

APP

APPROBATION

DÉPARTEMENT DE LA HAUTE-LOIRE
COMMUNE DE

LOUDES



PLU

PLAN LOCAL D'URBANISME

ANNEXES

**PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT DE L'AEROPORT
LE PUY - LOUDES
(PEB)
RAPPORT DE PRESENTATION**

REVISION

PRESCRIPTION

Délibération du Conseil
Municipal du 3 juillet 2008

ARRET DE PROJET

Délibération du Conseil
Municipal du 24 mai 2012

APPROBATION

Délibération du Conseil
Municipal du

**MODIFICATIONS - REVISIONS PARTIELLES
DECLARATIONS DE PROJET - MISES A JOUR**

- 1 _____
- 2 _____
- 3 _____
- 4 _____
- 5 _____

Préfecture du Puy de Dôme



Direction de
l'Aviation Civile
Centre-Est

Aérodrome du PUY LOUDES

Plan d'Exposition au Bruit (PEB)

ANNEXE A L'ARRETE PREFECTORAL
N° D2-B1/2006-255 du 24 mai 2006
Portant approbation du plan d'exposition au bruit
de l'aérodrome de LE PUY-LOUDES

Etabli par le responsable
de la cellule P.A.E.
J-C. CARBONNIERES

Vérifié par le
Chef du service D.T.R.
D. REVALOR

Présenté par le
Chef du S.S.B.A. / S.E.
J. SOUBEIRAN

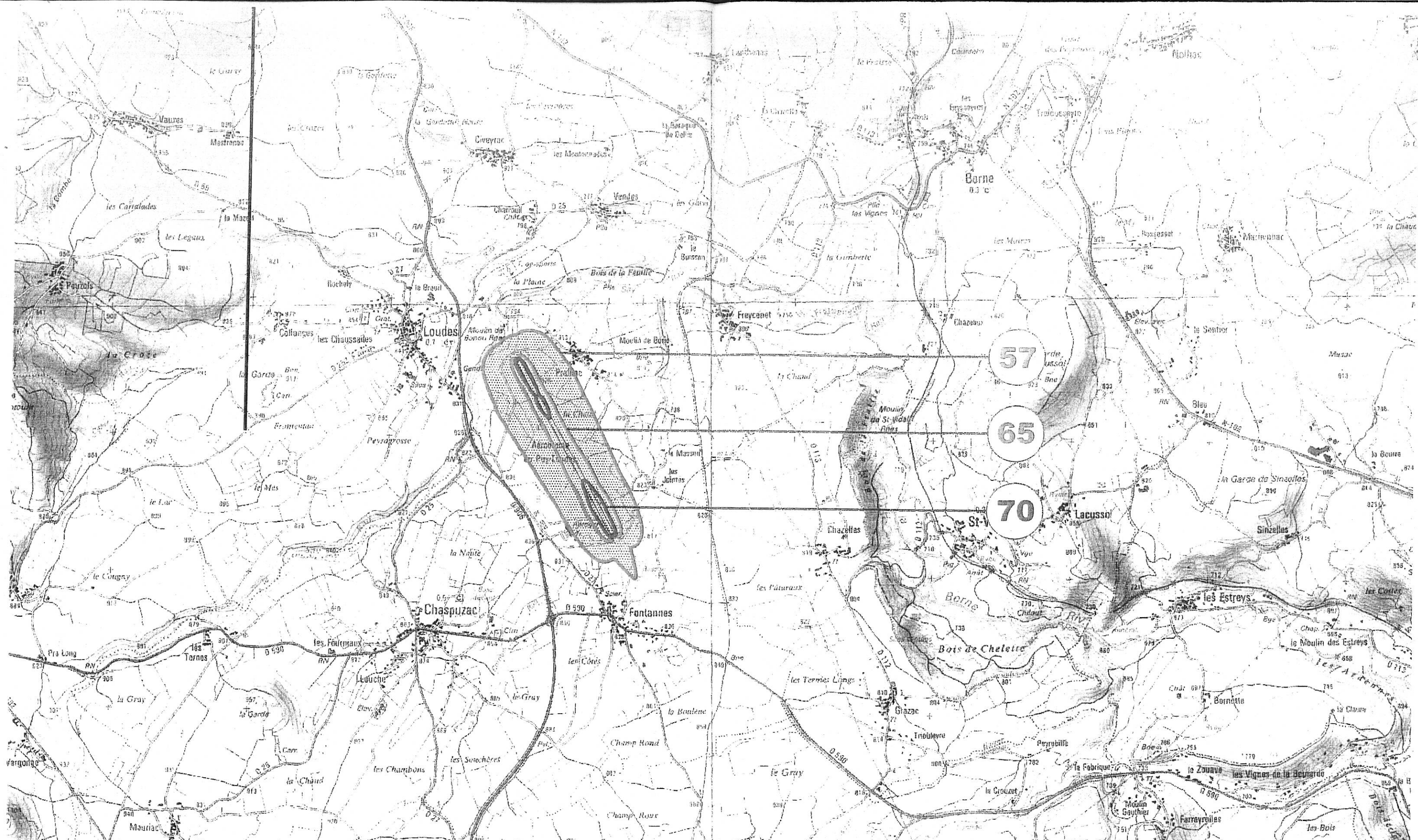


Direction Départementale
de l'Équipement
du Puy de Dôme

Echelle : 1 / 25000°
Plan n° : PEB/SSBA-SE/LFHP
Date : Avril 2006
Fichier n° : LFHP-PEB-260406

Service Spécial des Bases Aériennes Sud - Est

Département Technique Régional
1 Rue Vincent Auriol - BP 60781
13625 Aix en Provence Cedex 1
Tél : 04 42 33 78 78 Fax : 04 42 33 75 28



Aérodrome du Puy Loudes
Plan d'Exposition au Bruit
 Echelle : 1/25 000

Service Spécial des Bases Aériennes
Département Technique Régional

1 Rue Vincent Auriol BP60781 13625 Aix en Provence Cedex 1

ones
dices
den)

A	B	C
70	65	57

Plan n° : PEB/SSBA-SE/LFHP

Avril 2006

Le Puy Loudes
LFHP-PEB-260406

© IGN - Scan 25 ©
 Echelle 1 / 25 000
 Réalisation SSBA-SE / DTR / RS-MB
 Le 5 Mai 2006



PLAN D'EXPOSITION
AU BRUIT DE L'AEROPORT
LE PUY - LOUDES



RAPPORT DE PRESENTATION

MAI 2006

sommaire

- Définition d'un Plan d'Exposition au Bruit (PEB)	4
- Les Hypothèses du PEB de l'aéroport du Puy	8
- La procédure d'élaboration du PEB	11
- Périmètre du projet de PEB de l'aérodrome Le Puy/Loudes	12
- Dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes	14

AVANT PROPOS

L'Avant Projet de Plan de Masse (APPM) et le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) constituent des instruments de planification aéroportuaire destinés respectivement à encadrer et à accompagner le développement des plates-formes, en le rendant compatible avec le maintien de la qualité de vie dans leur environnement.

L'aéroport du Puy - Loudes a fait l'objet d'un APPM pris en considération par le directeur régional de l'aviation civile Sud - Est le 6 novembre 1984.

Des études ont en outre été menées, en 1985, en vue de l'établissement d'un PEB mais celui-ci n'a pas été rendu disponible, de sorte qu'il n'était pas opposable au tiers.

De nouvelles dispositions réglementaires (décret n° 2002-626 du 26 avril 2002) ont modifié le code de l'urbanisme, introduisant notamment un nouvel indice, le L_{den} , en lieu et place de l'indice psophique, pour définir les limites des zones de bruit des PEB. Ces dispositions définissent également la limite d'une quatrième zone de bruit facultative, la zone D, qui n'existait pas dans l'ancienne réglementation.

Ces éléments nouveaux ont imposé la mise au point d'un nouveau PEB pour l'aéroport du Puy.

DEFINITION D'UN PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT(PEB)

1. Finalité et textes de références

Le PEB est un instrument juridique destiné à maîtriser et à encadrer l'urbanisation en limitant les droits à construire dans les zones de bruit au voisinage des aéroports. Ce document d'urbanisme doit être annexé, lorsqu'il existe, au plan local d'urbanisme, au plan de sauvegarde et de mise en valeur et à la carte communale des communes concernées. Les dispositions de ces derniers documents doivent être compatibles avec celles du PEB.

Le PEB est préventif : il permet d'éviter que des populations nouvelles s'installent dans des secteurs exposés ou susceptibles d'être exposés à un certain niveau de gêne sonore. S'il limite pour cela le droit à construire dans certaines zones, il n'a en revanche aucun impact sur les constructions existantes et les populations déjà installées.

Les principaux textes de référence sont les suivants :

- Code de l'urbanisme, articles L147-1 à L147-8 et R147-1 à R147-11,
- Loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes,
- Décret n° 87-339 du 21 mai 1987 définissant les modalités de l'enquête publique relative aux plans d'exposition au bruit des aérodromes ;
- Décret n° 87-340 du 21 mai 1987 définissant les conditions d'établissement des plans d'exposition au bruit des aérodromes ;
- Décret n° 97-607 du 31 mai 1997 relatif aux règles de protection contre le bruit et à l'aide aux riverains des aérodromes ;
- Loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 portant création de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA) ;
- Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain ;
- Loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 relative à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport, aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre et aérien et au stockage souterrain de gaz naturel, d'hydrocarbures et de produits chimiques ;
- 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 ;
- Loi n°2003-590 du 2 juillet 2003 urbanisme et habitat,
- Loi n°2003-1312 du 30 décembre 2003, loi de finance rectificative pour 2003.

2. Méthode d'élaboration

a) Une évaluation de la gêne sonore à court, moyen et long terme

Le PEB définit les zones autour de l'aéroport à partir d'une évaluation de la gêne sonore susceptible d'être ressentie par les riverains au passage des avions. Cette évaluation était généralement faite, avant l'entrée en vigueur des dispositions introduites par le décret du 26 avril 2002, à un horizon d'une vingtaine d'années. Ce décret impose désormais la prise en compte d'hypothèses à court et moyen terme, en plus de celles à long terme. Les zones du PEB reflètent donc une combinaison de la réalité du moment et d'une projection dans le temps à plusieurs horizons de la vie de l'aéroport. Pour ce faire, il est nécessaire de simuler, à ces horizons, les conditions d'exploitation aéroportuaire, donc d'émissions sonores, ce qui revient à établir des prévisions réalistes concernant les données suivantes :

- Nombre de mouvements d'avions,
- Répartition des mouvements par type d'avion,
- Répartition des mouvements par trajectoire et par sens d'atterrissage,
- Part des vols de nuit (22h-6h) et de soirée (18h-22h) (l'indice psophique ne pondérerait que les vols de nuit).

Les horizons et hypothèses retenus pour établir le PEB de l'aéroport du PUY LOUDES sont exposées au chapitre suivant.

b) Le L_{den} , un nouvel indice, moins spécifique que l'indice psophique

La gêne sonore est calculée au moyen d'un modèle mathématique mettant en équation différents paramètres pour prendre en compte :

- Le bruit émis par chaque modèle d'avion tel qu'il est perçu au sol,
- Le nombre de passages d'avions en 24 heures,
- La perception différente du bruit entre le jour, la nuit et la soirée, chaque vol nocturne étant pondéré d'un coefficient 10 et chaque vol de soirée d'un coefficient 5.

Le résultat du calcul est exprimé en L_{den} . Le L_{den} est un des indices recommandés par l'Union Européenne pour traduire la gêne sonore relative aux infrastructures de transport. Il est très largement utilisé au niveau international et est compatible avec la plupart des logiciels et instruments de mesures disponibles sur le marché. Plus l'indice est élevé, plus la gêne est importante.

Le logiciel utilisé pour établir les PEB est INM (version 6.0c), logiciel adopté pour cet usage par de nombreux pays. L'avantage d'un logiciel plus répandu est, entre autre, de bénéficier de mises à jour régulières permettant une modélisation de la gêne sonore de plus en plus proche de la réalité. Il permet aussi, grâce à un modèle numérique de terrain (MNT) adapté par l'IGN, la prise en compte du relief.

La formule du L_{den} , qui s'exprime en décibel, est la suivante :

$$L_{den} = 10 * \lg \frac{1}{24} \left[12 * 10^{\frac{L_{day}}{10}} + 4 * 10^{\frac{L_{evening}+5}{10}} + 8 * 10^{\frac{L_{night}+10}{10}} \right]$$

avec :

L_{day} = 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 ;

$L_{evening}$ = 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_{night} = 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.

3. Contenu et modalités d'application

Le modèle mathématique permet de quantifier la gêne sonore future en chaque point du territoire voisin de l'aéroport. Il est alors possible de relier entre eux, sur une carte, les points où le L_{den} a la même valeur. Le résultat est une courbe entourant tout ou partie de l'aéroport, allongée dans l'axe des pistes en raison du bruit produit lors des opérations de décollage et atterrissage. Dans la zone comprise à l'intérieur de chaque courbe, la gêne sonore sera supérieure à la valeur de l'indice considéré (par exemple 70 dans la zone de bruit fort) ; à l'extérieur de cette courbe, la gêne sera inférieure, décroissante à mesure que l'on s'éloigne.

LES ZONES A ET B, DE BRUIT FORT

Les zones A et B du PEB, appelées zones de bruit fort sont délimitées par les courbes L_{den} 70 pour la zone A, et par une valeur choisie par le préfet, entre le L_{den} 65 et le L_{den} 62 pour la zone B (cette modulation est une disposition nouvelle introduite par le décret du 26 avril 2002). Ceci s'applique réglementairement à tous les aéroports. Toute construction neuve à usage d'habitation et toute action sur le bâti existant tendant à accroître la capacité d'accueil sont, sauf rares exceptions, interdites.

LA ZONE C, DE BRUIT MODERE

L'indice délimitant la zone C est choisi par le préfet, dans une fourchette allant du L_{den} 57 au L_{den} 55, ce dernier étant le plus protecteur. A l'intérieur de la zone C, les restrictions en matière d'urbanisation sont moins contraignantes que dans les zones B et A. 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 en outre une disposition nouvelle permettant de délimiter, à l'intérieur de la zone C, 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. La loi n° 2003-590 du 2 juillet 2003 prévoit que ces secteurs peuvent être introduits, après enquête publique, postérieurement à la publication du PEB, si la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale concerné en fait la demande.

LA ZONE D (Facultative)

Dans cette zone, l'indice est compris entre la valeur limite de la zone C et 50, limite inférieure fixée par le décret n° 2002-626 du 26 avril 2002. La zone D ne donne pas lieu à des restrictions des droits à construire, mais étend le périmètre dans lequel l'isolation phonique de toute nouvelle habitation et l'information des futurs occupants, acquéreurs ou locataires du logement, sont obligatoires.

Dans chacune des zones de bruit, le contrat de location d'un immeuble à usage d'habitation doit comporter une clause claire et lisible précisant la zone de bruit où se trouve localisé ledit bien.

LES HYPOTHESES DU PEB DE L'AEROPORT DU PUY - LOUDES

1. Les horizons envisagés

Les nouvelles dispositions réglementaires imposent de fixer des hypothèses à court, moyen et long terme. Les horizons envisagés sont :

- 2005 pour le Court terme
- 2010 pour le Moyen terme
- 2020 pour le Long terme

Pour chacun de ces trois horizons, à partir des hypothèses détaillées ci-après, sont déterminés par le calcul les territoires qui seraient en zone A, B, C et D. La zone A du PEB est constituée des territoires situés dans au moins une des trois zones A ainsi établies. Les zones B, C et D sont constituées de la même façon.

2. Les pistes

L'infrastructure prise en compte pour les trois horizons indiqués ci-dessus correspond à l'existant, soit une seule piste orientée Sud-Est / Nord Ouest (15/33) de 1445 m x 30 m

3. Le trafic aérien

D'une façon générale, la prévision du trafic aérien à moyen et long termes est un exercice délicat car de nombreux facteurs, difficiles à anticiper, peuvent influencer sensiblement l'activité aérienne.

Dans le cas présent, l'examen des différentes composantes de l'activité de l'aéroport du Puy et de leur évolution dans le temps conduit aux constats suivants :

- Le trafic commercial régulier est exclusivement constitué, depuis de nombreuses années, de la ligne régulière vers Paris, dont la desserte est assurée selon un schéma quasi immuable correspondant sensiblement à 2 allers-retours quotidiens en jours ouvrables.

- En dépit de variations ponctuelles notables, le trafic non commercial est globalement stable, et est principalement composé de vols d'affaires (privés ou avions taxi), de vols d'entraînement (essentiellement monomoteurs civils ou militaires) et de l'activité d'aviation légère.

Il semble peu probable que le contexte général déterminant ces résultats (données économiques et démographiques, caractéristiques des autres modes de transports...) connaisse, à terme, une évolution très importante, de sorte que les paramètres de trafic retenus pour le PEB reposent sur une hypothèse de stabilité de l'activité aérienne de la plate-forme.

Les valeurs correspondantes, résumées dans le tableau ci-dessous, correspondent ainsi, pour les trois horizons considérés, à la moyenne des résultats observés pour les différents types d'activité.

	Trafic court moyen et long terme (Hypothèses PEB)
Passagers	8 000
Mouvements commerciaux (réguliers)	900
Mouvements d'affaires	120
Mouvements aviation légère	8 000
Mouvements d'entraînement	300
Mouvements totaux	9 320

4. Les types d'appareils

Compte tenu de la typologie du trafic, aucune évolution notable n'est à prévoir dans les quinze prochaines années. Les types d'avions pris en compte, indiqués ci-dessous, sont donc, eux aussi, identiques pour les différents horizons et sont représentatifs des machines fréquentant habituellement la plate-forme.

- Ligne régulière Le Puy - Paris: Beechcraft 1900 (Bi-turbopropulseur de 19 places)
- Vols d'affaires : Beechcraft 200 (petit bi-turbopropulseur)
- Vols d'entraînement : TB 20 Trinidad (monomoteur quadriplace)
- Aviation. légère : DR 400 (monomoteur quadriplace)

A noter que la base de données de modèles d'avions du logiciel INM, bien que très riche, ne comporte pas l'intégralité des types d'avions existants ; des substitutions, à caractéristiques acoustiques équivalentes, ont donc pu être parfois nécessaires pour l'utilisation du logiciel de calcul.

5. La part du trafic nocturne et de soirée

La répartition des vols entre jour, soirée et nuit est variable selon les types de trafic mais ne devrait pas évoluer dans le temps.

La répartition retenue pour les trois horizons considérés est la suivante :

	% jour (6h-18h)	% soirée (18h-22h)	% nuit (22h-6h)
Ligne régulière	50	50	0
Affaires et entraînement	50	50	0
Aviation légère	98	1	1

6. La répartition du trafic par sens d'atterrissage ou de décollage

La répartition des mouvements retenue pour l'étude est stable dans le temps et découle de celle observée aux cours des années passées.

- Pour les mouvements réalisés sous le régime du vol à vue (principalement l'aviation légère) :
 - . atterrissages : 80 % sont effectués face au Nord-Ouest et 20 % face au Sud-Est
 - . décollages : 67 % face au Nord-Ouest et 33 % face au Sud-Est
- Pour les mouvements relevant du régime aux instruments (réguliers, affaires et une majeure partie des entraînements) :
 - . atterrissages : 98 % face au Nord-Ouest et 2 % face au Sud-Est (*)
 - . décollages : 67 % face au Nord-Ouest et 33 % face au Sud-Est

(*) : Cette répartition très déséquilibrée s'explique par le fait que seule la piste 33 (atterrissage face au Nord-Ouest) est équipée pour permettre une approche directe aux instruments.

7. Les procédures de circulation aérienne

L'aéroport du Puy est doté de procédures de circulation aérienne relativement simples, en place depuis de nombreuses années et bien adapté aux trafics existants ou prévisibles.

Ce dispositif, publié dans les documents d'information aéronautique, a été pris en compte pour l'étude du PEB, les différents trafics étant répartis sur les trajectoires correspondantes en fonction de leur nature (vols à vue ou aux instruments) et des sens d'utilisation de la piste indiqués ci-dessus.

LA PROCEDURE D'ELABORATION DU PEB

La révision du plan d'exposition au bruit de l'aéroport du Puy a été menée conformément aux dispositions édictées par la réglementation en vigueur.

1. Phase d'étude et préliminaires

La première phase de la procédure de révision du PEB a consisté à mener les études techniques. Celles-ci ont été conduites sous l'autorité du préfet de département.

2. Phase administrative

Consultations des communes et établissements publics de coopération intercommunale concernés

La décision de réviser le PEB a été notifiée et communiquée avec le projet correspondant aux maires et présidents d'EPCI concernés. La consultation a permis aux communes de prendre connaissance du dossier, de s'informer et de dialoguer avec l'administration avant de formuler leur avis officiel.

Enquête publique et approbation

Le projet de PEB a été soumis à une enquête publique du 27 février au 28 mars 2006.

L'approbation du nouveau PEB a été prononcée par arrêté préfectoral du.....

PERIMETRE DU PROJET DE PEB DE L'AEROPORT LE PUY - LOUDES

1. Les territoires concernés

Les communes intéressées par les différentes zones du PEB sont :

- Loudes
- Chaspuzac

2. Les effets réglementaires

Dans les secteurs A, B et C, le principe général consiste à interdire l'extension de l'habitat et la création d'agrandissement des équipements publics ou collectifs, dès lors qu'ils conduisent à exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit.

Une synthèse des dispositions contenues dans l'article L 147-5 du Code de l'Urbanisme, en terme de règles applicables sur les droits à construire, est présentée dans le tableau ci-après.

LES REGLES APPLICABLES SUR LES DROITS A CONSTRUIRE DANS LES ZONES D'UN PEB

	ZONE A $L_{den} > 70$	ZONE B $70 > L_{den} > 65$	ZONE C $65 > L_{den} > 57$
	Constructions nouvelles		
Logements nécessaires à l'activité de l'aérodrome, hôtels de voyageurs en transit	Autorisés		
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales	Autorisés dans les secteurs déjà urbanisés	Autorisés	
Immeubles d'habitation directement liés ou nécessaires à l'activité agricole			
Habitat groupé (lotissement...), parcs résidentiels de loisirs	Non autorisés		
Maisons d'habitation individuelles	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
Immeubles collectifs à usage d'habitation	Non autorisés		
Constructions à usage industriel, commercial et de bureaux	Admises si elles ne risquent pas d'entraîner l'implantation de population permanente		
Équipements de superstructure nécessaires à l'activité aéronautique	Autorisés s'ils ne peuvent être localisés ailleurs		Autorisés
Autres équipements publics ou collectifs	Autorisés s'ils sont indispensables aux populations existantes et s'ils ne peuvent pas être localisés ailleurs		Autorisés s'ils ne conduisent pas à exposer de nouvelles populations aux nuisances sonores

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.	
Opérations 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 existants, à condition de ne pas entraîner d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores

Le niveau d'isolation acoustique des parois devra être :

En zone A : 45 DBA

En zone B : 40 DBA

En zone C : 35 DBA

Dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes

Article L147-1

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

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

Au voisinage des 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

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

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

Article L147-3

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

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

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

(Loi n° 2003-1312 du 30 décembre 2003 art. 19 III 3 a finances rectificative pour 2003 Journal Officiel du 31 décembre 2003)

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

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

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

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

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

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

Article L147-4

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

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

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

Article L147-5

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

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

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

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

(Loi n° 2003-590 du 2 juillet 2003 art. 28 Journal Officiel du 3 juillet 2003)

(Loi n° 2003-1312 du 30 décembre 2003 art. 19 III 3 b finances rectificative pour 2003 Journal Officiel du 31 décembre 2003)

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

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

- de celles qui sont nécessaires à l'activité aéronautique ou liées à celle-ci ;

- dans les zones B et C et dans les secteurs déjà urbanisés situés en zone A, des logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales admises dans la zone et des constructions directement liées ou nécessaires à l'activité agricole ;

- en zone C, des constructions individuelles non groupées situées dans des secteurs déjà urbanisés et desservis par des équipements publics dès lors qu'elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances.

2° 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 aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quater viciés 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.

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

Article L147-6

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

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

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

Article L147-7

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

(Loi n° 2003-590 du 2 juillet 2003 art. 29 Journal Officiel du 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 L147-8

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

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