

Direction de la Planification et de l'Urbanisme  
Service de la Réglementation Urbaine



Toulouse

# Plan Local d'Urbanisme

**Révision générale approuvée par DCC du 27/06/2013**

**mise à jour par arrêté du 04/11/2013**

## **5 - Annexes**

### **5A - Servitudes d'Utilités Publiques (SUP)**

#### **5A5 - Plans d'Exposition au Bruit (PEB)**

##### **5A5c - PEB Toulouse-Lasbordes**



PRÉFECTURE DE LA HAUTE-GARONNE

DIRECTION DES ACTIONS  
INTERMINISTÉRIELLES

Bureau de l'Environnement

**ARRETE**

portant approbation du Plan d'Exposition au Bruit  
(P.E.B.) de l'aérodrome de  
TOULOUSE-LASBORDES

Le Préfet de la Région Midi-Pyrénées  
Préfet de la Haute-Garonne  
Chevalier de la Légion d'Honneur

Vu le code de l'environnement et notamment l'article L 571-11 ;

Vu le code de l'urbanisme et notamment les articles L 147-1 à L 147-8 et R 147-1 à R 147-11 ;

Vu le code de l'aviation civile ;

Vu la loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes ;

Vu le décret n° 87-340 du 21 mai 1987 fixant les conditions d'établissement des plans d'exposition au bruit des aérodromes ;

Vu le 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 ;

---

Vu la circulaire interministérielle du 6 décembre 2005 relative à la maîtrise des nuisances sonores au voisinage des aérodromes d'aviation légère,

Vu la charte de qualité de l'environnement de l'aérodrome de Toulouse-Lasbordes approuvée le 8 septembre 2004 ;

Vu le Plan d'Exposition au bruit de l'aérodrome de Toulouse-Lasbordes approuvé le 24 septembre 1990 ;

Vu l'arrêté préfectoral du 26 avril 2006 engageant la procédure de révision du Plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Toulouse-Lasbordes ;

Vu les résultats des consultations organisées en application des articles R 147-7 et suivants du code de l'urbanisme ;

Vu les résultats de l'enquête publique préalable à la révision du Plan d'exposition au bruit ouverte par arrêté préfectoral du 26 septembre 2006 ;

Considérant qu'il convient de prendre les mesures nécessaires et adaptées pour réglementer l'utilisation des sols exposés aux nuisances engendrées par l'activité de l'aérodrome de

Toulouse-Lasbordes en vue d'assurer la protection de la population contre ces nuisances ou de l'en informer ;

Considérant qu'il y a lieu de retenir pour la révision du P.E.B. de l'aérodrome de Toulouse-Lasbordes des hypothèses de trafic fondées sur le trafic annuel tel que plafonné par la charte de l'environnement de cet aérodrome ;

Considérant que la modélisation du PEB a été faite sur la base d'une journée de référence de 400 mouvements, représentative d'un trafic dense, dans le souci d'une prise en compte effective de la gêne inhérente au bruit des avions ;

Sur proposition du Secrétaire Général de la Préfecture de la Haute-Garonne,

### **ARRETE**

**Article 1<sup>er</sup>** – Le Plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Toulouse-Lasbordes est approuvé conformément au dossier annexé au présent arrêté.

**Article 2** – Ce document pourra être consulté dans les mairies de BALMA, QUINT-FONSEGRIVES, SAINT-ORENS-DE-GAMEVILLE et TOULOUSE, au siège de la Communauté d'agglomération du Grand Toulouse ainsi qu'à la préfecture de la Haute-Garonne (Direction des actions interministérielles – Bureau de l'environnement).

**Article 3** – La mention des lieux où les documents peuvent être consultés sera insérée dans deux journaux à diffusion régionale ou locale dans le département et affichée dans les mairies et au siège de l'établissement public de coopération intercommunale concernés.

**Article 4** – Ce Plan d'exposition au bruit entrera en vigueur en se substituant au précédent dès que les formalités de publicité prévues à l'article 3 seront effectives.

**Article 5** – Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours devant le tribunal administratif de Toulouse, dans un délai de deux mois suivant sa publication.

**Article 6** – Le Secrétaire Général de la Préfecture de la Haute-Garonne,  
Les Maires des communes de BALMA, QUINT-FONSEGRIVES,  
SAINT-ORENS-DE-GAMEVILLE et TOULOUSE,  
Le Président de la Communauté d'Agglomération du Grand Toulouse  
Le Directeur de l'Aviation Civile Sud,  
Le Chef de l'aérodrome de Toulouse-Lasbordes,  
Le Directeur Départemental de l'Équipement,  
Le Directeur Régional de l'Environnement,

sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la Préfecture.

Toulouse, le 07 MAR. 2007

Pour le Préfet,  
Le Secrétaire Général de la  
Préfecture de la Haute-Garonne

Hervé SADOUL





Aérodrome Toulouse-Lasbordes

# Plan d'Exposition au Bruit

direction  
de l'Aviation civile Sud

direction départementale  
de l'équipement  
de la Haute-Garonne





**Maître d'ouvrage**



**Ministère des Transports, de l'Équipement,  
du Tourisme et de la Mer**



**Direction de l'Aviation Civile Sud**

**Département de la HAUTE – GARONNE**  
**Aérodrome de TOULOUSE – LASBORDES**  
**PLAN d'EXPOSITION AU BRUIT APPROUVE**

**I) LE RAPPORT DE PRESENTATION**

**Maître d'oeuvre**



Vu pour être annexé  
à l'arrêté du **07 MAR 2007**

**Direction Départementale de l'Équipement  
de la Haute-Garonne**

Pour le Préfet,  
Le Secrétaire Général de la  
Préfecture de la Haute-Garonne

**Hervé SADOUL**

**Assistance à la maîtrise d'oeuvre**



**Service Spécial des Bases aériennes du Sud-Ouest**



# **I) LE RAPPORT DE PRESENTATION**

- 1. Le cadre de l'étude**
- 2. La procédure de révision d'un PEB**
- 3. La portée d'un PEB**
- 4. L'aérodrome de Toulouse-Lasbordes**
- 5. L'élaboration du PEB de l'aérodrome de Toulouse-Lasbordes**
  - 5.1. Les principes d'établissement
  - 5.2. Les hypothèses d'établissement : Infrastructures aéronautiques, trafic, utilisation des pistes par QFU, trajectoires
- 6. Le choix de la délimitation extérieure du PEB**
- 7. Le tracé des courbes du PEB**
- 8. L'impact du PEB sur l'urbanisme**

# **II) P.E.B. REPRESENTATION GRAPHIQUE**

## **ANNEXES**

- Articles L 147-1 à L 147-8 du Code de l'urbanisme
- Articles R 147-1 à R 147-11 du Code de l'urbanisme
- Décret n°87-339 du 21/05/1987
- Articles L123-1 à L123-16 du Code de l'environnement
- Echelle comparative de bruits
- PEB approuvé le 24 septembre 1990 (arrêté + plan)

# **III) DELIBERATIONS DES COLLECTIVITES**



# Introduction

La loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes a instauré les plans d'exposition au bruit (PEB) destinés à maîtriser l'urbanisation au voisinage des aérodromes afin notamment d'éviter d'exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit engendré dans certaines zones par l'exploitation des aéroports.

Document de prévention établi sur la base d'hypothèses de développement et d'exploitation de l'aérodrome, le PEB institue les zones A, B, C et éventuellement D définies réglementairement (cf. articles R.147-1 et R.147-2 du code de l'urbanisme) en fonction des nuisances sonores auxquelles ces secteurs sont ou pourraient être exposés.

Dans ces zones, l'utilisation des sols est réglementée (cf. L.147-5 et L.147-6 du code de l'urbanisme) en vue d'y interdire ou d'y limiter la construction de logements, dans l'intérêt même des populations, ainsi que d'y prescrire des types d'activités peu sensibles au bruit ou plus compatibles avec le voisinage d'un aérodrome.

Ces prescriptions seront intégrées dans les plans locaux d'urbanisme (PLU) et les documents d'urbanisme supra-communaux (cf L 147-1 du code de l'urbanisme).

Le décret n° 2002-626 du 26 avril 2002, prévoit que les PEB soient établis sur la base d'un nouvel indice, le  $L_{den}$  (L = level, d = day, e = evening, n = night), en remplacement de l'indice psophique utilisé avant cette date. Cet indice  $L_{den}$ , exprimé en décibels, représente le niveau d'exposition totale au bruit des aéronefs en chaque point de l'environnement de l'aérodrome.

Les calculs prennent notamment en compte les types d'appareils utilisant la plate-forme, la fréquence et les procédures utilisées par les aéronefs, la répartition temporelle des vols suivant que ceux-ci se déroulent de jour, en soirée ou de nuit, ainsi que la géométrie et les infrastructures aéronautiques concernées.

L'objet du présent dossier est donc de présenter le PEB approuvé de l'aérodrome de Toulouse-Lasbordes établi conformément aux nouvelles dispositions réglementaires.

# 1 – Le cadre de l'étude

La limitation des nuisances liées au bruit des avions apparaît comme un problème majeur du développement d'un aéroport. Si les constructeurs ont fait des progrès importants en matière de réduction du niveau sonore des moteurs et des cellules, la législation permet, par ailleurs, de réglementer les constructions au voisinage de l'aéroport. Mais, cette maîtrise de l'urbanisme ne peut se faire sans une analyse et une concertation préalables.

L'activité aéronautique joue un rôle important dans le développement économique. Les responsables, qu'ils soient élus ou acteurs économiques, y sont sensibles. C'est l'un des principaux moyens d'ouverture des régions.

Les actions réglementaires engagées vers les constructeurs et les compagnies contribuent, pour une grande part, à la lutte contre le bruit. La conception des moteurs permet de réduire le bruit à la source. La suppression progressive des avions les plus bruyants constitue également une amélioration significative.

Cependant, l'exposition au bruit de nouvelles populations doit être évitée, d'autant que la sensibilité au bruit du public s'est avivée. La réglementation de l'urbanisation permet d'organiser l'utilisation des sols aux abords des aéroports. Elle vise à limiter le développement de nouvelles constructions.

Les plans d'exposition au bruit (P.E.B.) permettent un développement maîtrisé des communes avoisinantes. Ce sont des documents prévisionnels dont l'objet est la définition de zones de protection de la population contre le bruit.

La réglementation de l'urbanisation dans les secteurs couverts par un PEB s'inscrit dans un cadre urbanistique : les PEB approuvés doivent être annexés et transcrits dans les Plans Locaux d'Urbanisme (P.L.U.) et les documents d'urbanisme supra-communaux : ceux-ci doivent être compatibles avec les PEB (article L 147-1 du code de l'urbanisme).

C'est dans ce cadre que le PEB de l'aéroport de Toulouse-Matabiau a été élaboré.

De plus, afin d'étayer au mieux les travaux d'élaboration du PEB, une charte de qualité sur l'environnement, issue d'une longue concertation entre élus, usagers et riverains, a été approuvée le 8 septembre 2004.

Cette charte pose les règles d'utilisation de la plate-forme afin que, entre les utilisateurs de l'aéroport et les habitants des différentes communes concernées, le dialogue s'instaure et perdure. A cet effet le trafic annuel a été limité à 66 000 mouvements (dont 14 000 « touch and go »), ce qui se traduit pour le PEB par des hypothèses de court, moyen et long terme identiques.

## 2 – La procédure de révision d'un PEB

La procédure de révision d'un PEB se déroule, conformément aux articles R 147-6 à R 147-10 du code de l'urbanisme, selon les étapes suivantes :

**Avis préalable de la CCE** : l'avant-projet de PEB (APPEB), constitué des différentes courbes de bruit, est soumis par le préfet à la consultation de la commission consultative de l'environnement (CCE) sur le choix des limites extérieures des zones de bruit B et C et sur l'opportunité de créer une zone D (cf chapitre suivant pour la définition de ces zones)

**Décision du préfet de mise en révision du PEB** : en fonction de l'avis de la CCE, le préfet arrête les valeurs des indices  $L_{den}$  des limites extérieures des zones B et C et éventuellement de la zone D et décide la mise en révision du PEB.

La décision de mise en révision doit être publiée dans deux journaux locaux et affichée dans chaque mairie (et siège d'EPCI) concernée par le projet de PEB durant un mois.

**Consultation des communes** (et s'il y a lieu des EPCI) : dès la mise en révision, le projet de PEB est alors notifié pour avis aux maires des communes concernées et s'il y a lieu, aux présidents des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) compétents dans le cadre des consultations prévues aux articles R.147-7 et R.147-8 du code de l'urbanisme. Les conseils municipaux et les présidents des EPCI disposent de deux mois pour donner leur avis.

**Consultation de la CCE** : une fois cette consultation terminée, le projet de PEB accompagné de l'ensemble des avis formulés par les collectivités locales est transmis pour avis à la CCE qui dispose d'un délai de deux mois à compter de la date de la saisine pour formuler son avis sur le projet communiqué.

**Enquête publique** : après ces différentes consultations, en application de l'article R.147-9 du code de l'urbanisme, le projet de PEB, éventuellement modifié en fonction des avis recueillis, est soumis à enquête publique par le préfet. A cet effet, ce dernier :

- saisit le président du tribunal administratif en vue de la désignation d'un commissaire enquêteur ;
- prend à l'issue 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.

Après avoir recueilli les avis, le commissaire enquêteur remet 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.

**Approbation du PEB** : à l'issue de l'enquête publique, le PEB est approuvé par le préfet : l'arrêté préfectoral d'approbation et le PEB doivent être tenus à la disposition du public en mairies, au siège des EPCI et en préfecture. L'avis de mise à disposition doit être publié dans deux journaux locaux et affiché en mairies et au siège des EPCI.

Conformément aux dispositions de l'article L.147-3 du code de l'urbanisme, le PEB approuvé doit être annexé et transcrit dans les plans locaux d'urbanisme et les documents d'urbanisme supra-communaux.

Il convient cependant de souligner que le PEB approuvé s'applique immédiatement et est directement opposable aux autorisations d'utilisation des sols, même si les documents d'urbanisme n'ont pas encore été modifiés ou révisés pour être mis en conformité.

### 3. La portée d'un PEB

Le plan d'exposition au bruit est un outil de prévention destiné à éviter une augmentation de la population dans des zones qui sont ou seront exposées à terme aux nuisances générées par le trafic de l'aérodrome.

Le PEB différencie 4 zones de bruit qui sont définies en fonction des nuisances sonores auxquelles elles sont ou seront susceptibles d'être exposées eu égard aux hypothèses déterminées de développement et d'exploitation de l'aérodrome :

- zone A (bruit très fort) : limite extérieure = courbe d'indice  $L_{den}$  70 (en rouge) ;
- zone B (bruit fort) : limite extérieure choisie entre les courbes 62 à 65 (en orange) ;
- zone C (bruit modéré) : limite extérieure choisie entre les courbes 55 à 57 (en vert) ;
- zone D (bruit modéré) : limite extérieure = courbe d'indice  $L_{den}$  50 (en bleu).

Nota : La création d'une zone " D " est obligatoire pour les PEB des aérodromes visés au 3 de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts (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 cinq années civiles précédentes) ; les aérodromes relevant de l'application de cet article sont actuellement : Paris - Charles De Gaulle, Paris - Orly, Nice - Côte d'Azur, Lyon - Saint Exupéry, Marseille - Provence, Toulouse - Blagnac, Bâle - Mulhouse, Bordeaux-Mérignac, Strasbourg - Entzheim et Nantes - Atlantique.

Elle est facultative pour l'aérodrome de Toulouse-Lasbordes. Cette zone D ne crée aucune interdiction de constructions ou d'utilisation des sols ; elle se traduit seulement par une obligation d'information : le certificat d'urbanisme (et le cas échéant le permis de construire) ou le contrat de location pour un bien immobilier situé dans cette zone doit signaler l'existence de cette zone de bruit modéré. Dans cette zone D, la réglementation acoustique pour les bâtiments d'habitation qui s'applique est la règle générale d'isolation acoustique contre les bruits de l'espace extérieur, soit 30 dB(A) (arrêté ministériel du 30/06/99).

**Les valeurs d'indices  $L_{den}$  déterminant les limites extérieures des zones B et C sont fixées par le préfet du département après concertation élargie, parmi les suivantes :**

- $L_{den}$  62, 63, 64 ou 65 pour la zone B ;
- $L_{den}$  55, 56 ou 57 pour la zone C.

La possibilité de moduler la valeur de l'indice de la limite extérieure de ces zones permet de concilier les perspectives de développement de l'aérodrome avec le bâti existant ou projeté. Une analyse approfondie de l'urbanisation des communes concernées est donc nécessaire.

L'indice retenu pour la limite extérieure de chacune des zones B et C est unique pour un PEB donné, quelle que soit la commune considérée.

Les constructions autorisées dans les zones de bruit doivent satisfaire aux prescriptions d'isolation acoustique suivantes, en application des dispositions de l'article L.147-6 du code de l'urbanisme :

Nature des constructions	Prescriptions d'isolation acoustique en zone de bruit d'un aéroport (atténuation du bruit minimale entre l'extérieur et l'intérieur de la construction)			
	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
Constructions à usage d'habitation	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	(1)
Locaux d'enseignement, locaux de soins, hôtels	47 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	(1)
Locaux de bureaux ou recevant du public	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	(1)

(1) : dans cette zone, c'est la règle générale d'isolation acoustique des bâtiments contre les bruits de l'espace extérieur qui s'applique soit 30 dB(A) (arrêté ministériel du 30/06/1999) : la zone D n'entraîne donc aucune contrainte supplémentaire en matière d'isolation acoustique puisque cette prescription de 30 dB(A) doit également être respectée pour toute construction située en dehors des zones de bruit de l'aéroport.

*(N.B. : les normes d'isolation sont exprimées en décibels pondérés (A) : le dB(A) est l'unité de mesure des sons tenant compte de la sensibilité accrue de l'oreille humaine aux sons médium et aigus)*

Le certificat d'urbanisme (et le cas échéant le permis de construire) doit signaler l'existence de la zone de bruit et l'obligation de respecter les règles d'isolation acoustique précisées ci-dessus. De plus, le contrat de location d'un immeuble situé dans une des zones doit comporter une clause claire et lisible précisant la zone du PEB dans laquelle l'immeuble est situé.

Il convient de souligner que le plan d'exposition au bruit n'a aucun effet sur l'activité réelle de l'aéroport, ni sur les constructions existantes.

Dans chacune des zones, des limitations du droit de construire sont prescrites, en application des dispositions de l'article L.147-5 du code de l'urbanisme ; le tableau ci-dessous en retrace les grandes lignes (cf l'intégralité du texte en annexe du présent document) :

Nature de l'opération	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
<b>Constructions nouvelles</b>				
Logements nécessaires à l'activité de l'aéroport, hôtels de voyageurs en transit	Autorisés	Autorisés	Autorisés	Autorisés
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales	Autorisés dans les secteurs déjà urbanisés	Autorisés	Autorisés	Autorisés
Immeubles d'habitation directement liés ou nécessaires à l'activité agricole	Autorisés dans les secteurs déjà urbanisés	Autorisés	Autorisés	Autorisés
Immeubles collectifs à usage d'habitation	Non autorisés	Non autorisés	Non autorisés	Autorisés
Habitat groupé (lotissements,...), parcs résidentiels de loisir	Non autorisés	Non autorisés	Non autorisés	Autorisés
Maisons d'habitation individuelles non groupées	Non autorisés	Non autorisés	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	Autorisées
Constructions à usage industriel, commercial et agricole	Admises si elles ne risquent pas d'entraîner l'implantation de population permanente	Idem zone A	Idem zone A	Autorisées
Équipements de superstructures nécessaires à l'activité aéronautique	Autorisés s'ils ne peuvent pas être localisés ailleurs	Idem zone A	Autorisés	Autorisés
Équipements publics	Autorisés s'ils sont indispensables aux populations existantes et s'ils ne peuvent pas être localisés ailleurs	Idem zone A	Idem zone A	Autorisés
<b>Opérations de rénovation des quartiers ou de réhabilitation de l'habitat existant</b>	Autorisées sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil	Idem zone A	Admises si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par des équipements publics sous réserve d'aucun accroissement de la capacité d'accueil	Autorisées
<b>Améliorations et extensions mesurées ou reconstructions des constructions existantes</b>	Autorisées s'il n'y a pas d'accroissement assimilable à la construction d'un nouveau logement	Idem zone A	Admises si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par des équipements publics sous réserve d'aucun accroissement de la capacité d'accueil	Autorisées
<b>Renouvellement urbain des quartiers ou villages existants, réaménagements urbains</b>	Non autorisés	Non autorisés	Autorisés s'ils n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores	Autorisés



## 4 – L'aérodrome de Toulouse-Lasbordes

*Vue générale de l'aérodrome*

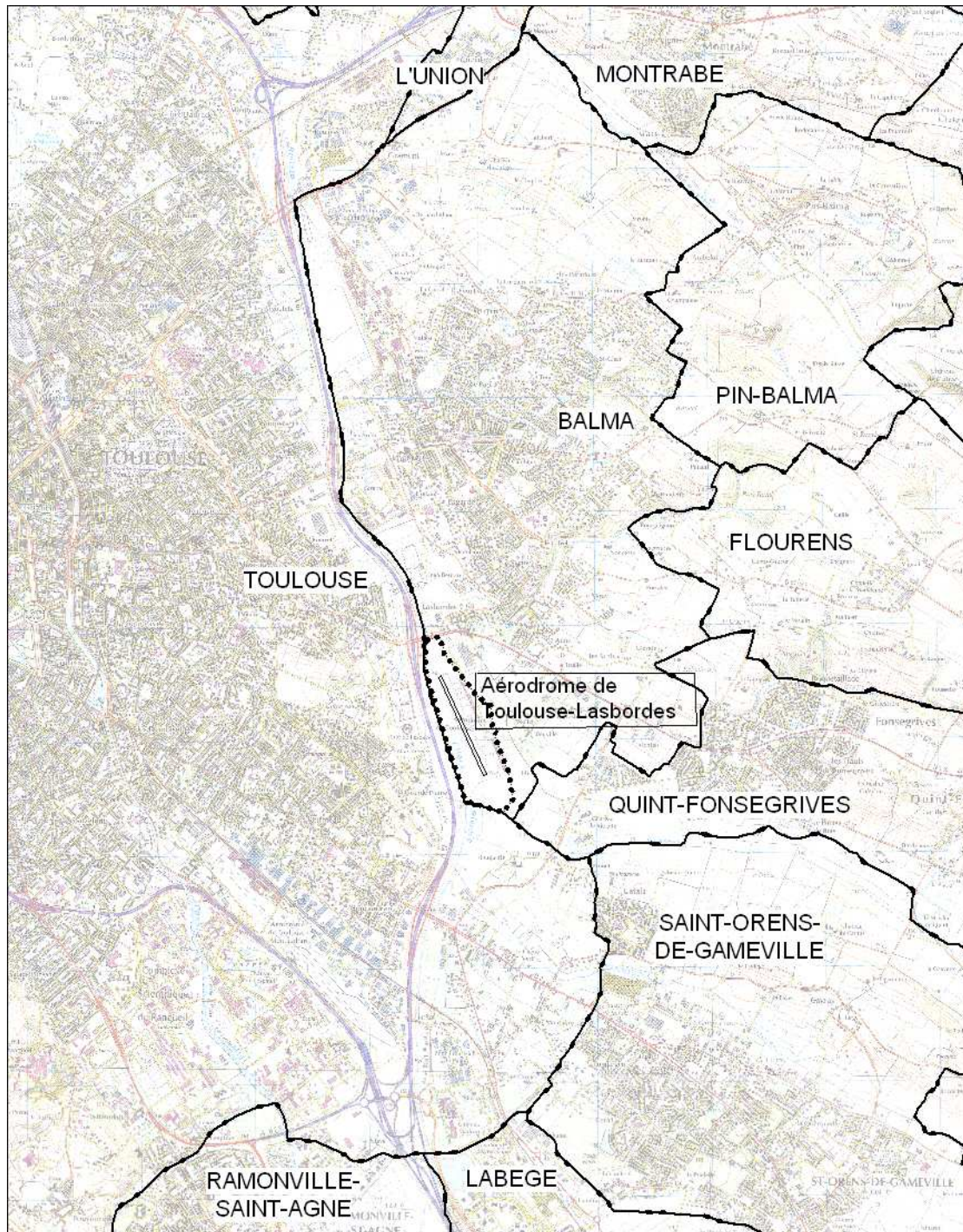




### **Plan de situation de l'aérodrome**

L'aérodrome de Toulouse-Lasbordes est situé à l'Est de Toulouse, sur le territoire de la commune de Balma.

L'aérodrome est destiné à l'aviation de voyage (avions privés) ainsi qu'à l'aviation de loisirs. Il est classé en catégorie 1B du Code de l'Aviation civile (article R. 222-5).

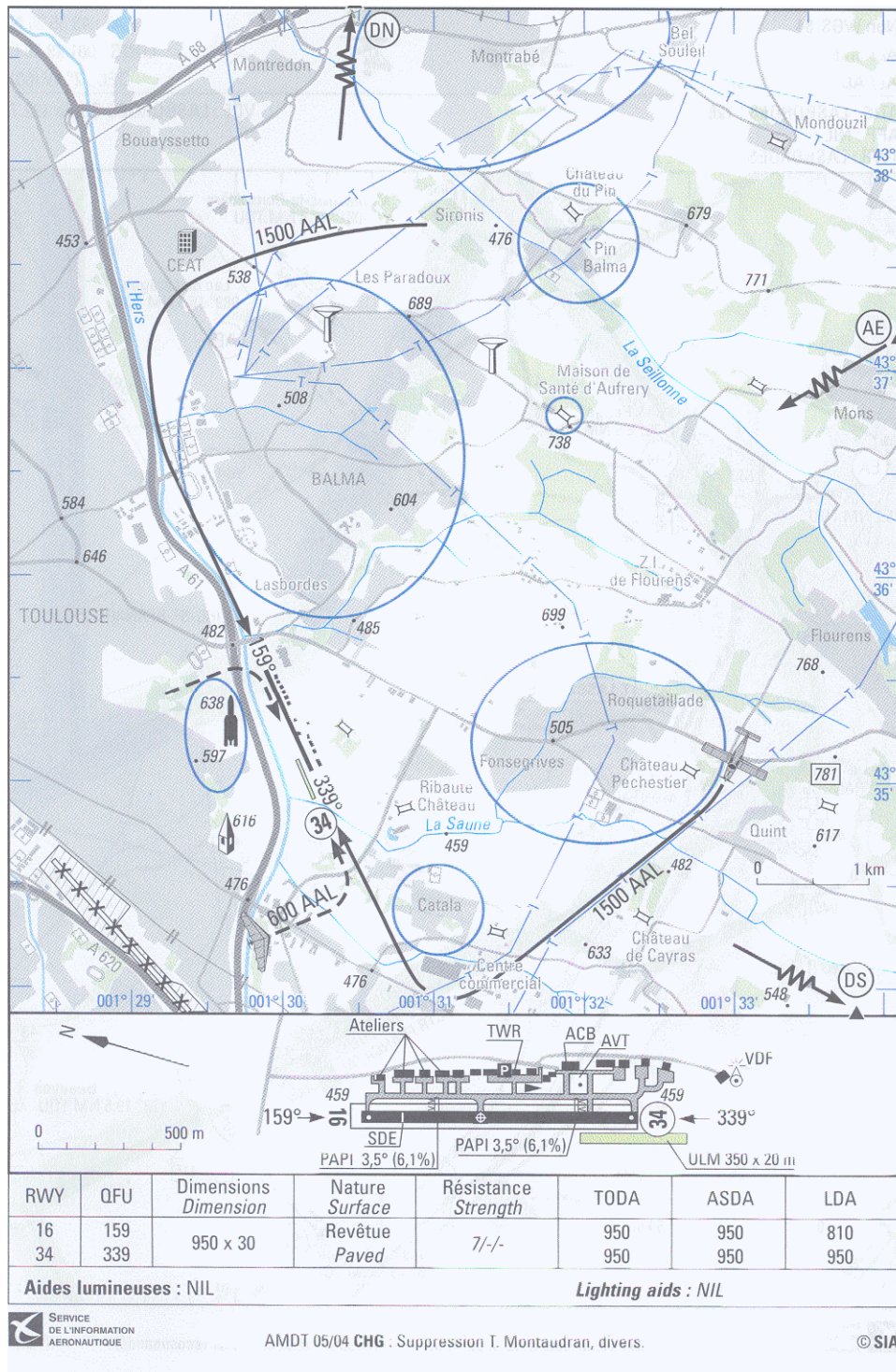




## La plate-forme actuelle et ses infrastructures

L'aérodrome de Toulouse-Lasbordes est pourvu de deux pistes : (cf schéma ci-dessous):

- une piste principale revêtue de 950 mètres de longueur et d'une largeur de 30 mètres, orientée sud-est/nord-ouest (orientation géographique de chacune des deux directions de la piste : 159°/339°).
- une piste secondaire en herbe destinée aux ULM de 350 mètres de longueur et d'une largeur de 20 mètres, parallèle à la piste principale



# 5 - L'élaboration du PEB de Toulouse-Lasbordes

## 5.1. Principes d'établissement

Le plan d'exposition au bruit définit différentes zones sensibles selon les niveaux de gêne sonore prévisible.

Ces zones sont délimitées à partir d'un indice de bruit : l'indice  $L_{den}$ , exprimé en décibels (dB). Cet indice caractérise le niveau d'exposition total au bruit des avions, sur l'ensemble d'une année.

Les émissions sonores n'étant pas ressenties avec la même acuité selon qu'elles s'effectuent le jour, la soirée ou la nuit, le niveau sonore est déterminé suivant un découpage en trois périodes :

- 12 heures de jour, de 6 heures à 18 heures,
- 4 heures de soirée, de 18 heures à 22 heures,
- 8 heures de nuit, de 22 heures à 6 heures.

Ainsi, pour tenir compte du fait que la gêne ressentie est différente au cours d'une journée de 24 heures, le niveau moyen qui résulte des mouvements effectués en période de soirée (18h-22h locales) est pénalisé de 5 dB par rapport à la période de jour ; ce chiffre est porté à 10 dB en ce qui concerne les mouvements effectués en période nocturne (22h-6h).

Les corrections apportées aux niveaux sonores déterminés sur l'ensemble des périodes d'une année, fonctions de l'horaire considéré, sont par conséquent celles figurant dans le tableau ci-après :

Ces dispositions sont fixées par le décret n°2002-626 du 26 avril 2002 et codifiées à l'article R.147-1 du code de l'urbanisme.

Période de la journée	Horaire (heure locale)	Correction apportée
Jour	6h00 – 18h00	-
Soirée	18h00 – 22h00	+ 5 dB
Nuit	22h00 – 6h00	+ 10 dB

La détermination de cet indice en un point au sol nécessite la connaissance des données suivantes :

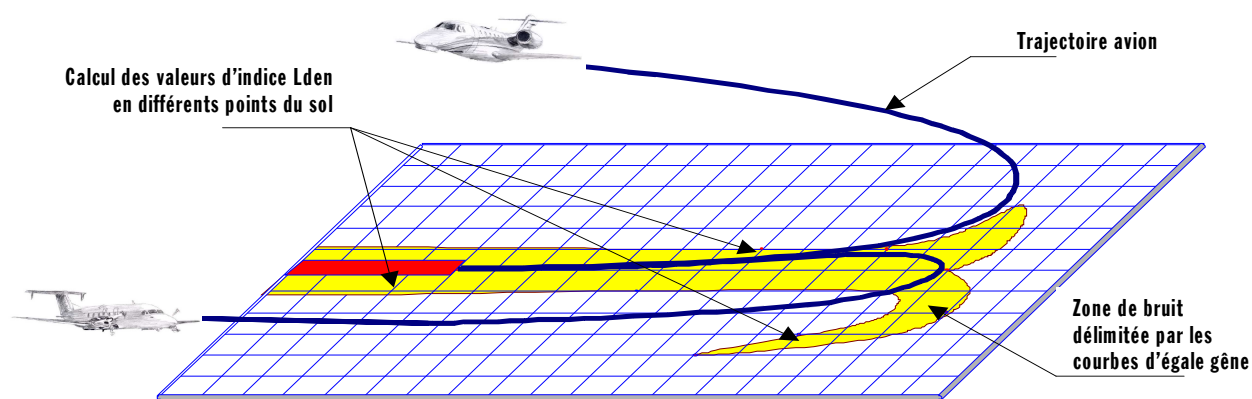
- le trafic en nombre de mouvements et par type d'appareil,
- les niveaux de bruit des avions à la source (moteurs et traînées aérodynamiques),
- les trajectoires suivies par les aéronefs.

Le calcul du niveau de bruit s'effectue ensuite par application des lois de propagation du son dans l'air.

Les conditions atmosphériques adoptées pour l'étude sont standards, la topographie et les obstacles n'étant pas pris en compte dans le calcul. De plus, le module de calcul du logiciel de modélisation prend en compte les données et prescriptions internationales concernant :

- les méthodes de calcul du bruit des avions
- l'atténuation latérale du bruit des aéronefs
- l'absorption atmosphérique du son en fonction de la température et de l'humidité

En reliant les points au sol ayant les mêmes valeurs d'indice calculé, on obtient les courbes d'égal indice  $L_{den}$  tel que représenté sur le schéma suivant :



## 5.2. Les hypothèses d'établissement du PEB

### **Les infrastructures aéronautiques**

Il est pris pour hypothèse que les infrastructures aéronautiques ne subiraient pas de modification notable à l'échéance des vingt prochaines années. De ce fait, l'établissement du PEB prend en compte les infrastructures dans leur situation actuelle, telles que décrites au chapitre précédent.

### **Le trafic**

La charte de qualité environnement approuvée le 08 septembre 2004 a limité le nombre de mouvements annuel à 66 000, le terme « mouvement » signifiant un décollage ou un atterrissage ou une procédure « touch and go ».

En conséquence, les hypothèses de trafic à court, moyen et long terme sont identiques et correspondent à un trafic de 66 000 mouvements/an.

Ce trafic se décompose de manière suivante :

<b>Nature de l'activité</b>	<b>Exemple d'appareils pris en compte par nature d'activités</b>	<b>Nombre estimé de mouvements annuels</b>
<b>Aviation légère</b>	Robin/Dauphin (DR400/120), Cessna 150 (C150), Cessna 172 (C172), Tobago (TOBA), Robin/Regent (DR400/180), Beech/Baron (BE58P), Beech/King Air (BE90), Beech/Super King Air (BE200)	60 350 (dont 14 000 « touch and go »)
<b>Hélicoptère</b>	Ecureuil (AS50), Gazelle (AS41), Augusta (A109), Super Puma (AS32)	650
<b>Ultra Légers Motorisés</b>	Tetras, Mark3, Guepard	5 000
<b>Total</b>		<b>66 000</b>

Afin de représenter au mieux la gêne inhérente au bruit des avions, la modélisation du P.E.B. à été faite sur la base d'une journée de référence de 400 mouvements qui est représentative d'un trafic dense rencontré notamment en fin de semaine.



### ***La répartition par périodes de la journée***

La répartition des mouvements par période de la journée est basée sur les données de trafic constatées ces trois dernières années. Elle n'est pas supposée évoluer à moyen et long termes et s'établit ainsi :

- jour (6h00 – 18h00) : environ 70% des mouvements.
- soirée (18h00 – 22h00) : environ 30% des mouvements,

### ***L'utilisation des pistes***

Compte tenu du régime des vents sur l'aérodrome de Toulouse-Lasbordes, la répartition des mouvements par sens de décollage ou d'atterrissage est d'environ la suivante :

- 70 % en direction du Nord-Ouest (QFU 34)
- 30% en direction du Sud-Est (QFU 16)

De plus, pour l'atterrissage en direction du Sud-Est (atterrissage QFU 16), un seuil décalé de 140 mètres est pris en compte conformément aux procédures existantes.

### ***Les trajectoires***

Les trajectoires en phase terminale ne peuvent être assimilées à des systèmes de type filaire constitués de rails que les appareils suivraient avec précision à l'image du trafic ferroviaire.

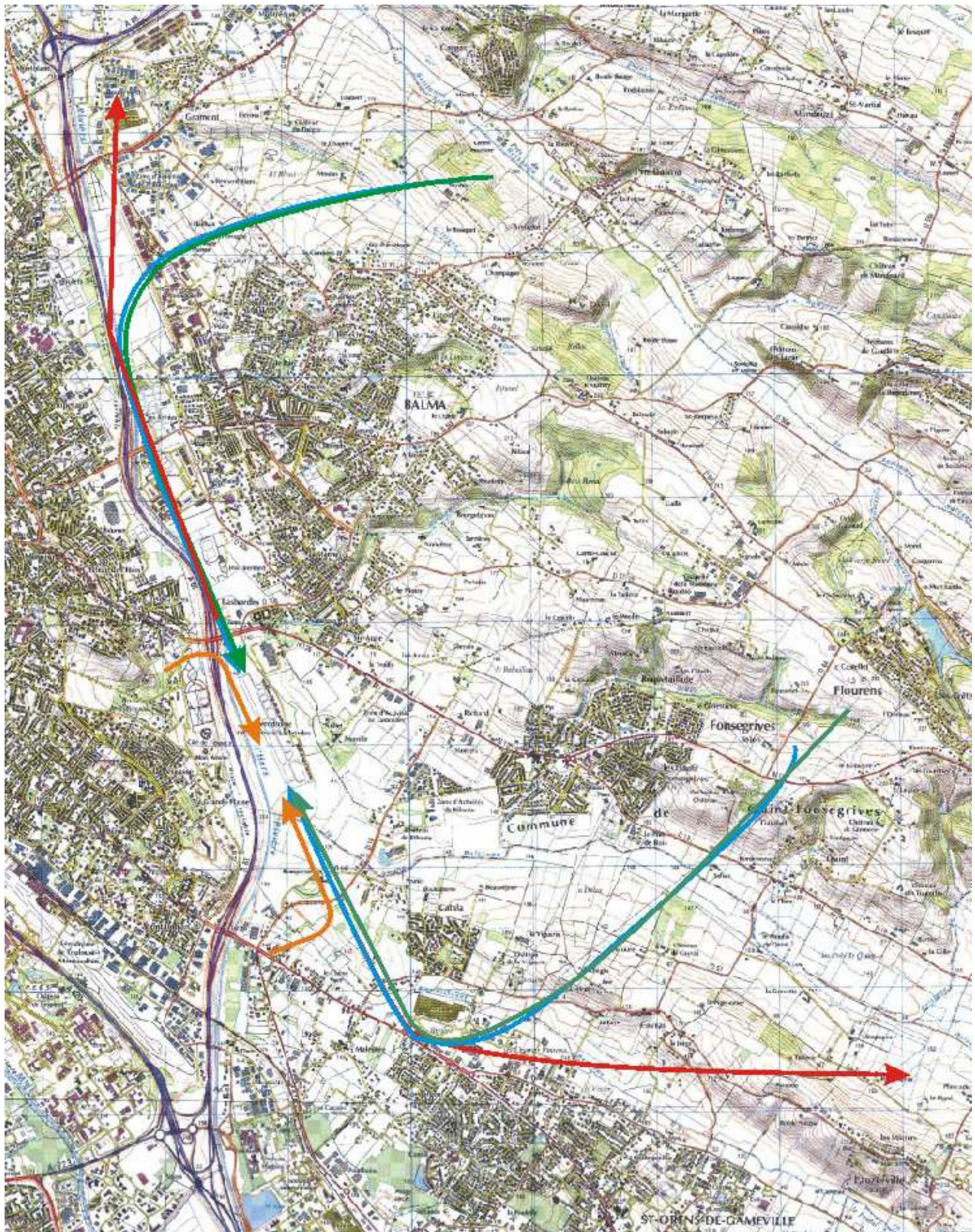
En effet, les avions ne circulent pas sur des trajectoires (cheminements) identiques, ceci pour un certain nombre de raisons, qu'elles soient d'ordre météorologique, liées aux performances des avions ou encore liées à la nécessité, pour les services du contrôle aérien, d'assurer la fluidité du trafic sans dégradation de la sécurité, tout en traitant une flotte d'avions hétérogène en termes de comportements (vitesses notamment) et de caractéristiques (taille).

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 (ensemble de consignes) 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 certaine dispersion autour de la trajectoire dite nominale, qui supporte néanmoins la part de trafic la plus élevée.

Les trajectoires de référence qui correspondent aux procédures d'atterrissage, de décollage et de tour de piste sont récapitulées dans le plan suivant :





**Procédures d'atterrissage sur l'aérodrome de Toulouse-Lasbordes**

**Procédures de décollage de l'aérodrome de Toulouse-Lasbordes**

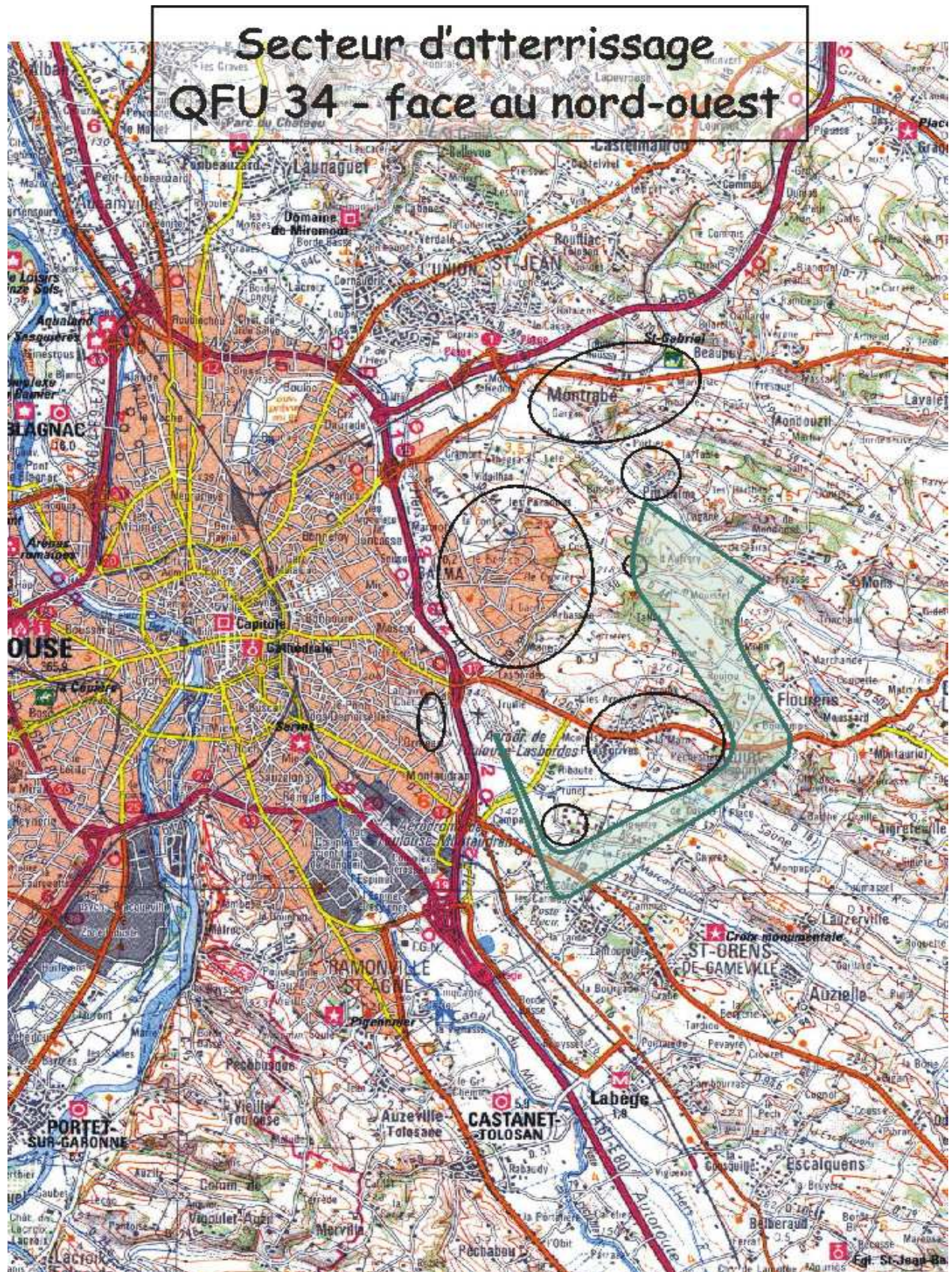
**Procédures de circuit de piste sur l'aérodrome de Toulouse-Lasbordes**

**Procédures de circuit de piste U.L.M. de l'aérodrome de Toulouse-Lasbordes**

Conformément aux procédures instituées, les tours de pistes des avions sont modélisés pour une hauteur de 1500 pieds par rapport à l'altitude de référence de l'aérodrome (et celle des ULM pour une hauteur de 600 pieds).

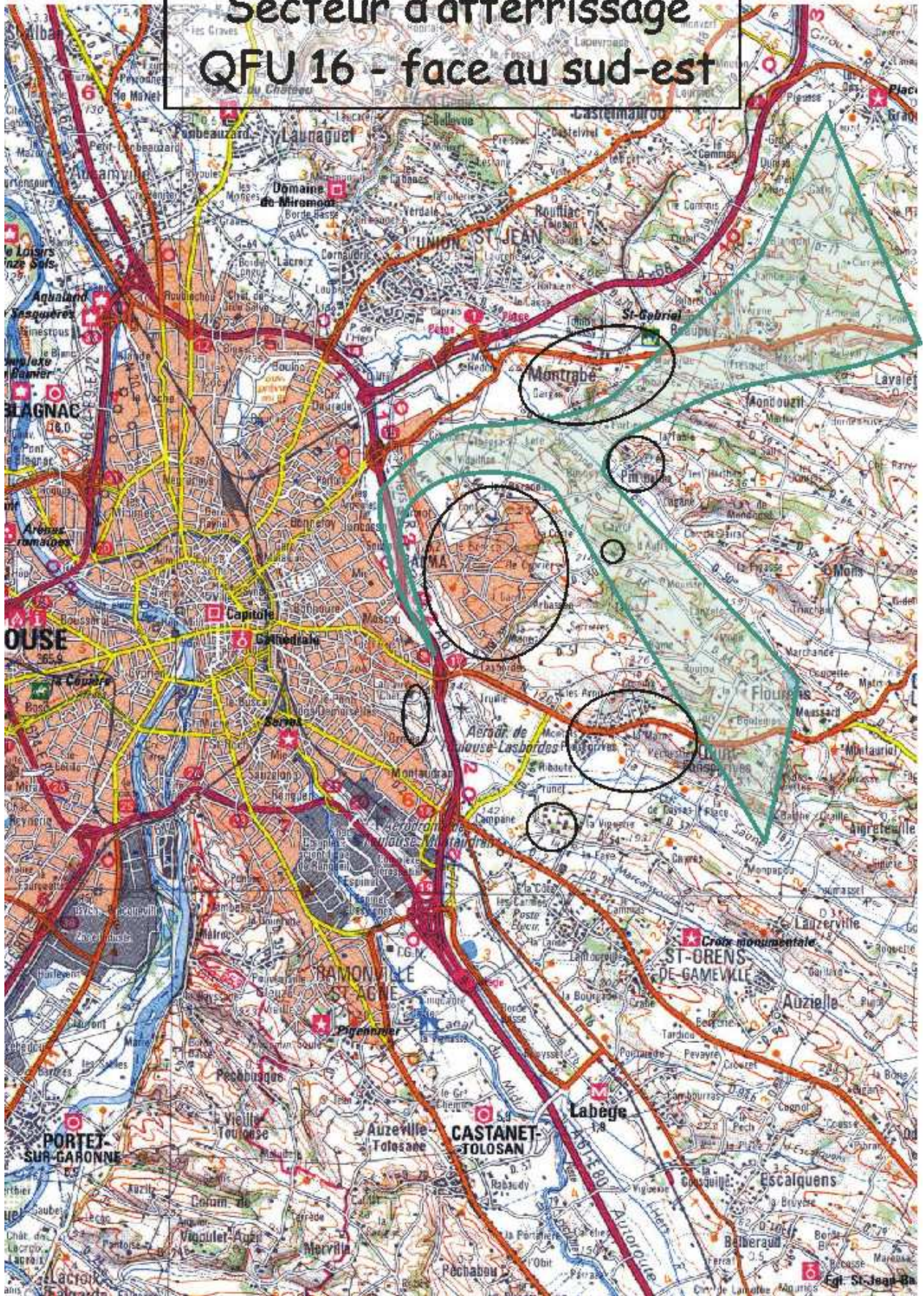


La dispersion des trajectoires est modélisée à partir des flux des trajectoires radar, sachant que les zones les plus denses correspondent aux trajectoires les plus fréquentes et donc les plus représentatives de la dispersion au regard de la gêne sonore. Les enveloppes des trajectoires à partir des enregistrements radar sont les suivantes :



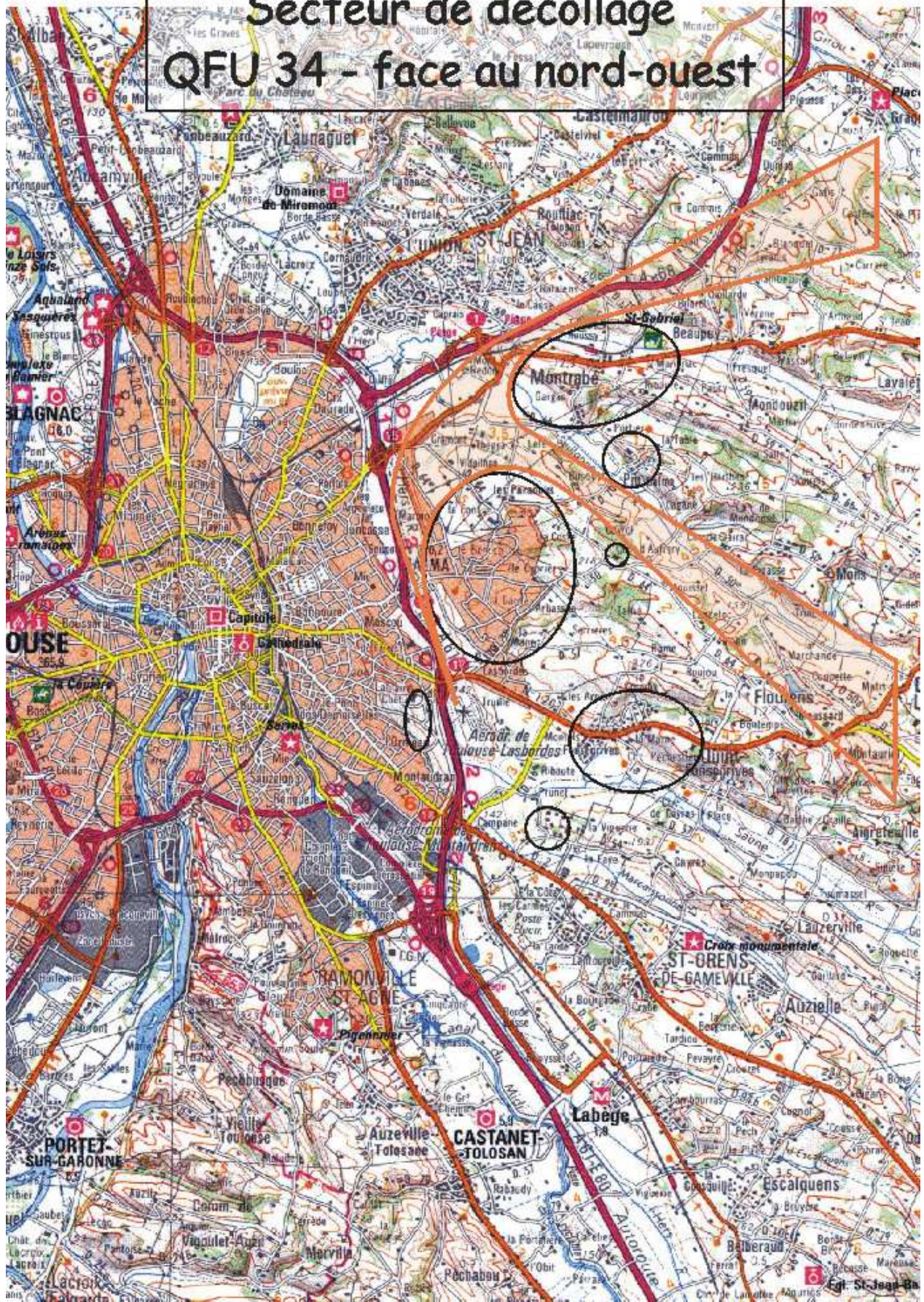


# Secteur d'atterrissage QFU 16 - face au sud-est





# Secteur de décollage QFU 34 - face au nord-ouest





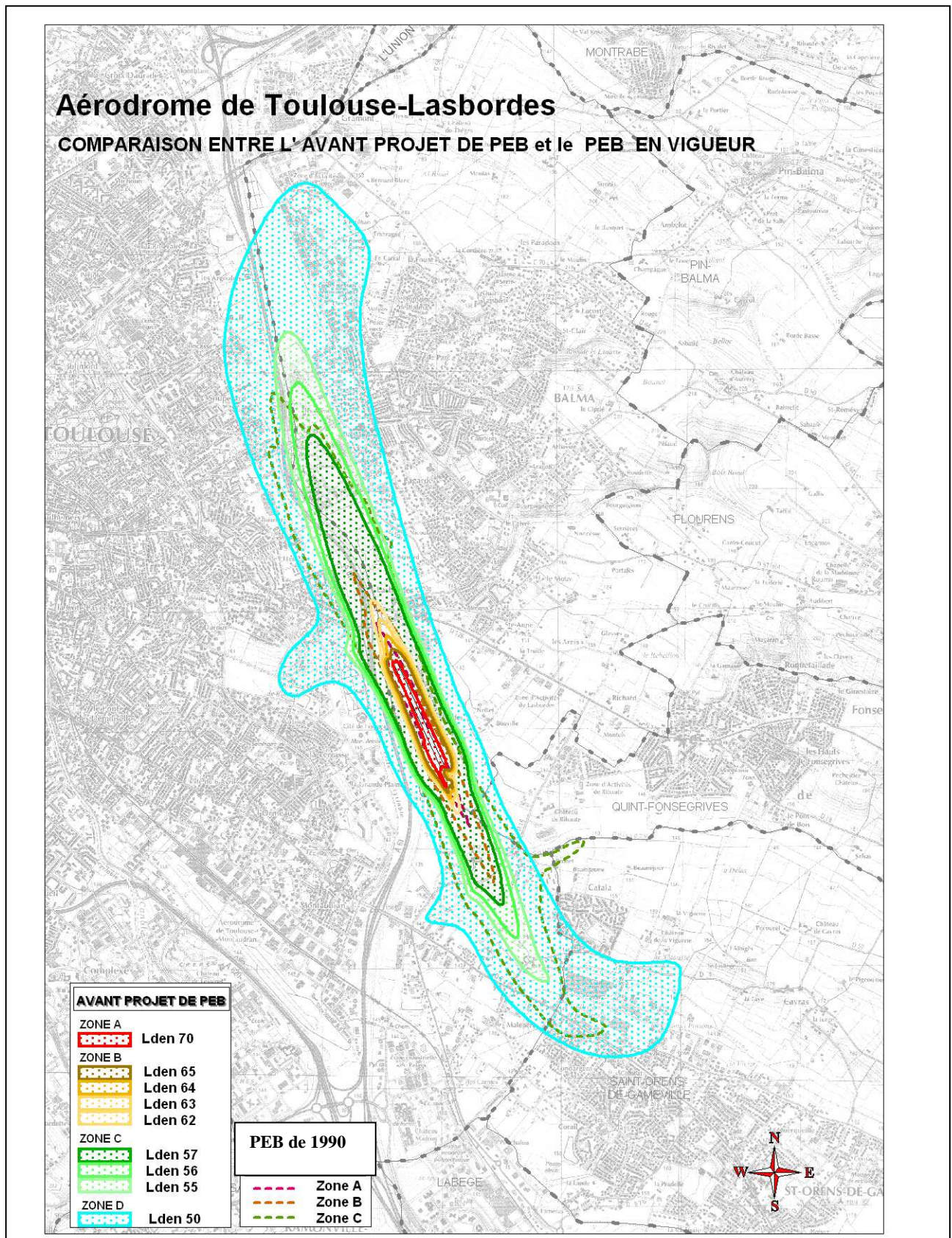
# Secteur de décollage QFU 16 - face au sud-est





## 6. Le choix de la délimitation extérieure du PEB

Le tracé des courbes issu des diverses données récapitulées ci avant, qui a été soumis pour avis à la commission consultative de l'environnement sur le choix des limites extérieures des zones de bruit B et C et sur l'opportunité de créer une zone D, est le suivant :



Le choix de délimitation des zones B et C est effectué après analyse des perspectives d'urbanisation (prévisions de développement des constructions) décidées et prévues par les communes dans leurs documents d'urbanisme, étant rappelé que le PEB est sans effet sur les constructions existantes.

Il résulte d'un compromis entre le souci de respecter la volonté des communes et la nécessité d'éviter l'augmentation de la population dans les secteurs que l'on sait devoir être exposés dans le futur aux nuisances dues au bruit des avions.

Par ailleurs, l'institution d'une zone D permet, dans un souci de prévention, d'élargir le périmètre où le public est informé (lors de la délivrance d'un certificat d'urbanisme ou la passation d'un contrat de location) de l'existence de cette zone de bruit modéré.

Dans ces conditions, compte tenu :

- des prescriptions du décret n° 2002-626 du 26 avril 2002, imposant le choix de la courbe extérieure de la zone B entre les indices  $L_{den}$  62, 63, 64 et 65 et celui de la zone C entre les indices  $L_{den}$  55, 56 et 57 ;
- du bas niveau d'urbanisation autour du site ;
- de l'impact très limité du projet PEB approuvé sur l'urbanisme des communes ;
- de la volonté d'assurer une protection satisfaisante de l'outil aéroportuaire ;
- de la nécessité d'éloigner suffisamment l'habitat futur de l'aérodrome, compte tenu de la sensibilité croissante de la population au bruit des avions ;
- de l'avis de la commission consultative de l'environnement en date du 16 décembre 2005

#### **il a été décidé :**

- **de retenir l'indice  $L_{den}$  62 comme limite extérieure de la zone B**
- **de retenir l'indice  $L_{den}$  55 comme limite extérieure de la zone C**
- **d'instituer une zone D**

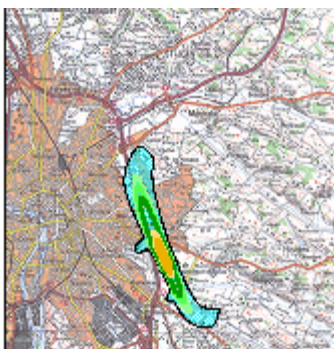


## 7. Le tracé des courbes du PEB

Conformément à l'article R 147-5 du code l'urbanisme, la représentation graphique du PEB, issu des différentes hypothèses d'évolution de la plateforme aéroportuaire et de trafic, est établie à l'échelle 1 / 25 000<sup>ème</sup>.

Elle figure en pièce II) LA REPRÉSENTATION GRAPHIQUE du présent dossier de Plan d'Exposition au Bruit.

## 8. L'impact du PEB sur l'urbanisme



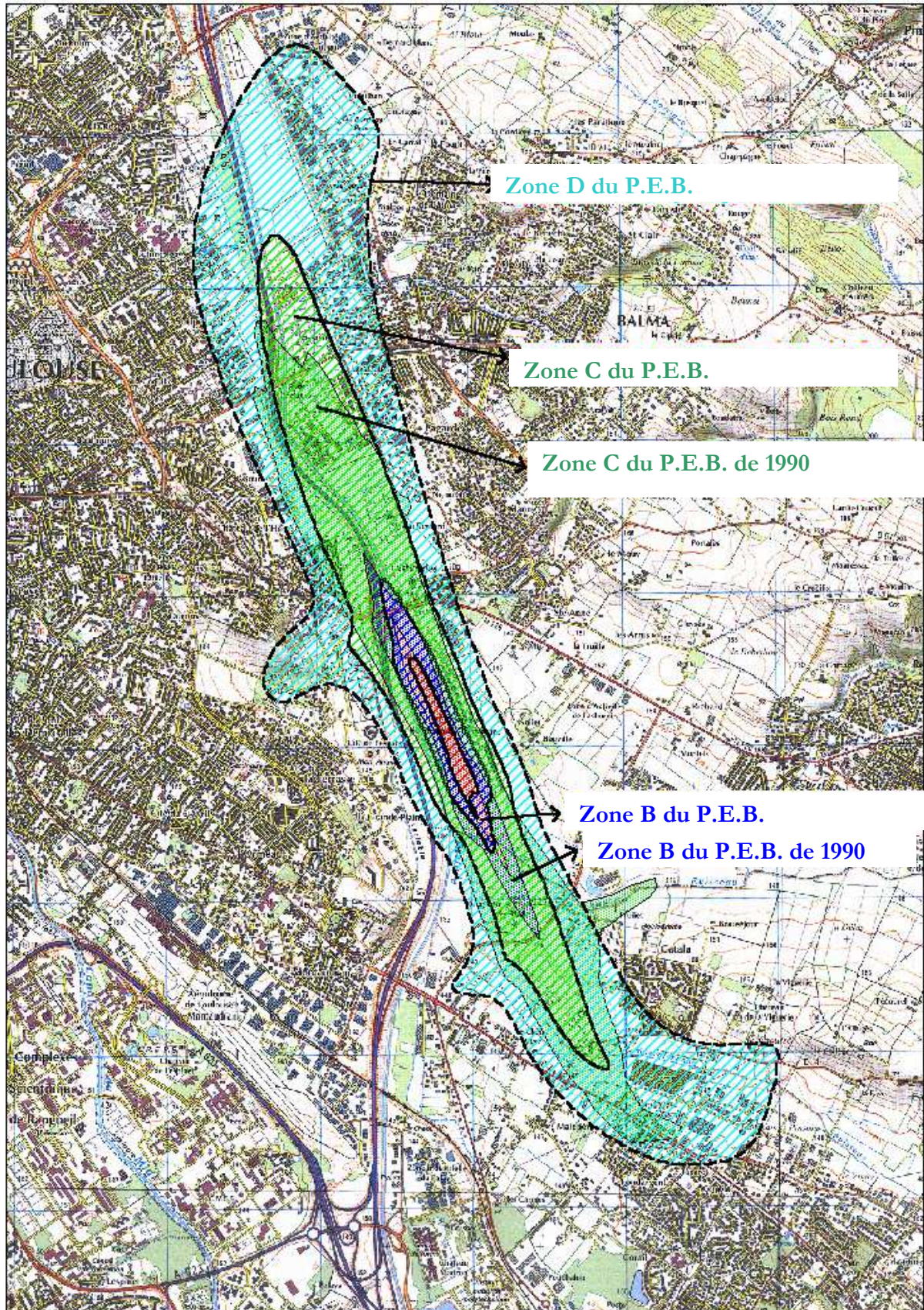
Ce chapitre a pour vocation d'évaluer l'impact du Plan d'Exposition au Bruit (P.E.B) en indices Lden à l'horizon 2020 de l'aérodrome de Toulouse-Lasbordes sur les populations exposées et les Plans d'Urbanisme communaux, afin de permettre une lecture globale de ses incidences sur les zones d'urbanisation existantes et prévues.

Dans cet objectif, les informations suivantes sont précisées :

Une présentation comparative globale entre le PEB de 1990 et le PEB avec indication des superficies et estimation de la population résidente 1999 concernée par les courbes A, B, C. et D  
L'analyse des impacts sur les documents d'urbanisme en vigueur, Schéma Directeur et Plans Locaux d'Urbanisme de la mise en place de ce PEB.



# P.E.B. de TOULOUSE-LASBORDES





**SURFACES CONCERNEES PAR LE PEB 1990 ET LE P.E.B. approuvé**

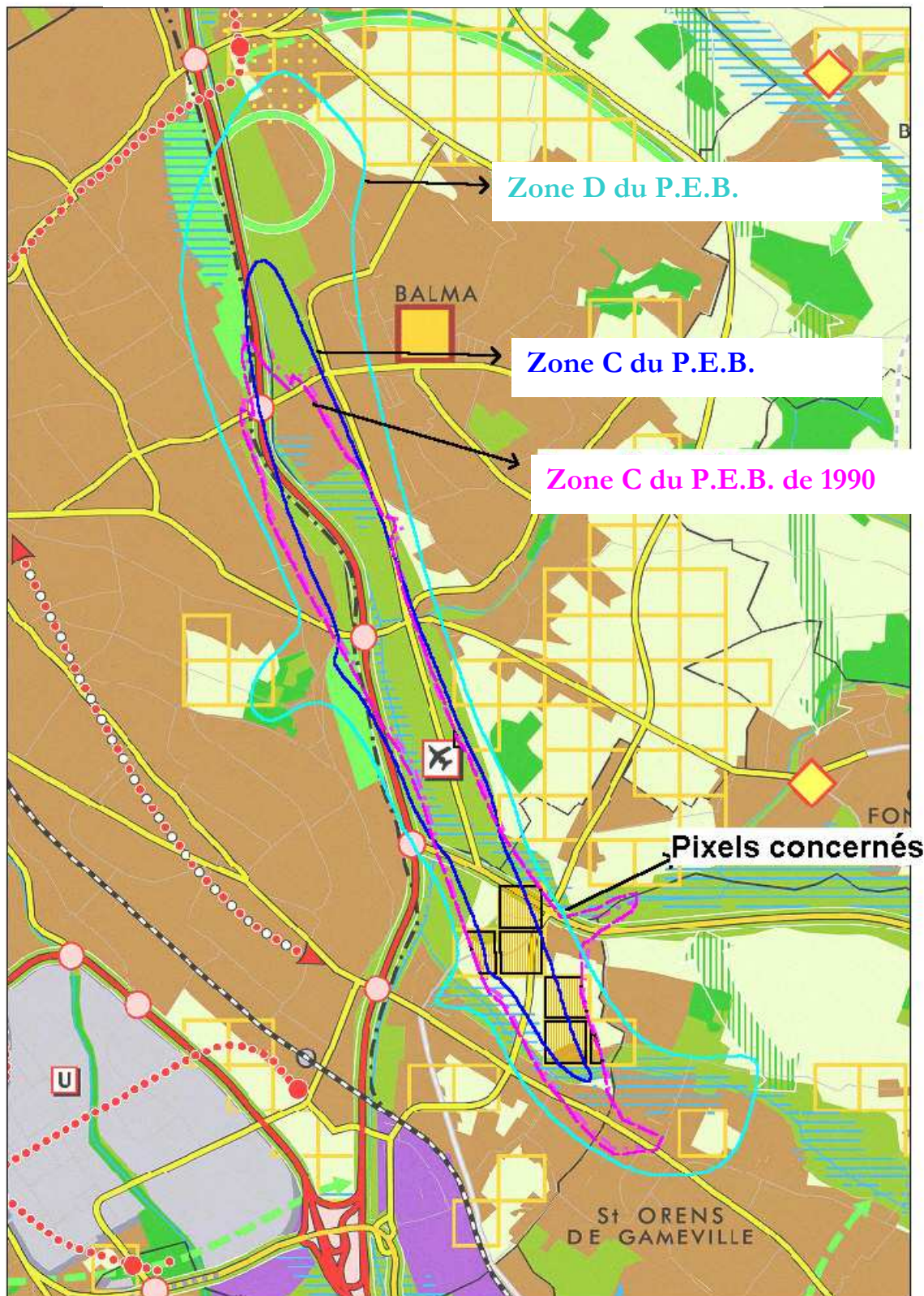
Surfaces (en ha)	Zone A		Zone B		Zone C		Total ABC		Zone D		Total	
	1990	approuvé	1990	approuvé	1990	approuvé	1990	approuvé	1990	approuvé	1990	approuvé
PEB	1990	approuvé	1990	approuvé	1990	approuvé	1990	approuvé	1990	approuvé	1990	approuvé
BALMA	15,5	8	19	28	81	112	115,5	148	néant	180	115,5	328
QUINT					7	2	7	2	néant	7	7	9
St-ORENS					11	0	11	0	néant	78	11	78
TOULOUSE	0,5		13	2	143	99	156,5	101	néant	213	156,5	314
TOTAL	16	8	32	30	242	213	290	251	néant	478	290	729

**POPULATIONS CONCERNEES PAR LE PEB 1990 ET LE P.E.B. approuvé**

Population	Zone A		Zone B		Zone C		Total ABC		Zone D		Total	
	1990	approuvé	1990	approuvé	1990	approuvé	1990	approuvé	1990	approuvé	1990	approuvé
PEB	1990	approuvé	1990	approuvé	1990	approuvé	1990	approuvé	1990	approuvé	1990	approuvé
BALMA			1		9	47	10	47		987	10	1034
QUINT												
St-ORENS					33		33			391	33	391
TOULOUSE			72		1620	642	1692	642		2554	1692	3196
TOTAL	0	0	73	0	1662	689	1735	689	néant	3932	1735	4621



## P.E.B. de Toulouse-Lasbordes



## *IMPACT au niveau du SDAT*

L'aérodrome de Toulouse-Lasbordes est implanté dans l'axe d'un secteur appelé coupure verte de l'Hers séparant l'urbanisation de Toulouse de celle des communes de 1ère couronne. Cette zone en partie inondable et soumise aux contraintes de bruit de l'autoroute A 620 (liaison A61-A62) n'est pas destinée à être urbanisée. Ses franges par contre sont soumises à de fortes pressions d'urbanisation que se soit sous forme d'habitat ou d'activités. Le SDAT approuvé a pris en compte le PEB de 1990 : ainsi les potentialités de développement figurant à l'intérieur des zones de bruit de l'aérodrome de Lasbordes étaient uniquement destinées soit au développement des activités soit à de l'habitat diffus.

### Les dispositions actuelles

Les potentialités de développement sont indiquées dans la carte de destination des sols du Schéma Directeur sous forme de carrés de couleur orange ou violets appelés « pixels ». Chaque « pixel » représente une superficie de l'ordre de 9 hectares. Ces pixels sont positionnés géographiquement sur des secteurs non urbanisés. La couleur violette est réservée à l'implantation d'activités renforçant les domaines d'excellence de l'agglomération. La couleur orange permet de façon indifférenciée l'implantation d'habitat ou d'activités : les pixels oranges sont dits « pixels mixtes ».

L'équivalent de 4 pixels mixtes (34.5ha) sont concernés par les zones de bruit de B et C de Lasbordes: Ces zones de bruit ne génèrent de contraintes que pour l'implantation de constructions à usage d'habitation par contre peuvent y être implantées des activités.

### Les dispositions futures

La superficie des zones de contraintes B + C reste du même ordre que celle du PEB 1990 mais sont légèrement décalées vers le Nord ce qui a pour conséquence de libérer une partie des potentialités prévues au Schéma Directeur :

L'équivalent de un peu moins de 3 pixels sera concerné (23 hectares).

### Conclusion

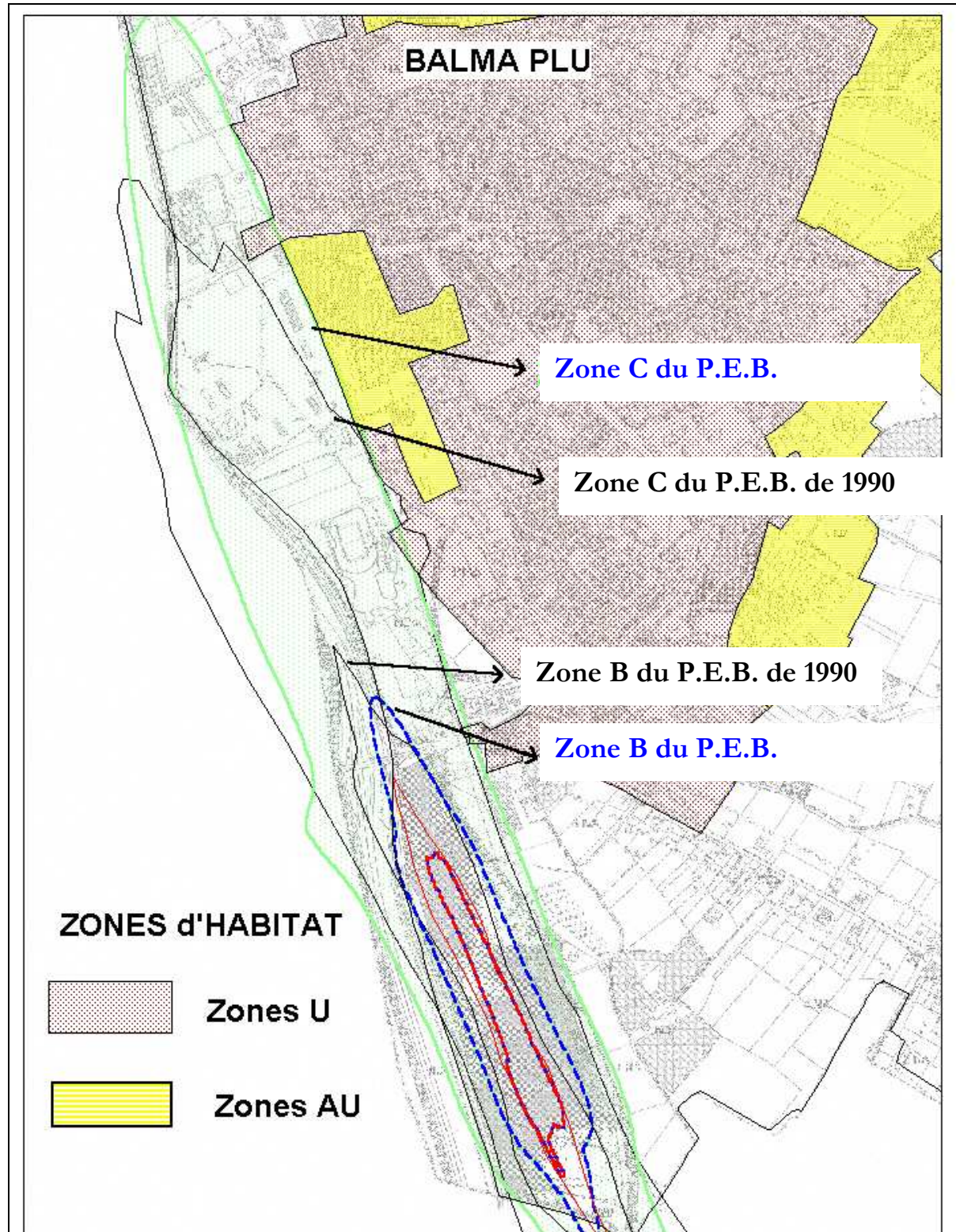
A ce niveau d'analyse échelle du SDAT il apparaît que l'impact du PEB approuvé est de même ampleur que celui de 1990 avec une légère diminution. L'ensemble du SDAT actuel dispose de 737 pixels mixtes l'impact de l'aérodrome ne concerne en terme de développement que 3 ou 4 pixels soit 1/2 %

En conclusion le PEB approuvé est compatible avec les dispositions du SDAT.



# IMPACT SUR LES DISPOSITIONS PREVUES DANS LES PLANS D'URBANISME COMMUNAUX

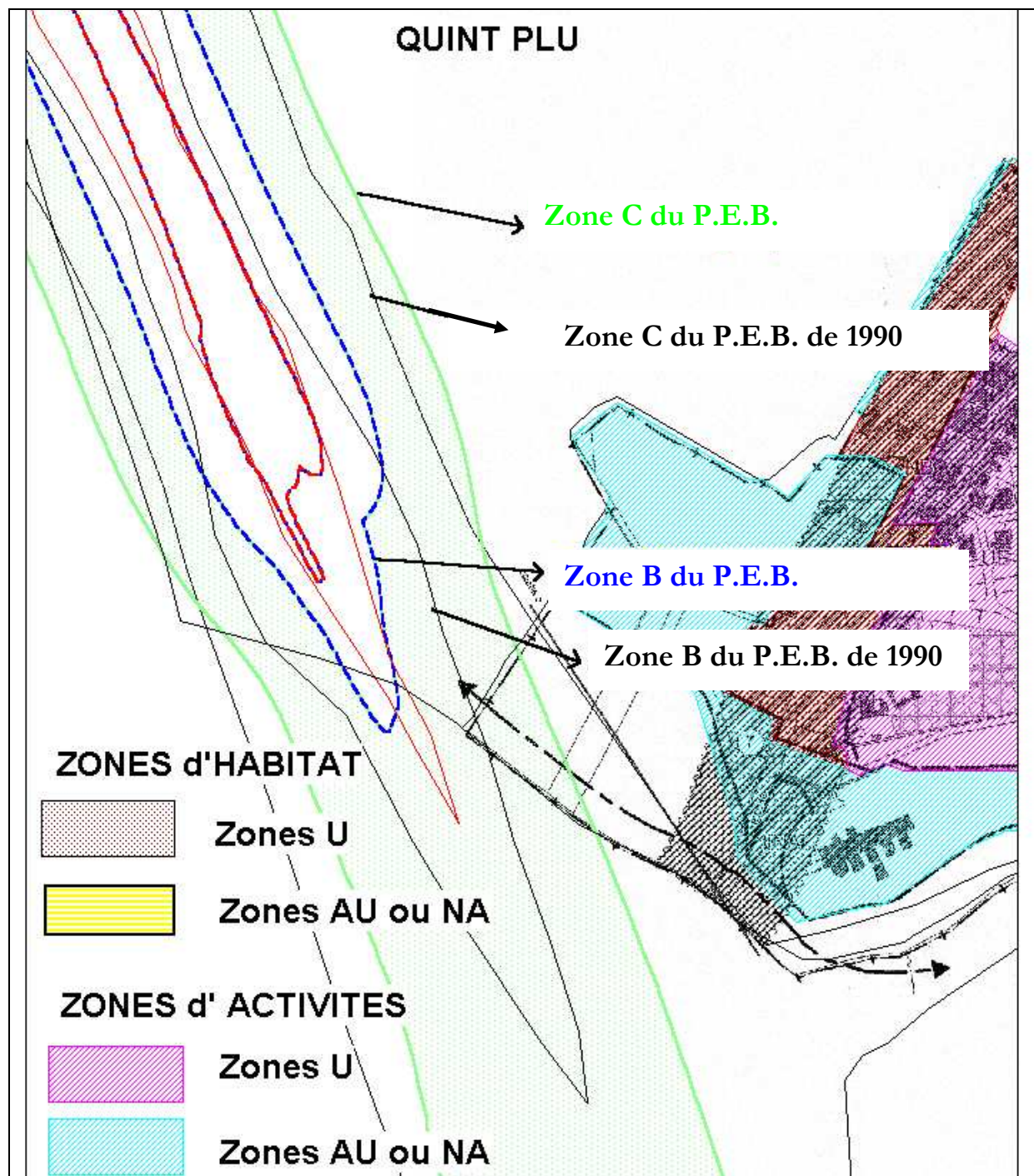
## COMMUNE DE BALMA



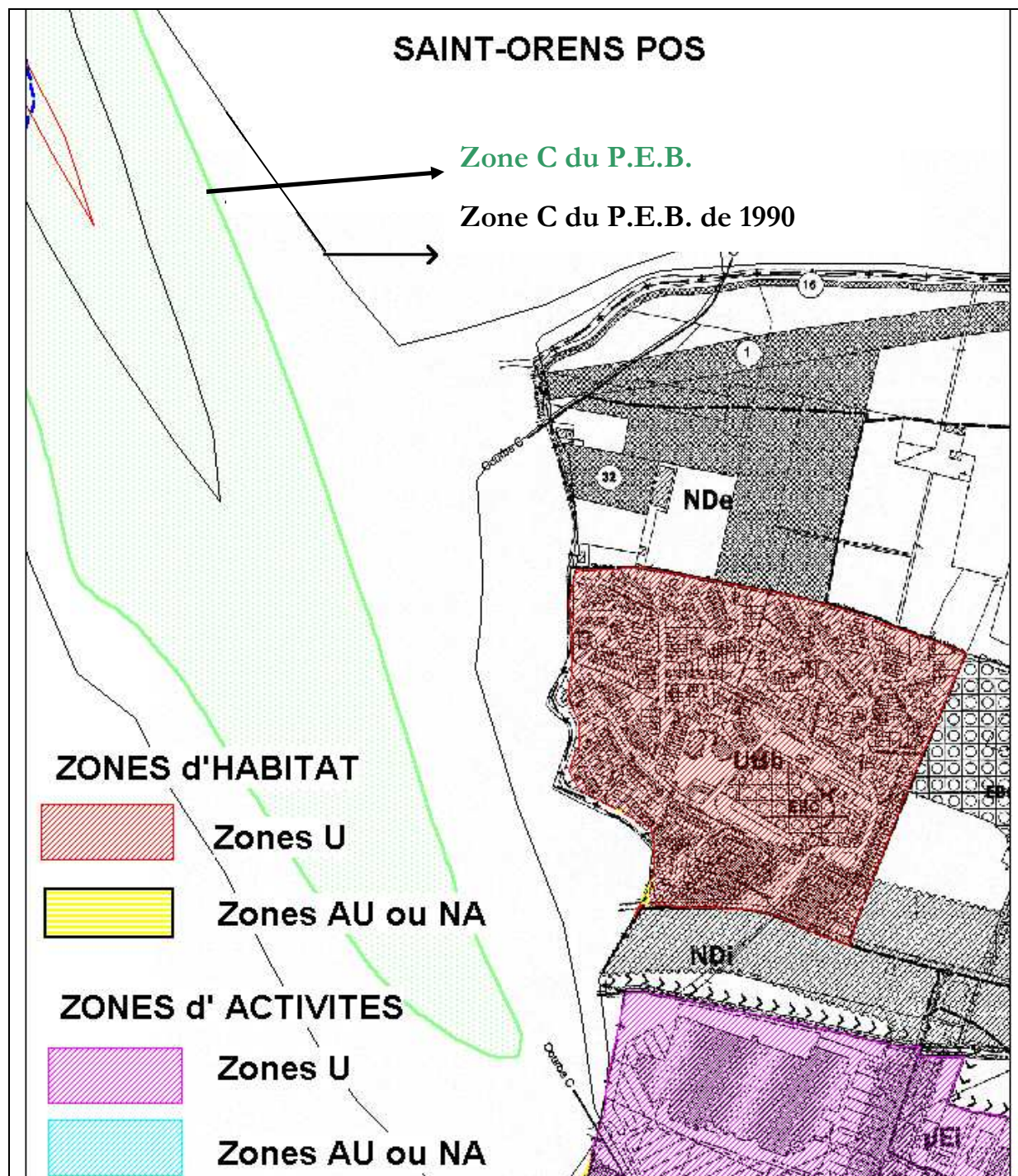
Le PEB approuvé ne remet pas en cause les développements prévus dans le PLU



COMMUNE DE QUINT-FONSEGRIVES



Le PEB approuvé n'affecte aucune zone d'habitat ni d'activité existante ou prévue



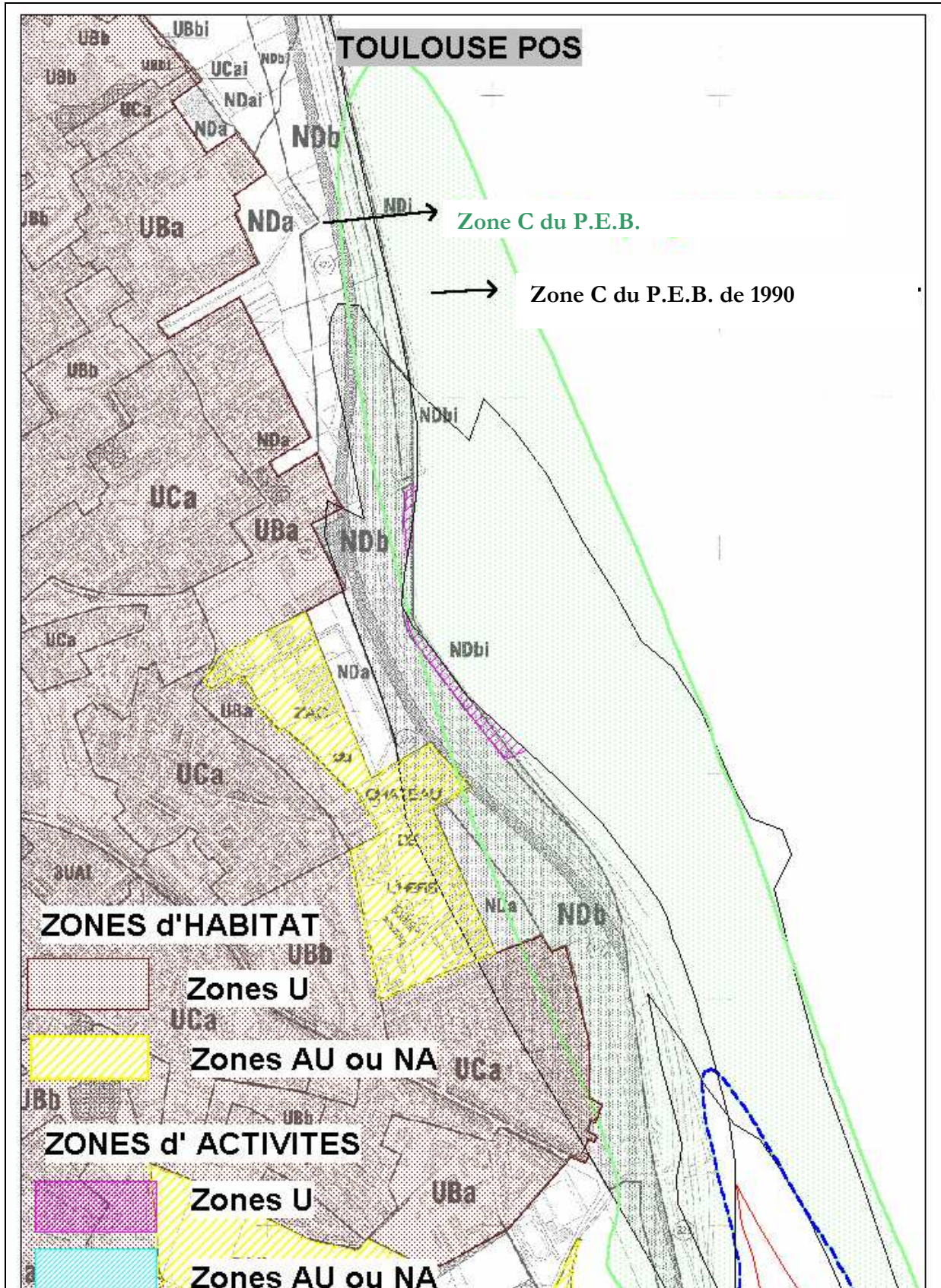
Les zones de contrainte ( A,B,C ) du PEB approuvé ne touchent pas la commune de Saint-Orens qui sera cependant concernée par la zone d'information D







Au NORD



Le secteur étant déjà fortement occupé par l'urbanisation le PEB approuvé ne libère pas d'espace supplémentaire pour l'urbanisation



## CONCLUSION

Le PEB approuvé ne présente pas d'impact négatif supplémentaire sur les documents d'urbanisme en vigueur par rapport au PEB de 1990. La population (résidente au RGP 1999) exposée aux zones de nuisances est moins nombreuse.

**Maître d'ouvrage**



Liberté - Égalité - Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



**Ministère des Transports, de l'Équipement,  
du Tourisme et de la Mer**

**Direction de l'Aviation Civile Sud**

Vu pour être  
annexé à l'arrêté  
préfectoral en date  
du:

**07 MAR. 2007**

**Département de la Haute-Garonne  
aérodrome de TOULOUSE-LASBORDES  
PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT**

**II) REPRESENTATION GRAPHIQUE**

	indice	date	objet
modifications	1	22/02/07	Pour approbation

Echelle : 1/25 000

**Maître d'oeuvre**



Liberté - Égalité - Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



**Direction Départementale de l'Équipement  
de la Haute-Garonne**

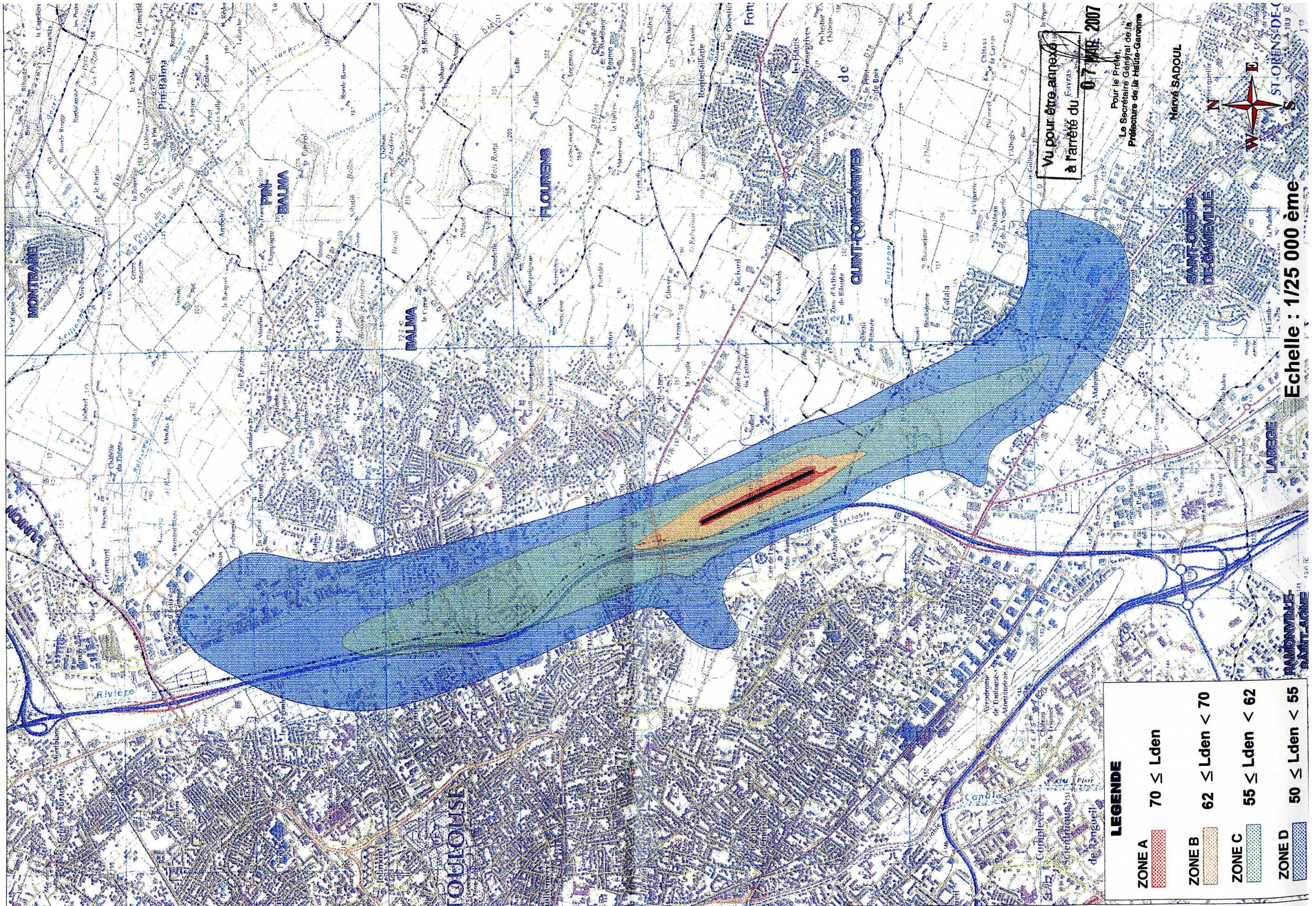
*Cité administrative  
Boulevard Armand Duportal  
31074 Toulouse Cédex  
Tél : 05 61 58 52 04*

**Assistance à la maîtrise d'oeuvre : service technique chargé de l'étude**



**Service Spécial des Bases Aériennes du Sud-Ouest**  
12 av. de Pythagore - BP 70285  
33697 Mérignac Cédex  
Tél : 05 56 13 88 00



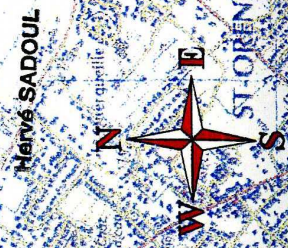


Vu pour être annexé  
à l'arrêté du 07 MAI 2007

**LEGENDE**

- ZONE A**   $70 \leq L_{den}$
- ZONE B**   $62 \leq L_{den} < 70$
- ZONE C**   $55 \leq L_{den} < 62$
- ZONE D**   $50 \leq L_{den} < 55$

Pour le Préfet,  
Le Secrétaire Général de la  
Préfecture de la Haute-Garonne



Echelle : 1/25 000 ème



DAC SUD - SR-ES

**PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT  
DE L'AERODROME DE  
TOULOUSE – LASBORDES**

**Annexes**



*P.E.B. de Toulouse-Lasbordes*  
**RAPPORT DE PRESENTATION**

## **ANNEXES**

- **articles L 147-1 à L 147-8 du code de l'urbanisme** (*loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes*)
- **articles R 147-1 à R 147-11 du code de l'urbanisme** (*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*)
- **décret n°87-339 du 21 mai 1987** définissant les modalités de l'enquête publique relative aux plans d'exposition au bruit des aérodromes
- **Articles L 123-1 à L 123-16 du Code de l'environnement** relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement (*ordonnance n°2000-914 du 18 septembre 2000 codifiant la loi n°83-630 du 12 juillet 1983 dans le Code de l'environnement*)
- **Echelle comparative de quelques bruits exprimés en dB(A)**
- **PEB approuvé le 24 septembre 1990 (arrêté préfectoral + plan)**

## **Art. L 147-1 à L 147-8 du Code de l'urbanisme (Partie Législative)**

### **Livre I : Règles générales d'aménagement et d'urbanisme**

#### **Titre IV : Dispositions particulières à certaines parties du territoire**

#### **Chapitre VII : Dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes**

##### **Article L147-1**

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**

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**

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**

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

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

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

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

#### Article L147-7-1

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

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

#### Article L147-8

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

# Art. R 147-1 à R 147-11 du Code de l'urbanisme (Partie Réglementaire – Décrets en Conseil d'Etat)

## LIVRE I : Règles générales d'aménagement et d'urbanisme

### TITRE IV : Dispositions spéciales à certaines parties du territoire

#### CHAPITRE VII : Dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes

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

###### Article R147-1

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 :

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

avec :

$L_d$  = niveau sonore moyen à long terme pondéré A tel que défini dans ISO 1996-2:1987, déterminé sur l'ensemble des périodes de jour d'une année. La période de jour s'étend de 6 heures à 18 heures ;

$L_e$  = niveau sonore moyen à long terme pondéré A tel que défini dans ISO 1996-2:1987, déterminé sur l'ensemble des périodes de soirée d'une année. La période de soirée s'étend de 18 heures à 22 heures ;

$L_n$  = niveau sonore moyen à long terme pondéré A tel que défini dans ISO 1996-2:1987, déterminé sur l'ensemble des périodes de nuit d'une année. La période de nuit s'étend de 22 heures à 6 heures le lendemain.

###### Article R147-2

La zone de bruit fort A est la zone comprise à l'intérieur de la courbe d'indice  $L_{den}$  70.

La zone de bruit fort B est la zone comprise entre la courbe d'indice  $L_{den}$  70 et la courbe d'indice  $L_{den}$  62. Toutefois, pour les aérodromes mis en service avant la publication du décret n° 2002-626 du 26 avril 2002 fixant les conditions d'établissement des plans d'exposition au bruit et des plans de gêne sonore des aérodromes et modifiant le code de l'urbanisme, la valeur de l'indice servant à la délimitation de la limite extérieure de la zone B est comprise entre 65 et 62.

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

La zone D est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone C et la courbe d'indice  $L_{den}$  50.

##### SECTION II : Etablissement des plans d'exposition au bruit des aérodromes

###### Article R147-5

Le rapport de présentation prévu au premier alinéa de l'article L. 147-4 ne comporte pas les éléments qui seraient de nature à entraîner la divulgation de secrets de la défense nationale, lorsque le plan d'exposition au bruit concerne un aérodrome dont le ministère chargé de la défense est affectataire à titre exclusif, principal ou secondaire.

Le plan d'exposition au bruit est établi à l'échelle du 1/25 000 et fait apparaître le tracé des limites des zones de bruit dites A, B, C et, le cas échéant, D. Il rappelle les valeurs d'indice retenues pour définir les zones A et D et précise la valeur d'indice servant à définir la limite extérieure des zones B et C. Il prend en compte l'ensemble des hypothèses à court, moyen et long terme de développement et d'utilisation de l'aérodrome concerné.



#### Article R147-6

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

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

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

Sans préjudice du pouvoir du préfet de décider la mise en révision du plan d'exposition au bruit d'un aérodrome en application du premier alinéa du présent article, la commission consultative de l'environnement, lorsqu'elle existe, examine tous les cinq ans au moins la pertinence des prévisions ayant servi à l'établissement du plan au regard de l'activité aérienne constatée. Elle peut proposer au préfet sa mise en révision.

#### Article R147-7

La décision d'établir ou de réviser le plan d'exposition au bruit est notifiée par le préfet, accompagnée d'un projet de plan d'exposition au bruit, aux maires des communes concernées et, s'il y a lieu, aux présidents des établissements publics de coopération intercommunale compétents. Mention en est insérée en caractères apparents dans deux journaux à diffusion régionale ou locale dans le département.

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

Cette décision fait l'objet d'un affichage pendant un mois dans chacune des mairies concernées et, s'il y a lieu, aux sièges des établissements publics de coopération intercommunale compétents.

A compter de la notification de cette décision les conseils municipaux des communes concernées et, le cas échéant, les organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale compétents disposent d'un délai de deux mois pour faire connaître leur avis sur le projet communiqué. A défaut de réponse dans le délai imparti, l'avis est réputé favorable.

#### Article R147-8

Dès réception des avis ou, à défaut, dès l'expiration du délai mentionné au dernier alinéa de l'article R. 147-7, le projet de plan d'exposition au bruit accompagné des avis des conseils municipaux et, le cas échéant, des organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale compétents est transmis pour avis par le préfet à :

- l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires pour les aérodromes 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 ;

- la commission consultative de l'environnement, lorsqu'elle existe, pour les autres aérodromes.

La commission consultative de l'environnement dispose d'un délai de deux mois à compter de la date de la saisine, soit par le préfet, soit par l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, pour formuler son avis sur le projet communiqué.

L'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires dispose d'un délai de quatre mois à compter de la date de la saisine par le préfet pour émettre son avis sur le projet communiqué.

Lorsque plusieurs départements sont concernés, le délai court à compter de la date de la dernière saisine. A défaut de réponse dans les délais impartis, ces avis sont réputés favorables.

#### Article R147-9

Le projet de plan d'exposition au bruit, éventuellement modifié pour tenir compte des avis exprimés, est soumis à enquête publique par le préfet dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article L. 147-3 et selon les modalités fixées par le décret n° 87-339 du 21 mai 1987 définissant les modalités de l'enquête publique relative aux plans d'exposition au bruit des aérodromes.

Lorsque le plan d'exposition au bruit concerne un aérodrome affecté à titre exclusif, principal ou secondaire au ministère chargé de la défense, la procédure d'enquête est conduite dans le respect des conditions posées par les articles 2 et 3 du décret n° 85-693 du 5 juillet 1985 pris pour l'application de la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 et déterminant les conditions de protection du secret de la défense nationale.

#### **Article R147-10**

Le plan d'exposition au bruit, éventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique, est approuvé par arrêté du préfet ou, si plusieurs départements sont intéressés, par arrêté conjoint des préfets desdits départements.

L'arrêté approuvant le plan d'exposition au bruit est pris avec l'accord exprès du ministre chargé de la défense en ce qui concerne les aérodromes à affectation exclusive ou principale audit ministère et avec l'accord exprès du ministre chargé de l'aviation civile, en ce qui concerne les aérodromes classés dans la catégorie des investissements d'intérêt national lorsque le ministère de la défense n'en est pas l'affectataire principal, et pour les aérodromes situés en territoire étranger lorsque les nuisances de bruit affectent le territoire français.

L'arrêté approuvant le plan d'exposition au bruit doit être motivé dans tous les cas, notamment au regard de l'activité prévue pour l'aérodrome et de son incidence sur l'environnement.

Le préfet du département notifie aux maires des communes concernées et, le cas échéant, aux présidents des établissements publics de coopération intercommunale compétents copie de l'arrêté et du plan d'exposition au bruit approuvé.

L'arrêté et le plan d'exposition au bruit sont tenus à la disposition du public à la mairie de chacune des communes concernées, le cas échéant aux sièges des établissements publics de coopération intercommunale compétents, ainsi qu'à la préfecture.

Mention des lieux où les documents peuvent être consultés est insérée dans deux journaux à diffusion régionale ou locale dans le département et affichée dans les mairies et, le cas échéant, aux sièges des établissements publics de coopération intercommunale compétents.

#### **Article R147-11**

En cas de révision du plan d'exposition au bruit, ce plan demeure en vigueur jusqu'à la date à laquelle l'approbation de la révision a fait l'objet des mesures de publicité mentionnées à l'article R. 147-10.



# Décret n°87-339 du 21 mai 1987 définissant les modalités de l'enquête publique relative aux plans d'exposition au bruit des aérodromes

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre de la défense, du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, du ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé des transports, et du ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé de l'environnement,

Vu le code de l'urbanisme, et notamment l'article L. 147-3 introduit par la loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes ;

Vu le code de l'aviation civile ;

Vu la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement ;

Vu le décret n°85-453 du 23 avril 1985 pris pour l'application de la loi susvisée du 12 juillet 1983 ;

Vu le décret n° 85-693 du 5 juillet 1985 pris pour l'application de la loi susvisée du 12 juillet 1983 et déterminant les conditions de protection du secret de la défense nationale ;

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

## Article 1

L'enquête publique à laquelle, en application de l'article L. 147-3 du code de l'urbanisme, doivent être soumis les plans d'exposition au bruit des aérodromes est organisée conformément à la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 et aux dispositions du chapitre II du décret n° 85-453 du 23 avril 1985, sous réserve des dispositions suivantes.

**Section 2** – le dossier soumis à l'enquête publique comprend les pièces suivantes :

1° Une notice explicative précisant l'objet de l'enquête et la portée des plans d'exposition au bruit ;

2° Le projet de plan d'exposition au bruit ;

3° L'avis des communes intéressées et, s'il y a lieu, celui des établissements publics de coopération intercommunale compétents ;

4° L'avis de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires pour les aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts ;

5° L'avis de la commission consultative de l'environnement, lorsqu'elle existe ;

6° La mention des textes qui régissent l'enquête publique en cause et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure administrative d'établissement du plan d'exposition au bruit considéré.

II. – Lorsque le plan d'exposition au bruit intéresse le territoire de plusieurs départements, l'enquête est ouverte et organisée par un arrêté conjoint des préfets des départements intéressés. Le préfet du département où est situé l'aérodrome est alors chargé de coordonner l'organisation de l'enquête et d'en centraliser les résultats. Lorsque l'emprise d'un aérodrome s'étend sur deux ou plusieurs départements, le préfet du département sur le territoire duquel est située la plus grande partie de l'aérodrome est chargé de coordonner l'organisation de l'enquête et d'en centraliser les résultats.

L'enquête publique à laquelle sont soumis les plans d'exposition au bruit des aérodromes Charles-de-Gaulle, d'Orly et du Bourget est ouverte et organisée par arrêté du préfet de la région Ile-de-France.

III. – Le président du tribunal administratif compétent pour désigner le commissaire enquêteur ou les membres d'une commission d'enquête est celui du tribunal dans le ressort duquel est situé l'aérodrome ou la plus grande partie de l'aérodrome dont le plan d'exposition au bruit est soumis à enquête.

IV. – Pour l'application des dispositions de l'article 12 du décret n° 85-453 du 23 avril 1985 relatives à la publicité de l'enquête :

Il n'y a pas lieu à publication de l'avis d'enquête dans des journaux à diffusion nationale ;

L'avis d'enquête est affiché à la mairie de chacune des communes concernées par le plan d'exposition au bruit et, en outre, dans la zone publique de l'aérodrome.

V. – Pour l'application des articles 16, 18, 20 et 21 du décret n° 85-453 du 23 avril 1985, la référence au "maître de l'ouvrage" est sans objet.

VI. – Pour l'application de l'article 17 du décret n° 85-453 du 23 avril 1985, le rôle dévolu au maître de l'ouvrage est assuré par le préfet.

## Article 2

Le ministre de la défense, le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, le ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé des transports, et le ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé de l'environnement, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

### JACQUES CHIRAC Par le Premier ministre :

Le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports,  
PIERRE MÉHAIGNERIE

Le ministre de la défense,  
ANDRÉ GIRAUD

Le ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé des transports,  
JACQUES DOUFFIAGUES

Le ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé de l'environnement,  
ALAIN CARIGNON



# Art. L 123-1 à L 123-16 du Code de l'environnement (Partie Législative)

## Livre Ier : Dispositions communes

### Titre II : Information et participation des citoyens

#### Chapitre III : Enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement

##### Section 1 : Champ d'application et objet de l'enquête publique

###### Article L123-1

I - La réalisation d'aménagements, d'ouvrages ou de travaux exécutés par des personnes publiques ou privées est précédée d'une enquête publique soumise aux prescriptions du présent chapitre, lorsqu'en raison de leur nature, de leur consistance ou du caractère des zones concernées, ces opérations sont susceptibles d'affecter l'environnement. La liste des catégories d'opérations visées à l'alinéa précédent et les seuils et critères techniques qui servent à les définir sont fixés par décrets en Conseil d'Etat. Ces seuils ou critères peuvent être modulés pour tenir compte de la sensibilité du milieu et des zones qui bénéficient au titre de l'environnement d'une protection d'ordre législatif ou réglementaire.

II - La décision d'ouverture de l'enquête publique portant sur le projet d'une collectivité territoriale, d'un groupement de collectivités territoriales ou d'un des établissements publics en dépendant est prise par le président de l'organe délibérant de la collectivité ou de l'établissement. Toutefois, lorsque l'enquête est préalable à une déclaration d'utilité publique, la décision est prise par l'autorité compétente de l'Etat.

###### Article L123-2

Lorsque des lois et règlements soumettent l'approbation de documents d'urbanisme ou les opérations mentionnées à l'article L. 123-1 à une procédure particulière d'enquête publique, les règles régissant ces enquêtes demeurent applicables dans la mesure où elles ne sont pas contraires aux dispositions du présent chapitre.

Les travaux qui sont exécutés en vue de prévenir un danger grave et immédiat sont exclus du champ d'application du présent chapitre.

###### Article L123-3

L'enquête mentionnée à l'article L. 123-1 a pour objet d'informer le public et de recueillir ses appréciations, suggestions et contre-propositions, postérieurement à l'étude d'impact lorsque celle-ci est requise, afin de permettre à l'autorité compétente de disposer de tous éléments nécessaires à son information.

##### Section 2 : Procédure et déroulement de l'enquête publique

###### Article L123-4

L'enquête mentionnée à l'article L. 123-1 est conduite, selon la nature et l'importance des opérations, par un commissaire enquêteur ou une commission d'enquête désignés par le président du tribunal administratif ou le membre du tribunal délégué par lui à cette fin.

Une liste d'aptitude est établie pour chaque département par une commission présidée par le président du tribunal administratif ou le magistrat qu'il délègue. Cette liste est rendue publique et fait l'objet d'au moins une révision annuelle.

Le président du tribunal administratif désigne le commissaire enquêteur ou les membres de la commission d'enquête parmi les personnes figurant sur les listes d'aptitude. Son choix n'est pas limité aux listes des départements faisant partie du ressort du tribunal.

###### Article L123-5

A la demande du commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête et lorsque les spécificités de l'enquête l'exigent, le président du tribunal administratif ou le magistrat qu'il délègue peut désigner un expert chargé d'assister le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête. Le coût de cette expertise est à la charge du maître d'ouvrage.

#### Article L123-6

Ne peuvent être désignées comme commissaires enquêteurs ou comme membres de la commission d'enquête les personnes intéressées à l'opération à titre personnel ou en raison de leurs fonctions, notamment au sein de la collectivité, de l'organisme ou du service qui assure la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre ou le contrôle de l'opération soumise à enquête.

Les dispositions de l'alinéa précédent peuvent être étendues, dans les conditions fixées par décret en Conseil d'Etat, à des personnes qui ont occupé ces fonctions.

#### Article L123-7

Quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et durant celle-ci, l'autorité compétente porte à la connaissance du public, par tous moyens appropriés d'affichage, notamment sur les lieux concernés par l'enquête, et, selon l'importance et la nature du projet, de presse écrite ou de communication audiovisuelle, l'objet de l'enquête, les noms et qualités du commissaire enquêteur ou des membres de la commission d'enquête, la date d'ouverture, le lieu de l'enquête et la durée de celle-ci.

La durée de l'enquête ne peut être inférieure à un mois.

Par décision motivée, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête peut prolonger l'enquête pour une durée maximale de quinze jours.

#### Article L123-8

Nonobstant les dispositions du titre Ier de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public et diverses dispositions d'ordre administratif, social et fiscal, le dossier d'enquête publique est communicable aux associations de protection de l'environnement agréées au titre de l'article L. 141-1 et à leurs frais.

#### Article L123-9

Le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête conduit l'enquête de manière à permettre au public de prendre une connaissance complète du projet et de présenter ses appréciations, suggestions et contre-propositions.

Il reçoit le maître d'ouvrage de l'opération soumise à l'enquête publique.

Il peut recevoir tous documents, visiter les lieux concernés, à l'exception des lieux d'habitation, après information préalable des propriétaires et des occupants par les soins de l'autorité compétente, entendre toutes personnes dont il juge l'audition utile et convoquer le maître d'ouvrage ou ses représentants ainsi que les autorités administratives intéressées.

Il peut organiser, sous sa présidence, une réunion d'information et d'échange avec le public en présence du maître d'ouvrage. Lorsque l'enquête publique porte sur une demande d'autorisation concernant une installation figurant sur la liste prévue au IV de l'article L. 515-8, cette réunion est obligatoire à la demande du maire de la commune sur le territoire de laquelle sera sise l'installation ou du président d'un établissement public de coopération intercommunale compétent en matière d'urbanisme ou de développement économique dont le périmètre comprend le territoire de la commune sur lequel sera sise l'installation (NOTA).

Sous réserve des dispositions de l'article L. 123-15, le maître d'ouvrage communique au public les documents existants que le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête juge utiles à la bonne information du public. En cas de refus de communication opposé par le maître d'ouvrage, sa réponse motivée est versée au dossier de l'enquête.

Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête se tient à la disposition des personnes ou des représentants d'associations qui demandent à être entendus.

NOTA : Loi n° 2003-699 art. 81 I : Cette disposition ne s'applique pas aux enquêtes ouvertes avant la publication de la loi n° 2003-699.

#### Article L123-10

Le rapport et les conclusions motivées du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête sont rendus publics. Le rapport doit faire état des contre-propositions qui ont été produites durant l'enquête ainsi que des réponses éventuelles du maître d'ouvrage, notamment aux demandes de communication de documents qui lui ont été adressées.



#### **Article L123-11**

Lorsqu'une opération subordonnée à une autorisation administrative doit faire l'objet d'une enquête publique régie par le présent chapitre, cette autorisation ne peut résulter que d'une décision explicite.

#### **Article L123-12**

Le juge administratif des référés, saisi d'une demande de suspension d'une décision prise après des conclusions défavorables du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, fait droit à cette demande si elle comporte un moyen propre à créer, en l'état de l'instruction, un doute sérieux quant à la légalité de celle-ci.

Les dispositions de l'alinéa précédent s'appliquent également lorsqu'une décision a été prise sans que l'enquête publique requise par le présent chapitre ait eu lieu.

Tout projet d'une collectivité territoriale ou d'un groupement de collectivités territoriales ayant donné lieu à des conclusions défavorables du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête doit faire l'objet d'une délibération de l'organe délibérant de la collectivité ou du groupement concerné.

#### **Article L123-13**

Lorsque les aménagements ou ouvrages qui ont fait l'objet d'une enquête publique n'ont pas été entrepris dans un délai de cinq ans à compter de la décision, il y a lieu à nouvelle enquête, à moins qu'une prorogation de cinq ans au plus ne soit décidée avant l'expiration de ce délai dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

Le présent article ne fait pas obstacle à l'application de dispositions plus contraignantes prévues par la réglementation propre à chaque opération.

#### **Article L123-14**

Le maître d'ouvrage prend en charge les frais de l'enquête, notamment l'indemnisation des commissaires enquêteurs et des membres des commissions d'enquête, ainsi que les frais qui sont entraînés par la mise à la disposition du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête des moyens matériels nécessaires à l'organisation et au déroulement de la procédure d'enquête.

Saisi d'une demande en ce sens par le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête, le président du tribunal administratif ou le magistrat qu'il désigne à cet effet ordonne le versement par le maître d'ouvrage d'une provision dont il définit le montant. L'enquête publique ne peut être ouverte qu'après le versement de cette provision.

Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions dans lesquelles, aux fins de garantir l'indépendance des commissaires enquêteurs et des membres des commissions d'enquête, sont fixées les règles d'indemnisation de ceux-ci et les modalités de versement par les maîtres d'ouvrage des sommes correspondantes aux intéressés.

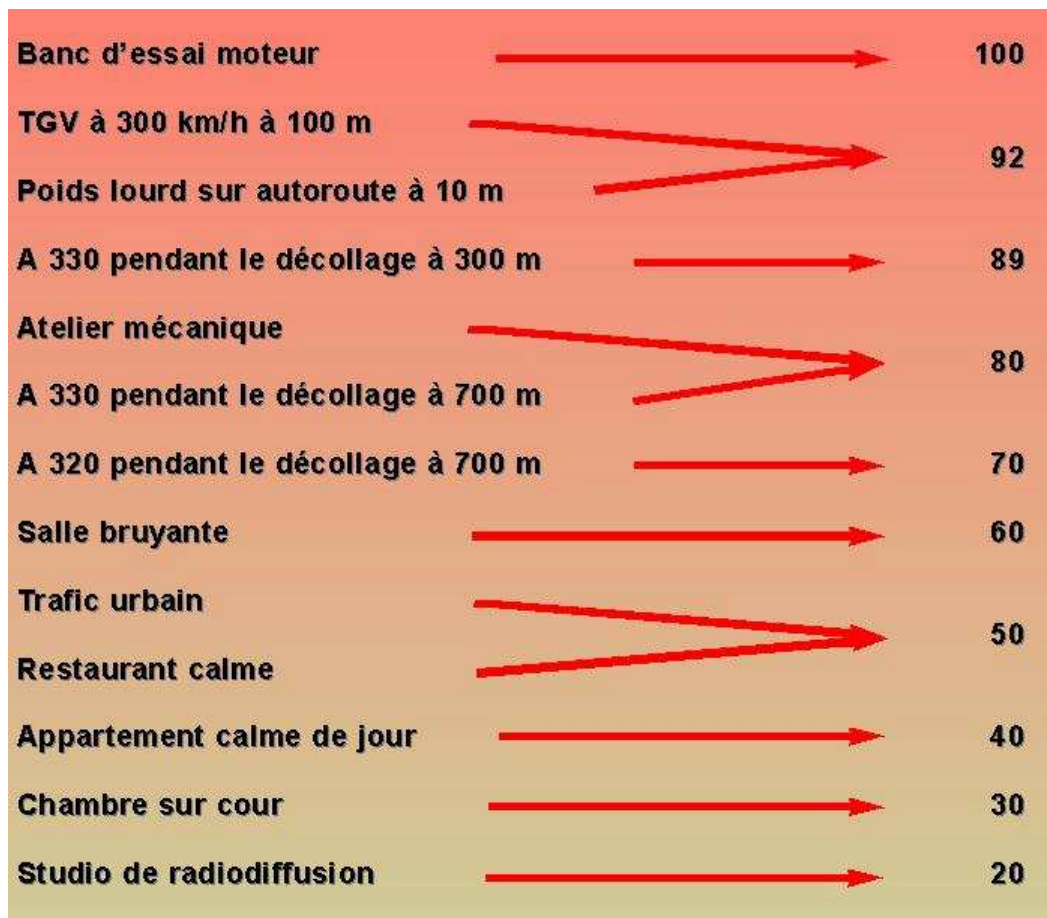
#### **Article L123-15**

Le déroulement de l'enquête doit s'effectuer dans le respect du secret de la défense nationale, du secret industriel et de tout secret protégé par la loi.

#### **Article L123-16**

Les modalités d'application du présent chapitre, notamment les délais maxima et les conditions de dates et horaires de l'enquête, sont fixées par des décrets en Conseil d'Etat.

### Echelle comparative de quelques bruits exprimés en dB(A)



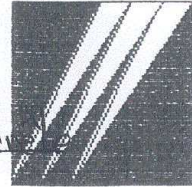


**PEB de Toulouse-Lasbordes  
approuvé le 24 septembre 1990  
(arrêté préfectoral + plan)**

DIRECTION DEPARTEMENTALE DE L'EQUIPEMENT

DE LA HAUTE GARONNE

SERVICE DES CONSTRUCTIONS PUBLIQUES ET DES BASES AERIENNES  
SUBDIVISION AIR 1



Vu pour être annexé à l'arrêté  
en date de ce jour  
TOULOUSE le 24 SEP. 1990

**AERODROME CIVIL DE  
TOULOUSE - LASBORDES**



P/Le Préfet  
l'Attaché principal  
Chef de bureau délégué,



J.C. ARVIEU

**PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT DES AERONEFS**

INDICATIONS GENERALES SUR LA NATURE ET LA SIGNIFICATION DU PLAN

Le présent document est établi pour l'application des dispositions de la loi N° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes (art. L. 147-1 à L.147-6 du Code de l'Urbanisme).

Il a été élaboré en fonction des prescriptions du décret, N° 87-340 du 21 mai 1987 fixant les conditions d'établissement des plans d'exposition au bruit des aérodromes (art. R. 147-1 à R. 147-11 du Code de l'Urbanisme).

1/ - HYPOTHESE DE BASE.

L'aérodrome est supposé réalisé suivant les dispositions figurant au plan. Le trafic est celui escompté aux alentours de l'horizon 2005, soit :

- mouvements quotidiens d'aviation générale : 225
  - . 10 % de monomoteurs de club
  - . 90 % de monomoteurs de voyage
- trajectoires :
  - . 70 % des mouvements sur le circuit 300 m d'altitude
  - . 30 % des mouvements sur le circuit 150 m d'altitude
- sens des procédures :
  - . 70 % au QFU 34
  - . 30 % au QFU 15

Les aéronefs et les moteurs sont de types connus, projetés ou envisagés. Les trajectoires des avions suivent les procédures actuellement prévues. Les conditions atmosphériques sont standards et le vent nul.

2/ - METHODE DE CALCUL ET RESULTATS.

Le calcul est basé sur la détermination en chaque point du sol environnant l'aérodrome d'un indice psophique. Il représente le niveau d'exposition total au bruit des aéronefs.

- Les abords de l'aérodrome sont partagés en trois zones :
- les zones de bruit fort, dites :
    - . zone A, où l'indice psophique est supérieur à 96
    - . zone B, où l'indice psophique est compris entre 96 et 89
  - la zone de bruit modéré, dite zone C, où l'indice psophique est compris entre 89 et 78.

N°: 4-308/1888	Ech: 1/25000	Date: 11/09/90	<b>1</b>
----------------	--------------	----------------	----------

REPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTE - EGALITE - FRATERNITE

PREFECTURE DE LA HAUTE-GARONNE

Place Saint-Etienne

31038 TOULOUSE CEDEX

Téléph. : 61.33.40.00

1.....° DIRECTION

3.....° BUREAU

Référence à rappeler :

ME/MB

Poste : 61.33.39.80

Aérodrome de TOULOUSE-LASBORDES

Plan d'Exposition au Bruit

LE PREFET DE LA REGION MIDI-PYRENEES,  
PREFET DE LA HAUTE-GARONNE  
OFFICIER DE LA LEGION D'HONNEUR,

VU la loi d'aménagement et d'urbanisme n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme, au voisinage des aérodromes ;

VU le décret n° 87-339 du 21 mai 1987 définissant les modalités de l'enquête publique relative aux Plans d'Exposition au Bruit des aérodromes ;

VU le code de l'urbanisme et notamment les articles R 147-1 à R 147-11 ;

VU la circulaire du 19 janvier 1988 relative à l'urbanisme, au voisinage des aérodromes ;

VU l'arrêté préfectoral du 15 mars 1989 engageant la procédure d'établissement du Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de TOULOUSE-LASBORDES ;

VU l'avis de la commission consultative de l'environnement auprès de l'aérodrome de TOULOUSE-LASBORDES au cours de sa réunion du 19 décembre 1989 ;

VU les résultats de l'enquête publique préalable à l'établissement du Plan d'Exposition au Bruit ouverte par arrêté préfectoral du 2 mars 1990 ;

VU l'avis du Ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer - direction générale de l'aviation civile en date du 24 août 1990 ;

SUR proposition du Secrétaire Général de la Préfecture de la Haute-Garonne ;

.../...



A R R E T E

ARTICLE 1°/ Le Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de TOULOUSE - LASBORDES est approuvé.

Ce plan porte les références n° 4- 308/1888

ARTICLE 2°/ Ce document pourra être consulté dans les mairies des communes de : BALMA, QUINT, FONSEGRIVES, ST ORENS et TOULOUSE.

ARTICLE 3°/ La mention des lieux où les documents peuvent être consultés sera insérée dans deux journaux à diffusion régionale ou locale dans le département et affichée dans les mairies concernées.

ARTICLE 4°/ Ce Plan d'Exposition au Bruit entrera en vigueur dès que les formalités de publicité prévues à l'article 3 susvisé seront effectives.

Il sera alors opposable à tous documents d'urbanisme.

ARTICLE 5°/ Le Secrétaire Général de la Préfecture de la Haute-Garonne, Les Maires des communes de BALMA, QUINT-FONSEGRIVES, SAINT ORENS et TOULOUSE, Le Directeur régional de l'aviation civile du Sud Ouest, Le Directeur départemental de l'équipement,

sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Toulouse, le 24 SEP. 1990

Pour le Préfet,  
Le Secrétaire Général  
de la Préfecture de la Haute-Garonne.

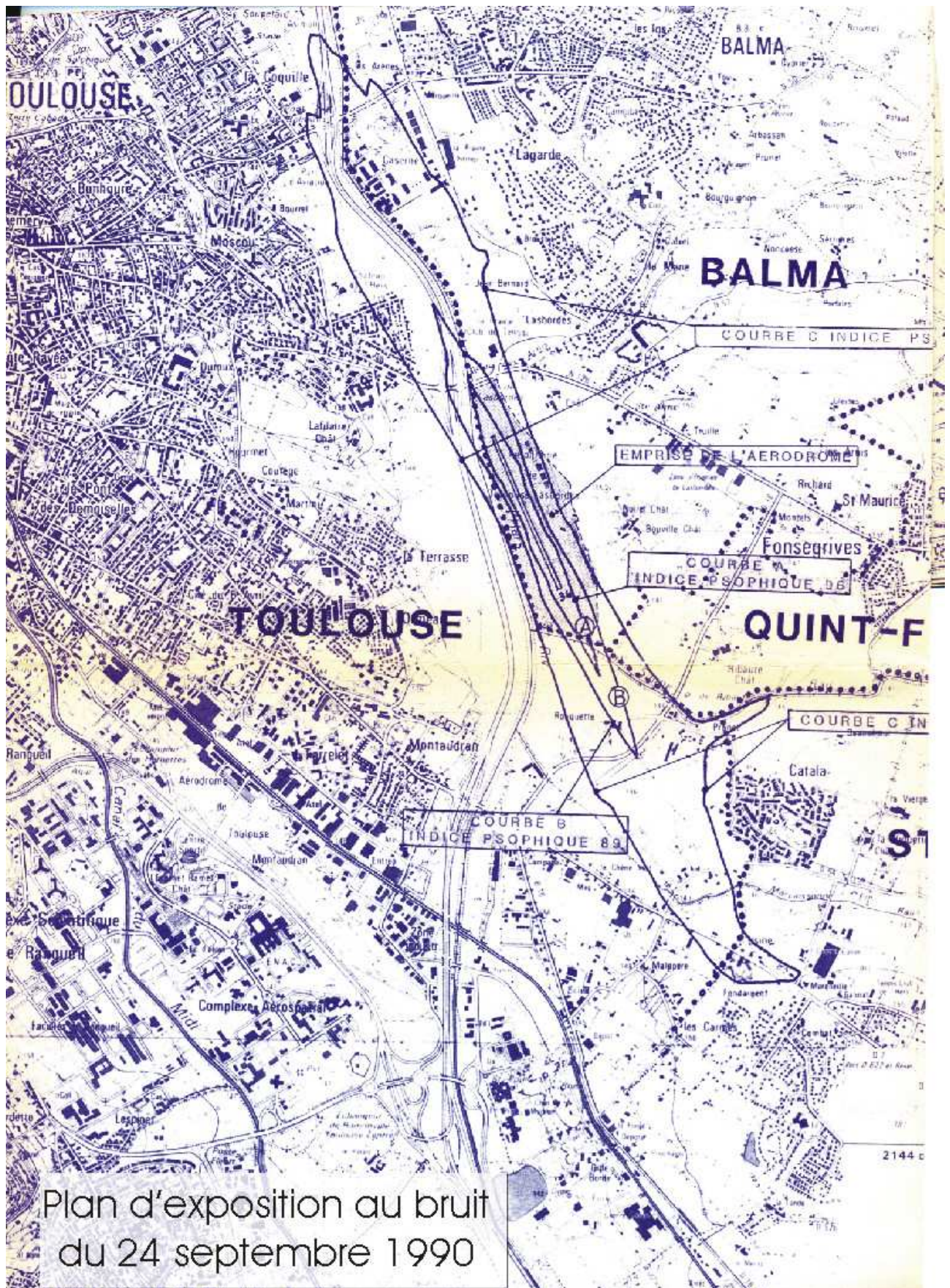
Jean-Claude PRAGER

Pour ampliation :  
Pour le Préfet,  
L'Attaché principal  
Chef de bureau délégué,



J.-C. ARVIEU

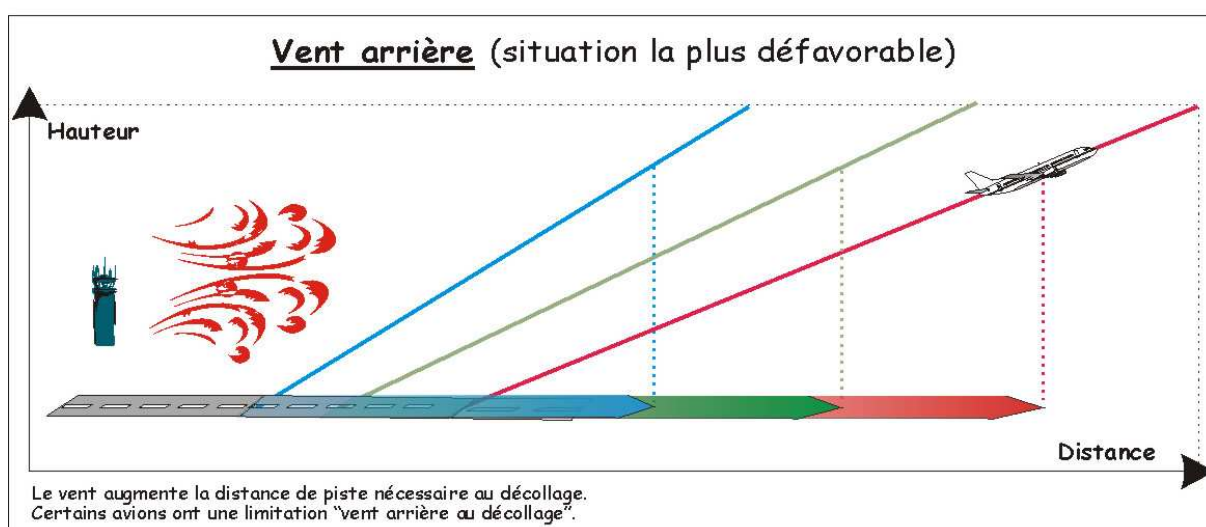
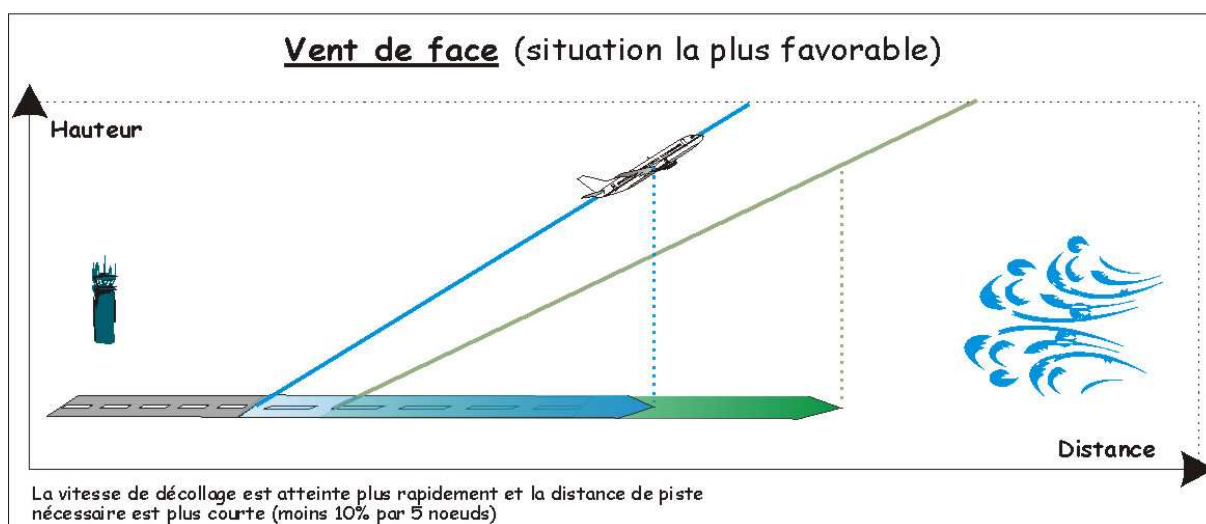
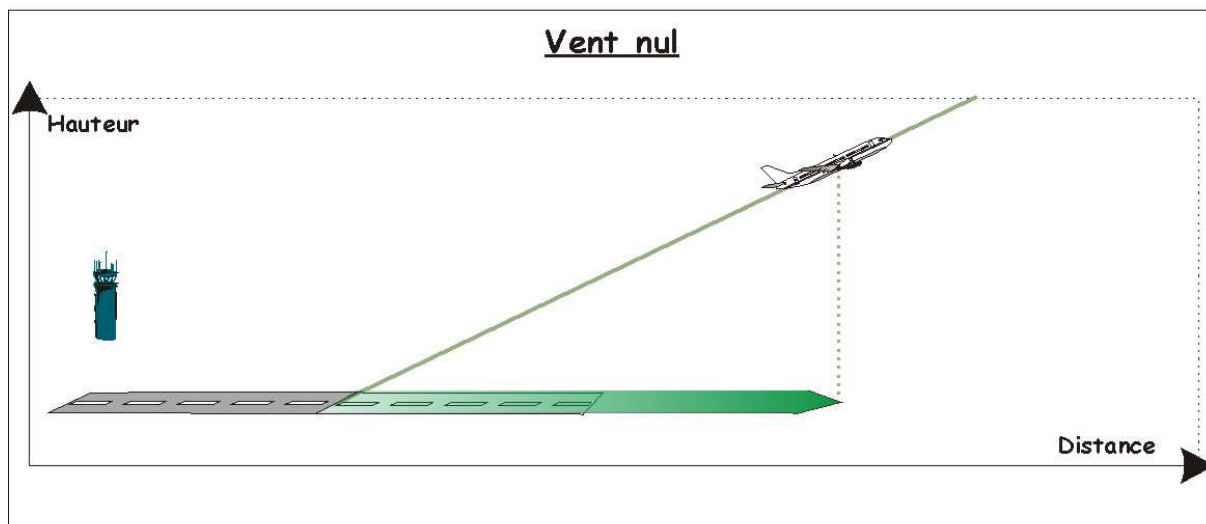






## Influence du vent dans la phase de décollage

Détermine le choix du sens du décollage (QFU 32 ou QFU 14 à Toulouse-Blagnac)

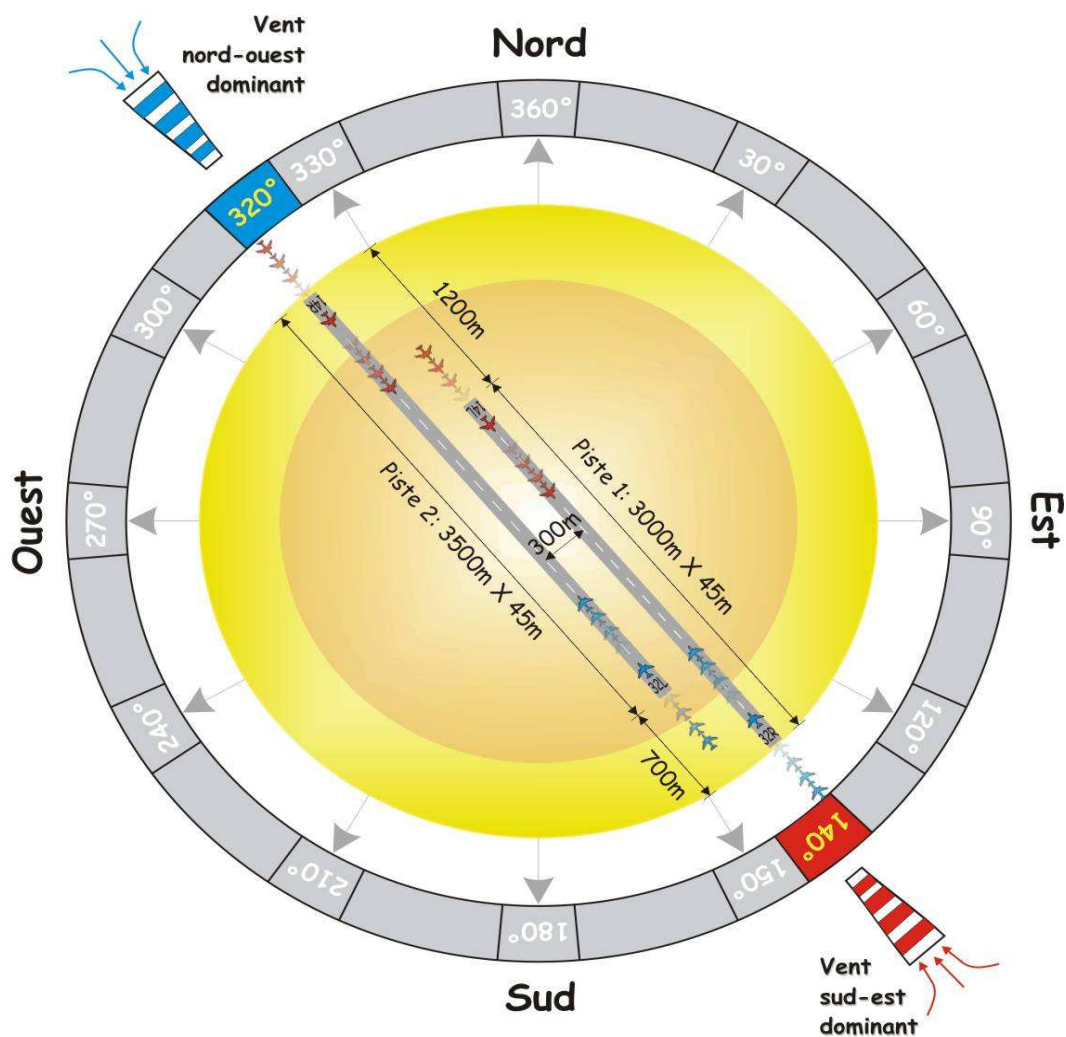


## DAC SUD – SR-ES

### Qu'est ce que le QFU et comment le choisit-on?

Le QFU est l'axe de la piste en service exprimé en dizaine de degrés par nombre de deux chiffres 14 et 32 pour Toulouse-Blagnac. Le QFU est éventuellement assorti d'une lettre (R ou L) quand il y a deux pistes parallèles pour discriminer la piste droite (R pour right) de la gauche (L pour left).

Un avion décolle et atterrit face au vent, il utilise donc un QFU comme sens de décollage et d'atterrissage. Le QFU 32 pour un décollage ou un atterrissage vers le nord nord-ouest et le QFU 14 pour le sud sud-est.



Exemple de l'aéroport de Toulouse-Blagnac.

Pour l'aérodrome de Toulouse-Lasbordes, la piste est orientée Nord/Nord-Ouest, Sud / Sud-Est.

Les QFU sont :

- ✓ QFU 16 : orientation 159°
- ✓ QFU 34 : orientation 339°



## Lexique

- ACNUSA** Autorité de Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires.  
Autorité indépendante composée de huit membres nommés en raison de leur compétence dans les domaines économique, juridique ou technique ou de leur connaissance en matière d'environnement, de santé humaine ou de transport aérien.
- CCE** Commission Consultative de l'Environnement.  
Composition fixée par arrêté préfectoral daté du 14 octobre 2004.  
La CCE de Toulouse-Blagnac comprend quarante deux membres répartis en trois catégories égales de quatorze membres titulaires chacune et autant de suppléants :
- ✓ Professions aéronautiques
  - ✓ Collectivités locales
  - ✓ Associations
- La CCE est consultée sur toute question d'importance relative à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aérodrome. Elle est également consultée sur la modification ou la révision du PEB.
- Le dB** Le Décibel (dB) est l'unité retenue pour le niveau sonore. Cette unité présente l'avantage de bien se calquer sur la sensibilité différentielle de l'ouïe, puisqu'un écart de 1 décibel entre 2 niveaux de bruit correspond sensiblement à la plus petite différence de niveau sonore décelable par l'oreille humaine.
- Le dB(A)** Le décibel A (dB(A)) est l'unité retenue pour représenter les sensibilités en intensité et en fréquence de l'oreille humaine. Cela permet de traduire la sensibilité de l'oreille plus forte aux sons aigus qu'aux sons graves.
- Le SEL** Le SEL (Sound Exposition Level) est un descripteur basé sur une unité (généralement le dB(A)). Ce descripteur correspond à l'énergie d'un événement sonore de durée T. La durée T est déterminée généralement par deux points qui correspondent à la valeur du maximum moins 10 dB.
- L'indice Lden** Le Plan d'Exposition au Bruit définit quatre zones de niveau d'exposition au bruit décroissant.
- Ces zones sont délimitées à partir d'un indice de bruit : l'indice Lden, exprimé en décibels (dB). Cet indice caractérise le niveau d'exposition total au bruit des avions, sur l'ensemble d'une année.
- Les émissions sonores n'étant pas ressenties avec la même acuité selon qu'elles s'effectuent le jour, la soirée ou la nuit, le niveau sonore est déterminé suivant un découpage en trois périodes :
- \* 12 heures de jour, de 6 heures à 18 heures,
  - \* 4 heures de soirée, de 18 heures à 22 heures,
  - \* 8 heures de nuit, de 22 heures à 6 heures.

## **DAC SUD – SR-ES**

Ainsi, pour tenir compte du fait que la gêne ressentie est différente au cours d'une journée de 24 heures, le niveau moyen qui résulte des mouvements effectués en période de soirée (18h-22h locales) est augmenté de 5 dB ; ce chiffre est porté à 10 dB en ce qui concerne les mouvements effectués en période nocturne (22h-6h).



### Calcul des courbes de bruit : utilisation du logiciel INM

#### Integrated Noise Model - Modèle de bruit intégré

#### I – La méthode de calcul :

##### L'indice Lden

Modéliser le gêne sonore nécessite le recours à un indice de bruit.

Un indice est une grandeur mathématique qui permet de représenter de façon simple une situation complexe, variable dans le temps et dans l'espace.

La réglementation en matière de plan d'exposition au bruit des aéroports (décret 2002-626 du 26 avril 2002), impose l'utilisation de l'indice Lden dont l'unité est le décibel (dB).

### Formule de calcul

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

$$L_{den} = 10 \cdot \lg \frac{1}{24} [12 \cdot 10 (L_d/10) + 4 \cdot 10 ((L_e + 5)/10) + 8 \cdot 10 ((L_n + 10)/10)]$$

avec :

- $L_d$  = niveau sonore moyen pondéré A tel que défini dans ISO 1996-2:1987, déterminé sur l'ensemble des périodes de jour d'une année.  
La période de jour s'étend de 6 heures à 18 heures ;
- $L_e$  = niveau sonore moyen pondéré A tel que défini dans ISO 1996-2:1987, déterminé sur l'ensemble des périodes de soirée d'une année.  
La période de soirée s'étend de 18 heures à 22 heures ;
- $L_n$  = niveau sonore moyen 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.

**Pour tenir compte du fait que la gêne ressentie est différente au cours d'une journée de 24 heures, le niveau moyen qui résulte des mouvements effectués en période de soirée (18h-22h locales) est augmenté de 5 dB ; ce chiffre est porté à 10 dB en ce qui concerne les mouvements effectués en période nocturne (22h-6h).**

**Le décibel (dB)** est l'unité retenue pour le niveau sonore. Cette unité présente l'avantage de bien se calquer sur la sensibilité différentielle de l'ouïe, puisqu'un écart de 1 décibel entre 2 niveaux de bruit correspond sensiblement à la plus petite différence de niveau sonore décelable par l'oreille humaine.

## DAC SUD – SR-ES

**Le décibel A (dB(A))** est l'unité retenue pour représenter les sensibilités en intensité et en fréquence de l'oreille humaine. Cela permet de traduire la sensibilité de l'oreille plus forte aux sons aigus qu'aux sons graves.

### Le recours à un maillage du territoire

Il n'est pas envisageable de calculer la valeur du Lden en tout point du territoire, c'est pourquoi on a recours à un maillage.

### La technique de segmentation

Pour calculer l'indice Lden en chaque point de la grille, on tient compte de l'influence moyenne de l'ensemble des avions qui décollent ou atterrissent sur l'aérodrome pendant une année.

Le bruit émis par un avion et perçu par un observateur varie tout au long de la trajectoire du vol. Là encore, on ne peut calculer le bruit en chaque point du territoire. C'est pourquoi chaque trajectoire est divisée en nombre fini de segments

Le calcul du niveau d'exposition au bruit en un point est alors réalisé pour chaque groupe d'avion, pour chaque segment, de chaque trajectoire, en distinguant les périodes de jour, de soirée et de nuit. Les avions sont regroupés en fonction de leurs caractéristiques et niveaux de bruit.

### Evaluation du Lden en un point de la grille

Le niveau Lden au point considéré est obtenu en calculant une somme pondérée : on tient compte du nombre de mouvements moyens par période jour, soirée, nuit de chaque groupe d'avion sur chaque trajectoire.

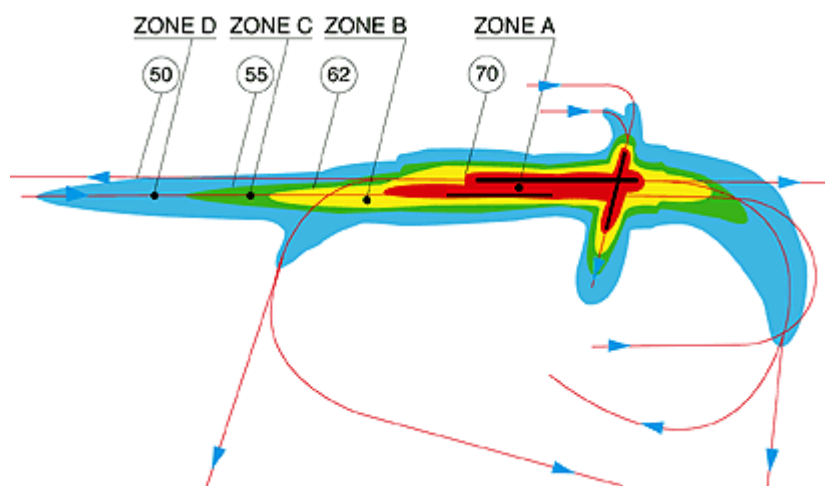
### Elaboration des courbes à court, moyen et long terme

Le calcul précédent est effectué pour chaque point de la grille en fonction des procédures de circulation aérienne et types d'avions prévus à chacun des horizons : court, moyen et long terme.

Le résultat, pour chaque horizon, est une grille de points avec une valeur Lden calculée. Par interpolation entre les points calculés, on dessine les courbes de bruit d'iso indice.

### Elaboration des courbes de bruit à prendre en compte

La réglementation prévoit que soit prise en compte, pour chaque valeur d'indice, la courbe enveloppe des trois courbes dessinées pour le court, le moyen et le long terme.





## DAC SUD – SR-ES

### II – L’outil de calcul : le logiciel INM

Les courbes de même niveau de bruit sont modélisées avec le logiciel INM (Integrated Noise Model). Développé à partir de 1978 par le département de l’environnement et de l’énergie de la Federal Aviation Administration (équivalent de la Direction Générale de l’Aviation Civile française), il permet d’évaluer l’impact sonore des avions à proximité des aéroports.

Ce logiciel permet notamment :

- de configurer graphiquement ou analytiquement la position des pistes aéroportuaires, de définir des trajectoires d’approche, de décollage et de survol et de positionner des localités susceptibles d’être gênées par le trafic,
- de choisir un ensemble d’avions et un ensemble de trajectoires d’avions, représentatifs du trafic aérien local,
- d’affecter à chaque avion des caractéristiques sonores propres en fonction des phases de vol et des propriétés de l’avion (masse de l’avion, position des volets, poussée des moteurs, etc.),
- de visualiser graphiquement les courbes de même niveau sonore,

### **INM : un outil de référence à l’échelle mondiale.**

Le modèle INM est aujourd’hui la base de travail de plusieurs projets européens ou internationaux.

Les spécifications édictées par la Communauté Européenne de l’Aviation Civile, sont largement inspirées des caractéristiques du modèle INM. De même, la base de données bruit définie à l’échelle internationale pour la modélisation des aéronefs est constituée essentiellement par la base de données acoustiques des avions INM. En particulier, la FAA, grâce à la collaboration d’Eurocontrol (Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne), travaille sur l’introduction régulière de nouvelles données Airbus.

Les versions d’INM évoluent et de très gros moyens financiers sont mis en œuvre pour son amélioration, ce qui contribue à faire d’INM une base de travail commune en matière de modèle de bruit.

#### **Base de données Avion étendue**

Les données de bruit et de performance des avions proviennent des constructeurs qui garantissent la qualité des mesures.

#### **Le principe de fonctionnement d’INM repose sur des standards**

Le principe de fonctionnement du module de calcul d’INM repose sur des informations apparaissant dans des documents standardisés relatifs aux performances des avions, à l’atténuation latérale du bruit des aéronefs et à l’absorption atmosphérique du son fonction de la température et de l’humidité.

Les empreintes sonores issues du modèle INM sont facilement exportables dans des Systèmes d’Information Géographique (SIG) dans lesquels les courbes de bruit sont visualisables sous un fond de carte IGN par exemple.

PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT  
DE L'AERODROME DE  
TOULOUSE – LASBORDES

III) Délibérations des collectivités





VILLE DE BALMA

## **EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL**

Nombre de conseillers :	
• En exercice :	33
• Présents :	23
• Votants :	31

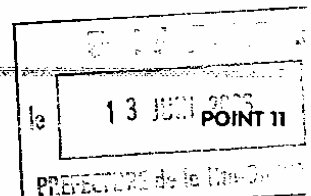
**L'an deux mille six le huit juin**

*le Conseil Municipal de la Commune de BALMA, dûment convoqué,  
s'est réuni en session ordinaire, à la Mairie, sous la présidence de  
**Monsieur Alain FILLOLA, Maire***

Date de la convocation du Conseil Municipal : 2 juin 2006

**PRESENTS :** *La majorité des membres en exercice.*

Madame Katia SEGUR a été élue secrétaire.



**Objet : Mise en révision du Plan d'Exposition au Bruit (P.E.B.) de l'Aérodrome  
TOULOUSE-LASBORDES**

Monsieur le Maire explique que la loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes a instauré les Plans d'Exposition au Bruit (P.E.B.) destinés à maîtriser l'urbanisation au voisinage des aérodromes afin notamment d'éviter d'exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances engendrées, dans certaines zones par l'exploitation des aéroports.

Ainsi, le P.E.B. institue les zones A, B, C et éventuellement D, définies réglementairement en fonction des nuisances sonores auxquelles ces secteurs sont ou pourraient être exposés.

Dans ces zones, l'utilisation des sols est réglementée en vue d'y interdire ou d'y limiter la construction de logements, dans l'intérêt même des populations, ainsi que d'y prescrire des types d'activités peu sensibles au bruit ou plus compatibles avec le voisinage d'un aérodrome.

Ces prescriptions sont intégrées dans les Plans Locaux d'Urbanisme (P.L.U.) et dans les documents supra communaux.

Monsieur le Maire rappelle également que le P.E.B. de TOULOUSE-LASBORDES actuellement en vigueur a été approuvé le 24 septembre 1990. Depuis lors, de nouvelles dispositions réglementaires relatives aux modalités d'établissement des P.E.B. sont entrées en application.

Le décret n°2002-626 du 26 avril 2002, prévoit que les P.E.B. soient établis sur la base d'un nouvel indice, le L<sup>den</sup> (Level day evening and night), en remplacement de l'indice psophique utilisé avant cette date. Ce nouvel indice est exprimé en décibels et représente le niveau d'exposition totale au bruit des aéronefs en chaque point de l'environnement de l'aérodrome.

Monsieur le Maire souligne également que dès la décision du Préfet de mise en révision du P.E.B., à savoir le 26 avril 2006, le projet de P.E.B. est alors notifié pour avis aux maires des communes concernées. Les conseils municipaux disposent de deux mois à compter de la date de la saisine pour formuler leur avis sur le projet communiqué.

- ☒ VU le Code de l'Urbanisme et en particulier les articles L.147-1 à L.147-8 (Loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes), et les articles R.147-1 à R.147-11,
- ☒ VU la loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes,
- ☒ VU la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain,
- ☒ VU le Décret n° 87-339 du 21 mai 1987 définissant les modalités de l'enquête publique relative aux plans d'exposition au bruit des aérodromes,
- ☒ VU le Décret n° 87-607 du 31 mai 1997 relatif aux règles de protection contre le bruit et à l'aide aux riverains des aérodromes,
- ☒ VU le 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,
- ☒ VU le Code de l'Environnement et en particulier les articles L.123-1 à L.123-16 relatifs à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement (ordonnance n° 2000-914 du 18 septembre 2000 codifiant la loi n° 83-360 du 12 juillet 1983 dans le Code de l'Environnement),
- ☒ VU le Plan d'Exposition au Bruit en vigueur de l'aérodrome de TOULOUSE-LASBORDES approuvé le 22 septembre 1990,
- ☒ VU l'arrêté préfectoral en date du 26 avril 2006 portant sur la mise à jour du Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome TOULOUSE-LASBORDES,
- ☒ VU le rapport de présentation transmis en mairie en date du 05 mai 2006,
- ☒ CONSIDERANT que les zones B et C du projet de P.E.B. s'étendent uniquement sur la zone « N » le long de l'Hers et n'impactent pas les zones « U » du PLU,
- ☒ CONSIDERANT que la zone D du projet de P.E.B. n'entraîne aucune modification des droits à construire et n'implique qu'une obligation d'information dans le cadre des autorisations d'urbanisme,
- ☒ CONSIDERANT que le projet de P.E.B. ne présente pas d'impact négatif supplémentaire sur les droits à construire et sur les documents d'urbanisme applicables sur la commune de Balma,

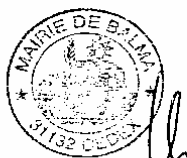
Monsieur le Maire propose de donner un **avis favorable** au projet de P.E.B. présenté.

**Entendu cet exposé et après en avoir délibéré, le Conseil Municipal :**

- ☒ décide de se prononcer **favorablement** sur le nouveau projet de Plan d'Exposition au Bruit (P.E.B.) de l'aérodrome de TOULOUSE-LASBORDES.

**Pour extrait certifié conforme**  
Fait à BALMA, le 9 juin 2006

**Certifié exécutoire,**  
Reçu en Préfecture le :  
Publié ou notifié le :  
**13 JUIN 2006**



Pour ordre et par délégation  
J.F. CHANTELOSE

N°2006-071



**EXTRAIT DU REGISTRE  
DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL  
de la Commune de QUINT-FONSEGRIVES  
Séance du 26 juin 2006**

**Nombre de Conseillers**

En exercice : 27  
Présents : 20  
Procurations : 5  
Votants : 25  
Absents : 2  
Exclus : 0

Date de Convocation  
20 juin 2006

Date d'Affichage  
20 juin 2006

L'an deux mille six, le vingt six juin à dix huit heures trente, le Conseil Municipal de la Commune de QUINT-FONSEGRIVES, dûment convoqué s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances sous la présidence de M. Bernard SOLERA, Maire.

Présents : MM. SOLERA, GUILLOT, Mme MARIANI, MM. FREZIERES, BALLOTTA, REZUNGLES, Mmes AUSTRY, VAISSIERE, ARRUEBO, AUBES, MM. RUDELLAT, FEHRENBACH, Mmes MARSAL, BAREA, BAUDU, MM. GERMAIN, PECO, HARROCH, JUMEAU, Mme MUR.

Absent : Mme BENITO, M. HABIB

Procurations : M. VETILLARD a donné procuration à M. BALLOTTA, M. GASC a donné procuration à M. FEHRENBACH, M. SIROT a donné procuration à M. SOLERA, M. LABEUICHE a donné procuration à Mme BAREA, Mme CAU-JAMIN a donné procuration à M. PECO

M. GERMAIN a été élu secrétaire.

**Objet : PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT / AERODROME TOULOUSE - LASBORDES**

Monsieur le Maire rappelle à l'Assemblée le projet du Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Lasbordes présenté le 16 décembre dernier à la Commission Consultative de l'Environnement de l'Aérodrome de Toulouse-Lasbordes et les recommandations faites par celle-ci. Les précisions apportées sur le document soumis à l'avis du Conseil Municipal (notamment la création d'une nouvelle zone) confirment l'absence d'impact de ce nouveau P.E.B. sur la commune de Quint-Fonsegrives. Compte-tenu de l'ensemble de ces éléments, M. Le Maire propose d'en donner un avis positif.

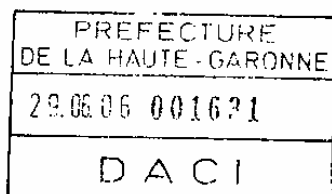
Entendu l'exposé de Monsieur le Maire,

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal, à l'unanimité, décide :

- D'émettre un avis favorable sur le projet de Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Toulouse - Lasbordes, transmis le 2 mai 2006 par le Préfet.

Ainsi fait et délibéré en Mairie les jour, mois et an sus dits.

Pour copie conforme,  
Le Maire,



Certifié affiché le :



# VILLE DE ST ORENS-DE-GAMEVILLE

## EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

N° 71/06

DATE DE CONVOCATION :  
21 JUIN 2006

### NOMBRE DE CONSEILLERS

Exercice : 33

Présents : 25

Votants : 29

L'an deux mille six et le 29 juin à 18 heures 30

Le Conseil Municipal de la Commune de SAINT-ORENS DE GAMEVILLE légalement convoqué, s'est réuni dans la Salle du Conseil Municipal en séance publique sous la présidence de Monsieur SEMPÉ, maire.

**Étaient présents :** PRUVOT - REVEL - DERAISIN - CAPELLE - ARTERO R. - DURANDET - JACQUOND - SAUMIER - CHAZAL - REGNIER - BARES - CABASSUD - CONFORTI - SOUBEYRAN - DELEUZE - MAURY - CLAVIERES - PETREMANN - AGUDO - ARTERO O. - MOREAU - RAIMBAULT - KOUNOUGOUS - COMBES BOISSOT

Formant la majorité des membres en exercice.

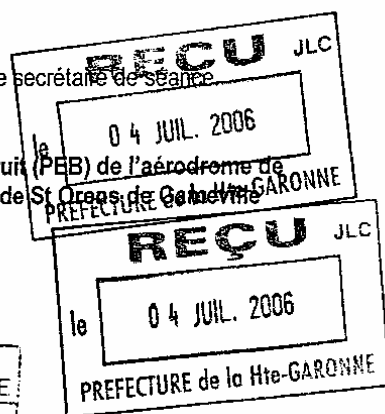
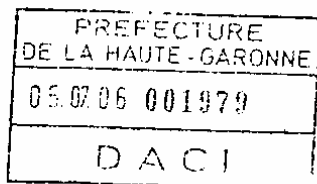
**Absents :** MERONO - SARRAILH - FERRERES - FAVIER - CAPEL - PAITRY - MASSIP - PENENT LORMAND -

### Pouvoirs :

Monsieur MERONO	à	Monsieur ARTERO R.
Madame SARRAILH	à	Madame CABASSUD
Madame PAITRY	à	Monsieur KOUNOUGOUS
Monsieur FAVIER	à	Madame REGNIER

Madame Isabelle CAPELLE a été élue secrétaire de séance

**OBJET :** Projet de révision du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome de Toulouse - Lasbordes : Avis de la Commune de Saint-Orens-de-Gameville





**Objet : Projet de révision du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome de Toulouse - Lasbordes : Avis de la Commune de St Orens de Gameville**

Monsieur le Maire expose :

Dans le cadre de la révision du PEB de l'aérodrome de Toulouse - Lasbordes, l'avis de la Commune de St Orens est sollicité, conformément à l'article 4 de l'arrêté préfectoral portant mise en révision du PEB, transmis le 5 mai 2006.

La limitation des nuisances liées au bruit des avions apparaît comme un problème majeur du développement d'un aérodrome. Si les constructeurs ont fait des progrès importants en matière de réduction du niveau sonore des moteurs et des cellules, la législation permet, par ailleurs, de réglementer les constructions au voisinage de l'aérodrome. Mais, cette maîtrise de l'urbanisme ne peut se faire sans une analyse et une concertation préalables.

Cependant, l'exposition au bruit de nouvelles populations doit être évitée, d'autant que la sensibilité au bruit du public s'est avivée. La réglementation de l'urbanisation permet d'organiser l'utilisation des sols aux abords des aérodromes. Elle vise à limiter le développement de nouvelles constructions.

Les plans d'exposition au bruit (P.E.B.) permettent un développement maîtrisé des communes avoisinantes. Ce sont des documents prévisionnels dont l'objet est la définition de zones de protection de la population contre le bruit.

De plus, afin d'étayer au mieux les travaux d'élaboration du PEB, une charte de qualité sur l'environnement, issue d'une longue concertation entre élus, usagers et riverains, a été approuvée le 8 septembre 2004.

En particulier, le trafic annuel a été limité à 66 000 mouvements (dont 14000 « touch and go »), ce qui se traduit pour le projet de PEB par des hypothèses de court, moyen et long terme identiques. Cette charte pose les règles d'utilisation de la plate-forme afin que, entre les utilisateurs de l'aérodrome et les habitants des différentes communes concernées, dont St Orens, le dialogue s'instaure et perdure

L'impact du Projet de PEB au niveau de la commune, est positif puisque les zones de contrainte (A,B,C ) du Projet de PEB ne touchent plus la commune de Saint-Orens qui sera cependant concernée par la zone d'information D. Cette Zone où le public est informé (lors de la délivrance d'un certificat d'urbanisme ou la passation d'un contrat de location) de l'existence de cette zone de bruit modéré, ne crée aucune interdiction de constructions.

En conclusion, le projet de nouveau PEB ne présente pas d'impact négatif supplémentaire sur les documents d'urbanisme en vigueur par rapport au PEB en vigueur. Au contraire la Zone C ne couvre plus la commune.

Le Conseil Municipal émet un avis favorable sur ce projet de PEB de l'aérodrome de Toulouse-Lasbordes.

Délibération n° 71/06  
Conseil Municipal du 29 Juin 2006

Vu l'avis favorable de la Commission Environnement Circulation Transports du 1<sup>er</sup> juin 2006,  
Entendu l'exposé de Monsieur le Maire, après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1**

D'émettre un avis favorable sur le projet de Plan d'Exposition au Bruit de l'Aérodrome Toulouse Lasbordes transmis le 5 mai 2006

**ARTICLE 2**

Monsieur le Maire est chargé de l'exécution de la présente délibération et en règle générale de tous les actes nécessaires à sa mise en œuvre.

Ainsi fait et délibéré, les jours, mois et an que dessus.  
Au registre sont les signatures.

Pour copie conforme.

Fait à Saint-Orens-de-Gameville, le

**- 3 JUIL. 2006**

LE MAIRE DE ST-ORENS DE GAMEVILLE  
CERTIFIE QUE LE PRÉSENT DOCUMENT A ÉTÉ  
PUBLIÉ LE :  
NOTIFIÉ LE :  
TRANSMIS AU COMMISSAIRE DE LA REPUBLIQUE  
LE :

LE MAIRE



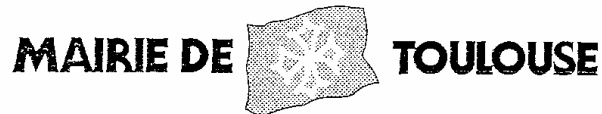
MAIRE  
Christian SEMPÉ

Délibération n° 71/06  
Conseil Municipal du 29 Juin 2006



REPUBLIQUE FRANCAISE

LIBERTE - EGALITE - FRATERNITE



**EXTRAIT DES REGISTRES  
DES  
DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL**

**Séance du vendredi 30 juin 2006**

Le Conseil Municipal, régulièrement convoqué, s'est réuni dans le lieu habituel de ses séances.

**Présents :** Jean-Luc MOUDENC Maire, Président

Françoise HEBRARD DE VEYRINAS, Jean DIEBOLD, Philippe DOUSTE-BLAZY, Serge DIDIER, René BOUSCATEL, Christine DE VEYRAC, Chantal DOUNOT-SOBRAQUES, Marie DEQUE, Jean-Claude PAIX, Danielle DAMIN, Christian RAYNAL, Jean-Pierre LLORET, Roger ATSARIAS, Marie-Thérèse CARSALADE-GAMBLIN, Michèle CLAUD, Jacqueline BAYLE, Philippe DUFETELLE, Simone LAMBERT, François CHOLLET, Georges ESTIBAL, Jean-Daniel COTONAT, Laurent CUZACQ, Marie-Hélène LE DIGABEL, Monique BARBIER, Geneviève VASSAL, Chantal LEGER, Colette DURAND-ADER, Jean-Paul ESCUDIER, Gérard NAON, Marie-Claude SUDRE, Marie-Hélène MAYEUX-BOUCHARD, André DUCAP, Evelyne BERTHIER-ROLLIN, Annette LAIGNEAU, Jacques MONTAGUT, Anne MAURIES, Marie-Claire DANEN, Josiane CHAPTAL, Bernard BOUSQUET, Christian RAOUST, Marie-Ange ALET-RICARD, Jean-Jacques BOLZAN, Bertrand SERP, Anne-Bernade SEQUELA, Madeleine DUPUIS, Robert GELY, Michel DESMARS, Yvette BENAYOUN-NAKACHE, Claudie FONTES, Jean-Jacques MIRASSOU, François SIMON, Salah AMOKRANE, Thierry COTELLE, Thierry SUAUD, Stéphane DUPRAZ, Djilalli LAHIANI, Mathieu BANNINO.

**Empêchés d'assister à la séance et ont donné pouvoir :**

Louis GAUBERT, Michel VALDIGUIE, Florence BAUDIS, Ginette ARIAS, Bernard ANDREU, Brigitte MICOULEAU, Jean-Michel LATTES, Marie-Thérèse MARTINELLI, Pierre LABEYRIE, Martine MARTINEL.

**Absente :**

Isabelle RIVIERE.

**Secrétaire de séance :**

Laurent CUZACQ.

DIRECTION GENERALE DE L'URBANISME ET DE L'ENVIRONNEMENT

PROJET DE PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT (P.E.B.) DE L'AERODROME DE TOULOUSE-LASBORDES  
LASBORDES - AVIS DU CONSEIL MUNICIPAL DE LA HAUTE-GARONNE

05.07.06 001981  
D A C I

**REÇU**  
le 04 JUIL. 2006  
PREFECTURE de la Hte-GARONNE

Mesdames, Messieurs,

Je vous rappelle que le Plan d'Exposition au Bruit (P.E.B.) de l'Aérodrome de Toulouse-Lasbordes actuellement en vigueur a été approuvé par arrêté préfectoral le 24 septembre 1990.

Depuis cette date, de nouvelles dispositions réglementaires relatives aux modalités d'établissement des P.E.B. sont entrées en application.

Notamment, le décret n° 2002-626 du 26 avril 2002 prévoit que les P.E.B. soient établis sur la base d'un nouvel indice : l'indice Lden (Level day, evening, night), remplaçant l'indice psophique.

Par conséquent, le Préfet a prescrit la mise en révision du P.E.B. par arrêté du 26 avril 2006 et, par courrier en date du 2 mai 2006, nous a transmis le nouveau projet de P.E.B., calculé avec la nouvelle formule du Code de l'Urbanisme, intégrant une courbe D.

Le Conseil Municipal dispose d'un délai de 2 mois pour faire connaître son avis sur ce projet de révision du P.E.B.

Ce projet de P.E.B. est donc calculé à partir du nouvel indice Lden, exprimé en décibels (dB), qui représente le niveau d'exposition totale au bruit des aéronefs en chaque point de l'environnement de l'aérodrome.

Les calculs prennent en compte les types d'appareils utilisant la plate-forme, la fréquence et les procédures utilisées par les aéronefs, la répartition temporelle des vols suivant que ceux-ci se déroulent de jour, en soirée ou de nuit, ainsi que la géométrie et les infrastructures aéronautiques concernées.

Concernant les infrastructures aéronautiques, l'hypothèse retenue considère qu'aucune modification notable n'interviendra à l'échéance des vingt prochaines années.

Pour le trafic, la charte de qualité environnement, approuvée le 8 septembre 2004, a limité le nombre de mouvements annuels à 66 000.

Par conséquent, les hypothèses de trafic à court, moyen et long terme sont identiques : le nombre total annuel de mouvements pris en compte est de 66 000.

Afin de représenter au mieux la gêne inhérente au bruit des avions, la modélisation du projet de P.E.B. a été faite sur la base d'une journée de référence de 400 mouvements/jour, représentative d'un trafic dense rencontré notamment en fin de semaine.

La répartition des mouvements par période de la journée n'étant pas supposée évoluer à moyen et long terme, elle a été établie à partir des données de trafic constatées ces 3 dernières années, soit environ 70% des mouvements le jour (de 6 h à 18 h) et environ 30% en soirée (de 18 h à 22 h).

Les indices Lden des courbes A et D ont une valeur fixée par la loi (indice Lden 70 pour la courbe A et indice Lden 50 pour la courbe D).

165



Les valeurs des indices Lden des courbes B et C sont à définir localement, dans une fourchette fixée par la loi pouvant varier de 62 à 65 pour la courbe B et de 55 à 57 pour la courbe C.

Le choix du Préfet s'est porté sur l'indice Lden 62 pour la limite de la courbe B et sur l'indice Lden 55 pour la limite de la courbe C, indices les plus protecteurs.

Le Code de l'Urbanisme, dans son article L. 147-5, définit précisément les règles de construction applicables sous les courbes de bruit.

Pour résumer, sous courbe A ne sont admises que les constructions liées à l'activité aéronautique, sous courbe B ne sont admises que les activités industrielles ou commerciales (les nouvelles habitations individuelles ou collectives sont interdites), sous courbe C sont admises les constructions individuelles non groupées n'entraînant qu'un faible accroissement de la population, et sous courbe D, il n'y a pas de contrainte de constructibilité mais, de même que sous les autres courbes A, B et C, un isolement acoustique adéquat est imposé aux constructions neuves.

En terme d'impact sur le territoire de la Ville de Toulouse, l'enveloppe globale de ce projet de P.E.B. (zone A, B, C et D) concerne 314 hectares (contre 156,5 hectares pour le P.E.B. actuellement en vigueur) et 3 196 habitants (contre 1 692 avec le P.E.B. opposable).

Cet accroissement de l'impact est lié à la mise en œuvre de la courbe D, qui n'existe pas dans le P.E.B. en vigueur.

\* \* \*

Vu le Code de l'Urbanisme, et notamment ses articles L. 147-1 et suivants et R. 147-1 et suivants,

Vu le Projet de Plan d'Exposition au Bruit de l'Aérodrome de Toulouse-Lasbordes proposé par le Préfet par courrier en date du 02 mai 2006,

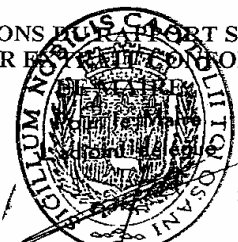
Considérant qu'un avis est demandé au Conseil Municipal de Toulouse sur ce projet de Plan d'Exposition au Bruit de l'Aérodrome de Toulouse-Lasbordes,

Compte tenu de ce qui précède, je vous propose donc, Mesdames, Messieurs, si tel est votre avis, de prendre la délibération suivante :

**ARTICLE 1** : Le Conseil Municipal émet un avis favorable sur le projet de P.E.B. proposé.

**ARTICLE 2** : Le Conseil Municipal mandate Monsieur le Maire pour confirmer et maintenir cette position dans toutes les étapes de la procédure en cours, notamment lors des séances de la Commission Consultative de l'Environnement et également à l'occasion de l'enquête publique à laquelle sera soumis le présent projet de Plan d'Exposition au Bruit de l'Aérodrome de Toulouse-Lasbordes.

LES CONCLUSIONS PRIS CASERT SONT ADOPTEES,  
POUR ETRE EN TOUTE CONFORME,



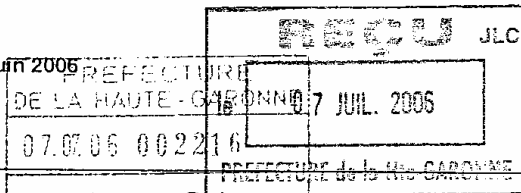
Dr Philippe DUFETELLE



Conseil de communauté du 30 juin 2006

Pavillon d'Oc - Toulouse

Extrait du registre des délibérations



Délibération n° 2006-06-ENV-02

## Projet de révision du Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Toulouse Lasbordes (avril 2006) : avis du Grand Toulouse

L'an deux mille six, le trente juin à huit heures trente, sous la Présidence de Monsieur Philippe DOUSTE-BLAZY, Président, le Conseil de Communauté s'est réuni au Pavillon d'Oc à Toulouse.

### Participants

Afférents au Conseil :	69
Présents :	56
Procurations :	12
Date de convocation :	20 juin 2006

### Présents

	Titulaire	Suppléant
Aussonne	Mme Lysiane MAUREL	
Balma	M. Stéphane COPPEY M. Alain FILLOLA	Mme Thérèse PICHON
Beauzelle	M. Jacques BERGER	
Blagnac	M. Christian BERGON M. Bernard KELLER	
Castelginest	M. Grégoire CARNEIRO	
Colomiers	M. Louis GERMAIN M. Pierre SEUBE M. Bernard SICARD	
Cornebarrieu	M. Gilles DE FALETANS	
Cugnaux	M. Philippe GUERIN M. Philippe RIPOCHE	
Fenouillet	M. Gilles BROQUERE	
Fonbeauzard	M. Robert GRIMAUD	
Gagnac-sur-Garonne	M. Pierre PUJOL	
Launaguet	Mme Arlette SYLVESTRE	
Mondonville	M. Edmond DESCLAUX	
Pibrac	M. Robert BON	
Pin-Balma	M. Jacques DIFFIS	
Quint-Fonsegrives		M. René GUILLOT
Saint-Alban	M. Raymond-Roger STRAMARE	
Saint-Orens	M. Claude MÉRONO M. Christian SEMPÉ	M. Robert ARTERO
Seilh		M. Christian PAUL
Toulouse	Mme Marie-Ange ALET-RICARD M. Roger ATSARIAS Mme Monique BARBIER Mme Jacqueline BAYLÉ M. Jean-Jacques BOLZAN M. René BOUSCATEL M. Bernard BOUSQUET Mme Marie-Thérèse CARSALADE M. François CHOLLET Mme Michèle CLAUD M. Laurent CUZACQ Mme Danièle DAMIN	



	Mme Marie DEQUÉ Mme Christine DE VEYRAC Mme Françoise DE VEYRINAS M. Serge DIDIER M. Jean DIEBOLD M. Philippe DOUSTE-BLAZY M. Philippe DUFETELLE Mme Colette DURAND-ADER M. Georges ESTIBAL Mme Annette LAIGNEAU M. Jean-Pierre LLORET M. Jacques MONTAGUT M. Jean-Luc MOUDENC M. Christian RAOUST
Tournefeuille	M. Bernard MARUEJOULS M. Claude RAYNAL
L'Union	M. Gilbert ANATOLE M. Georges BEYNEY
Villeneuve-Tolosane	M. Dominique COQUART

**Délégués titulaires ayant donné pouvoir**

	Titulaire	Pouvoir à
Aucamville	M. Gérard ANDRE	M. Claude RAYNAL
Blagnac	M. Joseph CARLES	M. Bernard KELLER
Colomiers	M. Guy LAURENT	M. Louis GERMAIN
Toulouse	Mme Florence BAUDIS Mme Chantal DOUNOT-SOBRAQUES M. Louis GAUBERT M. Jean-Michel LATTES Mme Brigitte MICOULEAU M. Gérard NAON M. Jean-Claude PAIX M. Christian RAYNAL	M. Serge DIDIER Mme Christine DE VEYRAC M. Philippe DUFETELLE Mme Colette DURAND-ADER M. Jean-Luc MOUDENC Mme Marie-Ange ALET-RICARD M. Jean-Pierre LLORET M. Christian RAOUST
Tournefeuille	Mme Danielle BUYS	M. Bernard MARUEJOULS

**Délégués titulaires excusés**

	Titulaire
Brax	M. Jean-Pierre VERGÉ



Délibération n° 2006-06-ENV-02

## Projet de révision du Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Toulouse Lasbordes (avril 2006) : avis du Grand Toulouse

### Exposé

Le Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome Toulouse-Lasbordes actuellement en vigueur a été approuvé le 24 septembre 1990. Depuis, de nouvelles dispositions réglementaires relatives aux modalités d'établissement des PEB sont entrées en application, en particulier, le décret du 26 avril 2002 qui prévoit le remplacement de l'indice de mesure du niveau de bruit ; l'indice Lden remplaçant l'indice psophique.

Ainsi, par arrêté préfectoral du 26 avril 2006, le Préfet de la Haute Garonne a décidé de la mise en révision de ce PEB et soumet, pour avis au Grand Toulouse, dans un délai de deux mois, un projet de PEB, par courrier du 2 mai 2006.

#### Présentation du projet de PEB

Le nombre de mouvement retenu est basé sur la charte de qualité sur l'environnement de l'aérodrome, approuvée le 8 septembre 2004 qui a limité le trafic annuel à 66 000 mouvements.

Par ailleurs, si la limite de la zone A par la courbe Lden 70 est obligatoire réglementairement, les limites des courbes B et C peuvent varier du Lden 62 au Lden 65 pour la zone B et du Lden 55 au Lden 57 pour la zone C.

#### Compte tenu :

- du bas niveau d'urbanisation autour du site
- de l'impact très limité du projet présenté sur l'urbanisme des communes
- de la volonté d'assurer une protection satisfaisante de l'outil aéroportuaire
- de la nécessité d'éloigner suffisamment l'habitat futur de l'aérodrome, du fait de la sensibilité croissante de la population au bruit des avions
- de l'avis de la commission consultative de l'environnement en date du 16 décembre 2005,

il a été décidé de retenir les indices les plus protecteurs soit :

- l'indice Lden 62 comme limite extérieure de la zone B
- l'indice Lden 55 comme limite extérieure de la zone C.

Par ailleurs, bien que l'institution d'une zone D ne soit pas obligatoire pour ce type d'aérodrome, le projet retient une zone D, dans un souci de prévention et afin d'élargir le périmètre où le public est informé de l'existence de cette zone de bruit modéré lors de la délivrance d'un certificat d'urbanisme ou la passation d'un contrat de location.

Ce projet de PEB concerne quatre communes, toutes membres du Grand Toulouse. Il s'agit de : Balma, Quint-Fonsegrives, Saint Orens et Toulouse

Communes	données	Zone A		Zone B		Zone C		Zone D		Total	
		actuel	projet	actuel	projet	actuel	projet	actuel	projet	actuel	projet
Balma	Surfaces en ha	15,5	8	19	28	81	112	/	180	115,5	328
	population			1		9	47	7	987	10	1034
Quint	Surfaces en ha					7	2	/	7	7	9
	population										
Saint Orens	Surfaces en ha					11	0	/	78	11	78
	population					33		/	391	33	391
Toulouse	Surfaces en ha	0,5		13	2	143	99	/	213	156,5	314
	population			72		1620	642	/	2554	1692	3196
Total	Surfaces en ha	16	8	32	30	242	213	/	478	290	729
	population	0	0	73	0	1662	689	/	3932	1735	4621

Considérant que ce projet ne porte pas atteinte aux projets du Grand Toulouse et après concertation avec les communes concernées, il convient de prendre une délibération sur le projet de PEB transmis le 2 mai 2006.

## Décision

Le Conseil de Communauté,

Vu l'avis favorable du Bureau du 16 juin 2006

Entendu l'exposé de Monsieur le Président, après en avoir délibéré,

Décide :

### Article unique :

D'émettre un avis favorable sur le projet de Plan d'Exposition au Bruit de l'Aérodrome Toulouse-Lasbordes transmis le 2 mai 2006.

#### Résultat du vote :

- Pour : 68
- Contre : 0
- Abstentions : 0
- Non participations au vote : 0

Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an que dessus,

Au registre sont les signatures,

Pour extrait conforme,

Le Président,

  
Philippe DOUSTE-BLAZY







Dac Sud  
Aérodrome  
de Toulouse-Blagnac  
B.P. 100  
31703 Blagnac cedex  
téléphone  
05 62 74 67 78  
télécopie  
05 62 74 67 71  
environnement.dacsud@aviation-civile.gouv.fr  
www.dgac.fr

