

ARRETE PREFECTORAL

portant approbation du Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de NIORT SOUCHE

direction
départementale
de l'Équipement
Deux-Sèvres



service de
la Prospective, de
l'Environnement,
de l'Habitat et
de l'Urbanisme

Le Préfet des Deux-Sèvres,
Chevalier de la Légion d'Honneur,

VU le code de l'aviation civile,

VU le code de l'urbanisme, notamment ses articles L.147-1 à L.147-8 et R.147-1 à R.147-11,

VU le code de l'environnement, notamment ses articles L.123-1 à L.123-16 et L.571-11,

VU le décret n° 85-453 du 23 avril 1985 modifié pris pour l'application de la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement,

VU le décret n° 87-339 du 21 mai 1987 modifié définissant les modalités de l'enquête publique relative aux plans d'exposition au bruit 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 l'arrêté préfectoral du 02 février 2004 prescrivant l'établissement du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de NIORT-SOUCHE,

VU les délibérations des communes,

VU l'arrêté préfectoral du 6 octobre 2004 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique concernant la révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de NIORT-SOUCHE du 25 octobre 2004 au 23 novembre 2004,

VU les conclusions et l'avis motivé du commissaire enquêteur en date du 07 décembre 2004,

CONSIDERANT qu'il convient de rédiger le plan pour respecter les dispositions réglementaires et pour prendre en compte les hypothèses de développement et d'exploitation de l'aérodrome à court, moyen et long terme,

CONSIDERANT qu'il convient de limiter l'urbanisation lorsqu'elle pourrait conduire à exposer des populations nouvelles aux nuisances sonores générées par le développement de l'activité aérienne,

CONSIDERANT que le choix des indices délimitant les zones B et C et la décision de délimiter une zone D du plan d'exposition au bruit tiennent compte des enjeux locaux d'urbanisme,

SUR PROPOSITION de Monsieur le Secrétaire Général de la Préfecture des Deux-Sèvres,

ARRETE

Article 1^{er} : Le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de NIORT-SOUCHE annexé au présent arrêté est approuvé.

Article 2 : Le plan d'exposition au bruit concerne le territoire des communes suivantes :

- NIORT
- VOUILLE
- AIFFRES
- LA CRECHE

Article 3 : Le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de NIORT-SOUCHE comprend :

- un rapport de présentation,
- un plan (N°2003-16 Etude-01) à l'échelle 1/25000^{ème} faisant apparaître le tracé des limites des zones de bruit A, B, C et D.

Article 4 : Les valeurs de l'indice Lden du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de NIORT-SOUCHE servant à définir la limite extérieure de chaque zone de bruit sont de :

- 62 pour la zone de bruit B
- 55 pour la zone de bruit C

Article 5 : Le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de NIORT-SOUCHE est annexé au plan local d'urbanisme des communes de :

- NIORT
- VOUILLE
- AIFFRES
- LA CRECHE

Article 6 : Le présent arrêté et le plan d'exposition au bruit sont tenus à la disposition du public, aux jours et heures d'ouverture habituels dans les mairies des communes visées à l'article 2.

Article 7 : Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture des Deux-Sèvres.

Une mention des lieux où l'arrêté et le plan d'exposition au bruit peuvent être consultés sera insérée dans deux journaux du département des Deux-Sèvres. Cette mention sera également affichée dans les mairies des communes visées à l'article 2.

Article 8 : Le secrétaire Général de la préfecture des Deux-Sèvres, les Maires des communes concernées, sont chargés chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à NIORT

Le 11 AVR. 2005

LE PREFET

Pour le Préfet, et par délégation,
le Secrétaire Général,

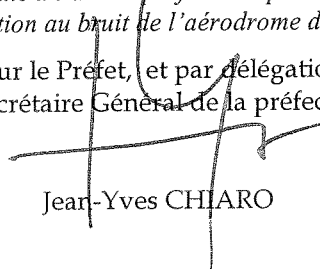
Jean-Yves CHIARO

aérodrome de **Niort-Souché**

plan d'exposition au bruit (PEB) **rapport de présentation**

*Vu pour être annexé à l'arrêté préfectoral portant approbation
du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Niort Souché*

Pour le Préfet, et par délégation,
le Secrétaire Général de la préfecture


Jean-Yves CHIARO

Résumé

La maîtrise de l'urbanisation autour des aérodromes : le Plan d'exposition au bruit (PEB)

La loi N° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes a instauré les plans d'exposition au bruit (PEB), dont l'objet est de permettre un développement maîtrisé des communes avoisinantes sans exposer de nouvelles populations au bruit engendré dans certaines zones par l'exploitation des aéroports.

Document de prévention établi sur la base d'hypothèses de développement et d'exploitation de l'aérodrome, il institue quatre zones A, B, C et éventuellement D définies réglementairement (cf. articles R.147-1 et R.147-2 du Code de l'Urbanisme) en fonction des nuisances sonores auxquels ces secteurs sont ou pourraient être exposés.

Dans ces zones, l'utilisation des sols est réglementée (cf. L.147-5 et L.147-6 du Code de l'Urbanisme) en vue d'y interdire ou d'y limiter la construction de logements, dans l'intérêt même des populations, ainsi que d'y prescrire des types d'activités peu sensibles au bruit, plus compatibles avec le voisinage d'un aérodrome.

Le décret n° 2002-626 du 26 avril 2002 prévoit, qu'à compter du 1^{er} novembre 2002, les plans d'exposition au bruit soient établis sur la base d'un nouvel indice, le *Lden*, en remplacement de l'indice psophique. Cet indice, exprimé en décibels, représente le niveau d'exposition totale au bruit des avions.

L'objet de ce document est donc de présenter le plan d'exposition au bruit conforme aux nouvelles dispositions réglementaires.

Ce document d'études a été établi sur la base d'éléments de trafic et de circulation aérienne fournis par le Chef de District Aéronautique Poitou-Charentes et le gestionnaire (Chambre de Commerce et d'Industrie des Deux-Sèvres). Les hypothèses de trafic ont été validées par la Direction de l'Aviation Civile Sud-Ouest.

Ces éléments ont permis au Service Spécial des Bases Aériennes Sud-Ouest d'élaborer un projet de PEB et de procéder à une analyse, en liaison avec la Direction Départementale de l'Équipement des Deux-Sèvres, de l'impact de ce projet sur l'urbanisation des communes proches de l'aérodrome.

Sommaire

1. Le contexte

2. L'aérodrome de Niort-Souché

3. L'élaboration du plan d'exposition au bruit

4. La portée du plan d'exposition au bruit

5. L'impact du projet de PEB sur les communes riveraines

Annexe

1. Le contexte

La limitation des nuisances liées au bruit des avions apparaît comme un problème majeur du développement d'un aérodrome. Si les constructeurs ont fait des progrès importants en matière de réduction du niveau sonore des moteurs et des cellules, la législation permet, par ailleurs, de réglementer les constructions au voisinage de l'aérodrome. Mais, cette maîtrise de l'urbanisme ne peut se faire sans une analyse et une concertation préalables.

L'activité aéronautique joue un rôle important dans le développement économique. Les responsables, qu'ils soient élus ou acteurs économiques, y sont sensibles. C'est l'un des principaux moyens d'ouverture des régions.

Les actions réglementaires engagées vers les constructeurs et les compagnies contribuent, pour une grande part, à la lutte contre le bruit. La conception des moteurs permet de réduire le bruit à la source. La suppression progressive des avions les plus bruyants constitue également une amélioration significative.

Cependant, l'exposition au bruit de nouvelles populations doit être évitée, d'autant que la sensibilité au bruit du public s'est avivée. La réglementation de l'urbanisation permet d'organiser l'utilisation des sols aux abords des aérodromes. Elle vise à limiter le développement de nouvelles constructions.

Les « **plans d'exposition au bruit** » (PEB) permettent un développement maîtrisé des communes avoisinantes. Ce sont des documents prévisionnels dont l'objet est la définition de zones de protection de la population contre le bruit.

La loi du 11 juillet 1985 prévoit que tous les aérodromes classés A, B ou C (plates-formes de taille importante ou intermédiaire) doivent être pourvus d'un P.E.B. .

La réglementation de l'urbanisation dans les secteurs couverts par un PEB s'inscrit dans un cadre urbanistique : le plan local d'urbanisme ou plan d'occupation des sols. La création d'un PEB doit être précédée d'études d'opportunité. Son incidence sur les projets locaux doit être appréciée.

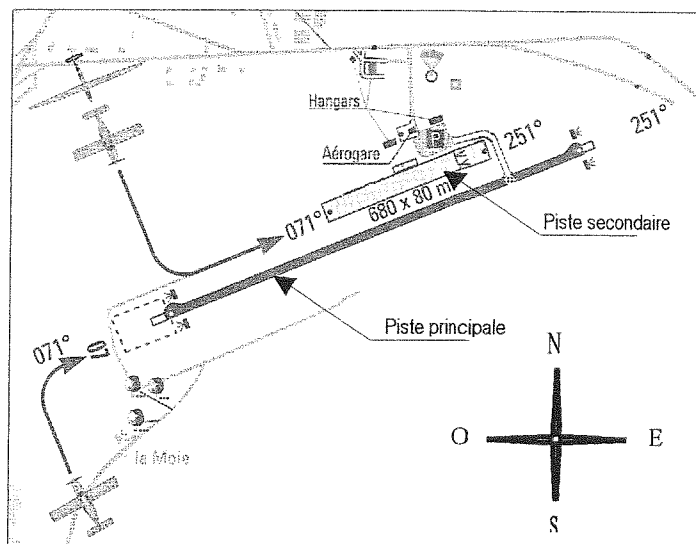
De même, l'essor de l'activité aéronautique doit être analysé, notamment au regard des conditions d'insertion de cette activité dans son environnement. Enfin, les études préalables doivent intégrer l'évolution du trafic de la plate-forme et les procédures opérationnelles.

Toutefois, ces études n'ont de sens que si elles font l'objet d'échanges permanents avec les acteurs locaux. La création de Commissions consultatives de l'environnement offre le meilleur moyen de prendre en compte les préoccupations de chacun. De cette concertation permanente et planifiée dépendra l'harmonie entre les projets des collectivités locales et les préoccupations de développement de l'activité aéronautique.

L'une des conditions de développement économique durable de l'activité aéronautique est donc la maîtrise de l'urbanisme autour des aérodromes. L'outil approprié est le plan d'exposition au bruit.

Les principales infrastructures aéronautiques prises en compte pour l'établissement du plan d'exposition au bruit (PEB) sont les suivantes :

- une piste principale revêtue de 1.760 mètres de longueur et d'une largeur de 30 mètres, orientée Ouest-sud-ouest/Est-nord-est (71°/251°), équipée d'un balisage lumineux autorisant une fréquentation de nuit,
- une piste engazonnée de 680 mètres de longueur et 80 mètres de largeur, parallèle à la piste principale.



La distance séparant l'axe des deux pistes est de 150 mètres

Le trafic de mouvements d'avions traité sur l'aérodrome, au cours de la période 1995-2000, a été le suivant :

nature de l'activité	année 1995	année 1996	année 1997	année 1998	année 1999	année 2000
commerciale	608	722	717	301	204	218
non commerciale	13 939	12 486	14 787	15 014	17 337	17 729
totale	14 547	13 208	15 504	15 315	17 541	17 947

Sources : UCCEGA et DGAC/SBA

Le terme « mouvement » désigne un atterrissage ou un décollage ; la venue d'un avion est donc représentée par un atterrissage et un décollage, donc deux mouvements.

Le nombre de mouvements d'aéronefs estimé à long terme pour l'aérodrome de Niort-Souché est d'environ **23 000 mouvements annuels** ; le terme « mouvement » signifiant un décollage ou un atterrissage.

Ce trafic se décompose selon la nature des activités suivantes :

Nature de l'activité	Exemple d'appareils pris en compte pour chaque nature d'activités	Nombre estimé de mouvements annuels à long terme
commerciale	Gulfstream G159, A746	510
affaires	Falcon 10, Falcon 20, Cessna 550, Piper 42, Beech 20, Beech 90	770
militaire	Transall C160	55
aviation légère (avions, remorquage planeurs, parachutage)	Robin DR 400, Tampico, TB30, Pilatus PC6 Rallye MS 893 + planeur	21 550
Total		22 885 ~23 000

Les chiffres pris en compte pour l'établissement du PEB, proviennent d'hypothèses de trafic qui ont été envisagées sur les bases suivantes :

- **Trafic d'aviation commerciale et d'affaires** : les hypothèses sont établies en prenant en compte quelques éléments positifs, notamment un atout géographique, susceptibles d'améliorer la fréquentation de la plate-forme : « l'ouverture récente d'un péage sur l'autoroute A.10 à hauteur des Ruralies, permet une liaison rapide entre l'aérodrome de Niort-Souché et le carrefour A.10/A.83 et le Centre Routier de la Crèche, avec lequel des synergies ont déjà joué dans le domaine du transport express de petits colis ». Concernant le trafic commercial, il est constitué essentiellement par des avions qui assurent des vols de rapatriement sanitaire, réalisés de nuit (entre 22h00 et 6h00).
- **Trafic d'aviation militaire** : la réduction du format de la Défense Nationale devrait entraîner une certaine stagnation du trafic.
- **Trafic d'aviation légère** : les activités d'aviation de loisirs pourraient se développer, compte tenu du fait que les associations d'aviation sportive ont des projets d'extension de leur implantation sur le site. D'une manière générale, les variations annuelles des mouvements sont irrégulières, car liées au pouvoir d'achat des adhérents des associations.

Ces hypothèses de trafic permettent d'évaluer, selon la méthode définie au plan réglementaire, le niveau de gêne sonore prévisible à terme en chaque point du sol.

4. La portée du plan d'exposition au bruit

Le plan d'exposition au bruit est un outil de prévention destiné à éviter une augmentation de la population dans des zones qui sont ou seront exposées à terme aux nuisances générées par le trafic de l'aérodrome.

Comme indiqué précédemment, l'expression graphique du plan d'exposition au bruit fait apparaître des zones délimitées par des courbes de bruit.

Ces zones sont définies en fonction des nuisances sonores auxquelles elles sont exposées :

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

Nota : La création d'une zone « D » n'est obligatoire que pour les PEB des aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quater viciés A du Code Général des Impôts (actuellement : Paris - Charles De Gaulle, Paris - Orly, Nice - Côte d'Azur, Marseille - Provence, Toulouse - Blagnac, Bordeaux - Mérignac, Mulhouse - Bâle, Strasbourg – Entzheim, Lyon - Saint Exupéry et Nantes - Atlantique). Elle est donc facultative pour l'aérodrome de Niort-Souché.

Les valeurs prises en compte pour la définition de ces zones de bruit sont basées à la fois sur des normes nationales définies par décret en Conseil des ministres et sur les modulations régionales des valeurs d'indices en fonction de la situation particulière de chaque aérodrome et de son environnement. Ainsi, la limite extérieure de chacune des zones du PEB est-elle définie de la manière suivante :

- zone A : fixée par décret (indice L_{den} 70),
- zone B : choisie par le préfet du département (indice L_{den} 65 à 62),
- zone C : choisie par le préfet du département (indices L_{den} 57 à 55),
- zone D : fixée par décret (indice L_{den} 50).

La possibilité de moduler la valeur d'indice de la limite extérieure des zones B et C permet de concilier les perspectives de développement de l'aérodrome avec le bâti existant ou projeté. Elle résulte d'un compromis entre le souci de respecter la volonté des communes et la nécessité d'éviter l'augmentation de la population dans les secteurs que l'on sait devoir être exposés dans le futur aux nuisances dues au bruit des avions.

Une analyse approfondie de l'urbanisation des communes concernées est donc nécessaire.

L'indice retenu pour la limite des zones B et C est unique pour un PEB donné, quelle que soit la commune considérée.

Toutefois, l'accroissement de la sensibilité du public nécessite de privilégier, dans la mesure du possible, le niveau d'indice le plus bas.

5. L'impact du projet de PEB sur les communes riveraines

Les communes susceptibles d'être concernées par le projet de plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Niort-Souché sont au nombre de quatre, à savoir : **Niort, Aiffres, Vouillé et La Crèche**. Ces communes sont toutes dotées d'un plan d'occupation des sols (POS) approuvé.

Les surfaces affectées par une incompatibilité des règlements respectifs du PEB et des POS sont les suivantes :

- **Zones urbaines, dites zones U (UA, UB, UC, UM et UP) qui ne sont pas déjà urbanisées** dans lesquelles les capacités des équipements publics existants ou en cours de réalisation permettent, au sens du POS, d'admettre immédiatement des constructions à usage d'habitation. Or, le PEB interdit dans les différentes zones de bruit A, B et C, les maisons d'habitation individuelles dans les secteurs non urbanisés. Dans la zone D, les constructions sont autorisées, mais doivent être dotées d'une isolation acoustique.

A noter que les espaces boisés classés ne sont pas affectés par le PEB dans la mesure où leur destination ne peut être modifiée.

■ zones naturelles, dites zones N comprenant :

- les zones d'urbanisation future, dites zones NA qui, au sens du POS, peuvent être urbanisées à l'occasion soit d'une modification du POS, soit de la création d'une zone d'aménagement ou de constructions compatibles avec un aménagement cohérent de la zone tel qu'il est défini par le règlement. Or, le PEB interdit dans les différentes zones de bruit A, B et C, les maisons d'habitation individuelles dans les secteurs non urbanisés.
- les parties non urbanisées des zones NB. Comme pour les zones U, le PEB interdit dans les différentes zones de bruit, les maisons d'habitation individuelles dans les secteurs non urbanisés. Dans les parties déjà urbanisées, des maisons individuelles d'habitation pourront être autorisées dès lors qu'elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances.

Il est toutefois précisé que les zones situées dans l'emprise du PEB qui bénéficient à ce jour d'une autorisation de lotir ne sont pas considérées comme incompatibles avec le PEB. L'autorisation de lotir confère en effet un droit de construire jusqu'au terme de 5 années après achèvement du lotissement, qui ne saurait être remis en cause si le PEB était approuvé avant ce terme.

L'analyse par communes des différentes zones POS affectées par le projet de PEB est la suivante :

• Commune de Niort

Si l'on excepte l'emprise de l'aérodrome, seules de petites surfaces situées dans la partie du Sud-Est de la commune de Niort se trouvent concernées par le nouveau projet de PEB.

Cette commune n'est concernée que par la zone D du PEB. Parmi les surfaces concernées, le POS en vigueur identifie différentes zones NB où l'urbanisation doit être limitée et des zones NC et ND où la protection des espaces naturels est la plus stricte.

- annexe -

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

Nature de l'opération	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
Constructions nouvelles				
Logements nécessaires à l'activité de l'aérodrome, hôtels de voyageurs en transit	Autorisés	Autorisés	Autorisés	Autorisés
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales	Autorisés dans les secteurs déjà urbanisés	Autorisés	Autorisés	Autorisés
Immeubles d'habitation directement liés ou nécessaires à l'activité agricole	Autorisés dans les secteurs déjà urbanisés	Autorisés	Autorisés	Autorisés
Immeubles collectifs à usage d'habitation	Non autorisés	Non autorisés	Non autorisés	Autorisés
Habitat groupé (lotissements,...), parcs résidentiels de loisirs	Non autorisés	Non autorisés	Non autorisés	Autorisés
Maisons d'habitation individuelles non groupées	Non autorisés	Non autorisés	Autorisées si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par des équipements publics et si elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil.	Autorisés
Constructions à usage industriel, commercial et agricole	Admises si elles ne risquent pas d'entraîner l'implantation de population permanente	Idem zone A	Idem zone A	Autorisés
Equipements de superstructures nécessaires à l'activité aéronautique	Autorisés s'ils ne peuvent être localisés ailleurs	Idem zone A	Autorisés	Autorisés
Equipements publics	Autorisés s'ils sont indispensables aux populations existantes et s'ils ne peuvent pas être localisés ailleurs	Idem zone A	Idem zone A	Autorisés
Opérations de rénovation des quartiers ou de réhabilitation de l'habitant existant	Autorisées sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil	Idem zone A	Admises si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par des équipements publics sous réserve d'un faible accroissement de la capacité d'accueil.	Autorisés
Amélioration et extension mesurée ou reconstruction des constructions existantes	Autorisées s'il n'y a pas d'accroissement assimilable à la construction d'un nouveau logement	Idem zone A	Admises si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par des équipements publics sous réserve d'un faible accroissement de la capacité d'accueil.	Autorisés
Renouvellement urbain des quartiers ou village existants, opération de réhabilitation et de réaménagement urbain	Non autorisés	Non autorisés	Autorisés si n'entraînent pas d'augmentation significative de la population soumise aux nuisances sonores	Autorisés

NB : dans les zones d'un Plan d'Exposition au Bruit, les constructions autorisées doivent être pourvues dans tous les cas d'une isolation acoustique renforcée, telle que définie par l'arrêté du 6 octobre 1978 modifié.

Les nuisances : l'aérodrome (PEB)

