



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFECTURE DU VAR

Aérodrome du Castellet

PEB

Plan d'exposition au bruit

**Vu pour être annexé à
l'arrêté inter-préfectoral
en date du 08 AOÛT 2016**

Le Préfet des Bouches-du-Rhône
par délégation

Le Secrétaire Général


David COSTE

Le Préfet du Var



Pierre SOUBELET

Rapport de présentation du PEB



Aérodrome du Castellet

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 éventuelle 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^e 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 à l'aide de l'indice « L_{den} » : plus l'indice est élevé, plus la gêne est forte. En reliant entre eux l'ensemble des points ayant la même valeur d'indice, 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 aérodromes devant être dotés d'un PEB sont ceux classés en catégories A, B et C définies par le code de l'aviation civile. Sont aussi concernés les aérodromes inscrits sur une liste établie par arrêtés conjoints des ministres chargés de la défense, de l'urbanisme, de l'aviation civile et de l'environnement.

L'aéroport du Castellet, classé catégorie C, est actuellement doté d'un PEB. Ce PEB a été approuvé le 09 juillet 1985.

Sa révision est 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 nouvelles prévisions de développement de l'activité aérienne.

Sommaire

I – Introduction	4
II – Généralités sur les Plans d'exposition au bruit (PEB)	5
II.1 – Méthode d'élaboration d'un PEB	5
II.1.1 – Évaluation de l'exposition au bruit à court, moyen et long terme	5
II.1.2 – L'indice Lden	5
II.2 – Zones de bruit d'un PEB et règles d'urbanisme applicables	6
II.2.1 – Restrictions d'urbanisation dans les zones de bruit	7
II.2.2 – Isolation renforcée	7
II.2.3 – Renouvellement urbain	7
II.2.4 – Obligation d'information	7
II.3 – Procédure de révision d'un PEB	9
III – Démarche de révision du PEB de l'aérodrome du Castellet	10
III.1 – Présentation de l'aérodrome du Castellet	10
III.2 – Justification de révision du PEB	11
III.3 – L'avant-projet de PEB de l'aérodrome du Castellet	11
III.3.1 – Hypothèses prises en compte	11
III.3.2 – Représentation graphique de l'avant-projet de PEB	13
III.4 – Le projet de PEB de l'aérodrome du Castellet	14
III.4.1 – Choix des limites des zones B et C, intégration de la zone D	14
III.4.2 – Consultations des collectivités et du public	14
III.5 – L'approbation du PEB révisé de l'aérodrome du Castellet	15

Annexes

ANNEXE 1 – LE PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT (PEB) DE L'AÉRODROME DU CASTELLET, APPROUVÉ LE 9 JUILLET 1985 (PEB EN VIGUEUR)
ANNEXE 2 – L'AVANT-PROJET DE PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT (AP-PEB) DE L'AÉRODROME DU CASTELLET
ANNEXE 3 – LES 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 ETRE ATTEINTS DANS LES DIFFERENTES ZONES DU PEB
ANNEXE 7 – ARTICLES L.112-3 À L.112-17 DU CODE DE L'URBANISME
ANNEXE 8 – ARTICLES R.112-1 À R.112-17 DU CODE DE L'URBANISME
ANNEXE 9 – LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS

Aérodrome du Castellet

Plan d'exposition au bruit

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.112-3 à L.112-17 et R.112-1 à R. 112-17 du code l'urbanisme** est un outil de maîtrise de l'urbanisme autour des aéroports. 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.

Extrait du code de l'urbanisme

L'article **L.112-5** définit les aérodromes devant être dotés d'un PEB.

La présente section est applicable :

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

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

3° A tout nouvel aérodrome à réaliser ayant vocation à accueillir le trafic commercial de passagers en substitution d'un aérodrome visé au 1°, dont la réalisation a nécessité des travaux déclarés d'utilité publique.

Extrait du code de l'aviation civile

L'article **R.222-1** précise que les aérodromes destinés à la circulation aérienne publique font l'objet d'une **classification** établie en tenant compte des caractères et de l'importance du trafic qu'ils doivent assurer.

L'article **R.222-5** définit **cinq catégories** pour les aérodromes terrestres : A, B, C, D et E. Cette classification retient pour critères la longueur d'étape au départ et l'utilisation possible de l'aérodrome « *en toutes circonstances* ».

I – Introduction

Le **Plan d'Exposition au Bruit (PEB)**, instauré par la **loi n° 85-696 du 11 juillet 1985** relative à l'urbanisation au voisinage des aérodromes, régi par les **articles L.112-3 à L.112-17 et R.112-1 à R.112-17 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, complémentaires aux prescriptions instituées par le code de l'urbanisme. Il doit être établi pour tous les aérodromes classés selon le code de l'aviation civile en catégorie A, B et C, ainsi que pour les aérodromes figurant sur une liste établie par l'autorité administrative (arrêté du 28 mars 1988 ; arrêté du 17 janvier 1994 ; article R.222-5 du code l'aviation civile).

Il a connu des évolutions notables au cours de ces dernières années. Tout d'abord, la **loi n° 99-588 du 12 juillet 1999**, portant création de l'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, a créé une délimitation d'une nouvelle zone de bruit dite « zone D ». Ensuite, le **décret n° 2002-626 du 26 avril 2002** a remplacé l'indice *psophique*, indicateur de mesure du bruit servant au calcul du plan, par l'indice L_{den} et a délimité de nouvelles zones de gêne sonore en fonction du L_{den} . Enfin, le **décret n° 2012-1470 du 26 décembre 2012** a adapté les modalités d'élaboration des plans d'exposition au bruit à certaines catégories d'aérodromes : les aérodromes de petite taille qui accueillent un trafic irrégulier et limité, d'une part, et certains aérodromes militaires susceptibles d'accueillir des activités d'avions de chasse, d'autre part. Dans les deux cas, les nouvelles règles sont conçues de manière à s'adapter à la diversité des configurations locales.

L'**aérodrome du Castellet**, aérodrome de catégorie C, est soumis à PEB au titre de l'article **L.112-5 du code de l'urbanisme**. Le PEB en vigueur a été approuvé le 09 juillet 1985. Sa révision est 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 nouvelles prévisions de développement de l'activité aérienne.

L'objet de ce rapport est de présenter **l'étude technique et les procédures administratives menant au plan d'exposition au bruit (PEB) révisé et approuvé.**

II – Généralités sur les Plans d'exposition au bruit

II.1 – Méthode d'élaboration des PEB

II.1.1 - Évaluation de l'exposition au bruit à court, moyen et long terme

Le PEB définit des zones de bruit autour de l'aérodrome. Il s'appuie sur des hypothèses à court, moyen et long termes de développement et d'utilisation de l'aérodrome. Les zones de bruit du PEB ne reflètent pas nécessairement la réalité du moment, mais l'enveloppe des expositions au bruit des avions à court, moyen et long termes.

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

- les infrastructures (caractéristiques des pistes, emplacement des points de décollage et d'atterrissage, aides à la navigation aérienne...);
- le trafic (volumes et type d'aéronefs, par trajectoire de vol et tranche horaire, réparti par piste selon les conditions d'exploitation de l'aérodrome...);
- les procédures de navigation aérienne (arrivées, départs, tours de piste, circuits particuliers, procédures de vol aux instruments « IFR » et de vol à vue « VFR »...);
- les conditions d'exploitation (météorologie avec le sens d'utilisation de la piste, topographie, environnement...).

Ces hypothèses s'appuient sur les données et les perspectives envisageables au moment où le projet de PEB est élaboré. Tous les cinq ans au moins, la pertinence des prévisions ayant servi à l'établissement du plan doit être examinée, afin d'évaluer la nécessité de sa mise en révision.

II.1.2 - L'indice L_{den}

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).

La France a adopté en 2002 l'indice L_{den} (*Level Day Evening Night*, article R.112-1 du code de l'urbanisme) pour l'élaboration des PEB. Cet indice est également prescrit au niveau communautaire (directive européenne n°2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement).

Le L_{den} est un indice de bruit, 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, en chaque point du territoire voisin de l'aérodrome, à partir des hypothèses de trafic retenues.

Définitions

Le décibel (dB)

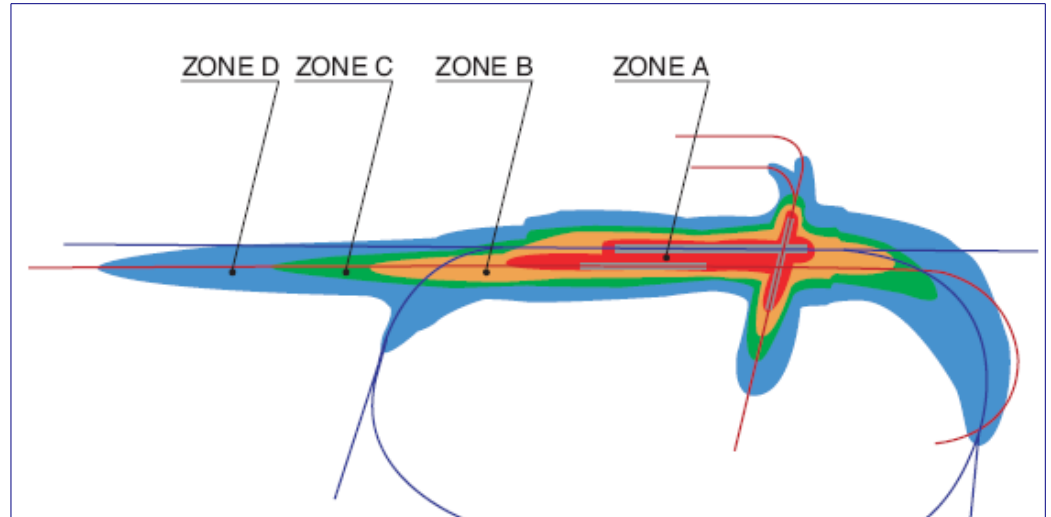
C'est l'unité de graduation retenue pour caractériser un niveau sonore. Cette unité se calcule bien sur la sensibilité différentielle de l'oreille, puisqu'un écart de 1 dB entre deux niveaux de bruit correspond sensiblement à la plus petite différence de niveau sonore décelable par l'oreille humaine.

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.

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.

Document A : Zones de bruit d'un PEB



II.2 – Zones de bruit d'un PEB et règles d'urbanisme applicables

Le PEB délimite 3 (voire 4¹) zones de bruit aux abords de l'aérodrome :

- La zone de bruit fort A : c'est la zone comprise à l'intérieur de la courbe d'indice $L_{den} 70$.
- La zone de bruit fort B : c'est la zone comprise entre la courbe d'indice $L_{den} 70$ et la courbe dont l'indice peut être fixé entre les valeurs $L_{den} 62$ et $L_{den} 65$.
- La zone de bruit modéré C : c'est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone B et la courbe correspondant à une valeur de l'indice L_{den} choisie entre 57 et 55. Pour les aérodromes concernés par le décret n° 2012-1470 du 26 décembre 2012, la courbe limite extérieure de la zone correspond à une valeur d'indice L_{den} choisie entre 57 et 52.
- La zone de bruit D : elle est comprise entre la limite extérieure de la zone C et la courbe d'indice $L_{den} 50$. La zone D est obligatoire pour les aérodromes visés au I de l'article 1609 *quater* 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 précédentes². La délimitation d'une zone D est facultative pour les autres aérodromes, dont celui du Castellet.

¹ La 4^{ème} zone, la zone D est obligatoire pour les aérodromes visés au I de l'article 1609 *quater* vicies A du code général des impôts.

² Ceux sont les aérodromes où est perçue une taxe sur les nuisances sonores aériennes, notamment Paris-Orly, Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-le Bourget, Toulouse, Nantes, Beauvais, Bordeaux, Lyon-Saint-Exupéry, Marseille, Nice.

II.2.1 - Restrictions d'urbanisation dans les zones de bruit

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 (voir détails dans l'article L.112-10 du code de l'urbanisme).

En résumé :

Dans les **zones A et B**, seuls peuvent être autorisés les logements et les équipements publics ou collectifs liés à l'activité aéronautique, les logements de fonction nécessaires aux activités industrielles et commerciales admises dans la zone et les constructions nécessaires à l'activité agricole.

A l'intérieur de la **zone C**, les constructions individuelles non groupées sont autorisées à condition d'être situées dans un secteur déjà urbanisé et desservi par des équipements publics et dès lors qu'elles n'accroissent que faiblement la capacité d'accueil du secteur. 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** ne donne pas lieu à des restrictions de droits à construire.

II.2.2 - 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.2.3 - Renouvellement urbain

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

En outre, la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain modifiée par la loi n°2002-3 du 3 janvier 2002 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.2.4 - Obligation d'information

A l'intérieur des 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 D³ (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

³ 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 du Castellet, cette zone D est facultative.

II.3 - Procédure de révision d'un PEB

La procédure 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(s) préfet(s) de département, qui consultent 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. Le résumé de la procédure, adaptée à la situation de l'aérodrome du Castellet, est le suivant :

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

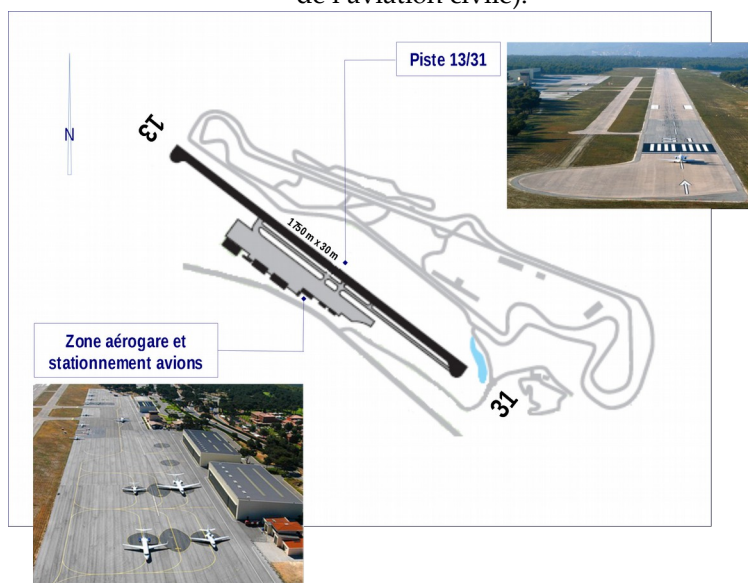
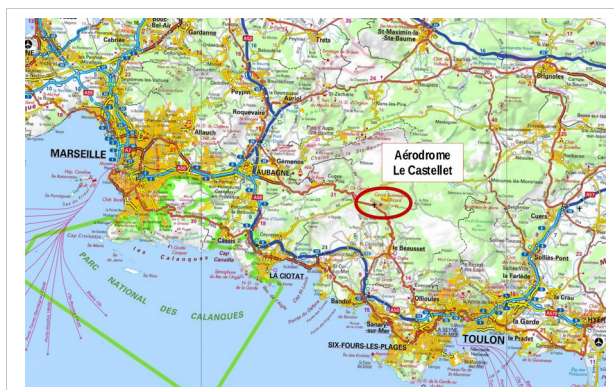


III – Démarche de révision du PEB de l'aérodrome du Castellet

III.1 – Présentation de l'aérodrome du Castellet

L'aérodrome du Castellet est un aérodrome privé, ouvert à la circulation aérienne publique (CAP), de jour et de nuit, avec préavis.

L'aérodrome est classé en catégorie « C » selon l'article D.222-1 du code de l'aviation civile. Les aérodromes de catégorie C correspondent aux aérodromes destinés « 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 » (art. R.222-5 du code de l'aviation civile).



Définition

QFU : orientation magnétique d'une piste.

Dans le cas de la piste de l'aérodrome du Castellet cette orientation correspond à 127° / 307°, soit QFU13 et QFU31.

Les infrastructures et leur utilisation

a. La piste

L'aérodrome dispose d'une piste unique orientée 13/31 (valeurs déduites de l'orientation magnétique de la piste arrondies à la dizaine de degrés la plus proche : 127° – 307°). La longueur de cette piste est de 1.750 mètres et sa largeur de 30 mètres. L'aérodrome est équipé d'installations permettant de recevoir des vols aux instruments, dits « vols IFR ».

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 du Castellet, la répartition moyenne des mouvements par sens d'utilisation de la piste est de l'ordre de 54 % pour le « QFU 13 » (direction face au sud-est) et de 46 % pour le « QFU 31 » (direction face au nord-ouest).

c. Le trafic

Aéroport international d'affaires et de loisirs, il dispose d'infrastructures lui permettant d'accueillir tous types d'aéronefs d'une masse inférieure à 50 tonnes. L'aérodrome reçoit notamment des avions d'affaires réacteurs ou turbopropulseurs, des avions de tourisme mono et bimoteurs à hélice, mais également différentes catégories d'hélicoptères. Par ailleurs, l'aéroport participe à lutte contre les incendies de forêts en accueillant les vols d'entraînement et d'intervention de la Sécurité Civile (bombardiers d'eau de type Canadair et hélicoptères). Les hélicoptères de l'aéronautique navale fréquentent également la plateforme. En 2012, 11.959 mouvements ont été enregistrés sur l'aérodrome.

III.2 – Justification de révision du PEB

Le précédent PEB de l'aérodrome du Castellet a été approuvé le 09 juillet 1985. Sa révision est 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 conditions de trafic actuelles et futures, en fonction des prévisions de développement de l'activité aérienne.

En particulier, l'article R.112-1 du code de l'urbanisme modifié en décembre 2015 prévoit que les PEB doivent être établis sur la base du nouvel indice L_{den} (cf. paragraphe II.1.2) en remplacement de l'indice *psophique* « IP » utilisé auparavant. Cet indice L_{den} qui prend en compte de nouveaux paramètres, comme les pondérations de bruit selon qu'il est émis de jour, en soirée ou de nuit, entraîne une modification des courbes de bruit des zones du PEB.

De plus, depuis l'approbation du précédent PEB en 1985, le trafic aérien sur l'aérodrome a évolué, notamment quant aux types d'appareils avec le remplacement progressif par des aéronefs plus modernes, aux procédures d'atterrissage et de décollage, aux trajectoires de vol et au nombre annuel de mouvements à court, moyen et long termes.

III.3 – L'avant-projet de PEB de l'aérodrome du Castellet

III.3.1 – Hypothèses prises en compte

Les hypothèses de trafic définies en accord avec le créateur et exploitant de l'aérodrome sont les suivantes :

- Infrastructures aéronautiques : il est considéré que la piste de 1.750 mètres orientée Sud-est/nord-ouest (orientation magnétique 13/31) ne subira pas de modification à court, moyen et long termes.
- Trafic aérien : les hypothèses définies en accord avec le créateur et exploitant de l'aérodrome sont les suivantes (le trafic prévu est exprimé en nombre de mouvements, en considérant que 1 mouvement = 1 décollage ou 1 atterrissage).
 - pour le court terme : 13.975 mouvements annuels,
 - pour le moyen terme : 20.960 mouvements annuels,
 - pour le long terme : 49.020 mouvements annuels.

- **Tableau B : Synthèses des hypothèses de trafic** : nombre de mouvements annuel par familles d'aéronefs

Familles d'aéronefs	Court terme	Moyen terme	Long terme
Avions moteur à piston	8 775	11 610	20 620
Avions turbopropulseurs	830	1 600	3 500
Avions turboréacteurs	1 360	2 550	9 900
Hélicoptères	3 010	5 200	15 000
Total	13 975	20 960	49 020

Les principaux types d'appareils pris en compte pour chaque famille d'aéronefs sont les suivants (sans pouvoir être exhaustif sur l'ensemble des avions et des hélicoptères susceptibles de fréquenter l'aérodrome, les noms indiqués sont néanmoins représentatifs des différentes familles d'aéronefs) :

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

Familles d'aéronefs	Type d'appareils
Avions moteur à piston	Monomoteurs de type C421, TB, DR 400, Piper PA 28, DA 40, DA42, ULM 3 axes, Cessna C172 et C182.
Avions turbopropulseurs	Monomoteurs de type TBM 700, Pilatus PC12 Bimoteurs de type Beechcraft BE90, ATR72 et CL 415 (Canadair)
Avions turboréacteurs	EA50, Cessna C525/550/560x, Falcon 900/2000, Global Express, Boeing 737-BBJ, Airbus A319/320
Hélicoptères	AS350/355, BELL206/212, Robinson R22/R44, EC 135/145, EC155, Agusta A109E

- Répartition du trafic :
 - Par direction : la répartition des mouvements par sens de décollage et d'atterrissage est la suivante :
 - 54 % en direction du sud-est (QFU 13),
 - 46 % en direction du nord-ouest (QFU 31).
 - Par période de la journée : pour une journée d'activité moyenne, le trafic est réparti sur une période de jour de 6 h à 18 h, une période de soirée de 18h à 22h et une période de nuit de 22h à 6h.
 - Par durée de référence en nombre de jours au cours d'une année : de manière à prendre en compte l'influence d'une variation saisonnière ou d'une certaine irrégularité de la répartition du trafic dans l'année de certaines catégories d'activités aéronautiques, le trafic annuel peut être réparti sur un nombre de jours inférieurs à 365. Dans le cas de l'aérodrome du Castellet, cette variation saisonnière a été considérée pour le trafic d'aviation de loisirs et sportive (répartition sur 340 jours).

Les tableaux de trafic joints en annexe précisent les modalités de répartition retenues pour chaque famille d'aéronefs.

- Circulation aérienne : les procédures de circulation aérienne aux abords immédiats de l'aérodrome du Castellet, prises en compte pour l'étude du PEB, sont présentées dans le schéma joint en annexe.
Cependant, les procédures d'approche et de départ desservant tout aérodrome, dont celui du Castellet, ne peuvent pas être assimilées à des « rails » que les aéronefs suivraient dans tous les cas, à l'image du trafic ferroviaire. L'analyse des trajectoires réelles des avions et hélicoptères montre une dispersion par rapport au tracé nominal théorique. Cette dispersion a trois origines :
 - la performance des avions : deux avions avec une vitesse et un taux de montée différents suivent des trajectoires distinctes tout en respectant la même procédure. Dans le plan vertical, le taux de montée varie en fonction de la masse et son type de motorisation. Dans le plan horizontal, le rayon de virage d'un aéronef varie selon sa vitesse.

- Les conditions météorologiques : en un lieu donné, la hauteur de passage d'un même avion peut différer d'un jour à l'autre en fonction de la température et de la force du vent. En effet, un avion monte d'autant mieux que la température est basse et que la force du vent de face est importante.
- Le guidage des aéronefs : pour écouler un trafic en toute sécurité, il est nécessaire de maintenir une séparation minimale entre les aéronefs. Afin d'assurer la fluidité du trafic sans dégradation de la sécurité, tout en traitant une flotte d'aéronefs hétérogène en termes de comportements (vitesses) et de caractéristiques (masse), les aéronefs peuvent être guidés suivant des trajectoires en temps réel différentes de la procédure standard.

L'ensemble de ces contraintes fait que les trajectoires réelles effectivement suivies ne sont pas confondues en une seule, mais qu'à une procédure de circulation aérienne est plutôt associé un volume contenant l'ensemble des trajectoires possibles dans le respect de la réglementation.

Dans le cadre de l'élaboration d'un plan d'exposition au bruit, la prise en compte de cette réalité intangible est effectuée en considérant une dispersion autour de la trajectoire dite « nominale », qui supporte néanmoins la part de trafic la plus élevée.

III.3.2 – Représentation graphique de l'avant-projet de PEB

Les courbes de bruit ont été modélisées pour chacun des trois horizons, à partir des différentes hypothèses de trafic.

Pour chaque indice de bruit, le tracé de la courbe enveloppe des courbes des trois termes devient la courbe de l'indice considéré de l'avant-projet de PEB.

Sont représentées les courbes de la zone A, de l'éventuelle zone D et les variantes pour les courbes des zones B et C :

- zone A, de bruit fort : $70 \text{ dB} \leq L_{\text{den}}$;
- zone B, de bruit fort : $62 \text{ à } 65 \text{ dB} \leq L_{\text{den}} < 70 \text{ dB}$;
- zone C, de bruit modéré : $52 \text{ à } 57 \text{ dB} \leq L_{\text{den}} < 62 \text{ à } 65 \text{ dB}$;
- zone D, de bruit faible, facultative : $50 \text{ dB} \leq L_{\text{den}} < 52 \text{ à } 57 \text{ dB}$.

Établi à l'échelle 1 / 25.000^e, l'ensemble des courbes constitue la représentation graphique de l'avant-projet de plan d'exposition au bruit. Celle-ci est jointe au présent rapport.

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

- Le Castellet (Var),
- Le Beausset (Var),
- Signes (Var),
- Cuges-les-Pins (Bouches-du-Rhône).

III.4 – Le projet de PEB de l'aérodrome du Castellet

III.4.1 – Choix des limites des zones B et C, intégration de la zone D

Les valeurs d'indice proposées pour la limite extérieure de la zone C et de la zone B ainsi que l'éventuelle proposition d'une zone D résultent d'une analyse des perspectives d'urbanisation aux alentours de l'aérodrome (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 d'une zone D sont définies par le(s) préfet(s) de département, qui décide alors d'engager la procédure de révision du PEB sur ces bases.

Lorsque les communes concernées ou susceptibles d'être concernées par le PEB sont situées sur le territoire de plusieurs départements, la décision est prise conjointement par les préfets de ces départements (en l'occurrence le Var et les Bouches-du-Rhône). 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.

L'arrêté inter-préfectoral de mise en révision du PEB a été approuvé le 28 octobre 2015. Les préfets du Var et des Bouches-du-Rhône ont décidé conjointement que la valeur servant à définir la limite extérieure de la zone B est fixée à l'indice Lden 62 et celle de la zone C à l'indice Lden 52. Il est créé une zone D.

III.4.2 – Consultations des collectivités et du public

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.112-11, R.112-12, R.112-13 du code de l'urbanisme). A défaut de réponse dans le délai imparti, l'avis est réputé favorable.

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.

L'enquête publique s'est déroulée du 10 mai au 10 juin 2016. Le commissaire enquêteur a remis son rapport le 06 juillet 2016, avec un avis favorable.

III.5 – L’approbation du PEB révisé de l’aérodrome du Castellet

Le plan d'exposition au bruit, éventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique, est ensuite approuvé par arrêté conjoint des préfets desdits départements.

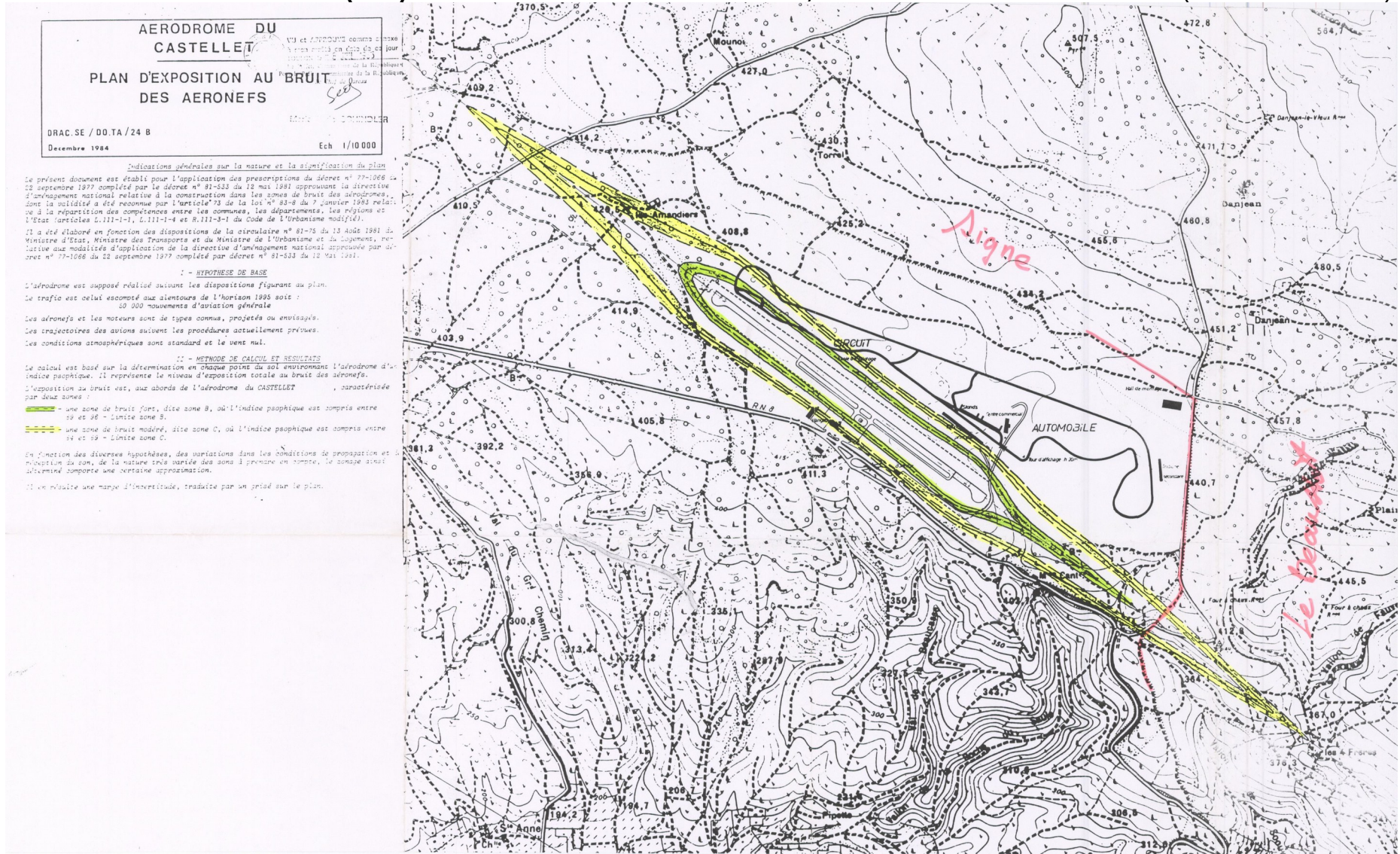
Il fait l'objet de notification aux collectivités concernées, de publication (recueil des actes administratifs, presse), d'ampliation aux autorités et autres partenaires, notamment l'exploitant de l'aérodrome.

Le PEB révisé sera annexé au document d'urbanisme en vigueur sur les communes concernées.

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 du Var.

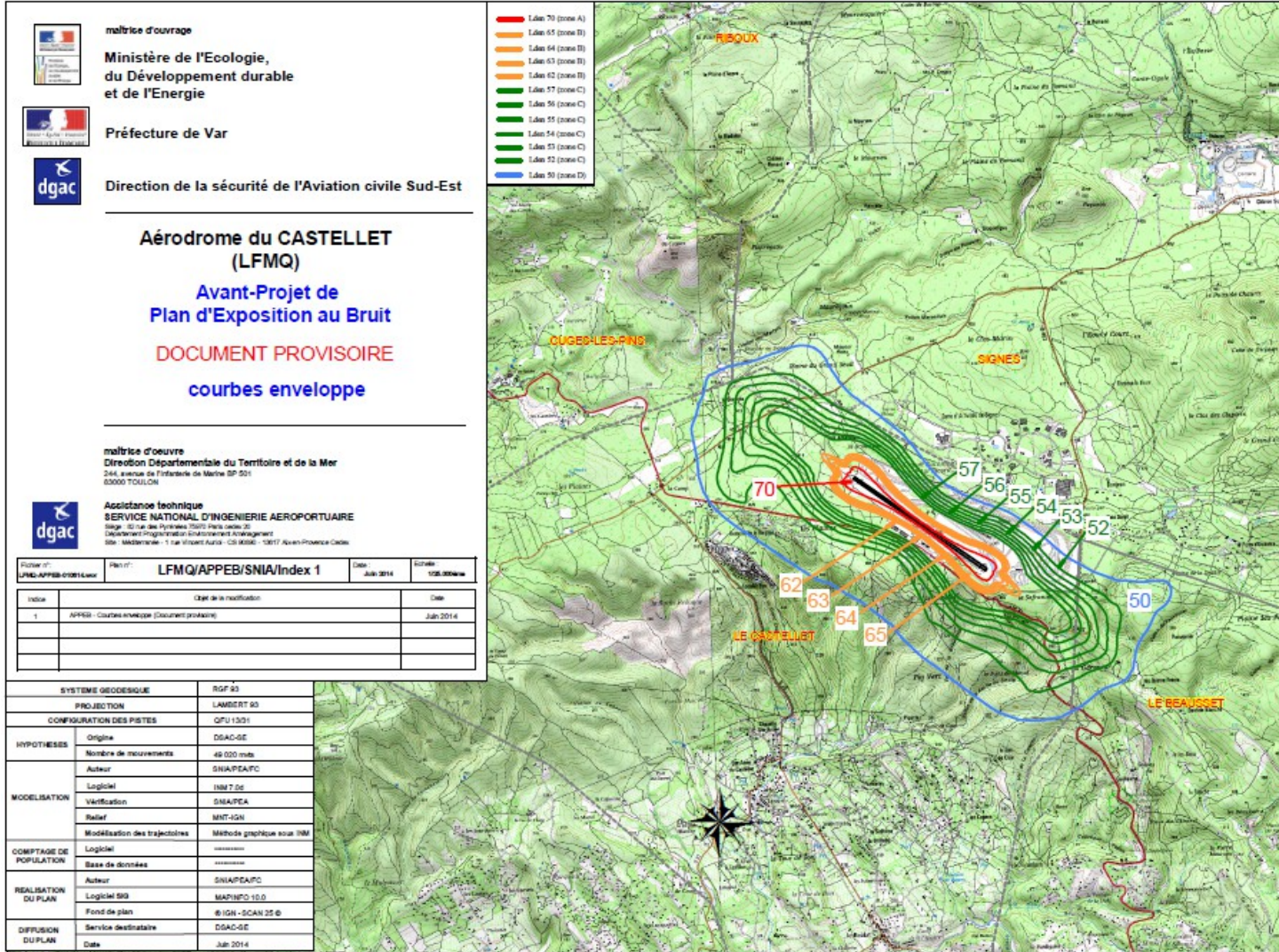
Annexe 1

LE PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT (PEB) DE L'AÉRODROME DU CASTELLET, APPROUVÉ LE 09 JUILLET 1985 (PEB EN VIGUEUR)



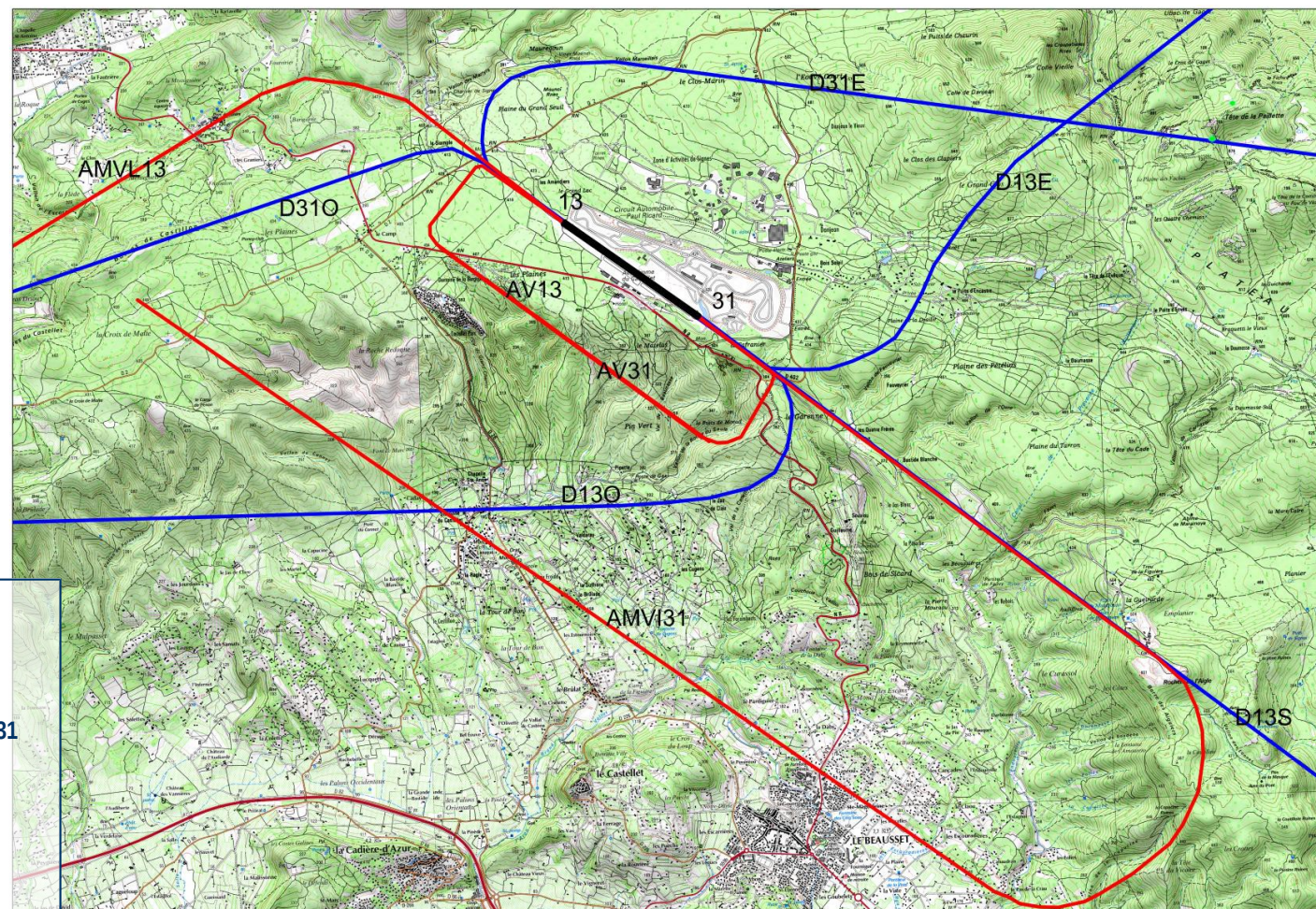
Annexe 2

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



Annexe 3

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



Légende :

- A 13 : arrivée piste 13
- A 31 : arrivée piste 31
- A MVI 31 : arrivée « approche à vue imposée » piste 31
- A MVL 13 : arrivée « approche à vue » piste 13

- D 13 O : décollage piste 13, puis direction Ouest
- D 13 S : décollage piste 13, puis direction Sud
- D 13 E : décollage piste 13, puis direction Est
- D 31 E : décollage piste 31, puis direction Est
- D 31 O : décollage piste 31, puis direction Ouest

Annexe 4

DÉTAIL DES HYPOTHÈSES DE TRAFIC AUX TROIS HORIZONS D'ÉTUDE

1. COURT TERME

Nombre de mouvements par an :		13975		Nombre	Pourcentage			Pourcentage d'utilisation des procédures par catégorie d'appareil. (lours de piste, départs/arrivées rectilignes, départs/arrivées selon procédures, MVI/MVL)												
Type d'aviation :	Catégorie d'appareil :	Type d'appareil, Motorisation	Durée de référence en jours	de mouvements annuels totaux par avion	de mouvements jour (6h-18h)	de mouvements soir (18h-22h)	de mouvements nuit (22h-6h)	ATTENTION La Première procédure doit être une Arrivée												
Commerciale, Militaire ou Générale	A, B, C ou D	exemple : A 320, CFM 56		1 mvt = 1 départ ou 1 arrivée ou 1 TGO	exemple : 75.0%	exemple : 15.0%	exemple : 10.0%	A13	A31	AMV131	AMVL13	D13O	D13S	D13E	D31E	D31O				
avion moteur piston		C421/TB8	340	25	100.00%			27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%				
		DR40/PA28	340	5000	100.00%			27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%				
		DA40/DA42	340	3500	100.00%			27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%				
		ULM (3axes)	340	50	100.00%			27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%				
		C172/C182	340	200	100.00%			27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%				
avion turboprop		PC12/TBM700	365	180	88.00%	10.00%	2.00%			23.00%	27.00%	10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%				
		PAYE/BE90	365	200	88.00%	10.00%	2.00%			23.00%	27.00%	10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%				
		AT72/CL415	365	450	88.00%	10.00%	2.00%			23.00%	27.00%	10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%				
avion turboréacteur		EA50	365	20	88.00%	10.00%	2.00%			23.00%	27.00%	10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%				
		C525/550	365	800	88.00%	10.00%	2.00%			23.00%	27.00%	10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%				
		F900/GLEX	365	250	88.00%	10.00%	2.00%			23.00%	27.00%	10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%				
		F2000/C560X	365	280	88.00%	10.00%	2.00%			23.00%	27.00%	10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%				
		B737/BBJ	365	10	88.00%	10.00%	2.00%			23.00%	27.00%	10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%				
Hélicos		AS350/355	365	1200	93.00%	6.00%	1.00%	27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%				
		BELL206/212	365	680	93.00%	6.00%	1.00%	27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%				
		R22/R44	365	150	94.00%	6.00%		27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%				
		EC135/145	365	280	93.00%	6.00%	1.00%	27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%				
		A109/EC155	365	700	93.00%	6.00%	1.00%	27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%				



maîtrise d'ouvrage

Ministère de l'Écologie,
du Développement durable
et de l'Énergie



Préfecture de Var



Direction de la sécurité de l'Aviation civile Sud-Est

Aérodrome du CASTELLET (LFMQ)

Avant-Projet de Plan d'Exposition au Bruit

DOCUMENT PROVISOIRE
courbes court terme

maîtrise d'oeuvre

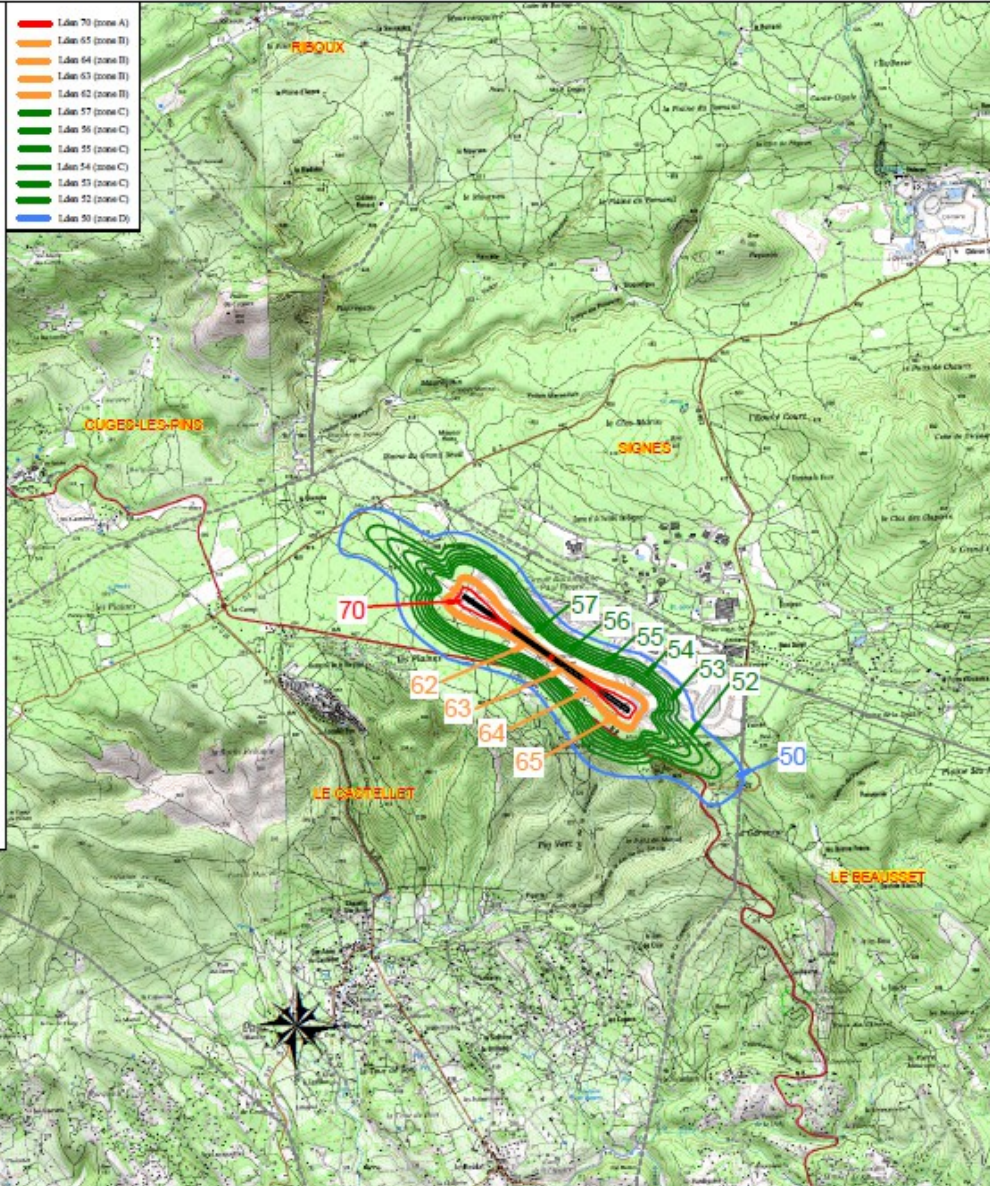
Direction Départementale du Territoire et de la Mer
244, avenue de l'Infanterie de Marine BP 501
83000 TOULON



Assistance technique
SERVICE NATIONAL D'INGENIERIE AEROPORTUAIRE
849 - 10 rue des Pyramides 92010 Paris cedex 20
Département Programmation Environnement Aménagement
Site - Méditerranée - 1 rue Vincent Auriant - CS 80866 - 13017 Aix-en-Provence Cedex

Document n°: LFMQ-APPEB-CT-01001-0-000	Plan n°: LFMQ/APPEB-CT/SNIA/Index 1	Date: Juin 2014	Échelle: 1/25 000ème
Index	Objet de la modification	Date	
1	APPEB - Courbes court terme (Document provisoire)	Juin 2014	

SYSTEME GEODESIQUE	RGF 93	
PROJECTION	LAMBERT 93	
CONFIGURATION DES PISTES	QFU 1301	
HYPOTHESES	Origine	DSAC-GE
	Nombre de mouvements	13 875 vols
MODELISATION	Auteur	SNIA/PCA/PC
	Logiciel	NIM 7.05
	Vérification	SNIA/PCA
	Relief	MNT-IGN
	Modélisation des trajectoires	Méthode graphique sous NIM
COMPTAGE DE POPULATION	Logiciel	
	Base de données	
REALISATION DU PLAN	Auteur	SNIA/PCA/PC
	Logiciel SIG	MAPINFO 10.0
	Fond de plan	© IGN - SCAN 25 ©
DIFFUSION DU PLAN	Service destinataire	DSAC-GE
	Date	Juin 2014



2. MOYEN TERME

Nombre de mouvements par an :		20960		Nombre	Pourcentage				Pourcentage d'utilisation des procédures par catégorie d'appareil. (tours de piste, départs/arrivées rectilignes, départs/arrivées selon procédures, MVI/MVL)									
Type d'aviation :	Catégorie d'appareil :	Type d'appareil, Motorisation	Durée de référence en jours	de mouvements annuels totaux par avion	de mouvements jour (6h-18h)	de mouvements soir (18h-22h)	de mouvements nuit (22h-6h)	ATTENTION La Première procédure doit être une Arrivée										
Commerciale, Militaire ou Générale	A, B, C ou D	exemple : A 320, CFM 56		1 mvt = 1 départ ou 1 arrivée ou 1 TGO	exemple : 75.0%	exemple : 15.0%	exemple : 10.0%	A13	A31	AMV131	AMVL13	D13O	D13S	D13E	D31E	D31O		
		avion moteur piston							27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%	
		C421/TB8	340	60	100.00%			27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%		
		DR40/PA28	340	6 000	100.00%			27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%		
		DA40/DA42	340	5 000	100.00%			27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%		
		ULM (3axes)	340	200	100.00%			27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%		
		C172/C182	340	350	100.00%			27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%		
avion turboprop		PC12/TBM700	365	500	88.00%	10.00%	2.00%			23.00%	27.00%	10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%		
		PAYE/BE90	365	500	88.00%	10.00%	2.00%			23.00%	27.00%	10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%		
		ATT7/CL415	365	600	88.00%	10.00%	2.00%			23.00%	27.00%	10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%		
avion turboréacteur		EA50	365	50	88.00%	10.00%	2.00%			23.00%	27.00%	10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%		
		C525/550	365	1 500	88.00%	10.00%	2.00%			23.00%	27.00%	10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%		
		F900/GLEX	365	500	88.00%	10.00%	2.00%			23.00%	27.00%	10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%		
		F2000/C560X	365	450	88.00%	10.00%	2.00%			23.00%	27.00%	10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%		
		B737/BBJ	365	50	88.00%	10.00%	2.00%			23.00%	27.00%	10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%		
Hélicos		AS350/355	365	2 000	93.00%	6.00%	1.00%	27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%		
		BELL206/212	365	1 000	93.00%	6.00%	1.00%	27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%		
		R22/R44	365	200	94.00%	6.00%		27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%		
		EC135/145	365	500	93.00%	6.00%	1.00%	27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%		
		A109/EC155	365	1 500	93.00%	6.00%	1.00%	27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%		

maîtrise d'ouvrage
Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie
Préfecture de Var
dgac
Direction de la sécurité de l'Aviation civile Sud-Est

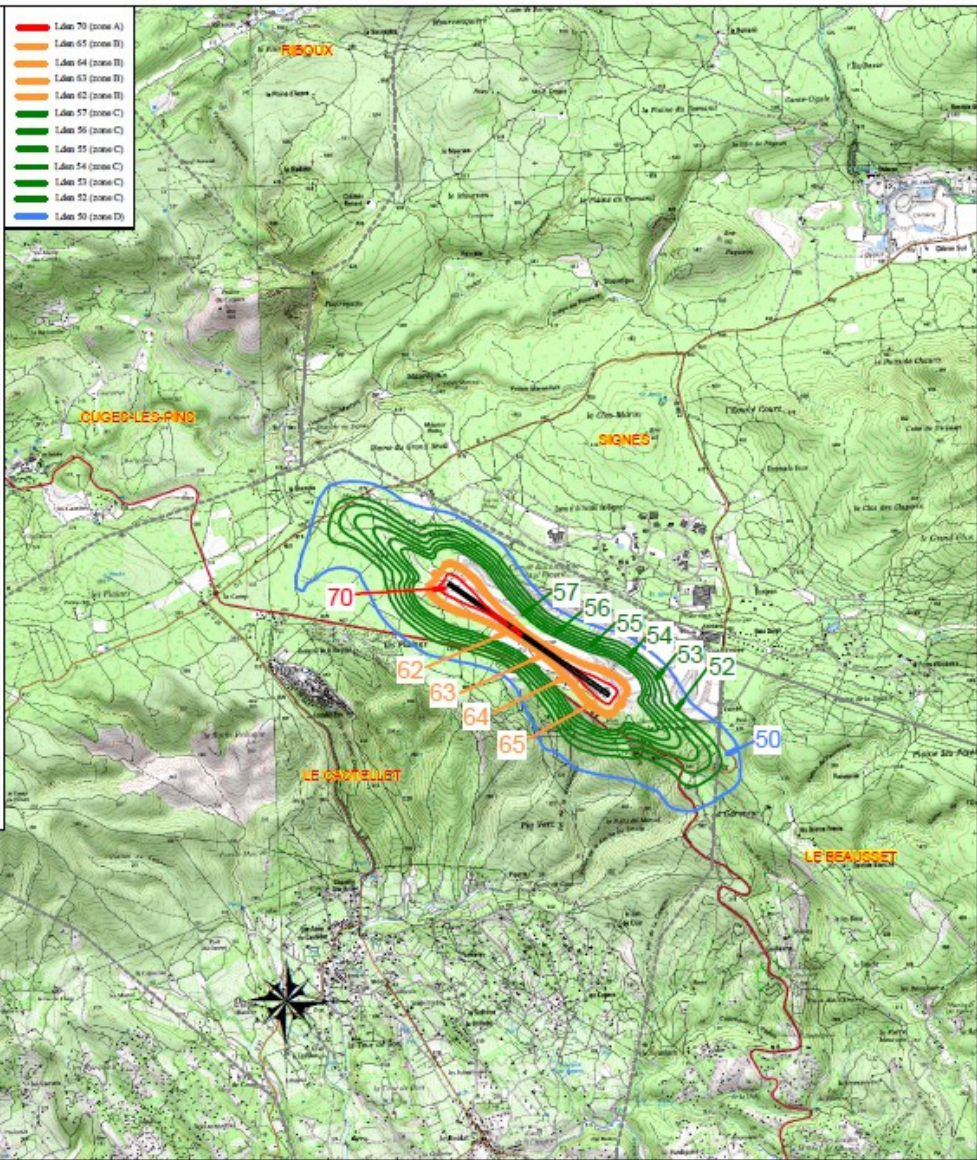
Aérodrome du CASTELLET (LFMQ)
Avant-Projet de Plan d'Exposition au Bruit
DOCUMENT PROVISOIRE
courbes moyen terme

maîtrise d'oeuvre
Direction Départementale du Territoire et de la Mer
 244, avenue de l'Instituteur de Marine SP 201
 83000 TOULON

Assistance technique
SERVICE NATIONAL D'INGENIERIE AEROPORTUAIRE
 Siège : 30 rue des Pyrénées 75013 Paris Cedex 20
 Département : Projets/Stratégie/Environnement/Aviabilité
 SIA - Méditerranée : 1 rue Vincent Auriol - CS 90366 - 13017 Aix-en-Provence Cedex

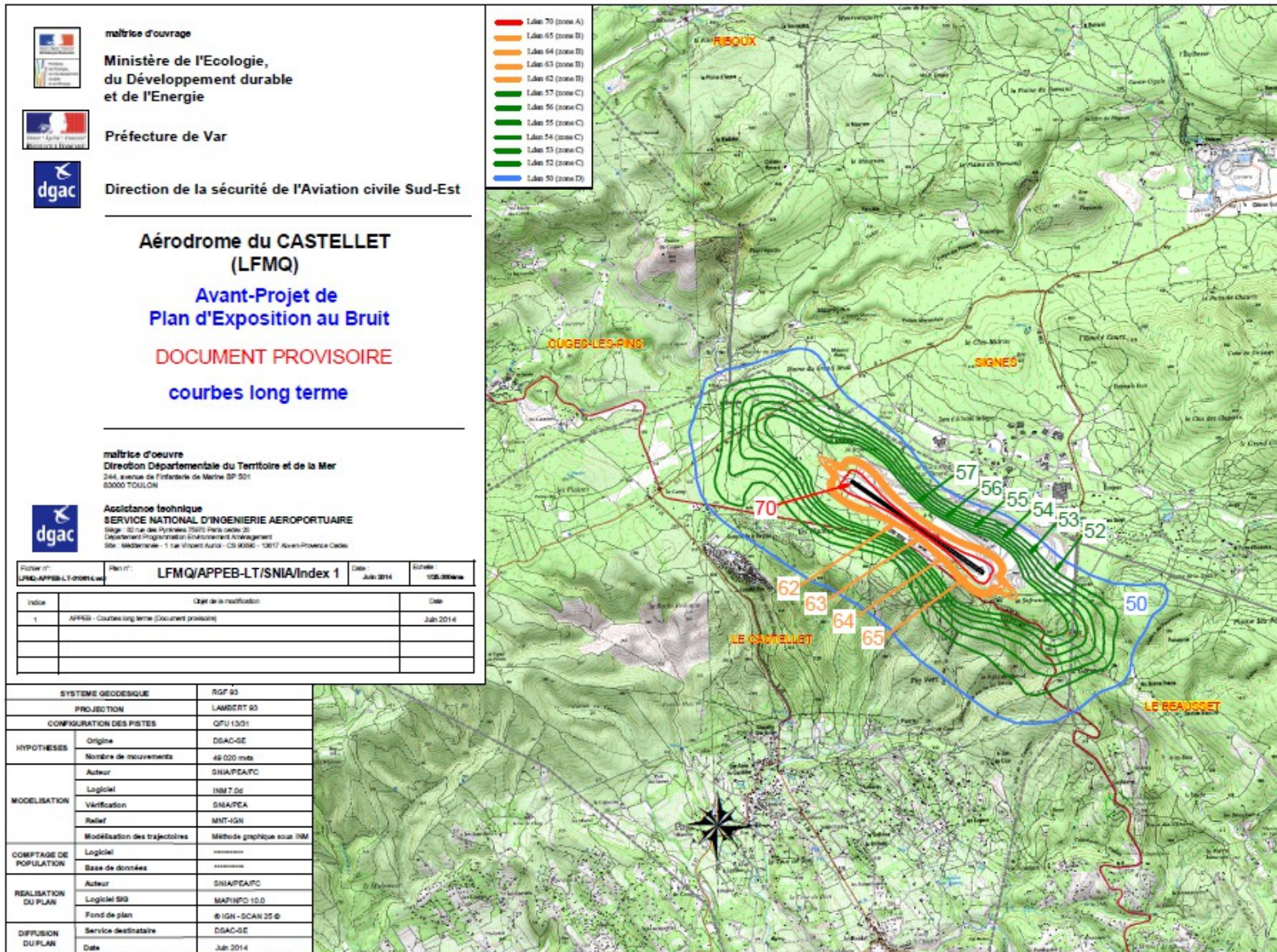
Plan n°:	LFMQ/APPEB-MT/SNIA/Index 1	Date:	Juin 2014	Echelle:	1/25 000ème
Index	Objet de la modification		Date		
1	APPEB - Courbes moyen terme (Document provisoire)		Juin 2014		

SISTÈME GÉODÉSIQUE	RGF 93	
PROJECTION	LAMBERT 93	
CONFIGURATION DES PISTES	QFU 1301	
HYPOTHÈSES	Origine	DSAC-GE
	Nombre de mouvements	20 990 vols
MODÉLISATION	Auteur	SNIA/PEA/FC
	Logiciel	INM 7.0e
	Vérification	SNIA/PEA
	Relief	MNT-IGN
	Modélisation des trajectoires	Méthode graphique sous INM
COMPTAGE DE POPULATION	Logiciel	-----
	Base de données	-----
RÉALISATION DU PLAN	Auteur	SNIA/PEA/FC
	Logiciel SIG	MARINFO 10.0
	Fond de plan	© IGN - SCAN 25 ©
DIFFUSION DU PLAN	Service destinataire	DSAC-GE
	Date	Juin 2014



3. LONG TERME

Nombre de mouvements par an :		49020		Nombre ▼	Pourcentage ▼				Pourcentage d'utilisation des procédures par catégorie d'appareil. (tours de piste, départs/arrivées rectilignes, départs/arrivées selon procédures, MVI/MVL)									
Type d'aviation :	Catégorie d'appareil :	Type d'appareil, Motorisation	Durée de référence en jours	de mouvements annuels totaux par avion	de mouvements jour (6h-18h)	de mouvements soir (18h-22h)	de mouvements nuit (22h-6h)	ATTENTION La Première procédure doit être une Arrivée										
Commerciale, Militaire ou Générale	A, B, C ou D	exemple : A 320, CFM 56		1 mvt = 1 départ ou 1 arrivée ou 1 TGO	exemple : 75.0%	exemple : 15.0%	exemple : 10.0%	A13	A31	AMV131	AMVL13	D130	D13S	D13E	D31E	D31O		
		avion moteur piston	C421/TB8	340	120	100.00%				27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%
	DR40/PA28	340	8 000	100.00%				27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%		
	DA40/DA42	340	7 000	100.00%				27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%		
	ULM (3axes)	340	5 000	100.00%				27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%		
	C172/C182	340	500	100.00%				27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%		
avion turboprop	PC12/TBM700	365	1 000	88.00%	10.00%	2.00%				23.00%	27.00%	10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%		
	PAYE/BE90	365	1 000	88.00%	10.00%	2.00%				23.00%	27.00%	10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%		
	ATT2/CL415	365	1 500	88.00%	10.00%	2.00%				23.00%	27.00%	10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%		
avion turboréacteur	EA50	365	100	88.00%	10.00%	2.00%				23.00%	27.00%	10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%		
	C525/550	365	3 000	88.00%	10.00%	2.00%				23.00%	27.00%	10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%		
	F900/GLEX	365	5 000	88.00%	10.00%	2.00%				23.00%	27.00%	10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%		
	F2000/C560X	365	1 200	88.00%	10.00%	2.00%				23.00%	27.00%	10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%		
	B737/BBJ	365	600	88.00%	10.00%	2.00%				23.00%	27.00%	10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%		
Hélicos	AS350/355	365	10 000	93.00%	6.00%	1.00%		27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%		
	BELL206/212	365	1 500	93.00%	6.00%	1.00%		27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%		
	R22/R44	365	500	94.00%	6.00%			27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%		
	EC135/145	365	1 000	93.00%	6.00%	1.00%		27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%		
	A109/EC155	365	2 000	93.00%	6.00%	1.00%		27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%		



Annexe 5

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

Étape 1 : Préparation et élaboration du projet de PEB

a) Élaboration 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, 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.

Étape 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.112-10 et R.112-14 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 de l'article L.112-6 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.112-3 À L112-17 DU CODE DE L'URBANISME

Références législatives à vérifier sur le site officiel de Légifrance

Chapitre II Servitudes d'urbanisme

Section 2 : Zones de bruit des aérodromes

Article L112-3 – Au voisinage des aérodromes, les conditions d'utilisation des sols exposés aux nuisances dues au bruit des aéronefs sont fixées par la présente section, dont les dispositions complètent les règles générales instituées en application de l'article L. 101-3.

Article L112-4 – Les schémas de cohérence territoriale, les plans locaux d'urbanisme, les plans de sauvegarde et de mise en valeur et les cartes communales sont compatibles avec les dispositions de la présente section.

Ces dispositions sont opposables à toute personne publique ou privée pour l'exécution de tous travaux, constructions, aménagements, affouillements ou exhaussements des sols, la création de lotissements et l'ouverture des installations classées pour la protection de l'environnement.

Sous-section 1 : Champ d'application

Article L112-5 – La présente section est applicable :

- 1° Aux aérodromes classés selon le code de l'aviation civile en catégories A, B et C ;
- 2° Aux aérodromes civils ou militaires figurant sur une liste établie par l'autorité administrative compétente de l'État ;
- 3° A tout nouvel aérodrome à réaliser ayant vocation à accueillir le trafic commercial de passagers en substitution d'un aérodrome mentionné au 1°, dont la réalisation a nécessité des travaux déclarés d'utilité publique.

Sous-section 2 : Plan d'exposition au bruit des aérodromes

Article L112-6 – Pour l'application des prescriptions édictées par la présente section, un plan d'exposition au bruit est établi pour chacun des aérodromes mentionnés à l'article L. 112-5.

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.

Paragraphe 1 : Contenu du plan d'exposition au bruit des aérodromes

Article L112-7 – Le plan d'exposition au bruit comprend un rapport de présentation et des documents graphiques.

Il 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 fonction de l'intensité décroissante du bruit en zones A et B, dites zones de bruit fort, C, dite zone de bruit modéré, et D. Ces zones sont définies en fonction des valeurs d'indices évaluant la gêne due au bruit des aéronefs fixées par décret en Conseil d'État. La délimitation d'une zone D est facultative à l'exception des aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts.

Article L112-8 – Les valeurs des indices mentionnées à l'article L. 112-7 pourront être modulées 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'article L. 112-7.

Article L112-9 – 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, les dispositions prévues aux 1°, 2° et 5° de l'article L. 112-10 restent applicables à l'intérieur du périmètre défini par la zone C du plan d'exposition au bruit en vigueur au 19 février 2009 sur les aérodromes mentionnés au premier alinéa. En outre, pour l'application à ces aérodromes du 5° de l'article L. 112-10, une augmentation de la capacité de logements et de la population à l'intérieur des secteurs mentionnés audit 5° est autorisée dans une limite définie dans l'acte de création de ces secteurs ou dans une décision modificative.

Paragraphe 2 : Effets du plan d'exposition au bruit des aérodromes

Article L112-10 (différé) – 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 :

- a) De celles qui sont nécessaires à l'activité aéronautique ou liées à celle-ci ;
- b) 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 ;
- c) 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 acoustique 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° Dans les zones D, les constructions sont autorisées mais doivent faire l'objet des mesures d'isolation acoustique prévues à l'article L. 112-12 ;

5° Dans les 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. Une telle augmentation est toutefois possible dans le cadre des opérations prévues par le I de l'article 166 de la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme renoué, dans les conditions fixées aux I et II dudit article. 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 l'autorité administrative compétente de l'État après enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre I^{er} du code de l'environnement.

Article L112-11 – 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 ce bien.

Article L112-12 – Toutes les constructions qui sont autorisées dans les zones de bruit conformément aux dispositions de l'article L. 112-10 font 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.

Article L112-13 – Le certificat d’urbanisme signale l’existence de la zone de bruit et l’obligation de respecter les règles d’isolation acoustique.

Article L112-14 – A compter de la décision d’élaborer ou de réviser un plan d’exposition au bruit, l’autorité administrative compétente de l’État 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. 112-10 concernant les zones C et D.

Article L112-15 – A compter de la publication de l’acte administratif portant mise en révision d’un plan d’exposition au bruit, l’autorité administrative compétente de l’État peut décider l’application des dispositions de l’article L. 112-10 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 aérodromes dont le nombre de créneaux horaires attribuables fait l’objet d’une limitation réglementaire sur l’ensemble des plages horaires d’ouverture.

Paragraphe 3 : Procédure d’établissement et de révision du plan d’exposition au bruit des aérodromes

Article L112-16 – Le plan d’exposition au bruit est établi par l’autorité administrative compétente de l’État, après consultation :

1° Des communes intéressées ;

2° De l’Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires pour les aérodromes mentionnés au I de l’article 1609 quater viciés A du code général des impôts, qui recueille au préalable l’avis de la commission consultative de l’environnement compétente ;

3° De la commission consultative de l’environnement compétente, lorsqu’elle existe, pour les autres aérodromes.

Il est soumis à enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre I^{er} du code de l’environnement. Il est tenu à la disposition du public.

Article L112-17 – Les plans d’exposition au bruit existants établis en application de la directive d’aménagement national relative à la construction dans les zones de bruit des aérodromes valent, dans l’attente de leur révision, plan d’exposition au bruit au titre de la présente section.

Annexe 8

ARTICLES R.112-1 À R.112-17 DU CODE DE L'URBANISME

Références réglementaires à vérifier sur le site officiel de Légifrance

Chapitre II Servitudes d'urbanisme

Section unique : Zones de bruit des aérodromes

Sous-section 1 : Règles de délimitation

Article R112-1 - La valeur de l'indice de bruit, L_{den} , représentant le niveau d'exposition totale au bruit des avions en chaque point de l'environnement d'un aérodrome, exprimée en décibels (dB), est calculée à l'aide de la formule ci-après :

$$L_{den} = 10 \times \log [1/24 \times (12 \times 10^{L_d/10} + 4 \times 10^{(L_e + 5)/10} + 8 \times 10^{(L_n + 10)/10})]$$

avec :

L_d = niveau sonore moyen à long terme pondéré A tel que défini par la norme 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 par la norme 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 par la norme 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 R112-2- 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 R112-3 - 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 le 28 avril 2002, la valeur de l'indice servant à la délimitation de la limite extérieure de la zone B est comprise entre 65 et 62.

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

Pour les aérodromes mentionnés à l'article R. 112-2, la zone de bruit modéré C est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone B et la courbe correspondant à une valeur de l'indice L_{den} choisie entre 57 et 52.

Pour les aérodromes militaires figurant sur une liste fixée par arrêté du ministre de la défense, les dispositions de l'article R. 112-2 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 L_{den} 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 L_{den} 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 L_{den} 50.

Paragraphe 1 : Contenu du plan d'exposition au bruit des aérodromes

Article R112-4 - 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 R112-5 - Afin d'évaluer, de prévenir et de réduire le bruit émis dans l'environnement, les données, objectifs et mesures constitutifs des cartes de bruit et du plan de prévention du bruit dans l'environnement prévus par les articles R. 572-4, R. 572-5 et R. 572-8 du code de l'environnement sont établis pour les aérodromes civils dont le trafic annuel est supérieur à 50 000 mouvements, hors les mouvements effectués exclusivement à des fins d'entraînement sur des avions légers.

La liste de ces aérodromes est fixée par arrêté conjoint des ministres chargés respectivement de l'environnement, des transports et de l'équipement.

Ces données, objectifs et mesures constitutifs des cartes de bruit et du plan de prévention du bruit dans l'environnement sont :

- 1° Elaborés, soit à l'occasion de la révision du plan d'exposition au bruit, soit indépendamment de celle-ci dans les conditions prévues par les articles R. 572-9 à R. 572-11 du code de l'environnement ;
- 2° Annexés au rapport de présentation du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome ;
- 3° Réexaminés en cas d'évolution significative des niveaux de bruit identifiés et, en tout état de cause, au moins tous les cinq ans ;
- 4° Après leur réexamen et s'il y a lieu, actualisés selon l'une ou l'autre des procédures prévues pour leur établissement au 1°.

Article R112-6 - Le rapport de présentation prévu à l'article L. 112-7 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.

Paragraphe 2 : Effets du plan d'exposition au bruit des aérodromes

Article R112-7 - 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. 112-17

Paragraphe 3 : Procédure d'établissement et de révision du plan d'exposition au bruit des aérodromes

Article R112-8 - La décision d'établir ou de réviser un plan d'exposition au bruit est prise par le préfet. Lorsque l'emprise d'un aérodrome où 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.

Article R112-9 - Sans préjudice du pouvoir du préfet de décider la mise en révision du plan d'exposition au bruit d'un aérodrome en application de l'article R. 112-8, 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 R112-10 - 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.

Article R112-11 - 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 de plan d'exposition au bruit mentionné à l'article R. 112-10 avant qu'intervienne la décision d'établir ou de réviser un plan d'exposition au bruit.

Article R112-12 - La décision d'établir ou de réviser un plan d'exposition au bruit 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.

Article R112-13 - A compter de la notification de la décision d'établir ou de réviser un plan d'exposition au bruit, 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 R112-14 - Dès réception des avis ou, à défaut, dès l'expiration du délai mentionné à l'article R. 112-13, 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 :

1° L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires pour les aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts, qui recueille au préalable l'avis de la commission consultative de l'environnement concernée ;

2° 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 R112-15 - Le projet de plan d'exposition au bruit, éventuellement modifié pour tenir compte des avis exprimés, est soumis à enquête publique par le préfet et organisée dans les conditions prévues aux articles R. 571-59 et suivants du code de l'environnement.

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 R112-16 - 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.

Article R112-17 - Le préfet de 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.

Annexe 9

LISTE DE SIGLES ET ABREVIATIONS

ACNUSA	autorité de contrôle des nuisances aéroportuares
AIP	<i>aeronautical information publication</i> : publication d'information aéronautique
AP-PEB	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
DDTM	direction départementale des territoires et de la mer
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
POS	plan d'occupation des sols
P-PEB	projet de PEB
QFU	direction magnétique de la piste
SCOT	Schéma de cohérence territoriale
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