

Préfecture des Hautes-Pyrénées
Direction Générale de l'Aviation Civile

AÉRODROME DE TARBES-LOURDES-PYRÉNÉES

**ENQUÊTE PUBLIQUE SE RAPPORANT AU
PROJET DE PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT**



RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Rapport et conclusions établis le 2 avril 2015 par Christian FALLIÉRO, commissaire enquêteur

Sommaire

RAPPORT

- I - Généralités
- II - Présentation du projet
- III - Cadre de l'enquête
- IV - Organisation et déroulement de l'enquête
- V - Relevé et décompte des observations
- VI - Analyse des observations
- VII - Synthèses des analyses
- VIII - Avis du C.E. sur le déroulement de l'enquête.

CONCLUSIONS

- I - Rappel sommaire du projet
- II – Conclusions du commissaire enquêteur

ANNEXES

- Bordereau des annexes
- 8 annexes

Aérodrome Tarbes-Lourdes-Pyrénées

PROJET DE PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

I – RAPPORT

du Commissaire Enquêteur

I - Généralités :

L'aérodrome de Tarbes Lourdes Pyrénées dispose d'un Plan d'Exposition au Bruit toujours en vigueur. Les nouvelles modalités déterminant les zones sensibles au bruit selon de nouveaux critères, ont impliqué la révision du Plan d'Exposition au Bruit faisant l'objet de la présente enquête.

Selon le projet présenté, les Plans d'Expositions au Bruit sont des documents destinés à maîtriser l'urbanisation au voisinage des aérodromes dans le but d'éviter d'exposer - immédiatement ou à terme - de nouvelles populations aux nuisances sonores aériennes, ainsi que de préserver l'activité aéronautique et l'équipement aéroportuaire.

Ces plans qui sont des outils de prévention, n'ont aucun effet sur l'activité réelle de l'aérodrome concerné, ni sur les constructions existantes.

Les PEB délimitent autour de la piste d'envol 3 ou 4 zones de bruits (4 pour le plan faisant l'objet de la présente enquête publique)

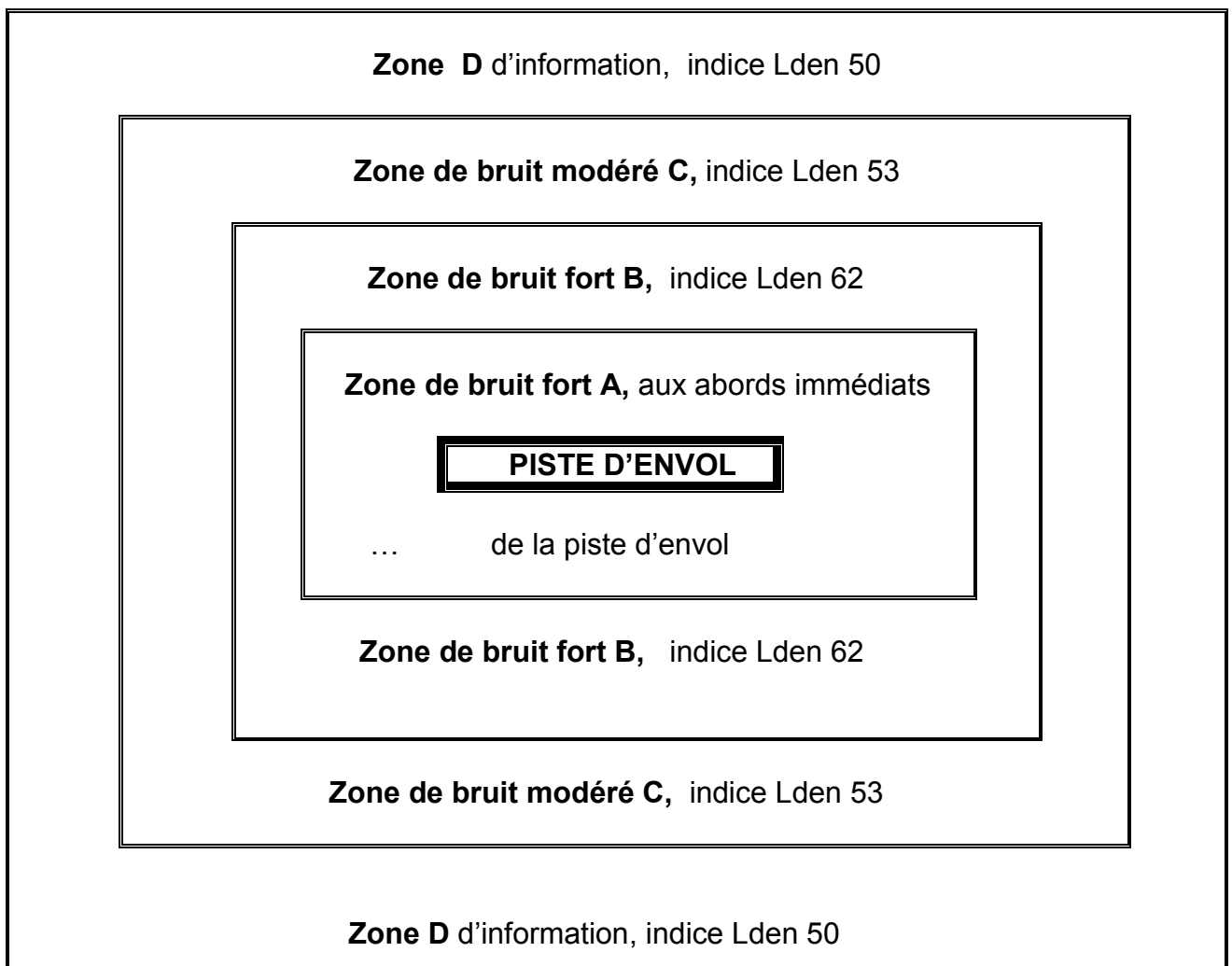
Ces zones sont déterminées par appui sur des indices de bruits (**Level Day Evening Night**, Article 147-1 du Code de l'Urbanisme). Ces dispositions sont adoptées en France depuis 2002 et également prescrites au niveau communautaire (Directive 2002/49/CE du 25 juin 2002).

Le « Lden » est un indice de bruit exprimé en dBa qui représente le niveau d'exposition totale en chaque point de l'environnement d'un aéroport, par appui sur des hypothèses de trafic.

Il tient compte du niveau sonore moyen du passage des avions pendant chacune des trois périodes de la journée (Jour, soirée et nuit), ainsi que d'un correctif pénalisant les mouvements en soirée et de nuit.

Ainsi, la détermination de ces zones est appuyée sur des éléments générateurs, identiques sur l'ensemble des aéroports soumis à l'élaboration desdits plans.

Pour l'aéroport de Tarbes-Lourdes-Pyrénées dont les mouvements commerciaux n'excèdent pas 10 000 par an, le projet de PEB, établit la concentricité, l'identification et l'indice en limite extérieure des zones, selon le schéma de principe suivant :



Selon les dispositions de l'article 147 - 5 du Code de l'urbanisme, les zones A, B et C, impliquent des restrictions au niveau de l'application des droits des sols, (Déclaration de travaux, permis de construire, permis d'aménager,), résumées ci-après :

Zones A et B : habitations interdites, sauf nécessités absolues

Zone C : habitations individuelles non groupées, seules autorisées sous certaines prescriptions

Zone D : Elle ne donne pas lieu à des restrictions de droits à construire, seulement des prescriptions en matière d'isolation.

Ainsi, après l'approbation préfectorale du **Plan d'Exposition au Bruit**, ce document opposable au public, doit être annexé au document de planification d'urbanisme de chaque commune concernée par au moins l'une des zones. (Cartes Communales, Plans d'Occupation des Sols, Plan locaux d'Urbanisme existants, ainsi que pour les Plans Locaux d'Urbanisme Intercommunaux à venir)

II - Présentation du projet :

a) Historique :

L'origine de la piste de l'aérodrome date de la fin de l'entre deux-guerres, créée dans un premier temps dans le sens des vents dominants (Est-Ouest Ouest-Est). Son allongement n'étant pas possible selon cette orientation en raison des reliefs et des voies de communication ferroviaire et routière, elle fut ensuite orientée Nord-Sud, Sud Nord) telle qu'elle se présente aujourd'hui.

Comme le résume le dossier, le foncier et les installations ont été acquis par l'État en 1941 à des fins militaires.

Avec notamment la création contiguë des usines Morane-Saulnier (Actuellement Daher-Socata) des allongements successifs de la piste, des activités aéro-industrielles, des infrastructures aéroportuaires, son statut n'a cessé d'évoluer depuis sa création.

À ce jour, l'aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique est classé en catégorie B, en application de l'article D.221 du Code de l'Aviation Civile.

Propriétaire : Syndicat Mixte de la Zone Aéroportuaire de Tarbes-Lourdes-Pyrénées (Pyrénia)

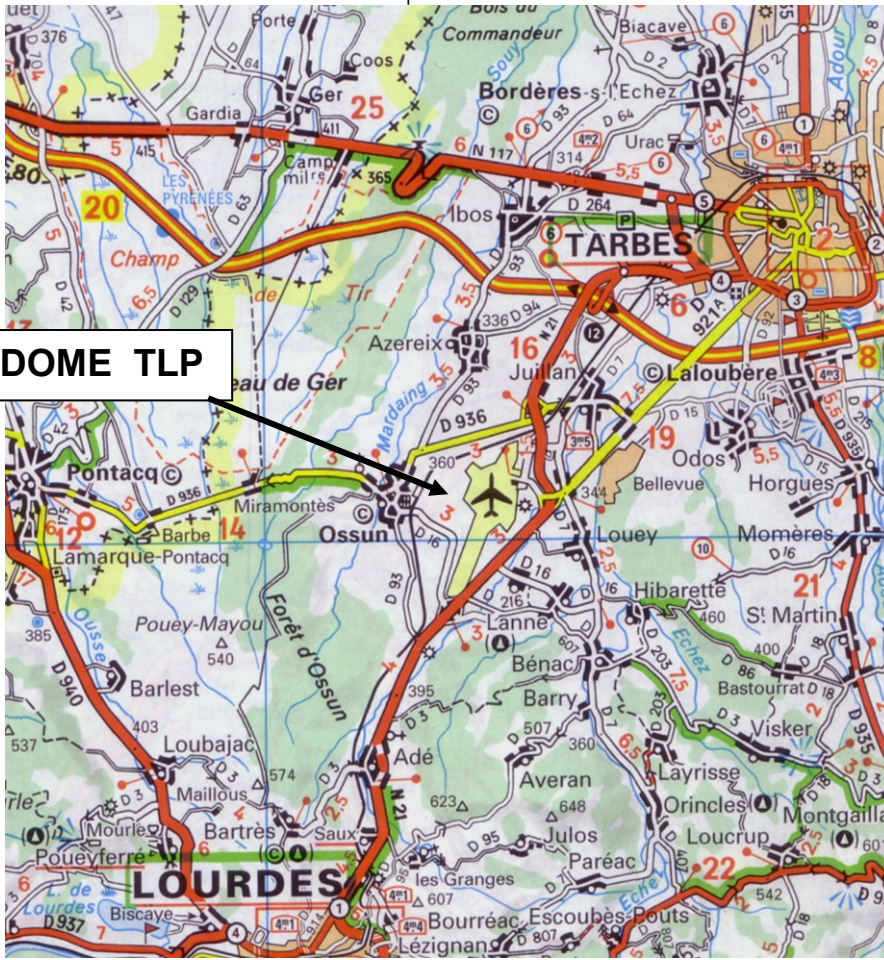
Exploitant : Société d'Exploitation de l'Aéroport Tarbes-Lourdes-Pyrénées.

b) Situation de l'Aérodrome :

Positionné sur le méridien de Greenwich, il se trouve à mi-distance des villes de Tarbes et Lourdes

Nord ↑

AÉRODROME TLP

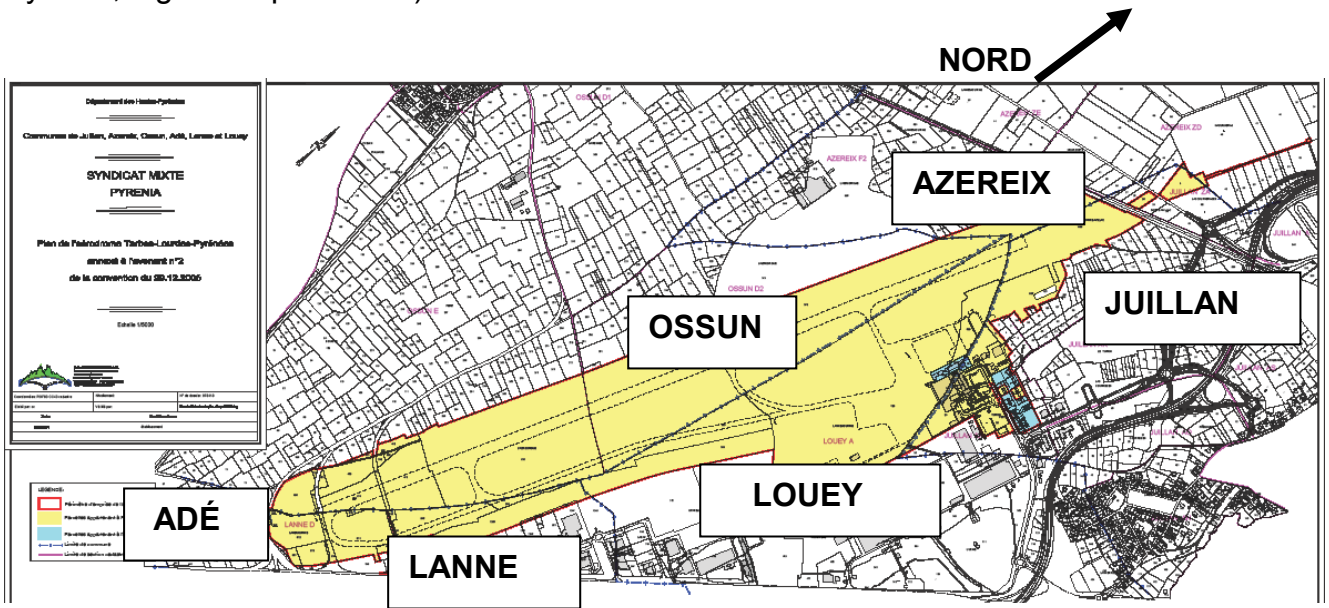


Vue aérienne :
(Mars 2015)

NORD ↑



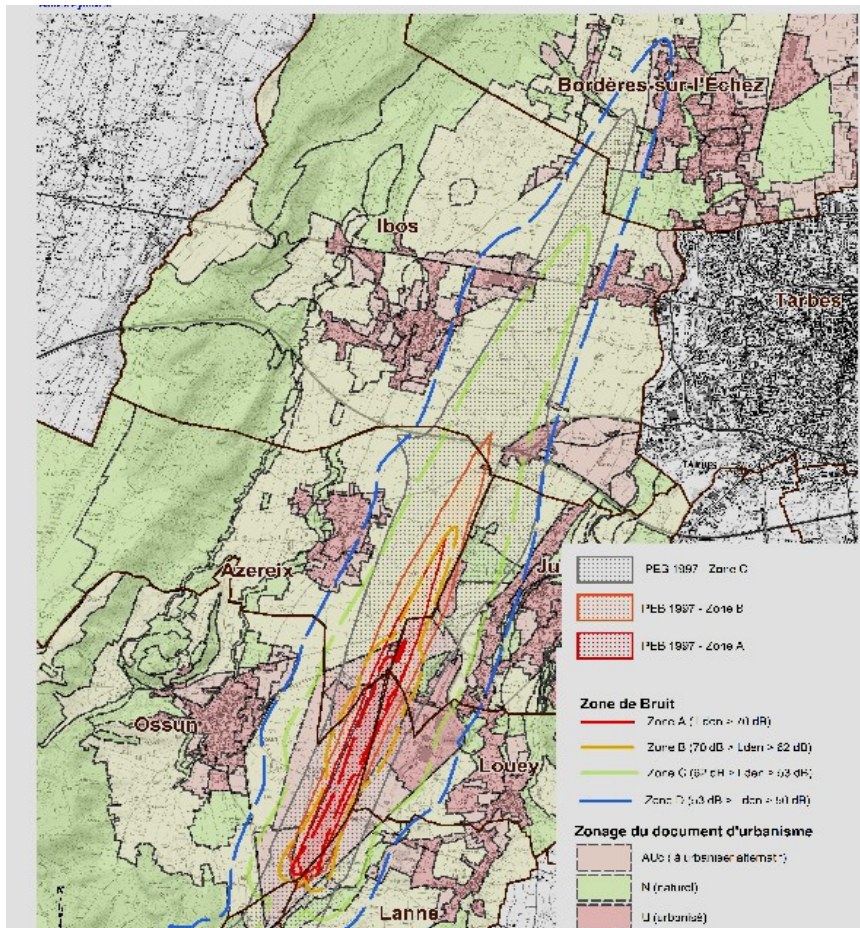
L'aérodrome se développe sur les territoires administratifs de 6 communes, soit : Adé (quelques centiares), Ossun, Azereix, Lanne, Juillan, Louey. (Carte ci-après : origine Pyrénia, légendée par le C.E)



Cependant, l'effet du Plan d'Exposition au Bruit porte également sur les communes d'Ibos et de Bordères-sur-L'Échez, soit sur 8 communes.

c) Délimitation des zones du PEB :

Le projet de PLP délimite les zones comme suit (Document DGAC) :



III – Cadre de l'enquête

a) Objet de l'enquête

La présente enquête publique se rapporte à la « **Révision du Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Tarbes-Lourdes-Pyrénées** »

Le plan en vigueur a été approuvé par Arrêté préfectoral du 4 février 1997.

La révision de ce plan est rendue nécessaire par les évolutions législatives en vigueur, afin de prendre en compte les nouvelles hypothèses de développement et d'exploitation de l'aérodrome à court, moyen et long terme.

b) Cadre juridique du projet :

- Code de l'urbanisme, notamment les articles L 147-1 à L-147-8 et R 147-1 à R 147-11 portant sur les dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes

- Code de l'environnement, notamment les articles L 571-11 et R 571- 58 à 65 portant sur les plans d'exposition au bruit.

c) Étude du projet de plan d'exposition au bruit . :

Phases principales du projet, préalables à l'ouverture la présente enquête :

Dates	Étapes et nature des démarches
2 déc. 2013	Présentation en préfecture de Tarbes de l'avant-projet du PEB. Outre les explications d'ensemble de la démarche, les services de l'État ont proposé au cours de cette réunion les niveaux d'indices qui paraissaient les mieux adaptés. (62, 53 et 50 respectivement pour l'extérieur des zones B, C, et D.) Services, organismes ou collectivités représentées lors de cette réunion : DGAC, DDT 65, Exploitant de l'aérodrome, Syndicat Mixte Pyrénia, SCOT, Communes de Bordères-sur-L'Échez, Juillan, Lanne, Louey, Ossun, SCOT de Tarbes-Ossun-Lourdes et Communauté de communes du canton d'Ossun.
28 avril 2014	Élaboration de l'avant-projet de PEB concernant l'aérodrome TLP par la Direction Générale de l'Aviation Civile. Rapport et Plan de présentation faisant apparaître les projets de zones du PEB.
10 juin 2014	Le préfet des Hautes-Pyrénées décide de réviser le PEB de l'aérodrome TLP (Arrêté N° 2014/61 su 10/6/14) et fixe comme suit les hypothèses de bruit selon l'indice Lden, soit :

	Limite extérieure de la zone C : Indice Lden 53 db Limite extérieure de la zone B : Indice Lden 62 db Limite extérieure de la zone D : Indice Lden 50 db (À noter que le PEB en vigueur ne comporte pas de zone D)
26 juin 2014	Consultation des communes et des EPCI par lettre préfectorale. Les communes consultées (Adé, Azereix, Bordères-sur Échez, Ibos, Juillan, Lanne, Louey, Ossun) disposent d'un délai de deux mois dès réception, pour formuler un avis. (1)
Oct. Nov. 2014	Établissement du dossier d'enquête par la DSAC Sud .

(1) À la suite des consultations des huit communes, et selon le dossier :

Deux ont émis un avis favorable. (Louey et Ossun)

Une a émis un avis favorable sous réserve. (Juillan)

Cinq sont affectées d'un avis favorable tacite. (Adé, Azereix, Bordères-sur-Échez (2), Ibos et Lanne. (Sans réponse par délibération dans le délai de 2 mois)

(2) Le Maire de Bordères-sur-Échez a remis en préfecture le 25 août 2014 une lettre datée du même jour, faisant suite à la consultation des communes. Ce courrier sollicitait une modification de la zone D du PEB et évoquait les nuisances liées au survol des zones habitées de la commune.

Le Maire de Bordères-sur-Échez indiquait que ces remarques seraient confirmées par délibération courant septembre 2014. (Délibération prise le 17 septembre, enregistrée en préfecture le 23 septembre 2014)

d) Procédure administrative préalable à l'enquête :

Par décision N° E14000171/64 du 8 décembre 2014 de Monsieur le président du tribunal administratif de Pau, Monsieur Christian Falliéro a été désigné en tant que commissaire enquêteur titulaire et Monsieur Denis Debat en tant que suppléant.

Par Arrêté N° : 2014-356-0001 en date du 22 décembre 2014, Madame la Préfète des Hautes-Pyrénées a prescrit l'ouverture de l'enquête publique relative à la révision du PEB de l'aérodrome de Tarbes-Lourdes-Pyrénées, durant 34 jours consécutifs du lundi 9 février au samedi 14 février 2015 inclus.

L'Arrêté susvisé ainsi que le dossier, ont été transmis au C.E. par lettre du 23 décembre 2014 au commissaire enquêteur.

L'affichage sur les panneaux municipaux et ceux d'information de l'exploitant a été réalisé règlementairement. Les attestations municipales ainsi que celle de l'exploitant de l'aérodrome, ont été transmises directement à la préfecture en fin d'enquête ou par le commissaire enquêteur.

La publicité légale a été faite dans le quotidien local « La Nouvelle « République des Pyrénées » (éditions des 19 janvier et 10 février 2015), ainsi que dans l'hebdomadaire « La Semaine des Pyrénées » (éditions des 8 janvier et 12 février 2015). Ces publications ont eu lieu selon les créneaux calendaires réglementaires. (Voir **en annexe 1**, la copie des extraits intégrant respectivement les titres des quotidiens, les dates de parution et la pagination)

En sus des publicités légales, la municipalité de Bordères-sur-L'Échez a inséré une information portant sur l'enquête en page 12 de son bulletin municipal N° 13 « Le Cabilat » diffusé en janvier 2015.

e) Composition du dossier :

Le dossier mis à la disposition du public est composé comme suit :

Notice explicative.	
- Portée des plans d'exposition au bruit	
Rapport de présentation	
- Généralités, démarches et annexes.	
I	. Généralités sur les plans d'exposition au bruit : - Mode d'élaboration des Plan d'Expositions au Bruit. (Évaluation et indice Lden) - Zones de bruit des PEB et règles d'urbanisme applicables. (Restriction, isolation renforcée, renouvellement urbain et obligation d'information) - Procédure de révision des PEB.
II	Démarche de révision des PEB - Présentation de l'aérodrome. (Historique, classement, implantation, situation juridique, infrastructures, superstructures, activités aéronautiques, mouvements et passagers commerciaux) - Justification de la mise en révision du PEB - Élaboration technique du projet (Hypothèses prises en compte et impact sur l'urbanisme. - Choix des limites des zones B et C
III	Avis des communes.

IV - Organisation et déroulement de l'enquête

a) Commissaire enquêteur :

L'article 3 de l'Arrêté municipal d'ouverture d'enquête publique rappelait que Monsieur Christian Falliéro, cadre retraité de la fonction publique, a été désigné en tant que Commissaire Enquêteur.

b) Durée de l'enquête et modalités formelles :

Selon les modalités de l'Arrêté précité, l'enquête a été ouverte durant 34 jours consécutifs à dater du 9 février 2015. Le commissaire enquêteur s'est tenu à la disposition du public selon les permanences définies prévues à l'article 5. (Dates et horaires)

En outre des rendez-vous convenus avec des porteurs d'observations, des élus et des représentants d'institutions, ont été organisés à la demande, en sus de ces créneaux horaires.

c) Activité du commissaire enquêteur (phases principales)

Hors investigations complémentaires en dehors des permanences, hors rédaction et montage du rapport.

Dates	Lieu	Détail
22 déc. 2014	Préfecture	Organisation de l'enquête, signature des registres
9 fév. 2015	Juillan	Permanence et visite sur site
18 fév. A.M	Adé	Permanence et visite sur site
18 fév. P.M	Blagnac	Rencontre avec les représentants de la DSAC Sud.
25 février	Aérodrome	Rencontre avec les représentants du propriétaire et de l'exploitant de l'aérodrome.
26 février	Bordères/Échez	Permanence et visite sur site
3 Mars	Ibos	Permanence et visite sur site
4 mars	Lourdes	Rencontre avec les représentants de la mairie d'Adé et de la communauté de commune des pays de Lourdes.
6 mars	Ossun	Permanence et visite sur site
6 mars	Juillan	Réunion avec les représentants de la mairie et les propriétaires fonciers concernés par la zone C en secteur constructible du PLU.
14 mars	Juillan	Permanence de fin d'enquête
16 mars	Ensemble des communes	Récupération des registres, des documents demandés aux mairies, entretiens complémentaires de fin d'enquête
16 mars	Aérodrome	Rencontre avec le responsable local de la navigation aérienne. Rencontre avec les représentants de la GTA Rencontre avec les représentants de la DDT.
16 mars		Transmission à la DGAC (avec copie à la préfecture) de la synthèse des observations issues de l'enquête
17 mars	DDT	Entretien avec les représentants de la délégation territoriale
22 mars	Tarbes (SCOT)	Entretien avec la Chargée de Mission du Syndicat Mixte du S.CO.T. de Tarbes Lourdes Ossun
23 mars		Accusé de réception par mail de la réception de la synthèse des observations par la DGAC.
27 mars		Visites sur terrain. (installations)
27 mars	Juillan	Rencontre avec le Maire-adjoint à l'urbanisme
27 mars		Réception par courrier postal de la réponse de la DGAC,
4 avril	Préfecture	Remise du rapport et des conclusions.

d) Contact avec le Maître d’Ouvrage, visites et reconnaissances :

Les conditions de l’organisation de l’enquête ont été définies en liaison avec les services préfectoraux et avant la prise d’Arrêté d’ouverture d’enquête par Madame la Préfète. Ensuite les services préfectoraux ont transmis au commissaire enquêteur sans délai les éléments complémentaires utiles au déroulement de la démarche.

En début d’enquête une réunion avec les représentants de la DGAC , le commissaire enquêteur a obtenu les éclairages nécessaires à son appropriation du dossier et obtenu ensuite de ce service la totalité des documents techniques sollicités, ainsi que les explications complémentaires sollicités par le C.E.

Durant l’enquête, ainsi que les jours qui ont suivi, différents contacts ont eu lieu avec les représentants institutionnels, selon le relevé d’activités ci-dessus. (§ c))

Concernant les municipalités, toutes les dispositions ont été prises pour faciliter la mission du C.E.. (Organisation matérielle, accompagnement sur site, remise de documents....)

À la fin de l’enquête et par lettre du 16 mars 2015, le commissaire enquêteur a transmis à Monsieur le directeur de la DGAC, la synthèse des observations (Copie réduite en **annexe 2**) en lui indiquant qu’il avait la possibilité de réagir sur ces observations, dans un délai de 15 jours.

La réaction de la DGAC Sud, a été reçue le 25 mars par mail et confirmée ensuite réceptionnée par lettre reçue le 27 mars 2015. (Lettre jointe en **Annexe 3**)

V - Relevé et décompte des observations :

Elles ont été formulées soit par inscriptions du public sur le registre (avec ou sans pièces jointes), soit rédigées par le commissaire enquêteur avec ou sans pièces jointes sous dictée et signature des intéressés.

Toutes les observations produites ont été considérées comme recevables au sens de leur lien avec le dossier, elles font toutes l’objet, ci-après, d’une analyse individuelle ou groupée.

Ces observations du public sont résumées ci-après, par registres :

Commune de JUILLAN, siège de l’enquête

N°	Porteurs d’observations	Observations (Résumées par le commissaire enquêteur)
1	VILLACRES Bertrand (Adjoint)	Confirme les termes de la délibération municipale du 9 juillet 2014. (Demande de modification de la zone C vers l’Ouest en contournant les zones urbaines du lieudit « Crampans »)
2	CAPDEVIELLE Pierre	Donne un point de vue sur le principe du zonage PEB, sur son impact vis-à-vis de l’urbanisation du lieudit « Crampans » (injustifiable d’établir des limites acoustiques, protection naturelle du relief du Turon...), ainsi que sur les évolutions réglementaires des documents d’urbanisme en vigueur (PLU) et à venir (PLUI)
3	LOSTE Claud. VERGEZ J. Cl. VERGEZ Sand.	Sont solidaires des termes de la délibération municipale du 9 juillet 2014. (Demande de modification de la zone C vers l’Ouest en contournant les zones urbaines du lieudit « Crampans »)

4	BÉGUÉ Bern.	Demandent des explications complémentaires concernant les restrictions d'urbanismes attachées à la zone C du projet de PLB, telles qu'elles figurent à la page 27 du dossier
5	HERAUT-PEMARQUE Stéphane	Demande téléphonique confirmée par mail. Co-signe les observations 3 et 4 ci-dessus.

Commune d'ADÉ

N°	Porteurs d'observa-tions	Observations (Résumées par le commissaire enquêteur)
1	DAMBAX Claude (Adjoint)	Demande des explications complémentaires concernant les restrictions d'urbanismes attachées aux zones C et D du projet de PLB, telles qu'elles figurent à la page 27 du dossier

Commune de BORDÈRES SUR ÉCHEZ

N°	Porteurs d'observa-tions	Observations (Résumées par le commissaire enquêteur)
1	SENMARTIN Jacques	Trajectoires des avions départ Nord-Est et arrivées (Page 29 du dossier) ne paraît pas suivie en plan et en niveau sur le secteur de Bordères. Nuisances sonores.
2	PAUL Christian (Maire)	Remise d'une lettre du 25 août 14 adressée à M. le Préfet ayant pour objets : - Modification de la pointe Nord de la zone D (à déporter vers l'ouest) - Survol des zones habitées de l'agglomération (Irrespect des trajectoires axiales)
3	PAUL Christian	Remise d'une délibération du 17 sept 2014, suite à transmission du projet de PEB. (Même objet que la lettre du 25 août 2015, selon observation N°2 ci-dessus)
4	PAUL Christian	Remise d'une copie des Fax du 8 octobre 2014 adressés à la DGAC et à la Préfecture. Objet : Une quinzaine de survols de Bordères-sur-Échez par des avions (Notamment A380) le 7 octobre 2014. Certains passant à basse altitude dans l'axe de l'église et du lotissement du Taillon. (Nombreux résidents excédés par ces manœuvres).
5	SENMARTIN Jacques	(En complément de l'observation 1 ci-dessus). Les nuisances les plus importantes sont du fait des appareils réalisant des tours de piste en milieu de journée. (A 380, A 400 M...)
6	PAUL Christian (Maire)	Remise d'une pétition signée par 35 habitants du lot « Le Viscos 1 » en date du 20 août 2014 (Portée par M. Bassignani). Objet : les habitants ne supportent plus le passage des avions de plus en plus bas, lesquels ne seraient pas dans leur couloir aérien.
7	LEMARIÉ Philippe	Nuisances des gros avions en tours de piste. Détail sera fourni par mail avant la fin de l'enquête. (Détail non fourni au 14 mars 2015)
8	COLOSIO Maurice	Nuisances sonores hors de la zone D sur la zone urbanisées à l'Est de Bordères. (Appareils commerciaux en tours de piste)
9		S'interroge sur le trafic de maintenance généré par des appareils commerciaux en gardiennage sur parc de l'aérodrome.
10		A entendu dire qu'il y avait des délestages de carburant sur les zones boisées de Pintac entre Bordères et Ibos. (Info non confirmée avant la fin de l'enquête.)
11	GAUDOT Yves	Passage d'avions au-dessus de sa maison. Trafic en constante progression. Remet des relevés sur plans (Récemment : 24 jours et 109 avions au dessus de sa maison, 2 rue du Lhéris)
12		Propose de vérifier ses dires par l'installation sur son terrain d'un appareil de contrôle.
13		Essais provoquant des nuisances d'appareils A 320, A 350, A 380, BELUGA, A 400 M... Virages serrés au-dessus des maisons.
14		Risques d'augmentation des nuisances par accroissement du trafic avec le projet de fusion avec l'aérodrome de Pau.
15		Risques d'augmentation des nuisances liées aux essais avec l'accueil par Tarmac du démonstrateur de vol « Blade »

Commune d'IBOS

Réf	Porteurs d'observations	Observations (Résumées par le commissaire enquêteur)
1	FRANCES Pierre	Note que des appareils décollant en piste 02, virent ensuite vers l'Ouest en passant sur l'agglomération d'Ibos. S'étonne que la zone C ne soit pas en conséquence évasée vers l'ouest. Les effets bruyants des avions de ligne utilisant cette trajectoire après décollage sont plus pénalisants pour Ibos que ceux qui conservent l'axe vers le Nord.

Commune de LOUEY

Réf	Porteurs d'observations	Observations (Résumées par le commissaire enquêteur)
1	M. NARD	Un avion de voltige a fait beaucoup de bruit en avril-mai (2014 ?) toute la journée. Pourrait-il s'entraîner en un autre endroit qu'au dessus de tant de villages et d'habitations ?

Commune d'OSSUN

Réf	Porteurs d'observations	Observations (Résumées par le commissaire enquêteur)
1	M. et Mme ADASSUS	Constatent que leur exploitation agricole se trouve en zone D. Quelles prescriptions applicables en cas de construction de résidence nouvelle d'agriculteur à cet endroit.
2		Indiquent que les essais au sol (Tarmac) en mi-journée et soirée produisent des effets sonores assourdissants.
3		Demandent si l'intensité du trafic va se développer et augmenter les nuisances sonores.

Nota : Pas d'observations émises sur les registres des communes d'AZEREIX et LANNE.

Récapitulation des observations émises :

Registre/Mairie	Nbre de porteurs d'observations	Nbre d'observations	Commentaires
Adé	1	1	
Azereix	0	0	
Bordères	49 (1)	15 (1)	(1) dont une pétition signée par 35 personnes
Ibos	1	2	
Juillan	8	5	(Une lettre signée par 5 propriétaires et un ensemble d'avis verbaux relevés par le C.E.)
Lanne	0	0	
Louey	1	1	
Ossun	2	3	

Totaux 62.....27

VI - Analyse des observations

A ce stade du rapport, il s'agit d'analyses (analyses/constats/vérifications) découlant des observations émises par rapport au dossier et à la visite du site **et non des conclusions du C.E.**, lesquelles sont formulées ensuite à partir de l'ensemble des éléments de l'enquête. Les analyses ci-après sont groupées par nature :

1 - Demandes de modifications du périmètre des zones :

Ce point se rapporte aux observations 1, 2, 3 et 5 du registre de Juillan et 2 et 3 du registre de Bordères-sur-L'Échez

Libellé : Modification localisée vers l'ouest du périmètre de la limite de la zone C, impactant les zones urbaines ou à urbaniser de Juillan au quartier « Crampons », et concernant la zone D à Bordères-sur-Échez (Demande de modification vers l'Ouest)

Constats d'ensemble : Selon le plan d'exposition au bruit en vigueur depuis 1997, la zone C se situait à l'ouest du périmètre urbanisé ou à urbaniser de Juillan, et au Sud des périmètres urbanisés ou à urbaniser de Bordères-sur-Échez.

Ce PEB de 1997, ne comportait pas de zone D.

- Concernant Juillan : La zone C du projet empiète sur les zones AU et 1AU du PLU en vigueur de Juillan, entraînant pour ce secteur des restrictions d'urbanisme (Article L.147.5 du code de l'urbanisme). Lors de la consultation des communes, la commune de Juillan a demandé par délibération une modification de la zone C. (Voir en **Annexe 4**).

Cette demande non retenue au stade de l'Arrêt du projet, a été renouvelée lors de l'enquête par la commune. Elle a également été formulée par les propriétaires concernés. Ceci, dans le but de conserver les dispositions de leurs règlements respectifs aux zones AU et 1AU impactées par le zonage du projet de PEB. (Au lieudit « Crampons »)

- Concernant Bordères-sur-Échez : La zone C du projet de PEB ne concerne plus territoire administratif de cette commune. Toutefois, la zone D se développe sur les zones agricoles, urbaines et à urbaniser de Bordères. Ceci a fait l'objet d'une demande de modification par lettre, et par délibération municipale. (Voir **Annexe 5**)

Analyse du C.E. : Concernant les zones C et D, selon la réponse de la DGAC suite à la transmission de la synthèse des observations (voir **Annexes 2 et 3**) et après investigations complémentaires sur ce point par le commissaire enquêteur, il se confirme que les critères ayant présidé à l'élaboration des zones du Projet de Plan d'Exposition au Bruit, correspondent à :

- une modélisation du trafic prévu à court, moyen et long terme.
- des indices de bruit, règlementés par le code de l'urbanisme (Lden ; article 147-1 du code)

Il a été ainsi déterminé une grille de points d'indice de bruit, aboutissant par logique mathématique à la définition périmétrique des zones, quels que soient les impacts au niveaux fonciers. (Ceci en tenant notamment compte du relief)

Ainsi, des adaptations, mêmes minimales notamment à Juillan et Bordères-sur-L'Échez, seraient de nature à remettre en cause le fondement général de la démarche.

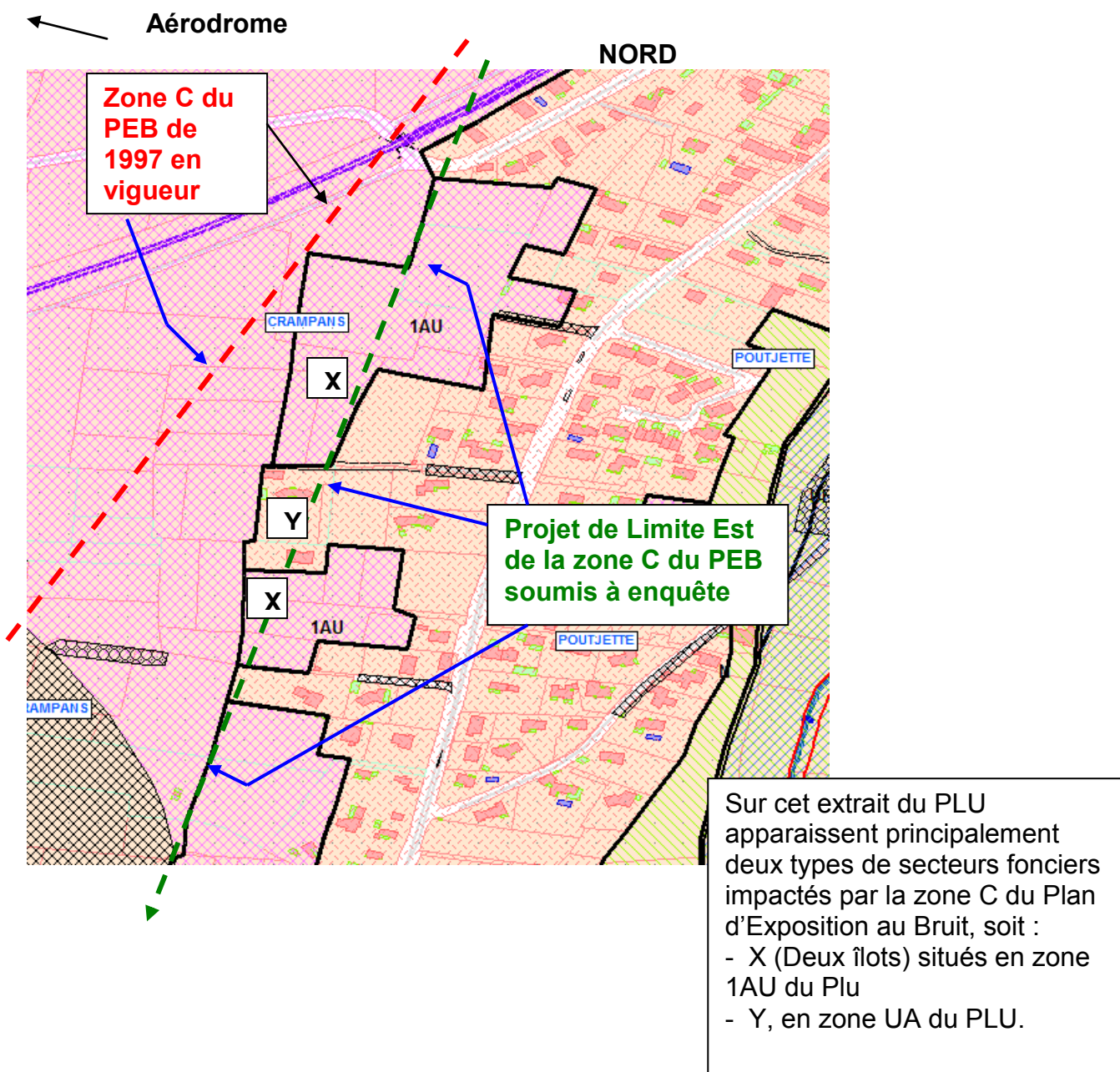
En outre, l'objectif visant à ne pas exposer de nouvelles populations aux nuisances sonores existantes ne serait pas atteint.

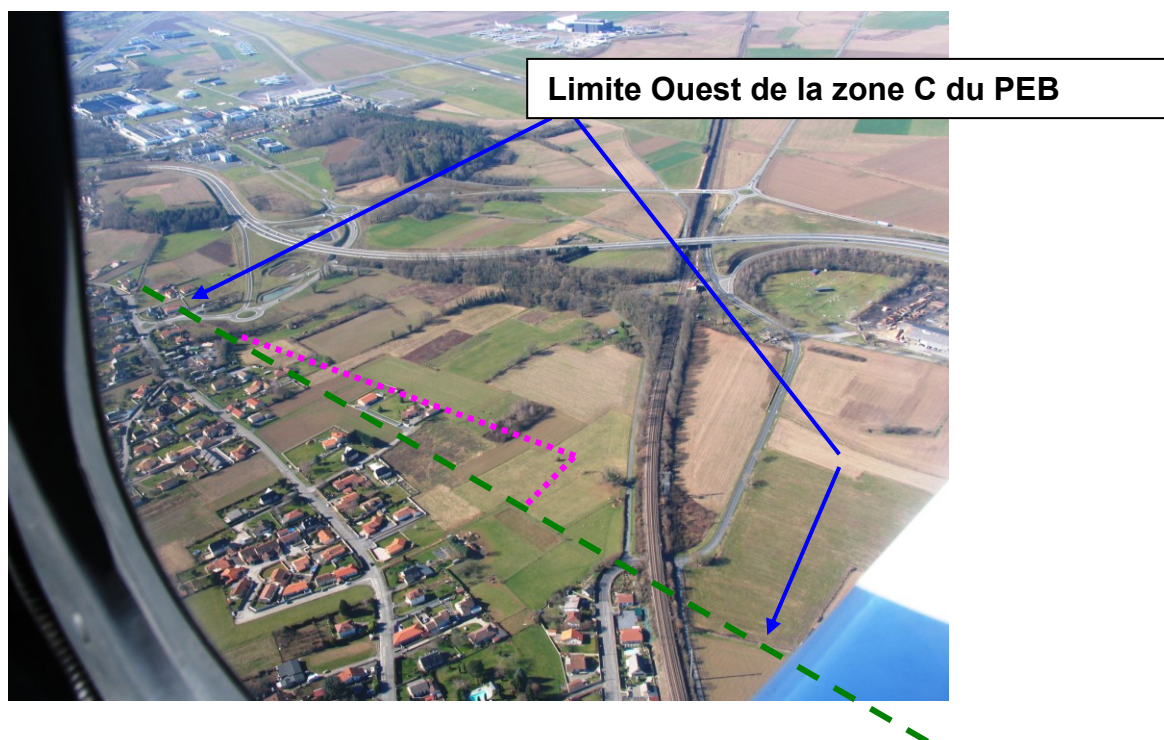
2 - Impact des contraintes des zones C et D du PEB, sur les documents de planification d'urbanisme.

Ce point concerne les observations : 4 du registre de Juillan, 1 du registre d'Adé et 1 du registre d'Ossun.

Libellé : Demande de précisions complémentaires sur l'application des restrictions d'urbanisme. Telles que figurant à la page 15 du dossier et à la lecture de l'article L 147-5 du Code de l'Urbanisme, notamment sur les zones C et D, elles n'apparaissent pas suffisamment lisibles aux propriétaires intéressés, notamment à Juillan, ainsi que sur les zones commerciales et industrielles ou artisanales.

Constat en ce qui concerne Juillan : Lieudit « Crampans »





Les dispositions du Chapitre VII du Code de l'urbanisme (articles L.147-1 à L.147.8 joint en **Annexe 6**) se rapportant aux zones de bruits des aéroports, sont résumées ci-après :

En ce qui concerne **les zones**, l'article L.147.5 tel que référencé dans le dossier, indique que : *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.....(Voir suite en **Annexe 6**)

Analyse du C.E.:

Suite aux observations émises lors de l'enquête, la DGAC a précisé comme suit que les restrictions ne s'appliquent qu'aux constructions à usage d'habitation. Ainsi :

En zone C : Sont autorisées, les 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.

1)- Par équipement public au sens de l'article R 1236-6 du code précité, il faut comprendre la desserte en eau et en électricité et le cas échéant l'équipement d'un réseau d'assainissement.

2) - La notion de construction individuelle groupée peut se définir en opposition à une construction individuelle non groupée. Elle commence en pratique à deux bâtiments à usage d'habitation.

En Zone D : Les constructions sont autorisées, mais doivent faire l'objet de mesures d'isolation acoustiques dans les conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires en matière d'urbanisme, de construction et d'habitation.

Concernant l'ensemble des zones du PEB, une information sur les contraintes attachées à la zone à l'intérieur de la quelle se trouve le bien, doit figurer dans les certificats d'urbanisme et les contrats de location.

Tels sont les éléments complémentaires qui ont été fournis par la DGAC à la suite de l'enquête publique (par appui sur les dispositions du Code de l'Urbanisme).

Les informations se rapportant aux diverses possibilités de projets de construction au sein des zones du PEB, relèvent de l'Application du Droit des Sols. Il s'agit donc de réponses individuelles - par secteurs fonciers - se rapportant à des opérations précises.

À cet effet, le public concerné pourra obtenir des précisions en déposant des demandes de Certificats d'Urbanisme, lesquels, en vertu de l'article L147-6 du code de l'urbanisme, devront mentionner l'existence de la zone de bruit et l'obligation de respecter les règles d'isolation acoustique.

Nota : Les restrictions d'urbanisme du PEB ne concernent pas les habitations existantes, quel que soit leur statut.

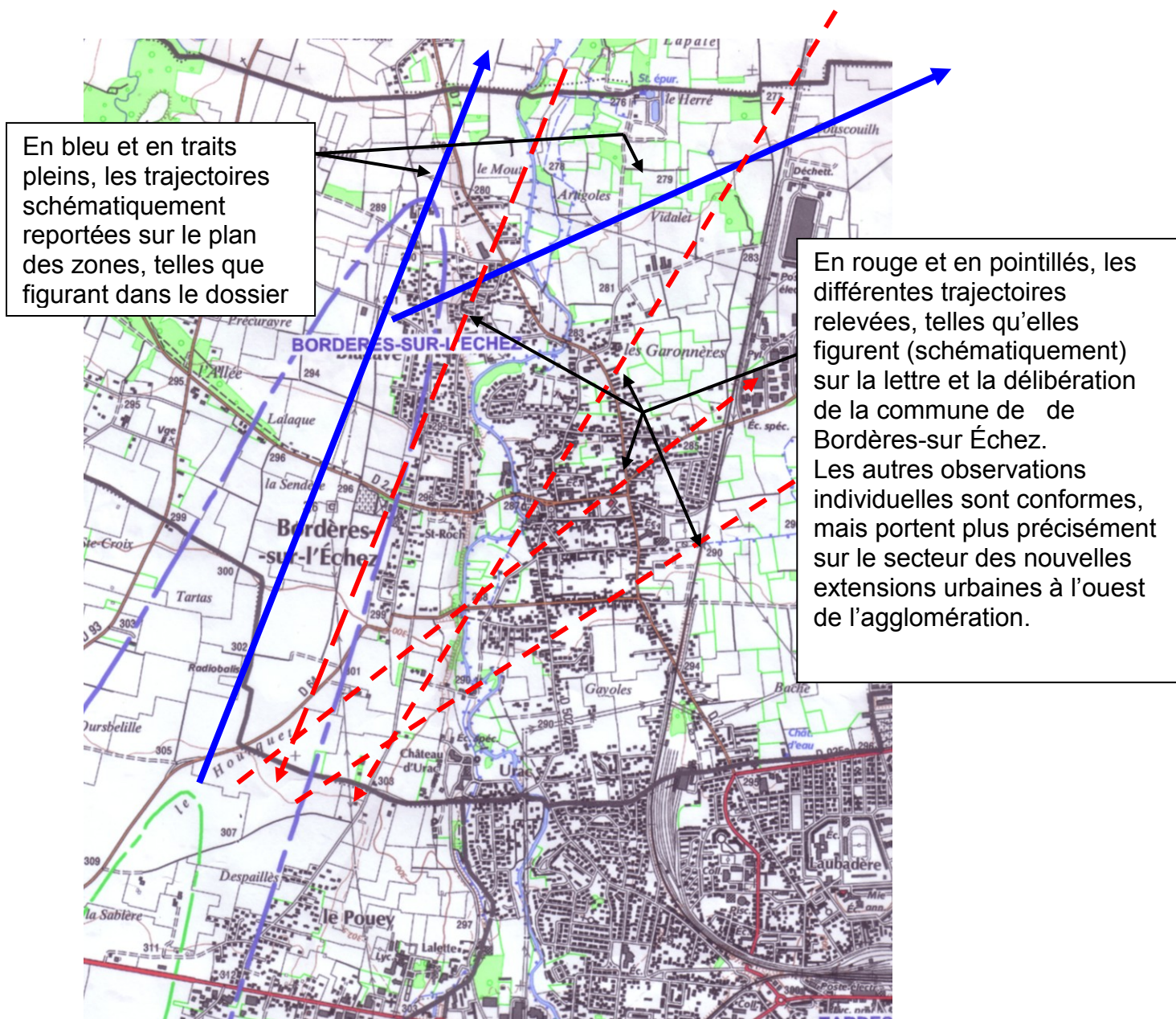
3 - Nuisances sonores répétitives notamment en verticale de l'agglomération de Bordères sur Échez.

Ce point se rapporte aux observations 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 ainsi que 10, 11 12 et 13 du registre de Bordères-sur-Échez.

Libellé : Selon les porteurs d'observations (Individuels, municipalité, individuels groupés en pétition...) les trajectoires des avions de ligne au départ et à l'arrivée passeraient fréquemment à la verticale de la commune, ne respectant pas ainsi selon les déclarants, les schémas de la page 27 du rapport de présentation. (Voir pièces jointes en **Annexe 5**)

Les remarques émises concernent également une augmentation du trafic, des passages à faible altitude, mais également des nuisances liées aux grands tours de piste des avions commerciaux neufs en essais ou en formation d'équipages.

Analyse du C.E. : La représentation sur carte IGN du dossier ci-après, **retranscrite de façon schématique par le C.E.**, superpose les trajectoires de référence (Nord et Nord-Est) telles figurant à la page 27 du dossier, et celles constatées par les porteurs d'observations municipaux et privés.



Selon la procédure qui régit ce type d'enquête publique, les copies des originaux de cet ensemble d'observations concernant les trajectoires des avions sur l'agglomération de Bordères-sur-L'Échez, a été communiquée au service de l'aviation civile. (Voir lettre de transmission en **Annexe 2** et réponse en **Annexe 3**).

Concernant les trajectoires, la DGAC explique que les trajectoires de référence ne peuvent être assimilées à des systèmes filaires que les avions suivraient avec précision à l'image du trafic ferroviaire. Ceci pour des raisons diverses (météorologiques, de performances des avions, de sécurité, de fluidité du trafic, d'hétérogénéité de la flotte...)

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

Le volume utilisé correspondant à ces trajectoires dans la périphérie de l'aérodrome de Tarbes-Lourdes-Pyrénées, peut être représenté par les schémas de principes ci-après fournis en complément par la DGAC :



Ces faisceaux de trajectoires montrent que la majeure partie du trafic vers le Nord-Est transite principalement dans un fuseau situé entre Oursbellille et Bordères-sur-L'Échez avec empiètement sur la zone urbaine Ouest de Bordères-sur-L'Échez, et moins fréquemment sur le bourg.

Examinées dans le cadre général du projet de Plan d'Exposition au Bruit, ces explications fournies par la Direction Générale de l'Aviation Civile confirment que le projet a été établi en tenant compte du respect des dispositions réglementaires liées à l'utilisation de l'espace aérien, conformes à l'Arrêté du 10 octobre 1957 relatif au niveau de survol des agglomérations. (Joint en **Annexe 8**)

Ainsi, sauf pour les besoins du décollage et de l'atterrissage et des manœuvres qui s'y rattachent, le survol des agglomérations par les aéronefs motopropulsés (Sauf hélicoptères) équipés de plusieurs moteurs à piston ou de plusieurs turbomachines doit être supérieur à :

- 1000 mètres lorsque l'agglomération ne dépasse pas 3600 mètres (Réf carte IGN)
- 1500 mètres pour les villes au delà de 3600 mètres (Paris excepté)

De ce fait, la DGAC estime que les plaintes pour survols supposés non-conformes ou trop répétitifs - telles que formulées sur le registre de Bordères-sur-Échez - n'entrent pas directement dans le cadre de l'enquête publique portant sur le PEB, mais sont à étudier dans celui d'un éventuel constat d'irrespect de la réglementation. (Trajectoires et altitudes)

À cet effet, la DGAC précise notamment « *qu'il appartient à l'exploitant de l'aérodrome, en tant que responsable des activités, de traiter les demandes et plaintes et d'apporter aux riverains toutes les demandes qu'ils sont en droit d'attendre....* (Suite en **Annexe 3**)

En conséquence, il apparaît que les observations précitées ne sont pas susceptibles de modifier les critères retenus pour l'établissement du PEB, lesquels sont appuyés sur le respect des règles d'utilisation de l'espace aérien.

Ces observations ont toutefois vocation à être étudiées séparément en partenariat avec les institutions concernées, plus particulièrement avec l'exploitant de l'aérodrome.

4 - Inquiétudes concernant le développement de nouvelles activités sur l'aérodrome.

Ce point concerne les observations : 9, 13, 14 et 15 du registre de Bordères-sur-Échez, ainsi que 3 du registre d'Ossun.

Libellé : Les porteurs d'observations craignent que pour rationaliser les activités de l'aérodrome, les vols d'essais d'avions commerciaux et les entraînements d'équipages s'intensifient et risquent de s'augmenter à terme, de façon importante. (Avions neufs sur parc, avions neufs de la gamme Airbus, activités Tarmac Aérosave...)

Analyse du C.E. : Elle s'appuie sur les précisions fournies par la DGAC (**Annexe 3**) résumées comme suit :

« Une augmentation du trafic ne devient perceptible qu'au-delà de 3 décibels, ce qui correspond au doublement du trafic pris en compte pour l'établissement du projet »

La comparaison ci-après des éléments du rapport de présentation joint à l'Arrêté portant approbation de la réglementation du PEB en vigueur depuis 1997 et les éléments du présent dossier, montrent comme suit les évolutions du trafic commercial et militaire :

Type de mouvements	Nombres de mouvements					
	1993 (PEB 1997)	1995 (PEB 1997)	Estimation 2010 (PEB 1997)	Révision 2015 du PEB (Prévisions à terme appuyées sur les constats de l'année 2012)		
				Court	Moyen	Long
Commerciaux	5 072	5 052	10 000	7 890	9 028	9 968
Militaires			2 000	1 342	1 411	1482

N'entre pas dans ce tableau le trafic de l'aviation générale, ni celui des aéro-clubs. Ces deux trafics étaient de l'ordre de 30 000 en 1993. Ils sont estimés de 24 000 (Court terme) à moins de 26 000 (Long terme).

La DGAC précise : *« En cas de développement vraiment significatif (cas notamment avancés par le porteurs d'observations), le maire d'une commune (ou le président d'un EPCI) peut saisir le Préfet en vue d'examiner la pertinence des hypothèses ayant servi à l'établissement du document en vigueur, et cela tous les cinq ans »*

En conséquence, il apparaît utile de porter régulièrement à la connaissance des institutions concernées le relevé des évolutions du trafic afin de vérifier si les critères retenus pour la détermination des zones du PEB sont de nature à entraîner la révision de ce document.

5- Points individuels

► Point 10 du registre de Bordères-sur-Échez. Délestage supposé de carburant.

Libellé : Délestage supposé de carburant sur les zones boisées de Pintac entre Bordères et Ibos.

Analyse du C.E. : Ce point avancé (avec prudence et réserve) par un porteur d'observation, n'a pas été confirmé lors de la recherche d'informations complémentaires.

► Point 1 du registre d'Ibos. Décollages en piste 02.

Libellé : Certains avions de ligne décollant en piste 02 vers le Nord, virent ensuite vers l'Ouest, passant à la verticale du village d'Ibos.

Analyse du C.E. : Les trafics utilisant cette trajectoire qui figure sur le dossier d'enquête ont été pris en compte pour la détermination du zonage PEB. Comme indiqué sur les schémas du point 3 ci-dessus (Nuisances répétitives à la verticale de Bordères-sur-L'Échez), analysé en pages précédentes, il ne s'agit que d'une faible partie du trafic.

► Point 1 du registre de Louey. Nuisance avion de voltige

Libellé : Nuisance avion de voltige en avril/mai 2014, au dessus des villages et des habitations.

Analyse du C.E. : Il s'agit d'un fait certainement occasionnel dont la date et le lieu exact ne figurent pas sur l'observation.

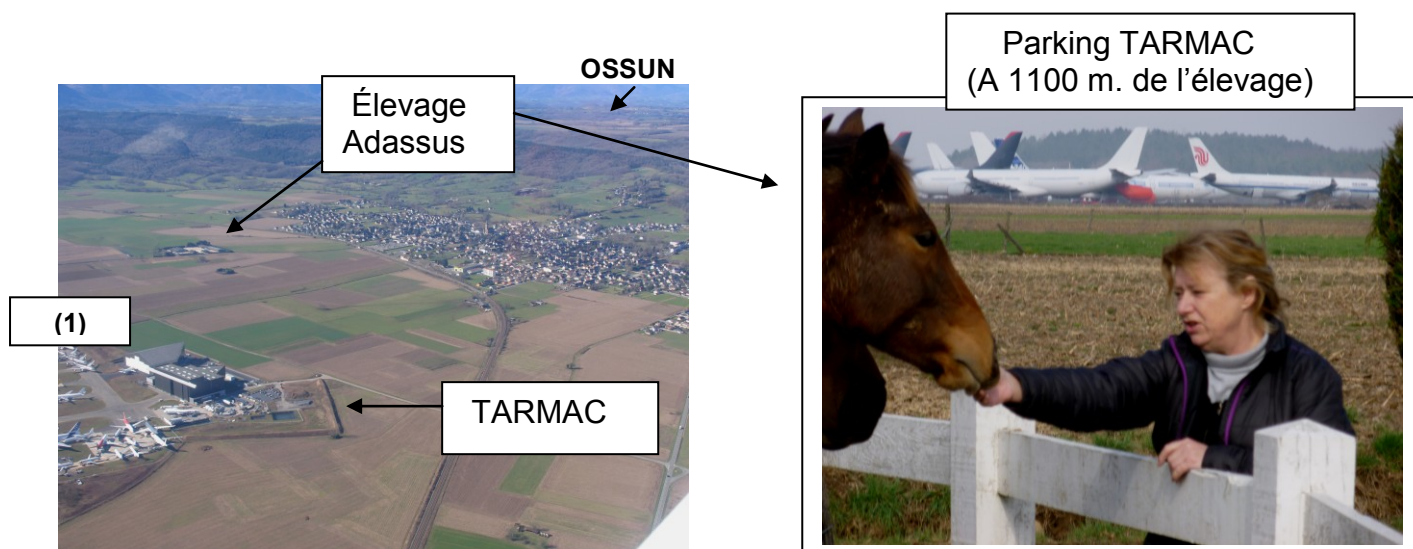
► Point N° 2 du registre d'Ossun: Nuisances sonores

Libellé : Nuisances perçues vers le Sud-Est de l'aérodrome. Les essais au sol (Tarmac) en mi-journée et en soirée produisent des effets sonores assourdissants (subis au niveau de l'élevage Adassus à Ossun).

Analyse du C.E. :

L'élevage est situé sur le territoire administratif d'Ossun, le long de la RD16, à environ 1100 mètres au Sud-Ouest des installations TARMAC.

Les porteurs d'observations ont noté des effets sonores importants, issus vraisemblablement d'essais statiques de réacteurs sur le parking de Tarmac ou à proximité.



Bien qu'ils aient indiqué lors des entretiens avec le C.E. que ces nuisances n'avaient plus été ressenties depuis quelques temps, les éleveurs s'interrogent sur des risques d'autres nuisances sonores qui pourraient survenir à terme en raison de l'extension de la ZAC Pyrénia vers le Sud. (1)

Les infrastructures et le logement des exploitants sont situés en zone D du projet de PEB. L'extension des activités industrielles au Sud-Ouest de la piste est prévue en 2 phases. La première phase dite « Cœur de zone » qui est en cours de réalisation rapprochera effectivement les activités industrielles des installations Adassus.

Il semble que ce soient des essais statiques de moteurs qui ont provoqué les « bruits assourdissants » signalés en observation N° 2 du registre d'Ossun, toutefois, il résulte de l'enquête qu'il n'y a pas de banc d'essais spécifique de réacteurs sur le site, ni actuellement, ni en projet.

Les essais statiques et les points fixes, sont désormais effectués en zone A du projet de PEB, c'est-à-dire hors des périmètres industriels.

6 - Remarques et commentaires divers :

Lors des entretiens, des visites sur le terrain et de l'étude du dossier, le commissaire enquêteur a relevé certains points qui sont cités ci-après sous forme de remarques :

Ressenti général de la présence de l'aérodrome :

Au-delà des observations émises de façon formelle lors de cette enquête, il est apparu lors des entretiens spontanés que le public en général, plus particulièrement celui résidant dans la périphérie des installations, mais en dehors des zones du PEB, estime que les ressentis sonores de l'activité aérienne sont supportables, d'autant plus qu'ils sont compensés par d'importants effets économiques au niveau local.

Les activités aéronautiques industrielles, commerciales et touristiques du site, génèrent, selon le président de Pyrénia (Bulletin 2013/2015) 4500 emplois. (Estimation 2009).

À noter que lors des entretiens avec la municipalité de Bordères-sur-L'Échez, le maire a fait remarquer que si sa commune est la plus impactée des huit par les nuisances, elle ne bénéficie pas (ou peu) des avantages liés à la présence de l'aérodrome.

Effets bruyants de toute nature :

L'enquête a mis en évidence que dans le périmètre des zones du PEB actuel et de celui de sa révision au titre de la présente enquête, se superposent d'autres réglementations liées aux effets sonores des infrastructures terrestres.

Elle sont régies par des Arrêtés préfectoraux se rapportant :

- Au réseau ferroviaire. (Ligne Tarbes-Paris) au Nord immédiat de la piste.
- À l'autoroute A 64 (Bayonne- Toulouse) au Nord
- À la Route Nationale 21. (Desserte de Lourdes et de la vallée des Gaves, depuis la sortie 12 de Tarbes-Est). Cette voie proche des installations se développe en grande partie en zone C.

Les différents documents de planification d'urbanisme, disposent d'informations individuelles sur ce point au niveau des règlements ou des annexes.

Ainsi, il apparaît très opportun de tirer profit de l'existence de ces documents lors des transformations des PLU en Plan Locaux d'Urbanisme Intercommunaux afin de les intégrer en annexes sous la même forme.

VII - Synthèse d'ensemble des analyses

Sur l'objet du projet, l'enquête a confirmé que la détermination des zones découlait de l'application d'une formule codifiée basée sur des critères dont les valeurs sont apparues correspondre aux réalités.

Malgré les études et les analyses, il s'est avéré lors de l'enquête que la moindre des modifications des périmètres serait de nature à remettre en cause l'ensemble de la démarche en exposant sans limitation de nouveaux résidents au bruit.

Ainsi, il est apparu que :

- Il n'y pas d'incidence pénalisante pour le public concernant les zones.
- Dans la périphérie immédiate de l'aérodrome, et mis à part un secteur limité sur la commune de Juillan, les zones d'habitations urbanisées ou urbanisables ne sont pas concernées par les restrictions d'urbanisme attachées à la zone C du projet de PEB.
- La création de la zone D (n'existant pas dans le plan en vigueur soumis à révision) n'impose pas de restrictions d'urbanisme, mais seulement le respect de dispositions relatives à l'isolation phonique,

Par ailleurs, l'enquête a permis de relever :

- Des inquiétudes du public en cas de croissance des activités aériennes et industrielles sur la plateforme, activités susceptibles d'augmenter les nuisances.
- Des positions affirmées concernant le survol fréquent de zones urbaines, notamment au Nord des installations.
- Une difficulté du public à assimiler l'ensemble des législations concernant les effets indirects des infrastructures publiques sur les statuts des fonciers privés.

VIII - Analyse bilancielle

La démarche d'établissement du PEB et plus particulièrement sa révision périodique pour tenir compte des évolutions, vise à établir un bon équilibre entre la continuité des activités aériennes et la préservation de la tranquillité des résidents,

L'analyse bilancielle de la démarche peut se présenter comme suit :

Avantages :

- Respect de la réglementation par établissement du PEB.
- Mise à disposition d'un outil d'aide à l'élaboration des plans locaux d'urbanisme intercommunaux.
- Limitation du nombre d'habitations ou d'extensions nouvelles soumises aux bruits de l'activité aérienne.
- Concentration d'activités bruyantes dans les périmètres les plus éloignés des habitations.
- Document public d'information à l'attention des candidats à la construction d'habitations notamment en zones C et D.
- **À l'échelle des huit communes concernées**, impact minime des restrictions d'urbanismes, sans effets sur le potentiel d'accueil de nouvelles résidences

Inconvénients :

- Impact (limité) des restrictions d'urbanisme.

Cette balance avantages/inconvénients ne concerne que l'objet du projet et non les observations latérales hors périmètre des zones A, B, C et D du PEB.

IX - Avis du C. E. sur le déroulement de l'enquête

L'information réglementaire sur l'enquête a été réalisée conformément aux dispositions de l'Arrêté préfectoral. (Annonces légales, affichage de l'Arrêté d'ouverture d'enquête aux lieux habituels)

Tous les certificats d'affichage ont été transmis à la préfecture dès la fin de l'enquête.

En outre, lors de ses visites et en mairies, le commissaire enquêteur a vérifié l'affichage des avis d'enquête.

- L'enquête a été facilitée par la conformité du dossier aux nomenclatures de référence.
- Les mairies ont mis à la disposition du C.E. l'ensemble des pièces techniques et administratives demandées et ont répondu sans délai et sans réserve à toutes les interrogations du C.E.
- En outre, la disponibilité et la célérité des services de l'Etat directement concernés (Préfecture, Aviation Civile et Direction Départementale des Territoires) ont facilité l'appropriation du dossier par le C.E., ceci ayant facilité la démarche d'enquête.
- Le commissaire enquêteur a obtenu sans difficulté tous les renseignements utiles qu'il a sollicités auprès des différentes institutions concernées.
- Les services de l'aviation civile (DGAC) ont réagi de façon formelle et détaillée sur les observations du public, à la suite de l'enquête.

En conséquence, il peut être dit que l'enquête a bien joué son rôle permettant au commissaire enquêteur :

1 - de développer au sein du présent rapport ses analyses et d'établir la synthèse générale,

2 - de formuler et de motiver ses conclusions. (Document ci-joint).

Le 2 avril 2015,
Le commissaire enquêteur,

Christian FALLIÉRO.

Aérodrome Tarbes-Lourdes-Pyrénées

PROJET DE PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

CONCLUSIONS

du Commissaire Enquêteur

I - Rappel sommaire du projet :

a) Généralités :

L'aérodrome de Tarbes Lourdes Pyrénées dispose d'un Plan d'Exposition au Bruit toujours en vigueur. Les nouvelles modalités d'établissement des Plans déterminant les zones sensibles selon de nouveaux critères, ont impliqué la révision du Plan faisant l'objet de la présente enquête.

Selon le projet présenté, les **Plans d'Expositions au Bruits** sont des documents destinés à maîtriser l'urbanisation au voisinage des aérodromes dans le but d'éviter d'exposer - immédiatement ou à terme - de nouvelles populations aux nuisances du bruit, ainsi que de préserver l'activité aéronautique et l'équipement aéroportuaire.

Ces plans qui sont des outils de prévention, n'ont aucun effet sur l'activité réelle de l'aérodrome concerné, ni sur les constructions existantes.

Les PEB délimitent autour de la piste d'envol 3 ou 4 zones de bruits (4 pour le plan faisant l'objet de la présente enquête publique)

Ces zones sont déterminées par appui sur des indices de bruits (**Level Day Évening Night**, Article 147-1 du Code de l'Urbanisme). Ces dispositions sont adoptées en France depuis 2002 et également prescrites au niveau communautaire (Directive 2002/49/CE du 25 juin 2002).

Le « Lden » est un indice de bruit exprimé en dBa qui représente le niveau d'exposition totale en chaque point de l'environnement d'un aérodrome, par appui sur des hypothèses de trafic.

Il tient compte du niveau sonore moyen du passage des avions pendant chacune des trois périodes de la journée (Jour, soirée et nuit), ainsi que d'un correctif pénalisant les mouvements en soirée et de nuit.

Ainsi, la détermination de ces zones a été appuyée sur des éléments générateurs identiques sur l'ensemble des aérodromes soumis à l'élaboration desdits plans.

Selon les dispositions de l'article 147 - 5 du Code de l'urbanisme, les zones A, B et C, impliquent des restrictions au niveau de l'application des droits des sols, (Déclaration de travaux, permis de construire, permis d'aménager,), résumées ci-après :

Zones A et B : habitations interdites, sauf nécessités absolues

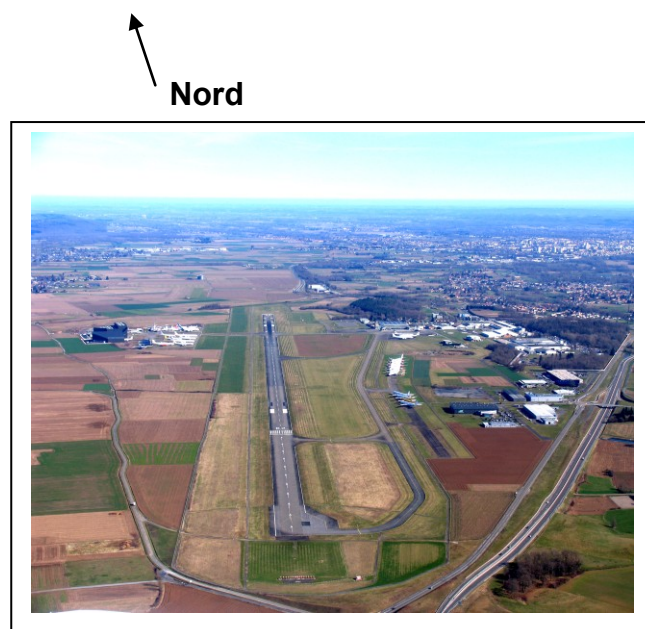
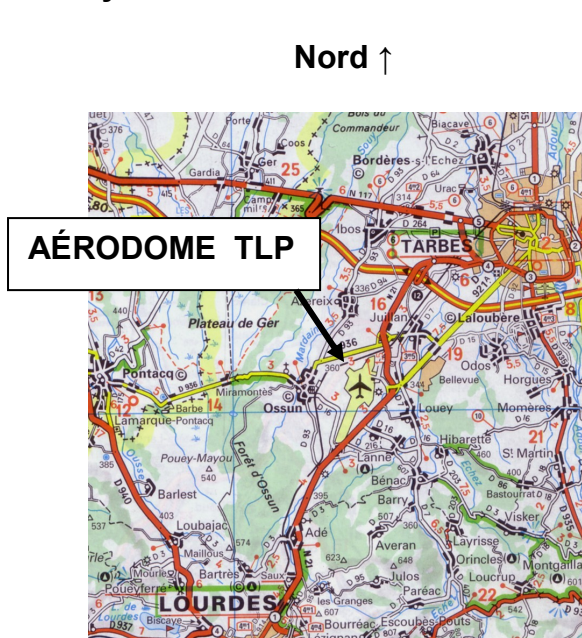
Zone C : habitations individuelles non groupées, seules autorisées sous certaines prescriptions

Zone D : Elle ne donne pas lieu à des restrictions de droits à construire, seulement des prescriptions en matière d'isolation.

Après l'approbation préfectorale du **Plan d'Exposition au Bruit**, ce document opposable au public, doit être annexé au document de planification d'urbanisme de chaque commune concernée par au moins l'une des zones. (Cartes Communales, Plans d'Occupation des Sols, Plan locaux d'Urbanisme existants, ainsi que pour les Plans Locaux d'Urbanisme Intercommunaux à venir)

b) L'aérodrome :

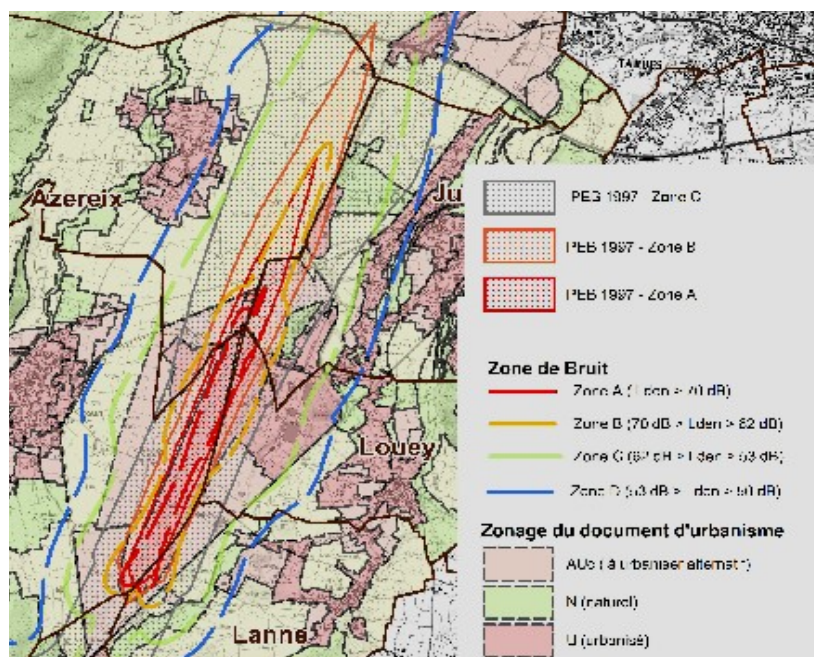
Positionné sur le méridien de Greenwich, l'aérodrome de **Tarbes-Lourdes-Pyrénées**, se trouve à mi-distance des villes de Tarbes et Lourdes



L'aérodrome se développe sur les territoires administratifs de 6 communes, soit : Adé (quelques centiares), Ossun, Azereix, Lanne, Juillan, Louey.

Cependant, les périmètres du Plan d'Exposition au Bruit porte également sur les communes d'Ibos et de Bordères-sur-Échez, soient sur 8 communes au total.

Le projet de PLP délimite les zones comme suit (Document DGAC) :



II - Conclusions du commissaire enquêteur :

Après avoir :

- Étudié le dossier et les dispositions règlementaires en vigueur, observé les lieux, pris en compte l'historique du projet mis à l'enquête publique et rencontré l'ensemble des représentants des institutions concernées par la démarche,
- Noté les évolutions prévisibles du trafic, ainsi que les critères ayant servi de base à la détermination des zones,
- Examiné l'historique de l'aérodrome et noté ses évolutions techniques, administratives et commerciales,
- Consulté le plan d'exposition en vigueur depuis 2007 et étudié les évolutions qui ont présidé à sa révision,
- Consulté l'ensemble des documents se rapportant aux étapes d'élaboration du projet de PEB, tel que soumis à enquête,
- Appréhendé les impacts de proximité aéro-industriels, aéro-commerciaux et touristiques des activités de l'aéroport,
- Inventorié l'ensemble des activités aériennes existant sur la plateforme et déduit que l'activité aérienne de cet aéroport n'en est pas au stade de la saturation,
- Étudié les nuisances phoniques provoquées par l'activité aérienne,
- Tenu compte du contenu des divers entretiens avec les représentants des institutions concernées par le projet, plus particulièrement les représentants de la

Préfecture des Hautes-Pyrénées, de la Direction Générale de l'Aviation Civile et de la Direction Départementale des Territoires,

- Rencontré les maires ou les représentants des communes concernées, soit Adé, Azereix, Bordères-Sur-L'Échez, Juillan, Louey, Lanne, Ibos et Ossun,
- Rencontré les représentants du propriétaire (Syndicat Mixte Pyrénia) et de l'exploitant de l'Aérodrome.
- Visité les lieux à plusieurs reprises, en fonction des informations reçues et remarques émises,
- Rencontré et échangé avec la totalité des porteurs d'observations ayant formalisé leurs démarches sur les registres.
- Recueilli de nombreuses informations spontanées lors des rencontres informelles dans le périmètre proche des zones du PEB et noté qu'il en ressort que les nuisances phoniques aéronautiques deviennent « supportables », dès lors qu'elles ont un effet positif sur l'économie locale,
- Étudié les effets du zonage du projet de PEB sur les documents de planification d'urbanisme et noté à cet effet que les communes concernées ont engagé la transformation de leurs PLU en PLU intercommunaux,
- Noté qu'il existe des habitations dans le périmètre de la zone C du projet de PEB, en zone non urbaines des documents d'urbanisme,
- Noté que le dossier projet fait référence aux articles du code de l'urbanisme se rapportant au PEB, mais que le public directement concerné (propriétaires privés) et les représentants des communes en responsabilité l'application du droit des sols en zones A B C et D, souhaitent avoir des précisions complémentaires sur les prescriptions découlant du PEB, qui figureront sur les autorisations d'urbanisme. (Permis de construire, d'aménager.....),
- Étudié et pris appui sur les réponses de la DGAC à la suite de la transmission de la synthèse des observations

Considérant d'une part que :

- Le public directement concerné (Municipalités, Riverains immédiats des zones et propriétaires fonciers), ont apporté leur contribution à l'enquête, en relevant les effets restrictifs du zonage en matière d'urbanisme ou de nuisances sonores.
- Nul ne s'est opposé sur le principe général de la révision du PEB,

Mais d'autre part que :

- Le public a souhaité des compléments d'informations notamment sur les évolutions des activités aériennes de la plateforme, sur les variations à terme de nuisances et sur les règles d'urbanisme,

- Plusieurs observations liées aux nuisances sonores ne sont pas en lien direct avec le projet, notamment en ce qui concerne un irrespect supposé des trajectoires des avions commerciaux et des avions neufs en entraînement ou formations d'équipages,

Par appui sur l'analyse de toutes les observations et sur les appréciations figurant en synthèse dans la rapport :

**J'émet un AVIS FAVORABLE
au projet de révision du Plan
d'Exposition au Bruit de l'aérodrome
de Tarbes-Lourdes-Pyrénées.**

Cet avis favorable est toutefois assorti :

- d'une indication et d'une préconisation.
- de **QUATRE** recommandations.

Indication et préconisation

En sus des obligations de mise compatibilité des schémas de cohérence territoriales, des schémas de secteurs, des plans locaux d'urbanisme, des plans de sauvegarde et de mise en valeur et des cartes communales avec les dispositions de l'Arrêté préfectoral qui portera approbation de la révision du Plan d'Exposition au Bruit :

Il est indiqué aux responsables communaux d'Adé, Azereix, Bordères-sur-L'Échez, Ibos Juillan, Lanne et Louey et aux responsables des regroupements communaux concernés, qu'il convient :

- d'intégrer en annexes de leur Plan local d'urbanisme le Plan d'Exposition au Bruit, tel que révisé au titre de la présente démarche.
- d'informer par annonces légales et affichage municipal, de la mise à disposition du public du Plan d'Exposition au Bruit en mairies et au sièges des regroupements communaux.

Justification : Article L147 du code de l'urbanisme.

À titre supplétif, **il est préconisé** aux communes concernées, d'élaborer et de tenir à disposition du public une notice complémentaire concernant les différentes contraintes imposées par le Plan d'Exposition au Bruit (Notamment zones Cet D). Cette notice pourrait reprendre les dispositions principales du Code de l'Urbanisme figurant dans le dossier et être complétée par les informations fournies par la DGAC à la suite des observations formulées lors de l'enquête.

Recommandations :

1 - Urbanisme :

Il est recommandé aux responsables communaux précités, de prendre en compte - dans l'élaboration en cours des Plans d'Urbanisme Intercommunaux - les dispositions du Plan d'Exposition au Bruit tel que révisé.

À cet effet, et après avoir noté que les huit communes dont le périmètre administratif est impacté par une ou plusieurs zones du PEB, concernent trois intercommunalités qui élaborent respectivement les PLUI de façon individuelle, mais concomitante, **il est également recommandé :**

- d'évoquer ce point commun du document d'urbanisme lors de la procédure d'élaboration au niveau des trois structures intercommunales, soit : Communauté de communes des Pays de Lourdes (Adé), Communauté de communes du canton d'Ossun (Azereix, Juillan, Ossun, Lanne et Louey), Communauté d'Agglomération du Grand Tarbes (Bordères-sur-L'Échez et Ibos)

- de rédiger avec similitude les pièces écrites se rapportant au PEB et d'insérer en annexes des PLI le plan des zones sous les mêmes formes, avec le cas échéant les particularités attachées à chaque entité.

Justification : Cohérence des dossiers, aisance de lecture par le public et facilitation d'exploitation de ces documents opposables par les chargés d'instructions des autorisations d'urbanisme.

2 - Bruit aérien et émissions sonores des infrastructures terrestres

L'enquête a mis en évidence que les bruits faisant l'objet de la présente démarche s'interpénètrent avec d'autres nuisances sonores issues des infrastructures terrestres. (Autoroute A 64, Réseau ferroviaire Tarbes-Paris, via Lourdes et Route Nationale 21, Sortie 12 Tarbes Est, vers la vallée des Gaves).

Les émissions sonores qui en découlent impliquent des isolements acoustiques déterminés par Arrêtés préfectoraux indépendants consultables en mairies

À l'occasion de l'élaboration des Plan Locaux d'Urbanisme Intercommunaux, **il est recommandé :**

- d'évoquer sur l'ensemble des territoires concernés par le PEB, les cas éventuels de superpositions des obligations afférentes.

- de rédiger (le cas échéant) avec similitude les pièces écrites des PLUI se rapportant auxdites contraintes et d'insérer (ou de joindre selon les dispositions administratives correspondantes) en annexes des futurs PLUI, les Arrêtés sous les mêmes formes, avec les particularités attachées à chaque entité.

Justification : Cohérence des dossiers, aisance de lecture par le public et facilitation d'exploitation de ces documents opposables par les chargés d'instructions des autorisations d'urbanisme.

3 - Communication sur l'évolution des activités aériennes :

Il est recommandé selon le mode et la forme que pourront déterminer les institutions et unités de responsabilités concernées d'intensifier la communication sur les activités de la plateforme, et plus particulièrement sur les évolutions du trafic aérien par nature. (Aviation légère, vols commerciaux, vols d'entraînement notamment avions neufs en essais ou formation d'équipage, activité militaire..)

Justification : L'enquête a permis de vérifier la pertinence des chiffres constatés figurant dans le dossier, ainsi que la crédibilité des estimations à terme appuyées sur les données du moment.

Cependant, lors des entretiens informels le commissaire enquêteur a nettement relevé que le public - qui s'en réjouit ou qui s'en inquiète, selon les cas - estime que le nombre de mouvements d'avions s'est fortement augmenté depuis quelques années.

Ceux qui craignent une intensification des nuisances appuient principalement leurs argumentations sur les conséquences des installations industrielles récentes et à venir.

Cette recommandation pourra paraître de type accessoire par rapport à la finalité du PEB, mais ce qui l'a motivée a très nettement été perçu lors de l'enquête.

4 - Survol de l'agglomération de Bordères-sur-L'Échez.

De nombreuses observations ont été émises concernant un supposé irrespect des trajectoires en plan en niveau (notamment des avions de gros tonnage) dans le secteur de Bordères-sur-L'Échez. L'analyse de ces observations a mis en évidence que ce sujet doit être examiné en dehors du contexte du Plan d'Exposition au Bruit.

Ceci, car ce projet de plan a notamment été établi sur les bases du respect de la réglementation relative à l'utilisation de l'espace aérien (Voir développement dans le rapport).

Par appui sur la « liasse » d'observations produites sur ce sujet lors de l'enquête, **il est vivement recommandé** aux institutions et unités de responsabilités concernées, d'examiner ce point (hors contexte PEB) a minima en liaison première, avec la municipalité de Bordères-sur-L'Échez.

Justification : Même si les observations émises ne concernent pas directement l'objet de l'enquête, elles se rapportent la circulation aérienne aux abords de l'aérodrome.

La réponse à ces observations (parvenue en cours d'enquête) par la Direction Générale de l'Aviation Civile (**Annexe 3**), oriente des axes de réflexions qui pourront permettre d'approfondir ce sujet, en relation avec les porteurs d'observations ayant déclaré subir les nuisances.

Fait le 2 avril 2015,
Le Commissaire Enquêteur,

Christian FALLIÉRO

Bordereau des Annexes

Réf.	Libellés
1	Extrait des annonces légales. (La Nouvelle République des Pyrénées et La Semaine des Pyrénées)
2	Lettre de transmission de la synthèse des observations à Monsieur le Directeur Général de l'Aviation Civile
3	Réponse de Monsieur le Directeur Général de l'Aviation Civile à lettre de synthèse des observations.
4	Délibération de la commune de Juillan en date du 9 juillet 2014
5	Délibération de la commune de Bordères-sur-Échez, du 17 septembre 2014. Lettre de M. GAUDOT (Sans ses pièces jointes)
6	Extrait du Code de l'Urbanisme. (Chapitre VII)
7	Arrêté du 10 octobre 1957 relatif au survol des agglomérations.