



annexes



LES PLANS D'EXPOSITION AU BRUIT (PEB)

Le PEB est la représentation cartographique du niveau de gêne sonore dû aux avions tel qu'il est prévisible à terme. L'objet d'un PEB est de permettre un développement maîtrisé des communes voisines d'un aéroport, en limitant ou en interdisant les constructions, afin de ne pas exposer de nouvelles populations au bruit engendré par l'exploitation de l'aérodrome.

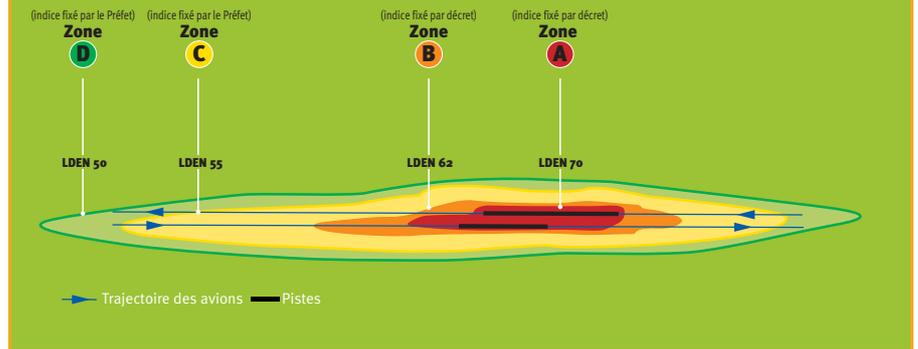
Il n'est pas le reflet de la situation présente mais l'anticipation de la situation à l'horizon de 10 ou 15 ans. Les prévisions de développement de l'activité aérienne, l'extension des infrastructures et les évolutions des procédures de circulation aérienne sont prises en compte dans son élaboration.

L'élaboration ou la mise en révision des PEB est décidée par le préfet. Le PEB donne lieu à une enquête publique, après consultation des communes concernées, de la commission consultative de l'environnement, de l'ACNUSA. Il est approuvé par arrêté préfectoral.

Les éléments pris en compte dans l'élaboration d'un PEB sont :

- Le trafic à l'horizon retenu (nombre de mouvements, types d'avions).
- La répartition des mouvements de jour (6 h/18 h), de soirée (18 h/22 h), de nuit (22 h/6 h)
- La répartition des mouvements sur les trajectoires actuelles et envisagées à l'horizon de l'étude.

Exemple de plan d'exposition au bruit



L'indice de bruit utilisé pour l'élaboration des PEB est un indice recommandé au niveau européen et utilisé pour les autres modes de transport: le LDEN "Level Day Evening Night". Il permet de définir dans le PEB des zones A, B, C, D. Les zones A et B sont des zones de bruit fort, la zone C est une zone de bruit modéré, la zone D est une zone de bruit faible. Dans les zones A, B et C, l'occupation des sols est réglementée en vue d'y interdire ou d'y limiter la construction de logements. S'agissant de la zone D, où le bruit est plus faible, il n'y a pas de limitation à la construction mais obligation d'isolation phonique des habitations.

- La zone A est à l'intérieur de la courbe d'indice LDEN 70.
- La zone B est comprise entre la courbe d'indice 70 et la courbe d'indice choisi entre 65 et 62.
- La zone C est comprise entre la courbe correspondant à la limite extérieure de la zone B et la courbe d'indice choisi entre 57 et 55.
- La zone D est comprise entre la courbe correspondant à la limite extérieure de la zone C et la courbe d'indice 50.

La valeur des indices extérieurs des zones B et C est fixée par le préfet. L'indice extérieur de la zone B pour les aérodromes mis en service après le 26/04/2002 est fixé à 62.

Le PEB est annexé et transcrit dans les plans locaux d'urbanisme.

	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
Constructions nouvelles				
Logements nécessaires à l'activité de l'aérodrome, hôtels de voyageurs en transit				
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales	dans les secteurs déjà urbanisés			
Immeubles d'habitation directement liés ou nécessaires à l'activité agricole	dans les secteurs déjà urbanisés			
Immeubles d'habitation directement liés ou nécessaires à l'activité aéronautique	s'ils ne peuvent être localisés ailleurs			
Constructions à usage industriel, commercial et agricole	si elles ne risquent pas d'entraîner l'implantation de population permanente			
Équipements publics	s'ils sont indispensables aux populations existantes et s'ils ne peuvent être localisés ailleurs			
Maisons d'habitations individuelles non groupées				si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par équipements publics sous réserve d'un faible accroissement de la capacité d'accueil
Immeubles collectifs à usage d'habitation				
Habitat groupé (lotissement, ...) parcs résidentiels de loisirs				

	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
Habitat existant				
Opérations de rénovation des quartiers ou de réhabilitation de l'habitat existant Amélioration et extension mesurée ou reconstruction des constructions existantes	sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances		Dans les secteurs déjà urbanisés et desservis par des équipements publics lorsqu'elles n'entraînent pas d'accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances	
Opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existants			si elles n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores	

Constructions nouvelles et habitat existant

Autorisées sous réserve de mesures d'isolation acoustique	autorisées sous conditions	non autorisées
---	----------------------------	----------------

Liste des études préliminaires

ORIGINE	SUJET DE L'ÉTUDE	DATE DE RÉALISATION
Ministère des Transports / STBA	Étude comparative des sites de Guemene-Penfao et de Notre-Dame-des-Landes	1971
OREAM	Projet d'aéroport nord de Nantes : historique	1973
Association Inter Consulaire de la Loire Atlantique / DG CONSEIL	Étude d'aide à la décision de la création d'un nouvel aéroport inter-régional dans l'ouest atlantique	1992
Association Inter Consulaire de la Loire Atlantique / Cabinet FERRAN	ÉTUDE COMPLÉMENTAIRE / Étude d'aide à la décision de la création d'un nouvel aéroport inter-régional dans l'Ouest Atlantique sur le site de Notre-Dame-des-Landes	1995
Préfecture de la Région des Pays de la Loire - SGAR	Critères de faisabilité technico-économique pour l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes/ Réponse au questionnaire de la Mission d'Étude de la Desserte Aéroportuaire du Grand Bassin Parisien dite "Mission Douffiaques"	1995
DAC ouest et STBA	Nantes Atlantique : étude de capacité du système de pistes	1996
DAC Ouest - DDE 44 - STBA - CCI de Nantes	Études préliminaires du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes	1998
DAC Ouest / ERNST et YOUNG	La décision de transfert de l'aéroport de Nantes : analyse économique et financière	2000
DAC OUEST / STNA	Évaluation des émissions de polluants dues au trafic aérien de l'aéroport de Nantes Atlantique dans le cadre du Plan Régional de Qualité de l'Air Pays de la Loire	2001
Conseil Général de la Loire Atlantique. Chambre d'Agriculture de L.A.	L'agriculture et l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes	2001
Conseil Général de la Loire Atlantique / Arthur ANDERSEN	Étude sur le devenir du site de l'aéroport de Nantes Atlantique après l'ouverture de Notre-Dame-des-Landes	2001
CETE de l'Ouest	La desserte des aéroports : la place des transports collectifs	2001
SGAR	Directive territoriale d'aménagement de l'estuaire de la Loire (avant-projet)	2002
DDE 44	Desserte routière de Notre-Dame-des-Landes : pré-étude de faisabilité de tracé routier	2002
DDE 44	Historique du choix du site de Notre-Dame-des-Landes	2002
DRE P. de la L. / ISIS INSEE	Étude de l'hinterland routier de Notre-Dame-des-Landes	2002
DDE 44 / IATA	Analyse des zones de chalandise : étude de quantification des trafics potentiels de Notre-Dame-des-Landes	2002
DGAC-DTA/SDEEP	Perspectives du trafic aérien (2000 – 2015)	2002
Communauté Urbaine de Nantes / AURAN	Éléments pour le débat public : contexte socio-économique	2002
DDE / ACEMAV-BIOTOPE	Les impacts du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes sur l'environnement : milieux naturels : expertise écologique	2002
DDE / CETE de L'Ouest	Les impacts du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes sur l'environnement: analyse paysagère	2002
DDE / SOGREA-H-PRAUD	Les impacts du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes sur l'environnement : étude préliminaire "eau"	2002
DAC Ouest / DDE	Les impacts du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes sur l'environnement : le bruit Estimation des populations susceptibles d'être touchées par les nuisances phoniques selon les différentes hypothèses de positionnement des pistes	2002
Conseil Général de la Loire Atlantique / SETEC	Les atouts du site de Notre-Dame-des-Landes – actualisation de l'étude exploratoire de hiérarchisation des différentes hypothèses de localisation	2002

Glossaire

Aéronefs:

appareils volants

Aviation commerciale:

transport de passagers et de fret

Aviation générale non commerciale:

aéroclubs, jets privés, hélicoptères

Emport:

nombre moyen annuel
de personnes par avion

Fret:

transport de marchandises

Hinterland:

clientèle potentielle répertoriée par
temps de trajet donné

Mobilité:

le nombre de déplacements par jour
et par habitant

Zone de chalandise:

bassin de clientèle

ACNUSA:

Autorité de Contrôle des Nuisances
Sonores Aéroportuaires

CCE:

Commission Consultative
de l'Environnement

CDOA:

Commission Départementale d'Orientation
de l'Agriculture

CIAT:

Comité Interministériel d'Aménagement
du Territoire

CNDP:

Commission Nationale du Débat Public

CPDP:

Commission Particulière du Débat Public

CRD:

Contrat Régional de Développement

DAC:

Direction de l'Aviation Civile

DDE:

Direction Départementale de l'Équipement

DGAC:

Direction Générale de l'Aviation Civile

DRE:

Direction Régionale de l'Équipement

DTA:

Directive Territoriale d'Aménagement

DUCSAI:

Démarche d'Utilité Concertée pour un Site
Aéroportuaire International

INSEE:

Institut National de la Statistique et des
Études Économiques

MIAT:

Mission Interministérielle Interrégionale
d'Aménagement du Territoire

OGAF:

Opération Groupée d'Aménagement
Foncier

OREAM:

Organisation Régionale d'Études de l'Aire
Métropolitaine Nantes-Saint-Nazaire

PIG:

Projet d'Intérêt Général

PLU:

Plan Local d'Urbanisme

SAFER:

Société d'Aménagement Foncier et
d'Établissement Rural

SCOT:

Schéma de COhérence Territoriale

SGAR:

Secrétariat Général aux Affaires
Régionales

STBA:

Services Techniques des Bases Aériennes

ZAD:

Zone d'Aménagement Différé

ZAP:

Zone Agricole Protégée

ZNIEFF:

Zone Naturelle d'Intérêt Faunistique
et Floristique

débat public

Un aéroport
pour le Grand Ouest

Le projet d'aéroport
de Notre-Dame-des-Landes

le dossier



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Préfecture
de la région
Pays de la Loire

Direction
de l'Aviation
Civile Ouest

Direction régionale
de l'Équipement
Pays de la Loire

Novembre 2002

Conception et réalisation : Médiacité

Crédits photos : Aéroport Nantes Atlantique -
Chambre de Commerce et d'Industrie de Nantes,
Direction Départementale de l'Équipement des Pays de Loire,
Région Pays de la Loire, Franck Hamon, PlanetObserver.com M-SAT