

PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT DE L'AEROPORT DE CLERMONT – FERRAND / AUVERGNE

Rapport de présentation



AVANT-PROPOS

Le PEB est un instrument juridique destiné à maîtriser l'urbanisation autour des aérodromes en limitant les droits à construire dans les zones de bruit et en imposant une isolation acoustique renforcée pour les constructions autorisées dans les zones de bruit. C'est un document d'urbanisme opposable à toute personne publique ou privée. Il doit être annexé au plan local d'urbanisme (PLU), au plan de sauvegarde et de mise en valeur et à la carte communale. Les dispositions des PLU doivent être compatibles avec les prescriptions du PEB en vigueur.

Le PEB vise à éviter que de nouvelles populations ne soient exposées aux nuisances sonores générées par l'activité de l'aérodrome considéré. Ainsi, il réglemente l'utilisation des sols aux abords des aérodromes en vue d'interdire ou d'y limiter la construction de logements, dans l'intérêt même des populations, et d'y prescrire des types d'activités peu sensibles au bruit ou plus compatibles avec le voisinage d'un aérodrome.

Outre l'objectif premier de maîtrise de l'urbanisation à travers le droit à construire, le PEB autorise le renouvellement urbain des quartiers existants dans les zones de bruit et introduit des obligations en matière d'information des riverains.

Les textes de référence en matière de PEB sont codifiés et repris dans le Code de l'urbanisme (articles L.147-1 à L.147-8 et articles R. 147-1 à R. 147-11).

L'objet du présent rapport est de présenter le nouveau plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de *Clermont Ferrand Auvergne*.

1. Rappels sur les Plans d'Exposition au Bruit

1.1. Méthode d'élaboration des PEB

1.1.1. Evaluation de l'exposition au bruit à court, moyen et long terme

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

S'agissant de l'APPEB de l'aérodrome de Clermont Ferrand Auvergne, les courbes enveloppe résultent des courbes des court et long termes.

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

- les infrastructures
- le trafic
- les procédures de navigation aérienne
- les conditions d'exploitation

Ces hypothèses s'appuient sur les données et les perspectives envisageables au moment où le projet de PEB est élaboré. Tous les cinq ans au moins, la commission consultative de l'environnement (CCE) lorsqu'elle existe, doit examiner la pertinence des prévisions ayant servi à l'établissement du plan. Elle peut proposer au préfet sa mise en révision.

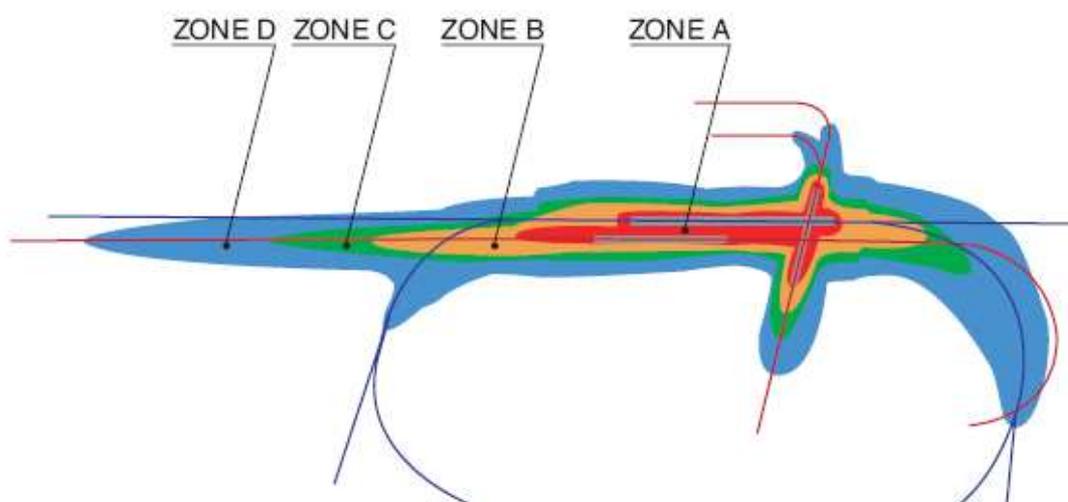
1.1.2. L'indice L_{den}

La France a adopté en 2002 l'indice L_{den} (Level Day Evening Night, article R147-1 du code de l'urbanisme) pour l'élaboration des PEB. Cet indice est également prescrit au niveau communautaire (directive européenne n°2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement).

Le L_{den} est un indice de bruit, exprimé en dB(A), qui représente le niveau d'exposition totale au bruit des avions en chaque point de l'environnement d'un aérodrome. Il tient compte :

- du niveau sonore moyen du passage des avions pendant chacune des trois périodes de la journée c'est à dire le jour (6h00-18h00), la soirée (18h00-22h00) et la nuit (22h00-6h00) ;
- d'une pénalisation du niveau sonore selon cette période d'émission : le niveau sonore moyen de la soirée est pénalisé de 5 dB(A), ce qui signifie qu'un mouvement opéré en soirée est considéré comme équivalent à environ trois mouvements opérés de jour. Le niveau sonore de la nuit est quant à lui pénalisé de 10 dB(A) (un mouvement de nuit équivaut à 10 mouvements de jour).

La valeur de l'indice L_{den} est calculée à l'aide d'un logiciel informatique, en chaque point du territoire voisin de l'aérodrome, à partir des hypothèses de trafic retenues. L'outil de modélisation intègre les niveaux sonores émis par les différents avions, les paramètres de vol (trajectoires, profils) et les lois de propagation du bruit dans l'air. En reliant les points de même indice, on obtient des courbes, dites isophoniques. Dans la zone comprise à l'intérieur de la courbe isophonique, le bruit est supérieur à l'indice considéré (par exemple 70 dB (A) dans la zone A) à au moins un des 3 horizons envisagés. A l'extérieur de cette courbe, le bruit est inférieur et décroît à mesure que l'on s'éloigne.



1.2. Zones de bruit d'un PEB et règles d'urbanisme applicables

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

- La zone de bruit fort A

C'est la zone comprise à l'intérieur de la courbe d'indice L_{den} 70.

- La zone de bruit fort B

C'est la zone comprise entre la courbe d'indice L_{den} 70 et la courbe dont l'indice peut être fixé entre les valeurs L_{den} 62 et L_{den} 65. (A noter que pour les aérodromes mis en service après la date de publication du décret n°2002-626, soit après le 28/04/2002, la valeur de l'indice servant à la délimitation de la limite extérieure de la zone B est obligatoirement 62).

- La zone de bruit modéré C

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

1

- La zone de bruit D

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

La zone D est obligatoire pour les aérodromes visés au I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts, c'est-à-dire les aérodromes pour lesquels le nombre annuel des mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes a dépassé 20 000 lors de l'une des 5 années civiles précédentes.

La délimitation d'une zone D est facultative pour les autres aérodromes.

1.2.1. Restrictions d'urbanisation dans les zones de bruit

Le PEB prescrit des restrictions d'urbanisation pour les constructions à usage d'habitation et pour les équipements publics ou collectifs, le principe général consistant à ne pas accroître la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances sonores.

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

A l'intérieur de la **zone C**, les constructions individuelles non groupées sont autorisées à condition d'être situées dans un secteur déjà urbanisé et desservi par des équipements publics et dès lors qu'elles n'accroissent que faiblement la capacité d'accueil du secteur. Les opérations de reconstruction rendues nécessaires par une opération de démolition en zone A ou B sont autorisées en zone C, dès lors qu'elles n'entraînent pas d'accroissement de la population exposée aux nuisances, que les normes d'isolation phonique sont respectées et que le coût d'isolation est à la charge exclusive du constructeur

La **zone D** ne donne pas lieu à des restrictions de droits à construire.

1.2.2. Isolation renforcée

Les constructions nouvelles autorisées dans les zones de bruit doivent faire l'objet de mesures d'isolation acoustique renforcée.

1.2.3. Renouvellement urbain

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

En outre, la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain modifiée par la loi n°2002-3 du 3 janvier 2002 introduit une disposition nouvelle : à l'intérieur des zones C, les plans d'exposition au bruit peuvent délimiter des secteurs où, pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou de villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées, à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores : ces secteurs peuvent être délimités postérieurement à l'approbation du PEB, à la demande de la commune compétente en matière de plan local d'urbanisme, par arrêté préfectoral et après enquête publique.

1.2.4. Obligation d'information

A l'intérieur des trois (ou quatre) zones de bruit, tout contrat de location de biens immobiliers doit comporter une clause claire et lisible précisant la zone de bruit où se trouve localisé le bien et tout certificat d'urbanisme doit spécifier l'existence de la zone de bruit et l'obligation de respecter les règles d'isolation acoustique.

	ZONE A Lden ≥ 70	ZONE B 70 > Lden ≥ (62 à 65)	ZONE C (62 à 65) > Lden ≥ (55 à 57)	ZONE D ² (55 à 57) > Lden ≥ 50
CONSTRUCTIONS NOUVELLES				
Logements nécessaires à l'activité aéronautique ou liés à celle-ci	Autorisés*			Autorisés*
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales admises dans la zone	Autorisés* dans les secteurs déjà urbanisés	Autorisés*		
Constructions directement liées ou nécessaires à l'activité agricole				
Equipements publics ou collectifs	Autorisés* s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes		Autorisés*	
Constructions individuelles non groupées	Non autorisées		Autorisées* si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par des équipements publics et si elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances	
Autres types de constructions nouvelles à usage d'habitation (exemples : lotissements, immeubles collectifs à usage d'habitation)	Non autorisés		Opérations de reconstruction autorisées* si rendues nécessaires par une opération de démolition en zone A ou B, dès lors qu'elles n'entraînent pas d'accroissement de la population exposée aux nuisances, que les normes d'isolation phonique fixée par l'autorité administrative sont respectées et que le coût d'isolation est à la charge exclusive du constructeur	
INTERVENTIONS SUR L'EXISTANT				
Rénovation, réhabilitation, amélioration, extension mesurée ou reconstruction des constructions existantes	Autorisés* sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances			Autorisés*
Opération de réhabilitation et de réaménagement urbain	Non autorisées		Autorisées* sous réserve de se situer dans un des secteurs délimités pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existant, à condition de ne pas entraîner d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores	

Le niveau d'isolation acoustique des parois devra être :

- en zone A : 45 dbA
- en zone B : 40 dbA
- en zone C : 35 dbA
- en zone D : 30 dbA

2. Démarche de révision du PEB de l'aérodrome de Clermont - Ferrand / Auvergne

2.1. Phase préalable à la décision de révision du PEB de l'aérodrome de Clermont Ferrand Auvergne

L'aéroport de Clermont - Ferrand / Auvergne était doté d'un plan d'exposition au bruit approuvé par arrêté préfectoral du 20 février 2006.

Ce document avait été élaboré à une époque où, bien qu'en sensible diminution par rapport aux années record de 2002-2003, le trafic de correspondance généré par le hub de la compagnie REGIONAL constituait encore une part importante de l'activité commerciale de l'aéroport. Les prévisions de trafic à moyen et long terme du PEB de 2006 ont donc été déterminées à partir d'un scénario intégrant le maintien d'une activité de correspondance, organisée autour de la quinzaine de destinations qui était alors desservies quotidiennement au départ de Clermont-Ferrand.

Conformément aux dispositions de l'arrêté 2002-626 du 26 avril 2002 fixant les conditions d'établissement des plans d'exposition au bruit, M. le Préfet du Puy-de-Dôme a réuni le 24 janvier 2011 la commission consultative de l'environnement, afin d'examiner la pertinence de l'ensemble des hypothèses prises en compte.

Les constats établis à cette occasion montraient que si les éléments techniques relatifs aux caractéristiques de l'infrastructure ou au dispositif de circulation aérienne n'avaient pas évolué, les fermetures successives de lignes sur le réseau transversal avaient abouti, fin 2009, au démantèlement complet du hub et ramené la plate-forme clermontoise au rang d'aéroport régional classique, fonctionnant sur son potentiel propre, sans apport de clientèle extérieure.

Une simulation réalisée à partir d'hypothèses correspondant à ce nouveau contexte et présentée en commission de l'environnement le 20 octobre 2011 ayant confirmé l'impact significatif de la baisse du trafic sur l'étendue des zones susceptibles d'être affectées par les limitations du droit à construire, le principe d'une révision du PEB de 2006 a été adopté et les services de la DGAC ont été invités par le Préfet à lancer la phase d'étude correspondante.

2.2. Les hypothèses de trafic

Concernant le trafic commercial, les grandes lignes du scénario retenu pour l'horizon de long terme considéré (2020) sont les suivantes :

- maintien de la ligne régulière vers Orly sur des bases équivalentes à la desserte actuelle (pas de liaison TGV en service en 2020) ;
- renforcement des liaisons entre Clermont et les hubs Air France de Paris/CDG et Lyon/Saint Exupéry ;
- desserte de quatre lignes transversales directes (dont Nice) ;
- croissance des vols charters ;

- consolidation des dessertes de Londres et Madrid ;
- développement modéré d'un trafic « low cost ».
- stabilité des trafics fret et poste
- croissance sensible du trafic d'affaires

Pour les autres activités, l'étude repose sur l'hypothèse d'une quasi stabilité des vols d'aviation générale et sur des prévisions de trafic militaire actualisées sur la base d'éléments fournis par l'AIA.

Une synthèse des hypothèses de trafic de court terme et de long terme est présentée dans le tableau ci-dessous.

Echéance	Court terme	Long terme
Mouvements commerciaux	10 110	15 820
Mouvements non commerciaux :		
• entraînement	3 500	4 500
• av. générale	20 000	22 000
• militaires	900	500
• hélicoptères	3 000	4 000

(*) 1 mouvement d'avion = 1 atterrissage ou 1 décollage

2.3. Choix des indices des zones B et C

Le choix de ces valeurs relève d'un compromis entre deux préoccupations :

- d'une part, maîtriser l'accroissement de la population dans les zones de nuisances potentielles,
- d'autre part, permettre aux communes de maintenir certaines perspectives de développement.

La commission consultative de l'environnement consultée le 12 juillet 2012, s'est prononcée à l'unanimité en faveur d'une zone C la moins étendue possible. Constatant que les perspectives d'urbanisation y sont très limitées, elle n'a pas formulé de souhait particulier pour la limite de la zone B.

Au vu de cet avis de la CCE, de l'état actuel de l'urbanisation autour de l'aéroport de Clermont et des besoins affichés par certaines communes, le Préfet du Puy-de-Dôme a confirmé son choix d'établir le projet de nouveau PEB de l'aéroport de Clermont sur la base des indices suivants :

- limite extérieure de la zone B à la valeur d'indice 62
- limite extérieure de la zone C à la valeur d'indice 57
- maintien d'une zone D

3. Périmètre du PEB de l'aérodrome de Clermont - Ferrand / Auvergne

3.1. Communes concernées

Communes concernées par le PEB	
Zone A, B ou C	Zone D
CLERMONT-FERRAND LEMPDES PONT-DU-CHATEAU AULNAT	CLERMONT-FERRAND LEMPDES PONT-DU-CHATEAU AULNAT MALINTRAT BOUZEL BEAUREGARD-L'EVEQUE SEYCHALLES

3.2. Superficies couvertes par les différentes zones du PEB :

Communes	Zones de bruit	Superficie en ha/zone
Malintrat	D	113
Beauregard l'Evêque	D	115
Bouzel	D	0,5
Seychalles	D	220
Lempdes	D	214
	C	64
	A et B	45
Aulnat	D	204
	C	76
	A et B	129
	D	828
Pont-du-Château	C	133
	A et B	38
	D	496
Clermont-Ferrand	C	60
	A et B	53

