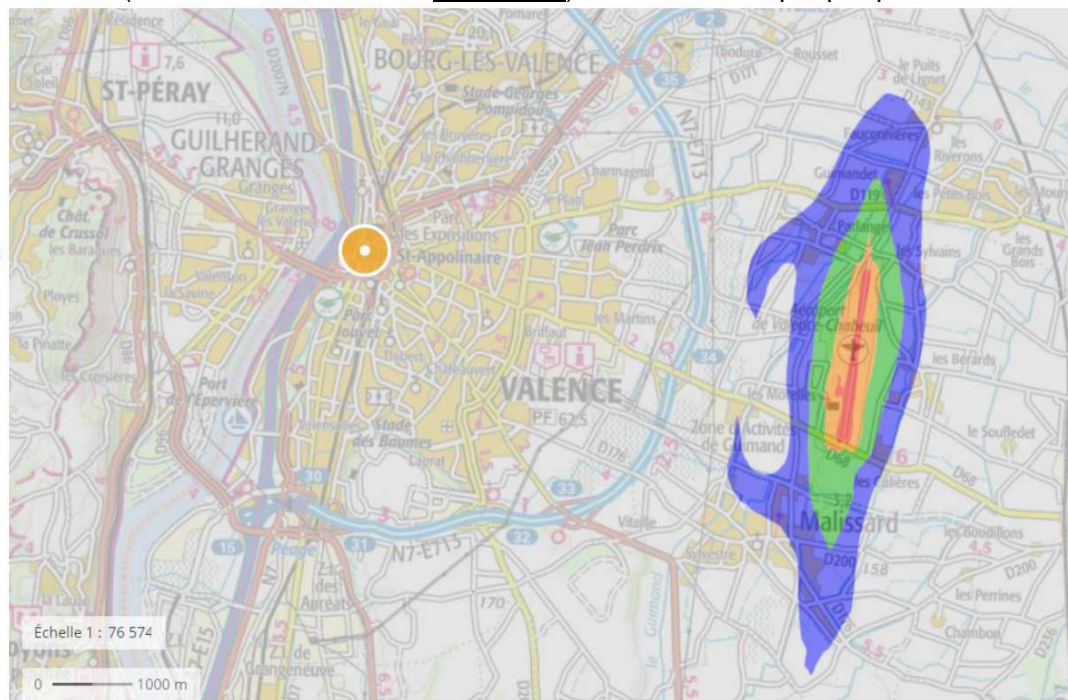


Note relative au PEB de l'Aéroport de Valence – Chabeuil

La ville de Valence est concernée par le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'Aéroport de Valence Chabeuil, approuvé par arrêté préfectoral le 26 février 2007. Les abords de l'aéroport sont partagés en trois zones :

- la zone de bruit fort A (sur la carte ci-dessous en rouge) avec un indice psophique supérieur à 96 ;
- la zone de bruit fort B (sur la carte ci-dessous en vert) avec un indice psophique entre 89 et 96 ;
- la zone de bruit modéré C (sur la carte ci-dessous en orange) avec un indice psophique entre 75 et 89.

- Zone A : zone de bruit fort**
où $L_{den} > 70$ ou $IP > 96$
- Zone B : zone de bruit fort**
où $L_{den} < 70$
et dont la limite extérieure
est comprise entre $L_{den} 65$ et 62
ou zone dont la valeur IP
est comprise entre 96 et 89
- Zone C : zone de bruit modéré**
comprise entre la limite
extérieure de la zone B
ou $IP = 89$ et une limite
comprise entre $L_{den} 57$ et 55
ou IP entre 84 et 72
- Zone D : zone de bruit**
comprise entre la limite
extérieure de la zone C
et la limite correspondant à
 $L_{den} 50$
- Ref. Code de l'urbanisme
- Article R112-3





PREFECTURE DE LA DRÔME

ARRETE PREFECTORAL

Arrêté n° 04.0819 du 26/08/2004
portant approbation du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome
de Valence-Chabeuil.

Le Préfet de la Drôme

Vu le code de l'urbanisme et notamment ses articles L 147-1 à L 147-8 et R 147-1 à R 147-11
portant dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes ;

Vu le code de l'environnement, notamment les articles L 123-1 à L 123-16, L 571-11 et L
571-13 ;

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

Vu le décret n° 87-341 du 21 mai 1987 relatif aux commissions consultatives de
l'environnement des aérodromes ;

Vu le décret n° 2002-626 du 26 avril 2002 fixant les conditions d'établissement des plans
d'exposition au bruit et des plans de gêne sonore des aérodromes et modifiant le code de
l'urbanisme ;

Vu le plan d'exposition au bruit en vigueur approuvé et rendu disponible par arrêté préfectoral
n° 2799bis du 1^{er} juillet 1985 ;

Vu l'arrêté préfectoral n° 04-4799 du 13 octobre 2004 portant composition de la commission
consultative de l'environnement de l'aérodrome de Valence-Chabeuil ;

Vu l'avis de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Valence-
Chabeuil sur le choix des indices délimitant les zones B et C en date du
17 mai 2005 ;

Vu le projet de Plan d'exposition au bruit ;

Vu l'arrêté préfectoral n° 05-2548 du 16 juin 2005 prescrivant la révision du plan
d'exposition au bruit de l'aérodrome de Valence-Chabeuil ;

Vu les avis des communes et établissements publics de coopération intercommunale
concernés ;

Vu l'avis de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Valence-
Chabeuil sur le projet de plan d'exposition au bruit en date du 10 novembre 2005 ;

Vu l'enquête publique conduite du 4 septembre 2006 au 4 octobre 2006 ;

Considérant l'intérêt pour l'agglomération de Valence et sa région de disposer d'un
aérodrome et les hypothèses de développement de cet aérodrome ;

Considérant la nécessité de limiter l'installation de populations nouvelles dans des zones qui
sont ou seront exposées au bruit ;

Considérant que le plan d'exposition au bruit en vigueur nécessite d'être révisé pour prendre
en compte les nouvelles dispositions fixées par le décret du 26 avril 2002 introduisant
notamment un nouvel indice, le L_{den} et fixant la valeur limite de la zone D, lorsqu'elle
existe ;

Considérant que le choix des indices L_{den} 62 et 55 pour les limites des zones B et C concilie
les enjeux de développement de l'aérodrome et les enjeux d'urbanisme des communes
concernées ;

Considérant que la mise en place d'une zone D permettra une bonne information des
nouveaux arrivants ;

Sur proposition de Monsieur le Secrétaire Général de la Préfecture de la Drôme,

ARRÊTE :

ARTICLE 1^{er} : Le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Valence-Chabeuil ci-
annexé est approuvé.

ARTICLE 2 : Les communes concernées sont Chabeuil, Malissard, Montétier et Valence.

ARTICLE 3 : Le plan d'exposition au bruit est composé de :

- un rapport de présentation du projet de plan d'exposition au bruit,
- une carte à l'échelle 1/25000^{ème} du projet de plan d'exposition au bruit

ARTICLE 4 : Les indices L_{den} définissant les limites extérieures des zones B et C sont fixés respectivement à 62 et 55.

ARTICLE 5 : Le plan d'exposition au bruit comporte une zone D.

ARTICLE 6 : Le présent arrêté sera publié aux recueils des actes administratifs de la préfecture de la Drôme.

Il sera notifié avec le plan d'exposition au bruit annexé aux maires des communes citées à l'article 2

Ces documents seront tenus à la disposition du public dans chacune des mairies de ces communes et à la préfecture.

Mention des lieux où ces documents peuvent être consultés sera insérée dans deux journaux diffusés dans le département et affichée dans les mairies citées ci-dessus.

ARTICLE 7 : Le secrétaire général de la préfecture de la Drôme, le directeur de l'aviation civile Centre-Est, le directeur départemental de l'équipement de la Drôme, les maires des communes citées à l'article 2 sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

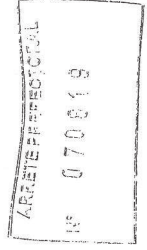
Fait à Valence le 26/02/2004

Le Préfet de la Drôme



Jean-Claude BASTION

- Rapport de présentation



DEFINITION D'UN PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

1. Finalité et textes de références

Le PEB est un instrument juridique destiné à maîtriser et à encadrer l'urbanisation en limitant les droits à construire dans les zones de bruit au voisinage des aéroports. Ce document d'urbanisme doit être annexé, lorsqu'ils existent, au plan local d'urbanisme, au plan de sauvegarde et de mise en valeur et à la carte communale des communes concernées. Les dispositions de ces documents doivent être compatibles avec celles du PEB.

Le PEB est préventif : il permet d'éviter que des populations nouvelles s'installent dans des secteurs exposés ou susceptibles d'être exposés à un certain niveau de gêne sonore. S'il limite pour cela le droit à construire dans certaines zones, il n'a en revanche aucun impact sur les constructions existantes et les populations déjà installées.

Les principaux textes de référence sont les suivants :

- Code de l'urbanisme, articles L-147-1 à L-147-8 et R-147-1 à R-147-11
- Loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aéroports
- Décret n° 87-339 du 21 mai 1987 définissant les modalités de l'enquête publique relative aux plans d'exposition au bruit des aéroports
- Décret n° 87-340 du 21 mai 1987 définissant les conditions d'établissement des plans d'exposition au bruit des aéroports
- Décret n° 97-607 du 31 mai 1997 relatif aux règles de protection contre le bruit et à l'aide aux riverains des aéroports.
- Loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 portant création de l'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA)
- Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain.
- Loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 relative à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport, aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre et aérien et au stockage souterrain de gaz naturel, d'hydrocarbures et de produits chimiques.
- Décret n° 2002-626 du 26 avril 2002 fixant les conditions d'établissement des plans d'exposition au bruit et des plans de gêne sonore des aéroports et modifiant le code de l'urbanisme.
- Loi n° 2003-590 du 2 juillet 2003 urbanisme et habitat

Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome de Valence-Chabeuil actuellement en vigueur a été rendu disponible par arrêté préfectoral en date du 1^{er} juillet 1985 (plan STBA/EGU/50D).

De nouvelles dispositions réglementaires (décret n° 2002-626 du 26 avril 2002) ont modifié le code de l'urbanisme, introduisant notamment un nouvel indice, le L_{den} , en lieu et place de l'indice psophique, pour définir les limites des zones de bruit. Ces dispositions définissent aussi la limite d'une éventuelle zone D.

Ces éléments nouveaux imposent la révision du PEB qui, en application du décret cité ci-dessus, devrait être achevée avant le 31 décembre 2005.

Le PEB constitue un des instruments de planification destinés à encadrer et à accompagner le développement de l'aéroport pour le rendre compatible avec le maintien de la qualité de vie dans son environnement.

2. Méthode d'élaboration

a) Une évaluation de la gêne sonore à court, moyen et long terme

Le PEB définit les zones autour de l'aéroport à partir d'une évaluation de la gêne sonore susceptible d'être ressentie par les riverains au passage des avions. Cette évaluation était généralement faite, avant l'entrée en vigueur des dispositions introduites par le décret du 26 avril 2002, à un horizon d'une vingtaine d'années. Ce décret impose la prise en compte d'hypothèses à court et moyen terme, en plus de celles à long terme. Les zones du PEB reflètent donc une combinaison de la réalité du moment et d'une projection dans le temps à plusieurs horizons de la vie de l'aéroport. Pour ce faire, il est nécessaire de simuler, à ces horizons, les conditions d'exploitation aéroportuaire, donc d'émissions sonores, ce qui revient à établir des prévisions réalistes concernant les données suivantes :

- Nombre de mouvements d'avions
- Répartition des mouvements par type d'avion
- Répartition des mouvements par trajectoire et par sens d'atterrissage
- Part des vols de nuit (22h-6h) et de soirée (18h-22h) [l'indice psychologique ne pondérât que les vols de nuit]

b) Le L_{den} , un nouvel indice, moins spécifique que l'indice psychologique

La gêne sonore est calculée au moyen d'un modèle mathématique mettant en équation différents paramètres pour prendre en compte :

- Le bruit émis par chaque modèle d'avion tel qu'il est perçu au sol ;
- Le nombre de passages d'avions en 24 heures ;
- La perception différente du bruit entre le jour, la nuit et, la soirée : chaque vol nocturne est pondéré d'un coefficient 10, chaque vol de soirée d'un coefficient 5.

Le résultat du calcul est exprimé en L_{den} . Plus l'indice est élevé, plus la gêne est importante. Le L_{den} est un des indices recommandés par l'Union Européenne pour traduire la gêne sonore relative aux infrastructures de transport. Il est très largement utilisé au niveau international et est compatible avec la plupart des logiciels et instruments de mesures disponibles sur le marché.

Le logiciel utilisé pour établir les PEB est INM (version 6.1), logiciel adopté pour cet usage par de nombreux pays. L'avantage d'un logiciel plus répandu est, entre autres de bénéficier de mises à jour régulières permettant une modélisation de la gêne sonore de plus en plus proche de la réalité.

La formule du L_{den} , qui s'exprime en décibel, est la suivante :

$$L_{den} = 10 \times \lg \frac{1}{24} \left[12 \times 10^{\frac{L_{day}}{10}} + 4 \times 10^{\frac{L_{evening}+5}{10}} + 8 \times 10^{\frac{L_{night}+10}{10}} \right]$$

avec :
 « L_{day} » = niveau sonore moyen à long terme pondéré A tel que défini dans ISO 1996-2:1987, déterminé sur l'ensemble des périodes de jour d'une année. La période de jour s'étend de 6 heures à 18 heures ;
 « $L_{evening}$ » = niveau sonore moyen à long terme pondéré A tel que défini dans ISO 1996-2:1987, déterminé sur l'ensemble des périodes de soirée d'une année. La période de soirée s'étend de 18 heures à 22 heures ;

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

3. Contenu et modalités d'application

Le modèle mathématique permet de quantifier la gêne sonore future en chaque point du territoire voisin de l'aéroport. Il est alors possible de relier entre eux, sur une carte, les points où le L_{den} a la même valeur. Le résultat est une courbe entourant tout ou partie de l'aéroport, allongée dans l'axe des pistes en raison du bruit produit lors des opérations de décollage et atterrissage. Dans la zone comprise à l'intérieur de chaque courbe, la gêne sonore sera supérieure à la valeur de l'indice considéré (par exemple 70 dans la zone de bruit fort) ; à l'extérieur de cette courbe, la gêne sera inférieure, décroissant à mesure que l'on s'éloigne.

■ Les zones A et B, de bruit fort

Les zones A et B du PEB, appelées zones de bruit fort sont délimitées par les courbes L_{den} 70 pour la zone A, et par une valeur choisie par le préfet, après avis de la commission consultative de l'environnement (CCE), entre 65 et 62 pour la zone B (cette modulation est une disposition nouvelle introduite par le décret du 26 avril 2002). Ceci s'applique réglementairement à tous les aéroports. Toute construction neuve à usage d'habitation et toute action sur le bâti existant tendant à accroître la capacité d'accueil sont, sauf rares exceptions, interdites.

■ La zone C, de bruit modéré

L'indice délimitant la zone C est choisi par le préfet, après avis de la CCE, dans une fourchette allant du L_{den} 57 au L_{den} 55, ce dernier étant le plus protecteur. A l'intérieur de la zone C, les restrictions en matière d'urbanisation sont moins contraignantes que dans les zones B et A. 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 en ce sens qu'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 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. La loi n° 2003-590 du 2 juillet 2003 prévoit que ces secteurs peuvent être introduits, après enquête publique, postérieurement à la publication du PEB, si la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale concerné en fait la demande.

■ La zone D

La délimitation d'une zone D n'est obligatoire que pour les aéroports les plus importants, elle ne l'est pas pour Valence-Chabeuil. La zone D ne donne pas lieu à des restrictions des droits à construire, mais étend le périmètre dans lequel l'isolation phonique de toute nouvelle habitation et l'information des futurs occupants, acquéreurs ou locataires du logement sont obligatoires.

Dans cette zone, l'indice est compris entre la valeur limite de la zone C et 50, limite inférieure fixée par le décret n° 2002-626 du 26 avril 2002.

Dans chacune des zones de bruit, le contrat de location d'un immeuble à usage d'habitation doit comporter une clause claire et lisible précisant la zone de bruit où se trouve localisé ledit bien.

LA DEMARCHE DE REVISION DU PEB DE VALENCE-CHABEUIL

1. Pourquoi et comment réviser le PEB ?

Le PEB actuellement en vigueur est ancien (1985) et les données sur lesquelles il est basé demandaient à être réactualisées. Sa révision est de plus nécessaire pour les raisons suivantes :

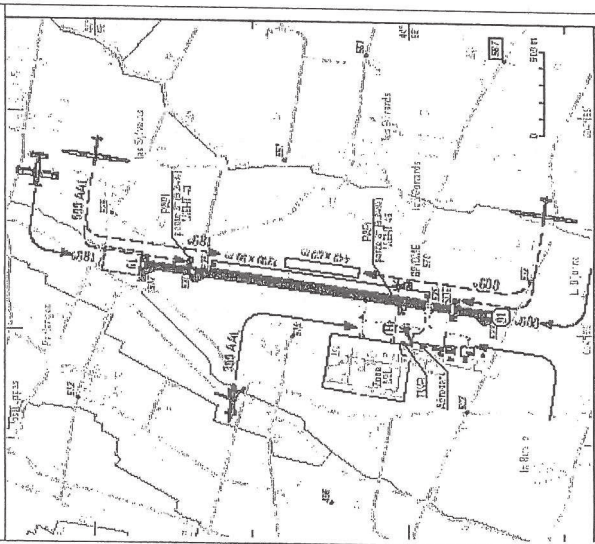
- Les nouvelles dispositions réglementaires, entrées en vigueur le 1^{er} novembre 2002, n'étaient pas prises en compte par le PEB actuel ;
- Le décret du 26 avril 2002 rend obligatoire la révision de tous les PEB, aux nouvelles normes, avant le 31 décembre 2005.

2. Hypothèses prises en compte dans les simulations

Les hypothèses retenus ont été établies à trois horizons, 2006 (court terme), 2010 (moyen terme) et 2020 (long terme). À ces horizons, aucune modification des infrastructures actuelles n'est envisagée, ce qui correspond pour les pistes à :

- Piste revêtue de 2100 m orientée 189° / 009° (19/01)
- Bande en herbe accolée de 1300 m, même orientation
- Bande en herbe accolée de 440 m, même orientation

Plan de l'aéroport



LES REGLES APPLICABLES SUR LES DROITS A CONSTRUIRE DANS LES ZONES D'UN PEB

	ZONE A $L_{den}>70$	ZONE B $70>L_{den}>(62\text{ à }65)^1$	ZONE C $(62\text{ à }65)>L_{den}>(55\text{ à }57)^1$	ZONE D $(55\text{ à }57)>L_{den}>50$
Constructions nouvelles				
Logements nécessaires à l'activité de l'aérodrome, hôtels de voyageurs en transit	Autorisés			
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales	Autorisés			
Immeubles d'habitation directement liés ou nécessaires à l'activité agricole	Autorisés dans les secteurs déjà urbanisés			
Habitat groupé (loisirs..., parcs résidentiels de loisirs	Non autorisés			
Maisons d'habitation individuelles	Non autorisés		Autorisés 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.	
Immeubles collectifs à usage d'habitation	Non autorisés			
Constructions à usage industriel, commercial et de bureaux	Admises si elles ne risquent pas d'entraîner l'implantation de population permanente.			
Équipements de superstructure nécessaires à l'activité aéronautique	Autorisés s'ils ne peuvent être localisés ailleurs.		Autorisés	
Autres équipements publics ou collectifs	Autorisés s'ils sont indispensables aux populations existantes et s'ils ne peuvent pas être localisés ailleurs		Autorisés s'ils ne conduisent pas à exposer de nouvelles populations aux nuisances sonores	
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.			
Opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain	Non autorisés		Autorisés sous réserve de se situer dans un des secteurs ³ délimités pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existants, à condition de ne pas entraîner d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores.	

Autorisés sous réserve d'une protection phonique et de l'information des futurs occupants²

¹ Indice fixé par le préfet après consultation de la CCE

² la protection phonique et l'information sont obligatoires dans toutes les zones

³ la loi du 2 juillet 2003 permet la création de tels secteurs postérieurement à la publication du PEB

• TRAFIC ENVISAGÉ

Il est supposé que :

- à court terme (horizon 2006), une compagnie exploite sur l'aérodrome de Valence – Chabeuil la desserte d'une métropole européenne. Les liaisons pourraient se faire à raison d'une par jour (aller et retour).
- à moyen (horizon 2010), une deuxième destination européenne est desservie dans les mêmes conditions.
- à long terme (horizon 2020), il n'y a pas d'évolution sensible par rapport au moyen terme.

Pour ce qui est du transport aérien non régulier, il est envisagé une reprise sensible des vols à la demande pour les entreprises (avions taxi) et pour les particuliers (charters).

Pour les autres trafics (aviation légère et de loisir, hélicoptère) il n'a été envisagé qu'une très faible croissance.

• NOMBRE DE MOUVEMENTS RETENUS

	année	référence	Court terme	Moyen terme	Long terme	
		2003	2006	2010	2020	
Aéronefs			mouvements			
avions monomoteurs à hélice		21216	24000	30000	30000	
autres avions non commerciaux		2337	2650	3300	3300	
avions commerciaux non réguliers		384	600	1500	1500	
avions commerciaux réguliers		0	750	1500	1500	
hélicoptères		7722	9000	10700	10700	
Mouvements totaux		31659	37000	47000	47000	

• PARTS DU TRAFIC DE JOUR, DE SOIR ET DE NUIT

Il a été estimé, en relation avec le gestionnaire d'aérodrome, que les mouvements de soirée (de 18h00 à 22h00) représenteraient environ 10% du trafic et que la part du trafic de nuit resterait marginale.

En conséquence, le partage du trafic par tranche horaire retenu pour les trois termes du PEB est le suivant :

Partage des mouvements annuels par tranche horaire				
Tranche horaire	jour	soir	nuît	
Pourcentage	89%	10%	1%	

• PARTS DE TRAFIC PAR SENS D'ATERRISSAGE ET DE DECOLLAGE

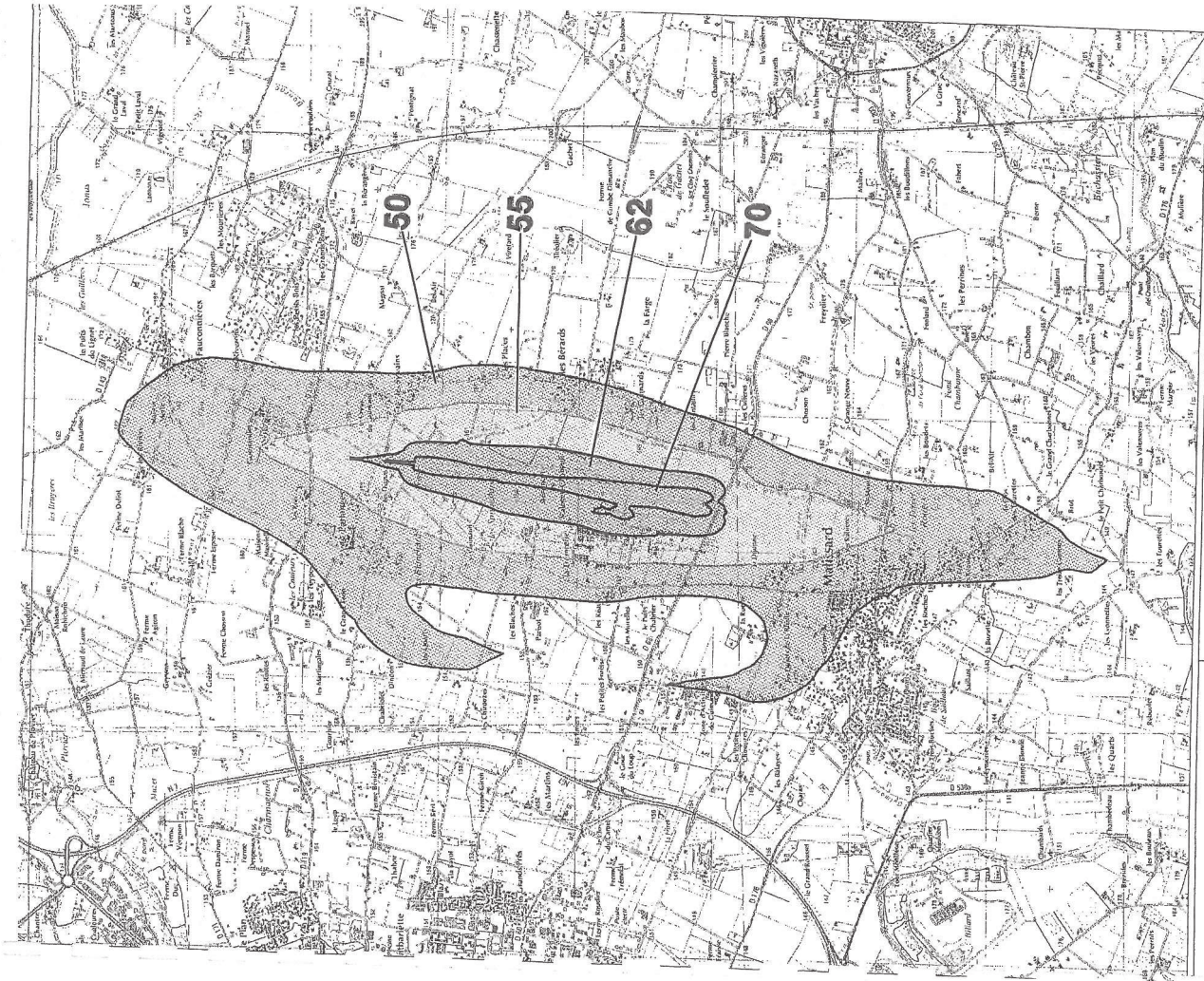
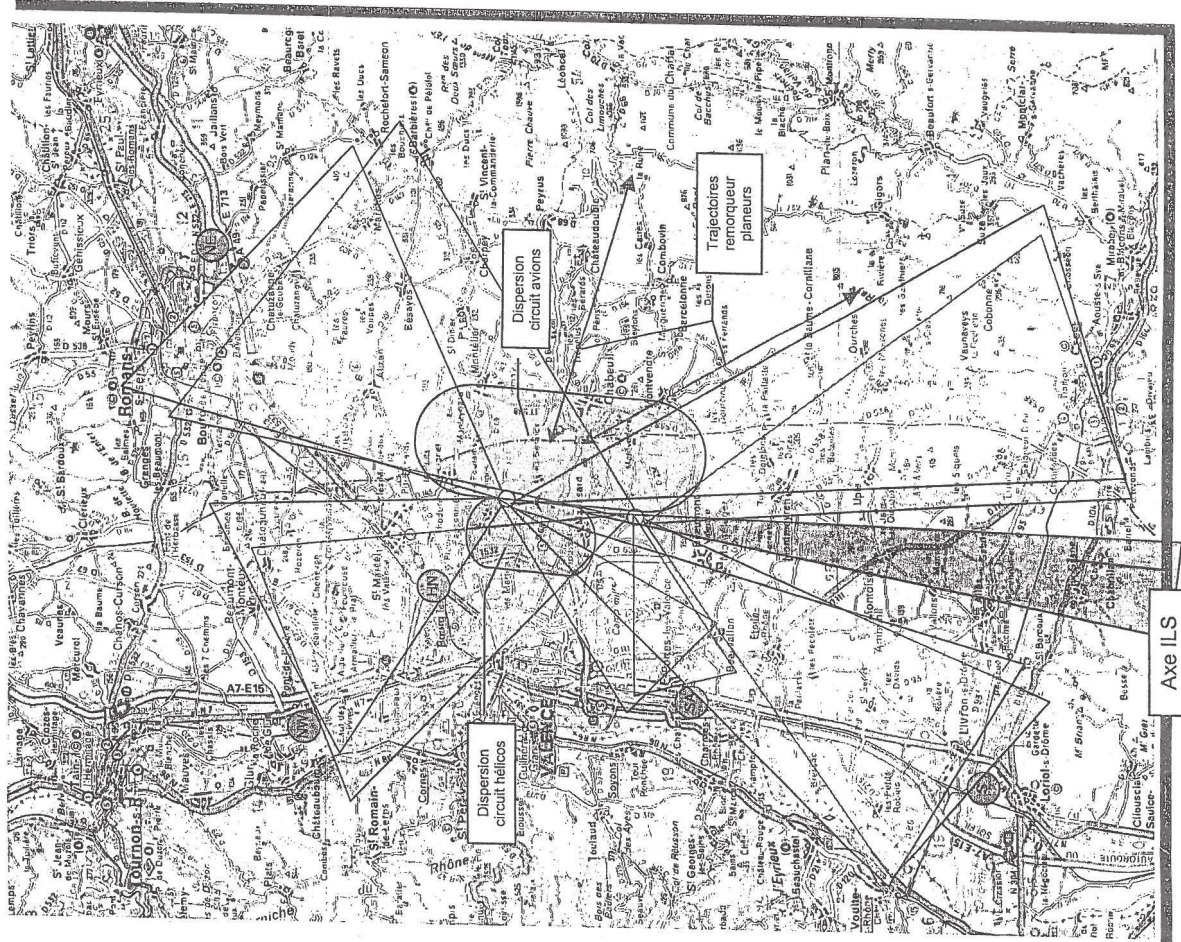
L'étude du trafic de l'aérodrome donne, atterrissages et décollages confondus, la répartition suivante : 72% face au nord, 28% face au sud. Pour les trois horizons du PEB, cette répartition a été respectivement arrondie à 70% et 30%.

• TYPES D'AERONEFS

Les différents appareils de l'étude sont représentés dans le tableau suivant :

CATEGORIE D'AERONEFS	AERONEFS REPRESENTATIFS
AVIONS MONOMOTEURS A HELICES	MONOMOTEURS A HELICE A PAS FIXE
	MONOMOTEURS A HELICE A PAS VARIABLE
	PIPER PA34, BEECH 58
AUTRES AVIONS NON COMMERCIAUX	BEECH 200
	BIMOTEURS MOYENS A TURBINES
	CESSNA CITATION
	AVIONS MILITAIRES A REACTION
AVIONS COMMERCIAUX	BEECH 200
	BOEING 737
HELICOPTERES	GAZELLE
	PUMA

Dispersions des circuits (en bleu et mauve) et des arrivées-départs VFR
QFU 01 (en jaune) et QFU 19 (en orange)



Aérodrome de Valence Chabeuil
Plan d'exposition au bruit

Service Spécial des Basses Africaines Sud-Est
Département Technique Régional
1 rue Vincent Auriol BP 60781 13025 Aix en Provence Cedex 1

Echelle : 1/25000

Zones	A	B	C	D
Indices (Lden)	70	62	55	50

Plan n° PPEB/SSBA-SELFLU/1
Mai 2005

LFU-PPB-010205
© IGN - Juin 25

LE PROJET DE PEB DE VALENCE-CHABEUIL

1 Choix des indices délimitant les zones B et C

Outre la modulation de la zone C, par le choix de la valeur de l'indice qui la limite, qui était possible dans les dispositions réglementaires précédentes, le décret du 26 avril 2002 introduit une possibilité de modulation de la zone B. Ce même texte impose au préfet de recueillir l'avis de la CCE avant d'arrêter son choix pour ces deux valeurs d'indice.

Le décret précise que la zone B doit être limitée par une valeur de L_{den} qui peut être choisie entre 65 et 62, tandis que la zone C doit l'être par une valeur de L_{den} qui peut être choisie entre 57 et 55. Afin de limiter l'implantation de populations nouvelles dans des zones exposées aux nuisances sonores, il est proposé de retenir les valeurs les plus faibles, soit, 62 pour la zone B et 55 pour la zone C, ce qui correspond pour ces zones à la surface maximale possible.

La commission consultative de l'environnement, en sa séance du 17 mai 2005 s'est prononcée pour ces valeurs qui sont donc retenues. Par ailleurs le préfet a décidé de retenir également une zone D.

2 Le zonage correspondant

Les courbes de bruit ont été tracées pour les court, moyen et long termes. Celles du long terme enveloppent celles des autres termes et correspondent donc à l'avant-projet de PEB. Le plan joint indique le zonage résultant des hypothèses décrites précédemment.

La zone A est limitée par le L_{den} 70.

La zone B maximale est limitée par le L_{den} 62 ; les limites correspondant aux indices intermédiaires sont tracées jusqu'à l'indice L_{den} 65 qui délimite la zone B minimale.

Il en est de même pour la zone C qui s'étend au maximum à la zone limitée par le L_{den} 55, les limites d'indices L_{den} 56 et 57, ce dernier correspondant à la zone C minimale, sont également tracées.

La zone D va de la limite de la zone C à la valeur 50 du L_{den} .

LA PROCEDURE DE REVISION DU PEB

1. Phase d'étude et préliminaire

La première phase de la procédure de révision du PEB consiste à mener les études techniques. Elles ont été conduites sous l'autorité du préfet.

L'étape suivante est la consultation de la CCE pour le choix des indices limites des zones B et C. Cette consultation a eu lieu le 17 mai 2005.

2. Phase administrative

La phase administrative se subdivise elle-même en deux temps. Le premier est consacré aux consultations des collectivités et organismes concernés, le second à l'enquête publique qui précède l'approbation du PEB.

a) Consultations

Consultations des communes ou établissements publics de coopération intercommunale concernés

Le préfet du département notifie la décision de réviser le PEB et communique le projet correspondant. La consultation permet aux communes de prendre connaissance du dossier, de s'informer et de dialoguer avec l'administration avant de formuler leur avis officiel. La durée de cette consultation est fixée par la réglementation à deux mois.

A compter de la décision d'élaboration ou de révision du PEB, le préfet peut, par arrêté, délimiter les territoires à l'intérieur desquels s'appliqueront par anticipation, pour une durée maximale de 2 ans, les dispositions relatives aux zones C et éventuellement D si elle existe.

Consultation de la commission consultative de l'environnement de l'aéroport.

Après réception des avis des communes, le préfet consulte la commission consultative de l'environnement qui formule son avis sur le projet communiqué.

b) Enquête publique et approbation

Le projet de PEB éventuellement modifié suite aux consultations est ensuite soumis à enquête publique, organisée par le préfet. La durée minimale de l'enquête est d'un mois, le rapport et l'avis du commissaire enquêteur intervenant au plus tard dans un délai d'un mois à l'issue de la clôture de l'enquête. Le projet de PEB est éventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique.

L'approbation est prononcée par le préfet du département concerné et notifiée, avec l'envoi du PEB approuvé, aux communes et aux établissements publics de coopération intercommunale concernés.

LA PROCEDURE DE REVISION DU PEB

Phase d'études	étapes	acteurs
	Etudes techniques	Direction de l'aviation civile Syndicat mixte Direction départementale de l'équipement
	Éventuellement, information informelle des collectivités locales et de la commission consultative de l'environnement de l'aéroport	Préfet
	Consultation de la CCE sur le choix des indices limites des zones B et C	Préfet
	Notification de la mise en révision du PEB*	Préfet
	Consultation des communes (2 mois)	Préfet
Phase administrative	Consultation de la Commission consultative de l'environnement	Préfet
		Direction de l'aviation civile Syndicat mixte Direction départementale de l'équipement
	Finalisation du PEB	Préfet
	Enquête publique	Commission d'enquête
	Approbation	Préfet

* Possibilité à ce stade de mise en application anticipée.

NOTE DE PRESENTATION DES DEPARTS AUX INSTRUMENTS DE L'AERODROME DE VALENCE-CHABEUIL

Depuis la mise en service le 18 mars 2003, d'un nouveau dispositif de circulation aérienne dans l'ensemble de la région autour de Lyon Saint Exupéry, il s'est avéré utile d'étudier des adaptations de détail des procédures de circulation aérienne et en particulier des procédures de départ de l'aérodrome de Valence Chabeuil.

Le but de cette étude est de formaliser des trajectoires de départ vers l'Ouest, pour faciliter les coordinations entre les différents services de contrôle.

Ces trajectoires, pour les décollages au Nord et au Sud permettent de raccorder plus aisément les voies aériennes.

Les trajectoires de montée initiale sont inchangées :

- Pour la trajectoire Nord, le virage vers l'ouest est effectué aux environs de 4 km de l'aérodrome.
- Pour la trajectoire Sud, le virage vers l'ouest est effectué aux environs de Beaumont les Valence.

Ces trajectoires ne sont pas contradictoires avec les hypothèses prises en compte dans le PEB, les virages débutant en dehors de la zone D

