

SAGEB



LE PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT (PEB)

A QUOI CA SERT ? :

Le PEB est un document d'urbanisme (annexé au PLU) visant à limiter l'urbanisation aux environs des aéroports. Il permet d'interdire ou de limiter les constructions (et non pas le trafic aérien) pour ne pas augmenter les populations soumises aux nuisances aériennes. Le PEB anticipe à l'horizon de 10/15 ans les prévisions de développement de l'activité aérienne, l'extension des infrastructures et les évolutions des procédures de circulation aérienne.

COMMENT EST IL PREPARE ? :

Il est préparé par une procédure spécifique d'enquête publique après avis des communes concernées, de la commission consultative, de l'ACNUSA et l'accord des ministres. Le PEB est approuvé par un arrêté préfectoral. L'ACNUSA peut demander sa révision. Le PEB est annexé et transcrit dans le plan d'occupation des sols et autres documents d'urbanisme.

QUELLE FORME A T-IL ? :

Le PEB se présente sous la forme d'un rapport et d'une carte au 1/25000 indiquant différentes zones A, B, C et D selon les niveaux sonores auxquelles elles sont exposées. Après avis de la commission consultative, le Préfet décide de l'indice retenu pour chaque zone.

COMMENT EST-IL CALCULE ? :

La Direction Générale de l'Aviation Civile est le maître d'œuvre du projet PEB. Elle utilise un logiciel appelé INM (pour Integrated Noise Model) qui travaille en deux dimensions et à partir des hypothèses de trafic données par les opérateurs (Chambre de Commerce ou autre) modélise en fonction des signatures acoustiques des différents appareils une carte issue d'un calcul et non de mesures sonores.

QUELLES SONT LES PRESCRIPTIONS EN TERMES D'URBANISME ?:

| | Zone A Lden 70 (IP \geq 96) | Zone B Lden 65à62 (96 > IP \geq 89) | Zone C Lden 57à55 (89 > IP \geq (84 à 72)*) | Zone D Lden 50 ((84 à 72) > IP \geq 69**) |
|---|--|---|--|--|
| CONSTRUCTIONS NOUVELLES | | | | |
| Logements nécessaires à l'activité de l'aérodrome, hôtels de voyageurs en transit | autorisés | autorisés | autorisés | autorisés sous réserve d'isolation acoustique |
| Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales | autorisés dans les secteurs déjà urbanisés | autorisés | autorisés | |
| Immeubles d'habitation directement liés ou nécessaires à l'activité agricole | autorisés dans les secteurs déjà urbanisés | autorisés | autorisés | |
| Immeubles collectifs à usage d'habitation | non autorisés | non autorisés | non autorisés | |
| Habitat groupé (lotissement,...) parcs résidentiels de loisirs | non autorisés | non autorisés | non autorisés | |
| Maisons d'habitation individuelle | non autorisées | non autorisées | Autorisées si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par équipement public et si n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil | |
| Constructions à usage industriel, commercial et agricole | admises si elles ne risquent pas d'entraîner l'implantation de population permanente | conditions identiques à la zone A | conditions identiques à la zone A | |
| Équipement de superstructures nécessaires à l'activité aéroportuaire | autorisés s'ils ne peuvent être localisés ailleurs | conditions identiques à la zone A | autorisés | |
| Équipements publics | autorisés s'ils sont indispensables aux populations existantes et s'ils ne peuvent être localisés ailleurs | conditions identiques à la zone A | autorisés | |

| | | | |
|--|--|-----------------------------------|--|
| OPERATIONS DE RENOVATION DES QUARTIERS OU DE REHABILITATION DE L'HABITAT EXISTANT | autorisées sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil | conditions identiques à la zone A | admises dans les secteurs déjà urbanisés et desservis par des équipements publics et avec un faible accroissement de la capacité d'accueil |
| AMELIORATION ET EXTENSION MESUREE OU RECONSTRUCTION DES CONSTRUCTIONS EXISTANTES | autorisée s'il n'y a pas d'accroissement assimilable à la construction d'un nouveau logement | conditions identiques à la zone A | Idem ci-dessus |
| RENOUVELLEMENT URBAIN DES QUARTIERS OU VILLAGES EXISTANTS, OPERATION DE REHABILITATION ET DE REAMENAGEMENT URBAIN*** | non autorisés | non autorisés | autorisés si n'entraînent pas d'augmentation significative de la population soumise aux nuisances sonores |

*L'indice inférieur est fixé par le préfet

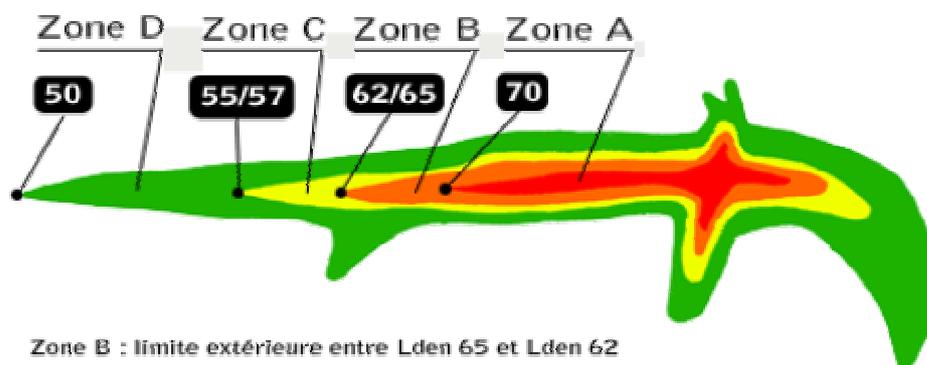
** Indice retenu par le projet de décret soumis pour avis à l'ACNUSA

*** Article 36 de la loi n°200-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains, modifiant l'article L 147-5 du code de l'urbanisme.

QUI DOIT FAIRE UN PEB ? :

Les aéroports devant être dotés d'un PEB sont ceux classés en catégorie A, B et C (classification établie par l'article R222 du code de l'aviation civile) ainsi que ceux inscrits dans une liste établie par arrêtés des ministres chargés de la défense, de l'urbanisme, de l'aviation civile et de l'environnement. Cette liste comprend à ce jour 190 aéroports.

A QUOI RESSEMBLE UNE CARTE PEB ? :



Zone B : limite extérieure entre Lden 65 et Lden 62

Zone C : limite extérieure entre Lden 57 et Lden 55

Zone D : obligatoire pour les dix principaux aéroports

QU'EST CE QUE LE PARADOXE PEB ? :

Le paradoxe PEB est que plus un aéroport est vertueux en termes de bruit - même si le trafic augmente considérablement – plus il est possible de construire près des pistes. Donc même si le bruit global diminue, le nombre potentiel de riverains mécontents augmente.

LE PEB PERMET-IL DE LIMITER LE TRAFIC ?:

Non. Le PEB est un document d'urbanisme. Il ni normatif ni contractuel dans ses hypothèses de trafic. Plus les hypothèses de trafic sont élevées plus la zone de protection est grande. L'outil pour limiter le trafic n'est pas le PEB mais l'arrêté ministériel de restriction d'usage qui donne par exemple un nombre de mouvements donné (exemple : Orly).

QU'EST CE QUE L'INDICE Lden ? :

L'ancien indice appelé psophique IP (du grec Psophos : le bruit), résultait d'une pondération du bruit par fréquences, non pas en fonction de la gêne physiologique de bruit mais en fonction de la gêne induite. Des travaux menés en laboratoire pour quantifier la gêne due au bruit des avions ont conduit à l'élaboration de l'unité de l'indice psophique le PNdB (pour Perceived Noise Décibel). Il est apparu que cet indice isolait trop le bruit des avions de l'ensemble des nuisances acoustiques et qu'en fonction du moment de la journée la gêne variait considérablement. Il a été créé cet indice Lden qui veut dire : Level day evening night et dans lequel les bruits de jour (de 6 heures à 18 heures) sont affectés du coefficient x1, les bruits de soir (de 18 heures à 22 heures) d'un coefficient + 5, les bruits de nuit (de 22 heures à 6 heures) d'un coefficient +10. L'unité de Lden est le SEL (Sound Exposure Level) c'est à dire une unité en décibel intégrant une durée (une seconde).

Il n'y a pas d'équivalence mathématique autre qu'une corrélation statistique entre l'IP et le Lden en raison de la différence entre les facteurs d'atténuation. Cependant on peut dire que :

IP 78 correspond environ à Lden 55

IP 69 correspond environ à Lden 50.

Par ailleurs en Europe de nombreux indices affectés de différentes pondérations ont conduit à adopter une unité commune.

POURQUOI TOUS LES PEB SONT REVUS ? :

Depuis 1974 peu de PEB avaient été révisés. Le législateur en modifiant l'indice sonore dans le code de l'urbanisme conduit à réviser l'ensemble des 190 PEB. Tous les nouveaux PEB auraient du être révisés avant le 31 décembre 2005.

LES CONTOURS DU PEB ONT-ILS TENDANCE A S'ELARGIR AVEC LE TRAFIC ? :

Non pas obligatoirement. L'amélioration du niveau de bruit des avions conduit quasiment dans tous les cas à une diminution de la surface des zones, et ce, malgré l'augmentation du trafic. Ainsi à Roissy entre 1997 et 2000 le trafic est passé de 402 717 mouvements à 517 657 mouvements soit + 29% alors que la surface de l'IP 78 est passée de 12 884 Ha à 12 134 Ha soit – 6%.

QUELLES SONT LES PRECONISATIONS ?

L'ACNUSA préconise pour les différentes zones les indices suivants :

Zone A : indice supérieur ou égal à 70

Zone B : indice supérieur ou égal à 62 et inférieur à 70

Zone C : indice supérieur ou égal à 55 et inférieur à 62

Zone D : indice supérieur ou égal à 50 et inférieur à 55

Nota : plus l'indice retenu est faible, plus la surface de la zone est grande.

QUELLE EST LA PROCEDURE D'ETABLISSEMENT, DE REVISION ET D'APPROBATION DU PEB ?

Définition :

- Hypothèses de trafic à court, moyen et long terme
- Répartition (jour, soir, nuit) pour chaque trajectoire
- Avant projet de PEB avec tracé des courbes pour chaque horizon
- Consultation des Commissions Consultatives de l'Environnement sur la valeur Lden à retenir pour les courbes B et C
- Projet de PEB sur la base des valeurs fixées par le Préfet

Décision d'établir ou de réviser le PEB prise par le Préfet :

- Notification pour avis
- Procédure consultative pour recueil des avis
- Procédure d'enquête publique

Approbation par arrêté préfectoral :

- Procédure de publication
- Annexion au PLU

Examen quinquennal par la CCE de la pertinence des hypothèses :

- Proposition éventuelle de mise en révision

Sources Juridiques

- [Article R 222-5](#) du Code de l'aviation civile.
-
- [Articles L 147-1 à L 147-8](#) du Code de l'urbanisme.
-
- [Articles R 147-1 à R 147-2](#) du Code de l'urbanisme.
-
- [Articles R 147-5 à R 147-11](#) du Code de l'urbanisme.
-
- [Loi n°85-696 du 11 juillet 1985](#) relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes.
-
- [Décret n°87-339 du 21 mai 1987](#) définissant les modalités de l'enquête publique relative aux plans d'exposition au bruit des aérodromes.
-
- [Circulaire du 19 Janvier 1988](#) relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes.
-
- [Arrêté du 17 janvier 1994](#) complétant la liste des aérodromes non classés en catégories A, B ou C devant être dotés d'un plan d'exposition au bruit.
-
- [Loi n°99-588 du 12 juillet 1999](#) portant création de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires.
-
- [Article n°36 de la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000](#) relative à la solidarité et au renouvellement urbains.
-
- [Article n°10 de la loi n°2002-3 du 3 janvier 2002](#) relative à la sécurité des infrastructures et système de transport, aux enquêtes techniques après évènement de mer, accident ou incident de transport terrestre ou aérien et au stockage souterrain de gaz naturel, d'hydrocarbures et de produits chimiques modifiant l'article L 147-5 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.
-
- [Article 8 de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006](#) relative à la sécurité et au développement des transports.