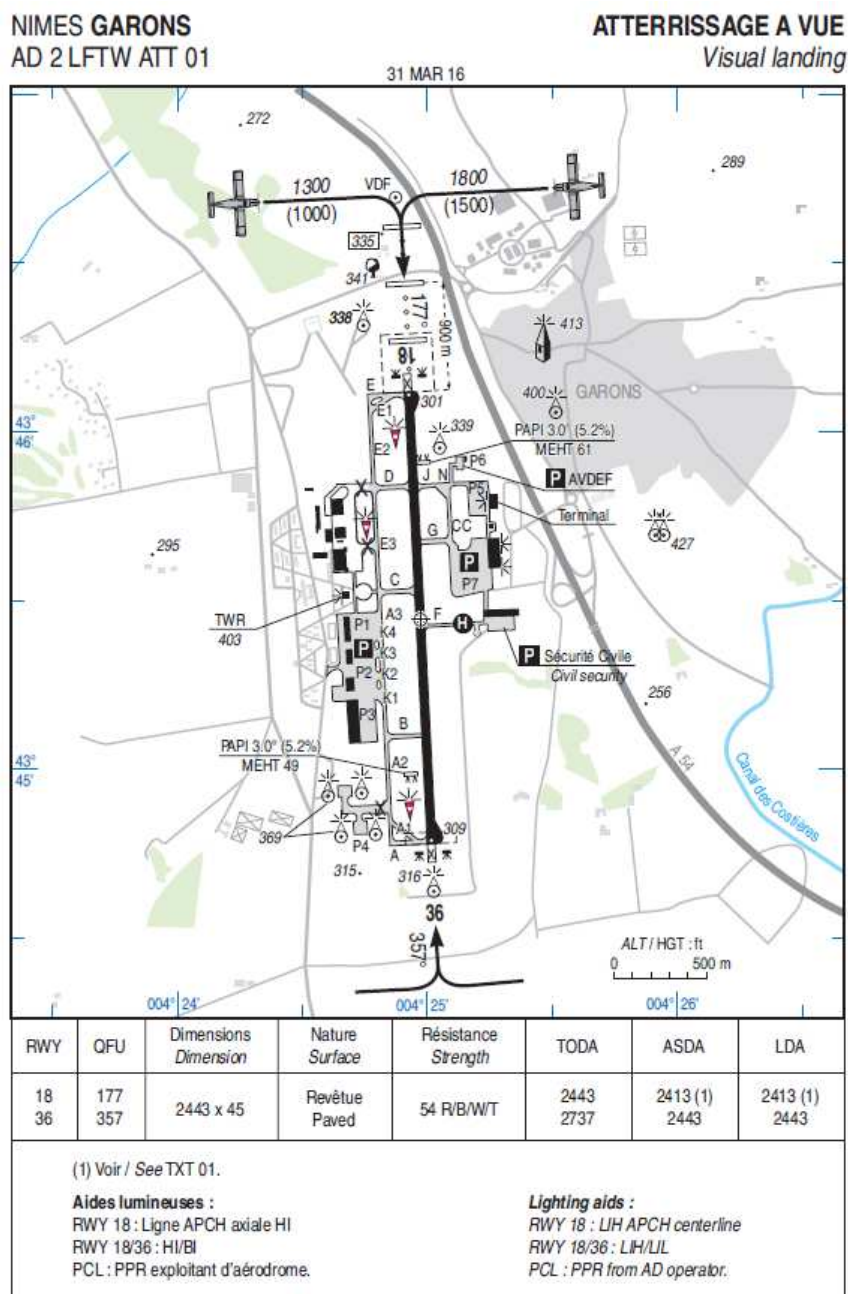


c) Les infrastructures

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 « QFU² 18 » (direction face au sud) et de 70 % pour le « QFU 36 » (direction face au nord).



² Voir définition page 29

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

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

f) Passagers commerciaux

	2011	2012	2013	2014	2015
passagers internationaux	191 086	183 580	194 172	206 537	204 831
passagers nationaux	1 088	1 266	982	989	1 323
passagers en transit	300	4	165	7	8
Totaux	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.

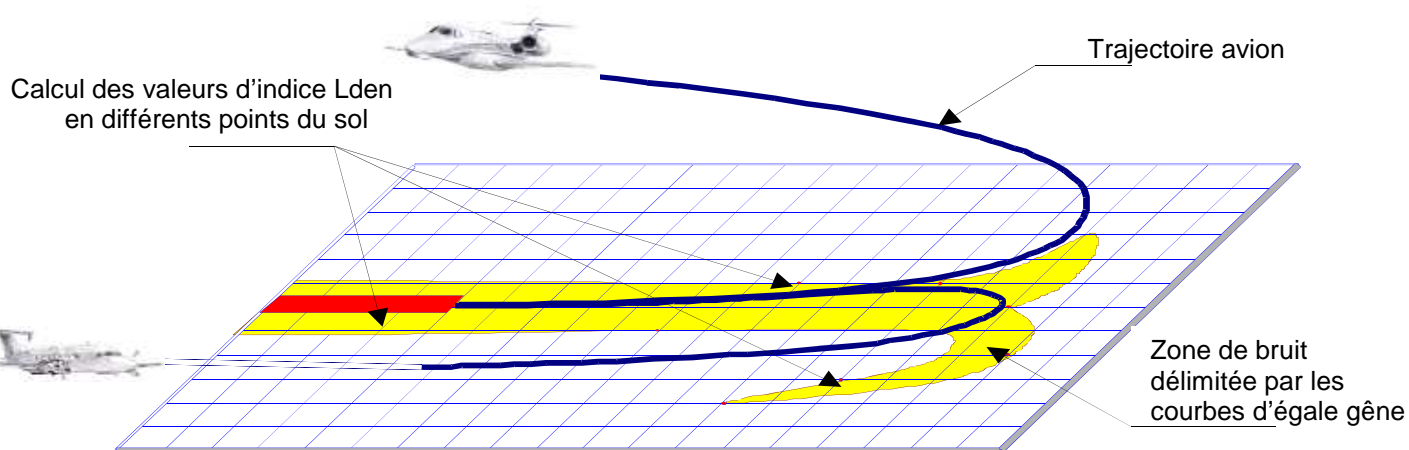
Le calcul du niveau de bruit s'effectue ensuite par application des lois de propagation du son dans l'air.

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.

■ **Tableau A : Répartition, Jour, Soirée et Nuit.**

Nombre de mouvements par an :		76082		de mouvements annuels totaux par avion		de mouvements jour (6h-18h)		de mouvements soir (18h-22h)		de mouvements nuit (22h-6h)	
Type d'aviation :	Catégorie d'appareil :	Type d'appareil, Motorisation	Durée de référence en jours	1mvt = 1 départ ou 1 arrivée ou 1TGO		exemple : 75.0%		exemple : 15.0%		exemple : 10.0%	
Commerciale, Militaire ou Générale	A, B, C ou D	exemple : A 320, CFM56									
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%				

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

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

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

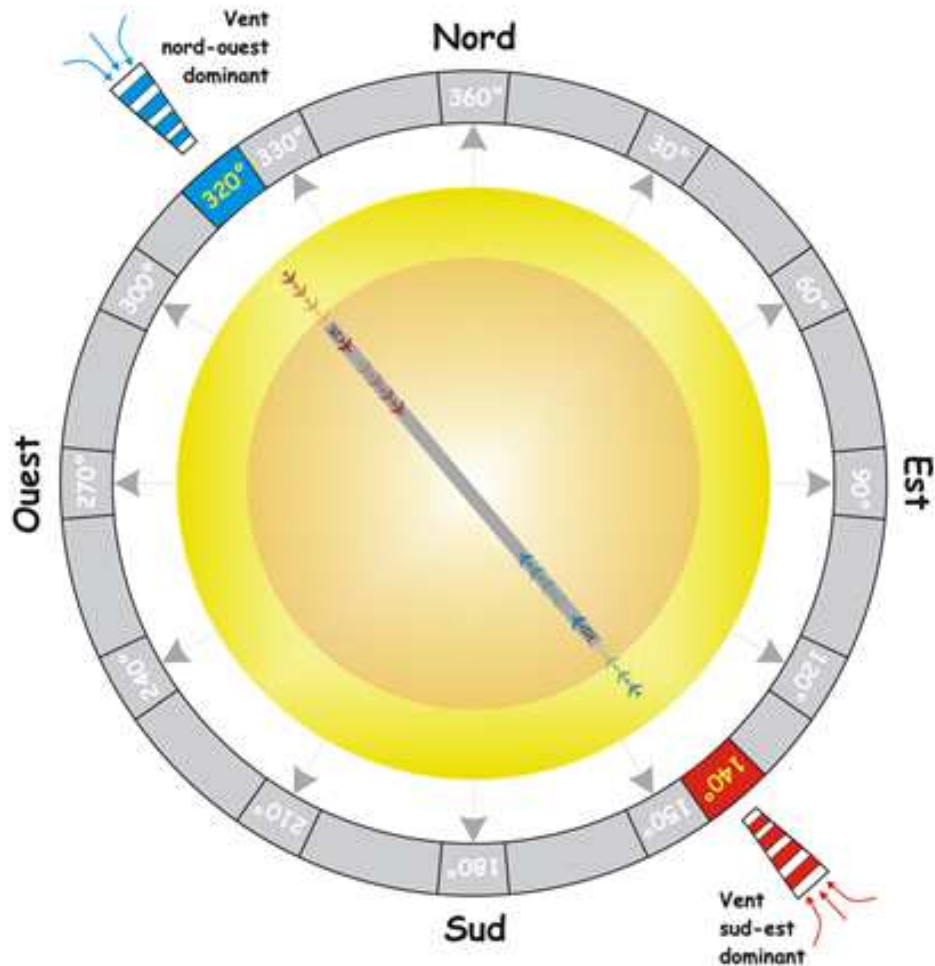
Nombre de mouvements par an :		76 082		Durée de référence en jours	de mouvements annuels totaux par avion
Type d'aviation :	Catégorie d'appareil :	Type d'appareil, Motorisation			
Commerciale, Militaire ou Générale	A, B, C ou D	<i>exemple : A 320, CFM 56</i>			1 mvt = 1 départ ou 1 arrivée ou 1 TGO
G	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

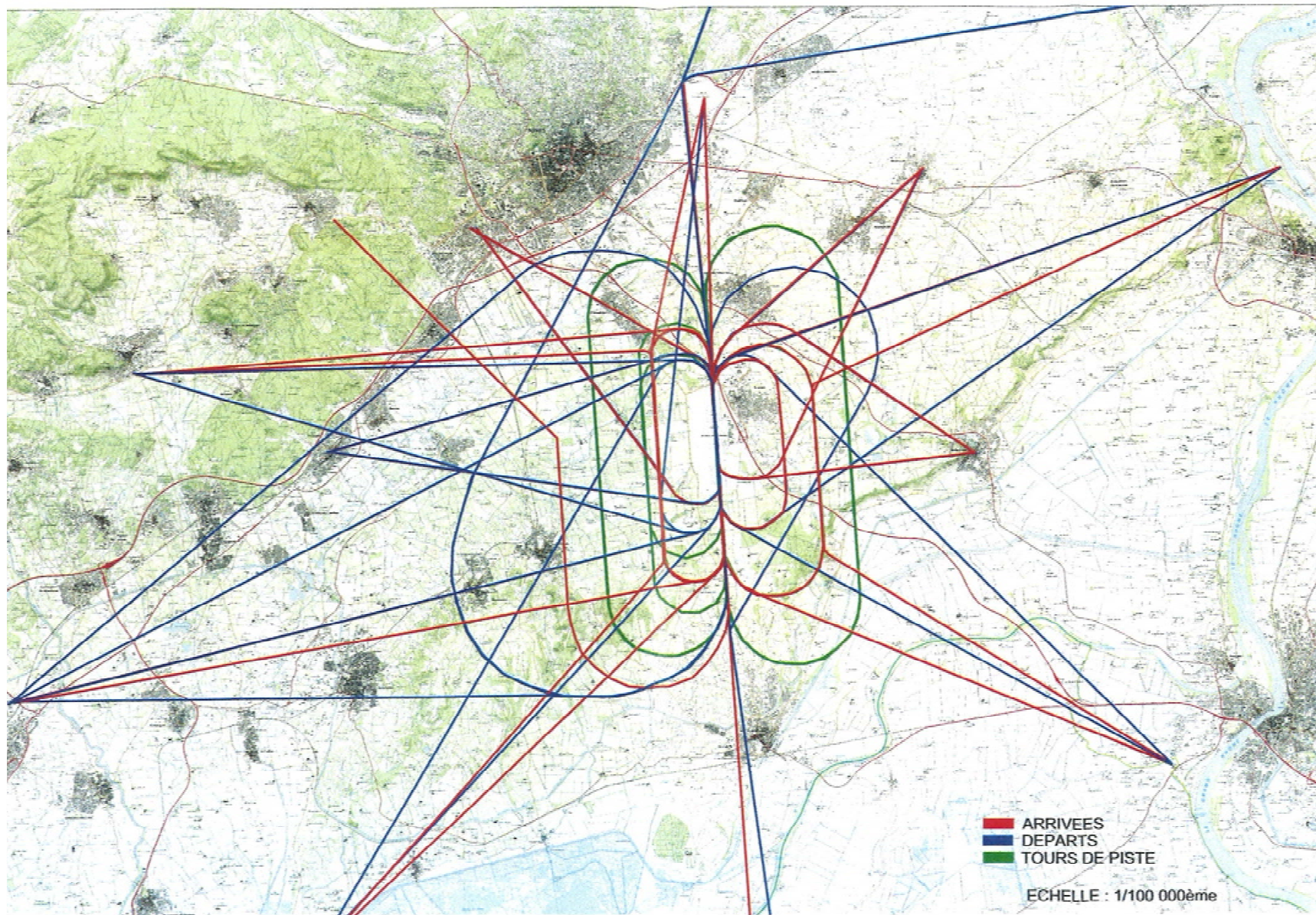
Les trajectoires en phase terminale ne peuvent pas être assimilées à des systèmes de type filaire constitués de rails que les appareils suivraient avec précision à l'image du trafic ferroviaire.

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 :



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.
- ❖ La population prise en compte est celle millésimée 2012 en vigueur au 1^{er} 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
Surfaces en ha	122	275	475	2700
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
Population	0	10	1037	4964
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
Logements	0	4	387	1925
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 aérodromes existants le choix de la courbe extérieure de la zone B entre les valeurs d'indice Lden 65 et 62, et le choix de la courbe extérieure de la zone C entre les valeurs d'indice Lden 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} 62 dBA comme limite extérieure de la zone B ;
- à douze voix pour et quatre contre 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**

PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

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

2

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

PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

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

3

➤ ***Avis des communes concernées***

PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

Avis des communes

Tableau de synthèse

Communes	Date de la délibération	Nature de l'avis
Bouillargues	Non communiqué	Réputé favorable
Caissargues	Non communiqué	Réputé favorable
Garons	27 juillet 2017	Défavorable
Générac	Non communiqué	Réputé favorable
Nîmes	Non communiqué	Réputé favorable
Saint-Gilles	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, com. d'assemblée
zone C affectant la partie
ID: 030-243081258-20170728-DE201707_01-DE

Considérant qu'il ressort de ce projet que la commune de Garons est impactée par le tracé des nouvelles zones, et notamment par la 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

**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	
Voix POUR	12
Voix CONTRE	4
Abstentions	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 MÉTROPOLÉ - 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'émarginement 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, GENERAC, 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. GOSELIN (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.

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

5

➤ ***Avis du commissaire enquêteur***

PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

Le Commissaire Enquêteur, Monsieur Patrick LETURE a rendu un avis favorable dans son rapport du 06 avril 2018.

Extrait du rapport du commissaire enquêteur ci-dessous :

Révision du PEB de l'aérodrome de Nîmes-Garons

3. AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Vu :

- Les articles du code de l'environnement relatifs à l'information et la participation des citoyens ;
- Les articles du code de l'urbanisme relatifs aux zones de bruit des aérodromes et aux plans d'exposition au bruit des aérodromes ;
- Le dossier de l'enquête concernant la révision du Plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Nîmes-Garons ;
- Les comptes rendus des deux commissions consultatives de l'environnement du 26 avril 2017 et du 28 novembre 2017 ;
- Les commentaires du porteur de projet dans son mémoire en réponse et l'analyse effectuée ;

Constatant :

- La conformité du projet de révision du PEB de l'aérodrome de Nîmes-Garons avec le code de l'urbanisme ;
- La façon régulière du déroulement de l'enquête, conformément aux prescriptions de l'arrêté préfectoral n° 30-2017-12-26-006 du 26 décembre 2017 ;
- Le respect aux deux échéances prévues de la publicité dans la presse régionale ;
- Le bon affichage au format A2 à proximité de l'aérodrome ;
- La publicité supplémentaire réalisée par les six communes concernées par ce PEB ;
- La bonne tenue des trois permanences prévues au siège de l'enquête à Garons et sur Nîmes aux services techniques et l'absence d'incident survenu au cours de l'enquête ;
- La dématérialisation de l'enquête sur le site de la préfecture du Gard et l'adresse courriel dédiée fournie par le porteur de projet avec mise en ligne hebdomadaire des courriels reçus par l'autorité organisatrice ;
- La mise en place de deux ordinateurs dédiés au siège de l'enquête à Garons et sur Nîmes à la DDTM permettant au public de consulter le dossier complet ;
- La liberté d'accès des lieux où se déroulait l'enquête publique offrant ainsi à chacun la possibilité de prendre connaissance du projet et d'exprimer ses éventuelles observations dans de bonnes conditions ;
- Le nombre d'observations manuscrites et courriels reçus de la part du public ;

Considérant :

- Que la révision du PEB de Nîmes-Garons, datant de 1984 avec un indice psychologique, est nécessaire avec le nouvel indice L_{den} en vigueur en France depuis 2002 ;
- Que même si les hypothèses de trafic paraissent bien élevées par rapport à l'activité mesurée aujourd'hui la nécessité est de protéger les nouvelles populations aux nuisances sonores ;
- Que l'information du public pendant cette enquête a été conforme à la réglementation ;
- Qu'il a été répondu à toutes les observations du public par la DGAC ;

S'appuyant sur les positions exprimées dans les conclusions motivées à l'issue de l'enquête publique, le commissaire enquêteur donne à la révision du Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Nîmes-Garons :

Un AVIS FAVORABLE

Fait à Beauvoisin, le 6 avril 2018

Patrick Leture



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

6

➤ ***Référentiel réglementaire***

PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

Articles L.112-1 À L.112-17 du Code de l'urbanisme.

Articles R.112-1 à R.112-17 du Code de l'urbanisme.

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

- arrêté du 25 avril 2003 relatif à la limitation du bruit dans les établissements de santé.
- Arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit.

PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

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

7

➤ ***SIGLES ET ABREVIATIONS***

PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

SIGLES ET ABREVIATIONS

ACNUSA	autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires
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 & 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



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

