

● Principes d'élaboration d'un plan d'exposition au bruit.

Les modalités d'élaboration des plans d'exposition au bruit ont récemment été modifiées par le décret en Conseil d'Etat n° 2002-626 du 26 avril 2002 afin de mieux représenter la gêne sonore ressentie par les riverains et d'assurer une protection renforcée au voisinage des aérodromes.

L'activité de l'aérodrome :

L'élaboration d'un PEB doit désormais tenir compte de l'ensemble des perspectives à court, moyen et long termes de développement et d'utilisation de l'aérodrome concerné, en vue d'assurer une protection durable. Dans la pratique, les principaux éléments à prendre en compte concernent :

- le nombre de mouvements ;
- les trajectoires de circulation aérienne ;
- l'évolution des flottes exploitées ;
- la répartition du trafic entre jour, soirée et nuit ;
- les infrastructures.

Chacun de ces paramètres doit être apprécié à trois horizons : le court, le moyen et le long terme. Le PEB est constitué de l'enveloppe des différentes courbes de gêne sonore obtenues pour ces trois horizons.

L'indice de gêne :

Modéliser la gêne sonore nécessite le recours à un indice de représentation. Jusqu'à présent, l'indice utilisé était l'indice psychologique (IP). Désormais, depuis les modifications apportées par le décret du 26 avril 2002, c'est l'indice L_{den} qui sera utilisé. Recommandé au niveau européen et adopté pour les autres modes de transport il doit permettre une meilleure représentation de la gêne perçue.

$$L_{den} = 10 \log [1/24 * [12 * 10^{(L_{day}/10)} + 4 * 10^{((L_{evening}+5)/10)} + 8 * 10^{((L_{night}+10)/10)}]]$$

l'indice L_{den} (L=level, d=day, e=evening, n=night)* pondère le niveau sonore moyen en fonction de trois périodes différentes de la journée car il est bien connu que physiologiquement, un même bruit émis est différemment « dérangent » selon le moment de la journée où il est perçu.

* (level=niveau, day=jour, evening=soirée, night=nuit)

C'est ainsi que :

- de jour (entre 6 h et 18 h) il sera considéré comme bruit de référence
- en soirée (entre 18 h et 22 h) il sera considéré 5 fois plus nuisant
- et de nuit (entre 22 h et 6 h du matin), 10 fois plus nuisant.

En prenant en compte les principaux éléments du trafic aérien (caractéristique des infrastructures, nombre de mouvements* pour une journée moyenne, trajectoires des avions**, description de la flotte***, et bien évidemment la répartition du trafic entre jour, soirée et nuit), on obtient un document graphique qui délimite plusieurs courbes isophoniques qui permettront de déterminer des zones de bruit.

* 1 mouvement correspond à 1 décollage ou 1 atterrissage, donc un appareil réalise 2 mouvements lors de son passage dans un aéroport.

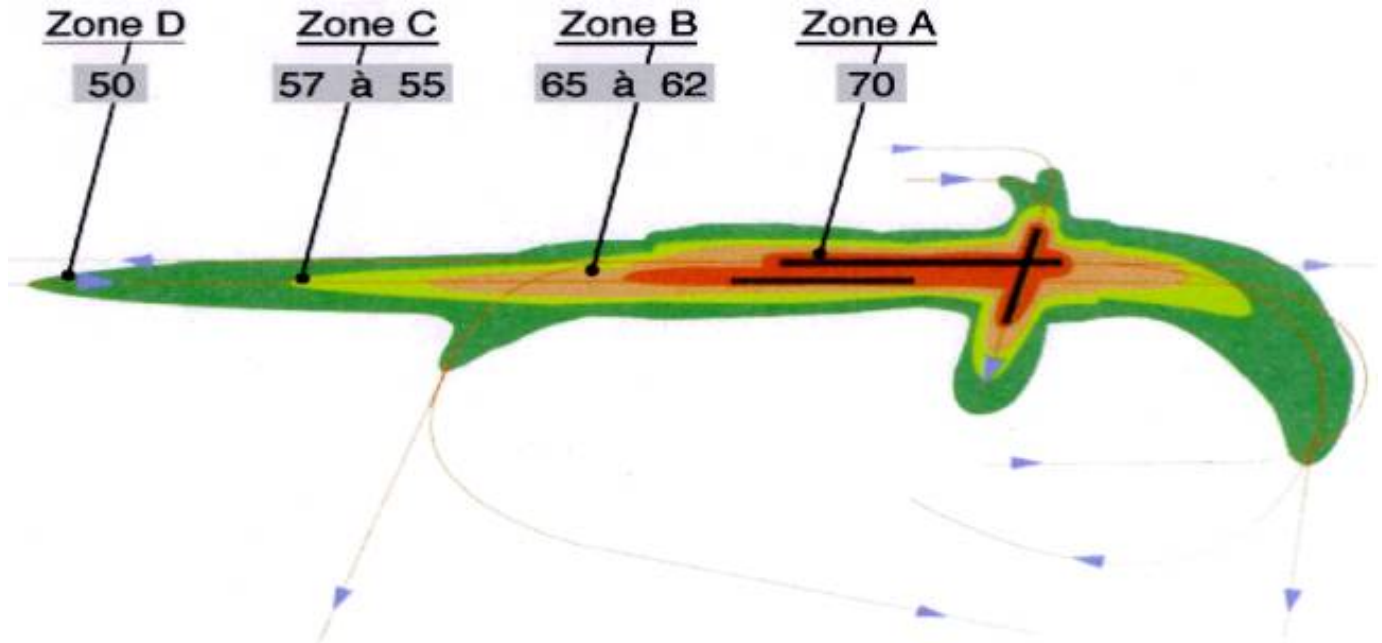
** le terme avion regroupe les avions et les hélicoptères.

*** type d'appareil avec ses caractéristiques de bruit émis à la source

Les zones de bruit :

Le PEB est constitué par un document graphique à l'échelle du 1/25000ème qui délimite, selon le cas, trois ou quatre zones de bruit. Ces zones sont :

- une zone A de bruit très fort ;
- une zone B de bruit fort ;
- une zone C de bruit modéré ;
- une zone D de bruit faible ; introduite par la loi du 12 juillet 1999, cette zone doit être obligatoirement délimitée pour les 10 principaux aéroports français ; Elle est facultative pour les autres plates-formes.



- une zone A de bruit très fort, indice Lden égal à 70
- une zone B de bruit fort, indice égal à une valeur comprise entre Lden 65 et Lden 62
- une zone C de bruit modéré, indice égal à une valeur comprise entre Lden 57 et Lden 55
- une zone D de bruit faible, indice Lden égal à 50. Cette zone doit être obligatoirement délimitée pour les 10 principaux aéroports français, (facultative pour les autres)

Les valeurs de l'indice de gêne devant être utilisées pour déterminer les limites extérieures de ces zones sont désormais les suivantes :

- Zone A : indice Lden égal à 70 ;
- Zone B : indice égal à une valeur comprise entre le Lden 65 et le Lden 62 ;
- Zone C : indice égal à une valeur comprise entre le Lden 57 et le Lden 55 ;
- Zone D : indice Lden égal à 50.

Pour les aéroports existants, les limites extérieures des zones B et C sont légèrement modulables pour tenir compte du contexte particulier de l'aérodrome et de son environnement. En revanche, pour les aéroports de catégorie A à créer, la valeur définissant la limite extérieure de la zone B est fixée à l'indice Lden 62, conformément aux recommandations de l'ACNUSA.

Qui prend la décision d'établir ou de réviser un PEB ?

La décision d'établir ou de réviser un plan d'exposition au bruit est prise par le préfet avec l'accord exprès soit du ministre chargé de la défense pour les aérodromes militaires, soit du ministre chargé de l'aviation civile pour les aérodromes d'intérêt national. Préalablement à cette décision, le préfet doit cependant consulter la commission consultative de l'environnement (CCE), lorsqu'elle existe, sur les valeurs de l'indice Lden à prendre en compte pour déterminer les limites extérieures des zones B et C.

Par ailleurs, il est prévu que cette commission consultative examine tous les cinq ans la pertinence des prévisions ayant servi de base à l'établissement du PEB et qu'elle puisse proposer au préfet la mise en révision de ce document.

Quels sont les modes de consultation et de publicité ?

Cette décision, accompagnée du projet de PEB, est ensuite notifiée pour avis aux maires des communes concernées, et s'il y a lieu, aux présidents des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) compétents. Elle doit être publiée dans deux journaux locaux et affichée dans chaque mairie et siège d'EPCI durant un mois.

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

Une fois cette consultation terminée, le préfet doit transmettre pour avis le projet de PEB à la CCE, lorsqu'elle existe, accompagnée de l'ensemble des avis formulés par les collectivités locales et les établissements publics précités.

La consultation de l'ACNUSA n'est obligatoire que sur les 10 principaux aéroports français.

Quelles sont les modalités de l'enquête publique ?

Après ces différentes consultations, le projet de PEB éventuellement modifié en fonction des avis recueillis est soumis à enquête publique. A cet effet, le préfet saisit le président du tribunal administratif qui désigne un commissaire enquêteur. Il prend ensuite un arrêté organisant cette enquête.

Cet arrêté doit être affiché en mairie et dans la zone publique de l'aérodrome et publiée dans deux journaux locaux, 15 jours avant le début de l'enquête et durant ses huit premiers jours.

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 prendre en compte les résultats de l'enquête publique.

Comment se traduit la finalisation du PEB ?

L'arrêté approuvant le PEB est pris par le préfet avec l'accord exprès des ministres concernés pour les aérodromes classées dans la catégorie des investissements d'intérêt national.

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

Le PEB approuvé est annexé au plan local d'urbanisme, au plan de sauvegarde et de mise en valeur et à la carte communale des communes concernées.