



PROJET ARRÊTÉ AU CONSEIL MÉTROPOLITAIN DU 15 DÉCEMBRE 2017

LÉGENDE



Servitudes d'utilité publique

	A4 - Servitude de passage pour l'entretien de cours d'eau non domaniaux, plans d'eau et ouvrages associé
	A5 - Servitude relatives aux canalisations d'eau et d'assainissement
	AC1 - Périmètre de 500 autour des monuments historique
	AC2 - Sites classés ou inscrits
	AC3 - Réserves naturelles nationales ou régionales
	AC4 - ZPPAUP
	AR3 - Poudrières
	Zone d'isolement
	Zone de prohibition 1
	Zone de prohibition 2
	AS1 - Périmètres de protection de captage
	Protection immédiate
	Protection rapprochée
	Protection éloignée
	EL11 - Interdictions d'accès grevant les propriétés limitrophes des autoroutes et voies rapides
	EL5 - Servitudes de visibilité sur les voies publiques
	EL7 - Servitudes d'alignement des voies publiques

	I1BIS - Servitudes de 5m relatives à la construction et à l'exploitation des pipe-lines TRAPIL
	I3 - Servitudes relatives au transport de gaz naturel
	I4 - Servitudes au voisinage d'une ligne électrique aérienne ou souterraine
	I5 - Servitudes de 5m relatives aux canalisations de transport de produits chimique
	INT1 - Rayon de 100 mètres autour des nouveaux cimetières transférés hors des communes
	PM1 - Plans de prévention des risques naturels (PPRN) et les plans de prévention des risques miniers (PPRM)
	PM2 - Périmètre délimité autour d'une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE)
	PM3 - Plans de prévention des risques technologiques (PPRT)
	T1 - Servitudes relatives aux voies ferrées

DUP et PIG

	DUP
	PIG

Habillage

	Limites communales
	Plans d'eau
	Parcelles cadastrales
	Bâti
	Bordures

LÉGENDE

CHAPITRE I

PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT (P.E.B.) DE L' AERODROME DE LILLE-LESQUIN

COMMUNES CONCERNEES SUR LE TERRITOIRE COMMUNAUTAIRE :

**BOUVINES – FRETIN – GRUSON – HOUPLIN-ANCOISNE – LESQUIN
NOYELLES-LEZ-SECLIN – PERONNE-EN-MELANTOIS
SAINGHIN-EN-MELANTOIS – SECLIN – TEMPLEMARS - VENDEVILLE**

I – DEFINITION DU PEB

- Le plan d'exposition au bruit (PEB) est un instrument juridique destiné à limiter le développement urbain autour des aérodrômes, zones soumises aux nuisances propres au trafic aérien.
- Dans la même perspective, le PEB possède également un caractère préventif, car il permet d'éviter que des populations nouvelles ne s'installent dans des secteurs exposés, ou susceptibles d'être exposés à plus ou moins long terme, à un certain niveau de nuisance aéronautique. Ainsi, il contrôle et limite le droit de construire dans ces zones spécifiques, bien qu'il autorise la rénovation ou l'extension des constructions déjà existante, dès lors que celles ci n'entraînent pas un accroissement de la capacité d'accueil des habitants dans les zones exposées.
- En prévision du développement de l'activité aérienne, et de l'extension prévisible des infrastructures et des procédures de circulation qui en résulteraient, le PEB prévoit par un rapport de présentation et des documents graphiques, des zones plus ou moins exposées au bruit engendré par les aéronefs. Ces zones sont classées de A à D, les zones A et B étant considérées comme fortement exposées aux nuisances, la zone C comme une zone de bruit modéré, et la zone D de faible bruit, dont les prescriptions revêtent un caractère préventif.

II – EVOLUTION DU PEB

Par arrêté préfectoral du 15 Janvier 2009, le Préfet a approuvé la révision du PEB de l'Aéroport Lille – Lesquin, datant du 19 Juillet 1982. Les détails de la révision dudit PEB sont disponibles en suite de ce présent chapitre, et concernent dorénavant les communes de Bouvines, Fretin, Gruson, Houplin-Ancoisne, Lesquin, Noyelles-lez-Seclin, Péronne-en-Mélantois, Sainghin-en-Mélantois, Seclin, Templemars, et Vendeville.

Cette procédure de révision est réalisée conformément aux dispositions prévues par les articles L. 147-1 à L. 147-8 et R. 147-1 à R. 147-11 du Code de l'Urbanisme.

La révision a pour but de :

- Conformer les PEB de l'Aéroport aux évolutions législatives , notamment la loi SRU, et réglementaires, relatives au décret du 26 avril 2002 sur les conditions d'établissement des PEB.
- Introduire un nouvel indice de définition des zones d'exposition, le Level Day/Evening/Night (Lden).
- Créer une quatrième zone, la zone D de bruit faible, en complément des zones A, B, et C. L'objet de ce nouveau zonage est d'informer les futurs occupants, acquéreurs ou locataires de logements de la proximité des zones de bruit, mais ne constitue pas une restriction aux constructions.
- Rendre possible, à l'intérieur des zones C, la délimitation de secteurs où des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées à condition de ne pas augmenter les populations exposées au bruit engendré par les aéronefs.

III – COMPOSITION DU DOSSIER

Les pièces constitutives du P.E.B. sont :

- un rapport de présentation
- un document graphique : un plan à l'échelle 1/25000^{ème} faisant apparaître les limites des zones A, B, C et D.

L'article 4 de l'arrêté préfectoral indique que le P.E.B. est tenu à la disposition du public, aux jours et heures habituels :

- Dans les mairies des communes concernées
- Au siège des établissements publics de coopération intercommunale compétents : Lille Métropole Communauté Urbaine et le Syndicat Mixte du Schéma Directeur de Lille métropole,
- à la Préfecture du Nord (Direction de l'administration générale et de l'environnement – Bureau de l'environnement),
- à la Direction de la sécurité de l'aviation civile du Nord-Pas de Calais,
- à la Direction départementale de l'équipement du Nord.

IV – LE PLAN LOCAL D'URBANISME ET LE P.E.B.

En application de l'article R.123-14-4° du code de l'urbanisme, les annexes du P.L.U. comprennent, à titre informatif, le plan d'exposition au bruit des aérodromes établi en application des articles L.147-1 à L.147-6 du code de l'urbanisme

A ce titre, il est repris au P.L.U., en obligations diverses. Le classeur des obligations diverses est modifié en conséquence. Les plans cartographiques au 1/5000° des obligations diverses des communes concernées reprend les zones de bruit.

V – CODE DE L'URBANISME : LES DISPOSITIONS PARTICULIÈRES AUX ZONES DE BRUIT DES AERODROMES

Les dispositions réglementaires applicables aux zones de bruit sont celles figurant à l'article L.147-5 du code de l'urbanisme, en vigueur à la date du 17 décembre 2009. Les articles présentés ci-dessous sont ici retenus car directement liés aux autorisations d'occupation du sol.

Art. L. 147-5

« Dans les zones définies par le plan d'exposition au bruit, l'extension de l'urbanisation et la création ou l'extension d'équipements publics sont interdites lorsqu'elles conduisent à exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit. A cet effet :

1° - Les constructions à usage d'habitation sont interdites dans ces zones à l'exception :

- de celles qui sont nécessaires à l'activité aéronautique ou liées à celle-ci

- dans les zones B et C et dans les secteurs déjà urbanisés situés en zone A, des logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales admises dans la zone et des constructions directement liées ou nécessaires à l'activité agricole ;

- en zone C, des constructions individuelles non groupées situées dans des secteurs déjà urbanisés et desservis par des équipements publics dès lors qu'elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances (L. n°2006-872 du 13 juill. 2006, art. 4) « et des opérations de reconstructions 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.

2° - La rénovation, la réhabilitation, l'amélioration, l'extension mesurée ou la reconstruction des constructions existantes peuvent être admises lorsqu'elles n'entraînent pas un accroissement de la capacité d'accueil des habitants exposés aux nuisances.

3° - Dans les zones A et B, les équipements publics ou collectifs ne sont admis que lorsqu'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes.

4° - les plans d'exposition au bruit peuvent délimiter une zone D à l'intérieur de laquelle les constructions sont autorisées mais doivent faire l'objet des mesures d'isolation acoustique prévues à l'article L. 147-6. La délimitation d'une zone D est obligatoire pour les aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quater viciés A du Code général des impôts.

5° A l'intérieur des zones C, les plans d'exposition au bruit peuvent délimiter des secteurs où, pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées, à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores.

Pour les aérodromes dont le nombre de créneaux attribuables fait l'objet d'une limitation réglementaire sur l'ensemble des plages horaires d'ouverture, une augmentation de la capacité de logements et de la population à l'intérieur de ces secteurs est autorisée dans une limite définie dans l'acte de création de ces secteurs ou dans une décision modificative prise dans les mêmes formes.

Le contrat de location d'immeuble à usage d'habitation ayant pour objet un bien immobilier situé dans l'une des zones de bruit définies par un plan d'exposition au bruit comporte une clause claire et lisible précisant la zone de bruit où se trouve localisé ledit bien.

Postérieurement à la publication des plans d'exposition au bruit, à la demande de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme, de tels secteurs peuvent également être délimités par arrêté préfectoral pris après enquête publique. »

Art. L. 147-6

« Toutes les constructions qui seront autorisées dans les zones de bruit, conformément aux dispositions de l'article L. 147-5, feront l'objet de mesures d'isolation acoustique, dans les conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires en matière d'urbanisme, de construction et d'habitation.

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

Extraits du rapport de présentation préfectoral du P.E.B. révisé

- pages 5 à 10
- pages 25 à 35

Aérodrome de Lille – Lesquin

Maîtrise de l'urbanisation
au voisinage de l'aéroport



PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

FINALITES ET MODALITES DE REVISION D'UN
PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

FINALITES ET MODALITES DE REVISION D'UN PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

1 Finalités d'un PEB et textes de références

Un Plan d'Exposition au Bruit est un instrument juridique destiné à maîtriser l'urbanisation aux abords des aéroports en limitant, avec la mise en place de servitudes, les droits à construire dans les secteurs soumis au bruit des avions. Les Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT), les Schémas de Secteur, les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), les Plans de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV) et les Cartes Communales doivent être compatibles avec les dispositions de ce document, celles-ci étant par ailleurs opposables aux personnes publiques ou privées pour l'exécution de tous travaux de constructions et de réhabilitation comme pour la création de lotissements et l'ouverture d'installations classées.

Un Plan d'Exposition au Bruit possède donc un caractère préventif dans la mesure où celui-ci permet d'éviter que des populations nouvelles s'installent dans des secteurs exposés ou susceptibles d'être exposés à terme à un certain niveau de bruit aéronautique. S'il limite pour cela le droit à construire dans certaines zones, il a en revanche un impact moindre sur les constructions existantes et les populations déjà installées, les travaux de rénovation, l'extension mesurée ou la reconstruction des constructions existantes étant admis si ceux-ci n'entraînent pas un accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances.

Les principaux textes de référence relatifs aux modalités d'élaboration, de révision et aux contenus des Plans d'Exposition au Bruit sont les suivants :

- Code de l'Urbanisme, articles L 147-1 à 8 et R 147-1 à 11,
- Code de l'Environnement L 571-11 à 13,
- Code Général des Impôts, article 1609 quater vices (aéroports relevant de l'ACNUSA),
- Loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aéroports,
- Code de l'Environnement, articles L 123-1 à L 123-16 et R 123-6 à R123-23,
- 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,
- Loi n° 2003-590 du 2 juillet 2003 Urbanisme et Habitat,
- Loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports.

2 Méthode d'élaboration et de révision d'un PEB

2.1 Une évaluation du niveau de bruit à court, moyen et long termes

Le Plan d'Exposition au Bruit définit des zones de bruit autour d'un aéroport à partir d'une évaluation de la contribution sonore apportée au sol par le passage des avions. Avant l'entrée en vigueur des dispositions introduites par le décret du 26 avril 2002, cette évaluation était faite à long terme, c'est à dire à un horizon d'une vingtaine d'années. Le Plan d'Exposition aux Bruits de l'aéroport de Lille – Lesquin approuvé en 1982 avait ainsi retenu l'année 2010 comme horizon de projection.

Depuis la promulgation de ce décret, la prise en compte d'hypothèses à court (cinq ans environ) et moyen termes (une dizaine d'années environ), en plus de celles à long terme (une quinzaine d'années environ) déjà évoquées est obligatoire. Les zones du PEB reflètent donc désormais une combinaison de situations comprises entre la réalité du trafic du moment et des projections dans le temps situées à plusieurs horizons de la vie de l'aéroport.

Pour définir ces hypothèses, il est nécessaire de simuler, à ces différents horizons, les conditions d'exploitation aéroportuaire, donc d'émissions sonores, ce qui revient à établir des prévisions réalistes concernant les quatre données suivantes :

- le nombre des mouvements d'avions,
- la répartition des mouvements par types d'avion,
- la répartition des mouvements par trajectoires (atterrissage, décollage ou tour de piste et ce pour chaque sens d'utilisation des pistes),
- la part des vols de jour (6h-18h), de soirée (18h-22h) et de nuit (22h-6h).

Les hypothèses adoptées dans le cadre de la révision du Plan d'Exposition au Bruit de Lille – Lesquin sont détaillées dans le chapitre suivant du présent rapport de présentation.

2.2 Le L_{den} , un nouvel indice de mesure du bruit aéronautique

L'évaluation du bruit aéronautique induit par les avions à court, moyen et long terme repose sur l'utilisation d'une modélisation qui permet de restituer sur une période de temps donnée la contribution sonore cumulée des passages d'avions en tout point du territoire situé à proximité d'un aéroport.

Jusqu'en avril 2002, le niveau de bruit utilisé pour définir les zones des PEB était évalué en utilisant un Indice Psophique (I_p) exprimé en décibel et calculé de la façon à tenir compte :

- du bruit émis par chaque type d'avion tel qu'il est perçu au sol,
- du nombre de passages d'avions en 24 heures. Ce nombre de passages était calculé en ne tenant compte que des périodes les plus chargées en terme de trafic afin de définir une journée critique correspondant sur Lille – Lesquin à une journée d'activité de semaine,
- de la perception différente du bruit entre le jour et la nuit, chaque vol nocturne étant pondéré d'un coefficient 10.

Le Décret n°2002-626 du 26 avril 2002 fixant les conditions d'établissement des PEB a modifié les modalités de prise en compte du bruit des aéronefs. À cette occasion, le législateur a adopté, conformément aux instructions de l'Union Européenne, un indice dont la formule est analogue aux modalités de calcul des contributions sonores des autres infrastructures de transport. Ce nouvel indice traduit un niveau de bruit Level Day / Evening / Night (L_{den}) qui tient compte :

- du bruit émis par chaque modèle d'avion tel qu'il est perçu au sol,
- du nombre de passages d'avions en 24 heures. Il s'agit ici d'un nombre de passages moyen journalier annuel (nombre total de mouvements enregistré sur une année et divisé par 365 jours),
- de la perception différente du bruit entre les principaux moments de la journée, les vols de soirée (18h-22h) étant pondérés par l'ajout d'un coefficient 3.16 (5 dBa) et ceux de nuit (22h-6h) étant majorés par l'ajout d'un coefficient 10 (10 dBa).

Comme précédemment, la définition des zones de bruit résulte d'un travail de modélisation. Le logiciel utilisé pour établir le présent projet de PEB est « INM version 6.1 c », logiciel adopté pour cet usage par de nombreux pays. L'avantage d'un logiciel plus répandu est, entre autre, de bénéficier de mises à jour régulières permettant une modélisation du bruit aéronautique de plus en plus proche de la réalité. Il permet aussi, grâce à un Modèle Numérique de Terrain (MNT) fourni par l'Institut de Géographie Nationale (IGN).

Une note figurant à la fin du présent rapport revient de façon plus détaillée d'une part sur les indices d'exposition au bruit, c'est à dire sur la perception du bruit aéronautique et sa mesure, d'autre part sur les principales raisons ayant conduit le législateur à abandonner l'indice psychologique (IP) et à utiliser un indice L_{den} (Level day evening night) pour l'évaluation de la gêne sonore au voisinage des aéroports.

3 Modalités de définition des zones de bruit des PEB et dispositions applicables en matière d'urbanisme

Le modèle mathématique évoqué ci-dessus permettant de quantifier le niveau de bruit futur en chaque point du territoire voisin de l'aéroport, il est alors possible de relier entre eux, sur une carte, les points où l'indice L_{den} a la même valeur. Le résultat est un ensemble de courbes entourant tout ou partie de l'aéroport, allongée dans l'axe des pistes en raison du bruit produit lors des phases de décollage et d'atterrissage. Dans la zone comprise à l'intérieur de chaque courbe, le niveau de bruit sera supérieur à la valeur de l'indice considéré. À l'extérieur de cette courbe, le niveau de bruit sera inférieur et décroissant à mesure que l'on s'éloigne. Jusqu'en avril 2002, les zones de bruits étaient définies de la façon suivante :

- **Les zones A et B, dites de bruit fort :**

Les zones A et B appelées zones de bruit fort étaient délimitées par les courbes extérieures Ip 96 pour la zone A et Ip 89 pour la zone B, ces valeurs s'appliquant à tous les aéroports.

- **La zone C, dite de bruit modéré :**

L'indice de la courbe extérieure délimitant la zone C était choisi par le Préfet, après avis de la Commission Consultative de l'Environnement, dans une fourchette allant de la valeur Ip 86 à Ip 75, ce dernier niveau étant naturellement le plus protecteur. Pour le Plan d'Exposition au Bruit rendu opposable en 1982, la valeur limite de la zone C était fixée à Ip 84.

L'introduction du nouvel indice L_{den} a conduit le législateur à modifier les valeurs prises en compte pour définir les zones de bruit, celles-ci résultant désormais de la combinaison des courbes de bruit calculées à court, moyen et long termes. Par ailleurs, l'entrée en vigueur de nouvelles lois et règlements a aussi fait évoluer les prescriptions des Plans d'Exposition au Bruit. Les dispositions applicables aujourd'hui sont donc les suivantes :

- **Les zones A et B, dites de bruit fort :**

Les zones A et B du Plan d'Exposition au Bruit, appelées zones de bruit fort sont délimitées respectivement par les courbes extérieures de valeur L_{den} 70 et L_{den} 62. Toutefois, pour les aéroports mis en service avant la publication du décret 2002-626 du 26 avril 2002, la zone B est délimitée par une courbe extérieure dont la valeur choisie par le Préfet, après avis de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE), est comprise entre les indices L_{den} 65 et L_{den} 62 (cette modulation est une disposition nouvelle introduite par ce décret). 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, dite de bruit modéré :**

L'indice délimitant la courbe extérieure de la zone C est choisi par le Préfet, après avis de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE), dans une fourchette définie par les valeurs L_{den} 57 et L_{den} 55.

À l'intérieur de la zone C, les restrictions en matière d'urbanisation sont moins contraignantes que dans les zones A et B. 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 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 par arrêté préfectoral, pris après enquête publique, postérieurement à la publication du Plan d'Exposition au Bruit, si une commune ou un établissement public de coopération intercommunale compétent en matière d'urbanisme en fait la demande.

- **La zone D, dite de bruit faible :**

Dans cette zone, l'indice de la courbe extérieure est égal au L_{den} 50, limite inférieure fixée par le décret n° 2002-626 du 26 avril 2002. La zone D ne donne lieu à aucune restriction des droits à construire, mais étend le périmètre dans lequel l'isolation acoustique de toute nouvelle habitation et l'information des futurs occupants, acquéreurs ou locataires de logement, prévue dans les zones A, B et C des Plan d'Exposition au Bruit, sont imposées.

Cette nouvelle zone de bruit est obligatoire pour les aéroports dont le nombre annuel des mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieur ou égal à 20 tonnes a dépassé le nombre de 20 000 lors de l'une des cinq années civiles précédentes. La création d'une zone D pour les aéroports ne répondant pas à ce cas de figure reste donc une disposition facultative laissée à l'appréciation du Préfet.