

maître d'ouvrage



Ministère de la Défense

**Direction Centrale du Service
d'Infrastructure de la Défense**

département de la Haute Garonne
aérodrome de Toulouse-Francazal

Plan d'exposition au bruit
Approuvé par arrêté préfectoral du 18 juin 2008

- **RAPPORT DE PRESENTATION**
- **PLAN AU 1/25000° ANNEXE A L'ARRETE**

Janvier
2007

maître d'oeuvre



**direction départementale
de l'Équipement de la Haute Garonne**
Cité administrative - Bâtiment A
Boulevard Armand Duportal
31074 Toulouse Cédex
Tél : 05 61 58 52 04

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



**service spécial
des Bases aériennes
sud-ouest**
12, avenue Pythagore - BP285 - 33697 - Mérignac-Cédex
Tél : 05 56 13 88 00

maître d'ouvrage



Ministère de la Défense

**Direction Centrale du Service
d'Infrastructure de la Défense**

département de la Haute Garonne
aérodrome de Toulouse-Francazal

**PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT
APPROUVE PAR ARRETE PREFECTORAL DU 18 JUIN 2008**

Le Préfet,

Rapport de présentation

Dominique BUR

Janvier
2007

maître d'œuvre



**direction départementale
de l'Équipement de la Haute Garonne**
Cité administrative - Bâtiment A
Boulevard Armand Duportal
31074 Toulouse Cédex
Tél : 05 61 58 52 04

assistance à la maître d'œuvre : service technique chargé de l'étude



**service spécial
des Bases aériennes
sud-ouest**
12, avenue Pythagore - BP285 - 33697 - Mérignac-Cédex
Tél : 05 56 13 88 00

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), dont l'objet est de permettre un développement maîtrisé des communes avoisinantes sans exposer de nouvelles populations au 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 le 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. Ces prescriptions seront intégrées dans les plans locaux d'urbanisme (PLU) et si nécessaire, dans le schéma de cohérence territoriale.

Le décret n° 2002-626 du 26 avril 2002, relatif aux conditions d'établissement des PEB et des plans de gêne sonore des aérodromes et modifiant le code de l'urbanisme, prévoit qu'à compter du 1^{er} novembre 2002, 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 jusqu'à présent. Cet indice, exprimé en décibels, représente le niveau d'exposition totale au bruit des avions 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 avions, 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 la base aérienne 101 de Toulouse-Franczal, soumis à PEB au titre de l'arrêté interministériel du 28 mars 1988 modifié et établi conformément aux nouvelles dispositions réglementaires. En particulier, la délimitation d'une zone D est facultative pour les aérodromes militaires.

Le dossier rappelle les procédures liées à la révision du PEB (partie A), comporte un rapport de présentation (partie B) et la représentation graphique établie à l'échelle réglementaire de 1/25 000^{ème} (partie C). En outre, le PEB du 8 octobre 1991 et un document précisant l'impact sur l'urbanisme sont joints au présent rapport (parties D et E).

Plan d'Exposition au Bruit

Comprenant :

A – Procédure de révision du PEB	5
B – Rapport de présentation	9
C – Représentation graphique	33
D – Le PEB du 8 octobre 1991	35
E – Impact sur l'urbanisme	39
F - Annexes	

A

PROCEDURE DE REVISION DU PEB

La procédure de révision du PEB se déroule en deux étapes (tableau de synthèse en page 8) :

La première, essentiellement technique, doit permettre d'aboutir à la définition du projet, à la réalisation du rapport de présentation et à la décision de mise en révision du PEB par le préfet. La seconde, consacrée aux consultations réglementaires, permet l'approbation du PEB.

Etape 1

Les hypothèses à prendre en compte dans les court, moyen et long termes concernent le nombre de mouvements, la typologie de la flotte et la répartition du trafic entre les périodes de jour, en soirée et de nuit, selon les diverses trajectoires existantes d'approche et de décollage. Elles reposent sur des prévisions ou des estimations traduisant l'évolution du trafic aérien, les hypothèses de développement de la plate-forme ou de limitation de son activité.

Les courbes d'égale exposition au bruit, alors déterminées pour chaque horizon temporel (court, moyen et long termes), délimitent les limites extérieures des quatre zones de bruit. Ces courbes mettent en évidence les hypothèses plus ou moins dimensionnantes pour le PEB :

- zones A et B, dites « de bruit fort » ;
- zone C, dite « de bruit modéré » ;
- zone D, facultative pour les aérodromes militaires.

L'avant-projet de PEB (APPEB), constitué des enveloppes des différentes courbes ainsi obtenues pour chacun des trois horizons temporels, est dans ce cadre soumis à consultation de la commission consultative de l'environnement (CCE) afin de déterminer la limite extérieure des zones C et, le cas échéant, de la zone B du projet.

En application de l'article R.147-6 du code de l'urbanisme, la décision de réviser le PEB est prise par le préfet avec l'accord exprès du ministre chargé de la Défense pour les aérodromes qui lui sont affectés à titre exclusif ou principal.

Une fois ces valeurs fixées, un projet de PEB, conforme aux dispositions de l'article L.147-4 du code de l'urbanisme, est établi.

S'agissant de la plate-forme de Toulouse-Franczal, l'engagement des études menées par l'armée de l'air en collaboration avec les services de la direction générale de l'Aviation civile (DGAC) ont permis de réaliser le présent rapport de présentation. Les hypothèses de trafic et d'infrastructures à court, moyen et long termes de l'aérodrome ont été communiquées au service spécial des Bases aériennes sud-ouest (SSBA/SO), afin que celui-ci élabore les courbes de bruit.

Le présent rapport de présentation, qui a été validé par l'état-major de l'armée de l'air, s'inscrit dans l'étape 1 décrite supra, les simulations des courbes de bruit des trois horizons temporels étant fournies dans la partie B de ce document.

Etape 2

Les valeurs des indices L_{den} ayant été arrêtées pour déterminer les limites extérieures des zones B et C, l'étape 2 concerne la phase de consultations et d'approbation du PEB.

Accompagnée du projet de PEB, la décision de révision est alors notifiée pour avis aux maires des communes concernées et s'il y a lieu, aux présidents des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) compétents dans le cadre des consultations prévues aux articles R.147-7 et R.147-8 du code de l'urbanisme.

Elle doit être publiée dans deux journaux locaux et affichée dans chaque mairie et siège d'EPCI durant un mois, les conseils municipaux et les présidents des EPCI disposant de deux mois pour donner leur avis.

Une fois cette consultation terminée, le projet de PEB accompagné de l'ensemble des avis formulés par les collectivités locales et les EPCI est transmis pour avis à la CCE qui dispose d'un délai de deux mois à compter de la date de la saisine pour formuler son avis sur le projet communiqué.

Après ces différentes consultations, en application de l'article R.147-9 du code de l'urbanisme, le projet de PEB, éventuellement modifié en fonction des avis recueillis, est soumis à enquête publique par le préfet. A cet effet, ce dernier :

- saisit le président du tribunal administratif en vue de la désignation d'un commissaire enquêteur ;
- prend à l'issue un arrêté organisant cette enquête ; cet arrêté doit être affiché en mairie et dans la zone publique de l'aérodrome et publié dans deux journaux locaux, 15 jours avant le début de l'enquête et durant ses huit premiers jours.

S'agissant d'un aérodrome affecté au ministère de la défense, la procédure d'enquête publique est menée dans les conditions permettant de préserver le secret défense conformément au décret n° 85-693 du 5 juillet 1985 modifié.

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

L'arrêté d'approbation motivé est pris avec l'accord exprès du ministre de la défense. Il est notifié avec le PEB arrêté, aux maires des communes et s'il y a lieu aux EPCI concernés. Ces documents doivent être tenus à la disposition du public en mairies, au siège des EPCI et en préfecture. L'avis de mise à disposition doit être publié dans deux journaux locaux et affiché en mairies et au siège des EPCI.

Conformément aux dispositions du 7^{ème} alinéa de l'article L.147-3 du code de l'urbanisme, le PEB approuvé est annexé aux plans locaux d'urbanisme, aux plans de sauvegarde et de mise en valeur et aux cartes communales des communes concernées. Les schémas de cohérence territoriale, schémas de secteur, plans locaux d'urbanisme, plans de sauvegarde et de mise en valeur et les cartes communales doivent être rendus compatibles avec les dispositions particulières aux zones de bruit autour de l'aérodrome.

Conséquences

Il convient de rappeler que :

- le PEB s'applique immédiatement et est directement opposable aux autorisations d'utiliser les sols, même si les documents d'urbanisme n'ont pas encore été modifiés ou révisés pour être mis en conformité ;
- dans ce cadre, les documents d'urbanisme sont mis en conformité avec le PEB, les dispositions de l'article L.147-1 du code de l'urbanisme s'imposant aux schémas de cohérence territoriale, aux plans locaux d'urbanisme et aux cartes communales ;
- le 5° de l'article L.147-5 du code de l'urbanisme prévoit que les PEB puissent délimiter dans la zone C, des secteurs où des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain soient autorisées à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores.

Des discussions peuvent donc être entreprises entre le préfet et les maires quant à la délimitation éventuelle de ces secteurs. Il convient en effet de permettre aux quartiers existants dans la zone C d'évoluer de façon à améliorer les conditions de vie de leurs habitants. Ces opérations doivent être l'occasion de procéder à une dédensification par réduction des surfaces affectées au logement, de façon à diminuer le nombre de personnes soumises à des nuisances sonores.

Tableau de synthèse de la procédure de révision du PEB

	Étapes	Acteurs
Étape 1 : Préparation et élaboration du projet de PEB	Élaboration des hypothèses, puis de l'Avant projet de PEB (APPEB)	Maître d'ouvrage : Défense - DCSID Maître d'œuvre : Direction départementale de l'équipement Bureau d'études : SSBA
	Consultation préalable de la commission consultative de l'environnement	CCE
	Accord exprès du ministre de la Défense	Ministre
	Élaboration du projet de PEB (plan au 1 / 25 000 ^{ème} et rapport)	SSBA, DDE
Étape 2 : Consultations et approbation du PEB	Arrêté préfectoral de mise en révision du PEB Arrêté préfectoral d'anticipation des dispositions applicables dans la zone C du projet PEB	Préfet
	Consultation des communes et des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI)	Communes, EPCI
	Consultation de la commission consultative de l'environnement	CCE
	Enquête publique	Commissaire enquêteur
	Avis de la commission d'enquête	Commission d'enquête
	Approbation par arrêté préfectoral après éventuelles modifications et accord exprès du ministre de la Défense.	Préfet(s) avec l'accord du ministre

B

RAPPORT DE PRESENTATION

Sommaire

- 1. Cadre de l'étude**
- 2. La base aérienne 101 de Toulouse-Francazal**
 - 2.1. La plate-forme actuelle et ses infrastructures
 - 2.2. Trafic actuel et perspectives d'évolution
- 3. L'élaboration du PEB**
 - 3.1. Principes d'établissement
 - 3.2. Les hypothèses
 - 3.2.1 Infrastructures aéronautiques
 - 3.2.2 Trajectoires et exploitation
 - 3.2.3 Répartition jour / soirée / nuit
 - 3.2.4 Synthèse des hypothèses de trafic
- 4. Quelles conséquences ?**
 - 4.1. La portée des PEB
 - 4.2. Tracé des courbes
 - 4.3. Le PEB du 8 octobre 1991
 - 4.4. Quelques comparaisons sommaires
 - 4.5. Indices délimitant les zones B et C

1 – Cadre de l'étude



Pour éviter d'exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit, et préserver l'activité aéronautique et l'équipement aéroportuaire, la loi n°85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes a édicté des règles d'urbanisme de portée supracommunale visant à interdire ou à limiter les possibilités de construction dans les zones soumises au bruit des aéronefs telles qu'elles sont définies dans un plan d'exposition au bruit (**noté PEB**) propre à chaque aérodrome.

La base aérienne 101 de TOULOUSE-FRANCAZAL dispose actuellement d'un PEB rendu applicable par arrêté préfectoral du 8 octobre 1991. Il est approuvé sur le fondement de la loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes.

L'étude, initialisée dans les années 90, avait été réalisée avec un trafic prévisionnel à l'horizon 2005, retenant un nombre de mouvements (**noté mvts**) annuels d'aéronefs de 45 700, ce qui représentait 183 mouvements journaliers.

Une actualisation du PEB de 1991, s'avère nécessaire du fait :

- de la modification des hypothèses de trafic ;
- de la nécessité de mettre en conformité le projet avec la nouvelle réglementation (décret n°2002-626 du 26 avril 2002) qui impose l'utilisation de l'indice L_{den} comme indice de référence pour le calcul des PEB.

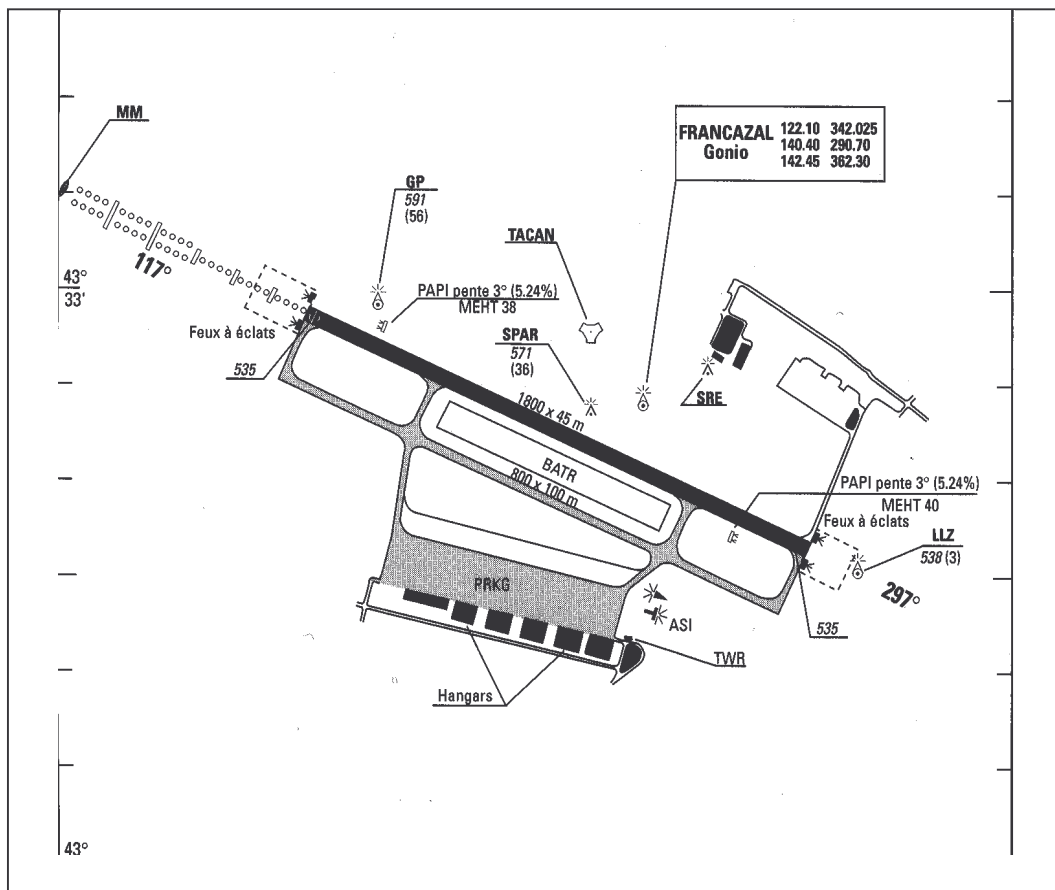
Cette mise en conformité avec la nouvelle réglementation ne signifie pas qu'une pollution sonore supérieure est attendue, mais a pour objectif d'éviter d'exposer de nouveaux habitants à une nuisance, actuelle ou future, compte tenu du potentiel et des perspectives d'utilisation de l'aérodrome.

L'étude repose sur la base d'éléments de trafic et d'étude des procédures de décollage et d'atterrissage fournis par l'état-major de l'armée de l'air (noté EMAA) dont les hypothèses ont été remises par la direction centrale de l'infrastructure de l'air (noté DCIA) le 22 février 2005, et précisées le 6 juillet 2005.

Elles ont conduit à l'établissement du présent document comprenant le rapport de présentation et la représentation graphique de janvier 2007.

Elle est pourvue des infrastructures suivantes (cf. schéma ci-dessous)

- Une piste revêtue d'une longueur de 1800 m et d'une largeur de 45 m, orientée ouest/nord-ouest – est/sud-est (12/30),
- Une voie de circulation parallèle.



Echelle 1 / 25 000^{ème}

2.2 – Trafic actuel et perspectives d'évolution

2.2.1 – Activités actuelles

La base aérienne 101 soutient une activité à vocation de formation des équipages de transport, ainsi qu'une activité voilure mobile, essentiellement induite par l'escadron de soutien spécialisé (ESTS) et la section aérienne de la gendarmerie. Au demeurant la plate-forme, qui accueille une faible activité de passage de réacteur « école » (Alpha jet), n'a pas vocation sauf cas particuliers, à recevoir des appareils de « chasse » de type Mirage ou Rafale.

Pour le court terme, les trafics ayant servi à élaborer les hypothèses prises en compte sont ceux constatés ces trois dernières années pour les différentes typologies de trafic : avions de chasse (Alpha jet) ; avions de transport (C130, C160) ; avions école (Xingu) ; aviation générale (Falcon) ; hélicoptères (Puma, Fennec).

Une partie de l'activité hélicoptères devant être implantée sur d'autres sites aux échéances 2005-2006, cette activité se maintiendra à 4 500 mouvements annuels selon une répartition de 30% d'hélicoptères lourds (PUMA) et 70% d'hélicoptères légers (FENNEC).

2.2.2 – Perspectives d'évolution

Des évolutions de l'activité transport sur l'aérodrome sur le moyen et le long termes sont à attendre avec le retrait progressif des Transall de première génération de la flotte des aéronefs de l'armée de l'air et leur remplacement progressif par l'A400 M.

Néanmoins, en rapport avec les missions du 1^{er} RTP sur le terrain, le maintien d'une activité correspondant à celle d'un escadron de transport de type C 160, puis progressivement d'A400 M sera retenu. Fort des activités constatées sur les bases transport comme celle d'Evreux, le trafic C 130 / C 160 s'établira à 4 500 mouvements annuels avec une répartition jour/soirée/nuit de 87 / 8 / 5%. Le nombre de mouvements des aéronefs biturbo légers et des Falcon, peu lié à la mission de formation des équipages de transport, devrait rester à peu près identique.

Enfin, le retrait de service de la flotte Alpha jet est prévu à un horizon post 2015 au-delà duquel l' « Advanced European Jet Pilot Training (AEJPT) », actuellement en cours de définition, devrait prendre le relais. Aussi et afin de ne pas hypothéquer les capacités de la base 101, le trafic « Alpha jet » actuel a été conservé dans les calculs à long terme.

Les hypothèses globales de travail que les conditions précédentes sous-tendent sont données ci-après :

	Court terme	Moyen terme	Long Terme
Avion de chasse : Alpha jet	68 mvts/an	68 mvts/an	68 mvts/an
Avions de transport Cargo	16 884 mvts/an	4 500 mvts/an	4 500 mvts/an
Répartition C160 / C130 / A400M	88 / 12 / 0 %	50 / 35 / 15%	35 / 35 / 30%
Avions école : Xingu	805 mvts/an	805 mvts/an	805 mvts/an
Falcon	184 mvts/an	184 mvts/an	184 mvts/an
Hélicoptères PUMA	1 350 mvts/an	1 350 mvts/an	1 350 mvts/an
Hélicoptères FENNEC	3 150 mvts/an	3 150 mvts/an	3 150 mvts/an
TOTAL	22 441 mvts/an	10 057 mvts/an	10 057 mvts/an

Mvt = mouvement = une procédure de décollage ou d'atterrissage

3 - L'élaboration du plan d'exposition au bruit

3.1. Principes d'établissement

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.

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 locales) est pénalisé de 5 dB par rapport à la période de jour ; ce chiffre est porté à 10 dB 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 :

Les dispositions précédentes 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
Nuit	22h00 – 6h00	+ 10 dB

Ces dispositions reviennent à considérer que le bruit généré par un mouvement d'aéronef, en soirée (respectivement la nuit), occasionne autant de nuisances que le bruit généré par 3 (respectivement 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,
- * les trajectoires suivies par les aéronefs.

Le calcul du niveau de bruit s'effectue ensuite par application des lois de propagation du son dans l'air, la topographie et les obstacles n'étant pas pris en compte dans le calcul.

En reliant les points au sol ayant les mêmes valeurs d'indice calculé, on obtient les courbes d'égal indice L_{den} .

Le plan d'exposition au bruit "prend en compte l'ensemble des hypothèses à court, moyen et long terme de développement et d'utilisation de l'aérodrome".

Ces prescriptions conduisent à préciser, pour chaque échéance, les dispositions prises pour hypothèses de travail en matière :

- * d'infrastructures aéronautiques ;
- * de procédures de circulation aérienne ;
- * de niveau de trafic.

C'est l'objet des paragraphes suivants.

3.2. Les hypothèses

L'étude présentée est basée sur les perspectives d'évolution du trafic évoquées précédemment.

3.2.1. – Infrastructures aéronautiques

Il est pris pour hypothèse que celles-ci ne subiraient pas de modification notable à l'échéance considérée (long terme = années 2015 à 2020). Aussi l'ensemble des simulations prennent-elles en compte les infrastructures dans leur situation actuelle, telles que décrites au paragraphe 2-1 ci-avant.

3.2.2 – Trajectoires et exploitation

- ***Utilisation de la piste :***

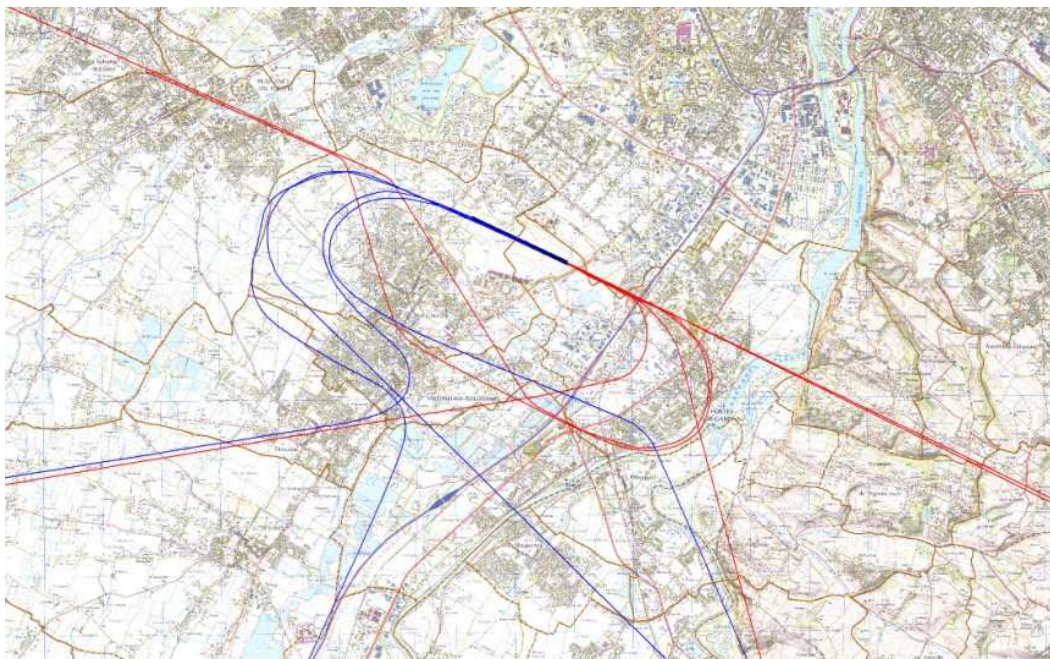
Il n'est pas prévu d'évolutions significatives, dans les années à venir, des répartitions de trafic. La piste est actuellement utilisée avec la répartition suivante :

Répartition des trafics sur chaque direction de piste	Décollage QFU 12 (vers le sud-est)	Atterrissage QFU12 (vers le sud-est)	Décollage QFU 30 (vers le nord-ouest)	Atterrissage QFU 30 (vers le nord-ouest)
Chasse : Alpha jet	60%	60%	40%	40%
Avions de transport : C160 –C130	65%	65%	35%	35%
Avions école : Xingu	62%	62%	38%	38%
Aviation générale : Falcon	65%	65%	35%	35%
Hélicoptères	60%	60%	40%	40%



- **procédures de circulation aérienne** ⁽³⁾ :

Les procédures de circulation aérienne utilisées actuellement à proximité de la plateforme sont présentées ci-dessous, elles ne devraient pas subir d'évolution à moyen et long termes.



(3) A ce stade, il paraît sans doute utile de rappeler que les avions ne circulent pas sur des trajectoires (cheminements) immuables, 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.

3.2.3 – Répartition jour / soirée / nuit

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

Pour les alpha jet : uniquement de jour.

Pour les avions de transport :

- jour (6h00 – 18h00) : 87% des mouvements.
- soirée (18h00 – 22h00) : 8% des mouvements,
- nuit (22h00 – 6h00) : 5% des mouvements

Pour les avions école :

- jour (6h00 – 18h00) : environ 91% des mouvements.
- soirée (18h00 – 22h00) : environ 8% des mouvements,
- nuit (22h00 – 6h00) : environ 1% des mouvements

Pour l'aviation générale :

- jour (6h00 – 18h00) : environ 98% des mouvements.
- soirée (18h00 – 22h00) : environ 1% des mouvements,
- nuit (22h00 – 6h00) : environ 1% des mouvements

Pour les hélicoptères :

- jour (6h00 – 18h00) : environ 94% des mouvements.
- soirée (18h00 – 22h00) : environ 4% des mouvements,
- nuit (22h00 – 6h00) : environ 2% des mouvements

3.2.4 – Synthèse des hypothèses de trafic

Le détail des hypothèses de trafic (répartition des mouvements d'aéronefs par trajectoires et par périodes de la journée) est donné, pour chacun des trois termes, dans les tableaux ci-après.

La définition des termes utilisés est précisée ci-dessous :

VFR : visual flight rule = règles de vol à vue (navigation à basse altitude)

IFR : instrument flight rule = règles de vol aux instruments (départs et arrivées pour une navigation à haute altitude)

TDP : tours de piste = 1 décollage + 1 atterrissage

MVL : manœuvre à vue libre. A l'issue de la finale aux instruments réalisée à contre QFU, aux minima et en vue de la piste, l'appareil ouvre de 45° et se positionne en vent arrière pour effectuer un dernier virage et se poser au QFU en service.

Mvt : mouvement = une procédure de décollage ou d'atterrissage

QFU : orientation magnétique de la piste

COURT TERME

	Aéronef	Nombre de mvts annuels		Nombre de mouvements par procédure											
				VFR				IFR				TDP	MVI - MVL 30	MVI - MVL 12	
				partiels	Totaux	Déc.30	Déc.12	At 30	At 12	Déc.30	Déc.12				At 30
Avions combat	Alphajet	J	68	68	11	19	12	19	3	1	1	1	0	0	0
		S	0												
		N	0												
Transport	C130 -	J	1763	2026	106	159	88	176	159	264	159	264	353	0	35
		S	162		5	3	3	5	18	21	11	5	89	0	2
		N	101		3	2	2	3	11	13	7	3	56	0	1
	Total at. et déc.		2026	114	164	93	184	188	299	177	272	497	0	38	
	C160 - CN35 - N262	J	12926	14858	776	1163	646	1293	1163	1939	1163	1939	2585	0	259
		S	1189		36	24	24	36	131	155	83	36	654	0	12
N		743	22		15	15	22	82	97	52	22	409	0	7	
Total at. et déc.		14858	834	1202	685	1351	1376	2190	1299	1997	3648	0	278		
Ecole	Xingu - C310 - TB20 - TB70 - DHC6	J	736	805	37	66	44	74	99	162	88	166	0	0	0
		S	67		3	3	3	2	14	18	9	16	0	0	
		N	2		0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	
	Total at. et déc.		805	39	69	47	76	113	181	98	182	0	0	0	
Aviation générale	FALCON	J	180	184	2	4	2	2	31	54	29	56	0	0	2
		S	2		0	0	0	0	1	0	1	0	0		
		N	2		0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	
	Total at. et déc.		182	2	4	2	2	31	56	29	58	0	0	2	
Hélico	PUMA	J	1263	1350	152	227	152	253	63	114	63	88	152	0	0
		S	60		8	13	9	14	3	2	2	2	6	0	0
		N	27		4	6	4	6	1	1	1	1	3	0	0
	Total at. et déc.		1350	164	246	165	273	68	117	67	91	160	0	0	
	FENNEC	J	2947	3150	354	530	354	589	147	265	147	206	354	0	0
		S	140		20	31	21	32	7	6	6	4	14	0	0
N		63	9		14	9	14	3	3	3	2	6	0	0	
Total at. et déc.		3150	382	575	384	636	158	273	155	212	374	0	0		
				22441	1545	2279	1388	2540	1935	3117	1826	2814	4679	0	318
					7%	10%	6%	11%	9%	14%	8%	13%	21%	0%	1%

MOYEN TERME

	Aéronef	Nombre de mvts annuels		Nombre de mouvements par procédure										
				VFR				IFR				TDP	MVI - MVL 30	MVI - MVL 12
				partiels	Totaux	Déc.30	Déc.12	At 30	At 12	Déc.30	Déc.12			
Avions combat	Alphajet	J 68 S 0 N 0	68	11	19	12	19	3	1	1	1	0	0	0
Transport	C130 - A 400 M	J 1957,5 S 180 N 112,5	2250	117	176	98	196	176	294	176	294	392	0	39
				5	4	4	5	20	23	13	5	99	0	2
				3	2	2	3	12	15	8	3	62	0	1
		Total at. et déc.	2250	126	182	104	205	208	332	197	302	552	0	42
	C160 - CN35 - N262	J 1958 S 180 N 113	2250	117	176	98	196	176	294	176	294	392	0	39
			5	4	4	5	20	23	13	5	99	0	2	
			3	2	2	3	12	15	8	3	62	0	1	
	Total at. et déc.	2250	126	182	104	205	208	332	197	302	552	0	42	
Ecole	Xingu - C310 - TB20 - TB70 - DHC6	J 736 S 67 N 2	805	37	66	44	74	99	162	88	166	0	0	0
				3	3	3	2	14	18	9	16	0	0	0
				0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0
	Total at. et déc.	805	39	69	47	76	113	181	98	182	0	0	0	
Aviation générale	FALCON	J 180 S 2 N 2	184	2	4	2	2	31	54	29	56	0	0	2
				0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0
				0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0
	Total at. et déc.	182	2	4	2	2	31	56	29	58	0	0	2	
Hélico	PUMA	J 1263 S 60 N 27	1350	152	227	152	253	63	114	63	88	152	0	0
				8	13	9	14	3	2	2	2	6	0	0
				4	6	4	6	1	1	1	1	3	0	0
		Total at. et déc.	1350	164	246	165	273	68	117	67	91	160	0	0
	FENNEC	J 2947 S 140 N 63	3150	354	530	354	589	147	265	147	206	354	0	0
			20	31	21	32	7	6	6	4	14	0	0	
			9	14	9	14	3	3	3	2	6	0	0	
	Total at. et déc.	3150	382	575	384	636	158	273	155	212	374	0	0	
		10057	850	1277	817	1414	788	1292	743	1150	1639	0	86	
			8%	13%	8%	14%	8%	13%	7%	11%	16%	0%	1%	

LONG TERME

	Aéronef	Nombre de mvts annuels		Nombre de mouvements par procédure											
		partiels	Totaux	VFR				IFR				TDP	MVI - MVL 30	MVI - MVL 12	
				Déc.30	Déc.12	At 30	At 12	Déc.30	Déc.12	At 30	At 12				
Avions combat	Alphajet	J 68 S 0 N 0	68	11	19	12	19	3	1	1	1	0	0	0	
Transport	C130 - A 400 M	J 2544,8 S 234 N 146,25	2925	153	229	127	254	229	382	229	382	509	0	51	
	Total at. et déc.		2925	164	237	135	266	271	431	256	393	718	0	55	
	C160 - CN35 - N262	J 1370 S 126 N 79	1575	82	123	69	137	123	206	123	206	274	0	27	
	Total at. et déc.		1575	88	127	73	143	146	232	138	212	387	0	29	
Ecole	Xingu - C310 - TB20 - TB70 - DHC6	J 736 S 67 N 2	805	37	66	44	74	99	162	88	166	0	0	0	
	Total at. et déc.		805	39	69	47	76	113	181	98	182	0	0	0	
Aviation générale	FALCON	J 180 S 2 N 2	184	2	4	2	2	31	54	29	56	0	0	2	
	Total at. et déc.		182	2	4	2	2	31	56	29	58	0	0	2	
Hélico	PUMA	J 1263 S 60 N 27	1350	152	227	152	253	63	114	63	88	152	0	0	
	Total at. et déc.		1350	164	246	165	273	68	117	67	91	160	0	0	
	FENNEC	J 2947 S 140 N 63	3150	354	530	354	589	147	265	147	206	354	0	0	
	Total at. et déc.		3150	382	575	384	636	158	273	155	212	374	0	0	
				10057	850	1277	817	1414	788	1292	743	1150	1639	0	86
					8%	13%	8%	14%	8%	13%	7%	11%	16%	0%	1%

4 - Quelles conséquences ?

4.1. La portée des plans d'exposition au bruit

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.

Ces zones sont définies en fonction des nuisances sonores auxquelles elles sont ou sont susceptibles d'être exposées eu égard aux hypothèses déterminées de développement et d'exploitation de l'aérodrome concerné :

- * la zone A, où la gêne est qualifiée de très forte, à l'intérieur de la courbe d'indice L_{den} 70 (en rouge) ;
- * la zone B, où la gêne est qualifiée de forte, comprise entre les courbes d'indice L_{den} 70 et une valeur allant de 65 à 62 (en orangé) ;
- * la zone C, dans laquelle la gêne peut être considérée comme modérée, comprise entre la limite extérieure de la zone B et une valeur allant de 57 à 55 (en vert) ;
- * la zone D 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 I 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.

Elle est facultative pour l'aérodrome de Toulouse-Franczal.

Les valeurs d'indices L_{den} déterminant les limites extérieures des zones B et C sont fixées par le préfet du département après concertation élargie, 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 de construire sont prescrites, en application des dispositions de l'article L.147-5 du code de l'urbanisme ; le tableau situé en page suivante en retrace les grandes lignes.

Le lecteur trouvera cependant l'intégralité du texte original en annexe au présent rapport.

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 :

Nature des constructions	Zone de bruit		
	A	B	C et D
Constructions à usage d'habitation exceptionnellement admises	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)
Locaux d'enseignement et de soins	47 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)
Locaux à usage de bureaux ou recevant du public	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)

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 plan d'exposition au bruit n'a donc aucun effet sur l'activité réelle de l'aérodrome, ni sur les constructions existantes.

Nature de l'opération	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
Constructions nouvelles				
Logements nécessaires à l'activité de l'aérodrome, hôtels de voyageurs en transit	Autorisés	Autorisés	Autorisés	Autorisés
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales	Autorisés dans les secteurs déjà urbanisés	Autorisés	Autorisés	Autorisés
Immeubles d'habitation directement liés ou nécessaires à l'activité agricole	Autorisés dans les secteurs déjà urbanisés	Autorisés	Autorisés	Autorisés
Immeubles collectifs à usage d'habitation	Non autorisés	Non autorisés	Non autorisés	Autorisés
Habitat groupé (lotissements...), parcs résidentiels de loisirs	Non autorisés	Non autorisés	Non autorisés	Autorisés
Maisons d'habitation individuelles non groupées	Non autorisés	Non autorisés	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	Autorisés
Constructions à usage industriel, commercial et agricole	Admises si elles ne risquent pas d'entraîner l'implantation de population permanente	Idem zone A	Idem zone A	Autorisés
Équipements de superstructures nécessaires à l'activité aéronautique	Autorisés s'ils ne peuvent être localisés ailleurs	Idem zone A	Autorisés	Autorisés
Équipements publics	Autorisés s'ils sont indispensables aux populations existantes et s'ils ne peuvent pas être localisés ailleurs	Idem zone A	Idem zone A	Autorisés
Opérations de rénovation des quartiers ou de réhabilitation de l'habitat existant	Autorisées sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil	Idem zone A	Admises si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par des équipements publics sous réserve d'aucun accroissement de la capacité d'accueil	Autorisés
Amélioration et extension mesurée ou reconstruction des constructions existantes	Autorisées s'il n'y a pas d'accroissement assimilable à la construction d'un nouveau logement	Idem zone A	Admises si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par des équipements publics sous réserve d'aucun accroissement de la capacité d'accueil	Autorisés
Renouvellement urbain des quartiers ou village existants, opération de réhabilitation et de réaménagement urbain	Non autorisés	Non autorisés	Autorisés si n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores	Autorisés

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

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 précitées, en application de **l'article L.147-1 du code de l'urbanisme** (cf. annexe).

4.2. Tracé des courbes

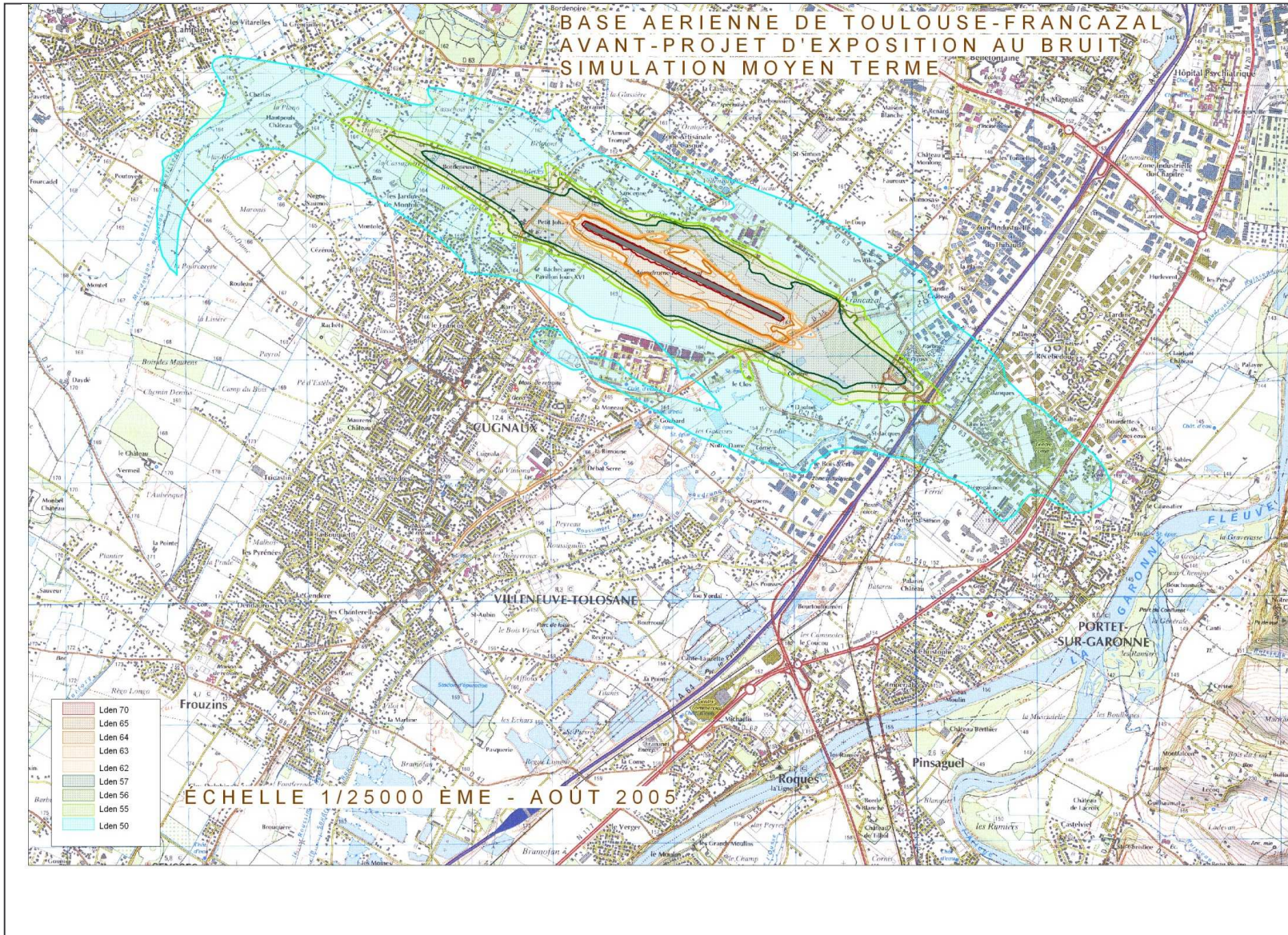
Le tracé des courbes, pour chacun des trois termes, issues des différentes hypothèses de trafic, figure pages suivantes. Sont représentées les courbes de la zone A et de l'éventuelle zone D, et les variantes pour les courbes des zones B et C.

- zone A, de bruit fort : indice L_{den} égal à 70 ;
- zone B, de bruit fort : indice L_{den} égal à une valeur comprise entre 65 et 62 ;
- zone C, de bruit modéré : indice L_{den} égal à une valeur comprise entre 57 et 55 ;
- zone D, facultative pour l'aérodrome de Toulouse-Franczal : indice L_{den} égal à 50.

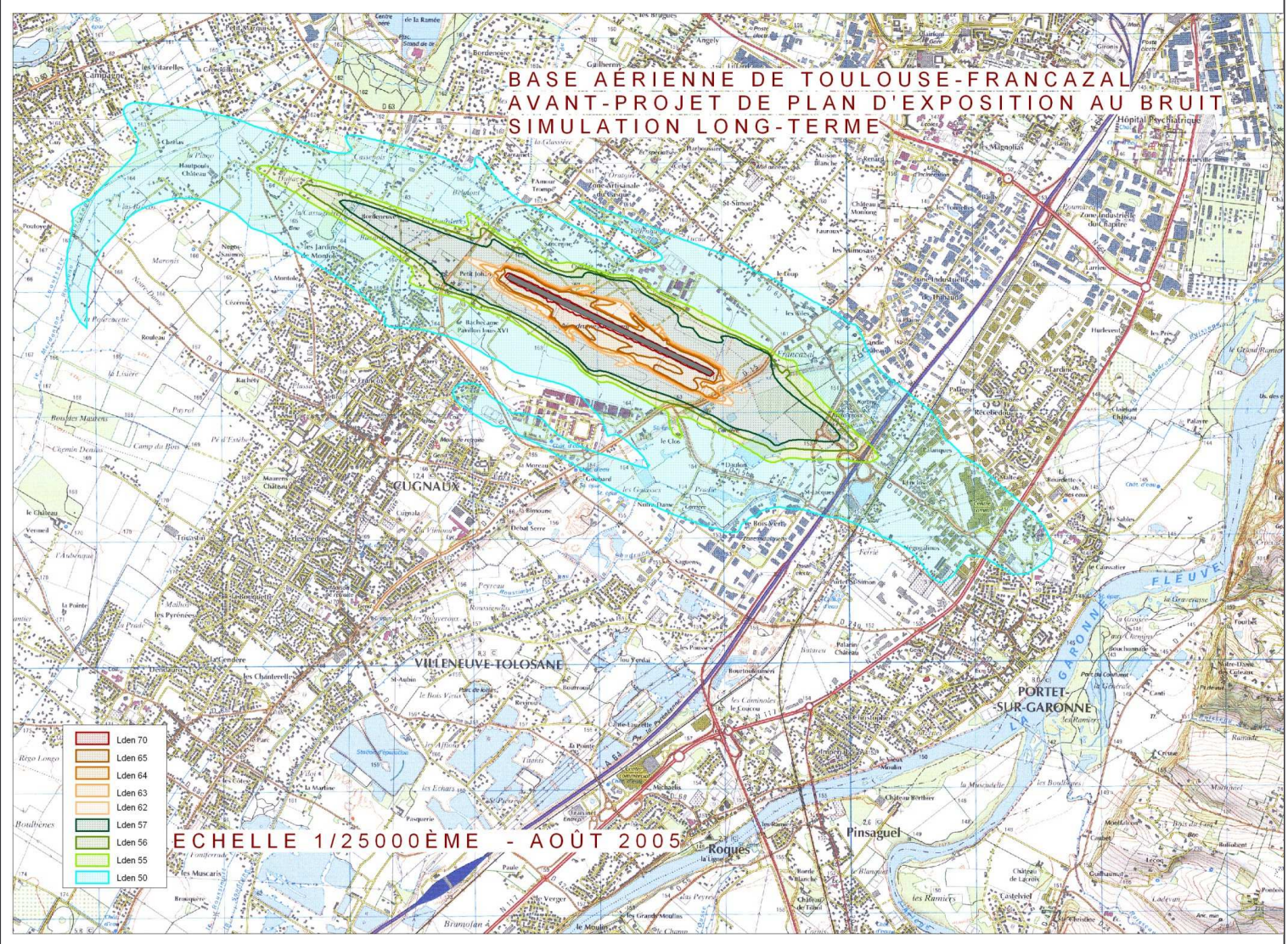
Pour chaque indice de bruit, le tracé de la courbe enveloppe des courbes des trois termes devient la courbe de l'indice considéré du plan d'exposition au bruit.

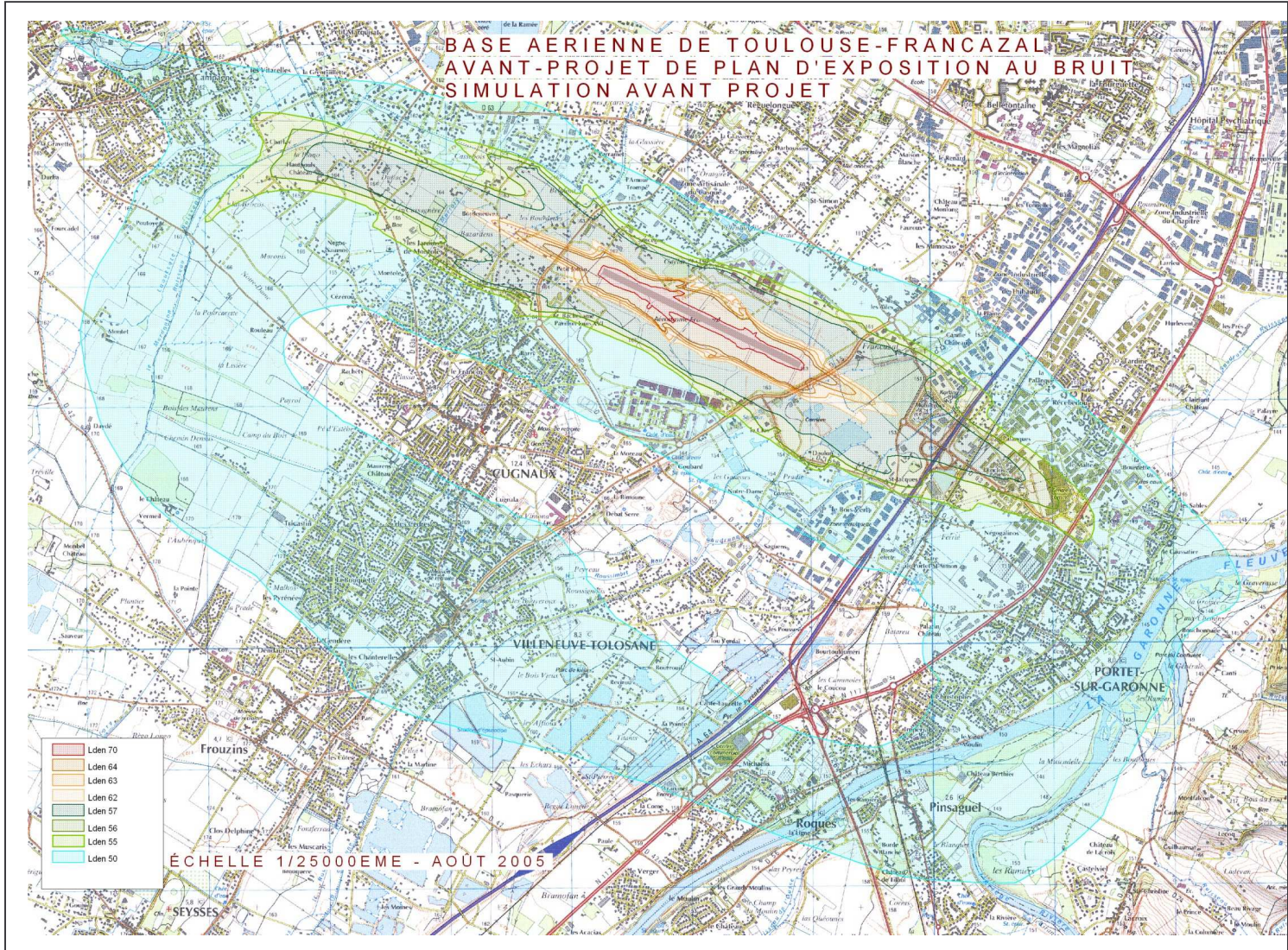
Etabli à l'échelle 1 / 25 000^{ème}, l'ensemble de ces courbes enveloppes devient la représentation graphique du projet de plan d'exposition au bruit soumis à l'instruction administrative réglementaire.





Courbes moyen terme





4.3. Le plan d'exposition au bruit du 8 octobre 1991

Le PEB isopsophonique a été approuvé par arrêté préfectoral en date du 8 octobre 1991, en application de la loi n°85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes.

Une copie de l'arrêté préfectoral et de la reproduction graphique est fournie en partie D du présent dossier.

4.4. Quelques comparaisons sommaires entre le PEB isopsophonique du 8 octobre 1991 et le PEB révisé en indices L_{den}

Les zones « A » et « B » du PEB révisé sont respectivement intégrées dans les zones « A » et « B » du PEB du 8 octobre 1991.

La zone « C » présente une longueur moins importante mais présente une surface plus étendue dans la dimension perpendiculaire à l'axe de la piste, quelle que soit la valeur de l'indice retenu pour la délimiter.

La zone « D » n'a pas d'équivalent en ce qui concerne le PEB du 8 octobre 1991, et ne se prête par conséquent à aucune comparaison. Par ailleurs son institution est facultative dans le cas de l'aérodrome de TOULOUSE-FRANCAZAL.

4.5. Indices délimitant les 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 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.

En ce qui concerne l'aérodrome de TOULOUSE-FRANCAZAL :

Dans ces conditions, compte tenu :

- des prescriptions du décret n°2002-626 du 26 avril 2002, autorisant le choix de la courbe extérieure de la zone B entre les valeurs d'indice L_{den} 65 et 62, et le choix de la courbe extérieure de la zone « C » entre les valeurs d'indice L_{den} 57 et 55 ;
- de l'état actuel de l'urbanisation autour du site ;
- de l'impact limité du projet présenté sur l'urbanisme des communes ;
- de l'avis de la commission consultative de l'environnement en date du 19 octobre 2006 (cf. compte-rendu du 24 novembre 2006) ;

- de l'avis des communes consultées dans le cadre des dispositions de l'article R 147-7 du code de l'urbanisme

Il a été décidé de retenir

- la valeur d'indice « L_{den} 62 » comme limite extérieure de la zone « B »,
et
- la valeur d'indice « L_{den} 57 » comme limite extérieure de la zone « C »,

Qui permettent :

- d'assurer une protection satisfaisante de l'outil aéroportuaire ;
- de répondre au mieux à la sensibilité croissante de la population au bruit des avions en éloignant au mieux les zones d'habitat futur de l'aérodrome.

Il a par ailleurs été décidé d'instituer une zone « D » d'information et d'isolation acoustique renforcée, dans un souci de transparence maximale. De plus la prise en compte de cette zone permet de donner une information homogène et identique à celle fournie dans les zones riveraines de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac.

Établi à l'échelle 1/25000^{ème}, l'ensemble des quatre courbes devient la représentation graphique du plan d'exposition au bruit soumis à l'instruction administrative réglementaire.

Celle-ci est jointe au présent rapport en pièce C du dossier.

L'impact du PEB sur l'urbanisme est développé dans la partie E du présent document.

C

REPRESENTATION GRAPHIQUE

(Echelle 1/25 000^{ème})

D

LE PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

pris par

Arrêté préfectoral du 8 octobre 1991

(pour mémoire)

REPUBLIQUE FRANÇAISE
LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PREFECTURE DE LA HAUTE-GARONNE

Place Saint-Étienne
31038 TOULOUSE CEDEX
Téléph. : 01.33.43.80

1. DIRECTION

3. BUREAU

Référence à rappeler :

DAG 3 - ME/MB

Poste : 61.33.39.80

—
Aérodrome militaire
de
TOULOUSE-FRANCAZAL

—
Plan d'exposition au bruit

LE PREFET DE LA REGION MIDI-PYRENEES,
PREFET DE LA HAUTE-GARONNE
OFFICIER DE LA LEGION D'HONNEUR

VU la loi d'aménagement et d'urbanisme n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes ;

VU le décret n° 87-339 du 21 mai 1987 définissant les modalités de l'enquête publique relative aux plans d'exposition au bruit des aérodromes ;

VU le code de l'urbanisme et notamment les articles R 147-1 à R 147-11 ;

VU la circulaire du 19 janvier 1988 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes ;

VU l'arrêté préfectoral du 27 mars 1984 rendant disponible le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de TOULOUSE-FRANCAZAL ;

VU l'arrêté préfectoral du 13 novembre 1989 engageant la procédure de révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome militaire de TOULOUSE - FRANCAZAL ;

VU les avis de la commission consultative de l'environnement en date du 2 mai 1990 et du 30 janvier 1991 ;

VU les résultats de l'enquête publique ouverte par arrêté préfectoral du 18 septembre 1990 ;

VU l'avis du Ministère de la défense - direction de l'infrastructure de l'air en date du 1er juillet 1991 ;

.../...

Considérant que le Plan d'exposition au bruit actuel élaboré avec des prévisions de trafic à horizon 1985 est devenu caduc ;

Considérant que l'aérodrome militaire de TOULOUSE-FRANCAZAL est une plate forme à usage restreint et que la structure de son trafic et son évolution sont bien maîtrisées à l'horizon 2005 ;

Considérant l'environnement général de l'aérodrome et la nécessité de préserver les intérêts socio-économiques locaux ;

Sur proposition du Secrétaire Général de la Préfecture de la Haute-Garonne ;

ARRÊTE

ARTICLE 1°/ Le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome militaire de TOULOUSE FRANCAZAL est approuvé.

Ce plan portant la référence STBA/EGU/88 - CM 89 104 est annexé au présent arrêté.

ARTICLE 2°/ Ce document pourra être consulté dans les mairies des communes de : CUGNAUX, MERVILLA, PECHBUSQUE, PLAISANCE DU TOUCH, LA SALVETAT ST GILLES, PORTET/GARONNE, TOULOUSE, TOURNEFEUILLE, VIEILLE TOULOUSE et VIGOLET-AUZIL ainsi qu'à la Préfecture de la Haute-Garonne (1ère direction - 3ème bureau).

ARTICLE 3°/ La mention des lieux où les documents peuvent être consultés sera insérée dans deux journaux à diffusion régionale ou locale dans le département et affiché dans les mairies concernées.

ARTICLE 4°/ Ce plan d'exposition au bruit entrera en vigueur en se substituant au précédent dès que les formalités de publicité prévues à l'article 3 susvisé seront effectives.

Il sera alors opposable à tous documents d'urbanisme.

ARTICLE 5°/ Le Secrétaire Général de la Préfecture de la Haute-Garonne, Les maires des communes de CUGNAUX, MERVILLA, LA SALVETAT ST GILLES, PORTET/GARONNE, TOULOUSE, TOURNEFEUILLE, VIEILLE TOULOUSE et VIGOLET-AUZIL, PECHBUSQUE, PLAISANCE DU TOUCH, Le Directeur départemental de l'équipement,

sont chargés, chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté.

Pour application :
Pour le Préfet,
L'Adjoint principal
Chef de bureau délégué

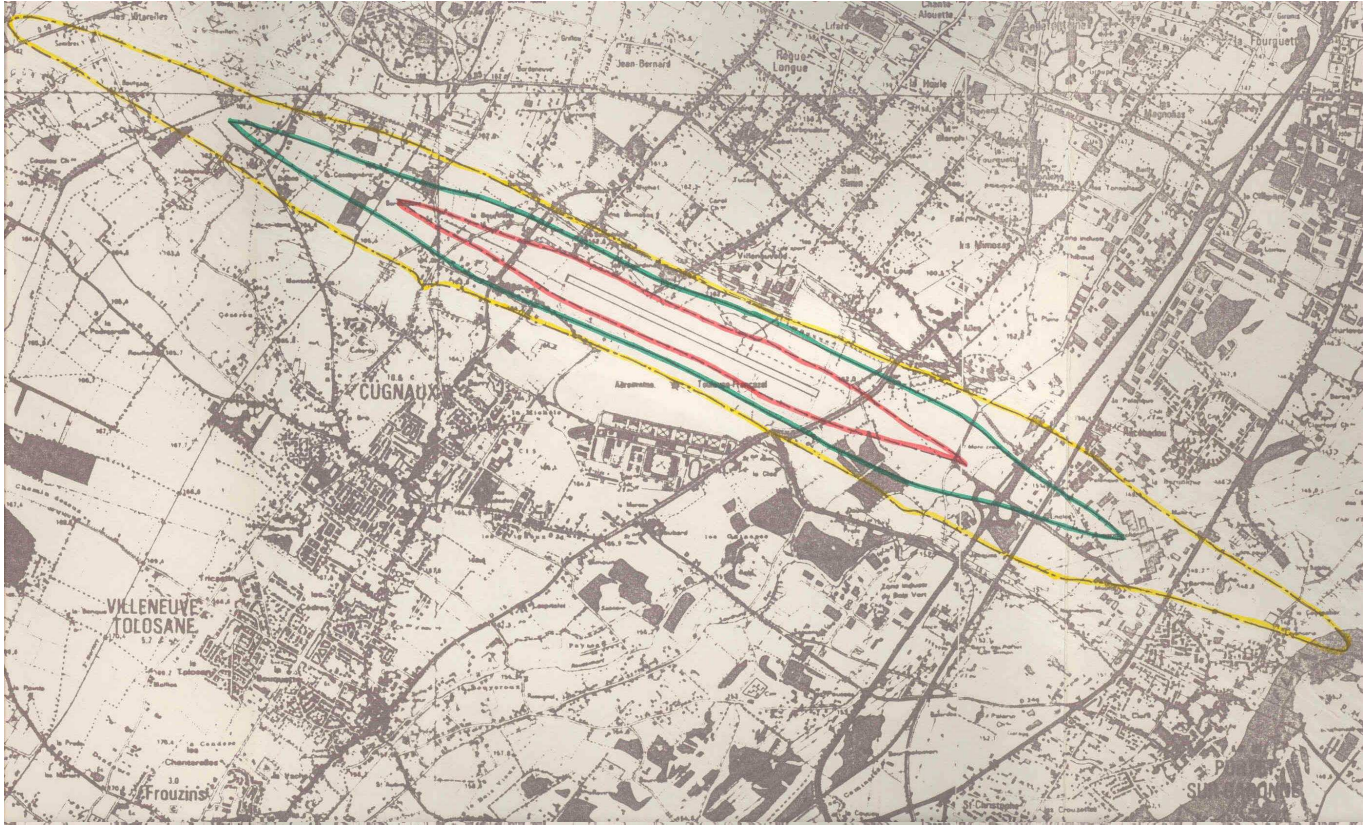


[Signature]
L. C. ADJUTANT

Toulouse, le
Le Secrétaire Général
de la Préfecture de la Haute-Garonne.

[Signature]

08 OCT. 1991.



Aérodrome de
TOULOUSE-FRANCAZAL

PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT
ANNEXE A L'ARRETE PREFECTORAL DU 08/10/91

FEBRER 1989
STHA/EGU/ASA Inc

ECHELLE: 1/25 000

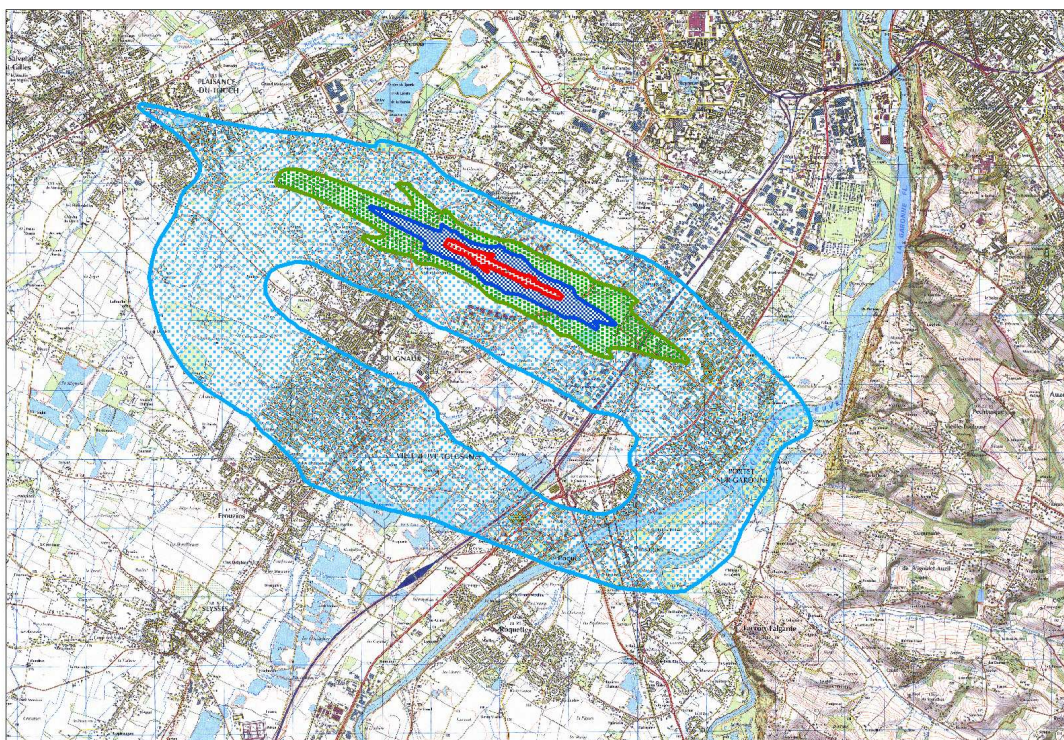
E

**IMPACT SUR L'URBANISME
DU PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT**

Ce document a pour vocation de mettre en relation le Plan d'Exposition au Bruit (P.E.B) en indices Lden à l'horizon 2020 de l'aérodrome militaire de Toulouse-Francazal et les Plans d'Urbanisme communaux, afin de permettre une lecture globale de ses incidences sur les zones d'urbanisation existantes et prévues.

Dans cet objectif, les informations suivantes sont précisées :

- Une présentation comparative globale entre le PEB du 8 octobre 1991 et le PEB révisé, avec indication des superficies et estimation de la population résidente 1999 concernée.
- L'analyse des impacts sur les documents d'urbanisme en vigueur, Schéma Directeur et Plans Locaux d'Urbanisme.



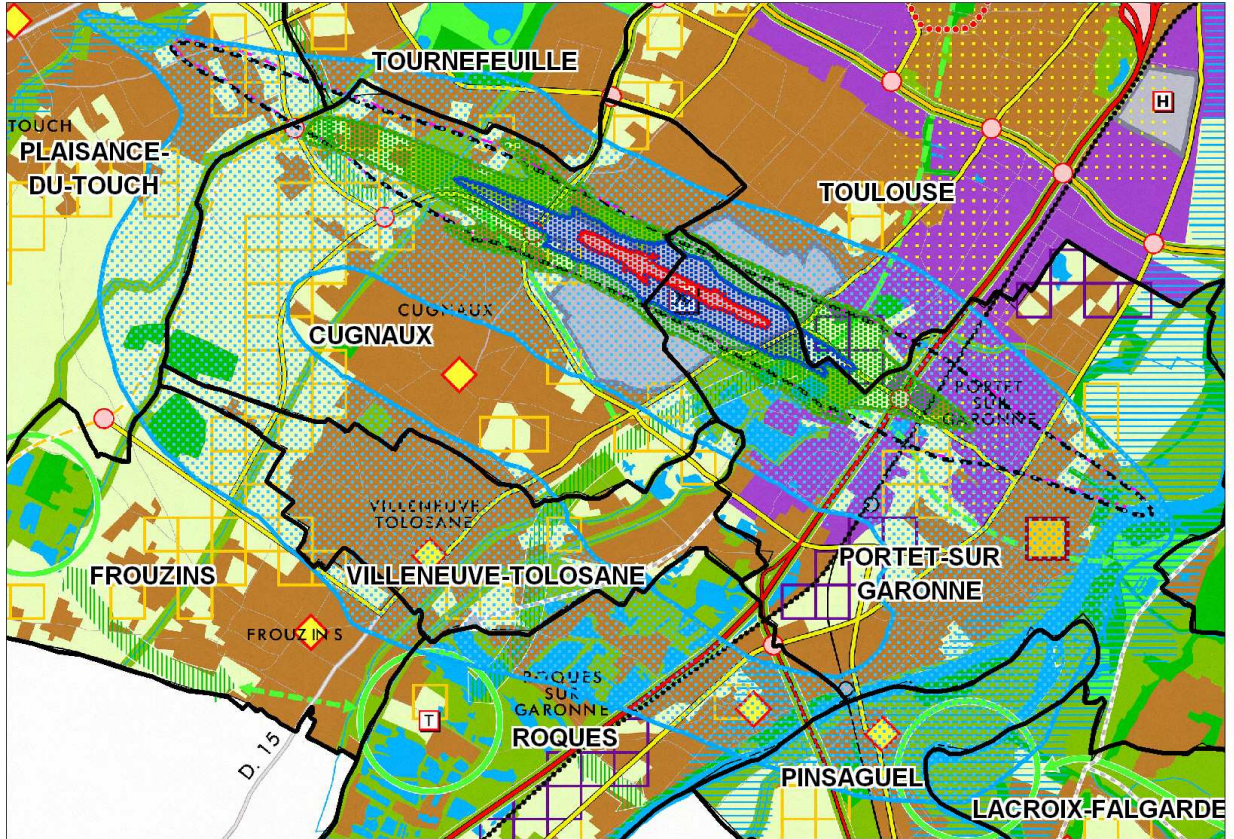
SURFACES CONCERNEES PAR LE PEB DU 8 OCTOBRE 1991 ET LE P.E.B REVISE EN INDICES Lden à l'HORIZON 2020

Superficie en hectares		Zone A Lden 70	Zone B Lden 70-62	Zone C Lden 62-57	Zone D Lden 57-50	Total
PEB du 8 octobre 1991 Ensemble des communes		87	165	317	Pas de zone D	569
PEB révisé Ensemble des communes		22	104	285	2939	3350
CUGNAUX	PEB du 8/10/91	42	78	107		227
	PEB Révisé	11,97	48,20	137,09	722,15	919,41
PORTET sur GARONNE	PEB du 8/10/91	38	62	144		244
	PEB Révisé	10,44	47,65	95,24	715,74	869,08
TOULOUSE	PEB du 8/10/91	7	26	23		56
	PEB Révisé	0	7,73	52,52	132,26	192,61
PLAISANCE du TOUCH	PEB du 8/10/91	0	0	40		40
	PEB Révisé	0	0	0	264,31	264,31
TOURNE- FEUILLE	PEB du 8/10/91	0	0	2		2
	PEB Révisé	0	0	0	92,49	92,49
FROUZINS	PEB du 8/10/91	0	0	0		0
	PEB Révisé	0	0	0	130,76	130,76
PINSAGUEL	PEB du 8/10/91	0	0	0		0
	PEB Révisé	0	0	0	192,12	192,12
ROQUES	PEB du 8/10/91	0	0	0		0
	PEB Révisé	0	0	0	257,83	257,83
LACROIX FALGARDE	PEB du 8/10/91	0	0	0		0
	PEB Révisé	0	0	0	43,94	43,94
VILLENEUVE TOLOSANE	PEB du 8/10/91	0	0	0		0
	PEB Révisé	0	0	0	387,34	387,34

**POPULATIONS CONCERNEES PAR LE PEB DU 8 OCTOBRE 1991 ET LE P.E.B
REVISE EN INDICES Lden à l'HORIZON 2020**

Évaluation de la population résidente en habitants		Zone A Lden 70	Zone B Lden 70-62	Zone C Lden 62-57	Zone D Lden 57-50	Total
PEB du 8 octobre 1991 Ensemble des communes		43	393	1644	Pas de zone D	2080
PEB révisé Ensemble des communes		0	60	941	24 426	25428
CUGNAUX	PEB du 8/10/91	43	335	610		988
	PEB Révisé	0	60	802	5356	6217
PORTET sur GARONNE	PEB du 8/10/91	0	42	302		344
	PEB Révisé	0	0	63	5571	5634
TOULOUSE	PEB du 8/10/91	0	16	42		58
	PEB Révisé	0	0	76	325	401
PLAISANCE du TOUCH	PEB du 8/10/91	0	0	686		686
	PEB Révisé	0	0	0	2409	2409
TOURNE- FEUILLE	PEB du 8/10/91	0	0	0		2
	PEB Révisé	0	0	0	818	818
FROUZINS	PEB du 8/10/91	0	0	0		0
	PEB Révisé	0	0	0	543	543
PINSAGUEL	PEB du 8/10/91	0	0	0		0
	PEB Révisé	0	0	0	711	711
ROQUES	PEB du 8/10/91	0	0	0		0
	PEB Révisé	0	0	0	1369	1369
LACROIX FALGARDE	PEB du 8/10/91	0	0	0		0
	PEB Révisé	0	0	0	0	0
VILLENEUVE TOLOSANE	PEB du 8/10/91	0	0	0		0
	PEB Révisé	0	0	0	7326	7326

**IMPACT SUR LES DISPOSITIONS DU SCHÉMA DIRECTEUR DE
L'AGGLOMÉRATION TOULOUSAINE (SDAT)**



Seule une partie des communes concernées par le PEB de Toulouse-Franczal font partie du Schéma Directeur de l'Agglomération Toulousaine (SDAT) en vigueur.

Le SDAT approuvé a pris en compte le PEB du 8 octobre 1991 : ainsi les potentialités de développement figurant à l'intérieur des zones de bruit B et C de l'aérodrome de Franczal étaient uniquement destinées soit au développement des activités soit à de l'habitat diffus.

Le nouveau PEB a globalement un impact sensiblement moins important que le PEB du 8 octobre 1991.

1. Zone de Bruit A : Son étendue est fortement réduite et reste quasiment limitée aux emprises de la piste d'envol.
2. Zone de Bruit B : Elle connaît également une forte diminution de son étendue : Elle déborde des emprises de la base au nord-ouest et sud-ouest sans cependant affecter de nouveaux terrains.
3. Zone de Bruit C : Nettement réduite en longueur par rapport au PEB du 8 octobre 1991, elle est cependant plus large tout en restant proche des limites latérales.

Le tableau ci-après fait apparaître les impacts comparatifs quantitatifs en fonction de la destination principale des potentialités ouvertes par le Schéma Directeur (un pixel est une surface de 9 ha (carré de 300 m de coté) représentant une potentialité de développement).

Zone B

Commune	Pixels sous courbe de bruit B du PEB du 8 octobre 1991		Pixels sous courbe de bruit B du PEB révisé	
	Mixte	Activité	Mixte	Activité
CUGNAUX	0	0	0	0
PLAISANCE	0	0	0	0
TOURNEFEUILLE	0	0	0	0
TOULOUSE	0	2	0	0,5
TOTAL	0	2	0	0,5

Zone C

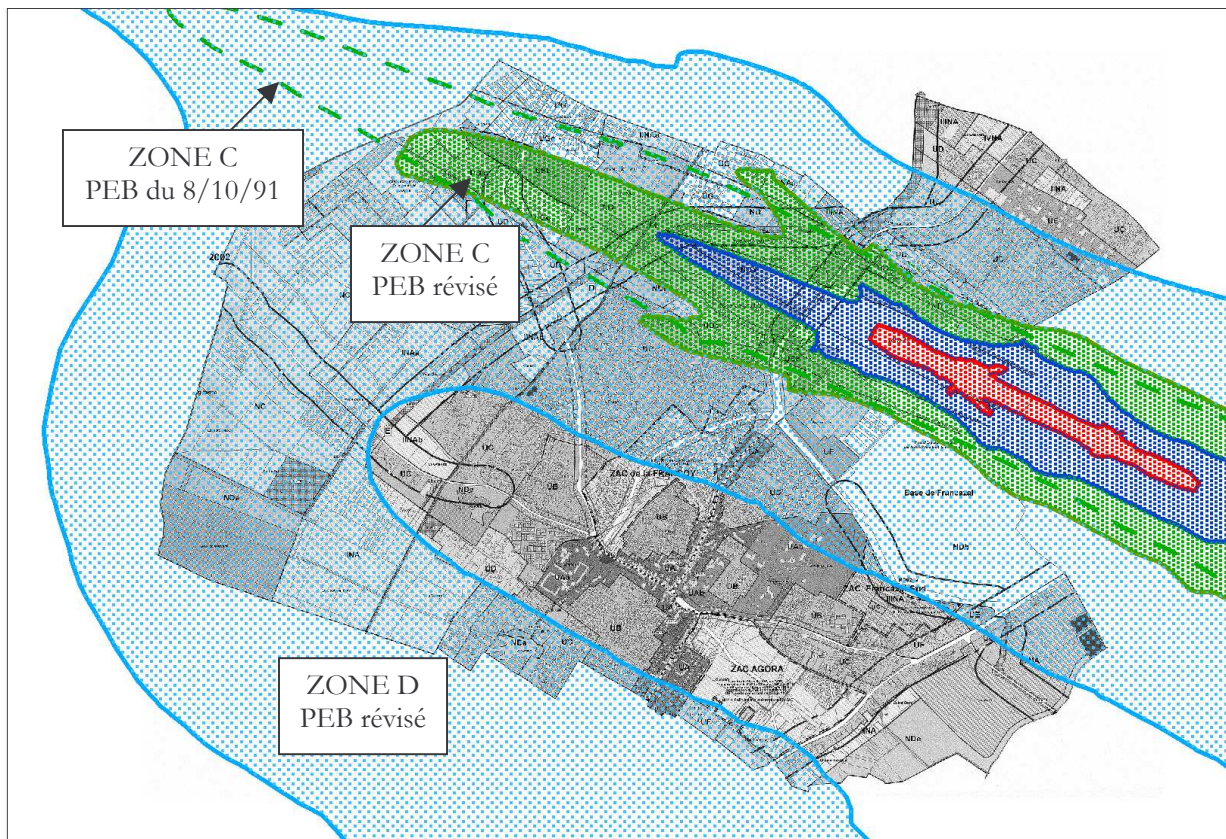
Commune	Pixels sous courbe de bruit B du PEB du 8 octobre 1991		Pixels sous courbe de bruit B du PEB révisé	
	Mixte	Activité	Mixte	Activité
CUGNAUX	5	0	2,5	0
PLAISANCE	1	0	0	0
TOURNEFEUILLE	0	0	0	0
TOULOUSE	0	1	0	3
TOTAL	6	1	2,5	3

Au niveau de l'ensemble du SDAT en ce qui concerne la zone C il apparaît que l'impact du PEB révisé est plus faible que celui du PEB du 8 octobre 1991.

En conclusion le PEB ne remet pas en cause les objectifs de développement de l'agglomération et est compatible avec les dispositions du SDAT en vigueur.

IMPACT SUR LES DISPOSITIONS PREVUES DANS LES PLANS D'URBANISME COMMUNAUX

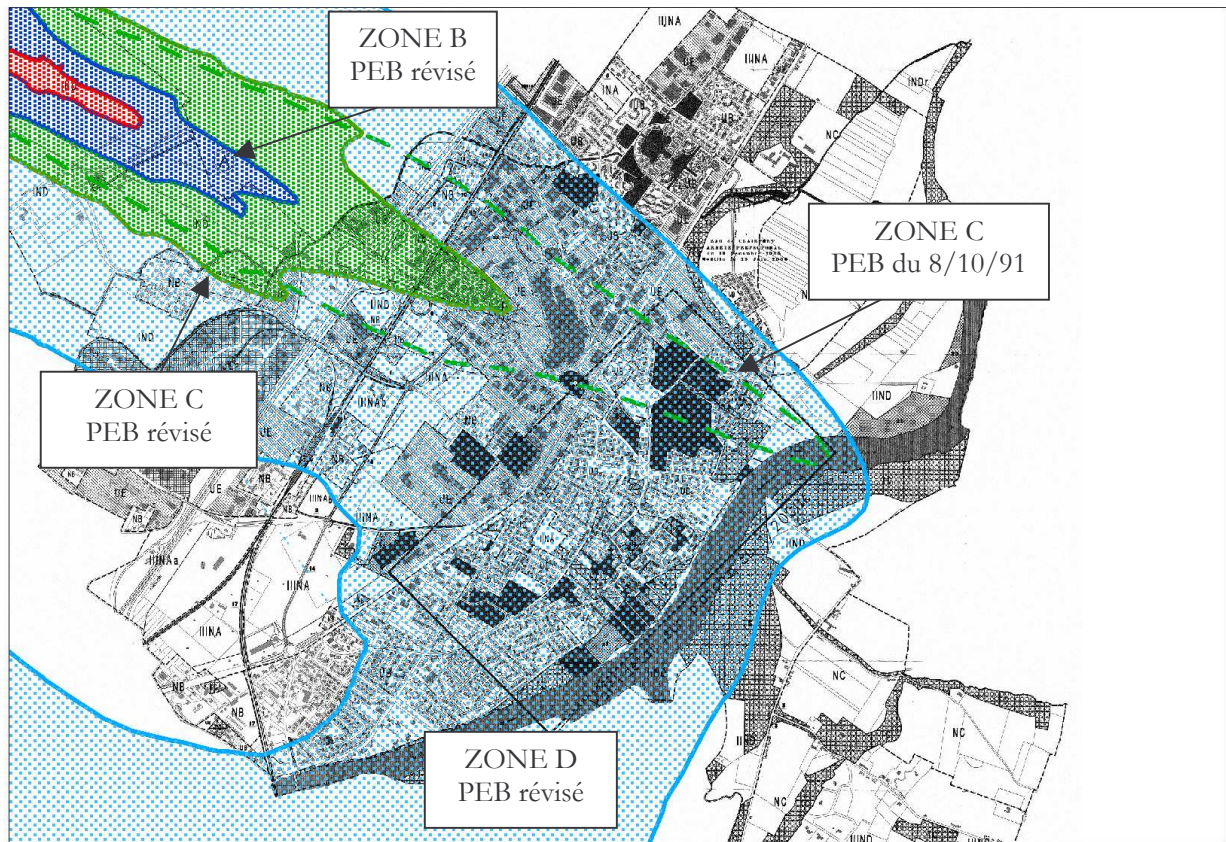
1. COMMUNE DE CUGNAUX



La commune de Cugnaux est la commune la plus touchée par les nuisances de bruit de l'aérodrome militaire de Toulouse-Francazal dont l'essentiel des installations se trouvent sur son territoire. La courbe de bruit C du PEB révisé est sensiblement équivalente à la courbe C du PEB du 8 octobre 1991 en impact sur les surfaces. Par contre, elle est moins large au nord-est de la commune et plus large au sud-est.

Par ailleurs compte tenu des potentialités de développement de la commune, le PEB révisé n'est pas de nature à remettre en cause les options de développement communales.

2. COMMUNE DE PORTET SUR GARONNE



La zone B est très fortement réduite et n'affecte plus le secteur commercial.

La Zone C voit son extension

- fortement réduite dans l'axe (l'indice le plus protecteur déborde très légèrement la RD 120 au sud-est),

- légèrement augmentée en épaisseur le long de la route de Francazal, sans remettre en cause le projet de développement urbain de la commune prévu aux abords la gare.

La Zone D (nouvelle) sans effet limitatif réglementaire d'usage des sols concerne la quasi-totalité des zones d'habitat de la commune.

F

ANNEXES

- **articles L.147-1 à 8 du code de l'urbanisme** (*loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes*)
- **articles R 147-1 à 11 du code de l'urbanisme** (*décret n°2002-626 du 26 avril 2002 fixant les conditions d'établissement des plans d'exposition au bruit et des plans de gêne sonore des aérodromes et modifiant le code de l'urbanisme*)
- **décret n°87-339 du 21 mai 1987** définissant les modalités de l'enquête publique relative aux plans d'exposition au bruit des aérodromes
- **articles L.123-1 à 16 du code de l'environnement** (*loi n°83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement*)
- **La conception d'un PEB**
- **Echelle comparative de quelques bruits exprimés en dB(A)**

CODE DE L'URBANISME (Partie Législative)

Livre I : Règles générales d'aménagement et d'urbanisme

Titre IV : Dispositions particulières à certaines parties du territoire

Chapitre VII : Dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes

Article L147-1

Au voisinage des aérodromes, les conditions d'utilisation des sols exposés aux nuisances dues au bruit des aéronefs sont fixées par le présent chapitre, dont les dispositions complètent les règles générales instituées en application de l'article L. 111-1. Les schémas de cohérence territoriale, les schémas de secteur, les plans locaux d'urbanisme, les plans de sauvegarde et de mise en valeur et les cartes communales doivent être compatibles avec ces dispositions.

Les dispositions du présent chapitre sont opposables à toute personne publique ou privée pour l'exécution de tous travaux, constructions, affouillements ou exhaussements des sols, pour la création de lotissements et l'ouverture des installations classées.

Article L147-2

Les dispositions du présent chapitre sont applicables autour des aérodromes classés selon le code de l'aviation civile en catégories A, B et C, ainsi qu'autour des aérodromes civils ou militaires figurant sur une liste établie par l'autorité administrative.

Article L147-3

Pour l'application des prescriptions édictées par le présent chapitre, un plan d'exposition au bruit est établi pour chacun des aérodromes mentionnés à l'article L. 147-2. Ce plan est établi par l'autorité administrative, après consultation :

- des communes intéressées ;
- de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires pour les aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts, qui recueille au préalable l'avis de la commission consultative de l'environnement concernée ;
- de la commission consultative de l'environnement concernée, lorsqu'elle existe, pour les autres aérodromes.

Il est soumis à enquête publique suivant les modalités de la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement.¹

Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions dans lesquelles il est établi et tenu à la disposition du public.

Le plan d'exposition au bruit est annexé au plan local d'urbanisme, au plan de sauvegarde et de mise en valeur et à la carte communale dont les dispositions doivent être compatibles avec les prescriptions définies à l'article L. 147-5.

Les plans d'exposition au bruit existants rendus disponibles pour l'application de la directive d'aménagement national relative à la construction dans les zones de bruit des aérodromes valent, dans l'attente de leur révision, plan d'exposition au bruit au titre de la loi n° 85-696 du 11 juillet 1985. Cette révision intervient selon les conditions fixées par le décret en Conseil d'Etat prévu au troisième alinéa du présent article.

Article L147-4

Le plan d'exposition au bruit, qui comprend un rapport de présentation et des documents graphiques, définit, à partir des prévisions de développement de l'activité aérienne, de l'extension prévisible des infrastructures et des procédures de circulation aérienne, des zones diversement exposées au bruit engendré par les aéronefs. Il les classe en zones de bruit fort, dites A et B, et zones de bruit modéré, dite C. Ces zones sont définies en fonction des valeurs d'indices évaluant la gêne due au bruit des aéronefs fixées par décret en Conseil d'Etat.

¹ La loi n°83-630 a été abrogée et codifiée aux articles L 123-1 à 16 du code de l'environnement

Les valeurs de ces indices pourront être modulées dans les conditions prévues à l'article L. 111-1-1 compte tenu de la situation des aérodromes au regard de leur utilisation, notamment pour la formation aéronautique, et de leur insertion dans les milieux urbanisés. La modulation de l'indice servant à la détermination de la limite extérieure de la zone C se fera à l'intérieur d'une plage de valeurs fixées par le décret prévu à l'alinéa précédent.

Article L147-5

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

1^o Les constructions à usage d'habitation sont interdites dans ces zones à l'exception :

- de celles qui sont nécessaires à l'activité aéronautique ou liées à celle-ci ;
- dans les zones B et C et dans les secteurs déjà urbanisés situés en zone A, des logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales admises dans la zone et des constructions directement liées ou nécessaires à l'activité agricole ;
- en zone C, des constructions individuelles non groupées situées dans des secteurs déjà urbanisés et desservis par des équipements publics dès lors qu'elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances.

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

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

4^o Les plans d'exposition au bruit peuvent délimiter une zone D à l'intérieur de laquelle les constructions sont autorisées mais doivent faire l'objet des mesures d'isolation acoustique prévues à l'article L. 147-6. La délimitation d'une zone D est obligatoire pour les aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts ;

5^o A l'intérieur des zones C, les plans d'exposition au bruit peuvent délimiter des secteurs où, pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées, à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores. Postérieurement à la publication des plans d'exposition au bruit, à la demande de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme, de tels secteurs peuvent également être délimités par arrêté préfectoral pris après enquête publique.

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

Article L147-6

Toutes les constructions qui seront autorisées dans les zones de bruit conformément aux dispositions de l'article L. 147-5 feront l'objet de mesures d'isolation acoustique, dans les conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires en matière d'urbanisme, de construction ou d'habitation.

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

Article L147-7

A compter de la décision d'élaborer ou de réviser un plan d'exposition au bruit, l'autorité administrative peut délimiter les territoires à l'intérieur desquels s'appliqueront par anticipation, pour une durée maximale de deux ans renouvelable une fois, les dispositions de l'article L. 147-5 concernant les zones C et D.

Article L147-8

Un décret en Conseil d'Etat fixe, en tant que de besoin, les modalités d'application du présent chapitre.

CODE DE L'URBANISME
(Partie Réglementaire - Décrets en Conseil d'Etat)

LIVRE I : Règles générales d'aménagement et d'urbanisme

TITRE IV : Dispositions spéciales à certaines parties du territoire

CHAPITRE VII : Dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes

**SECTION I : Détermination des valeurs d'indices à prendre en compte pour la
délimitation des zones de bruit des aérodromes**

Article R147-1

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

$$L_{den} = 10 \times \lg \frac{1}{24} \left[12 \times 10^{\frac{L_d}{10}} + 4 \times 10^{\frac{L_e+5}{10}} + 8 \times 10^{\frac{L_n+10}{10}} \right]$$

avec :

L_d = niveau sonore moyen à long terme pondéré A tel que défini dans ISO 1996-2:1987, déterminé sur l'ensemble des périodes de jour d'une année. La période de jour s'étend de 6 heures à 18 heures ;

L_e = niveau sonore moyen à long terme pondéré A tel que défini dans ISO 1996-2:1987, déterminé sur l'ensemble des périodes de soirée d'une année. La période de soirée s'étend de 18 heures à 22 heures ;

L_n = niveau sonore moyen à long terme pondéré A tel que défini dans ISO 1996-2:1987, déterminé sur l'ensemble des périodes de nuit d'une année. La période de nuit s'étend de 22 heures à 6 heures le lendemain.

Article R147-2

La zone de bruit fort A est la zone comprise à l'intérieur de la courbe d'indice L_{den} 70.

La zone de bruit fort B est la zone comprise entre la courbe d'indice L_{den} 70 et la courbe d'indice L_{den} 62. Toutefois, pour les aérodromes mis en service avant la publication du décret n° 2002-626 du 26 avril 2002 fixant les conditions d'établissement des plans d'exposition au bruit et des plans de gêne sonore des aérodromes et modifiant le code de l'urbanisme, la valeur de l'indice servant à la délimitation de la limite extérieure de la zone B est comprise entre 65 et 62.

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

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

SECTION II : Etablissement des plans d'exposition au bruit des aérodromes

Article R147-5

Le rapport de présentation prévu au premier alinéa de l'article L. 147-4 ne comporte pas les éléments qui seraient de nature à entraîner la divulgation de secrets de la défense nationale, lorsque le plan d'exposition au bruit concerne un aérodrome dont le ministère chargé de la défense est affectataire à titre exclusif, principal ou secondaire.

Le plan d'exposition au bruit est établi à l'échelle du 1/25 000 et fait apparaître le tracé des limites des zones de bruit dites A, B, C et, le cas échéant, D. Il rappelle les valeurs d'indice retenues pour définir les zones A et D et précise la valeur d'indice servant à définir la limite extérieure des zones B et C. Il prend en compte l'ensemble des hypothèses à court, moyen et long terme de développement et d'utilisation de l'aérodrome concerné.

Article R147-6

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

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

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

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

Article R147-7

La décision d'établir ou de réviser le plan d'exposition au bruit est notifiée par le préfet, accompagnée d'un projet de plan d'exposition au bruit, aux maires des communes concernées et, s'il y a lieu, aux présidents des établissements publics de coopération intercommunale compétents. Mention en est insérée en caractères apparents dans deux journaux à diffusion régionale ou locale dans le département.

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

Cette décision fait l'objet d'un affichage pendant un mois dans chacune des mairies concernées et, s'il y a lieu, aux sièges des établissements publics de coopération intercommunale compétents.

A compter de la notification de cette décision les conseils municipaux des communes concernées et, le cas échéant, les organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale compétents disposent d'un délai de deux mois pour faire connaître leur avis sur le projet communiqué. A défaut de réponse dans le délai imparti, l'avis est réputé favorable.

Article R147-8

Dès réception des avis ou, à défaut, dès l'expiration du délai mentionné au dernier alinéa de l'article R. 147-7, le projet de plan d'exposition au bruit accompagné des avis des conseils municipaux et, le cas échéant, des organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale compétents est transmis pour avis par le préfet à :

- l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires pour les aéroports mentionnés au I de l'article 1609 quater du code général des impôts, qui recueille au préalable l'avis de la commission consultative de l'environnement concernée ;
- la commission consultative de l'environnement, lorsqu'elle existe, pour les autres aéroports.

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

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

Lorsque plusieurs départements sont concernés, le délai court à compter de la date de la dernière saisine. A défaut de réponse dans les délais impartis, ces avis sont réputés favorables.

Article R147-9

Le projet de plan d'exposition au bruit, éventuellement modifié pour tenir compte des avis exprimés, est soumis à enquête publique par le préfet dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article L. 147-3 et selon les modalités fixées par le décret n° 87-339 du 21 mai 1987 définissant les modalités de l'enquête publique relative aux plans d'exposition au bruit des aérodromes.

Lorsque le plan d'exposition au bruit concerne un aérodrome affecté à titre exclusif, principal ou secondaire au ministère chargé de la défense, la procédure d'enquête est conduite dans le respect des conditions posées par les articles 2 et 3 du décret n° 85-693 du 5 juillet 1985 pris pour l'application de la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 et déterminant les conditions de protection du secret de la défense nationale.

Article R147-10

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

L'arrêté approuvant le plan d'exposition au bruit est pris avec l'accord exprès du ministre chargé de la défense en ce qui concerne les aérodromes à affectation exclusive ou principale audit ministère et avec l'accord exprès du ministre chargé de l'aviation civile, en ce qui concerne les aérodromes classés dans la catégorie des investissements d'intérêt national lorsque le ministère de la défense n'en est pas l'affectataire principal, et pour les aérodromes situés en territoire étranger lorsque les nuisances de bruit affectent le territoire français.

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

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

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

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

Article R147-11

En cas de révision du plan d'exposition au bruit, ce plan demeure en vigueur jusqu'à la date à laquelle l'approbation de la révision a fait l'objet des mesures de publicité mentionnées à l'article R. 147-10.

Décret n°87-339 du 21 mai 1987 définissant les modalités de l'enquête publique relative aux plans d'exposition au bruit des aérodromes

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre de la défense, du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, du ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé des transports, et du ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé de l'environnement,

Vu le code de l'urbanisme, et notamment l'article L. 147-3 introduit par la loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes ;

Vu le code de l'aviation civile ;

Vu la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement ;

Vu le décret n° 85-453 du 23 avril 1985 pris pour l'application de la loi susvisée du 12 juillet 1983 ;

Vu le décret n° 85-693 du 5 juillet 1985 pris pour l'application de la loi susvisée du 12 juillet 1983 et déterminant les conditions de protection du secret de la défense nationale ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Article 1

L'enquête publique à laquelle, en application de l'article L. 147-3 du code de l'urbanisme, doivent être soumis les plans d'exposition au bruit des aérodromes est organisée conformément à la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 et aux dispositions du chapitre II du décret n° 85-453 du 23 avril 1985, sous réserve des dispositions suivantes.

I. - le dossier soumis à l'enquête publique comprend les pièces suivantes :

1° Une notice explicative précisant l'objet de l'enquête et la portée des plans d'exposition au bruit ;

2° Le projet de plan d'exposition au bruit ;

3° L'avis des communes intéressées et, s'il y a lieu, celui des établissements publics de coopération intercommunale compétents ;

4° L'avis de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires pour les aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts ;

5° L'avis de la commission consultative de l'environnement, lorsqu'elle existe ;

6° La mention des textes qui régissent l'enquête publique en cause et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure administrative d'établissement du plan d'exposition au bruit considéré.

II. - Lorsque le plan d'exposition au bruit intéresse le territoire de plusieurs départements, l'enquête est ouverte et organisée par un arrêté conjoint des préfets des départements intéressés. Le préfet du département où est situé l'aérodrome est alors chargé de coordonner l'organisation de l'enquête et d'en centraliser les résultats. Lorsque l'emprise d'un aérodrome s'étend sur deux ou plusieurs départements, le préfet du département sur le territoire duquel est située la plus grande partie de l'aérodrome est chargé de coordonner l'organisation de l'enquête et d'en centraliser les résultats.

L'enquête publique à laquelle sont soumis les plans d'exposition au bruit des aérodromes Charles-de-Gaulle, d'Orly et du Bourget est ouverte et organisée par arrêté du préfet de la région Ile-de-France.

III. - Le président du tribunal administratif compétent pour désigner le commissaire enquêteur ou les membres d'une commission d'enquête est celui du tribunal dans le ressort duquel est situé l'aérodrome ou la plus grande partie de l'aérodrome dont le plan d'exposition au bruit est soumis à enquête.

IV. - Pour l'application des dispositions de l'article 12 du décret n° 85-453 du 23 avril 1985 relatives à la publicité de l'enquête :

Il n'y a pas lieu à publication de l'avis d'enquête dans des journaux à diffusion nationale ;

L'avis d'enquête est affiché à la mairie de chacune des communes concernées par le plan d'exposition au bruit et, en outre, dans la zone publique de l'aérodrome.

V. - Pour l'application des articles 16, 18, 20 et 21 du décret n° 85-453 du 23 avril 1985, la référence au "maître de l'ouvrage" est sans objet.

VI. - Pour l'application de l'article 17 du décret n° 85-453 du 23 avril 1985, le rôle dévolu au maître de l'ouvrage est assuré par le préfet.

Article 2

Le ministre de la défense, le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, le ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé des transports, et le ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé de l'environnement, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

JACQUES CHIRAC Par le Premier ministre :

Le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports,

PIERRE MÉHAIGNERIE

Le ministre de la défense,

ANDRÉ GIRAUD

Le ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé des transports,

JACQUES DOUFFIAGUES

Le ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé de l'environnement,

ALAIN CARIGNON

**CODE DE L'ENVIRONNEMENT
(Partie Législative)**

Livre Ier : Dispositions communes

Titre II : Information et participation des citoyens

**Chapitre III : Enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter
l'environnement**

Section 1 : Champ d'application et objet de l'enquête publique

Article L123-1

I - La réalisation d'aménagements, d'ouvrages ou de travaux exécutés par des personnes publiques ou privées est précédée d'une enquête publique soumise aux prescriptions du présent chapitre, lorsqu'en raison de leur nature, de leur consistance ou du caractère des zones concernées, ces opérations sont susceptibles d'affecter l'environnement. La liste des catégories d'opérations visées à l'alinéa précédent et les seuils et critères techniques qui servent à les définir sont fixés par décrets en Conseil d'Etat. Ces seuils ou critères peuvent être modulés pour tenir compte de la sensibilité du milieu et des zones qui bénéficient au titre de l'environnement d'une protection d'ordre législatif ou réglementaire.

II - La décision d'ouverture de l'enquête publique portant sur le projet d'une collectivité territoriale, d'un groupement de collectivités territoriales ou d'un des établissements publics en dépendant est prise par le président de l'organe délibérant de la collectivité ou de l'établissement. Toutefois, lorsque l'enquête est préalable à une déclaration d'utilité publique, la décision est prise par l'autorité compétente de l'Etat.

Article L123-2

Lorsque des lois et règlements soumettent l'approbation de documents d'urbanisme ou les opérations mentionnées à l'article L. 123-1 à une procédure particulière d'enquête publique, les règles régissant ces enquêtes demeurent applicables dans la mesure où elles ne sont pas contraires aux dispositions du présent chapitre.

Les travaux qui sont exécutés en vue de prévenir un danger grave et immédiat sont exclus du champ d'application du présent chapitre.

Article L123-3

L'enquête mentionnée à l'article L. 123-1 a pour objet d'informer le public et de recueillir ses appréciations, suggestions et contre-propositions, postérieurement à l'étude d'impact lorsque celle-ci est requise, afin de permettre à l'autorité compétente de disposer de tous éléments nécessaires à son information.

Section 2 : Procédure et déroulement de l'enquête publique

Article L123-4

L'enquête mentionnée à l'article L. 123-1 est conduite, selon la nature et l'importance des opérations, par un commissaire enquêteur ou une commission d'enquête désignés par le président du tribunal administratif ou le membre du tribunal délégué par lui à cette fin.

Une liste d'aptitude est établie pour chaque département par une commission présidée par le président du tribunal administratif ou le magistrat qu'il délègue. Cette liste est rendue publique et fait l'objet d'au moins une révision annuelle.

Le président du tribunal administratif désigne le commissaire enquêteur ou les membres de la commission d'enquête parmi les personnes figurant sur les listes d'aptitude. Son choix n'est pas limité aux listes des départements faisant partie du ressort du tribunal.

Article L123-5

A la demande du commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête et lorsque les spécificités de l'enquête l'exigent, le président du tribunal administratif ou le magistrat qu'il délègue peut désigner un expert chargé d'assister le commissaire

enquêteur ou le président de la commission d'enquête. Le coût de cette expertise est à la charge du maître d'ouvrage.

Article L123-6

Ne peuvent être désignées comme commissaires enquêteurs ou comme membres de la commission d'enquête les personnes intéressées à l'opération à titre personnel ou en raison de leurs fonctions, notamment au sein de la collectivité, de l'organisme ou du service qui assure la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'oeuvre ou le contrôle de l'opération soumise à enquête.

Les dispositions de l'alinéa précédent peuvent être étendues, dans les conditions fixées par décret en Conseil d'Etat, à des personnes qui ont occupé ces fonctions.

Article L123-7

Quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et durant celle-ci, l'autorité compétente porte à la connaissance du public, par tous moyens appropriés d'affichage, notamment sur les lieux concernés par l'enquête, et, selon l'importance et la nature du projet, de presse écrite ou de communication audiovisuelle, l'objet de l'enquête, les noms et qualités du commissaire enquêteur ou des membres de la commission d'enquête, la date d'ouverture, le lieu de l'enquête et la durée de celle-ci.

La durée de l'enquête ne peut être inférieure à un mois.

Par décision motivée, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête peut prolonger l'enquête pour une durée maximale de quinze jours.

Article L123-8

Nonobstant les dispositions du titre Ier de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public et diverses dispositions d'ordre administratif, social et fiscal, le dossier d'enquête publique est communicable aux associations de protection de l'environnement agréées au titre de l'article L. 141-1 et à leurs frais.

Article L123-9

Le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête conduit l'enquête de manière à permettre au public de prendre une connaissance complète du projet et de présenter ses appréciations, suggestions et contre-propositions.

Il reçoit le maître d'ouvrage de l'opération soumise à l'enquête publique.

Il peut recevoir tous documents, visiter les lieux concernés, à l'exception des lieux d'habitation, après information préalable des propriétaires et des occupants par les soins de l'autorité compétente, entendre toutes personnes dont il juge l'audition utile et convoquer le maître d'ouvrage ou ses représentants ainsi que les autorités administratives intéressées.

Il peut organiser, sous sa présidence, une réunion d'information et d'échange avec le public en présence du maître d'ouvrage. Lorsque l'enquête publique porte sur une demande d'autorisation concernant une installation figurant sur la liste prévue au IV de l'article L. 515-8, cette réunion est obligatoire à la demande du maire de la commune sur le territoire de laquelle sera sise l'installation ou du président d'un établissement public de coopération intercommunale compétent en matière d'urbanisme ou de développement économique dont le périmètre comprend le territoire de la commune sur lequel sera sise l'installation (NOTA).

Sous réserve des dispositions de l'article L. 123-15, le maître d'ouvrage communique au public les documents existants que le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête juge utiles à la bonne information du public. En cas de refus de communication opposé par le maître d'ouvrage, sa réponse motivée est versée au dossier de l'enquête.

Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête se tient à la disposition des personnes ou des représentants d'associations qui demandent à être entendus.

NOTA : Loi n° 2003-699 art. 81 I : Cette disposition ne s'applique pas aux enquêtes ouvertes avant la publication de la loi n° 2003-699.

Article L123-10

Le rapport et les conclusions motivées du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête sont rendus publics. Le rapport doit faire état des contre-propositions qui ont été produites durant l'enquête ainsi que des réponses éventuelles du maître d'ouvrage, notamment aux demandes de communication de documents qui lui ont été adressées.

Article L123-11

Lorsqu'une opération subordonnée à une autorisation administrative doit faire l'objet d'une enquête publique régie par le présent chapitre, cette autorisation ne peut résulter que d'une décision explicite.

Article L123-12

Le juge administratif des référés, saisi d'une demande de suspension d'une décision prise après des conclusions défavorables du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, fait droit à cette demande si elle comporte un moyen propre à créer, en l'état de l'instruction, un doute sérieux quant à la légalité de celle-ci. Les dispositions de l'alinéa précédent s'appliquent également lorsqu'une décision a été prise sans que l'enquête publique requise par le présent chapitre ait eu lieu. Tout projet d'une collectivité territoriale ou d'un groupement de collectivités territoriales ayant donné lieu à des conclusions défavorables du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête doit faire l'objet d'une délibération de l'organe délibérant de la collectivité ou du groupement concerné.

Article L123-13

Lorsque les aménagements ou ouvrages qui ont fait l'objet d'une enquête publique n'ont pas été entrepris dans un délai de cinq ans à compter de la décision, il y a lieu à nouvelle enquête, à moins qu'une prorogation de cinq ans au plus ne soit décidée avant l'expiration de ce délai dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. Le présent article ne fait pas obstacle à l'application de dispositions plus contraignantes prévues par la réglementation propre à chaque opération.

Article L123-14

Le maître d'ouvrage prend en charge les frais de l'enquête, notamment l'indemnisation des commissaires enquêteurs et des membres des commissions d'enquête, ainsi que les frais qui sont entraînés par la mise à la disposition du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête des moyens matériels nécessaires à l'organisation et au déroulement de la procédure d'enquête. Saisi d'une demande en ce sens par le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête, le président du tribunal administratif ou le magistrat qu'il désigne à cet effet ordonne le versement par le maître d'ouvrage d'une provision dont il définit le montant. L'enquête publique ne peut être ouverte qu'après le versement de cette provision. Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions dans lesquelles, aux fins de garantir l'indépendance des commissaires enquêteurs et des membres des commissions d'enquête, sont fixées les règles d'indemnisation de ceux-ci et les modalités de versement par les maîtres d'ouvrage des sommes correspondantes aux intéressés.

Article L123-15

Le déroulement de l'enquête doit s'effectuer dans le respect du secret de la défense nationale, du secret industriel et de tout secret protégé par la loi.

Article L123-16

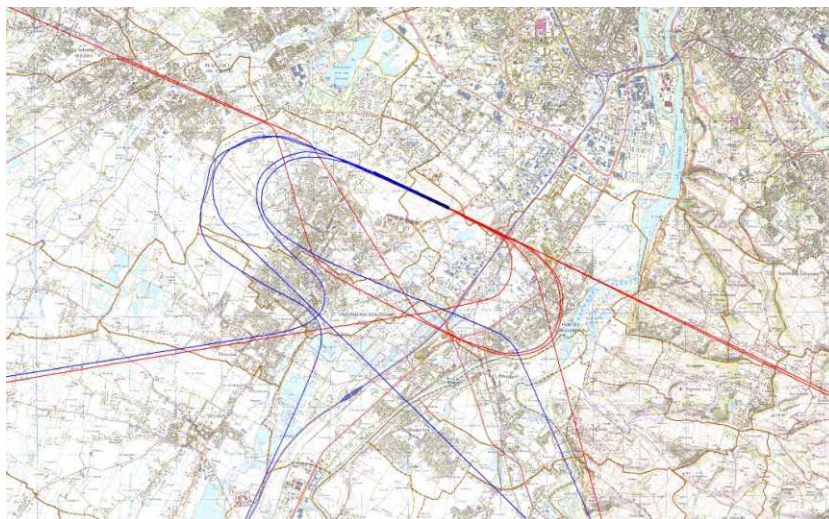
Les modalités d'application du présent chapitre, notamment les délais maxima et les conditions de dates et horaires de l'enquête, sont fixées par des décrets en Conseil d'Etat.

La conception d'un PEB

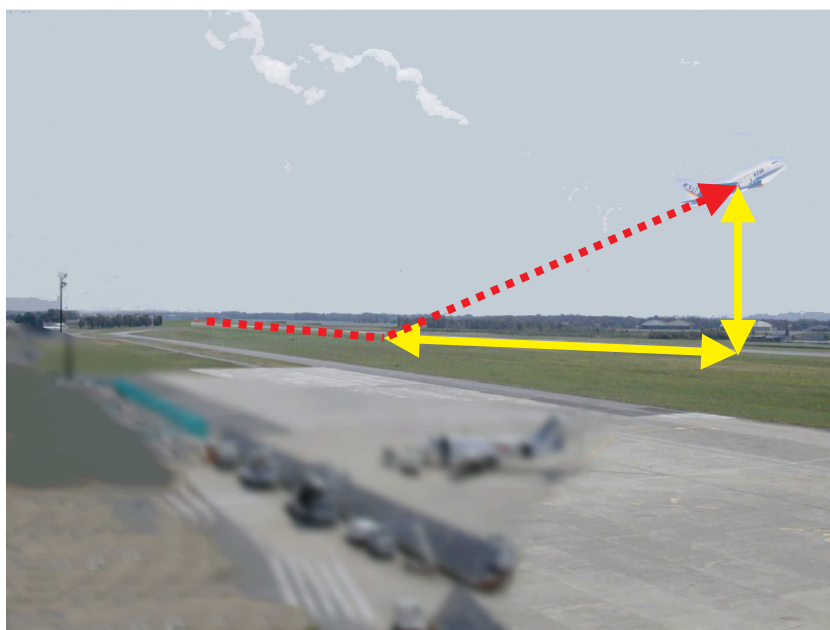
On distingue 7 phases pour l'élaboration du plan d'exposition au bruit

- 1 Déterminer les horizons d'étude : court, moyen et long termes
- 2 Définir les caractéristiques des aires de manoeuvre à chaque terme :
 - Dimensions et localisation piste (s)
 - Dimensions et localisation hélisation (s)
 - Dimensions et localisation taxiway (s)
- 3 Déterminer les procédures de vol des aéronefs :

En plan



En profil



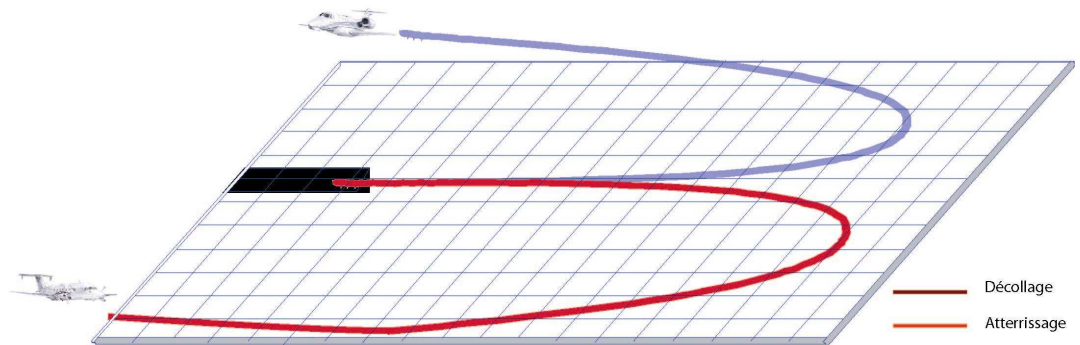
4

Définir le trafic à chaque horizon d'étude :

- Recenser tous les types d'aéronefs venant sur la plateforme,
- Evaluer le nombre annuel de mouvements (atterrissage et décollage),
- Répartir ces trafics sur les trois périodes de référence :
 - Jour : de 06 heures à 18 heures,
 - Soirée : de 18 heures à 22 heures,
 - Nuit : de 22 heures à 06 heures.

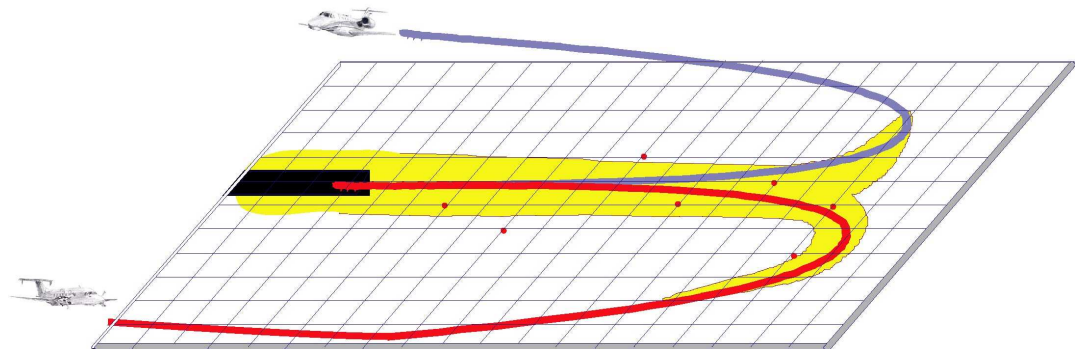
5

Affecter le trafic aux aires de manoeuvre et aux trajectoires, à chaque horizon d'étude :



6

Tracer des courbes L_{den} pour chaque zone définie et pour chaque horizon :



7

Tracé des « courbes enveloppes » : par superposition des courbes "court, moyen et long terme" obtenues précédemment, puis tracé, pour chaque valeur d'indice L_{den} considérée, du contour ainsi obtenu, désigné sous le nom de "courbe enveloppe".

Echelle comparative de quelques bruits exprimés en dB(A)

