

Aérodrome de Bastia-Poretta

PEB

Plan d'exposition au bruit

Rapport de présentation du projet de PEB



Aérodrome de Bastia-Poretta

Projet de Plan d'exposition au bruit

Résumé non technique

Le **plan d'exposition au bruit (PEB)** est un document d'urbanisme fixant les conditions d'utilisation des sols exposés aux nuisances dues au bruit des aéronefs. Le PEB vise à interdire ou limiter les constructions pour ne pas augmenter les populations soumises aux nuisances.

Il anticipe à l'horizon 10/15 ans le développement de l'activité aérienne, l'extension des infrastructures et les évolutions des procédures de circulation aérienne. Il comprend un rapport de présentation et une carte à l'échelle du 1/25 000 qui indique les zones exposées au bruit. L'importance de l'exposition est indiquée par les lettres A, B, C, ou D :

- Zones A et B : Exposition au bruit forte
- Zone C : Exposition au bruit modérée
- Zone D : Exposition au bruit faible

La gêne sonore est calculée au moyen d'un modèle mathématique prenant en compte :

- le bruit émis par chaque passage d'avion et tel qu'il est perçu au sol ;
- le nombre de passages d'avions en 24 heures ;
- la perception différente du bruit entre le jour et la nuit : un vol nocturne génère une gêne 10 fois supérieure à celle d'un vol de jour.

Le résultat est exprimé en « *Lden* » ; plus l'indice est élevé, plus la gêne est forte. En reliant entre eux l'ensemble des points ayant la même valeur, on obtient une courbe *isophone*.

Maîtriser l'urbanisation

Les schémas de cohérence territoriale, les schémas de secteur, les plans locaux d'urbanisme (ex. plans d'occupation des sols), les plans de sauvegarde et de mise en valeur, ainsi que les cartes communales doivent être compatibles avec le plan d'exposition au bruit.

Les aéroports devant être dotés d'un PEB sont ceux classés en catégorie A, B et C. Sont aussi concernés les aérodromes inscrits sur une liste établie par arrêtés des ministres chargés de la défense, de l'urbanisme, de l'aviation civile et de l'environnement.

L'aéroport de Bastia-Poretta, classé catégorie A, est actuellement doté d'un PEB. Ce PEB en vigueur a été rendu disponible le 18 février 1982. Sa révision est cependant nécessaire, d'une part, pour le mettre en conformité avec les nouvelles dispositions relatives aux conditions d'établissement de ce type de document d'urbanisme, d'autre part l'adapter aux prévisions de développement de l'activité aérienne.

Sommaire

I – Introduction	4
II – Généralités sur les Plans d'exposition au bruit	5
II.1 – Objectifs et principes généraux	5
II.1.1 – Zones de bruit d'un PEB	5
II.1.2 – Restrictions à l'urbanisation	5
II.1.3 – Isolation renforcée	6
II.1.4 – Renouvellement urbain	7
II.1.5 – Obligation d'information	7
II.2 – Méthode d'élaboration d'un PEB	9
II.2.1 – Evaluation de l'exposition au bruit à court, moyen et long terme	9
II.2.2 – L'indice Lden	9
II.2.3 – La procédure d'établissement ou de révision d'un PEB	10
III – Démarche de révision du PEB de l'aérodrome de Bastia-Poretta	11
III.1 – Présentation de l'aérodrome de Bastia-Poretta et justification de la mise en révision du PEB	11
III.2 – Le projet de PEB de l'aérodrome de Bastia-Poretta	12
III.2.1 – Hypothèses prises en compte	
III.2.1.1 – Les infrastructures et leur utilisation	12
a. La piste	12
b. Utilisation en fonction des vents	12
III.2.1.2 – Trajectoires	12
III.2.1.3 – Autres paramètres	12
a. Prise en compte du relief	12
b. Prise en compte de la dispersion des trajectoires	12
III.2.1.4 – Scénarios de trafic	13
a. Les tendances passées	13
b. Hypothèses de trafic	14
c. Avions caractéristiques	15
III.2.2 – Choix des limites des zones B et C	16
III.2.3 – Le projet de PEB de l'aérodrome de Bastia-Poretta	16
III.2.3.1 – Représentation graphique	16
III.2.3.2 – Impacts du projet de PEB	16

Annexes

ANNEXE 1 – LE PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT (PEB) DE L'AÉRODROME DE BASTIA-PORETTA, RENDU DISPONIBLE LE 18 FÉVRIER 1982 (PEB EN VIGUEUR)	
ANNEXE 2 – LE PROJET DE PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT (AP-PEB) DE L'AÉRODROME DE BASTIA-PORETTA	
ANNEXE 3 – DESCRIPTION DES TRAJECTOIRES DE VOL NOMINALES (TRAJECTOIRES PRISES EN COMPTE POUR L'ÉTUDE DU PEB)	
ANNEXE 4 – DETAIL DES HYPOTHESES DE TRAFIC AUX TROIS HORIZONS D'ÉTUDE	
ANNEXE 5 – PROCÉDURE D'ÉTABLISSEMENT ET DE REVISION D'UN PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT (CADRE GÉNÉRAL)	
ANNEXE 6 – NIVEAUX D'ISOLATION ACOUSTIQUE DEVANT ÊTRE ATTEINTS DANS LES DIFFÉRENTES ZONES DU PEB	
ANNEXE 7 – ARTICLES L.147-1 À L.147-8 DU CODE DE L'URBANISME	
ANNEXE 8 – ARTICLES R.147-1 À R.147-11 DU CODE DE L'URBANISME	
ANNEXE 9 – LISTE DES SIGLES ET ABBREVIATIONS	

Aérodrome de Bastia-Poretta

Projet de Plan d'exposition au bruit

I – Introduction

L'évaluation de l'exposition au bruit des riverains des sites aéroportuaires repose principalement sur le dispositif mis en place par la loi du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aéroports, reprenant et perfectionnant le mécanisme issu de la directive d'aménagement national du 22 septembre 1977. Elle a introduit un chapitre « dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes », rendant obligatoire l'adoption d'un Plan d'Exposition au Bruit (PEB) aux voisinages des principaux aérodromes. Ce document a pour objet de délimiter les zones exposées au bruit de chacun des aérodromes concernés, à l'intérieur desquelles l'urbanisation est strictement réglementée afin de prévenir l'exposition de nouvelles populations au bruit généré par les aéronefs.

Extrait du Code de l'urbanisme

L'article L.147-2 définit les aérodromes devant être dotés d'un PEB.

Le présent chapitre est applicable autour :

1° Des aérodromes classés selon le code de l'aviation civile en catégories A, B et C ;

2° Des aérodromes civils ou militaires figurant sur une liste établie par l'autorité administrative ;

3° De tout nouvel aérodrome à réaliser ayant vocation à accueillir le trafic commercial de passagers en substitution d'un aérodrome visé au 1° du présent article, dont les travaux nécessaires à sa réalisation ont fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique.

Ces règles sont applicables, au titre de l'article L.147-2 du code de l'urbanisme, « autour des aérodromes classés selon le code de l'aviation civile en catégorie A, B, C, ainsi qu'autour des aérodromes civils ou militaires figurant sur une liste établie par l'autorité administrative ».

Les aérodromes devant être dotés d'un PEB sont donc ceux inscrits dans une liste fixée par l'arrêté conjoint du 17 janvier 1994 des ministres chargés de la Défense, de l'Urbanisme et de l'Environnement, selon les modalités décrites par le décret n°88-315 du 28 mars 1988, ainsi que ceux classés par l'article R.222-5 du Code de l'aviation civile dans les trois premières catégories qu'il définit. La catégorie A concerne les « aérodromes destinés aux services à grande distances assurés normalement en toutes circonstances », la catégorie B regroupe les « aérodromes destinés aux services moyennes distances assurés normalement en toutes circonstances et à certains services à grande distances assurés dans les mêmes conditions mais qui ne comportent pas d'étapes longue au départ de ces aérodromes ». Enfin, la catégorie C est celle des aérodromes destinés à la fois « aux services à courte distance et à certains services à moyenne et même à longue distance qui ne comportent que des étapes courtes au départ de ces aérodromes » et « au grand tourisme ». La liste de ces installations est annexée à l'article D.222-1 du même Code.

L'objet de ce rapport est de présenter le projet de plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome de Bastia-Poretta (aérodrome de catégorie A), soumis à PEB au titre de l'article L.147-2 du code de l'urbanisme.

II – Généralités sur les Plans d'exposition au bruit

II.1 – Objectifs et principes généraux

Les textes de référence en matière de PEB sont rassemblés dans le code de l'urbanisme : articles L. 147-1 à L. 147-8 et R. 147-1 à R. 147-11.

Les textes

Le Plan d'exposition au bruit (PEB) instauré par la loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes, régi par les articles L.147-1 à L.147-8 et R.147-1 à R. 147-11 du code de l'urbanisme est un outil de maîtrise de l'urbanisme autour des aérodromes. Il définit sur la base d'un zonage technique les conditions d'utilisation des sols pour prévenir les nuisances sonores liées à l'activité des aérodromes.

Le plan d'exposition au bruit est un document opposable aux tiers, visant à éviter que de nouvelles populations ne soient exposées aux nuisances sonores générées par l'activité d'un aéroport. Pour les communes concernées, il doit être annexé au plan local d'urbanisme (PLU), au plan de sauvegarde et de mise en valeur et à la carte communale. Les dispositions de ces documents, ainsi que celles des schémas de cohérence territoriale et des schémas de secteur, doivent être compatibles avec les prescriptions du PEB en vigueur.

Le PEB réglemente en particulier l'utilisation des sols aux abords des aérodromes en vue d'interdire ou d'y limiter la construction de logements, dans l'intérêt des populations, et d'y prescrire des types d'activité peu sensibles au bruit ou compatibles avec le voisinage d'un aérodrome. Outre l'objectif premier de maîtrise de l'urbanisation à travers le droit de construire et les modalités de construction, le PEB introduit des obligations en matière d'information des riverains.

II.1.1 – Zones de bruit d'un PEB

Le plan d'exposition au bruit est découpé en 3, voire 4, zones de bruit :

- la zone de bruit fort A, zone comprise à l'intérieur de la courbe définie par l'indice de bruit L_{den} 70 (cf. définition L_{den} ci-contre).
- la zone de bruit fort B, zone comprise entre la courbe d'indice L_{den} 70 et la courbe dont l'indice peut être fixé entre les valeurs L_{den} 62 et L_{den} 65. Pour les aérodromes mis en service après la date de publication du décret n°2002-626 (c'est à dire après le 28 avril 2002), la valeur de l'indice servant à la délimitation de la limite extérieure de la zone B est obligatoirement 62.
- la zone de bruit modéré C, 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 de bruit D, comprise entre la limite extérieure de la zone C et la courbe d'indice L_{den} 50. La zone D est obligatoire pour les aérodromes visés au I de l'article 1609 *quater* vicies A du code général des impôts, c'est-à-dire les aérodromes pour lesquels le nombre annuel des mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes a dépassé 20 000 lors de l'une des 5 années civiles précédentes. La délimitation d'une zone D est facultative pour les autres aérodromes, dont celui de Bastia-Poretta.

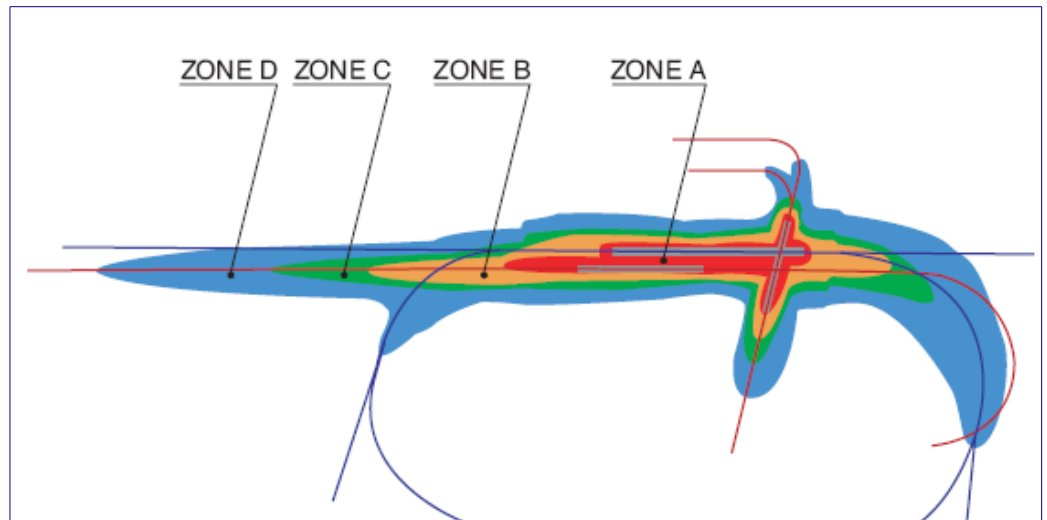
Définition

L_{den}

L : Level = niveau [d'exposition au bruit]
d : day = jour
e : evening = soirée
n : night = nuit

C'est un indicateur de bruit qui traduit la nuisance sonore sur une période donnée. Cet indice est construit à partir de l'unité dB(A). Il donne un poids différent aux nuisances générées selon les périodes d'une journée (jour, soirée et nuit). Sa valeur est ainsi augmentée de 5 dB en soirée (de 18h à 22h) et de 10 dB la nuit (de 22h à 6h).

▪ **Document A : Zones de bruit d'un PEB**



II.1.2 – Restrictions à l'urbanisation

Le PEB prescrit des restrictions d'urbanisation pour les constructions à usage d'habitation et pour les équipements publics ou collectifs. Le principe général consiste à ne pas accroître la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances sonores. Le code de l'urbanisme aménage cependant quelques dérogations aux restrictions qu'il impose. Ces dispositions sont prévues à l'article L.147-5 du code de l'urbanisme.

De manière générale, les constructions à usage d'habitation sont interdites dans les zones du PEB, sauf pour les exceptions suivantes :

- dans les **zones A et B**, considérées comme des zones de bruit fort, seuls peuvent être autorisés les logements et les équipements publics ou collectifs liés à l'activité aéronautique, les logements de fonction nécessaires aux activités industrielles et commerciales admises dans la zone et les constructions nécessaires à l'activité agricole ;
- à l'intérieur de la **zone C**, considérée comme des zones de bruit modéré, les constructions individuelles non groupées sont autorisées à condition d'être situées dans un secteur déjà urbanisé et desservi par des équipements publics et dès lors qu'elles n'accroissent que faiblement la capacité d'accueil du secteur. Les opérations de reconstruction rendues nécessaires par une opération de démolition en zone A ou B sont autorisées en zone C, dès lors qu'elles n'entraînent pas d'accroissement de la population exposée aux nuisances, que les normes d'isolation phonique sont respectées et que le coût d'isolation est à la charge exclusive du constructeur ;
- la **zone D**, instaurée par la loi du 12 juillet 1999, n'implique aucune restriction à l'urbanisation.

II.1.3 - Isolation renforcée

Les constructions nouvelles autorisées dans les zones de bruit doivent faire l'objet de mesures d'isolation acoustique renforcée (cf. tableau en annexe).

II.1.4 - Renouveau urbain

Dans les zones A, B et C, la rénovation, la réhabilitation, l'amélioration, l'extension mesurée et la reconstruction sont admises à condition qu'elles n'impliquent pas d'accroissement de la capacité d'accueil d'habitants.

En outre, la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain modifiée par la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 introduit une disposition nouvelle : à l'intérieur des zones C, les plans d'exposition au bruit peuvent délimiter des secteurs où, pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou de villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées, à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores : ces secteurs peuvent être délimités postérieurement à l'approbation du PEB, à la demande de la commune compétente en matière de plan local d'urbanisme, par arrêté préfectoral et après enquête publique.

II.1.5 - Obligation d'information

A l'intérieur des trois (ou quatre) zones de bruit, tout contrat de location de biens immobiliers doit comporter une clause claire et lisible précisant la zone de bruit où se trouve localisé le bien et tout certificat d'urbanisme doit spécifier l'existence de la zone de bruit et l'obligation de respecter les règles d'isolation acoustique.

▪ **Tableau A : Récapitulatif des règles d'urbanisme applicables dans les zones du PEB**

	ZONE A Lden ≥ 70	ZONE B 70 > Lden ≥ (62 à 65)	ZONE C (62 à 65) > Lden ≥ (55 à 57)	ZONE D¹ (55 à 57) > Lden ≥ 50
CONSTRUCTIONS NOUVELLES				
Logements nécessaires à l'activité aéronautique ou liés à celle-ci	Autorisés*			Autorisés*
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales admises dans la zone	Autorisés* dans les secteurs déjà urbanisés	Autorisés*		
Constructions directement liées ou nécessaires à l'activité agricole				
Equipements publics ou collectifs	Autorisés* s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes		Autorisés*	
Constructions individuelles non groupées	Non autorisées		Autorisées* si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par des équipements publics et si elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances	
Autres types de constructions nouvelles à usage d'habitation (exemples : lotissements, immeubles collectifs à usage d'habitation)	Non autorisés		Opérations de reconstruction autorisées* si rendues nécessaires par une opération de démolition en zone A ou B, dès lors qu'elles n'entraînent pas d'accroissement de la population exposée aux nuisances, que les normes d'isolation phonique fixée par l'autorité administrative sont respectées et que le coût d'isolation est à la charge exclusive du constructeur	
INTERVENTIONS SUR L'EXISTANT				
Rénovation, réhabilitation, amélioration, extension mesurée ou reconstruction des constructions existantes	Autorisées* sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances			Autorisées*
Opération de réhabilitation et de réaménagement urbain	Non autorisées		Autorisées* sous réserve de se situer dans un des secteurs délimités pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existant, à condition de ne pas entraîner d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores	

* sous réserve d'une isolation acoustique et de l'information des futurs occupants

¹ La délimitation d'une zone D est obligatoire pour les aérodromes visés au I de l'article 1609 *quater* vicies A du code général des impôts. Pour l'aérodrome de Bastia-Poretta, cette zone D est facultative.

II.2 - Méthode d'élaboration des PEB

II.2.1 - Evaluation de l'exposition au bruit à court, moyen et long terme

A partir d'une analyse des nuisances sonores générées par le trafic aérien, le PEB délimite des zones diversement affectées par le bruit retranscrites graphiquement et dans le périmètre desquelles sont mises en œuvre des mesures de protection des populations. Il s'appuie sur des hypothèses à court, moyen et long termes de développement et d'utilisation de l'aérodrome. Les zones de bruit du PEB ne reflètent pas nécessairement la réalité du moment, mais l'enveloppe des expositions au bruit des avions à court, moyen et long termes.

Pour ce faire, il est nécessaire d'établir, pour les trois horizons, des prévisions réalistes concernant :

- les infrastructures
- le trafic
- les procédures de navigation aérienne
- les conditions d'exploitation

Ces hypothèses s'appuient sur les données et les perspectives envisageables au moment où le projet de PEB est élaboré.

II.2.2 - L'indice L_{den}

L'indice « L_{den} » (*Level Day Evening Night*, article R.147-1 du code de l'urbanisme) a été adopté en 2002 pour l'élaboration des PEB. Cet indice est également prescrit au niveau communautaire (directive européenne n°2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement).

Le L_{den} est un indice de bruit, exprimé en dB(A), qui représente le niveau d'exposition totale au bruit des avions en chaque point de l'environnement d'un aérodrome. Il tient compte :

- du niveau sonore moyen du passage des avions pendant chacune des trois périodes de la journée c'est à dire le jour (6h00-18h00), la soirée (18h00-22h00) et la nuit (22h00-6h00) ;
- d'une pénalisation du niveau sonore selon cette période d'émission : le niveau sonore moyen de la soirée est pénalisé de 5 dB(A), ce qui signifie qu'un mouvement opéré en soirée est considéré comme équivalent à environ trois mouvements opérés de jour. Le niveau sonore de la nuit est quant à lui pénalisé de 10 dB(A) (un mouvement de nuit équivaut à 10 mouvements de jour).

La valeur de l'indice L_{den} est calculée à l'aide d'un logiciel informatique (« INM »), en chaque point du territoire voisin de l'aérodrome, à partir des hypothèses de trafic retenues. L'outil de modélisation intègre les niveaux sonores émis par les différents avions, les paramètres de vol (trajectoires, profils) et les lois de propagation du bruit dans l'air. En reliant les points de même indice, on obtient des courbes, dites « *isophoniques* ». Dans la zone comprise à l'intérieur de la courbe isophonique, le bruit est supérieur à l'indice considéré (par exemple 70 dB (A) dans la zone A) à au moins un des 3 horizons envisagés. A l'extérieur de cette courbe, le bruit est inférieur et décroît à mesure que l'on s'éloigne.

Définitions

Le décibel (dB)

C'est l'unité de graduation retenue pour caractériser un niveau sonore. Cette unité se calque bien sur la sensibilité différentielle de l'ouïe, puisqu'un écart de 1 dB entre deux niveaux de bruit correspond sensiblement à la plus petite différence de niveau sonore décelable par l'oreille humaine.

Le décibel A, noté dB(A)

C'est une variante traduisant la sensibilité plus forte de l'oreille aux sons aigus qu'aux sons graves.

II.2.3 - La procédure d'établissement ou de révision d'un PEB

La procédure d'établissement ou de révision d'un PEB, telle que définie dans le code de l'urbanisme, se déroule en deux étapes :

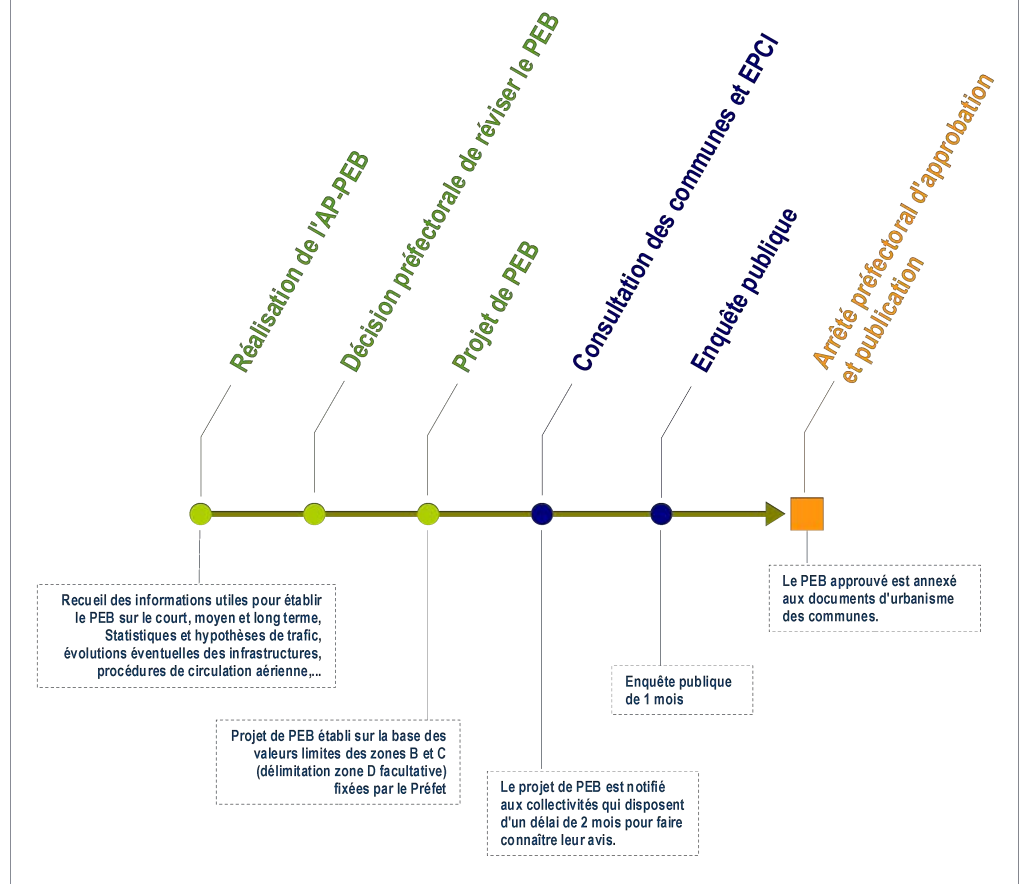
- la première étape aboutit à la définition du projet et à la décision de mise en révision du PEB. Elle comporte l'élaboration d'un avant-projet de PEB sur la base d'hypothèses de court, moyen et long termes. A l'issue d'une première phase de concertation préalable, un choix est effectué en vue de déterminer les valeurs d'indice à retenir pour les limites extérieures des zones B et C et d'adopter ou non une zone D.
- la seconde étape est consacrée au processus de consultation réglementaire et doit aboutir à l'approbation du nouveau PEB. Cette phase d'approbation du PEB proprement dite débute avec l'arrêté préfectoral de mise en révision pris par le préfet de département, qui consulte pendant deux mois les communes et, s'il y a lieu, établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) concernés par le projet de PEB. Une enquête publique est ensuite organisée. Enfin, le PEB est approuvé par arrêté préfectoral.

Le cadre général de la procédure d'établissement ou de révision d'un PEB est détaillé en annexe. La procédure adaptée à la situation de l'aérodrome de Bastia-Poretta est la suivante :

-
- **Document B : Procédure d'établissement et d'instruction administrative du PEB**

Préparation et élaboration du PEB

Instruction administrative du PEB



III – Démarche de révision du PEB de l'aérodrome de Bastia-Poretta

III.1 – Présentation de l'aérodrome de Bastia-Poretta et justification de la mise en révision du PEB

L'aérodrome de Bastia-Poretta est un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique qui reçoit un trafic national et international, composé notamment par des liaisons commerciales régulières et non régulières, d'un trafic *Low Cost*, ainsi que d'un trafic d'aviation générale, aviation privée ou aviation légère (associations, aéroclubs, etc.).

L'aéroport accueille des vols en provenance des principales villes de France et assure les liaisons avec, notamment, l'Allemagne, l'Angleterre, le Maroc, la Suède, le Luxembourg et l'Italie. Paris-Orly reste la première ligne par l'importance de son trafic, suivie de Marseille et Nice.

Doté d'installations modernes, l'aéroport de Bastia-Poretta occupe une place importante dans le transport aérien en Corse, essentielle pour la desserte de l'île.

Situé à une vingtaine de kilomètres du centre de la ville de Bastia, l'aérodrome est implanté sur la commune de Lucciana. Il est géré par la Chambre de commerce et d'industrie de Bastia et Haute-Corse.

Le plan d'exposition au bruit (PEB) actuellement en vigueur pour l'aérodrome de Bastia-Poretta a été rendu disponible le 18 février 1982 (cf. annexe). Ce PEB est cependant devenu obsolète tant du point de vue des conditions d'exploitation de la plate-forme que du fait de l'évolution des textes réglementaires régissant l'élaboration des plans d'exposition au bruit.

En effet, la méthode d'élaboration des PEB a évolué. Le PEB de 1982 a été établi à l'aide de l'indice « *psophique* », indice qui n'est plus utilisé aujourd'hui. Le décret n° 2002-626 du 26 avril 2002, pris afin d'être en cohérence avec la future directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002, a substantiellement modifiée les conditions d'établissement des PEB, en introduisant l'utilisation d'un nouvel indice de bruit, le L_{den} . Celui-ci présente l'intérêt de prendre en compte la gêne accrue subie par les riverains en soirée et la nuit, en introduisant une pondération de facteur 3 et 10 respectivement.

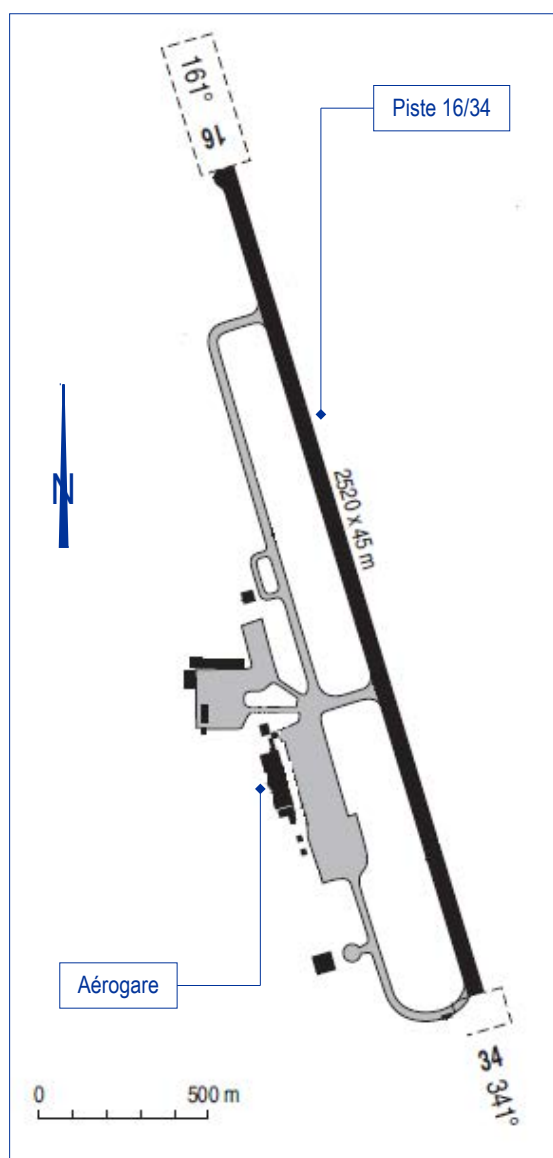
Au vu de ces modifications, le PEB de 1982 de l'aérodrome de Bastia-Poretta ne représente plus les contraintes réellement imposées par l'activité actuelle et future de la plate-forme. L'objectif des chapitres suivants est de présenter l'avant-projet de plan d'exposition au bruit (PEB), notamment, les courbes de bruit et les hypothèses de modélisation qui y ont conduit, ainsi que l'impact du projet sur les territoires concernés.

III.2 – Le projet de PEB de l'aérodrome de Bastia-Poretta

III.2.1 – Hypothèses prises en compte

Conformément aux dispositions réglementaires, le projet de plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Bastia-Poretta prend en compte le fonctionnement et le trafic de la plate-forme à court, moyen et long termes.

III.2.1.1 - Les infrastructures et leur utilisation



a. La piste

La plateforme aéronautique est constituée d'une piste orientée Nord-ouest / Sud-est (16/34) d'une longueur de 2.520 mètres et d'une largeur de 45 mètres. Ce dispositif de piste n'étant pas appelé à évoluer dans le temps, cette même configuration des infrastructures est considérée pour chacune des hypothèses du PEB.

b. Utilisation en fonction des vents

Compte tenu de la fréquence et de l'orientation des vents dans la région où se situe l'aérodrome de Bastia-Poretta, chaque sens de la piste est utilisé d'une manière homogène : 50 % des mouvements d'atterrissage ou de décollage face au Nord-ouest et 50 % face au Sud-Est.

Le projet de PEB retient cette hypothèse qui correspond à la répartition moyenne annuelle par sens d'utilisation.

III.2.1.2 - Trajectoires

La représentation graphique des trajectoires de vol aux abords de l'aérodrome, prises en compte pour l'étude du PEB, figure en annexe. La manière dont le trafic se répartit sur ces trajectoires est également détaillée sur les tableaux synthétiques figurant en annexe.

III.2.1.3 - Autres paramètres

a. Prise en compte du relief

Le logiciel de modélisation permet de prendre en compte une base de données topographique lors de la modélisation. Le relief a donc été pris en compte pour l'élaboration de ce projet.

b. Prise en compte de la dispersion des trajectoires

Le trafic pris en compte dans les hypothèses présentées ci-après a été réparti sur l'ensemble des trajectoires de décollage et d'atterrissage de l'aéroport de Bastia-Poretta. Cependant, les trajectoires ne peuvent pas être assimilées à des « rails » que les avions suivraient dans tous les cas, à l'image du trafic ferroviaire.

L'analyse des trajectoires réelles des avions montre une certaine dispersion par rapport au tracé nominal théorique. Cette dispersion a trois origines : les performances des avions, les conditions météorologiques et température, force du vent et les exigences de sécurité qui imposent de maintenir une séparation minimale entre aéronefs. Une dispersion calculée a donc été appliquée, répartissant ainsi le trafic de chaque trajectoire entre sa trajectoire nominale et ses sous-trajectoires de dispersion.

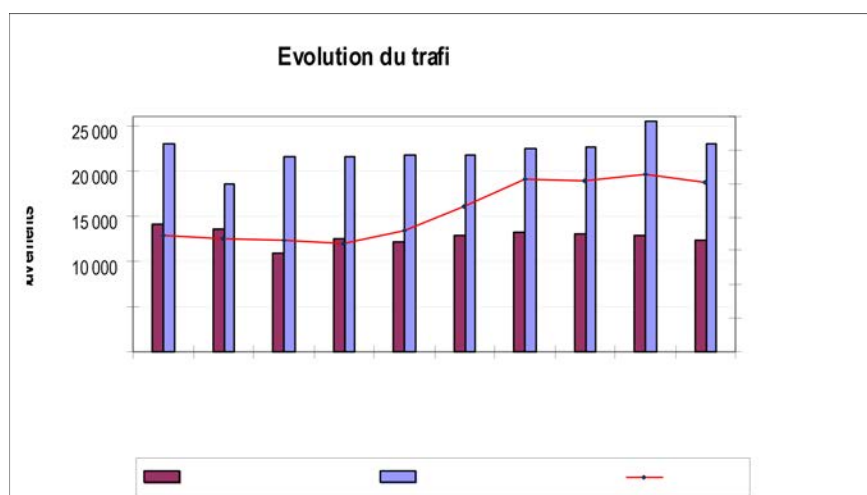
III.2.1.3 – Scénarios de trafic

a. Les tendances passées

Depuis 2003-2004, le trafic des aéroports corses a connu une augmentation nette. Les évolutions ont été cependant différentes selon les plates-formes.

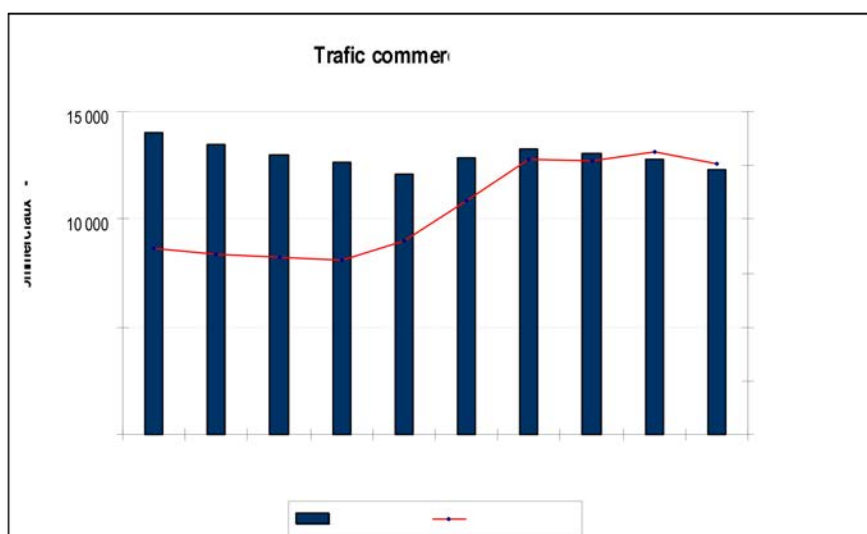
Concernant l'aéroport de Bastia-Poretta, le million de passagers transportés a été dépassé en 2009, avec un flux de 1.011.816 passagers transportés.

- **Document C : Evolution du trafic global de l'aérodrome de Bastia-Poretta**



En effet, dynamisé depuis 2006 par le développement des compagnies *Low-Cost*, le trafic aérien commercial bastiais, jusqu'alors stable, s'est développé rapidement jusqu'en 2010, avant de connaître une évolution plus contrastée, alternant entre hausse et recul des trafics étrangers et des liaisons françaises.

- **Document D : Evolution du trafic commercial de l'aérodrome de Bastia-Poretta**



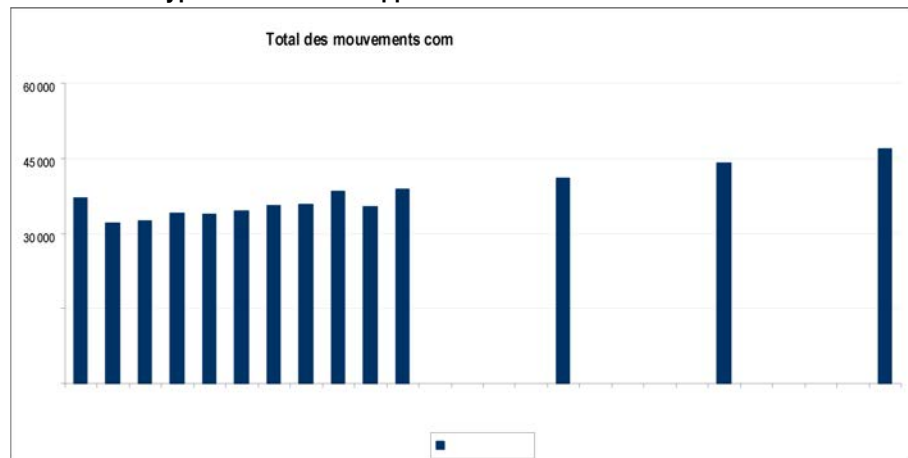
L'aérodrome de Bastia-Poretta accueille, en outre, un trafic d'aéronefs militaires de l'ordre de 600 à 700 mouvements annuels. Le volume de cette activité, qui concerne essentiellement des avions de transport, reste stable néanmoins d'une année sur l'autre. Enfin, l'aérodrome accueille également un trafic d'appareils de la Sécurité Civile, destinés essentiellement à la lutte contre les incendies de forêt.

b. Hypothèses de trafic

Au niveau du contexte général, il convient de souligner qu'au delà de la situation actuelle, marquée par d'importantes incertitudes quant à l'évolution de l'activité économique mondiale, les hypothèses d'évolution du trafic à long terme du transport aérien s'inscrivent dans un cadre de retour aux équilibres économiques et financiers.

Le scénario retenu pour l'établissement du PEB de l'aérodrome de Bastia-Poretta correspond, sur le long terme, à une évolution « fil de l'eau » tant en termes d'évolution de la structure du trafic que d'empont moyen pour le transport commercial.

■ Document E : hypothèses de développement du trafic



Le scénario court terme (env. 5 ans), à l'horizon 2018-2020, est basé sur les résultats de trafic les plus récents et prend en compte les perspectives d'activité pour les prochains mois. A l'horizon 2018-2020, l'hypothèse retenue (41 000 mouvements totaux, avec 14 300 mouvements commerciaux et 26 700 non commerciaux) est d'un niveau comparable à celui de 2011, année du plus fort trafic enregistré, tant en termes de passagers transportés que de mouvements ; cette hypothèse retient également une évolution tendancielle de l'empont moyen et une structure de trafic très comparable en termes de destinations à ce qui est constaté aujourd'hui.

Le scénario de moyen terme a été construit comme une étape intermédiaire entre celui de court terme (env. 5 ans, horizon 2018) et celui de long terme (env. 15 ans, soit 2028-2030). Il est bâti à l'horizon 2023-2025 (env. 10 ans). Il prend en compte une croissance du nombre total de mouvements (44 000, +1,5 % l'an 2018-2023).

Le scénario long terme est bâti à l'horizon 2028. Il prend en compte un trafic maximum de 47 000 mouvements totaux, avec 17 000 commerciaux et 30 000 non commerciaux, soit également une progression de l'ordre de 1,5 % l'an sur la période 2013-2028. Les trafics sur les principales lignes françaises continuent de progresser. Les liaisons internationales notamment avec l'Allemagne, le Royaume Uni, la Suisse et les pays

scandinaves, développées par le trafic *Low Cost* et le trafic charter (programmation « fidélisé » de *Tour Opérateurs*) sont considérées comme faisant désormais partie du paysage du transport aérien bastiais.

Enfin, pour chacun des scénarios, l'évolution du trafic induit par les avions militaires est considérée comme faible d'autant que les hypothèses sur le nombre de mouvements annuels de cette composante de trafic est difficile à apprécier, car dépendante de facteurs extérieurs à l'aérodrome de Bastia-Poretta. Le trafic d'hélicoptères n'est pas, quant à lui, appelé à être développé de manière importante.

▪ **Tableau B : Synthèses des hypothèses de trafic** : nombre de mouvements par segment de trafic

Nature de l'activité	Court terme	Moyen terme	Long terme
Commerciale	14 300	16 000	17 000
Non commerciale, dont :	26 700	28 000	30 000
Aviation militaire et Sécurité Civile	4 600	4 700	4 800
Hélicoptères	70	80	80
Total	41 000	44 000	47 000

Répartition des mouvements par type de flotte et par période

Le trafic aérien prévu est exprimé en nombre de mouvements (1 mouvement = 1 décollage ou 1 atterrissage).

c. *Avions caractéristiques*

Les principaux types d'avions pris en compte pour chaque nature d'activités sont les suivants :

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

Catégories	Type d'appareils
Transport commercial	Famille A320 (A318, A319, A320 et A321), Famille Boeing 737 (B737-300-400-500-600-700-800) Turboréacteurs de transport régional (Bombardier CRJ, Embraer, BAe146,...) Turbopropulseurs de transport régional (ATR72, DASH 8, Beechcraft 1900,...)
Aviation générale	Monomoteurs, bimoteurs, turbopropulseurs et Jets d'affaires (famille Cessna Citation, Lear jet, Falcon, etc.)
Aviation militaire et Sécurité Civile	KC135 - Transall C130 - A400M - CN235 - Falcon 900 CL415 Canadair – S2F Tracker – Beechcraft 200
Hélicoptères	EC 135 - EC 145

Les hypothèses, notamment celles sur le long terme, tiennent compte du renouvellement des flottes par des appareils de nouvelle génération qui intègrent les derniers progrès technologiques en matière de réduction du bruit (ex. famille Airbus A320 NEO, Boeing 737 MAX).

III.2.2 – Choix des limites des zones B et C

Le choix de la 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.

Le choix d'instaurer une zone D peut résulter d'un souci de transparence maximale, la zone D étant une zone d'information et d'isolation renforcée des constructions.

Les limites des zones B et C, qu'il paraît souhaitable de retenir, et l'instauration ou non une zone D sont définies par le préfet de département, qui décide alors d'engager la procédure de révision du PEB sur ces bases. Cette décision est notifiée aux maires des communes concernées et, s'il y a lieu, aux présidents des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), compétents en matière d'urbanisme. La notification de la décision de réviser le PEB constitue le point de départ du délai de deux mois prévu pour la consultation des conseils municipaux des communes ou des organes délibérants des établissements de coopération intercommunale (art. R. 147-7 du code de l'urbanisme).

Compte tenu des prescriptions de l'article R.147-2 du code de l'urbanisme, autorisant pour les aérodromes existants, le choix de la courbe extérieure de la zone B entre les valeurs d'indice Lden 65 et 62, le choix de la courbe extérieure de la zone C entre les valeurs d'indice Lden 57 et 55,

le préfet décide :

- **de retenir la valeur d'indice 62 dB(A) comme limite extérieure de la zone B,**
- **de retenir la valeur d'indice 55 dB(A) comme limite extérieure de la zone C,**
- **d'instituer une zone D d'information et d'isolation acoustique renforcée, dans un souci de transparence maximale.**

Les limites proposées pour les zones B et C servent de base aux réflexions des communes ou des établissements de coopération intercommunale. A l'issue de cette consultation, le projet de PEB éventuellement modifié est ensuite soumis à une enquête publique de droit commun.

III.2.3 – Le projet de PEB de l'aérodrome de Bastia-Poretta

III.2.3.1 – Représentation graphique

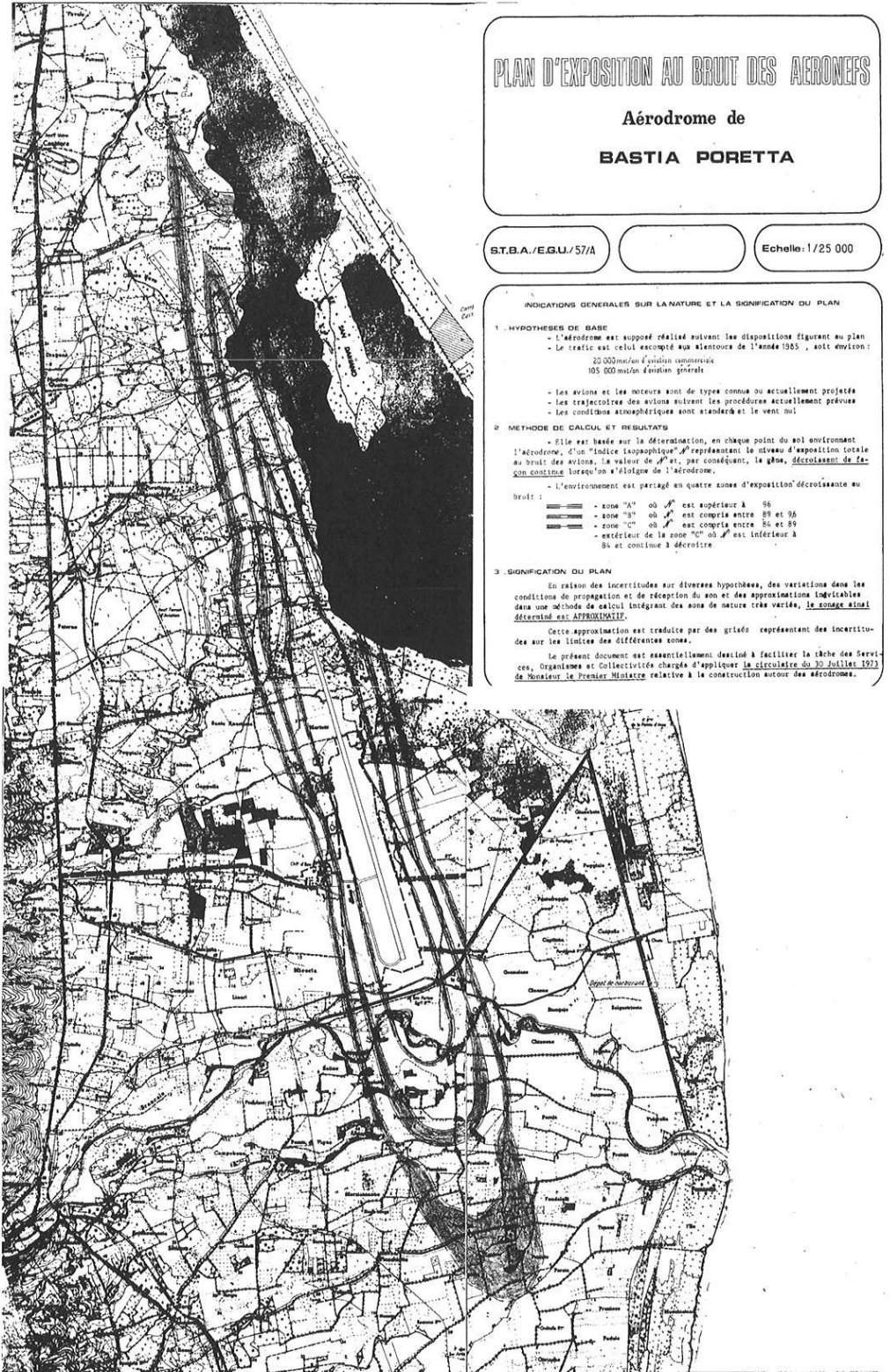
Etabli à l'échelle 1 / 25.000ème conformément à l'article R.147-5 du code de l'urbanisme, l'ensemble des quatre courbes constitue la représentation graphique du projet de PEB. Celle-ci est jointe au présent rapport.

III.2.3.2 – Impacts du projet de PEB

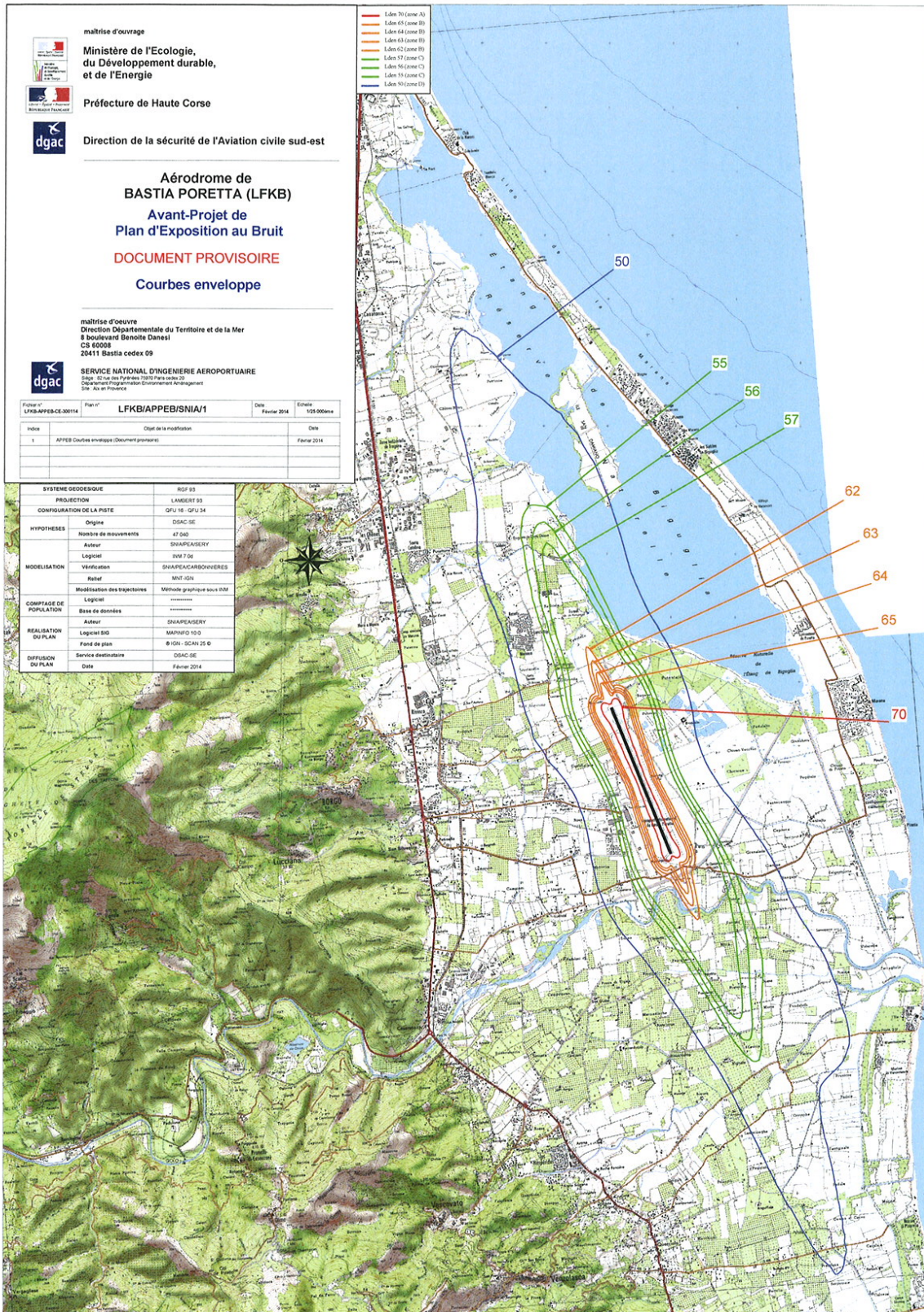
Les communes concernées par au moins l'une des zones du projet de PEB sont les suivantes :

- Biguglia,
- Borgo,
- Lucciana,
- Vescovato,
- Venzolasca,
- Sorbo-Ocagnano.

LE PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT (PEB) DE L'AÉRODROME DE BASTIA-PORETTA, RENDU DISPONIBLE LE 18 FÉVRIER 1982 (PEB EN VIGUEUR)

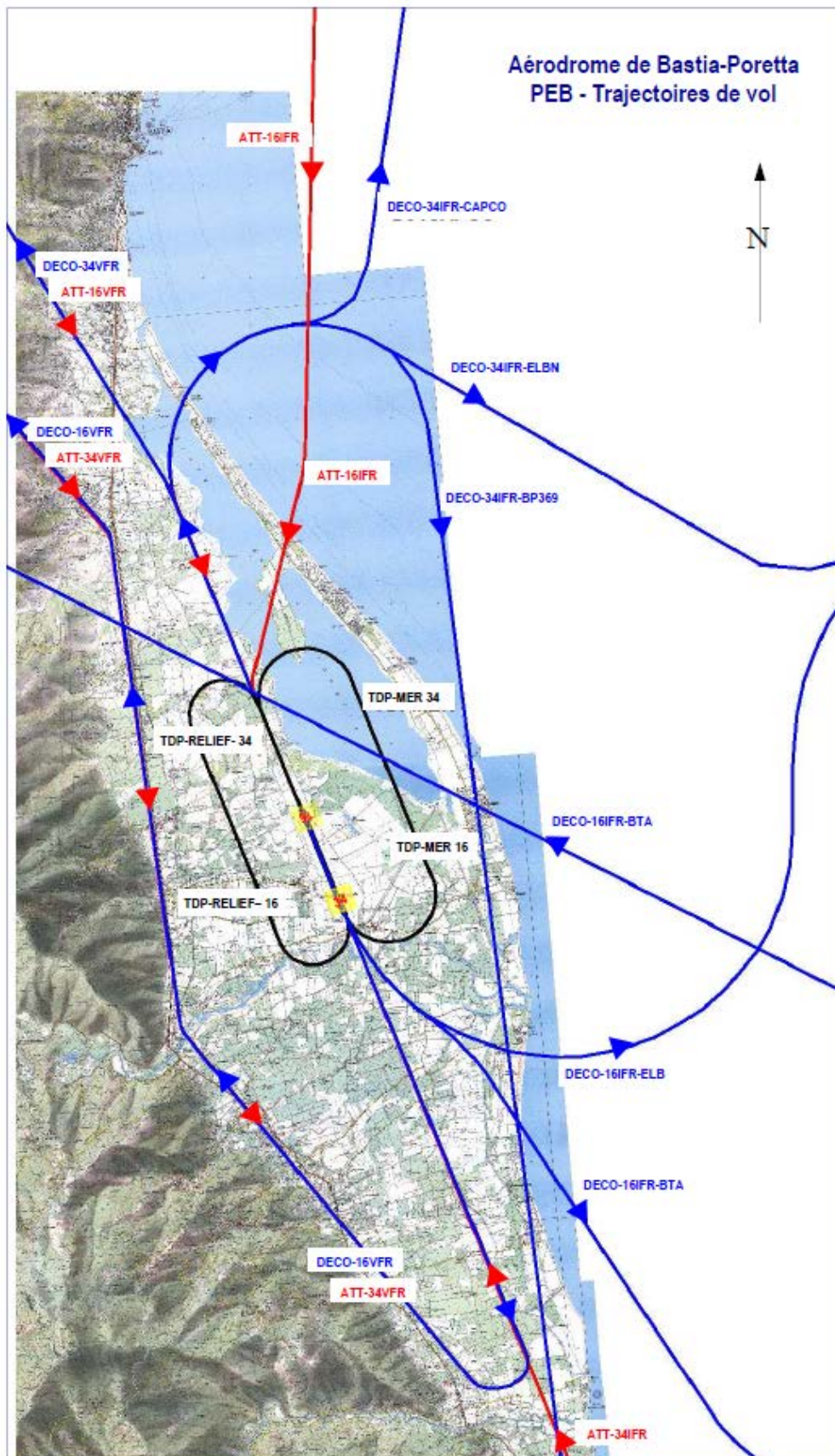


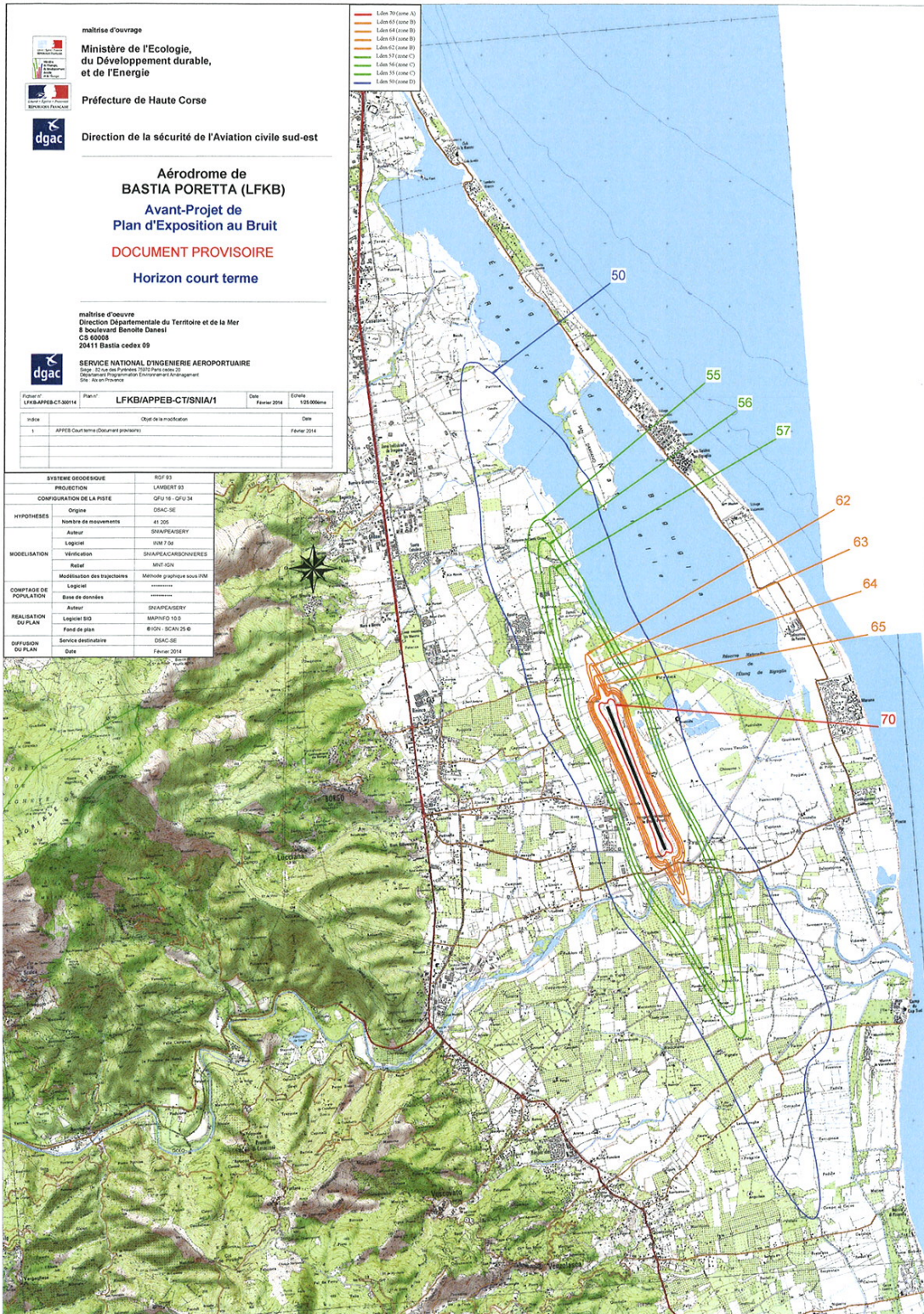
L'AVANT-PROJET DE PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT (AP-PEB) DE L'AÉRODROME DE BASTIA-PORETTA (COURBES ENVELOPPES DES TROIS HORIZONS D'ÉTUDE)



Annexe 3

TRAJECTOIRES DE VOL NOMINALES (TRAJECTOIRES PRISES EN COMPTE POUR L'ETUDE DU PEB)





S.A.I. - AVIONS MILITAIRES
 Version : 04/17 (01/09/2013) pour INM 7.0d
 SAI-MT365-MIL-4-P2-S-300114

Nom de l'Etude : APPRE - MT (345jours)
 Site : BASTIA
 Date : 30/07/2014
 Nom du 'case' INM : caseMT365-300114

13 TRAJECTOIRES ET 3 AERONEFS

Nombre de mouvements par an :		210
Type d'aviation :	Catégorie d'appareil dans INM :	Durée de référence en jours
Généraliste		
Militaire	NC-135	365
Militaire	A41M	365
Militaire	C-130E	365

Pourcentage d'utilisation des procédures par catégorie d'appareil (jours de piste, départs/arrivées rectilignes, départs/arrivées selon procédures, MIVMVL)		ATTENTION	
La Première procédure doit être une Arrivée			
de mouvements par avion	de mouvements par nuit (22h-04h)	de mouvements par jour (0h-19h)	de mouvements par nuit (22h-04h)
1 fois + 1 décollage ou 1 atterrissage ou 1 TSO	exemple : 37,0%	exemple : 75,0%	exemple : 37,0%
40	0,0%	100,0%	0,0%
0	0,0%	0,0%	0,0%
11	0,0%	53,0%	37,0%

Pourcentage d'utilisation des procédures par catégorie d'appareil (jours de piste, départs/arrivées rectilignes, départs/arrivées selon procédures, MIVMVL)		ATTENTION	
La Première procédure doit être une Arrivée			
de mouvements par avion	de mouvements par nuit (22h-04h)	de mouvements par jour (0h-19h)	de mouvements par nuit (22h-04h)
1 fois + 1 décollage ou 1 atterrissage ou 1 TSO	exemple : 37,0%	exemple : 75,0%	exemple : 37,0%
40	0,0%	100,0%	0,0%
0	0,0%	0,0%	0,0%
11	0,0%	53,0%	37,0%

S.A.I. - HELICOPTERES
 Version : 04/17 (01/09/2013) pour INM 7.0d
 SAI-MT365-HEL-LFKB-300114

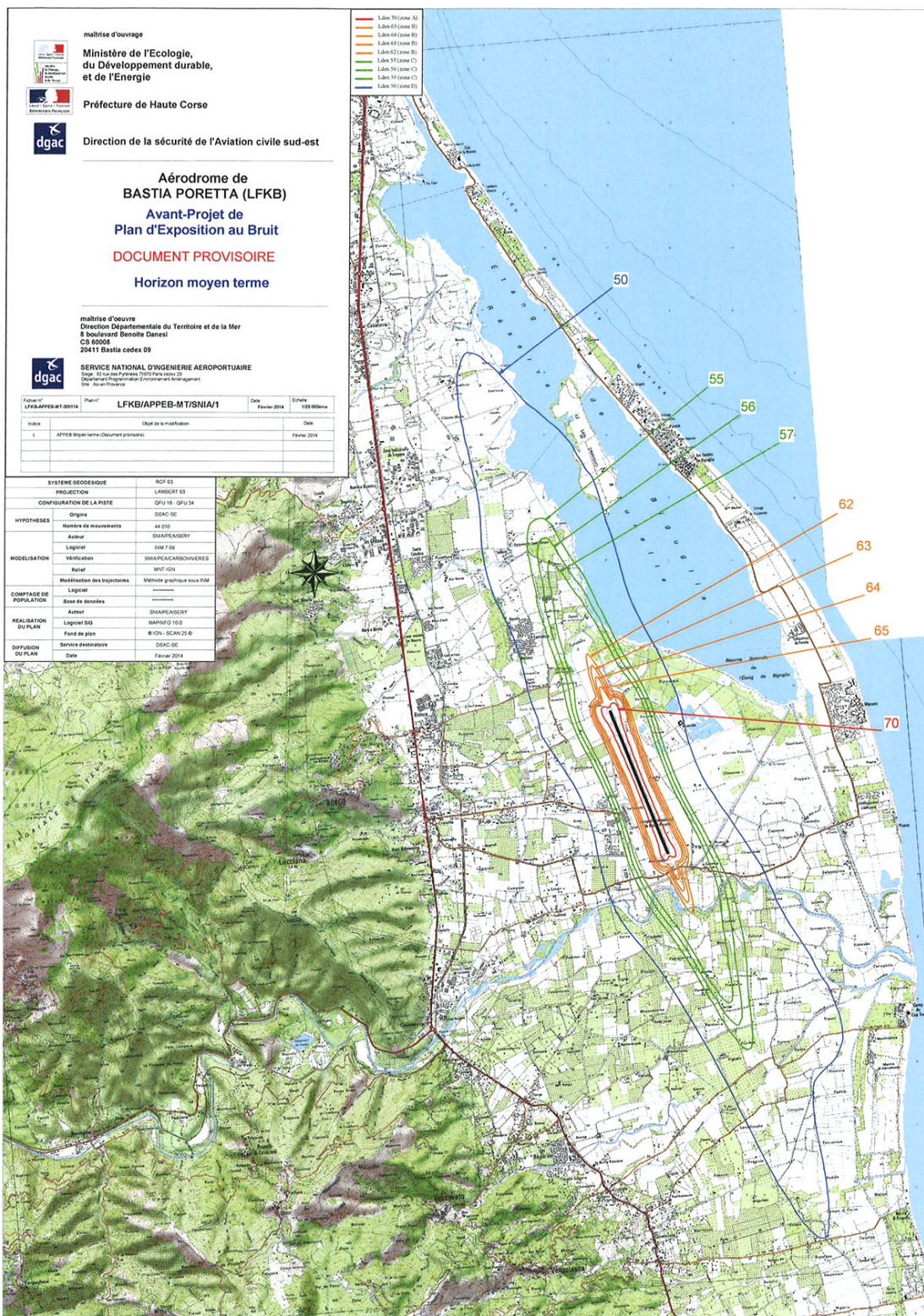
Nom de l'Etude : APPRE - MT (345jours)
 Site : BASTIA
 Date : 30/07/2014
 Nom du 'case' INM : caseMT365-300114

15 TRAJECTOIRES ET 2 AERONEFS

Nombre de mouvements par an :		90
Type d'aviation :	Catégorie d'appareil dans INM :	Durée de référence en jours
Helicoptères	AS330	365
Helicoptères	EC45	365

Pourcentage d'utilisation des procédures par catégorie d'appareil (jours de piste, départs/arrivées selon procédures, MIVMVL)		ATTENTION	
La Première procédure doit être une Arrivée			
de mouvements par avion	de mouvements par nuit (22h-04h)	de mouvements par jour (0h-19h)	de mouvements par nuit (22h-04h)
1 fois + 1 décollage ou 1 atterrissage ou 1 TSO	exemple : 37,0%	exemple : 75,0%	exemple : 37,0%
78	0,0%	53,0%	0,0%
11	0,0%	60,0%	20,0%

Pourcentage d'utilisation des procédures par catégorie d'appareil (jours de piste, départs/arrivées selon procédures, MIVMVL)		ATTENTION	
La Première procédure doit être une Arrivée			
de mouvements par avion	de mouvements par nuit (22h-04h)	de mouvements par jour (0h-19h)	de mouvements par nuit (22h-04h)
1 fois + 1 décollage ou 1 atterrissage ou 1 TSO	exemple : 37,0%	exemple : 75,0%	exemple : 37,0%
78	0,0%	53,0%	0,0%
11	0,0%	60,0%	20,0%



3. LONG TERME

S.A.I. - AVOIS CIVILS
Version : ICA7 (01/09/2013) pour INM7.0d
SAL-CT365-CIV-MIL-LFKB-300114

Nom de l'Etude : APPEL - CT (365jours)
Site : BASTIA
Date : 30/01/2014
Nom du 'casé' 'NM' : cas=CT365-300114

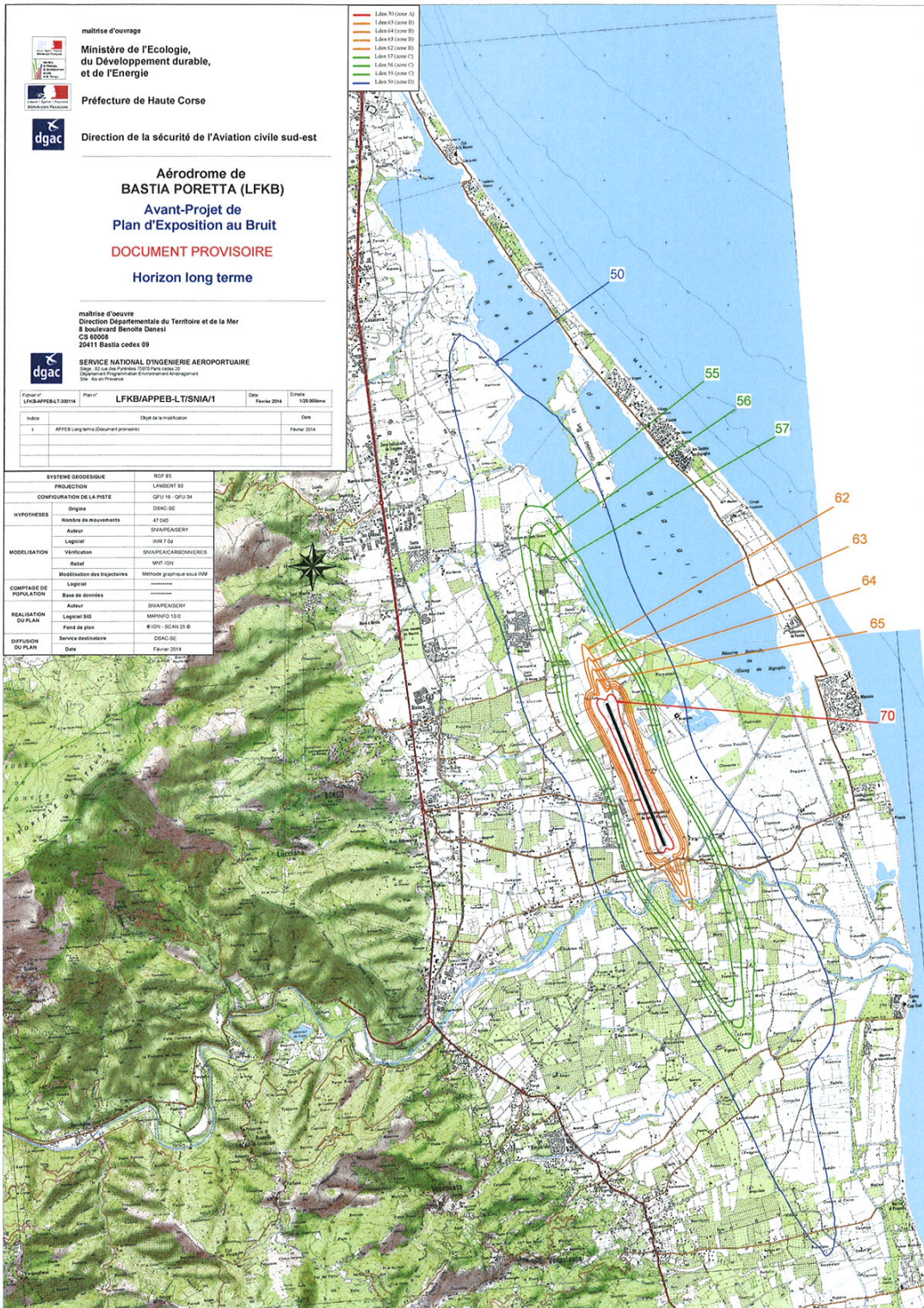
Nom de l'Etude : APPEL - CT (365jours) Site : BASTIA Date : 30/01/2014 Nom du 'casé' 'NM' : cas=CT365-300114		S.A.I. - AVOIS CIVILS Version : ICA7 (01/09/2013) pour INM7.0d SAL-CT365-CIV-MIL-LFKB-300114		40015		15 TRAJECTOIRES ET 27 AERONEFS	
Type d'activation :	Nombre de mouvements par an :	Catégorie d'appareil :	Durée de référence en jours :	Nombre de mouvements annuels totaux par avion :	de mouvements par jour (8h-18h) :	de mouvements par nuit (22h-6h) :	de mouvements par avion (8h-18h) :
Commerciaux, Militaire ou Générale	1 fois + 1 décollage / atterrissage ou 1 T300			pourcentage 75.0%	pourcentage 15.0%	pourcentage 10.0%	pourcentage 10.0%
CIVILE	458	A319-131	365	67.00%	15.00%	0.00%	15.00%
CIVILE	249	A320-271	365	54.00%	12.00%	0.00%	12.00%
CIVILE	718	A321-232	365	160.00%	36.00%	0.00%	36.00%
CIVILE	559	A321-232	365	125.00%	28.00%	0.00%	28.00%
CIVILE	548	A321-232	365	123.00%	28.00%	0.00%	28.00%
CIVILE	771	A321-232	365	175.00%	39.00%	0.00%	39.00%
CIVILE	877	A321-232	365	198.00%	45.00%	0.00%	45.00%
CIVILE	343	DHC2	365	78.00%	18.00%	4.00%	18.00%
CIVILE	91	CRJ-900	365	20.00%	5.00%	0.00%	5.00%
CIVILE	91	EMB-135	365	20.00%	5.00%	0.00%	5.00%
CIVILE	278	ATR-72	365	63.00%	15.00%	0.00%	15.00%
CIVILE	16	ATR-72	365	4.00%	1.00%	0.00%	1.00%
CIVILE	331	DHC2	365	76.00%	18.00%	4.00%	18.00%
CIVILE	91	CRJ-900	365	20.00%	5.00%	0.00%	5.00%
CIVILE	91	EMB-135	365	20.00%	5.00%	0.00%	5.00%
CIVILE	278	ATR-72	365	63.00%	15.00%	0.00%	15.00%
CIVILE	16	ATR-72	365	4.00%	1.00%	0.00%	1.00%
CIVILE	331	DHC2	365	76.00%	18.00%	4.00%	18.00%
CIVILE	91	CRJ-900	365	20.00%	5.00%	0.00%	5.00%
CIVILE	91	EMB-135	365	20.00%	5.00%	0.00%	5.00%
CIVILE	278	ATR-72	365	63.00%	15.00%	0.00%	15.00%
CIVILE	16	ATR-72	365	4.00%	1.00%	0.00%	1.00%
CIVILE	331	DHC2	365	76.00%	18.00%	4.00%	18.00%
MILITAIRE	5145	CH-53	365	1180.00%	268.00%	0.00%	268.00%
MILITAIRE	21	CH-53	365	5.00%	1.00%	0.00%	1.00%
MILITAIRE	41	CH-53	365	9.00%	2.00%	0.00%	2.00%
MILITAIRE	58	CH-53	365	13.00%	3.00%	0.00%	3.00%
MILITAIRE	368	CH-53	365	84.00%	19.00%	0.00%	19.00%
MILITAIRE	51	DHC2	365	12.00%	3.00%	0.00%	3.00%
MILITAIRE	21	DHC2	365	5.00%	1.00%	0.00%	1.00%

Pourcentage d'utilisation des procédures par catégorie d'appareil.

(jours de pluie, départs/arrivées rectilignes, départs/arrivées selon procédures, W/W/M/V)

ATTENTION
La Première procédure doit être une spirale

Type d'activation :	Nombre de mouvements par an :	Catégorie d'appareil :	Durée de référence en jours :	de mouvements par avion (8h-18h) :	de mouvements par nuit (22h-6h) :	de mouvements par avion (8h-18h) :	de mouvements par nuit (22h-6h) :
CIVILE	458	A319-131	365	67.00%	15.00%	15.00%	0.00%
CIVILE	249	A320-271	365	54.00%	12.00%	12.00%	0.00%
CIVILE	718	A321-232	365	160.00%	36.00%	36.00%	0.00%
CIVILE	559	A321-232	365	125.00%	28.00%	28.00%	0.00%
CIVILE	548	A321-232	365	123.00%	28.00%	28.00%	0.00%
CIVILE	771	A321-232	365	175.00%	39.00%	39.00%	0.00%
CIVILE	877	A321-232	365	198.00%	45.00%	45.00%	0.00%
CIVILE	343	DHC2	365	78.00%	18.00%	18.00%	4.00%
CIVILE	91	CRJ-900	365	20.00%	5.00%	5.00%	0.00%
CIVILE	91	EMB-135	365	20.00%	5.00%	5.00%	0.00%
CIVILE	278	ATR-72	365	63.00%	15.00%	15.00%	0.00%
CIVILE	16	ATR-72	365	4.00%	1.00%	1.00%	0.00%
CIVILE	331	DHC2	365	76.00%	18.00%	18.00%	4.00%
CIVILE	91	CRJ-900	365	20.00%	5.00%	5.00%	0.00%
CIVILE	91	EMB-135	365	20.00%	5.00%	5.00%	0.00%
CIVILE	278	ATR-72	365	63.00%	15.00%	15.00%	0.00%
CIVILE	16	ATR-72	365	4.00%	1.00%	1.00%	0.00%
CIVILE	331	DHC2	365	76.00%	18.00%	18.00%	4.00%
MILITAIRE	5145	CH-53	365	1180.00%	268.00%	268.00%	0.00%
MILITAIRE	21	CH-53	365	5.00%	1.00%	1.00%	0.00%
MILITAIRE	41	CH-53	365	9.00%	2.00%	2.00%	0.00%
MILITAIRE	58	CH-53	365	13.00%	3.00%	3.00%	0.00%
MILITAIRE	368	CH-53	365	84.00%	19.00%	19.00%	0.00%
MILITAIRE	51	DHC2	365	12.00%	3.00%	3.00%	0.00%
MILITAIRE	21	DHC2	365	5.00%	1.00%	1.00%	0.00%



Annexe 5

PROCÉDURE D'ÉTABLISSEMENT ET DE RÉVISION D'UN PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT (CADRE GÉNÉRAL)

Etape 1 : Préparation et élaboration du projet de PEB

a) Elaboration de l'Avant-projet de plan d'exposition au bruit (APPEB)

L'ensemble des perspectives de développement et d'utilisation de l'aérodrome à court, moyen et long termes sont définies. Un avant-projet de plan d'exposition au bruit (APPEB) est proposé : il est constitué de l'enveloppe des différentes courbes ainsi obtenues pour chacun des trois horizons.

b) Choix des indices et élaboration du projet de PEB

Lorsqu'il existe une commission consultative de l'environnement (CCE) de l'aérodrome, ce qui n'est pas le cas de l'aérodrome de Bastia-Poretta, le dossier d'APPEB lui est soumis en vue de recueillir son avis sur les valeurs de l'indice L_{den} à prendre en compte pour déterminer la limite extérieure de la zone C et de la zone B (le cas échéant). En l'absence d'une CCE, le préfet peut consulter les différents partenaires concernés.

Après accord exprès du Ministre chargé de l'Aviation civile (pour les aérodromes d'intérêt national) ou du Ministre de la Défense pour les aérodromes dont il est l'affectataire exclusif ou principal, le préfet prend la décision de réviser ou d'établir le PEB, fixe les hypothèses à court, moyen et long termes retenues, propose les valeurs d'indices pour les limites extérieures des zones B et C et propose éventuellement une zone D.

Un projet de PEB est élaboré sur ces bases.

A compter de la décision d'élaboration ou de révision du PEB, le préfet peut, par arrêté, délimiter les territoires à l'intérieur desquels s'appliqueront par anticipation, pour une durée maximale de 2 ans, les dispositions relatives aux zones C et D.

Etape 2 : Consultations et approbation du PEB

a) Consultations

- Consultations des communes ou établissements publics de coopération intercommunale concernés :

La décision d'établissement ou de révision du PEB est ensuite notifiée pour avis, accompagnée du projet de PEB, 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 devra 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.

- Consultation de l'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA) et de la commission consultative de l'environnement de l'aéroport (CCE) :

Une fois la consultation des communes et des EPCI terminée, le préfet transmet pour avis, accompagné de l'ensemble des avis formulés par les communes et les EPCI, le projet de PEB à :

- l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA) pour les aérodromes visés au I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts, à qui il appartient de recueillir 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'ACNUSA, pour formuler son avis sur le projet communiqué.

L'ACNUSA dispose d'un délai de quatre mois à compter de la date de saisine du préfet pour émettre son avis sur le projet communiqué.

b) Enquête publique et approbation

A l'issue des différentes consultations, le préfet soumet à enquête publique le projet de PEB éventuellement modifié en fonction des avis recueillis.

Le président du tribunal administratif est saisi par le préfet en vue de la désignation d'un commissaire enquêteur. Le préfet prend ensuite 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. La durée minimale de l'enquête est d'un mois, le rapport et l'avis du commissaire enquêteur intervenant au plus tard dans un délai d'un mois à l'issue de la clôture de l'enquête.

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

Le préfet prend ensuite un arrêté approuvant le PEB après accord exprès du Ministre chargé de l'Aviation civile (pour les aérodromes d'intérêt national) ou du Ministre de la Défense suivant l'affectation de l'aérodrome.

L'arrêté d'approbation et le PEB doivent être tenus à la disposition du public en mairie, aux sièges des EPCI et en préfecture. L'avis de mise à disposition doit être publié dans deux journaux locaux et affiché en mairie et aux sièges des EPCI.

Conformément aux dispositions du 7^{ème} alinéa de l'article L.147-3 du code de l'urbanisme, le PEB approuvé sera 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 des aérodromes.

Annexe 6

NIVEAUX D'ISOLATION ACOUSTIQUE DEVANT ÊTRE ATTEINTS DANS LES DIFFÉRENTES ZONES DU PEB

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

Annexe 7

ARTICLES L.147-1 À L.147-8 DU CODE DE L'URBANISME

Références législatives à vérifier sur le site officiel de Légifrance

Chapitre VII : dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes.

Article L147-1

Modifié par [Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 - art. 202 JORF 14 décembre 2000](#)

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

Modifié par [LOI n° 2010-788 du 12 juillet 2010 - art. 176](#)

Le présent chapitre est applicable autour :

- 1° Des aérodromes classés selon le code de l'aviation civile en catégories A, B et C ;
- 2° Des aérodromes civils ou militaires figurant sur une liste établie par l'autorité administrative ;
- 3° De tout nouvel aérodrome à réaliser ayant vocation à accueillir le trafic commercial de passagers en substitution d'un aérodrome visé au 1° du présent article, dont les travaux nécessaires à sa réalisation ont fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique.

Article L147-3

Modifié par [LOI n° 2010-788 du 12 juillet 2010 - art. 174 \(V\)](#)

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 aéroportuaires pour les aérodromes mentionnés au I de l'article [1609 quater](#) [vicies 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 réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code 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 aérodromes valent, dans l'attente de leur révision, plan d'exposition au bruit au titre du code de l'environnement. Cette révision intervient selon les conditions fixées par le décret en Conseil d'Etat prévu au troisième alinéa du présent article.

Article L147-4

Créé par [Loi 85-696 1985-07-11 art. 1 JORF 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 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 L147-4-1

Créé par [Loi n°2009-323 du 25 mars 2009 - art. 41](#)

A compter du 20 février 2009, le plan d'exposition au bruit des aérodromes dont le nombre de créneaux horaires attribuables fait l'objet d'une limitation réglementaire sur l'ensemble des plages horaires d'ouverture ne comprend que des zones A et B.

Toutefois, à l'intérieur du périmètre défini par la zone C préalablement au 20 février 2009, les 1°, 2° et 5° de l'article [L. 147-5](#) restent applicables.

Article L147-5

Modifié par [LOI n° 2010-788 du 12 juillet 2010 - art. 240](#)

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 et des opérations de reconstruction rendues nécessaires par une opération de démolition en zone A ou B dès lors qu'elles n'entraînent pas d'accroissement de la population exposée aux nuisances, que les normes d'isolation phonique fixées par l'autorité administrative sont respectées et que le coût d'isolation est à la charge exclusive du constructeur.

2° 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° 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 aéroports mentionnés au I de l'article [1609 quater vices A du code général des impôts](#) ;

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. 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 réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement.

Pour les aéroports dont le nombre de créneaux attribuables fait l'objet d'une limitation réglementaire sur l'ensemble des plages horaires d'ouverture, une augmentation de la capacité de logements et de la population à l'intérieur de ces secteurs est autorisée dans une limite définie dans l'acte de création de ces secteurs ou dans une décision modificative prise dans les mêmes formes.

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.

NOTA:

Ces dispositions s'appliquent aux projets, plans, programmes ou autres documents de planification pour lesquels l'arrêté d'ouverture et d'organisation de l'enquête publique est publié à compter du premier jour du sixième mois après la publication du décret en Conseil d'Etat prévu à l'article L. 123-19 du code de l'environnement.

Article L147-6

Créé par [Loi 85-696 1985-07-11 art. 1 JORF 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

Modifié par [Loi n°2003-590 du 2 juillet 2003 - art. 29 JORF 3 juillet 2003](#)

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 L147-7-1

Créé par [Loi n°2006-10 du 5 janvier 2006 - art. 8 \(V\)](#)

A compter de la publication de l'acte administratif portant mise en révision d'un plan d'exposition au bruit, l'autorité administrative peut décider d'appliquer les dispositions de l'article [L. 147-5](#) concernant la zone C, pour la durée de la procédure de révision, dans les communes et parties de communes incluses dans le périmètre d'un plan de gêne sonore institué en vertu de l'article [L. 571-15 du code de l'environnement](#), mais non comprises dans le périmètre des zones A, B et C du plan d'exposition au bruit jusque-là en vigueur.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux aéroports dont le nombre de créneaux horaires attribuables fait l'objet d'une limitation réglementaire sur l'ensemble des plages horaires d'ouverture.

NOTA:

Loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006, art. 8 II : " Les dispositions du présent article s'appliquent aux procédures de révision d'un plan d'exposition au bruit engagées à la date d'entrée en vigueur de la présente loi. "

Article L147-8

Créé par [Loi n°99-588 du 12 juillet 1999 - art. 7 JORF 13 juillet 1999](#)

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

Annexe 8

ARTICLES R.147-1 À R.147-11 DU CODE DE L'URBANISME

Références règlementaires à vérifier sur le site officiel de Légifrance

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

Article R147-1

Modifié par [Décret n°2002-626 du 26 avril 2002 - art. 1 JORF 28 avril 2002 en vigueur le 1er novembre 2002](#)

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 (voir JO du 28 avril 2002 page 7739) :

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

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 R147-1-1

Créé par [Décret n°2012-1470 du 26 décembre 2012 - art. 1](#)

Pour les aérodromes où le nombre annuel de mouvements commerciaux n'excède pas 10 000 dans l'une des trois hypothèses de court, moyen ou long terme et caractérisés par une forte variation saisonnière ou hebdomadaire de l'activité aérienne telle qu'elle est prise en compte pour l'élaboration du plan d'exposition au bruit, l'indice L_{den} est déterminé sur un nombre de jours compris entre 180 et 365 au regard des périodes de trafic effectif.

Le nombre de jours susmentionné est le nombre annuel estimé de jours au cours desquels, pour chacune des activités commerciale, militaire ou générale, l'activité aérienne est significative. L'activité aérienne significative et les prévisions de trafic justifiant de l'application du présent article sont explicitées dans le rapport de présentation du plan d'exposition au bruit.

Article R147-2

Modifié par [Décret n°2012-1470 du 26 décembre 2012 - art. 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 Lden choisie entre 57 et 55.

Pour les aérodromes mentionnés à l'article [R. 147-1-1](#), 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 52.

Pour les aérodromes militaires figurant sur une liste fixée par arrêté du ministre de la défense, les dispositions de l'article R. 147-1-1 ne s'appliquent pas. Pour ces aérodromes, la zone de bruit fort B est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone A et la courbe correspondant à une valeur d'indice Lden choisie entre 68 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 64 et 55.

La zone D est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone C et la courbe d'indice Lden 50.

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

Article R147-5

Modifié par [Décret n°2002-626 du 26 avril 2002 - art. 2 JORF 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 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 R147-5-1

Créé par [Décret n°2006-361 du 24 mars 2006 - art. 8 JORF 26 mars 2006](#)

I. - Aux abords des aérodromes civils dont le trafic annuel est supérieur à 50 000 mouvements, à l'exception des mouvements effectués exclusivement à des fins d'entraînement sur des avions légers, le bruit émis dans l'environnement doit être évalué et faire l'objet d'actions tendant à le prévenir ou à le réduire dans les conditions prévues au présent article. La liste de ces aérodromes est fixée par arrêté conjoint des ministres chargés respectivement de l'environnement, des transports et de l'équipement.

II. - Le rapport de présentation du plan d'exposition au bruit établi autour des aérodromes mentionnés au I doit comprendre les données, objectifs et mesures prévues aux articles 3 et 5 du décret n° 2006-361 du 24 mars 2006.

III. - Les données, objectifs et mesures mentionnés au II sont réexaminés et, le cas échéant, mis à jour en cas d'évolution significative des niveaux de bruit identifiés et en tout état de cause au moins tous les cinq ans. La mise à jour peut être effectuée indépendamment de la révision du plan d'exposition au bruit dans les conditions prévues aux articles 3, 6 et 7 du décret n° 2006-361 du 24 mars 2006.

Article R147-6

Modifié par [Décret n°2002-626 du 26 avril 2002 - art. 2 JORF 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

Modifié par [Décret n°2002-626 du 26 avril 2002 - art. 2 JORF 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

Modifié par [LOI n° 2010-788 du 12 juillet 2010 - art. 174 \(V\)](#)

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 aéroportuaires pour les aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quater vices A 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 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 aéroportuaires, pour formuler son avis sur le projet communiqué.

L'Autorité de contrôle des nuisances 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

Modifié par [Décret 2005-935 2005-08-02 art. 8 JORF 5 août 2005](#)

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 [R. 123-45](#) et [R. 123-46](#) du [code de l'environnement](#).

Article R147-10

**Créé par [Décret 87-340 1987-05-21 art. 1 JORF 22 mai 1987](#)
Modifié par [Décret n°88-199 du 29 février 1988 - art. 1 \(V\) JORF 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 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

Créé par [Décret 87-340 1987-05-21 art. 1 JORF 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](#).

Annexe 9

LISTE DE SIGLES ET ABREVIATIONS

ACNUSA	autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires
AIP	<i>aeronautical information publication</i> : publication d'information aéronautique
APPEB	avant-projet de plan d'exposition au bruit
APPM	avant-projet de plan de masse
ARP	<i>airport reference point</i> : point de référence de l'aérodrome
ATT	atterrissage - arrivée
CCE	commission consultative de l'environnement
DECO	décollage - départ
DGAC	direction générale de l'aviation civile
DSAC	direction de la sécurité de l'aviation civile
EPCI	Etablissement public de coopération intercommunale
IAC	<i>instrument approach chart</i> : cartes d'approche et d'atterrissage aux instruments
IFR	<i>instruments flight rules</i> : règles de vol aux instruments
INM	<i>integrated noise model</i>
JORF	journal officiel de la république française
PEB	plan d'exposition au bruit
PLU	plan local d'urbanisme
QFU	direction magnétique de la piste
SIA	service de l'information aéronautique
TDP	tour de piste
TGO	<i>touch & go</i>
VAC	<i>visual approach and landing chart</i> : carte d'approche et d'atterrissage à vue
VFR	<i>visual flight rules</i> : règles de vol à vue