

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

6a3 – Plan d'Exposition au Bruit

	Prescription	Arrêt	Approbation
Elaboration	20/06/2019	07/11/2024	04/12/2025

PREFECTURE DE MAINE-ET-LOIRE

DIRECTION DES COLLECTIVITES LOCALES
ET DE L'ENVIRONNEMENT
Bureau des affaires foncières et de l'urbanisme

Arrêté D3. 2006 n° **65**

AERODROME ANGERS-MARCE

Plan d'exposition au bruit
APPROBATION



ARRÊTE

**Le Préfet de Maine-et-Loire
Officier de la Légion d'Honneur,**

Vu le code de l'urbanisme, notamment ses articles L. 147.1 et suivants, R. 147.1 et suivants ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L 571-1 et suivants ;

Vu le code de l'aviation civile, notamment son article R 222-5 ;

Vu l'arrêté préfectoral D3-2004 n°661 du 27 août 2004 décidant de doter l'aérodrome Angers-Marcé d'un plan d'exposition au bruit ;

Vu l'avis favorable du conseil municipal de la commune de Seiches-sur-le-Loir du 14 octobre 2004 ;

Vu l'avis favorable du conseil municipal de la commune de Marcé du 8 octobre 2004 ;

Vu l'avis favorable du conseil municipal de la commune de Corzé du 8 octobre 2004 ;

Vu les avis réputés favorables des conseils municipaux des communes de Jarzé et Chaumont-d'Anjou et du conseil communautaire de la communauté de communes du Loir ;

Vu l'arrêté préfectoral D3-2005 n°536 du 4 août 2005 portant organisation de l'enquête publique préalable à approbation du plan d'exposition au bruit ;

Vu les conclusions du commissaire enquêteur du 8 novembre 2005 ;

Vu le rapport du Directeur départemental de l'équipement de Maine-et-Loire du 18 janvier 2005 ;

Considérant qu'il convient de limiter l'urbanisation lorsqu'elle pourrait conduire à exposer des populations nouvelles aux nuisances sonores générées par l'activité de l'aérodrome d'Angers-Marcé ;

Considérant qu'il convient de prendre en compte les nuisances sonores et leurs conséquences dans les projets d'aménagements communaux ;

Sur la proposition du secrétaire général de la préfecture,

ARRÊTE :

Art. 1 : Le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome d'Angers-Marcé annexé au présent arrêté est approuvé.

Il comprend :

- une notice explicative ;
- une carte à l'échelle 1/25 000ème faisant apparaître des zones de bruit A, B, C et D du plan d'exposition au bruit.

Art. 2 : Les valeurs des indices LDEN du plan d'exposition au bruit servant à définir la limite extérieure de chaque zone de bruit sont :

- zone A : LDEN 70
- zone B : LDEN 62
- zone C : LDEN 55
- zone D : LDEN 50

Art. 3 : les communes concernées par le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome d'Angers-Marcé sont les suivantes :

- Seiches-sur-le-Loir ;
- Corzé ;
- Marcé ;
- Jarzé ;
- Chaumont-d'Anjou.

Art. 4 : Copie du présent arrêté et du plan d'exposition au bruit est notifiée aux maires des communes concernées ainsi qu'au président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent. Il sera annexé aux documents d'urbanisme des communes concernées (POS, PLU).

Le présent arrêté et le plan d'exposition au bruit sont tenus à la disposition du public à la mairie de chacune des communes concernées, au siège de l'établissement public de coopération intercommunale concerné, à la direction départementale de l'équipement de Maine-et-Loire (service Prospective Aménagement et Développement Durable- Planification et Misesons de l'Etat) et en préfecture de Maine-et-Loire (bureau des affaires foncières et de l'urbanisme).

En outre, mention des lieux où les documents cités à l'alinéa précédents peuvent être consultés est insérée dans deux journaux diffusés dans le département et affichée dans les mairies et au siège de l'établissement public de coopération intercommunale concerné.

Art. 5 : Le secrétaire général de la préfecture, le Directeur départemental de l'équipement, le Directeur régional de l'aviation civile, les maires des communes de Seiches-sur-le-Loir, Corzé, Marcé, Jarzé et Chaumont d'Anjou et le Président de la communauté de communes du Loir sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Angers, le 6 FEV. 2006

Pour Le Préfet,
et par délégation,
Le Secrétaire Général de la Préfecture,

A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of several vertical and horizontal strokes, representing the signature of Jean-Jacques CARON.

Jean-Jacques CARON

Délais et voies de recours : La présente décision peut faire l'objet, dans les deux mois suivant l'accomplissement des mesures de publicité :

- d'un recours gracieux auprès de l'auteur de l'acte,
- d'un recours contentieux auprès du Tribunal administratif de Nantes



DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AVIATION CIVILE
DELEGATION DE L'AVIATION CIVILE OUEST
AERODROME DE NANTES - SUBDIVISION ETUDES

AERODROME D'ANGERS-MARCE

PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

N° Plan : PEB/DAC-O/LFJR/ES/PEB2030V3

Horizon 2030

Vu pour être annexé
à l'arrêté préfectoral du
- 6 FEV. 2006
le chef du bureau des affaires foncières
et de l'urbanisme,

Valérie GRENON

NOTICE EXPLICATIVE
Février 2004

Aérodrome d'ANGERS-MARCE

Plan d'exposition au bruit

Sommaire

1.	Note d'information relative à l'établissement du PEB	page 3
2.	La conception d'un plan d'exposition au bruit	page 8
3.	Hypothèses d'étude	page 11
4.	Le plan d'exposition au bruit	page 20

Annexes :

Annexe n°1 : Textes applicables	page 21
Annexe n°2 : Procédure d'établissement et d'approbation du PEB	page 32

Aérodrome d'ANGERS-MARCE

Plan d'exposition au bruit

- 1. note d'information relative à l'établissement
du plan d'exposition au bruit**

1.1. Introduction

Le bruit est pour les riverains d'aérodromes la nuisance aéronautique la plus importante et la plus immédiatement perceptible. Réduire les nuisances sonores et leur impact passe par la mise en oeuvre conjointe de trois politiques :

- la réduction du bruit des avions (bruit à la source), en particulier celui émis par les moteurs ; de gros progrès ont été réalisés dans ce domaine au cours des vingt dernières années.
- l'application aux opérations aériennes (atterrissages, décollages et roulages) de procédures dites « à moindre bruit » et l'optimisation de l'exploitation de l'aérodrome (pistes spécialisées, couvre-feu).
- la limitation du nombre de riverains directement soumis aux nuisances en maîtrisant l'urbanisation au voisinage des aérodromes.

1.2. Cadre réglementaire

La loi n°85-696 du 11 juillet 1985, modifiée par la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000, relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes insère au code de l'urbanisme les articles définissant les dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes (L. 147-1 à L. 147-6).

L'article L. 147-3 stipule notamment : « Pour application des prescriptions édictées par le présent chapitre, un plan d'exposition au bruit est établi par l'autorité administrative, après consultation des communes intéressées... »

Le plan d'exposition au bruit est opposable au tiers. D'une manière générale, 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 le PEB (cf. article L. 147-1).

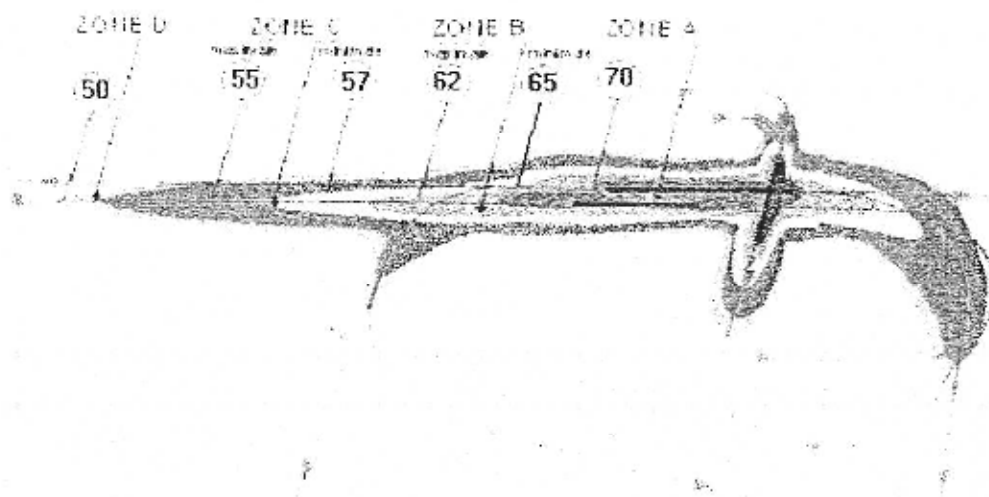
La loi n° 99-588 du 12 juillet 1999, portant création de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, modifie les articles L. 147 du code de l'urbanisme avec notamment la création d'une zone D obligatoire pour les aérodromes visés au 3 de l'article 266 *septies* du code des douanes*.

Le décret n°87-340 du 21 mai 1987 modifié par le décret n°97-607 du 31 mai 1997 reste applicable. Il détermine les valeurs d'indices (psophiques) à prendre en compte pour la délimitation des zones de bruit. Ce décret est modifié par le décret 2002-626 créant l'indice LDEN et quatre zones de gênes sonores

L'article R. 147-2 du code de l'urbanisme définit 4 zones dans le PEB :

- ✓ La zone de bruit fort A est la zone comprise à l'intérieur de la courbe d'indice Lden 70.
- ✓ La zone de bruit fort B est la zone comprise entre la courbe d'indice Lden 70 et la courbe d'indice Lden 62. Toutefois, pour les 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 Lden 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 Lden 50.

*A ce jour : Paris CDG, Orly, Toulouse-Blagnac, Strasbourg-Entzheim, Nice-Côte d'Azur, Bâle-Mulhouse, Lyon Saint-Exupéry, Bordeaux-Mérignac, Marseille-Provence, Nantes



La représentation graphique au 1/25000^e des zones et le rapport de présentation constitue le Plan d'Exposition au Bruit.

Les textes applicables sont présentés en annexe 1.

1.3. L'établissement et l'approbation du PEB

La procédure d'approbation du PEB est détaillée en annexe 2.

Elle se caractérise par :

- un recours à la concertation avec la consultation des communes et, lorsqu'elle existe, de la commission consultative de l'environnement (décret n° 87-341 du 21 mai 1987) ;
- une procédure spécifique d'enquête publique (art. L. 147-3 et R. 147-9 du Code de l'urbanisme) dont les modalités sont définies par le décret n° 87-339 du 21 mai 1987 ;
- une approbation par arrêté préfectoral ;
- une annexion du PEB aux plans locaux d'urbanisme des communes concernées ; ceux-ci, comme tous les plans de sauvegarde et de mise en valeur et les cartes communales, doivent être compatibles avec le PEB (art. L. 147-1 du Code de l'urbanisme).

Il est précisé dans l'article L147-7 que « à compter de la décision d'élaborer ou de réviser un plan d'exposition au bruit, l'autorité administrative peut, par arrêté, délimiter les territoires à l'intérieur desquels s'appliqueront par anticipation, pour une durée maximale de deux ans, les dispositions de l'article L. 147-5 concernant les zones C et D. »

1.4. Les effets du PEB sur l'urbanisme

La maîtrise de l'urbanisation autour des aérodromes est directement liée à l'existence d'un PEB et repose sur un principe général défini à l'article L. 147-5 du Code de l'Urbanisme : « Dans les zones définies par le PEB, 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 ».

La réglementation de l'urbanisation dans les zones considérées vise à organiser l'utilisation des sols dans l'environnement des aéroports. Cette organisation n'a pas pour but de stériliser cet environnement mais d'y interdire ou limiter la construction de logements, dans l'intérêt même des populations.

	ZONE A	ZONE B	ZONE C (*)	ZONE D (**)
CONSTRUCTIONS NOUVELLES				
Logements nécessaires à l'activité de l'aéroport, hôtels de voyageurs en transit	autorisés	autorisés	autorisés	
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales	autorisés dans les secteurs déjà urbanisés	autorisés	autorisés	
Immeubles d'habitation directement liés ou nécessaires à l'activité agricole	autorisés dans les secteurs déjà urbanisés	autorisés	autorisés	
Immeubles collectifs à usage d'habitation	non autorisés	non autorisés	non autorisés	
Habitat groupés (lotissement,...) parcs résidentiels de loisirs	non autorisés	non autorisés	non autorisés	
Maisons d'habitation individuelle	non autorisées	non autorisées	autorisées si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par équipements publics si n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil	Autorisés sous réserve d'isolation
Constructions à usage industriel, commercial et agricole	admissibles si elles ne risquent pas d'entraîner l'implantation de population permanente	conditions identiques à la zone A	conditions identiques à la zone A	
Équipements de superstructures nécessaires à l'activité aéronautique	autorisés s'ils ne peuvent être localisés ailleurs	conditions identiques à la zone A	autorisés	
Équipements publics	autorisés s'ils sont indispensables aux populations existantes et s'ils ne peuvent être localisés ailleurs	conditions identiques à la zone A	conditions identiques à la zone A	
OPERATIONS DE RENOVATION DES QUARTIERS OU DE REHABILITATION DE L'HABITAT EXISTANT	autorisés sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil	conditions identiques à la zone A	idem A + autorisées si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par équipements publics sous réserve d'un faible accroissement de la capacité d'accueil	
AMELIORATION ET EXTENSION MESUREE OU RECONSTRUCTION DES CONSTRUCTIONS EXISTANTES	autorisé s'il n'y a pas d'accroissement assimilable à la construction d'un nouveau logement	conditions identiques à la zone A	idem A + autorisées si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par équipements publics sous réserve d'un faible accroissement de la capacité d'accueil	

*Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 : " 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 significative de la population soumise aux nuisances sonores. "

Les schémas de cohérence territoriale, les schémas de secteur ainsi que les plans de sauvegarde et de mise en valeur et les cartes communales doivent être compatibles avec les prescriptions de l'article L. 147-5 du Code de l'Urbanisme.

Mais c'est par l'intermédiaire des plans locaux d'urbanisme (PLU) que sont transcrites, de manière effective au niveau du territoire, les prescriptions réglementaires relatives à l'urbanisation. Dans la pratique, les PLU doivent donc :

- présenter le problème des nuisances sonores et leurs conséquences sur les partis d'aménagement communal (rapport de présentation) ;
- proposer un zonage et un règlement compatible avec le PEB (une zone NA d'extension pavillonnaire est incompatible avec la zone A du PEB, par exemple), l'échelle du PEB (1/25000) laissant une marge d'appréciation quant à la transcription de ses limites sur les plans de zonage des PLU (1/2000 ou 1/5000) ;
- présenter, en annexe, le PEB (art. L. 147-3 et R. 123-24 du Code de l'urbanisme).

Pour l'instruction des demandes d'utilisation du sol, et en particulier des permis de construire, deux démarches peuvent s'appliquer :

- lorsqu'il existe un PLU rendu public ou approuvé et un PEB approuvé, l'instruction se déroule sur la base des dispositions du PLU, sous réserve de sa compatibilité avec les prescriptions de l'article L. 147-5 du Code de l'urbanisme ;
- lorsqu'il n'existe pas de PLU opposable mais uniquement un PEB approuvé les dispositions de l'article L. 147-5 sont directement opposables.

Notons, enfin, que dans tous les cas, l'information des demandeurs quant à l'existence de prescriptions liées aux zones de bruit, se fait par le biais du certificat d'urbanisme.

Aérodrome d'ANGERS-MARCE

plan d'exposition au bruit

2. La conception d'un plan d'exposition au bruit

2.1. Evaluation rationnelle de la gêne

2.1.1 Du bruit à la gêne

Un bruit est un ensemble de sons sans harmonie. Un son peut-être caractérisé par son intensité (sa force) et sa fréquence (hauteur : grave ou aigu). L'unité retenue pour le niveau sonore se dénomme le décibel (dB). Elle peut intégrer, pour représenter des sensibilités en intensité et en fréquence de l'oreille, une pondération dont l'unité est le décibel A (dB(A)). Celle-ci permet de traduire la sensibilité de l'oreille plus forte aux sons aigus qu'aux sons graves.

D'autres unités pondérées, plus spécifiques, existent. En particulier, une méthode plus précise permet, à l'aide de calculs portant sur la composition fréquentielle du bruit, de mieux évaluer la perception spécifique du bruit des avions. L'unité correspondante est le PNdB (décibel de bruit perçu).

Il ne suffit pas de mesurer le bruit, encore faut-il apprécier la gêne qu'il produit. De nombreux facteurs interviennent dans la sensation de gêne, certains sont liés à la source de bruit elle-même (répétitivité, durée, période d'émission, niveau maximum émis, etc.), d'autres à l'environnement (émergence par rapport au bruit ambiant, conditions climatiques, relief, etc.), d'autres aux individus exposés au bruit (état physiologique, type d'activité pratiquée, situation sociale, etc.). La perception de la gêne est donc très variable dans le temps et selon les individus.

2.1.2 Evaluation de la gêne sonore aéronautique : l'indice Lden

Mesurer la gêne implique donc d'intégrer certains facteurs de variabilité exposés ci-dessus. On élabore ainsi un indice d'exposition au bruit dont la valeur numérique représente au mieux l'impact du bruit sur la population.

En France c'est l'indice Lden qui est retenu réglementairement pour l'élaboration des plans d'exposition au bruit (PEB). Il tient compte :

- du niveau sonore maximal perçu par passage de chaque avion (mesuré en PNdB et considéré sur une minute) ;
- de la répétitivité de la gêne par cumul des bruits de l'ensemble des vols pendant 24 heures (sur la base du trafic journalier moyen de l'année considérée) ;
- de la période d'émission, un vol de soirée étant compté cinq fois, considérant que sa gêne équivaut à plus 5Db qu'un vol de jour.
- de la période d'émission, un vol de nuit étant compté dix fois, considérant que sa gêne équivaut à plus 10Db qu'un vol de jour.

La corrélation de cet indice avec la gêne ressentie a été confirmé par deux séries d'enquêtes sociologiques en 1975 et en 1985 auprès des riverains de l'aérodrome d'Orly, et en 1999 auprès des riverains des aérodromes d'Orly et de Roissy.

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

avec :

« Ld = 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 ;

« Le = 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 ;

« Ln = 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.

2.2. De l'indice Lden au plan d'exposition au bruit des aéroports

2.2.1 Elaboration pratique du PEB

Le calcul des valeurs de l'Indice Lden en tout point au sol est effectué par un programme informatique qui intègre les lois de propagation du bruit dans l'air, les niveaux sonores émis par les avions et leur dispersion par rapport aux trajectoires théoriques. En reliant les points au sol ayant les mêmes valeurs d'Indice Lden calculées, on obtient les courbes isopsophiques dites aussi d'égale gêne. Quatre zones de bruit A, B et C, et D sont ensuite définies à partir des courbes (cf chapitre 1.2) :

Les éléments nécessaires à l'élaboration d'un PEB sont :

- Le trafic moyen quotidien de l'aéroport à l'horizon retenu (nombre de mouvements, types d'aéronefs) ;
- La répartition en mouvements diurnes (6h00-18h00), en mouvements de soirée (18h00-22h00) et en mouvements nocturnes (22h00-6h00) ; un mouvement correspondant soit à un décollage, soit à un atterrissage ;
- La répartition du trafic dans chacune des deux directions pour chaque piste ;
- Les trajectoires réelles ou envisagées pour les aéronefs à l'horizon retenu ;
- La répartition des mouvements sur ces trajectoires.

2.2.2. L'horizon du PEB

Le plan d'exposition au bruit étant un document conditionnant les aménagements et l'urbanisme sur le long terme, les données nécessaires à son élaboration (cf. encadré) ne doivent pas refléter la situation actuelle, mais les prévisions de développement de l'activité aérienne, d'extension des infrastructures et d'évolution des procédures de circulation aérienne.

Dans la pratique, les prévisions sur l'évolution du trafic devenant très incertaines au delà d'une quinzaine d'années, les plans d'exposition au bruit sont établis pour la situation prévisible à un horizon de 10 ou 15 ans. La description des infrastructures pour cet horizon est le plus souvent celle retenue dans l'avant projet de plan de masse. Les avions pris en compte sont ceux qui devraient composer la flotte à cette échéance.

2.2.3 Champ d'application du PEB (article L 147-2 du CU)

Doivent être dotés d'un PEB tous les aéroports classés en catégorie A, B ou C, au sens de l'article R 222-5 du code de l'aviation civile, et les aéroports civils ou militaires figurant dans la liste de l'arrêté du 28 mars 1988 complété par l'arrêté du 17 janvier 1994.

Aérodrome d'ANGERS-MARCE

Plan d'exposition au bruit

3. Hypothèses d'étude

Les hypothèses prises en compte pour l'élaboration du plan d'exposition au bruit (STBA/EGA/221/B) de cet aéroport ont été définies et transmises par la direction de l'aviation civile ouest (courrier du 15 février 1999).

Cet aéroport ne dispose à ce jour d'aucun plan d'exposition au bruit approuvé.

3.1. INFRASTRUCTURE

L'aéroport d'Angers-Marcé comprend actuellement trois pistes :

- une piste principale revêtue de 1800 m orientée 084°-264° avec un seuil décalé de 150 m au QFU 26
- une piste musée en herbe de 720 m parallèle à la piste principale
- une piste en herbe réservée au remorquage des planeurs où le remorquage s'effectue par un système de treuil.

Ces caractéristiques ont été retenues pour une hypothèse à moyen terme (horizon 2015).

L'avant projet de plan de masse prévoit un allongement de la piste principale côté est. La longueur prévue est de 2400 m avec un seuil décalé de 300 m au QFU 26. Cette longueur a été retenue pour l'étude à l'horizon 2030.

Le plan d'exposition au bruit prend en compte ces deux hypothèses. Les courbes de bruit obtenues pour chacun des deux scénarios ont été fusionnées. Les zones de bruit obtenues décrivent donc l'enveloppe globale des gênes à moyen et à long terme.

3.2. RÉPARTITION DU TRAFIC PAR TYPE D'AÉRONEFS

Le trafic prévu à l'horizon 2015 est de **30 270 mouvements annuels** dont 4 970 mouvements IFR et 25 300 mouvements VFR, répartis en cinq catégories :

	Nombre de mouvements annuels
Aviation Commerciale	4 250
Aviation d'Affaire	720
Aviation Générale	24 000
Hélicoptères	1 000
Aviation Militaire	300
<i>TOTAL</i>	<i>30 270</i>

Du fait de l'impossibilité de faire des prévisions fiables à l'horizon 2030 sur un aéroport de cette catégorie, l'étude à long terme prend en compte le même trafic. Le but de cette hypothèse à long terme est d'intégrer les modifications d'infrastructure prévues (voir § 3.1). Le plan d'exposition au bruit étant révisable tous les 5 ans, les prévisions de trafic à long terme pourront être modifiées en fonction de l'évolution de l'activité de l'aéroport.

La répartition du trafic en nombre de mouvements annuels, le nombre de jours d'activité ainsi que le pourcentage de nuit par type d'appareil sont les suivants :

3.2.1 Aviation Commerciale

Classe d'appareils	Appareils	Nombre de mouvements annuels	Nombre de jours d'activité annuel	Pourcentage de soirée	Pourcentage de nuit
Avions de 120 à 180 places	A320	100	365	20%	20%
	B737	100	365	20%	20%
Avions de 30 à 80 places	ATR42	400	365	10%	10%
	SAAB 2000	1500	365	20%	25%
	EMB 145	500	365	35%	25%
Avions de 3 ^{ème} niveau	Metro	50	365	40%	5%
	Beech 1900	1000	365	40%	5%
	Beech 200	200	365	40%	5%
	Falcon 50	100	365	40%	5%
	Falcon 10	100	365	40%	5%
	Citation	200	365	40%	5%

3.2.2 Aviation d'Affaire

Classe d'appareils	Appareils	Nombre de mouvements annuels	Nombre de jours d'activité annuel	Pourcentage de soirée	Pourcentage de nuit
Bimoteurs moyens	BE58	200	365	40%	10%
Biréacteurs moyens	Citation	100	365	40%	10%
Biréacteurs lourds	Falcon 10/20/50	100	365	40%	10%
Turbopropulseurs, multiréacteurs	Beech 90/200	300	365	40%	10%
	Falcon 900	20	365	40%	10%

3.2.3 Aviation Générale

Classe d'appareils	Appareils	Nombre de mouvements annuels	Nombre de jours d'activité annuel	Pourcentage de soirée	Pourcentage de nuit
Monomoteurs voyages	DR400	2000	365	25%	1%
	C172/152	1500	365	25%	1%
	TB20	500	365	25%	2%
	C210	1000	365	25%	2%
	autres	1000	365	25%	2%
Monomoteurs entraînement	DR 400	10000	365	10%	3%
	C172/152	6000	365	10%	3%
Bimoteurs légers	Comanche	500	365	10%	1%
Bimoteurs voyage	BE58/C340	1500	365	10%	1%

3.2.4 Hélicoptères

Classe d'appareils	Appareils	Nombre de mouvements annuels	Nombre de jours d'activité annuel	Pourcentage de soirée	Pourcentage de nuit
Civils	Ecureuil	200	365	10%	5%
	Bell 206	200	365	10%	5%
	EC120	100	365	10%	5%
	EC135	200	365	10%	5%
	autres	300	365	10%	5%

3.2.5 Aviation Militaire

Classe d'appareils	Appareils	Nombre de mouvements annuels	Nombre de jours d'activité annuel	Pourcentage de soirée	Pourcentage de nuit
Entraînement	C130	50	250	5%	0%
	C160	50	250	5%	0%
	Falcon 50	200	250	5%	0%

Remarque : On considère que l'activité est de nuit lorsque celle-ci s'effectue durant la période de 22h00 à 6h00.

La répartition semaine / fin de semaine est considérée comme suit :

Classe d'appareils	Répartition semaine / fin de semaine (en %)	
	semaine	fin de semaine
Aviation commerciale		
> 120 à 180 places	30 %	70 %
> 30 à 80 places	80 %	20 %
> 3 ^{ème} niveau	90 %	10 %
Aviation d'affaire	90 %	10 %
Aviation générale		
> monomoteurs	20 %	80 %
> bimoteurs	30 %	70 %
Hélicoptères	90 %	10 %
Aviation militaire	100 %	0 %

3.3. UTILISATION DES QFU

La répartition du trafic sur les QFU, que ce soient des atterrissages ou des décollages, de jour comme de nuit, à l'horizon de l'étude est la suivante :

Classe d'appareils	Répartition par QFU (en %)	
	08	26
Aviation commerciale		
> 120 à 180 places	30 %	70 %
> autres	25 %	75 %
Aviation d'affaire	20 %	80 %
Aviation générale	35 %	65 %
Hélicoptères	40 %	60 %
Aviation militaire	20 %	80 %

3.4. RÉPARTITION IFR/VFR

Par catégorie d'aviation, la répartition des mouvements en activité IFR ou VFR est consignée dans le tableau suivant :

Classe d'appareils	Répartition IFR / VFR (en %)	
	IFR	VFR
Aviation commerciale	100 %	0 %
Aviation d'affaire	100 %	0 %
Aviation générale	0 %	100 %
Hélicoptères	0 %	100 %
Aviation militaire	0 %	100 %

3.5. TRAJECTOIRES

3.5.1 Les procédures IFR

3.5.1.1. Les arrivées

Au QFU 23 : arrivées rectilignes dans l'axe de piste concernant 75,4 % des arrivées IFR

Au QFU 08 : manoeuvres à vue libre par le nord de la piste concernant 24,6 % des arrivées IFR.

3.5.1.2. Les départs

Au QFU 23 : les départs sont rectilignes et les virages effectués à une hauteur de 1000 pieds pour suivre les différentes routes :

- AS : 21,43 % des départs IFR sur ce QFU
- BONET CHW : 21,43 % des départs IFR sur ce QFU
- POI : 57,14 % des départs IFR sur ce QFU

Au QFU 08 : les départs sont rectilignes et les virages effectués à une hauteur de 1000 pieds pour suivre les différentes routes :

- ANG : 11,11 % des départs IFR sur ce QFU
- BONET CHW : 11,11 % des départs IFR sur ce QFU
- AS : 11,11 % des départs IFR sur ce QFU
- POI : 66,67 % des départs IFR sur ce QFU

3.5.2 Les procédures VFR

Toutes les procédures VFR s'effectuent par des tours de piste.

Les tours de piste concernant la piste principale se font au nord de cette dernière et sont au nombre de deux :

- un tour de piste avion à 1000 pieds (standard)
- un tour de piste avion à 500 pieds (basse altitude) utilisé par :
 - la totalité des hélicoptères,
 - 5 % des DR400 d'entraînement,
 - 6 % des autres monomoteurs d'entraînement.

Les tours de piste concernant la piste musée se font au nord de celle-ci et ne concernent que les avions du musée. Nous avons considéré que le DR400 entraînement serait leur équivalent.

3.5.3 La répartition des mouvements sur les procédures

MOUVEMENTS	NOMBRE DE MOUVEMENTS
Arrivées IFR 26	1874
Arrivées IFR 08	611
Départs IFR 26	1874
Départs IFR 08	611
Arrivées VFR 26 1000 pieds	7200
Arrivées VFR 08 1000 pieds	3700
Arrivées VFR 26 500 pieds	500
Arrivées VFR 08 500 pieds	250
Départs VFR 26 1000 pieds	7200
Départs VFR 08 1000 pieds	3700
Départs VFR 26 500 pieds	500
Départs VFR 08 500 pieds	250
Arrivées VFR 26 musée	600
Arrivées VFR 08 musée	400
Départs VFR 26 musée	600
Départs VFR 08 musée	400
TOTAL	30 170

Trafic en entrée du modèle de bruit (INM)

Les substitutions dans le logiciel INM sont :

- ✓ Pour le Be200 → DHC6
- ✓ Pour l'ATR72 → DHC830
- ✓ Pour le SAAB200 → DHC8
- ✓ Pour le METRO → CNA441
- ✓ Pour le Beech1900 → DHC6
- ✓ Pour le DA50 → CL600
- ✓ Pour le DA 10 → LR35
- ✓ Pour le C160 → C130

Les hélicoptères ont été exclus du trafic de l'analyse.

Type avions	Arr ou dép	Pistes	Trajectoires	Jours	Soirées	Nuits	Mouvements Totaux par types avions			Mouvements totaux par avion
		(QFU)					jours / soirées / nuits			
737400APP		26L	AIFR26	0,0707	0,0202	0,0101	0,4713	0,1345	0,0674	245,718
737400APP		08R	A08RMVL	0,1649	0,0471	0,0236				
737400DEP		08R	D08AS	0,0101	0,0029	0,0014				
737400DEP		08R	D08RANG	0,0101	0,0029	0,0014				
737400DEP		08R	D08RGINO	0,0404	0,0115	0,0058				
737400DEP		08R	D08RTUNA	0,0101	0,0029	0,0014				
737400DEP		26L	D26AS	0,0236	0,0067	0,0034				
737400DEP		26L	D26LANG	0,0236	0,0067	0,0034				
737400DEP		26L	D26LGINO	0,0942	0,0269	0,0135				
737400DEP		26L	D26LTUNA	0,0236	0,0067	0,0034				
A320APP		08R	A08RMVL	0,0606	0,0202	0,0202	0,4040	0,1345	0,1345	245,645
A320APP		26L	AIFR26	0,1413	0,0471	0,0471				
A320DEP		08R	D08AS	0,0087	0,0029	0,0029				
A320DEP		08R	D08RANG	0,0087	0,0029	0,0029				
A320DEP		08R	D08RGINO	0,0346	0,0115	0,0115				
A320DEP		08R	D08RTUNA	0,0087	0,0029	0,0029				
A320DEP		26L	D26AS	0,0202	0,0067	0,0067				
A320DEP		26L	D26LANG	0,0202	0,0067	0,0067				
A320DEP		26L	D26LGINO	0,0808	0,0269	0,0269				
A320DEP		26L	D26LTUNA	0,0202	0,0067	0,0067				
BEC58PAPP		08R	A08RMVL	0,0517	0,0414	0,0103	22,7919	2,798042	0,321	9457,488929
BEC58PAPP		08R	AVFR08R	3,9282	0,44138	0,0441				
BEC58PAPP		26L	AIFR26	0,1207	0,0966	0,0241				
BEC58PAPP		26L	AVFR26L	7,2953	0,8197	0,082				
BEC58PDEP		08R	D08AS	0,0074	0,0059	0,0015				
BEC58PDEP		08R	D08RANG	0,0074	0,0059	0,0015				
BEC58PDEP		08R	D08RGINO	0,0296	0,0236	0,0059				
BEC58PDEP		08R	D08RTUNA	0,0074	0,0059	0,0015				
BEC58PDEP		08R	DVFR08R	3,9282	0,44138	0,0441				
BEC58PDEP		26L	D26AS	0,0172	0,0138	0,0034				
BEC58PDEP		26L	D26LANG	0,0172	0,0138	0,0034				
BEC58PDEP		26L	D26LGINO	0,069	0,0552	0,0138				
BEC58PDEP		26L	D26LTUNA	0,0172	0,0138	0,0034				
BEC58PDEP		26L	DVFR26L	7,2953	0,8197	0,082				
C130APP		08R	A08RMVL	0,0541	0,0028	0				
C130APP		26L	AIFR26	0,1261	0,0066	0				
C130DEP		08R	D08AS	0,0077	0,0004	0				
C130DEP		08R	D08RANG	0,0077	0,0004	0				
C130DEP		08R	D08RGINO	0,0309	0,0016	0				
C130DEP		08R	D08RTUNA	0,0077	0,0004	0				
C130DEP		26L	D26AS	0,018	0,0009	0				
C130DEP		26L	D26LANG	0,018	0,0009	0				

C130DEP	26L	D26LGINO	0,0721	0,0038	0				
C130DEP	26L	D26LTUNA	0,018	0,0009	0	0,3603	0,0187	0,0000	138,335
CIT3APP	08R	A08RMVL	0,0853	0,0078	0,0621				
CIT3APP	26L	AIFR26	0,1991	0,0181	0,1448				
CIT3DEP	08R	D08AS	0,0122	0,0011	0,0089				
CIT3DEP	08R	D08RANG	0,0122	0,0011	0,0089				
CIT3DEP	08R	D08RGINO	0,0488	0,0044	0,0355				
CIT3DEP	08R	D08RTUNA	0,0122	0,0011	0,0089				
CIT3DEP	26L	D26AS	0,0285	0,0026	0,0207				
CIT3DEP	26L	D26LANG	0,0285	0,0026	0,0207				
CIT3DEP	26L	D26LGINO	0,1138	0,0103	0,0828				
CIT3DEP	26L	D26LTUNA	0,0285	0,0026	0,0207	0,5691	0,0517	0,414	377,702
CL600APP	08R	A08RMVL	0,1195	0,0109	0,0869				
CL600APP	26L	AIFR26	0,2788	0,0253	0,2028				
CL600DEP	08R	D08AS	0,0171	0,0016	0,0124				
CL600DEP	08R	D08RANG	0,0171	0,0016	0,0124				
CL600DEP	08R	D08RGINO	0,0683	0,0062	0,0497				
CL600DEP	08R	D08RTUNA	0,0171	0,0016	0,0124				
CL600DEP	26L	D26AS	0,0398	0,0036	0,029				
CL600DEP	26L	D26LANG	0,0398	0,0036	0,029				
CL600DEP	26L	D26LGINO	0,1593	0,0145	0,1159				
CL600DEP	26L	D26LTUNA	0,0398	0,0036	0,029	0,7966	0,0725	0,5795	528,739
CNA441APP	08R	A08RMVL	0,0142	0,0013	0,0103				
CNA441APP	26L	AIFR26	0,0332	0,003	0,0241				
CNA441DEP	08R	D08AS	0,002	0,0002	0,0015				
CNA441DEP	08R	D08RANG	0,002	0,0002	0,0015				
CNA441DEP	08R	D08RGINO	0,0081	0,0007	0,0059				
CNA441DEP	08R	D08RTUNA	0,002	0,0002	0,0015				
CNA441DEP	26L	D26AS	0,0047	0,0004	0,0034				
CNA441DEP	26L	D26LANG	0,0047	0,0004	0,0034				
CNA441DEP	26L	D26LGINO	0,019	0,0017	0,0138				
CNA441DEP	26L	D26LTUNA	0,0047	0,0004	0,0034	0,0946	0,0085	0,0688	62,7435
DHC8APP	08R	A08RMVL	0,4267	0,0013	0,0103				
DHC8APP	26L	AIFR26	0,9957	0,003	0,0241				
DHC8DEP	08R	D08AS	0,061	0,0002	0,0015				
DHC8DEP	08R	D08RANG	0,061	0,0002	0,0015				
DHC8DEP	08R	D08RGINO	0,2438	0,0007	0,0059				
DHC8DEP	08R	D08RTUNA	0,061	0,0002	0,0015				
DHC8DEP	26L	D26AS	0,1423	0,0004	0,0034				
DHC8DEP	26L	D26LANG	0,1423	0,0004	0,0034				
DHC8DEP	26L	D26LGINO	0,569	0,0017	0,0138				
DHC8DEP	26L	D26LTUNA	0,1423	0,0004	0,0034	2,8451	0,0085	0,0688	1066,675
DHC8APP	08R	A08RMVL	0,3793	0,1379	0,1724				
DHC8APP	26L	AIFR26	0,8851	0,3218	0,4023				
DHC8DEP	08R	D08AS	0,0542	0,0197	0,0246				
DHC8DEP	08R	D08RANG	0,0542	0,0197	0,0246				
DHC8DEP	08R	D08RGINO	0,2167	0,0788	0,0985				
DHC8DEP	08R	D08RTUNA	0,0542	0,0197	0,0246				
DHC8DEP	26L	D26AS	0,1264	0,046	0,0575				
DHC8DEP	26L	D26LANG	0,1264	0,046	0,0575				
DHC8DEP	26L	D26LGINO	0,5057	0,1839	0,2299				
DHC8DEP	26L	D26LTUNA	0,1264	0,046	0,0575	2,5286	0,9195	1,1494	1678,0875
DHC830APP	08R	A08RMVL	0,1195	0,0184	0,046				
DHC830APP	26L	AIFR26	0,2789	0,0429	0,1073				
DHC830DEP	08R	D08AS	0,0171	0,0026	0,0066				
DHC830DEP	08R	D08RANG	0,0171	0,0026	0,0066				
DHC830DEP	08R	D08RGINO	0,0683	0,0105	0,0263				
DHC830DEP	08R	D08RTUNA	0,0171	0,0026	0,0066				
DHC830DEP	26L	D26AS	0,0399	0,0061	0,0153				
DHC830DEP	26L	D26LANG	0,0399	0,0061	0,0153				
DHC830DEP	26L	D26LGINO	0,1594	0,0245	0,0613				
DHC830DEP	26L	D26LTUNA	0,0399	0,0061	0,0153	0,7971	0,1224	0,3066	447,5265

EMB145APP	08R	A08RMVL	0,1379	0,0805	0,0115				
EMB145APP	26L	AIFR26	0,3218	0,1877	0,0268				
EMB145DEP	08R	D08AS	0,0197	0,0115	0,0016				
EMB145DEP	08R	D08RANG	0,0197	0,0115	0,0016				
EMB145DEP	08R	D08RGINO	0,0788	0,046	0,0066				
EMB145DEP	08R	D08RTUNA	0,0197	0,0115	0,0016				
EMB145DEP	26L	D26AS	0,046	0,0268	0,0038				
EMB145DEP	26L	D26LANG	0,046	0,0268	0,0038				
EMB145DEP	26L	D26LGINO	0,1839	0,1073	0,0153				
EMB145DEP	26L	D26LTUNA	0,046	0,0268	0,0038	0,9195	0,5364	0,0764	559,2895
GASEPFAPP	08L	AVFR08L	0,3725	0,125	0,005				
GASEPFAPP	08R	AVFR08BA	0,0931	0,03125	0,0013				
GASEPFAPP	08R	AVFR08R	6,6761	2,24031	0,0896				
GASEPFAPP	26L	AVFR26BA	0,1729	0,05804	0,0023				
GASEPFAPP	26L	AVFR26L	12,399	4,16058	0,1664				
GASEPFAPP	26R	AVFR26R	0,6918	0,23214	0,0093				
GASEPFDEP	08L	DVFR08L	0,3725	0,125	0,005				
GASEPFDEP	08R	DVFR08BA	0,0931	0,03125	0,0013				
GASEPFDEP	08R	DVFR08R	6,6761	2,24031	0,0896				
GASEPFDEP	26L	DVFR26BA	0,1729	0,05804	0,0023				
GASEPFDEP	26L	DVFR26L	12,399	4,16058	0,1664				
GASEPFDEP	26R	DVFR26R	0,6918	0,23214	0,0093				
GASEPFTGO	08L	TGO08LM	3,48	0,4	0,12				
GASEPFTGO	08R	TGO08R	23,49	2,7	0,81				
GASEPFTGO	08R	TGO08RBA	0,87	0,1	0,03				
GASEPFTGO	26L	TGO26L	43,624	5,01429	1,5043				
GASEPFTGO	26L	TGO26LBA	1,6157	0,18571	0,0557				
GASEPFTGO	26R	TGO26RM	6,4629	0,74286	0,2229	120,353	22,8375	3,2906	53465,57804
LEAR35APP	08R	A08RMVL	0,0284	0,0026	0,0207				
LEAR35APP	26L	AIFR26	0,0664	0,006	0,0483				
LEAR35DEP	08R	D08AS	0,0041	0,0004	0,003				
LEAR35DEP	08R	D08RANG	0,0041	0,0004	0,003				
LEAR35DEP	08R	D08RGINO	0,0163	0,0015	0,0118				
LEAR35DEP	08R	D08RTUNA	0,0041	0,0004	0,003				
LEAR35DEP	26L	D26AS	0,0095	0,0009	0,0069				
LEAR35DEP	26L	D26LANG	0,0095	0,0009	0,0069				
LEAR35DEP	26L	D26LGINO	0,0379	0,0034	0,0276				
LEAR35DEP	26L	D26LTUNA	0,0095	0,0009	0,0069	0,1898	0,0174	0,1381	126,0345
Total journalier			153,1208	27,6601	6,6152				
Total annuel			55 889	10 095	2 414				
68 399 mouvements d'avions									

Aérodrome d'Angers-Marcé

Plan d'exposition au bruit

3. Le plan d'exposition au bruit

cf Plan N° PEB/DAC-O/LFJR/ES/PEB2030-V3

Le plan d'exposition au bruit

Annexe 1 : Textes applicables

CODE DE L'URBANISME.

Chapitre VII : Dispositions particulières aux zones de bruit des aérodrômes

Article L147-1

(Loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 art. 1 Journal Officiel du 12 juillet 1985)

(Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 art. 202 XXIII Journal Officiel du 14 décembre 2000)

Au voisinage des aérodrômes, 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

(inséré par Loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 art. 1 Journal Officiel du 12 juillet 1985)

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

Article L147-3

(Loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 art. 1 Journal Officiel du 12 juillet 1985)

(Loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 art. 4 Journal Officiel du 13 juillet 1999)

(Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 art. 202 III, XXIV Journal Officiel du 14 décembre 2000)

Pour l'application des prescriptions édictées par le présent chapitre, un plan d'exposition au bruit est établi pour chacun des aérodrômes 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 aérodrômes visés au 3 de l'article 266 septies du code des douanes, 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 aérodrômes.

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.

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 aérodrômes 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

(inséré par Loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 art. 1 Journal Officiel du 12 juillet 1985)

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.

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 aérodrômes 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

(Loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 art. 1 Journal Officiel du 12 juillet 1985)

(Loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 art. 5, art. 6 Journal Officiel du 13 juillet 1999)

(Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 art. 36 Journal Officiel du 14 décembre 2000)

(Loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 art. 10 Journal Officiel du 4 janvier 2002)

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

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

- 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° Les opérations de rénovation des quartiers ou de réhabilitation de l'habitat existant, ainsi que l'amélioration, l'extension mesurée ou la reconstruction des constructions existantes, ne peuvent être admises que lorsqu'elles n'entraînent pas un accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances, elles peuvent, en outre, être admises dans les secteurs déjà urbanisés et desservis par des équipements publics de la zone C lorsqu'elles n'entraînent pas d'accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances.

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

4° 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 visés au 3 de l'article 266 septies du code des douanes.

5° 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. 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

(inséré par Loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 art. 1 Journal Officiel du 12 juillet 1985)

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

(inséré par Loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 art. 7 Journal Officiel du 13 juillet 1999)

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

Article L147-8

(inséré par Loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 art. 7 Journal Officiel du 13 juillet 1999)

CODE DE L'URBANISME

(Partie Réglementaire - Décrets en Conseil d'Etat)

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

Article R147-1

(inséré par Décret n° 87-340 du 21 mai 1987 art. 1 Journal Officiel du 22 mai 1987)

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

$$IP = 10 \log \left(\sum_{i=1}^n 10^{\frac{Li}{10}} + 10 \sum_{j=1}^p 10^{\frac{Lj}{10}} \right) - 32$$

avec :

n = nombre de mouvements diurnes (6h-22h) ;

p = nombre de mouvements nocturnes (22h-6h) ;

Li = niveau de bruit en PNdB ième avion, entre 6h et 22h ;

Lj = niveau de bruit en PNdB jème avion, entre 22h et 6h ;

(Décret n° 87-340 du 21 mai 1987 art. 1 Journal Officiel du 22 mai 1987)

(Décret n° 2002-626 du 26 avril 2002 art. 1 Journal Officiel du 28 avril 2002 en vigueur le 1er novembre 2002)

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

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

avec :

Ld = 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 ;

Le = 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 ;

Ln = 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

(Décret n° 87-340 du 21 mai 1987 art. 1 Journal Officiel du 22 mai 1987)

(Décret n° 97-607 du 31 mai 1997 art. 4 Journal Officiel du 1er juin 1997)

La zone de bruit fort A est la zone comprise à l'intérieur de la courbe isopsychique 96.

La zone de bruit fort B est la zone comprise entre les courbes isopsychiques 96 et 89.

La zone de bruit modéré C est la zone comprise entre la courbe isopsychique 89 et la courbe isopsychique correspondant à une valeur de l'indice psychique choisie entre 84 et 72.

(Décret n° 87-340 du 21 mai 1987 art. 1 Journal Officiel du 22 mai 1987)

(Décret n° 97-607 du 31 mai 1997 art. 4 Journal Officiel du 1er juin 1997)

(Décret n° 2002-626 du 26 avril 2002 art. 1 Journal Officiel du 28 avril 2002 en vigueur le 1er novembre 2002)

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

La zone de bruit fort B est la zone comprise entre la courbe d'indice Lden 70 et la courbe d'indice Lden 62. Toutefois, pour les aérodrômes 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 aérodrômes 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 Lden 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 Lden 50.

Article R147-3

(Décret n° 87-340 du 21 mai 1987 art. 1 Journal Officiel du 22 mai 1987)

(Décret n° 97-607 du 31 mai 1997 art. 5 Journal Officiel du 1er juin 1997)

(Abrogé par Décret n° 2002-626 du 26 avril 2002 art. 1 Journal Officiel du 28 avril 2002 en vigueur le 1er novembre 2002)

Pour l'application du deuxième alinéa de l'article L. 147-4, la modulation de l'indice psychique déterminant la limite extérieure de la zone C se fera à l'intérieur d'une plage allant de la valeur 72 à la valeur 69.

Article R147-4

(Décret n° 87-340 du 21 mai 1987 art. 1 Journal Officiel du 22 mai 1987)

(Décret n° 88-199 du 29 février 1988 art. 1 Journal Officiel du 2 mars 1988)

(Abrogé par Décret n° 2002-626 du 26 avril 2002 art. 1 Journal Officiel du 28 avril 2002 en vigueur le 1er novembre 2002)

Pour la mise en œuvre des dispositions du second alinéa de l'article L. 147-4, relatives à la modulation de l'indice servant à la détermination de la limite extérieure de la zone C, le préfet de la région peut, sur proposition ou après consultation du conseil régional, établir, pour la région concernée ou pour certaines parties de cette région, des propositions visant à fixer pour la limite extérieure de ladite zone une valeur d'indice d'exposition totale au bruit des avions compatible avec les dispositions de l'article R. 147-3.

Le préfet de la région communique les propositions aux préfets des départements concernés, qui les adressent aux maires des communes intéressées, le cas échéant aux présidents des établissements publics de coopération intercommunale compétents, ainsi qu'aux commissions consultatives de l'environnement.

Les conseils municipaux, le cas échéant les organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale compétents et les commissions consultatives de l'environnement disposent d'un délai de deux mois pour émettre un avis. A défaut de réponse dans ce délai, cet avis est réputé favorable.

Le préfet de la région saisit pour avis le conseil régional des propositions visées au premier alinéa et lui communique les résultats des précédentes consultations. Le conseil régional dispose d'un délai de trois mois pour formuler son avis. A défaut de réponse dans ce délai, son avis est réputé favorable.

La valeur de l'indice psychique fixant pour la région concernée ou pour certaines parties de cette région la limite extérieure de la zone C est approuvée par décret.

Mention de ce décret est publiée au Journal officiel de la République française.

SECTION II : ETABLISSEMENT DES PLANS D'EXPOSITION AU BRUIT DES AÉRODRÔMES

Article R147-5

(inséré par Décret n° 87-340 du 21 mai 1987 art. 1 Journal Officiel du 22 mai 1987)

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 aéroport 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 et C. Il rappelle les valeurs d'indices retenues pour définir les zones A et B et précise la valeur d'indice servant à définir la limite extérieure de la zone C.

(Décret n° 87-340 du 21 mai 1987 art. 1 Journal Officiel du 22 mai 1987)

(Décret n° 2002-626 du 26 avril 2002 art. 2 I Journal Officiel du 28 avril 2002 en vigueur le 1er novembre 2002)

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 aéroport 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

(Décret n° 87-340 du 21 mai 1987 art. 1 Journal Officiel du 22 mai 1987)

(Décret n° 88-199 du 29 février 1988 art. 1 Journal Officiel du 2 mars 1988)

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

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

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

(Décret n° 87-340 du 21 mai 1987 art. 1 Journal Officiel du 22 mai 1987)

(Décret n° 88-199 du 29 février 1988 art. 1 Journal Officiel du 2 mars 1988)

(Décret n° 2002-626 du 26 avril 2002 art. 2 II Journal Officiel du 28 avril 2002 en vigueur le 1er novembre 2002)

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

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

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

Sans préjudice du pouvoir du préfet de décider la mise en révision du plan d'exposition au bruit d'un aérodrome 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

(Décret n° 87-340 du 21 mai 1987 art. 1 Journal Officiel du 22 mai 1987)

(Décret n° 88-199 du 29 février 1988 art. 1 Journal Officiel du 2 mars 1988)

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.

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.

(Décret n° 87-340 du 21 mai 1987 art. 1 Journal Officiel du 22 mai 1987)

(Décret n° 88-199 du 29 février 1988 art. 1 Journal Officiel du 2 mars 1988)

(Décret n° 2002-626 du 26 avril 2002 art. 2 III Journal Officiel du 28 avril 2002 en vigueur le 1er novembre 2002)

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 Lden à prendre en compte pour déterminer la limite extérieure de la zone C et, le cas échéant, celle de la zone B dans le projet 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

(Décret n° 87-340 du 21 mai 1987 art. 1 Journal Officiel du 22 mai 1987)

(Décret n° 88-199 du 29 février 1988 art. 1 Journal Officiel du 2 mars 1988)

Dès réception des avis ou, à défaut, dès l'expiration du délai mentionné au dernier alinéa de l'article R. 147-7 le préfet saisit la commission consultative de l'environnement, lorsqu'elle existe, du 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.

La commission consultative de l'environnement dispose d'un délai de deux mois à compter de la date de la saisine pour formuler son avis sur le projet communiqué. A défaut de réponse dans ce délai, cet avis est réputé favorable. Lorsque plusieurs départements sont concernés le délai court à compter de la date de la dernière saisine de la commission.

(Décret n° 87-340 du 21 mai 1987 art. 1 Journal Officiel du 22 mai 1987)

(Décret n° 88-199 du 29 février 1988 art. 1 Journal Officiel du 2 mars 1988)

(Décret n° 2002-626 du 26 avril 2002 art. 2 IV Journal Officiel du 28 avril 2002 en vigueur le 1er novembre 2002)

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 visés au 3 de l'article 266 septies du code des douanes, 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

(Décret n° 87-340 du 21 mai 1987 art. 1 Journal Officiel du 22 mai 1987)

(Décret n° 88-199 du 29 février 1988 art. 1 Journal Officiel du 2 mars 1988)

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 aéroports.

Lorsque le plan d'exposition au bruit concerne un aéroport 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

(Décret n° 87-340 du 21 mai 1987 art. 1 Journal Officiel du 22 mai 1987)

(Décret n° 88-199 du 29 février 1988 art. 1 Journal Officiel du 2 mars 1988)

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 aéroports à affectation exclusive ou principale audit ministère et 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 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'aéroport 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

(inséré par Décret n° 87-340 du 21 mai 1987 art. 1 Journal Officiel du 22 mai 1987)

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° 2002-626 du 26 avril 2002

Décret fixant les conditions d'établissement des plans d'exposition au bruit et des plans de gêne sonore des aéroports et modifiant le code de l'urbanisme.

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre de l'équipement, des transports et du logement,

Vu le code de l'urbanisme, notamment ses articles L. 147-1 et suivants et R. 147-1 et suivants ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 571-13, L. 571-15 et L. 571-16 ;

Vu le code de l'aviation civile ;

Vu le code des douanes, notamment son article 266 septies (3) ;

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 aéroports, notamment son article 1er ;

Vu le décret n° 94-236 du 18 mars 1994 relatif aux modalités d'établissement des plans de gêne sonore institués par l'article 19-1 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, modifié par les décrets n°s 97-607 du 31 mai 1997, 98-335 du 30 avril 1998 et 2000-415 du 16 mai 2000 ;

Vu l'avis de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en date du 29 janvier 2002 ;

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

Décète :

Article 1

Les dispositions de la section I du chapitre VII du titre IV du livre Ier du code de l'urbanisme (deuxième partie : Réglementaire) sont remplacées par les dispositions suivantes :

« Section I

« Détermination des valeurs d'indices à prendre en compte pour la délimitation des zones de bruit des aéroports

« Art. R. 147-1. - 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 aéroport, exprimée en décibels (dB), est calculée à l'aide de la formule ci-après :

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

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.

« Art. R. 147-2. - 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 aéroports 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 aéroports 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 Lden 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 Lden 50. »

Article 2

Les articles R. 147-5 à R. 147-8 du code de l'urbanisme sont modifiés ainsi qu'il suit :

I. - Le second alinéa de l'article R. 147-5 est remplacé par les dispositions suivantes :

« 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. »

II. - Il est ajouté à l'article R. 147-6 un alinéa ainsi rédigé :

« Sans préjudice du pouvoir du préfet de décider la mise en révision du plan d'exposition au bruit d'un aérodrome 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. »

III. - Après le premier alinéa de l'article R. 147-7, il est inséré un alinéa nouveau ainsi rédigé :

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

IV. - L'article R. 147-8 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. R. 147-8. - 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 aérodromes visés au 3 de l'article 266 septies du code des douanes, 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 aérodromes.

« La commission consultative de l'environnement dispose d'un délai de deux mois à compter de la date de la saisine, soit par le préfet, soit par l'Autorité de contrôle des nuisances 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 3

Le I de l'article 1er du décret du 21 mai 1987 susvisé est remplacé par les 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 visés au 3 de l'article 266 septies du code des douanes ;

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. »

Article 4

L'article 1er du décret du 18 mars 1994 susvisé est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 1er. - Le plan de gêne sonore comporte trois zones délimitées par des courbes correspondant à des valeurs de l'indice de bruit Lden calculées comme indiqué à l'article R. 147-1 du code de l'urbanisme :

« - une zone I comprise à l'intérieur de la courbe d'indice Lden 70 ;

« - une zone II comprise entre la courbe d'indice Lden 70 et la courbe d'indice Lden 65. Toutefois, dans le cas où la courbe extérieure de la zone B du plan d'exposition au bruit approuvé de l'aérodrome est fixée à une valeur d'indice Lden inférieure à 65, cette valeur est retenue pour le plan de gêne sonore ;

« - une zone III comprise entre la limite extérieure de la zone II et la courbe d'indice Lden 55.

« Ces zones sont établies sur la base du trafic estimé, des procédures de circulation aérienne applicables et des infrastructures qui seront en service dans l'année suivant la date de publication de l'arrêté approuvant le plan de gêne sonore. »

Article 5

Les dispositions du présent décret entreront en vigueur le 1er novembre 2002.

Les plans d'exposition au bruit et les plans de gêne sonore en vigueur à cette date demeureront applicables jusqu'à l'approbation des plans les remplaçant. La révision devra être achevée avant le 31 décembre 2003 pour les plans de gêne sonore, et avant le 31 décembre 2005 pour les plans d'exposition au bruit.

Article 6

Le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, le ministre de la défense, le ministre de l'équipement, des transports et du logement, le ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement, la secrétaire d'Etat au logement et la secrétaire d'Etat au budget sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 26 avril 2002.

Le plan d'exposition au bruit

Annexe 2 : Procédures d'établissement et d'approbation du PEB

Décision

La décision d'établir ou de réviser un Plan d'Exposition au Bruit (PEB), sur proposition des Ministères concernés ou de l'ACNUSA pour les aérodromes visés au 3 de l'article 266 *septies* du code des douanes (loi n° 99-588 du 12 juillet 1999), est prise par le Préfet avec l'accord exprès soit du Ministre chargé de la Défense pour les aérodromes militaires, soit du Ministre chargé de l'Aviation Civile pour les aérodromes d'intérêt national (Code de l'Urbanisme art. R147-6).

L'affectataire prépare les hypothèses à retenir pour le calcul du PEB et confie l'établissement proprement dit au service compétent (STBA ou SSBA ou ADP ou DAC). Un projet de PEB est alors transmis au Préfet avec une recommandation pour le choix de l'indice des zones B et C.

Au vu du projet de PEB et après consultation préalable de la CCE si elle existe, le Préfet fixe l'indice à prendre en compte pour les zones B et C et prend la décision d'établissement ou de révision du PEB (de préférence sous la forme d'un arrêté).

Consultations

Cette décision doit être publiée dans deux journaux locaux, et la décision est affichée dans chaque mairie et sièges d'EPCI durant un mois (code de l'urbanisme art 147-7). Le projet est alors soumis pour avis aux maires des communes concernées, et s'il y a lieu aux présidents des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) compétents.

Les conseils municipaux et les présidents des EPCI disposent de 2 mois pour donner leur avis.

Après recueil des avis, le Préfet saisit la Commission Consultative de l'Environnement de l'aérodrome (CCE), lorsqu'elle existe, du projet de PEB accompagné des avis des conseils municipaux et des EPCI (Code de l'Urbanisme art 147- 8).

Après recueil des avis, le Préfet peut, par un arrêté, anticiper les dispositions de l'article L147-5 concernant les zones C et D du projet de PEB pour une durée maximale de 2 ans.

La CCE dispose d'un délai de 2 mois pour formuler son avis.

La CCE peut saisir et consulter l'ACNUSA qui donne son avis sur le projet de plan d'exposition au bruit. Cette consultation est obligatoire pour les aérodromes visés au 3 de l'article 266 *septies* du code des douanes (loi n° 99-588 du 12 juillet 1999).

Enquête publique

Après recueil des avis, le PEB éventuellement modifié est soumis à enquête publique. Le Préfet saisit le Président du Tribunal Administratif qui désigne un commissaire enquêteur. Le Préfet prend ensuite un arrêté d'organisation d'enquête publique.

La publicité de l'enquête publique doit être affichée en mairie et dans la zone publique de l'aérodrome et publiée dans deux journaux locaux, 15 jours avant le début de l'enquête et durant les huit premiers jours de l'enquête.

Après recueil des avis, le Préfet peut, par un arrêté, anticiper les dispositions de l'article L147-5 concernant les zones C et D du projet de PEB pour une durée maximale de 2 ans

Le dossier soumis à l'enquête comprend :

- un rapport de présentation précisant l'objet de l'enquête et la portée des plans d'exposition au bruit
- un document graphique au 1/25 000^{ème}
- l'avis des communes intéressées et de la commission consultative de l'environnement s'il y a lieu
- la mention des textes qui régissent l'enquête publique et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure administrative d'établissement des PEB. (décret n° 87-339 du 21 mai 1987)

Recueil des avis par le commissaire enquêteur et clôture de l'enquête.

Le commissaire enquêteur remet au Préfet le dossier d'enquête avec rapport et conclusions. Modification éventuel du PEB en vue de prendre en compte les résultats de l'enquête publique.

Le Préfet demande avis à l'affectataire principal sur le choix définitif de l'indice retenu pour la zone C.
Avis de l'affectataire principal sur le choix définitif de l'indice.

L'arrêté approuvant le PEB est pris par le Préfet avec l'accord exprès des Ministres concernés (Défense ou Aviation Civile) pour les aérodromes militaires et les aérodromes civils d'intérêt national (Code de l'Urbanisme art. R 147-10).

L'arrêté d'approbation et le PEB, transmis par le Préfet sont tenus à la disposition du public en mairies, aux sièges des EPCI compétents et en préfecture. L'avis de mise à disposition des documents doit être publié dans deux journaux locaux et affiché en mairies et aux sièges des EPCI. Le PEB approuvé est annexé et transcrit dans le PLU et autres documents d'urbanisme dont les dispositions doivent être compatibles avec les prescriptions définies à l'art. L 147.5 du Code de l'Urbanisme.

Sigles

ACNUSA : Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires
ADP : Aéroports De Paris
CCE : Commission Consultative de l'Environnement
DAC : Direction de l'Aviation Civile
DCIA : Direction Centrale de l'Infrastructure de l'Air
DCIIM: Direction Centrale* des Travaux Immobiliers Maritimes
DDE : Direction Départementale de l'Équipement
DRAC : Direction Régionale de l'Aviation Civile
EPCI : Établissement Public de Coopération Intercommunale
PEB : Plan d'Exposition au Bruit
PLU : Plan Local d'Urbanisme
SAC : Service de l'Aviation Civile
SBA : Service des Bases Aériennes
SSBA : Service Spécial des Bases Aériennes
SSBA/SE : Service Spécial des Bases Aériennes Sud-Est
SSBA/SO : Service Spécial des Bases Aériennes Sud-Ouest
STBA : Service Technique des Bases Aériennes

AERODROME DE ANGERS-MARCE

PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

Vu pour être annexé
à l'arrêté préfectoral du
6 FEV 2006
le chef de l'aéroport
et de l'aéroport

Genon
Valérie GRENON

LEGENDE DES COURBES	
	LDEN 50
	LDEN 55
	LDEN 62
	LDEN 70

N° Plan: PEB/DAC-O/LFJR/ES/PEB2030-V3



