



HABITAT



MOBILITÉS



ÉCONOMIE



ENVIRONNEMENT



PATRIMOINE

PLUi-H

Plan Local d'Urbanisme intercommunal
valant Programme Local de l'Habitat

4.4 - PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT (PEB)

PLUi-H approuvé le 18 décembre 2019 :

Vu pour être annexé à la délibération du
Conseil communautaire du 18 décembre 2019

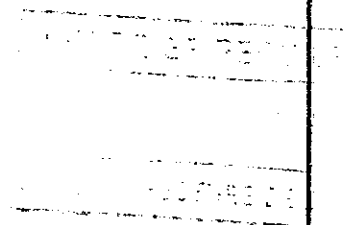
La Présidente,
Mme Élisabeth BONJEAN

maître d'ouvrage



Ministère de la Défense

Direction Centrale du
Service Infrastructure
de la Défense



département des Landes

aérodrome de DAX-SEYRESSE

Projet de Plan d'Exposition au Bruit

Dossier soumis à instruction administrative réglementaire
Rapport de présentation

Août
2007

maître d'oeuvre



direction départementale
de l'Équipement des Landes
351 boulevard Saint Médard
BP 369
40012 Mont de Marsan cedex
Tél : 05 58 51 37 47



assistance à la maîtrise d'œuvre : service technique chargé de l'étude



service spécial
des Bases aériennes
sud-ouest
12, avenue Pythagore - BP70285 - 33697 - Mérignac-
Cedex
Tél : 05 56 13 88 00

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), dont l'objet est de permettre un développement maîtrisé des communes avoisinantes sans exposer de nouvelles populations aux nuisances sonores engendrées 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 dans les court, moyen et long termes, 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 si nécessaire, dans le schéma de cohérence territoriale.

Le décret n° 2002-626 du 26 avril 2002, relatif aux conditions d'établissement des PEB et des plans de gêne sonore des aérodromes et modifiant le code de l'urbanisme, prévoit qu'à compter du 1^{er} novembre 2002, 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 jusqu'à présent. Cet indice, 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.

L'objet du présent dossier est donc de présenter le projet de PEB de l'aérodrome de Dax-Seyresse, établi en application de l'arrêté du 28 mars 1988 modifié et conformément aux nouvelles dispositions réglementaires. En particulier, la délimitation d'une zone D est facultative pour cet aérodrome.

1	<i>Portée et procédure de révision du PEB.....</i>	<i>4</i>
1.1	La portée des plans d'exposition au bruit.....	4
1.2	La procédure de révision du PEB.....	7
2	<i>Cadre de l'étude.....</i>	<i>10</i>
3	<i>L'aérodrome de Dax-Seyresse.....</i>	<i>11</i>
3.1	Situation	11
3.2	Infrastructures actuelles.....	12
3.3	Activités actuelles	12
4	<i>Elaboration du plan d'exposition au bruit.....</i>	<i>13</i>
4.1	Principes d'établissement	13
4.2	Les hypothèses	14
5	<i>Quelles conséquences ?.....</i>	<i>18</i>
5.1	Tracé des courbes	18
5.2	Avant-projet de plan d'exposition au bruit.....	20
5.3	Le plan d'exposition au bruit en vigueur	20
5.4	Comparaison entre le PEB en vigueur et l'avant-projet de PEB en L_{den}	21
5.5	Indices délimitant les zones B et C.....	22
5.6	Impact sur l'urbanisme	23

1 Portée et procédure de révision du PEB

1.1 La portée des plans d'exposition au bruit

Le PEB 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.

Ces zones sont définies en fonction des nuisances sonores auxquelles elles sont ou sont susceptibles d'être exposées eu égard aux hypothèses déterminées de développement et d'exploitation de l'aérodrome concerné :

- la zone A, où la gêne est qualifiée de très forte, à l'intérieur de la courbe d'indice L_{den} 70 (en rouge) ;
- la zone B, où la gêne est qualifiée de forte, comprise entre les courbes d'indice L_{den} 70 et une valeur allant de 65 à 62 (en orangé) ;
- la zone C, dans laquelle la gêne peut être considérée comme modérée, comprise entre la limite extérieure de la zone B et une valeur allant de 57 à 55 (en vert) ;
- la zone D comprise entre la limite extérieure de la zone C et la courbe d'indice L_{den} 50 (en bleu).

Nota : La création d'une zone " D " est obligatoire pour les PEB des aérodromes visés au I 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 Dax-Seyresse

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

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

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.

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 suivant en retrace les grandes lignes.

Le lecteur trouvera cependant l'intégralité du texte original en annexe au présent rapport.

Limitations du droit de construire dans les zones d'un plan d'exposition au bruit

	ZONE A Lden ≥ 70	ZONE B 70 > Lden ≥ (62 à 65)	ZONE C (62 à 65) > Lden ≥ (55 à 57) (indices fixés par le préfet)	ZONE D (55 à 57) > Lden ≥ 50
CONSTRUCTIONS NOUVELLES A USAGE D'HABITATION				
Logements nécessaires à l'activité aéronautique ou liés à celle-ci	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				
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 autorisées			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 fixées par l'autorité administrative sont respectées et que le coût d'isolation est à la charge exclusive du constructeur
EQUIPEMENTS PUBLICS OU COLLECTIFS				
Création ou extension	Autorisée * s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes		Autorisée *	Autorisée *
INTERVENTIONS SUR L'EXISTANT				
Rénovation, réhabilitation améliorée, extension mesurée ou reconstruction des constructions existantes	Autorisée * sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances			
Opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain	Non autorisées			Autorisées * sous réserve de se situer dans un des secteurs délimités pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existant, à condition de ne pas entraîner d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores

* sous réserve d'une isolation acoustique et, le cas échéant, de l'information des futurs occupants

Les constructions autorisées dans les zones de bruit doivent néanmoins satisfaire aux prescriptions d'isolation acoustique suivantes, en application des dispositions de l'article L.147-6 du code de l'urbanisme (arrêtés du 25 avril 2003 relatif à la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement, de santé et les hôtels et circulaire du 19 janvier 1988 relative à l'urbanisme au voisinage des aéroports) :

Nature des constructions	Zone de bruit			
	A	B	C	Extérieur immédiat de la zone C
Constructions à usage d'habitation exceptionnellement admises	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	30 dB(A)
Locaux d'enseignement et de soin	47 dB(A)			
Locaux à usage de bureau ou recevant du public	45 dB(A)			

NB : dans la zone D, 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 juin 1999).

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

Le PEB n'a donc aucun effet sur l'activité réelle de l'aéroport et un impact limité sur les constructions existantes.

Le PEB sera annexé aux plans locaux d'urbanisme et aux cartes communales des communes concernées (à adapter selon les communes qui disposent d'un PLU).

Les documents d'urbanisme tels que plans locaux d'urbanisme (plans d'occupation des sols existants) ou schémas de cohérence territoriale (ou schémas directeurs existants) doivent bien évidemment être rendus compatibles avec les prescriptions d'urbanisme précitées, en application de l'article L.147-1 du code de l'urbanisme (cf. annexe).

1.2 La procédure de révision du PEB

Elle se déroule en deux étapes :

La première, essentiellement technique, doit permettre d'aboutir à la définition du projet, à la réalisation du rapport de présentation et à la décision de mise en révision du PEB par le préfet. La seconde, consacrée aux consultations réglementaires, permet l'approbation du PEB.

Etape 1

Les hypothèses à prendre en compte dans les court, moyen et long termes concernant le nombre de mouvements, la typologie de la flotte et la répartition du trafic entre les périodes de jour, en soirée et de nuit, selon les diverses trajectoires existantes d'approche et de décollage. Elles reposent sur des prévisions ou des estimations traduisant l'évolution du trafic aérien, les hypothèses de développement de la plate-forme ou de limitation de son activité.

Les courbes d'égale exposition au bruit, alors déterminées pour chaque horizon temporel (court, moyen et long termes), délimitent les limites extérieures des quatre zones de bruit. Ces courbes mettent en évidence les hypothèses plus ou moins dimensionnantes pour le PEB :

- zones A et B, dites « de bruit fort » ;
- zone C, dite « de bruit modéré » ;
- zone D, dite « de bruit modéré », facultative.

L'avant-projet de PEB (APPEB), constitué des enveloppes des différentes courbes ainsi obtenues pour chacun des trois horizons temporels, est dans ce cadre, soumis à consultation de la commission consultative de l'environnement afin de recueillir son avis sur le choix des indices permettant de déterminer la limite extérieure des zones B et C du projet.

Une fois ces valeurs fixées par le préfet, un projet de PEB, conforme aux dispositions de l'article L.147-4 du code de l'urbanisme, est établi.

S'agissant de l'aérodrome de Dax-Seyresse, l'engagement des études menées par la direction centrale du service d'infrastructure de la Défense (DCSID), maître d'ouvrage, a permis de réaliser le présent rapport de présentation. Les hypothèses de trafic et d'infrastructures à court, moyen et long termes de l'aérodrome ont été communiquées par l'état-major de l'armée de terre (EMAT) et par la base au service spécial des Bases aériennes sud-ouest (SSBA/SO) afin que celui-ci élabore les courbes de bruit.

Le présent rapport de présentation, qui a été validé par l'EMAT et la DCSID s'inscrit dans l'étape 1 décrite supra.

Etape 2

Les valeurs des indices L_{den} ayant été arrêtées pour déterminer les limites extérieures des zones B et C, l'étape 2 concerne la phase de consultations et d'approbation du PEB.

En application de l'article R 147-6 du code de l'urbanisme, la décision de réviser le PEB est prise par le préfet avec l'accord exprès du ministre de la Défense.

Accompagnée du projet de PEB, la décision de révision est alors notifiée 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.

Elle doit être publiée dans deux journaux locaux et affichée dans chaque mairie et siège d'EPCI durant un mois, les conseils municipaux et les présidents des EPCI disposant de deux mois pour donner leur avis.

Une fois cette consultation terminée, le projet de PEB accompagné des avis des conseils municipaux et, le cas échéant, des organes délibérants des EPCI compétents est transmis par le préfet à la commission consultative de l'environnement qui dispose d'un délai de deux mois à compter de la date de la saisine pour formuler son avis sur le projet communiqué.

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.

S'agissant d'un aérodrome affecté à titre principal au ministère chargé de la Défense, la procédure d'enquête est conduite dans le respect des conditions posées par les articles R. 123-45 et R. 123-46 du code de l'environnement.

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.

L'arrêté d'approbation motivé est pris avec l'accord exprès du ministre de la Défense. Il est notifié avec le PEB approuvé aux maires des communes et s'il y a lieu aux présidents des EPCI concernés. Ces documents doivent être tenus à la disposition du public en mairies, au siège des EPCI et en préfecture. L'avis de mise à disposition est publié dans deux journaux locaux et affiché en mairies et au siège des EPCI.

Conformément aux dispositions du 7^{ème} alinéa de l'article L.147-3 du code de l'urbanisme, le PEB approuvé est annexé aux plans locaux d'urbanisme, aux plans de sauvegarde et de mise en valeur et aux cartes communales des communes concernées. Les schémas de cohérence territoriale, schémas de secteur, plans locaux d'urbanisme, plans de sauvegarde et de mise en valeur et les cartes communales doivent être rendus compatibles avec les dispositions particulières aux zones de bruit autour de l'aérodrome.

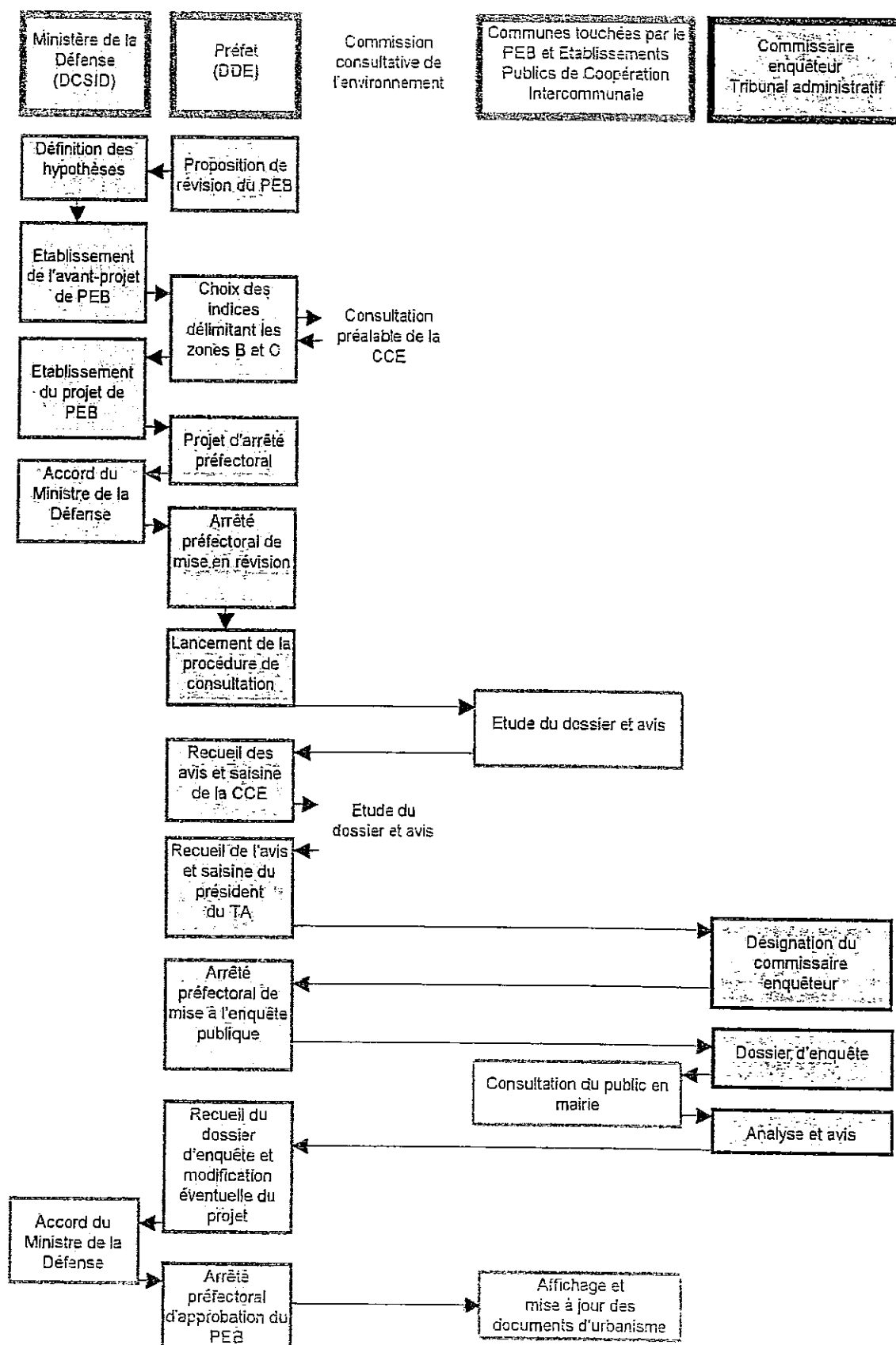
Conséquences

Il convient de rappeler que :

- le PEB s'applique immédiatement et est directement opposable aux autorisations d'utiliser les sols, même si les documents d'urbanisme n'ont pas encore été modifiés ou révisés pour être mis en conformité ;
- dans ce cadre, les documents d'urbanisme sont mis en conformité avec le PEB, les dispositions de l'article L.147-1 du code de l'urbanisme s'imposant aux schémas de cohérence territoriale, aux plans locaux d'urbanisme et aux cartes communales ;
- le 5° de l'article L.147-5 du code de l'urbanisme prévoit que les PEB puissent délimiter dans la zone C, des secteurs où des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain soient autorisées à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores.

Des discussions peuvent donc être entreprises entre le préfet et les maires quant à la délimitation éventuelle de ces secteurs. Il convient en effet de permettre aux quartiers existants dans la zone C d'évoluer de façon à améliorer les conditions de vie de leurs habitants. Ces opérations doivent être l'occasion de procéder à une dédensification par réduction des surfaces affectées au logement, de façon à diminuer le nombre de personnes soumises à des nuisances sonores.

Schéma descriptif de la procédure de révision du PEB de Dax-Seyresse



2 Cadre de l'étude

La limitation des nuisances liées au bruit des aéronefs apparaît comme un problème majeur du développement du trafic aérien. 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. Si les constructeurs ont réalisé 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.

Pour éviter d'exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit, et préserver l'activité aéronautique et l'équipement aéroportuaire, la loi n°85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes a édicté des règles d'urbanisme de portée supracommunale visant à interdire ou à limiter les possibilités de construction dans les zones soumises au bruit des aéronefs telles qu'elles sont définies dans un plan d'exposition au bruit (noté PEB) propre à chaque aérodrome.

L'aérodrome de Dax-Seyresse dispose actuellement d'un PEB rendu applicable par arrêté préfectoral du 14 août 1976. Il est approuvé sur le fondement de la loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes.

L'étude avait été réalisée avec un trafic escompté à l'horizon 1985 retenant un nombre de mouvements (noté mvts) quotidiens de 88 mvts, ce qui représentait 32 120 mvts annuels.

Une actualisation du PEB de 1976 s'avère nécessaire du fait :

- de la modification des hypothèses de trafic ;
- de la nécessité de mettre en conformité le projet avec la nouvelle réglementation (décret n°2002-626 du 26 avril 2002) qui impose l'utilisation de l'indice L_{den} comme indice de référence pour le calcul des PEB.

Cette mise en conformité avec la nouvelle réglementation ne signifie pas qu'une pollution sonore supérieure est attendue, mais a pour objectif d'éviter d'exposer de nouveaux habitants à une nuisance, actuelle ou future, compte tenu du potentiel et des perspectives d'utilisation de l'aérodrome.

L'étude repose sur la base d'éléments de trafic et d'étude des procédures de décollage et d'atterrissage fournis par l'école d'application de l'aviation légère de l'Armée de Terre (EAALAT) dont les hypothèses ont été remises le 20 juin 2006.

Elles ont conduit à l'établissement du présent projet comprenant la représentation graphique de juillet 2007, le présent rapport de présentation et ses annexes.

3 L'aérodrome de Dax-Seyresse

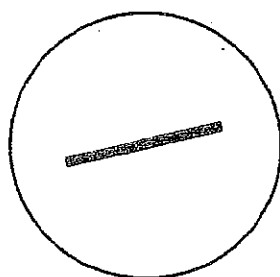
3.1 Situation

L'aérodrome de Dax-Seyresse est classé en catégorie D - classe D1 par l'article D 222.1 (annexe) du code de l'aviation civile.

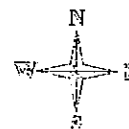
Il est situé à 2,5 kilomètres au sud-ouest de l'agglomération dacquoise. Son emprise d'environ 76 hectares s'étend sur le territoire des communes de Dax, Seyresse et Oeyreluy.

Par arrêté ministériel en date du 23 novembre 1955, il est affecté :

- à titre principal, au ministère de la Défense,
- à titre secondaire au ministère des Transports pour les besoins de l'aviation légère et sportive.



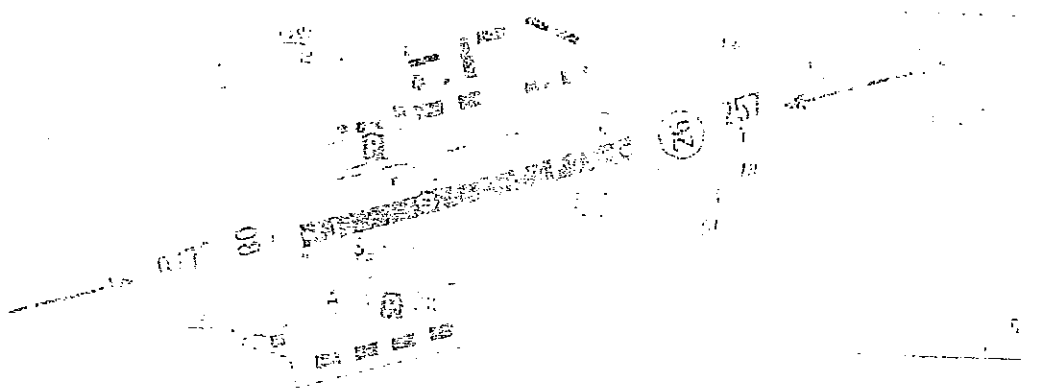
0 500 1 000
Mètres



3.2 Infrastructures actuelles

L'aérodrome est doté des infrastructures suivantes (cf. schéma ci-dessous) :

- Une piste revêtue d'une longueur de 800 m et d'une largeur de 40 m, orientée E.NE- O.SO (QFU 08 / QFU 26) avec seuils décalés,
- Une voie de circulation centrale perpendiculaire et une voie parallèle (de 15 m de largeur) avec entrée et sortie en bout de piste,
- Une aire de prise de contact et d'envol des hélicoptères (TLOF) au sud de la piste.



3.3 Activités actuelles

Les mouvements des aéronefs sur cet aérodrome découlent :

- du trafic militaire lié essentiellement à l'activité de l'école d'application de l'aviation légère de l'armée de Terre,
- du trafic civil lié aux activités de l'aéroclub.

La base de Dax Seyresse est l'une des 2 bases de l'aviation légère de l'armée de terre (ALAT) sur laquelle est implantée l'école d'application de l'aviation légère de l'armée de terre (EAALAT). Cette école forme les pilotes hélicoptères des 3 armées et de la gendarmerie ainsi que des corps d'état (douanes, etc...).

4 Elaboration du plan d'exposition au bruit

4.1 Principes d'établissement

Le PEB 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(A). Cet indice caractérise le niveau d'exposition total au bruit des avions, sur l'ensemble d'une année, le dB(A) étant l'unité de mesure des sons tenant compte de la sensibilité accrue de l'oreille humaine aux sons médium et aigus.

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 :

Les dispositions précédentes 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

Ces dispositions reviennent à considérer que le bruit généré par un mouvement d'aéronef en soirée (respectivement la nuit) occasionne autant de nuisances que le bruit généré par 3 (respectivement 10) mouvements identiques le jour.

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,
- 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 obstacles et la topographie n'étant pas pris en compte dans le calcul.

En reliant les points au sol ayant les mêmes valeurs d'indice calculé, on obtient les courbes d'égal indice L_{den} .

Le PEB prend en compte l'ensemble des hypothèses à court, moyen et long termes de développement et d'utilisation de l'aérodrome.

Ces prescriptions conduisent à préciser, pour chaque échéance, les dispositions prises pour hypothèses de travail en matière :

- d'infrastructures aéronautiques,
- de procédures de circulation aérienne,
- de niveau de trafic.

C'est l'objet des paragraphes suivants.

4.2 Les hypothèses

4.2.1 Infrastructures aéronautiques

L'avant-projet de plan de masse (APPM) approuvé par décision interministérielle du 2 octobre 2000 ne prévoit pas de modification substantielle des infrastructures (longueurs de piste disponibles 860 ou 870 m selon l'orientation de la procédure aéronautique).

Aussi l'ensemble des simulations prennent-elles en compte les infrastructures dans leur situation actuelle, telles que décrites au paragraphe 3-2 ci-avant.

4.2.2 Perspectives d'évolution du trafic

- Le trafic militaire est dû essentiellement au flux de formation des stagiaires pilotes liés aux besoins de la Défense. L'augmentation confirmée de ce flux entraînera une croissance annuelle du trafic d'environ 5% par rapport au trafic de référence pris en compte sur les statistiques de l'année 2005.

Le trafic à moyen et long termes a été estimé de manière très crédible, car la capacité de formation de l'école est connue.

En 2010, l'EAALAT aura atteint cette limite conditionnée par les limites de l'infrastructure, du futur parc hélicoptère et de l'effectif du personnel formateur et ne pourra pas aller au-delà.

Le trafic militaire sera donc identique à moyen et long termes.

- Le trafic civil est lié aux activités de l'aéroclub. Les perspectives d'évolution de ce trafic prévoient une croissance annuelle de 1,5%.

Conformément aux perspectives d'évolution, le trafic pris en compte pour le calcul des courbes de bruit est stipulé ci-après :

		Nombre de mouvements annuels		
		Court terme	Moyen terme	Long terme
Hélicoptères militaires Gazelle (AS 341G)	Sur TLOF	11 200	0	0
	Sur piste	11 200	0	0
Hélicoptères militaires EC120	Sur TLOF	0	13 440	13 440
	Sur piste	0	13 440	13 440
<i>Sous total trafic militaire</i>		<i>22 400</i>	<i>26 880</i>	<i>26 880</i>
Avions civils	CNA 172	5 982	6 352	6 917
	MS 893	1 430	1 518	1 648
<i>Sous total trafic civil</i>		<i>7 412</i>	<i>7 870</i>	<i>8 565</i>
TOTAL		29 812	34 750	35 445

* Les avions utilisés par l'aéroclub sont le DR400 (Robin) ou le CN172 (Cessna). L'avion pris en considération pour l'élaboration du PEB est le CNA172. Il n'est pas prévu de changement d'aéronefs sur les moyen et long termes.

Les planeurs sont tractés par le MS893 (Morane Saulnier). Avion non modélisé pour le calcul, il est substitué par le GASEPV, avion fictif représentatif des nuisances sonores du MS893.

▪ L'hélicoptère utilisé actuellement par l'EAALAT est l'AS341G (Gazelle). Cet hélicoptère sera remplacé à moyen terme par un hélicoptère de type EC120 ou similaire. Cet hélicoptère n'étant pas modélisé, il est substitué par l'AS350D en utilisant la notion de « mouvements équivalents » ⁽¹⁾ préconisée par la CEAC (Conférence Européenne de l'Aviation Civile).

⁽¹⁾ Le niveau de bruit de l'AS350D étant supérieur à celui de l'EC120 (environ 6 dB), 4 mouvements d'EC120 équivalent à 1 mouvement d'AS350D.

4.2.3 Trajectoires et exploitation

• Utilisation des pistes et répartition jour / soirée / nuit

- Trafic militaire

Les hélicoptères utilisent la piste 08-26 ainsi que l'aire de prise de contact et d'envol B située au sud de la piste.

La répartition d'utilisation de ces infrastructures est de 50% sur la piste et 50% sur le plot B pour les procédures de vols à vue.

Le taux d'utilisation de la piste est identique au trafic avions civils soit :

- 67% du trafic sur le QFU 26 (vers l'est),
- 33% sur le QFU 08 (vers l'ouest).

- trafic civil

Les avions civils utilisent la piste 08-26.

Le taux d'utilisation est de :

- 67% du trafic sur le QFU 26 (vers l'est),
- 33% sur le QFU 08 (vers l'ouest).

Il n'est pas prévu d'évolution significative, dans les années à venir, des répartitions de trafic.

La répartition des mouvements par période de la journée est basée sur les données de trafic constaté et s'établit ainsi :

- Trafic hélicoptères:

06h – 18h	18h – 22h	22h – 06h
89 %	6 %	5 %

- Trafic avions civils (aéroclubs)

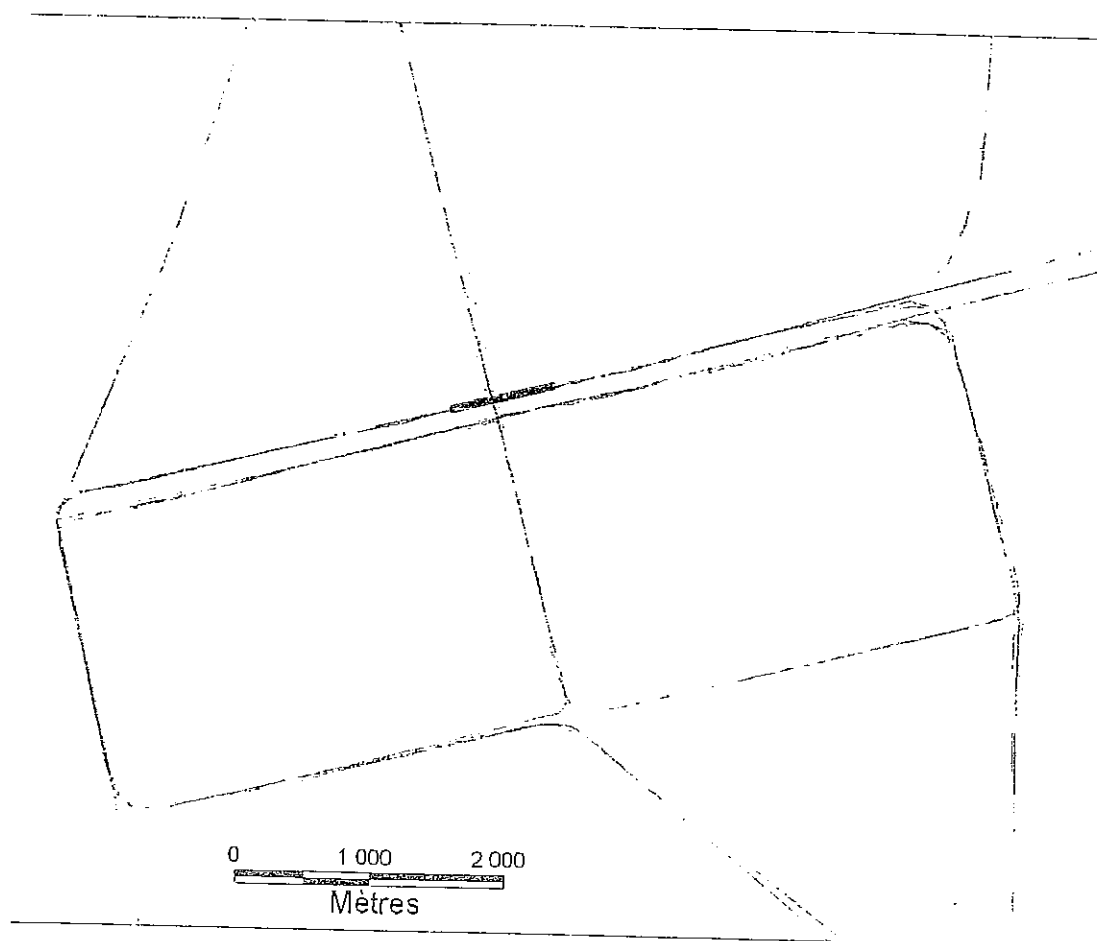
06h – 18h	18h – 22h	22h – 06h
95 %	5 %	0 %

Ces répartitions ne sont pas supposées évoluer à moyen et long termes.

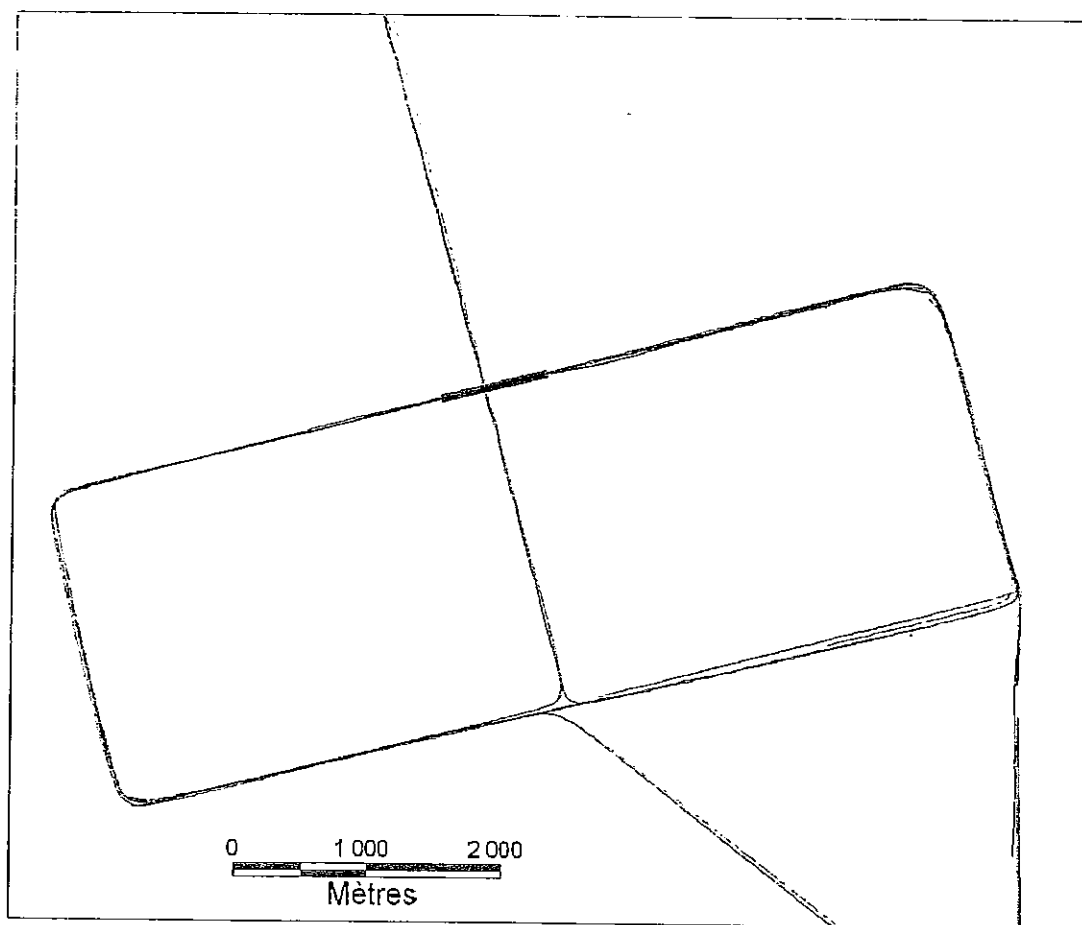
• *procédures de circulation aérienne*

Les procédures de circulation aérienne utilisées actuellement à proximité de la plate-forme sont présentées ci-dessous, elles ne devraient pas subir d'évolution à moyen et long termes.

Trajectoires arrivées et départ des hélicoptères militaires



Trajectoires arrivées et départs des avions



A ce stade, il paraît sans doute utile de rappeler que les avions et hélicoptères ne circulent pas sur des trajectoires (cheminements) immuables, ceci pour un certain nombre de raisons, qu'elles soient d'ordre météorologique, liées aux performances des aéronefs 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'aéronefs 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.

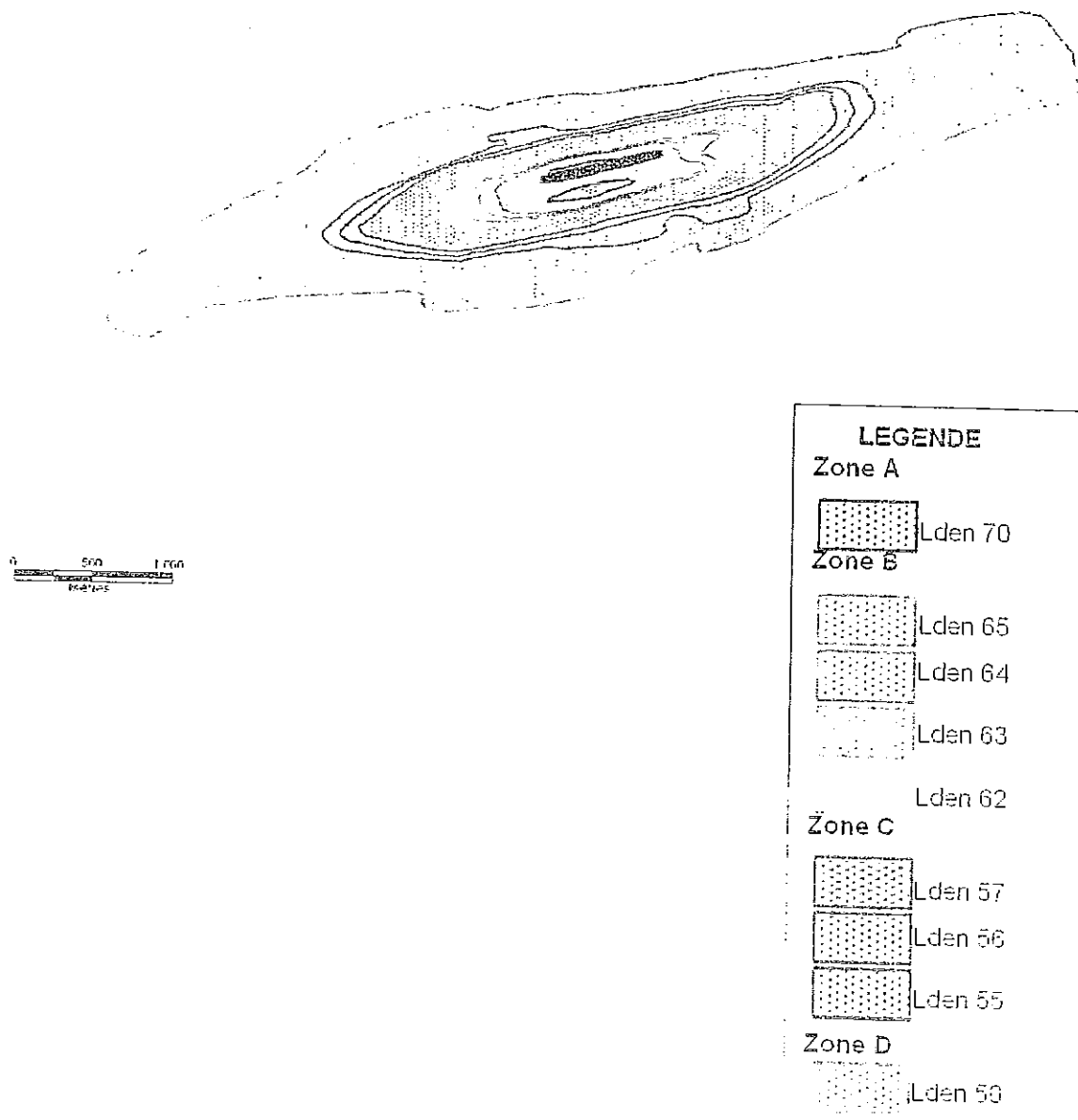
5 Quelles conséquences ?

5.1 Tracé des courbes

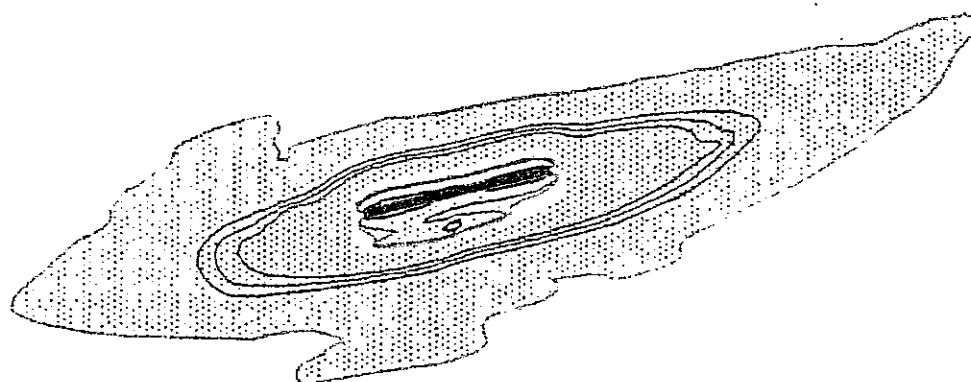
Le tracé des courbes, pour chacun des trois termes, issues des différentes hypothèses de trafic, figure pages suivantes. Sont représentées les courbes de la zone A et de l'éventuelle zone D, et les variantes pour les courbes des zones B et C.

- zone A, de bruit fort : indice $L_{den} > 70$ dB ;
- zone B, de bruit fort : $70 \text{ dB} > \text{indice } L_{den} > 65, 64, 63 \text{ ou } 62$ dB ;
- zone C, de bruit modéré : $65, 64, 63 \text{ ou } 62 \text{ dB} > \text{indice } L_{den} > 57, 56 \text{ ou } 55$ dB ;
- zone D, facultative : $57, 56 \text{ ou } 55 \text{ dB} > \text{indice } L_{den} > 50$ dB.

Simulation court terme

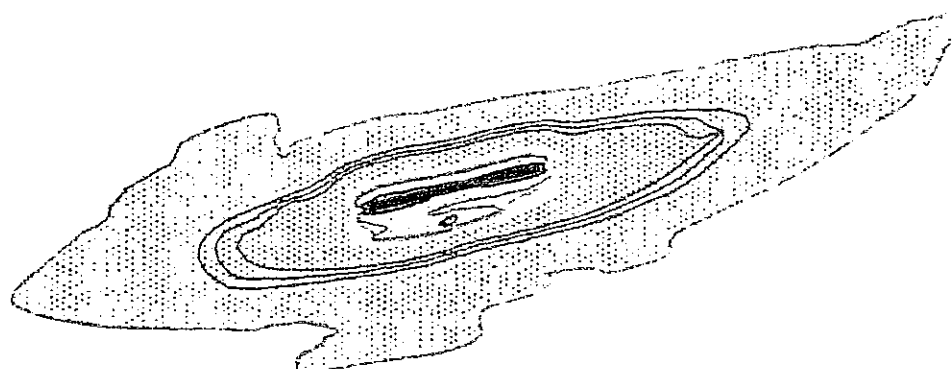


Simulation moyen terme



0 500 1 000
Mètres

Simulation long terme

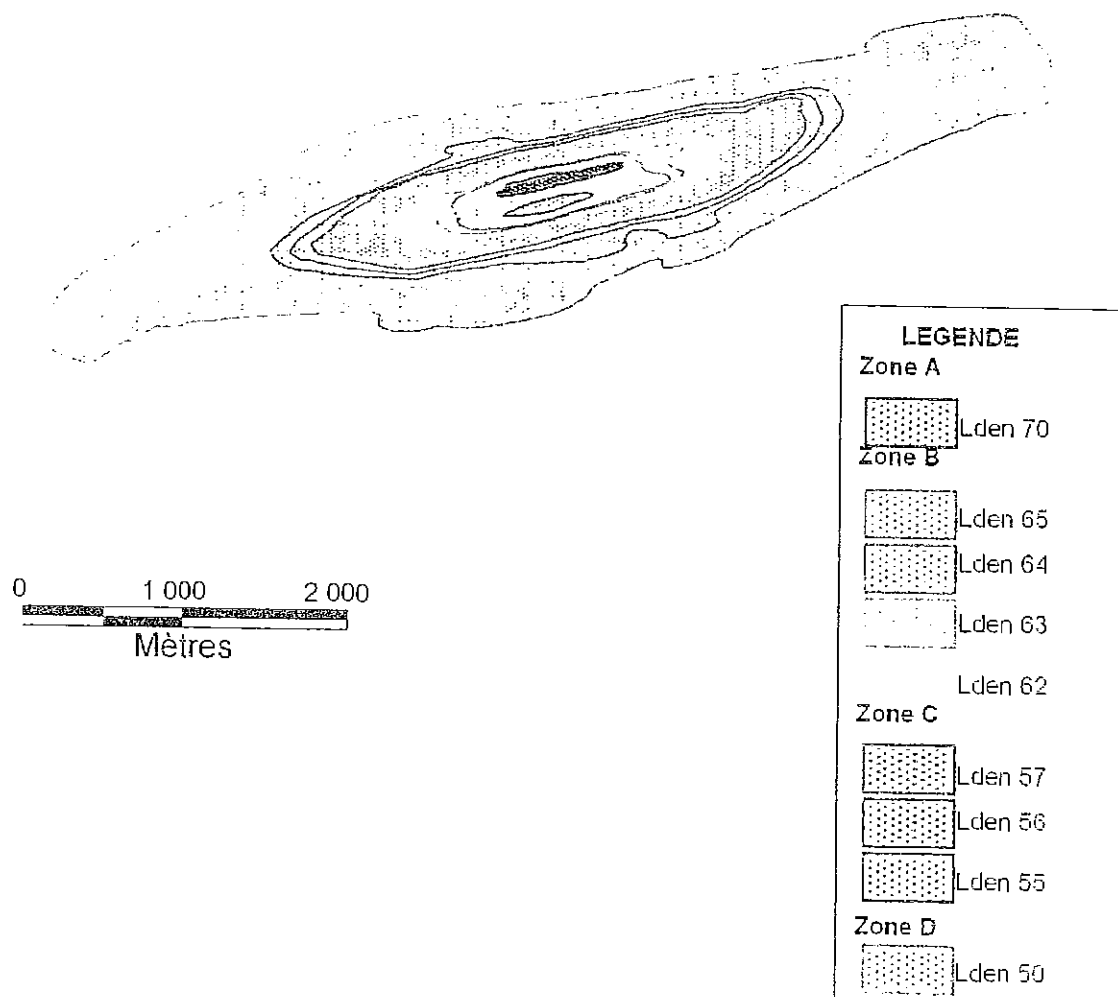


0 500 1 000
Mètres

5.2 Avant-projet de plan d'exposition au bruit

Pour chaque indice de bruit, le tracé de la courbe enveloppe des courbes des trois termes devient la courbe de l'indice considéré de l'avant-projet de plan d'exposition au bruit.

Etabli à l'échelle 1 / 25 000^{ème}, l'ensemble de ces courbes enveloppes devient la représentation graphique de l'avant-projet de plan d'exposition au bruit (APPEB).



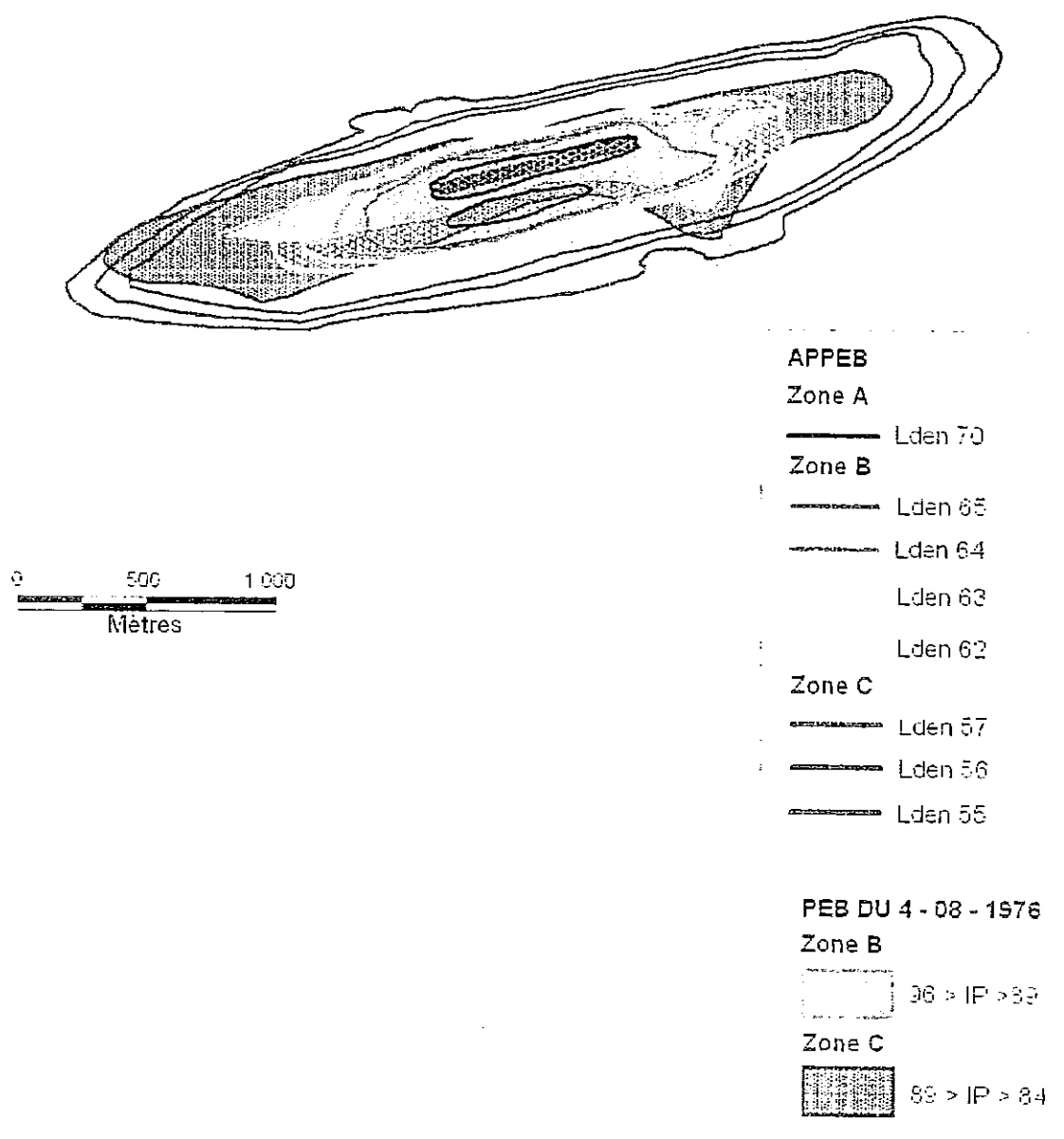
5.3 Le plan d'exposition au bruit en vigueur

Le PEB en vigueur, en indice psophique, a été approuvé par arrêté préfectoral en date du 4 août 1976, en application de la loi n°85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aéroports.

Une copie de l'arrêté préfectoral et de la reproduction graphique est fournie en annexe du présent rapport.

5.4 Comparaison entre le PEB en vigueur et l'avant-projet de PEB en L_{den}

La zone D de l'APPEB ne donne pas lieu à comparaison et n'est pas représentée.



5.5 Indices délimitant les zones B et C

Le choix de la 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.

En ce qui concerne l'aérodrome de Dax-Seyresse :

Dans ces conditions, compte tenu :

- des prescriptions du décret n°2002-626 du 26 avril 2002, autorisant le choix de la courbe extérieure de la zone B entre les valeurs d'indice L_{den} 65 et 62, et le choix de la courbe extérieure de la zone C entre les valeurs d'indice L_{den} 57 et 55 ;
- de l'avis de la commission consultative de l'environnement en date du 20 mars 2007 ;
- de l'état actuel de l'urbanisation autour du site ;

Il est proposé de retenir :

- la valeur d'indice « 64 » comme limite extérieure de la zone « B »,
et
- la valeur d'indice « 57 » comme limite extérieure de la zone « C »,

qui permettent :

- d'assurer une protection satisfaisante de l'outil aéroportuaire ;
- de répondre au mieux à la sensibilité croissante de la population au bruit des avions en éloignant au mieux les zones d'habitat futur de l'aérodrome.

Il est par ailleurs proposé d'instituer une zone « D » d'information et d'isolation acoustique renforcée, dans un souci de transparence maximale.

Etabli à l'échelle 1 / 25 000^{ème}, l'ensemble des quatre courbes devient la représentation graphique du projet de plan d'exposition au bruit soumis à l'instruction administrative réglementaire.

Celle-ci est jointe au présent rapport.

5.6 Impact sur l'urbanisme

Les communes touchées directement par le PEB sont DAX, SEYRESSE et OEYRELUY ; les communes de TERCIS et NARROSSE ne sont concernées, de façon très marginale que par la zone D.

La zone A est contenue dans l'emprise de l'aérodrome.

La zone D d'indice Lden compris entre 57 et 50 dB n'a pas d'incidence directe sur la constructibilité des terrains, mais implique la mise en œuvre de mesures d'isolation acoustique et l'information des futurs occupants des constructions.

L'analyse des impacts sur l'urbanisation des nouvelles zones B et C tient compte des indices choisis à l'issue de la réunion de la commission consultative de l'environnement du 20 mars 2007, soit :

- zone B : indice Lden compris entre 70 et 64 dB,
- zone C : indice Lden compris entre 64 et 57 dB

Ces deux nouvelles zones B et C présentent des superficies sensiblement plus importantes par rapport au PEB en vigueur, liées essentiellement au gonflement observé dans la partie sud, généré par une meilleure prise en compte des procédures et des nuisances sonores associées à l'aire de prise de contact et d'envol des hélicoptères située au sud de la piste. Elles sont par contre moins étendues sous les trouées de décollage et d'atterrissage.

Seuls les effets sur les secteurs qui débordent de l'emprise de l'aérodrome et qui intéressent des zones potentiellement constructibles dans les documents d'urbanisme sont pris en compte.

Les nouvelles zones du plan d'exposition au bruit conduisent aux principaux impacts suivants :

Sur DAX :

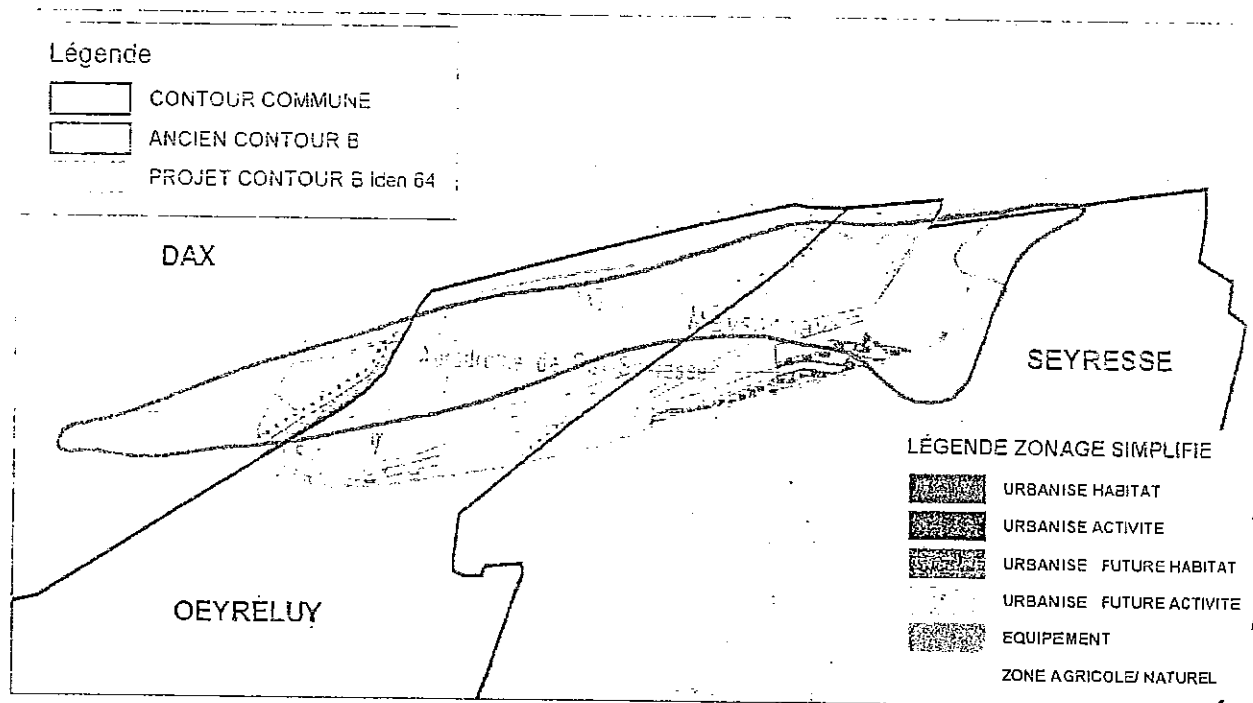
- à l'est, un terrain de 1,8 ha aujourd'hui classé en zone UC, susceptible de faire l'objet d'une opération d'aménagement, ne sera pratiquement plus affecté par la zone C. Les terrains classés en zone d'activités restent utilisables.
- à l'ouest, les terrains concernés sont soit déjà urbanisés (secteur du Lanot), soit déjà largement compromis dans leur utilisation par la zone C actuelle. En effet, bien que classés en zone d'urbanisation future, ils n'étaient pas potentiellement constructibles. L'infléchissement de la zone C vers le sud-ouest conduit à libérer certains terrains classés précédemment en zone IV NA (7,8 ha), mais reporte les contraintes sur la zone II NA .

Sur SEYRESSE, l'impact est plus notable sur les zones urbaines qui n'étaient que faiblement affectées par la zone C actuelle. Toutefois, ces zones sont quasiment construites. Les zones d'activité future (II NA) sont en espace naturel boisé. Leur classement en zone de bruit n'est pas de nature à empêcher leur aménagement.

Sur OEYRELUY, les espaces urbanisables du POS (zones NB) sont construits. En dehors du périmètre de l'aérodrome, ce sont essentiellement des espaces naturels qui sont concernés.

L'estimation de la population couverte par le plan d'exposition au bruit (zones B et C) passe de approximativement de 300 personnes à 440 personnes (base = 3,5 personnes/habitation individuelle).

LA ZONE B : indice Lden compris entre 70 et 64 dB

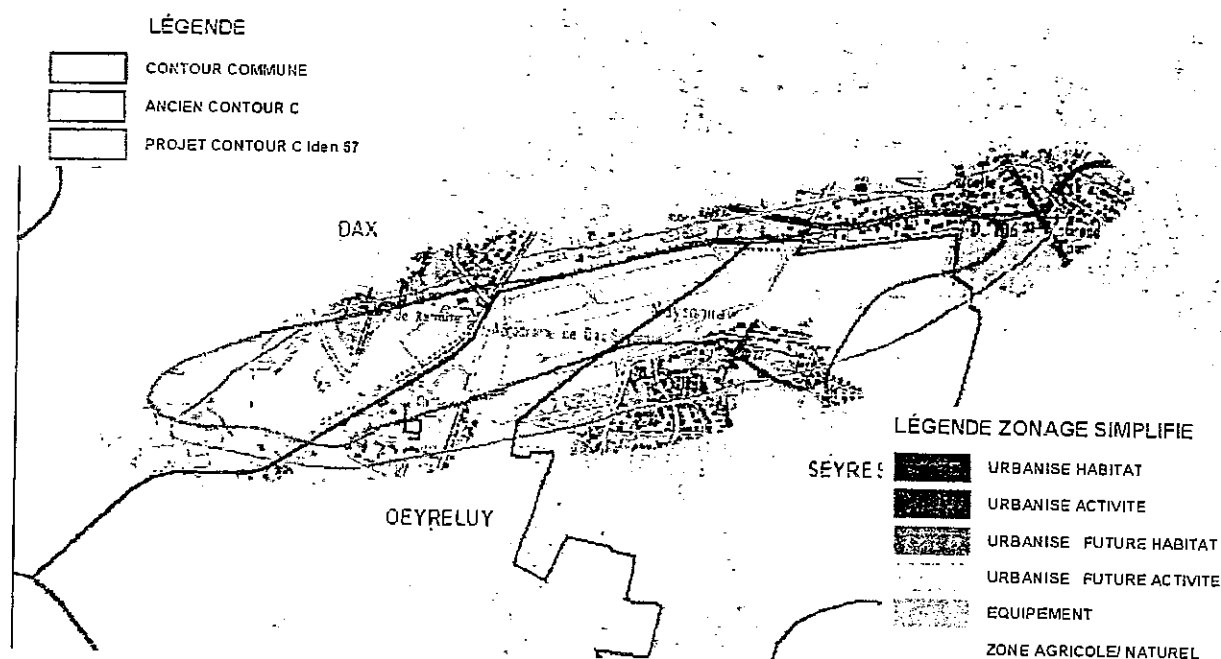


Impact sur les documents d'urbanisme

Communes	Zonage	Situation	Superficie	Impact
DAX	INBa	est	0,3 ha	Secteur déjà touché par la zone C du PEB actuel 1 ou 2 terrains potentiellement constructibles.
	UCa	ouest		Pm : secteur urbanisé
	IV NA	ouest	3,1 ha	Réservés pour une urbanisation à long terme, ces terrains étaient déjà touchés par les zones B C du PEB actuel
SEYRESSE	UC/UCa	sud	2,1 ha	Secteur urbanisé, bâti ; pour partie en zone C du PEB actuel.
	NC/ND	est	4,9 ha	Espace naturel boisé.
OEYRELUY	NB	Sud-ouest	0,02 ha	Intéresse 1 parcelle construite.

L'impact de la zone B sur l'urbanisme concerne principalement l'emprise de l'aérodrome.

LA ZONE C : indice Lden compris entre 64 et 57 dB



Impact sur les documents d'urbanisme

Communes	Zonage	Situation	Superficie	Impact
DAX	I NB/UC	est	24,9 ha	Secteur déjà construit
	UH/UC	Nord-ouest		Secteur du Lanot déjà partiellement touché par la zone C du PEB en vigueur. Touche les bâtiments de la maison de retraite et l'aire d'accueil des gens du voyage.
	IV NA	ouest	18 ha	Réservés pour une urbanisation à long terme. Ces terrains étaient déjà touchés par la zone C du PEB en vigueur.
	UI	est	5 ha	Non aménagé
	II NA	ouest	8,3 ha	Terrains non aménagés concernés pour moitié par la zone C actuelle
SEYRESSE	UC	Sud-est	12 ha	Secteur urbanisé, bâti ; pour partie en zone C du PEB actuel.
	II NA	est	6,5 ha	Secteur boisé, pour partie en zone C du PEB actuel
OEYRELUI	NB	Sud-ouest	1,75 ha	1 parcelle potentiellement constructible.

Le projet de nouvelle zone C permet de rendre potentiellement constructibles des terrains classés en IV NA aujourd'hui touchés par la zone C du PEB actuel pour environ 7,8 ha.

Maîtrise d'ouvrage



Ministère de la Défense

Direction centrale du service
d'infrastructure de la défense

Aérodrome militaire de DAX - SEYRESSE

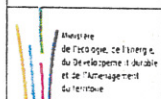
Préfecture des Landes

PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

Approuvé par le Préfet des Landes,

Jacques DELPEY

le 15-10-2008



Maîtrise d'oeuvre

Direction départementale de l'équipement des Landes

351 boulevard Saint-Médard - BP 369 - 40012 Mont de Marsan cedex

assistance à maîtrise d'oeuvre

Service national d'ingénierie aéroportuaire

département programmation environnement aménagement

82, rue des Pyrénées - 75970 PARIS cedex 20

antenne Atlantique

Domaine de Pelus - 12, avenue Pythagore - BP 70285 - 33697 MÉRIGNAC cedex

Août 2008

BORDEREAU DES PIECES

- Représentation graphique
n°PEB/SNIA-AA/LFBY/1
échelle 1/25 000^{ème}
- Rapport de présentation

Maîtrise d'ouvrage



ministère de la Défense



**direction centrale du service
d'infrastructure de la défense**

**Aérodrome militaire de
DAX - SEYRESSE**

Préfecture des Landes

PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

Représentation graphique

Approuvé par le préfet des Landes

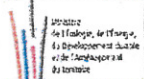
Le Sous-Préfet de DAX,

Jacques DELPEY
le 15-10-2008



Maîtrise d'oeuvre

Direction Départementale de l'Équipement des Landes
351 boulevard Saint-Médard - BP 369 - 40012 Mont de Marsan cedex



Assistance à la maîtrise d'oeuvre
Service national d'ingénierie aéroportuaire
Département programmation environnement aménagement
82, rue des Pyrénées - 75970 Paris cedex 20



Antenne Atlantique
Domaine de Pelus - 12 av. de Pythagore - BP 70285 - 33697 Mérignac cedex

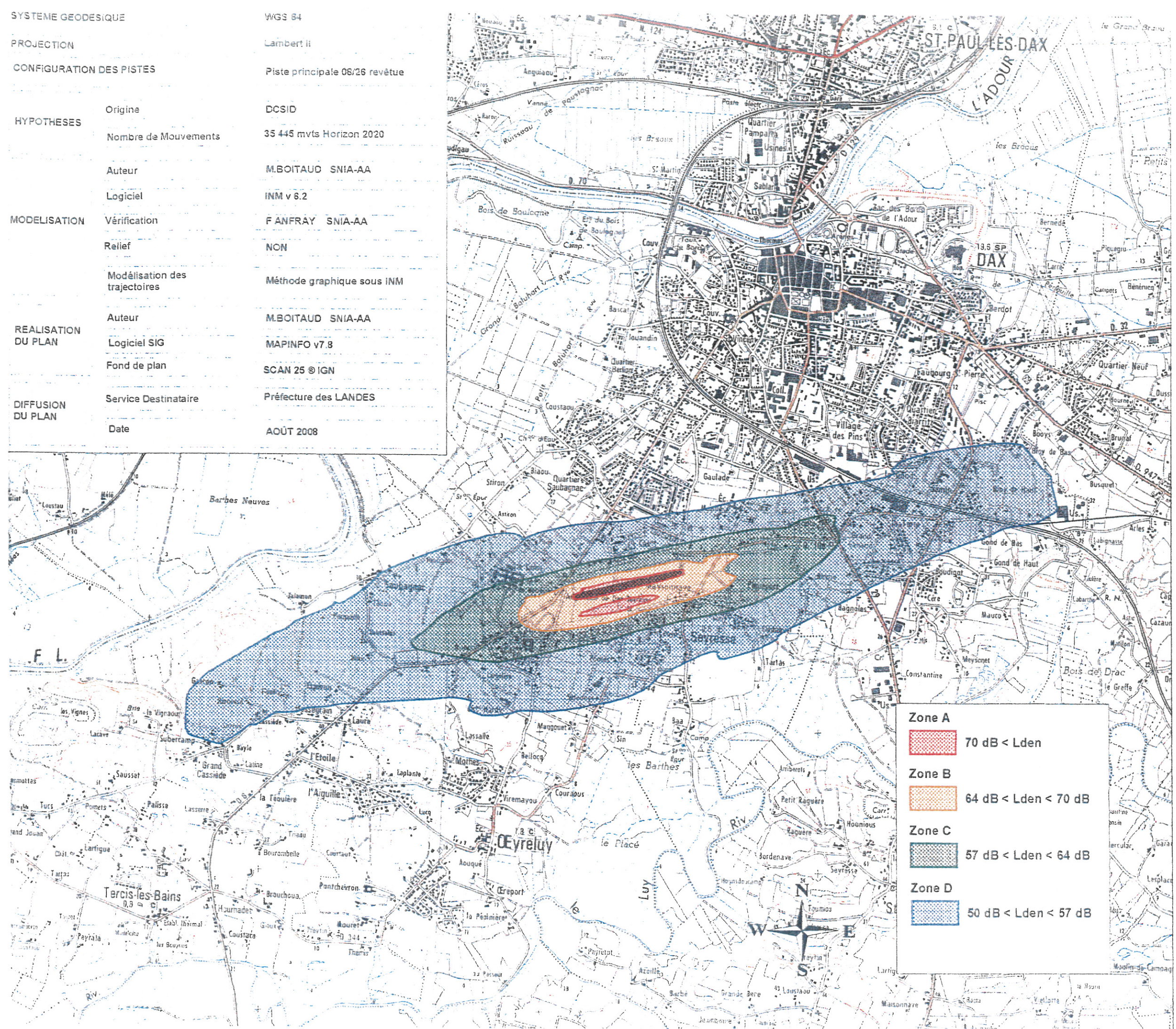
	indice	date	objet
modifications	1	août 2008	approbation

Référence

PEB/SNIA-AA/LFBY/1

échelle : 1/25 000

SYSTEME GEODESIQUE		WGS 84
PROJECTION		Lambert II
CONFIGURATION DES PISTES		Piste principale 08/26 revêtue
HYPOTHESES	Origine	DCSID
	Nombre de Mouvements	35 445 mvts Horizon 2020
	Auteur	M.BOITAUD SNIA-AA
MODELISATION	Logiciel	INM v 8.2
	Vérification	F ANFRAY SNIA-AA
	Relief	NON
REALISATION DU PLAN	Modélisation des trajectoires	Méthode graphique sous INM
	Auteur	M.BOITAUD SNIA-AA
	Logiciel SIG	MAPINFO v7.8
DIFFUSION DU PLAN	Fond de plan	SCAN 25 © IGN
	Service Destinataire	Préfecture des LANDES
	Date	AOÛT 2008



Maîtrise d'ouvrage



Ministère de la Défense

Direction centrale du service
d'infrastructure de la défense

Aérodrome militaire de DAX - SEYRESSE

Préfecture des Landes

PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

Rapport de présentation



Maîtrise d'oeuvre

Direction départementale de l'équipement des Landes

351 boulevard Saint-Médard – BP 369 – 40012 Mont de Marsan cedex

assistance à maîtrise d'oeuvre

Service national d'ingénierie aéroportuaire

département programmation environnement aménagement

82, rue des Pyrénées - 75970 PARIS cedex 20

antenne Atlantique

Domaine de Pelus – 12, avenue Pythagore – BP 70285 – 33697 MÉRIGNAC cedex

Août 2008

SOMMAIRE

INTRODUCTION	3
I) GÉNÉRALITÉS SUR LES PLANS D'EXPOSITION AU BRUIT	4
1) Méthode d'élaboration des PEB	4
a) Evaluation de l'exposition au bruit à court, moyen et long termes	4
b) L'indice L_{den}	4
2) Zones de bruit d'un PEB et règles d'urbanisme applicables	5
a) Restrictions d'urbanisation	5
b) Isolation renforcée	6
c) Renouvellement urbain	6
d) Obligation d'information	6
3) Procédure de révision du PEB	8
II) DÉMARCHE DE RÉVISION DU PEB DE L'AÉRODROME DE DAX - SEYRESSE	9
1) Présentation de l'aérodrome de Dax-Seyresse	9
2) Justification de la mise en révision du PEB	10
3) Elaboration technique de l'avant-projet de PEB	11
a) Hypothèses prises en compte	11
b) Représentation graphique	16
4) Choix des limites des zones B et C	17
III) LE PROJET DE PEB DE L'AÉRODROME DE DAX-SEYRESSE	17
CONCLUSION	18

INTRODUCTION

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 régit 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 PEB de l'aérodrome de Dax-Seyresse, soumis à PEB au titre de l'arrêté du 28 mars 1988 modifié.

I) GÉNÉRALITÉS SUR LES PLANS D'EXPOSITION AU BRUIT

1) Méthode d'élaboration des PEB

a) Evaluation de l'exposition au bruit à court, moyen et long termes

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.

Pour ce faire, il est nécessaire d'établir, pour les trois horizons considérés (court, moyen et long termes), 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), doit examiner la pertinence des prévisions ayant servi à l'établissement du plan. Elle peut proposer au préfet sa mise en révision.

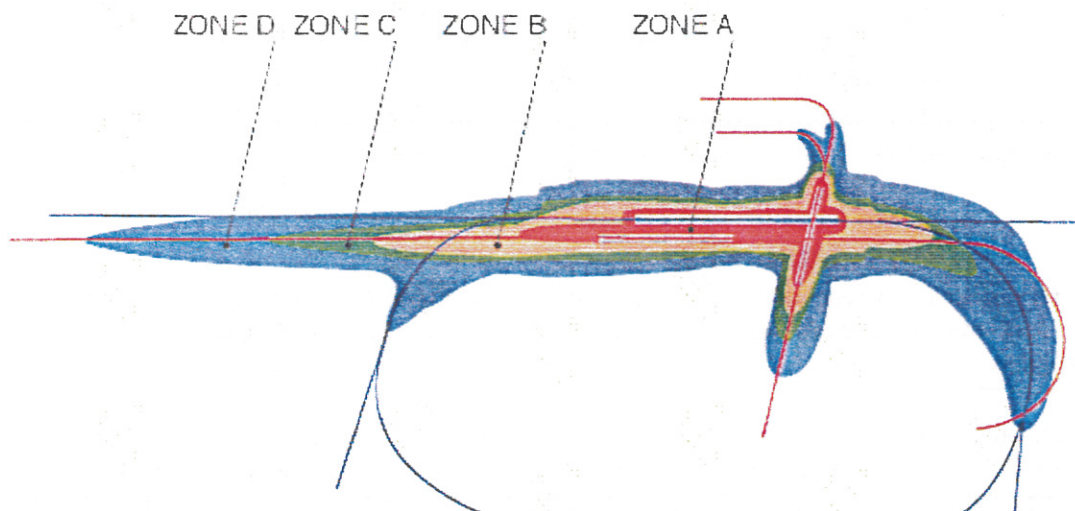
b) L'indice L_{den}

La France a adopté en 2002 l'indice L_{den} (Level Day Evening Night, article R 147-1 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 (cf. détail en annexe 4), 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 en chaque point du territoire voisin de l'aéroport, à partir des hypothèses de trafic retenues. La modélisation est réalisée à l'aide du logiciel informatique INM (Integrated Noise Model) qui intègre les niveaux sonores émis par les différents aéronefs lors des phases de décollage et d'atterrissage, 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.



2) Zones de bruit d'un PEB et règles d'urbanisme applicables

Le PEB délimite 3 (voire 4) 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.

- 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.

- 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 précédentes¹.

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

a) Restrictions d'urbanisation

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.

¹ En 2008, les aérodromes relevant de l'application de cet article sont Paris/Charles De Gaulle, Paris/Orly, Nice, Lyon, Marseille, Toulouse, Bâle-Mulhouse, Bordeaux, Strasbourg, Nantes

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.

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

b) Isolation renforcée

Les constructions nouvelles autorisées dans les zones de bruit doivent faire l'objet de mesures d'isolation acoustique renforcée (cf. tableau en annexe 2).

c) 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 a 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.

d) Obligation d'information

A l'intérieur des trois (ou quatre) zones de bruit, tout contrat de location d'immeuble à usage d'habitation 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.

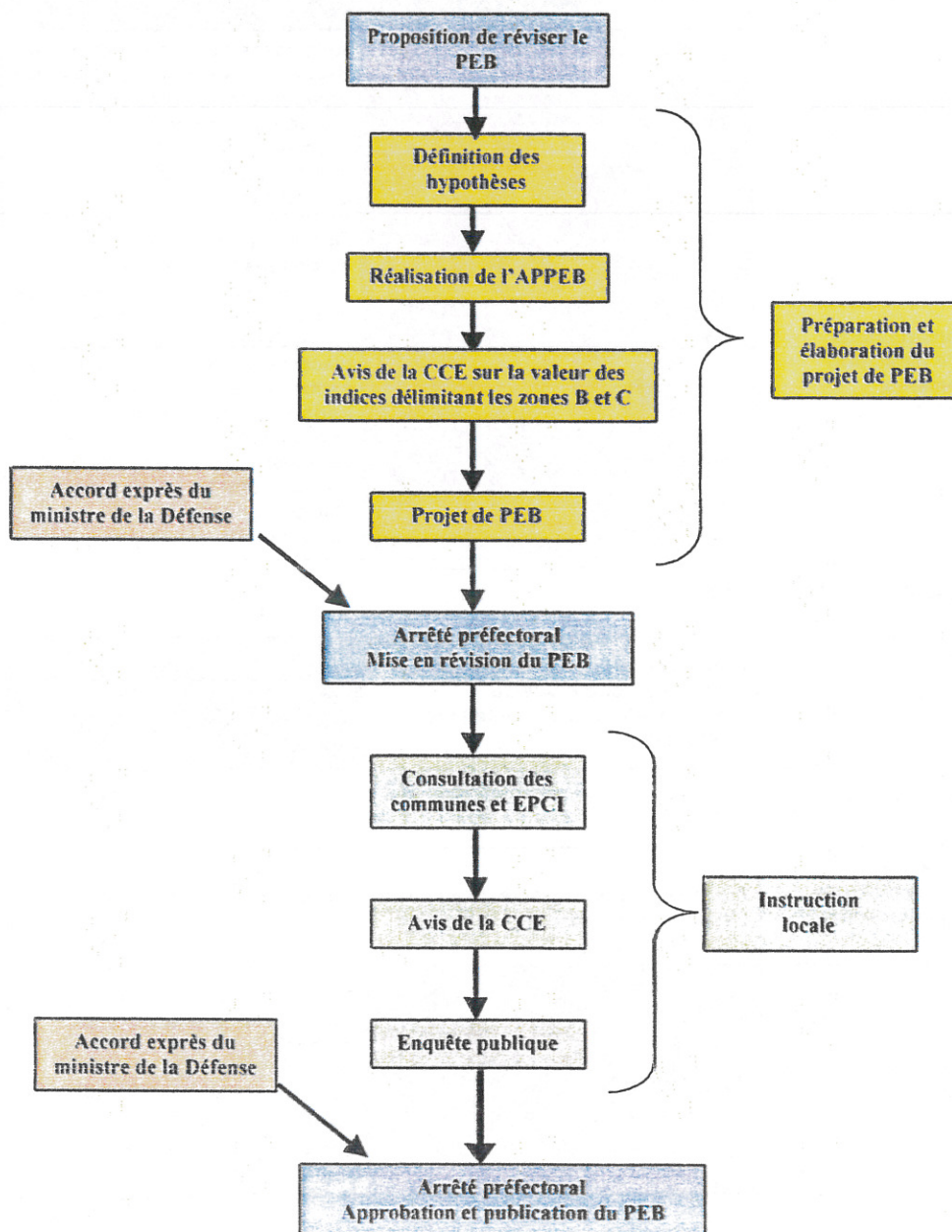
	ZONE A Lden ≥ 70	ZONE B 70 > Lden ≥ (62 à 65)	ZONE C (62 à 65) > Lden ≥ (55 à 57) (indices fixés par le préfet)	ZONE D (55 à 57) > Lden ≥ 50
CONSTRUCTIONS NOUVELLES A USAGE D'HABITATION				
Logements nécessaires à l'activité aéronautique ou liés à celle-ci	Autorisés *			Autorisés *
Logements de fonction 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				
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 fixées par l'autorité administrative sont respectées et que le coût d'isolation est à la charge exclusive du constructeur	
EQUIPEMENTS PUBLICS OU COLLECTIFS				
Création ou extension	Autorisée * s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes		Autorisée *	Autorisée *
INTERVENTIONS SUR L'EXISTANT				
Rénovation, réhabilitation amélioration, extension mesurée ou reconstruction des constructions existantes	Autorisée * sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances			Autorisées *
Opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain	Non autorisées		Autorisées * sous réserve de se situer dans un des secteurs délimités pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existant, à condition de ne pas entraîner d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores	

* sous réserve d'une isolation acoustique et, le cas échéant, de l'information des futurs occupants

3) Procédure de révision du PEB

La procédure de révision du PEB telle que définie dans le code de l'urbanisme s'est déroulée en deux étapes :

- la première étape a abouti à la définition du projet et à la décision de mise en révision du PEB ;
- la seconde étape a été consacrée au processus de consultation réglementaire et a permis d'aboutir à l'approbation du nouveau PEB.



II) DÉMARCHE DE RÉVISION DU PEB DE L'AÉRODROME DE DAX - SEYRESSE

1) Présentation de l'aérodrome de Dax-Seyresse

L'aérodrome de Dax-Seyresse est classé en catégorie D - classe D1 par l'article D 222.1 (annexe) du code de l'aviation civile.

Il est situé à 2,5 kilomètres au sud-ouest de l'agglomération dacquoise. Son emprise d'environ 76 hectares s'étend sur le territoire des communes de Dax, Seyresse et Oeyreluy.

Par arrêté ministériel en date du 23 novembre 1955, il est affecté :

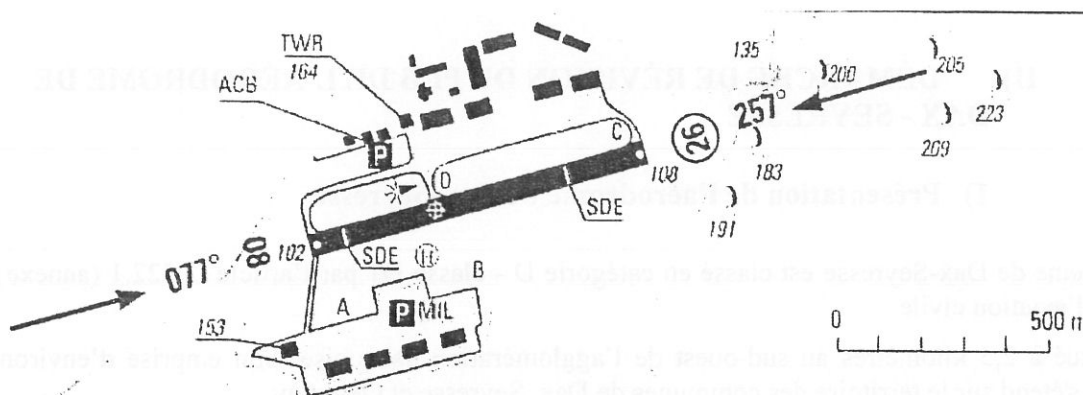
- à titre principal, au ministère de la Défense,
- à titre secondaire au ministère des Transports pour les besoins de l'aviation légère et sportive.



Infrastructures aéronautiques

L'aérodrome est doté des infrastructures suivantes (cf. schéma ci-dessous) :

- Une piste revêtue d'une longueur de 800 m et d'une largeur de 40 m, orientée E.NE- O.SO (QFU 08 / QFU 26) avec seuils décalés,
- Une voie de circulation centrale perpendiculaire et une voie parallèle (de 15 m de largeur) avec entrée et sortie en bout de piste,
- Une aire de prise de contact et d'envol des hélicoptères (TLOF) au sud de la piste.



Activités actuelles

Les mouvements des aéronefs sur cet aérodrome découlent :

- du trafic militaire lié essentiellement à l'activité de l'école d'application de l'aviation légère l'armée de Terre,
- du trafic civil lié aux activités de l'aéroclub.

La base de Dax-Seyresse est l'une des 2 bases de l'aviation légère de l'armée de terre (ALAT) sur laquelle est implantée l'école d'application de l'aviation légère de l'armée de terre (EAALAT). Cette école forme les pilotes hélicoptères des 3 armées et de la gendarmerie ainsi que des corps d'état (douanes, etc...).

2) Justification de la mise en révision du PEB

L'aérodrome de Dax-Seyresse disposait d'un PEB rendu applicable par arrêté préfectoral du 14 août 1976 et approuvé sur le fondement de la loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes.

L'étude avait été réalisée avec un trafic escompté à l'horizon 1985 retenant un nombre de mouvements (**noté mvts**) quotidiens de 88 mvts, ce qui représentait 32 120 mvts annuels.

Une actualisation du PEB de 1976 s'est avéré nécessaire du fait :

- de la modification des hypothèses de trafic ;
- de la nécessité de mettre en conformité le projet avec la nouvelle réglementation (article R 147.1 du code de l'urbanisme) qui impose l'utilisation de l'indice L_{den} comme indice de référence pour le calcul des PEB.

Cette mise en conformité avec la nouvelle réglementation ne signifie pas qu'une pollution sonore supérieure est attendue, mais a pour objectif d'éviter d'exposer de nouveaux habitants à une nuisance, actuelle ou future, compte tenu du potentiel et des perspectives d'utilisation de l'aérodrome.

L'étude repose sur la base d'éléments de trafic et d'étude des procédures de décollage et d'atterrissage fournis par l'école d'application de l'aviation légère de l'Armée de Terre (EAALAT) dont les hypothèses ont été remises le 20 juin 2006.

3) Elaboration technique de l'avant-projet de PEB

a) Hypothèses prises en compte

Infrastructures aéronautiques

L'avant-projet de plan de masse approuvé par décision interministérielle du 2 octobre 2000 ne prévoit pas de modification substantielle des infrastructures (longueurs de piste disponibles 860 ou 870 m selon l'orientation de la procédure aéronautique).

Aussi l'ensemble des simulations prennent-elles en compte les infrastructures dans leur situation actuelle, telles que décrites au paragraphe II.1 ci-avant.

Perspectives d'évolution du trafic

Le trafic militaire est dû essentiellement au flux de formation des stagiaires pilotes liés aux besoins de la Défense. L'augmentation confirmée de ce flux entraînera une croissance annuelle du trafic d'environ 5% par rapport au trafic de référence pris en compte sur les statistiques de l'année 2005.

Le trafic à moyen et long termes a été estimé de manière très crédible, car la capacité de formation de l'école est connue.

En 2010, l'EAALAT aura atteint cette limite conditionnée par les limites de l'infrastructure, du futur parc hélicoptère et de l'effectif du personnel formateur et ne pourra pas aller au-delà.

Le trafic militaire sera donc identique à moyen et long termes.

Le trafic civil est lié aux activités de l'aéroclub. Les perspectives d'évolution de ce trafic prévoient une croissance annuelle de 1,5% .

Conformément aux perspectives d'évolution, le trafic pris en compte pour le calcul des courbes de bruit est stipulé ci-après :

		Nombre de mouvements annuels		
		Court terme	Moyen terme	Long terme
Hélicoptères militaires Gazelle (AS 341G)	Sur TLOF	11 200	0	0
	Sur piste	11 200	0	0
Hélicoptères militaires EC120	Sur TLOF	0	13 440	13 440
	Sur piste	0	13 440	13 440
<i>Sous total trafic militaire</i>		<i>22 400</i>	<i>26 880</i>	<i>26 880</i>
Avions civils	CNA 172	5 982	6 352	6 917
	MS 893	1 430	1 518	1 648
<i>Sous total trafic civil</i>		<i>7 412</i>	<i>7 870</i>	<i>8 565</i>
TOTAL		29 812	34 750	35 445

Les avions utilisés par l'aéroclub sont le DR400 (Robin) ou le CNA172 (Cessna). L'avion pris en considération pour l'élaboration du PEB est le CNA172. Il n'est pas prévu de changement d'aéronefs sur les moyen et long termes.

Les planeurs sont tractés par le MS893 (Morane Saulnier). Avion non modélisé pour le calcul, il est substitué par le GASEPV, avion fictif représentatif des nuisances sonores du MS893.

L'hélicoptère utilisé actuellement par l'EAALAT est l'AS341G (Gazelle). Cet hélicoptère sera remplacé à moyen terme par un hélicoptère de type EC120 ou similaire. Cet hélicoptère n'étant pas modélisé, il est substitué par l'AS350D en utilisant la notion de « mouvements équivalents » ⁽¹⁾ préconisée par la CEAC (Conférence Européenne de l'Aviation Civile).

⁽¹⁾ Le niveau de bruit de l'AS350D étant supérieur à celui de l'EC120 (environ 6 dB), 4 mouvements d'EC120 équivalent dans la modélisation à 1 mouvement d'AS350D.

Utilisation des infrastructures aéronautiques

Trafic militaire

Les hélicoptères utilisent la piste 08-26 ainsi que l'aire de prise de contact et d'envol B située au sud de la piste.

La répartition d'utilisation de ces infrastructures est de 50% sur la piste et 50% sur le plot B pour les procédures de vols à vue.

Le taux d'utilisation de la piste est identique au trafic avions civils soit :

- 67 % du trafic sur le QFU 26 (vers l'est),
- 33 % sur le QFU 08 (vers l'ouest).

Trafic civil

Les avions civils utilisent la piste 08-26.

Le taux d'utilisation est de :

- 67% du trafic sur le QFU 26 (vers l'est),
- 33% sur le QFU 08 (vers l'ouest).

Il n'est pas prévu d'évolution significative, dans les années à venir, des répartitions de trafic.

Répartition jour / soirée / nuit

La répartition des mouvements par période de la journée est basée sur les données de trafic constaté et s'établit ainsi :

- Trafic hélicoptères:

06h – 18h	18h – 22h	22h – 06h
89 %	6 %	5 %

- Trafic avions civils (aéroclubs)

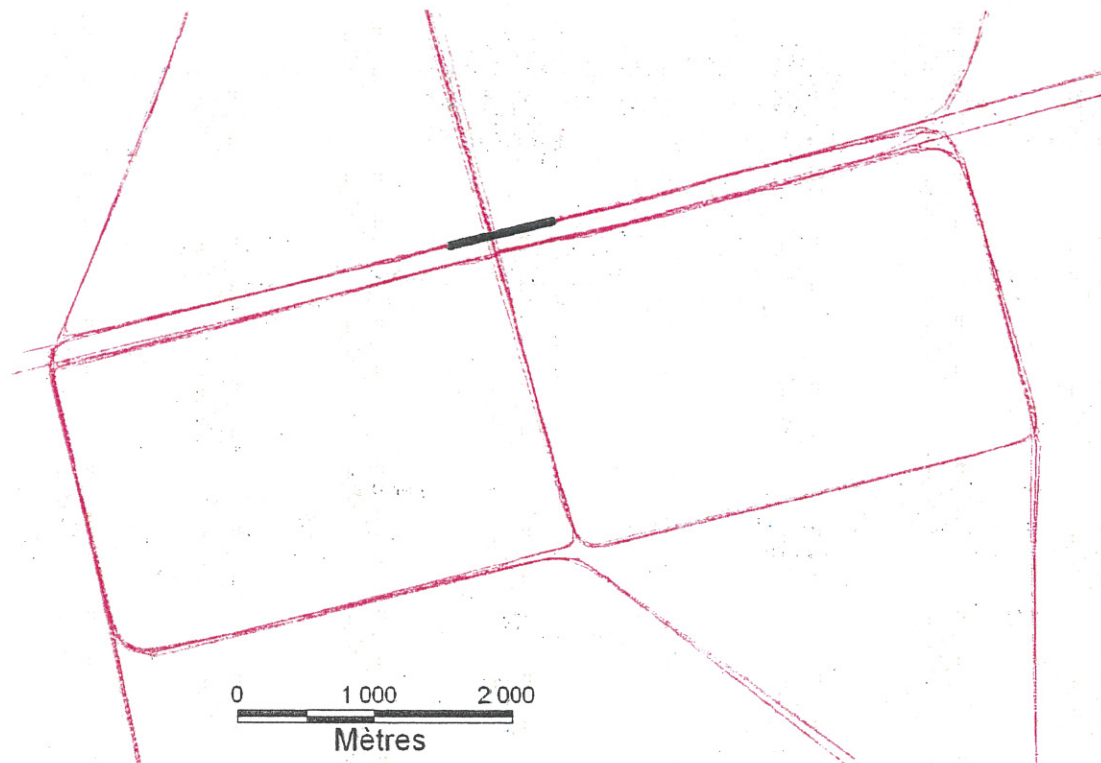
06h – 18h	18h – 22h	22h – 06h
95 %	5 %	0 %

Ces répartitions ne sont pas supposées évoluer à moyen et long termes.

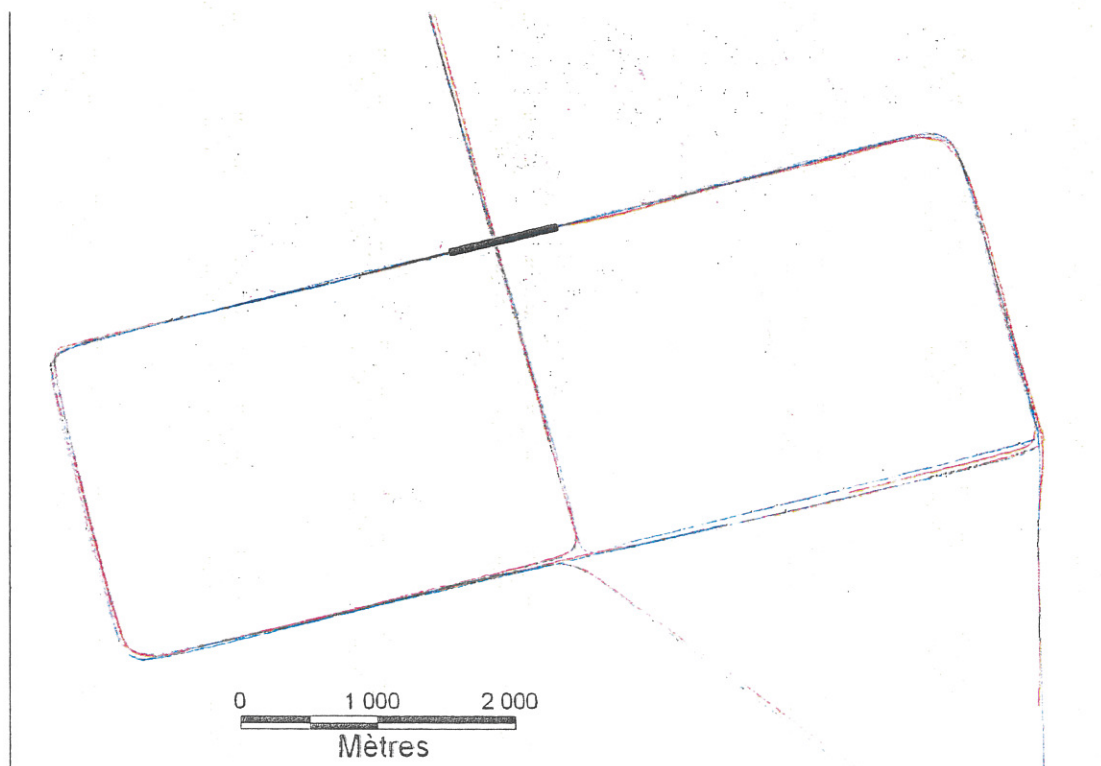
Procédures de circulation aérienne

Les procédures de circulation aérienne utilisées actuellement à proximité de la plate-forme sont présentées ci-dessous, elles ne devraient pas subir d'évolution à moyen et long termes.

Trajectoires arrivées et départ des hélicoptères militaires



Trajectoires arrivées et départs des avions



A ce stade, il paraît sans doute utile de rappeler que les aéronefs (avions et hélicoptères) ne circulent pas sur des trajectoires (cheminements) immuables, ceci pour un certain nombre de raisons, qu'elles soient d'ordre météorologique, liées aux performances des aéronefs 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'aéronefs hétérogène en termes de comportements (vitesses notamment) et de caractéristiques (taille).

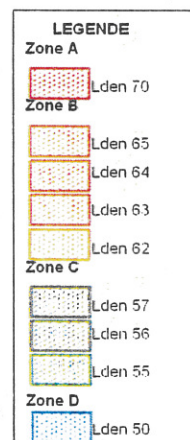
L'ensemble de ces contraintes fait que les trajectoires réelles effectivement suivies ne sont pas confondues en une seule, mais qu'à une procédure de circulation aérienne (ensemble de consignes) est plutôt associé un volume contenant l'ensemble des trajectoires possibles dans le respect de la réglementation.

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.

- Simulations aux trois termes de l'étude

Le tracé des courbes, pour chacun des trois termes, issues des différentes hypothèses de trafic, figure ci-dessous. Sont représentées les courbes de la zone A et de l'éventuelle zone D, et les variantes pour les courbes des zones B et C.

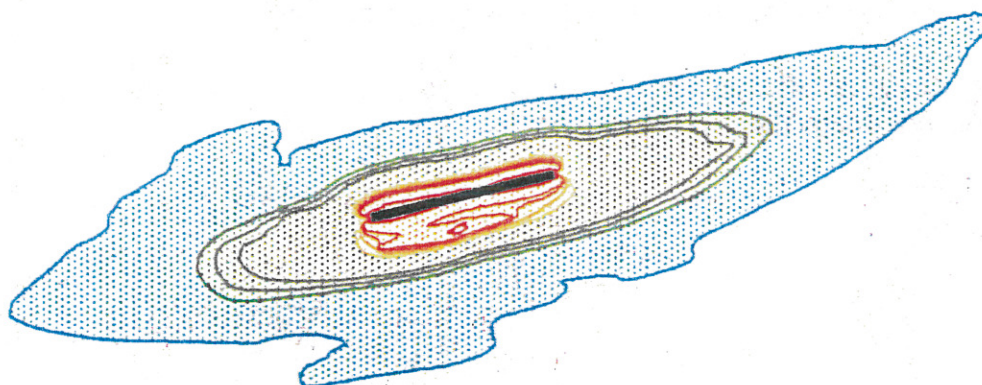
- zone A, de bruit fort : $70 \text{ dB} < L_{\text{den}}$
- zone B, de bruit fort : $62 \text{ à } 65 \text{ dB} < L_{\text{den}} < 70 \text{ dB}$
- zone C, de bruit modéré : $55 \text{ à } 57 \text{ dB} < L_{\text{den}} < 62 \text{ à } 65 \text{ dB}$
- zone D, facultative : $50 \text{ dB} < L_{\text{den}} < 55 \text{ à } 57 \text{ dB}$



Simulation court terme

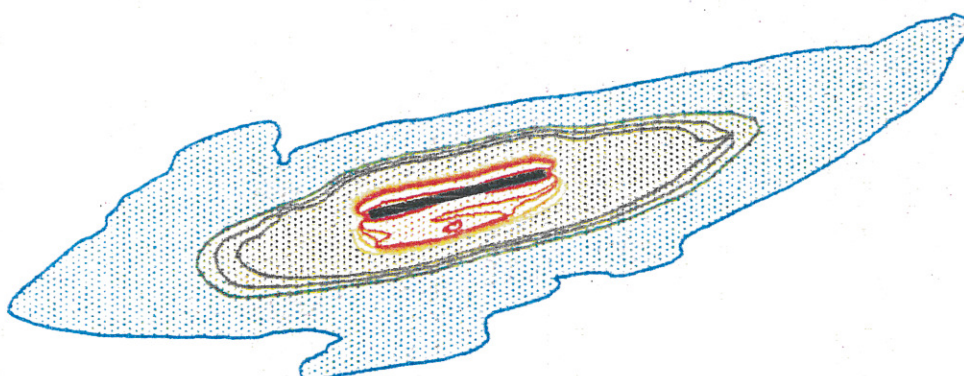


Simulation moyen terme



0 500 1 000
Mètres

Simulation long terme

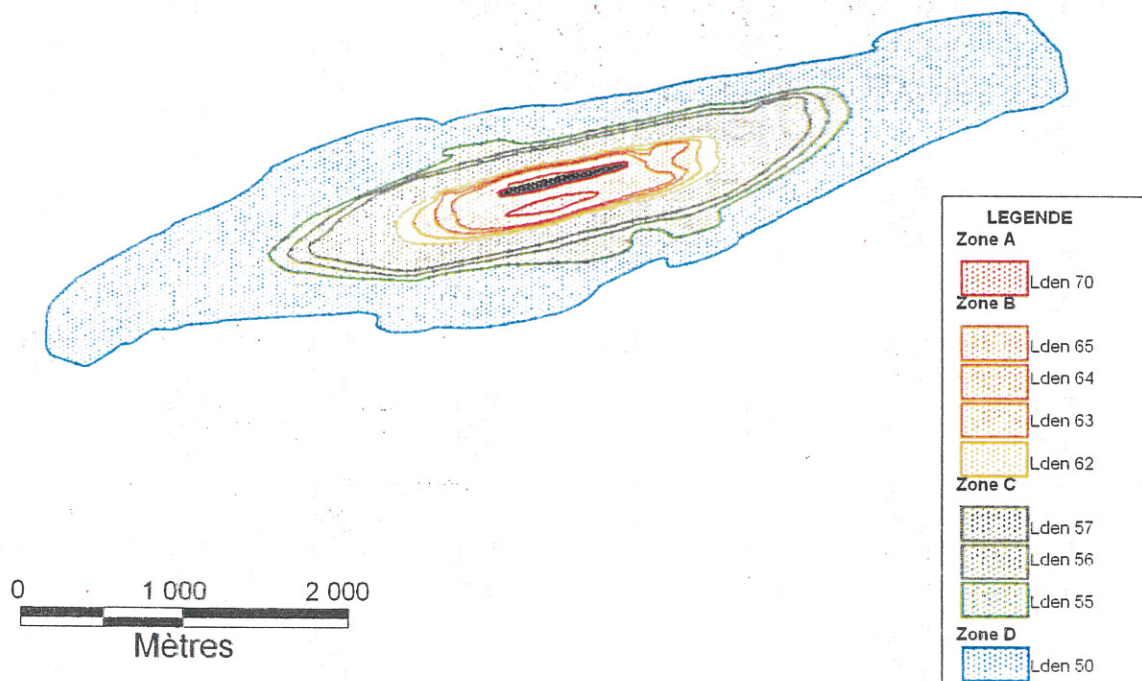


0 500 1 000
Mètres

b) Représentation graphique

Pour chaque indice de bruit, le tracé de la courbe enveloppe des courbes des trois termes devient la courbe de l'indice considéré de l'avant-projet de PEB.

L'ensemble de ces courbes enveloppes devient la représentation graphique de l'avant-projet de PEB, dont une image figure ci-dessous.



4) Choix des limites des zones B et C

Le choix de la délimitation des zones B et C a été 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 a résulté 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.

En ce qui concerne l'aérodrome de Dax-Seyresse :

Dans ces conditions, compte tenu :

- des prescriptions de l'article R 147-2 du code de l'urbanisme, autorisant le choix de la courbe extérieure de la zone B entre les valeurs d'indice L_{den} 65 et 62, et le choix de la courbe extérieure de la zone C entre les valeurs d'indice L_{den} 57 et 55 ;
- de l'avis de la commission consultative de l'environnement en date du 20 mars 2007 ;
- de l'état actuel de l'urbanisation autour du site ;

Le préfet a décidé :

- de retenir la valeur d'indice L_{den} 64 dB comme limite extérieure de la zone B,
- de retenir la valeur d'indice L_{den} 57 dB comme limite extérieure de la zone C,
- d'instituer une zone D d'information et d'isolation acoustique renforcée, dans un souci de transparence maximale.

qui permettent :

- d'assurer une protection satisfaisante de l'outil aéroportuaire ;
- de répondre au mieux à la sensibilité croissante de la population au bruit des avions en éloignant au mieux les zones d'habitat futur de l'aérodrome.

III) LE PROJET DE PEB DE L'AÉRODROME DE DAX-SEYRESSE

Etabli à l'échelle 1 / 25 000^{ème}, l'ensemble des quatre courbes résultant du choix des indices devient la représentation graphique du nouveau PEB dont le projet a été soumis à l'instruction administrative réglementaire.

Celle-ci est jointe au présent rapport.

CONCLUSION

Les acteurs en charge de l'aérodrome de Dax-Seyresse, site économique important à l'échelle de l'agglomération de Dax, ont souhaité que son développement soit maîtrisé.

Le nouveau plan d'exposition au bruit des aéronefs, élaboré en prenant en compte des hypothèses à court, moyen et long termes de développement et d'utilisation de l'aérodrome, contribuera, dans la durée, à atteindre cet objectif, en limitant l'installation de nouvelles populations dans les zones concernées par les nuisances sonores.

Considérant que ce document a pour objet d'édicter des contraintes d'urbanisme s'appliquant aux personnes privées comme aux autorités chargées de la planification urbaine, il est à noter que pour l'aérodrome de Dax-Seyresse, la situation apparaît tout à fait favorable dans la mesure où la plateforme aéroportuaire est particulièrement bien implantée et intégrée au sein de l'agglomération de Dax.

L'étude permet de mettre en évidence une légère augmentation de l'aire de nécessaire maîtrise de l'urbanisation (zones A, B et C) par rapport au précédent plan d'exposition au bruit en date du 14 août 1976 ; ce constat atteste une meilleure prise en compte de la sensibilité croissante de la population aux nuisances de bruit et de son attachement à une meilleure qualité de vie.

Pour autant, les perspectives de renouvellement de la flotte des hélicoptères et les prévisibles réductions de la gêne sonore occasionnée qui en découleront ont conduit à retenir des niveaux de bruit parmi les moins protecteurs pour délimiter les zones B et C du nouveau plan d'exposition au bruit ; ceci se traduit, dans certains secteurs, par un rétrécissement de celles-ci.

En corollaire des considérations précédentes, on notera également que pour l'évolution future des emprises « libérées », il y a lieu, par précaution, de retenir des usages du sol compatibles avec les nuisances liées à l'exploitation de l'aérodrome ; il serait donc opportun de les utiliser en tant que zones d'activités et/ou zones naturelles et agricoles.

Les plans locaux d'urbanisme devraient ainsi s'attacher à une maîtrise de l'urbanisation élargie à des secteurs non couverts par les restrictions d'urbanisme induites par le plan d'exposition au bruit, en particulier dans la zone de bruit D de ce dernier, ce qui constituerait un enjeu fort en terme de développement durable.

SOUS-PRÉFECTURE DE DAX

N°2008-761

15 OCTOBRE 2008

ARRETE PREFECTORAL
portant approbation du plan d'exposition au bruit
de l'aérodrome militaire de Dax-Seyresse

→ ML

Le Préfet des Landes,
Chevalier de l'Ordre National du Mérite,

VU le code de l'urbanisme, notamment les articles L147-1 à L147-8 et R147-1 à R147-11 sur les dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes,

VU le code de l'environnement, notamment les articles L. 123-1 à 16 et R. 123-6 à 23 sur les enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement, et les articles L. 571-11 à 13, R. 571-58 à 65 et R 571-70 à 80 sur le bruit des transports aériens ;

VU l'arrêté préfectoral du 14 août 1976 approuvant le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Dax-Seyresse ;

VU l'arrêté préfectoral du 1^{er} août 2007 donnant délégation de signature à M. Jacques DELPEY, Sous-Préfet de DAX ;

VU le dossier de présentation du projet de plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Dax-Seyresse ;

VU l'arrêté préfectoral du 13 septembre 2007 portant mise en révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Dax-Seyresse avec consultation des collectivités concernées ;

VU les avis des conseils municipaux des communes de Dax, Narrosse, Oeyreluy, Seyresse et Tercis-les-Bains et du conseil de la communauté d'agglomération du Grand Dax ;

VU l'avis de la commission consultative de l'environnement du 17 décembre 2007 ;

VU l'arrêté préfectoral du 5 mars 2008 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique, du 14 avril 2008 au 16 mai 2008, portant sur la révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Dax-Seyresse ;

VU les conclusions et l'avis motivé du commissaire enquêteur en date du 11 juin 2008 ;

VU l'accord exprès du ministre de la Défense en date du 23 septembre 2008 ;

CONSIDERANT que le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Dax-Seyresse, approuvé le 14 août 1976, nécessite d'être révisé pour être mis en conformité avec les dispositions réglementaires en vigueur, notamment l'utilisation de l'indice L_{den} et la faculté de créer une zone D et pour l'adapter aux nouvelles prévisions de trafic aérien de la plate-forme aéroportuaire ;

CONSIDERANT 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 Dax-Seyresse en vue d'assurer la protection et l'information des populations contre ces nuisances ;

CONSIDERANT que le choix des indices pour la détermination des limites extérieures des zones B et C tient compte des enjeux locaux en terme d'urbanisme et permet de limiter l'accroissement de la population dans les secteurs exposés aux nuisances sonores générées par l'activité de l'aérodrome de Dax-Seyresse ;

SUR PROPOSITION de M. le Secrétaire Général de la Préfecture ;

ARRETE

ARTICLE 1^{ER} : Est abrogé l'arrêté préfectoral du 14 août 1976 approuvant le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Dax-Seyresse.

ARTICLE 2 : Le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Dax-Seyresse, tel qu'il figure dans le document annexé au présent arrêté, est approuvé.

Il comprend :

- un rapport de présentation,
- un plan - PEB/SNIA-AA/LFBY/1- à l'échelle 1 / 25 000^{ème} faisant apparaître les zones de bruit A, B, C et D,

ARTICLE 3 :

La zone A est délimitée par la courbe d'indice de bruit L_{den} 70 dB.

La zone B est comprise entre les courbes d'indice de bruit L_{den} 70 dB et 64 dB.

La zone C est comprise entre les courbes d'indice de bruit L_{den} 64 dB et 57 dB.

La zone D est comprise entre les courbes d'indice de bruit L_{den} 57 dB et 50 dB.

ARTICLE 4 : Le plan d'exposition au bruit concerne le territoire des communes de Dax, Narrosse, Oeyreluy, Seyresse et Tercis-les-Bains.

ARTICLE 5 : Le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Dax-Seyresse est annexé au plan local d'urbanisme des communes visées à l'article 4.

ARTICLE 6 : Le présent arrêté et le plan d'exposition au bruit sont tenus à la disposition du public, aux jours et heures d'ouverture habituels, dans les mairies des communes visées à l'article 3 et aux sièges de la communauté d'agglomération du Grand Dax.

ARTICLE 7 : Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture des Landes.

Une mention des lieux où l'arrêté et le plan d'exposition au bruit peuvent être consultés sera insérée dans deux journaux du département des Landes. Cette mention sera également affichée dans les mairies des communes visées à l'article 3 et aux sièges de la communauté d'agglomération du Grand Dax.

COURRIER REÇU LE

28 OCT. 2008

C.A.G.D.

ARTICLE 8 : Cet arrêté annule et remplace l'arrêté préfectoral n° 2008-409 du 3 Juillet 2008 portant approbation de la révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Dax Seyresse.

ARTICLE 9 :

Le sous-préfet de Dax,

Les maires des communes de Dax, Narrosse, Oeyreluy, Seyresse et Tercis-les-Bains,

Le président de la communauté d'agglomération du Grand Dax,

Le directeur départemental de l'équipement des Landes,

Sont chargés, chacun en ce qui les concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Le Sous-Préfet,

Signé : Jacques DELPEY

Pour ampliation
LA CHEF DE BUREAU

Marie-Hélène PINTUS