

Maître d'ouvrage



Ministère de la Défense



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

**Aérodrome d'Orléans -Bricy
Base aérienne 123**

Préfecture du Loiret

Plan d'exposition au bruit

Pièces constitutives du dossier :

- Rapport de présentation
- Plan n° PEB_SNIA-PEA_LFOJ_1

Approuvé par
le Préfet du Loiret
et par délégation
le Secrétaire Général,
le Maurice BARATE

15 JAN. 2015



Maîtrise d'œuvre

Direction départementale des territoires du Loiret
131 rue du Faubourg Bannier – 45042 ORLEANS cedex

Assistance à la maîtrise d'œuvre

Service National d'Ingénierie Aéroportuaire

Département Programmation Environnement Aménagement
Siège : 82, rue des Pyrénées – 75970 PARIS cedex 20
Site Atlantique : 12 avenue Pythagore – BP 70285 – 33697 MERIGNAC Cedex



Décembre 2014

Maître d'ouvrage



Ministère de la Défense



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

**Aérodrome d'Orléans -Bricy
Base aérienne 123**

Préfecture du Loiret

Plan d'exposition au bruit

Rapport de présentation



Maîtrise d'œuvre
Direction départementale des territoires du Loiret
131 rue du Faubourg Bannier – 45042 ORLEANS cedex

Assistance à la maîtrise d'œuvre
Service National d'Ingénierie Aéroportuaire
Département Programmation Environnement Aménagement
Siège : 82, rue des Pyrénées – 75970 PARIS cedex 20
Site Atlantique : 12 avenue Pythagore – BP 70285 – 33697 MERIGNAC Cedex



Décembre 2014

SOMMAIRE

INTRODUCTION	2
I) GENERALITES SUR LES PLANS D'EXPOSITION AU BRUIT	3
1) Méthode d'élaboration des PEB	3
a) Evaluation de l'exposition au bruit à court, moyen et long termes	3
b) L'indice L_{den}	3
2) Zones de bruit d'un PEB et règles d'urbanisme applicables	4
a) Restrictions d'urbanisation	5
b) Isolation renforcée	5
c) Renouvellement urbain	5
d) Obligation d'information	6
3) Procédure de révision du PEB	8
II) DEMARCHE DE REVISION DU PEB DE L'AERODROME	9
1) Présentation de l'aérodrome d'Orléans-Bricy	9
2) Justification de la mise en révision du PEB	10
3) Elaboration technique de l'APPEB	11
a) Hypothèses prises en compte	11
b) Simulation aux court, moyen et long termes	14
c) Représentation graphique	17
4) Choix des limites des zones B et C	19
III) LE PROJET DE PEB DE L'AERODROME	19
CONCLUSION	20

INTRODUCTION

Le PEB est un instrument juridique destiné à maîtriser l'urbanisation autour des aérodromes en limitant les droits à construire dans les zones de bruit et en imposant une isolation acoustique renforcée pour les constructions autorisées dans les zones de bruit. C'est un document d'urbanisme opposable à toute personne publique ou privée. Il doit être annexé au plan local d'urbanisme (PLU), au plan de sauvegarde et de mise en valeur et à la carte communale. Les dispositions des PLU doivent être compatibles avec les prescriptions du PEB en vigueur.

Le PEB vise à éviter que de nouvelles populations ne soient exposées aux nuisances sonores générées par l'activité de l'aérodrome considéré. Ainsi, il régit l'utilisation des sols aux abords des aérodromes en vue d'interdire ou d'y limiter la construction de logements, dans l'intérêt même des populations, et d'y prescrire des types d'activités peu sensibles au bruit ou plus compatibles avec le voisinage d'un aérodrome.

Outre l'objectif premier de maîtrise de l'urbanisation à travers le droit à construire, le PEB autorise le renouvellement urbain des quartiers existants dans les zones de bruit et introduit des obligations en matière d'information des riverains.

Les textes de référence en matière de PEB sont codifiés et repris dans le Code de l'urbanisme (articles L.147-1 à L.147-8 et articles R. 147-1 à R. 147-11).

L'objet du présent rapport est de présenter le projet de PEB de l'aérodrome d'Orléans-Bricy soumis à PEB au titre de l'arrêté du 28 mars 1988 modifié.

Remarque préalable

L'étude ne tient pas compte des dispositions introduites par l'article 2 du décret n°2012-1470 du 26 décembre 2012 relatif aux modalités d'élaboration des plans d'exposition au bruit de certains aérodromes, la concertation sur le choix de l'indice délimitant la zone de bruit C du projet de PEB ayant été menée antérieurement à la publication de ce décret.

Ces nouvelles dispositions ne remettent toutefois pas en cause le choix effectué par le préfet.

D) GENERALITES SUR LES PLANS D'EXPOSITION AU BRUIT

1) Méthode d'élaboration des PEB

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

Le PEB définit des zones de bruit autour de l'aérodrome. Il s'appuie sur des hypothèses à court, moyen et long termes de développement et d'utilisation de l'aérodrome. Les zones de bruit du PEB ne reflètent pas nécessairement la réalité du moment, mais l'enveloppe des expositions au bruit des avions à court, moyen et long termes.

Pour ce faire, il est nécessaire d'établir, pour les trois horizons considérés (court, moyen et long termes), des prévisions réalistes concernant les infrastructures, le trafic, les procédures de navigation aérienne et les conditions d'exploitation.

Ces hypothèses s'appuient sur les données et les perspectives envisageables au moment où le projet de PEB est élaboré.

b) L'indice L_{den}

La France a adopté en 2002 l'indice L_{den} (Level Day Evening Night, article R 147-1 du code de l'urbanisme) pour l'élaboration des PEB. Cet indice est également prescrit au niveau communautaire (directive européenne n°2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement).

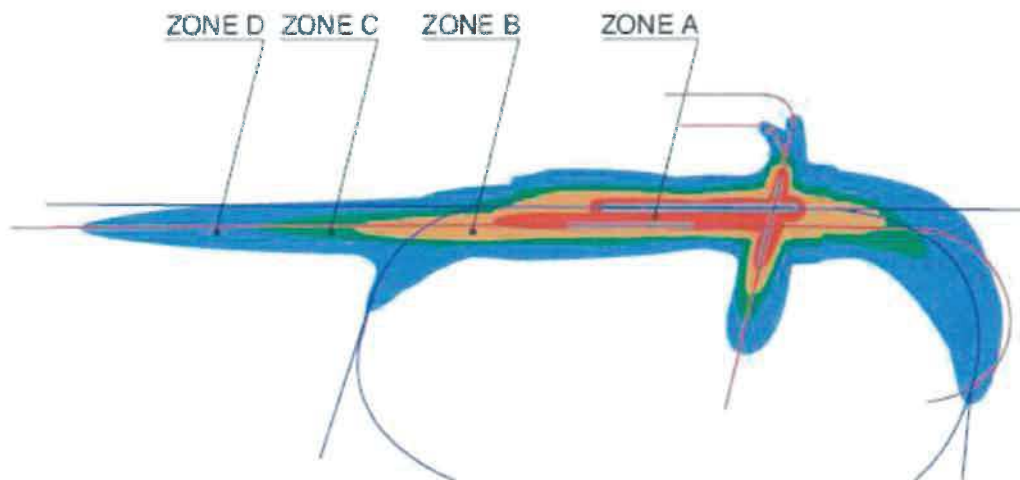
Le L_{den} est un indice de bruit, exprimé en dB(A), qui représente le niveau d'exposition totale au bruit des avions en chaque point de l'environnement d'un aérodrome. Il tient compte :

- du niveau sonore moyen du passage des avions pendant chacune des trois périodes de la journée c'est à dire le jour (6h00-18h00), la soirée (18h00-22h00) et la nuit (22h00-6h00) ;
- d'une pénalisation du niveau sonore selon cette période d'émission : le niveau sonore moyen de la soirée est pénalisé de 5 dB(A), ce qui signifie qu'un mouvement opéré en soirée est considéré comme équivalent à environ trois mouvements opérés de jour. Le niveau sonore de la nuit est quant à lui pénalisé de 10 dB(A) (un mouvement de nuit équivaut à 10 mouvements de jour).

La valeur de l'indice L_{den} est calculée en chaque point du territoire voisin de l'aéroport, à partir des hypothèses de trafic retenues. La modélisation est réalisée à l'aide du logiciel informatique INM (Integrated Noise Model) qui intègre les niveaux sonores émis par les différents avions lors des phases de décollage et d'atterrissage, les paramètres de vol (trajectoires, profils) et les lois de propagation du bruit dans l'air. En reliant les points de même indice, on obtient des courbes, dites isophoniques. Dans la zone comprise à l'intérieur de la courbe isophonique, le bruit est supérieur à l'indice considéré (par exemple 70 dB (A) dans la zone A) à au moins un des 3 horizons envisagés. A l'extérieur de cette courbe, le bruit est inférieur et décroît à mesure que l'on s'éloigne.

Pour les aérodromes où le nombre annuel de mouvements commerciaux n'exécède pas 10 000 dans l'une des trois hypothèses de court, moyen ou long terme et caractérisés par une forte variation saisonnière ou hebdomadaire de l'activité aérienne telle qu'elle est prise en compte pour l'élaboration du plan d'exposition au bruit, l'indice L_{den} est déterminé sur un nombre de jours compris entre 180 et 365 au regard des périodes de trafic effectif. Cette disposition ne s'applique pas aux aérodromes militaires figurant sur la liste fixée par l'arrêté du 18 avril 2013 du ministre de la Défense.

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



Le PEB délimite 3 (voire 4) zones de bruit aux abords de l'aérodrome.

- La zone de bruit fort A

C'est la zone comprise à l'intérieur de la courbe d'indice L_{den} 70 dB(A).

- La zone de bruit fort B

C'est la zone comprise entre la courbe d'indice L_{den} 70 et la courbe dont l'indice peut être fixé entre les valeurs L_{den} 62 et L_{den} 65.

Pour les aérodromes militaires figurant sur la liste fixée par l'arrêté du 18 avril 2013 du ministre de la défense, la zone de bruit B est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone A et la courbe correspondant à une valeur d'indice L_{den} choisie entre 68 dB(A) et 62 dB(A).

- La zone de bruit modéré C

C'est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone B et la courbe dont l'indice peut être fixé entre les valeurs L_{den} 57 dB(A) et L_{den} 55 dB(A).

Pour les aérodromes où le nombre annuel de mouvements commerciaux n'excède pas 10 000 dans l'une des trois hypothèses de court, moyen ou long terme et caractérisés par une forte variation saisonnière ou hebdomadaire de l'activité aérienne telle qu'elle est prise en compte pour l'élaboration du plan d'exposition au bruit, la zone de bruit modéré C est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone B et la courbe correspondant à une valeur de l'indice L_{den} choisie entre 57 dB(A) et 52 dB(A).

Pour les aérodromes militaires figurant sur la liste fixée par l'arrêté du 18 avril 2013 du ministre de la défense, la zone de bruit modéré C est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone B et la courbe correspondant à une valeur de l'indice L_{den} choisie entre 64 dB(A) et 55 dB(A).

- La zone de bruit D

Elle est comprise entre la limite extérieure de la zone C et la courbe d'indice L_{den} 50 dB(A).

La zone D est obligatoire pour les aérodromes visés au I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts, c'est-à-dire les aérodromes pour lesquels le nombre annuel des mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes a dépassé 20 000 lors de l'une des 5 années civiles précédentes¹.

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

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

a) Restrictions d'urbanisation

Le PEB prescrit des restrictions d'urbanisation pour les constructions à usage d'habitation et pour les équipements publics ou collectifs, le principe général consistant à ne pas accroître la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances sonores.

Dans les **zones A et B**, seuls peuvent être autorisés les logements et les équipements publics ou collectifs liés à l'activité aéronautique, les logements de fonction nécessaires aux activités industrielles et commerciales admises dans la zone et les constructions nécessaires à l'activité agricole.

A l'intérieur de la **zone C**, les constructions individuelles non groupées sont autorisées à condition d'être situées dans un secteur déjà urbanisé et desservi par des équipements publics et dès lors qu'elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil du secteur.

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

b) Isolation renforcée

Les constructions nouvelles autorisées dans les zones d'un plan d'exposition au bruit doivent faire l'objet de mesures d'isolation acoustique en application de l'article L 147-6 du code de l'urbanisme, les niveaux d'isolation acoustique devant être atteints dans les différentes zones du PEB étant les suivantes :

	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
Constructions à usage d'habitation exceptionnellement admises	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	30 dB(A)
pour les demandes de permis de construire déposées à compter du 1 ^{er} janvier 2014	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	32 dB(A)
Locaux d'enseignement et de soins	47 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	30 dB(A)
Locaux à usage de bureaux ou recevant du public	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	30 dB(A)

Seuls les niveaux en gras ont valeur de normes.

La règle générale d'isolation acoustique des pièces principales et cuisines des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur impose un isolement acoustique minimum de 30 dB.

Références :

- arrêté du 6 octobre 1978 modifié relatif à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur
- circulaire interministérielle du 19 janvier 1988 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes
- arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit (modifié par arrêté du 23 juillet 2013)
- arrêté du 30 juin 1999 relatif aux caractéristiques acoustiques des bâtiments d'habitation
- arrêtés du 25 avril 2003 relatifs à la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement, de santé et les hôtels

c) Renouvellement urbain

Dans les zones A, B et C, la rénovation, la réhabilitation, l'amélioration, l'extension mesurée et la reconstruction sont admises à condition qu'elles n'impliquent pas d'accroissement de la capacité d'accueil d'habitants.

En outre, la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain modifiée par la loi n°2002-3 du 3 janvier 2002 a introduit une disposition nouvelle : à l'intérieur des

zones C, les plans d'exposition au bruit peuvent délimiter des secteurs où, pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou de villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées, à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores : ces secteurs peuvent être délimités postérieurement à l'approbation du PEB, à la demande de la commune compétente en matière de plan local d'urbanisme, par arrêté préfectoral et après enquête publique.

d) Obligation d'information

A l'intérieur des zones de bruit, tout contrat de location d'immeuble à usage d'habitation doit comporter une clause claire et lisible précisant la zone de bruit où se trouve localisé le bien et tout certificat d'urbanisme doit spécifier l'existence de la zone de bruit et l'obligation de respecter les règles d'isolation acoustique.

Limitations du droit de construire dans les zones de bruit d'un PEB
(article L147-5 du code de l'urbanisme)

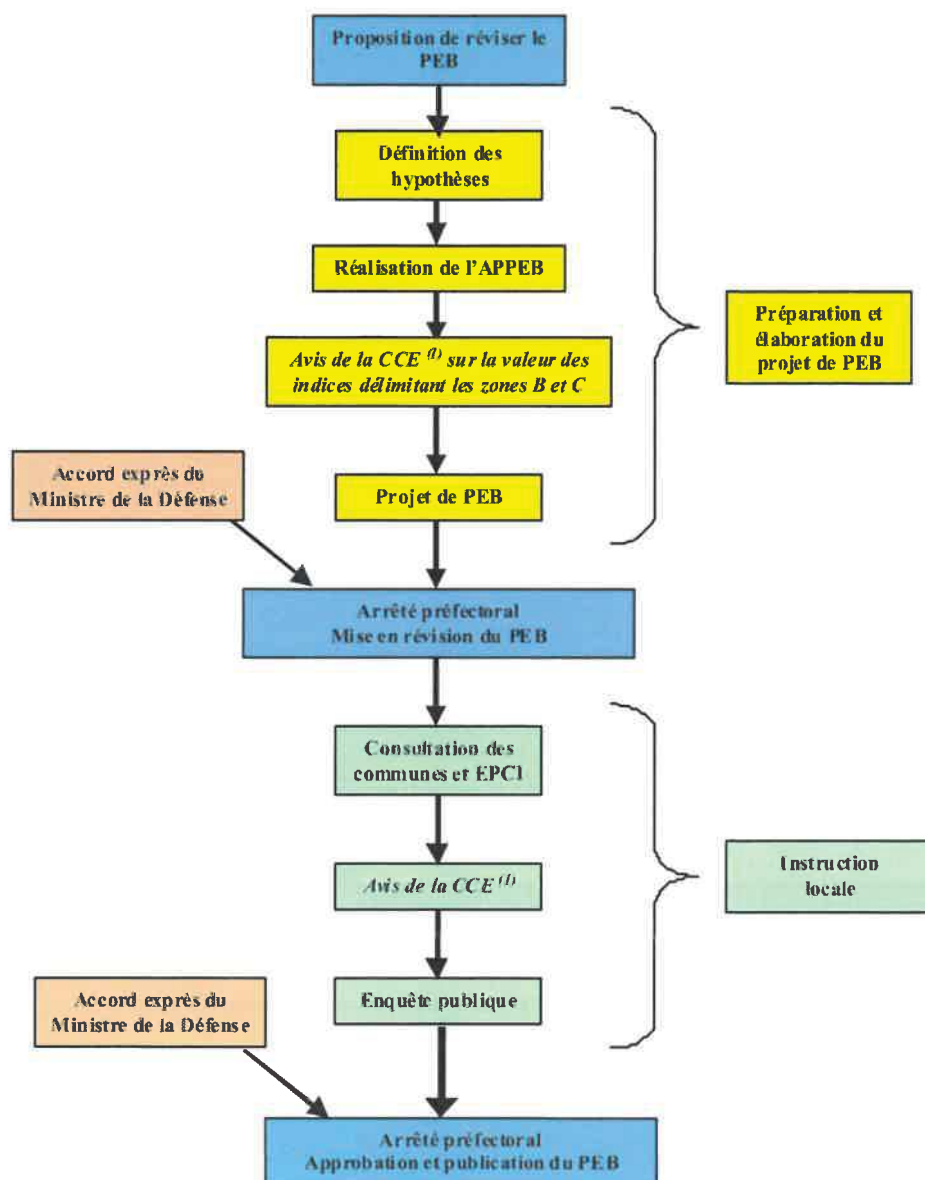
	ZONE A	ZONE B	ZONE C	ZONE D
CONSTRUCTIONS NOUVELLES A USAGE D'HABITATION				
Logements nécessaires à l'activité aéronautique ou liés à celle-ci	Autorisées *			Autorisées *
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales admises dans la zone	Autorisés * dans les secteurs déjà urbanisés	Autorisés *		
Constructions directement liées ou nécessaires à l'activité agricole				
Constructions individuelles non groupées	Non autorisées		Autorisées * si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par des équipements publics et si elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances	
Autres types de constructions nouvelles à usage d'habitation (exemples : lotissements, immeubles collectifs à usage d'habitation)	Non autorisés		Non autorisés sauf dans le cadre d'opérations de reconstruction rendues nécessaires par une opération de démolition en zone A ou B, dès lors qu'elles n'entraînent pas d'accroissement de la population exposée aux nuisances, que les normes d'isolation phonique fixées par l'autorité administrative sont respectées et que le coût d'isolation est à la charge exclusive du constructeur	
EQUIPEMENTS PUBLICS OU COLLECTIFS				
Création ou extension	Autorisée * s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes		Autorisée *	Autorisée *
INTERVENTIONS SUR L'EXISTANT				
Rénovation, amélioration, réhabilitation, extension mesurée ou reconstruction des constructions existantes	Autorisée * sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances			Autorisées *
Opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain	Non autorisées		Autorisées * sous réserve de se situer dans un des secteurs délimités pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existant, à condition de ne pas entraîner d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores	

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

3) Procédure de révision du PEB

La procédure d'établissement ou de révision d'un PEB telle que définie dans le code de l'urbanisme se déroule en deux étapes :

- la première étape aboutit à la définition du projet et à la décision de mise en révision du PEB ;
- la seconde étape est consacrée au processus de consultation réglementaire et doit aboutir à l'approbation du nouveau PEB.



(1) lorsqu'elle existe

II) DEMARCHE DE REVISION DU PEB DE L'AERODROME

1) Présentation de l'aérodrome d'Orléans-Bricy

L'aérodrome d'Orléans-Bricy est situé à une douzaine de kilomètres au nord-ouest de la ville d'Orléans. Son emprise d'environ 752 hectares s'étend sur le territoire des communes de Bricy, Coinces, Boulay-les-Barres et Saint-Peravy-la-Colombe.



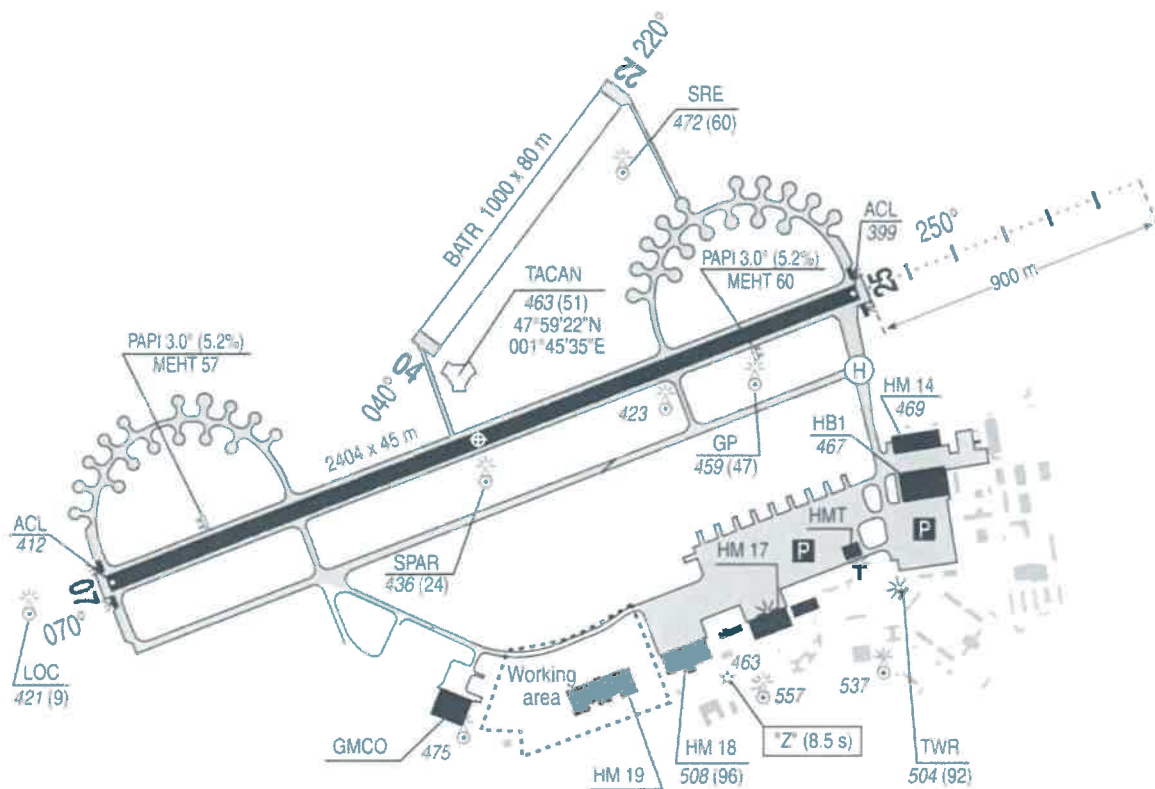
Il dispose actuellement d'un PEB rendu applicable par arrêté préfectoral du 13 novembre 1981, sur le fondement de la directive d'aménagement national approuvée par décret n° 77-1066 du 22 septembre 1977 relative à la construction dans les zones de bruit des aérodromes.

Les mouvements des aéronefs sur cet aérodrome sont liés :

- à l'activité des escadrons de transport aérien militaire stationnés sur la base aérienne 123,
- au passage d'aéronefs de type Alphajet (école de formation des pilotes de chasse basée à Tours).

Ces activités s'effectuent dans le cadre des infrastructures suivantes :

- une piste revêtue orientée 07-25 de 2404 m x 45 m,
- une piste en herbe orientée 04-22 de 1000 m x 80 m.



2) Justification de la mise en révision du PEB

Depuis 1981, de nombreuses évolutions en matière de bruit sont intervenues qui nécessitent la révision du PEB.

En particulier, l'article R 147-1 du code de l'urbanisme modifié en avril 2002 prévoit que les PEB doivent être établis sur la base du nouvel indice L_{den} en remplacement de l'indice psophique IP utilisé avant cette date. Cet indice L_{den} , qui prend en compte de nouveaux paramètres comme les pondérations du bruit selon qu'il est émis de jour, en soirée ou de nuit, entraîne une modification des courbes de bruit des zones du PEB.

Une actualisation du PEB de l'aérodrome d'Orléans-Bricy, s'avère nécessaire du fait :

- de la modification des hypothèses de trafic ;
- de la nécessité de mettre en conformité le projet avec la réglementation qui impose l'utilisation de l'indice L_{den} comme indice de référence pour le calcul des PEB.

L'étude repose sur la base d'éléments de trafic et d'étude des procédures de décollage et d'atterrissage fournis par la direction centrale de l'infrastructure de l'air dont les hypothèses ont été remises le 30 mai 2005, complétées et actualisées par l'état major de l'armée de l'air en octobre 2007, puis en mars 2009. Ces nouvelles hypothèses sont détaillées ci-après.

3) Elaboration technique de l'APPEB

a) Hypothèses prises en compte

Infrastructures aéronautiques

Il est pris pour hypothèse que celles-ci ne subiraient pas de modification notable à l'échéance considérée (long terme = années 2015 à 2020). Aussi l'ensemble des simulations prend-il en compte les infrastructures dans leur situation actuelle, telles que décrites au paragraphe II.1. Ci-dessus.

En prévision de l'arrivée de l'A400M, un programme de rénovation des infrastructures a été initié ; cela ne modifiera pas significativement les infrastructures actuelles. A long terme, la capacité à réaliser des approches de catégorie 2 pourrait conduire à des adaptations qui ne sont pas connues à ce jour.

Perspectives d'évolution du trafic

Aviation de chasse

Les Alphajets en provenance de la base de Tours continueront à utiliser régulièrement la plate-forme dans le cadre de la formation de pilotes de chasse.

L'activité liée au passage d'avions de combat restera sensiblement constante, les Rafale remplaçant peu à peu les Mirage 2000.

Aviation de transport

Par rapport à l'activité actuelle de la plate-forme, le court terme verra le retrait de la flotte des Transall ancienne génération et l'arrivée de deux A400M.

A moyen et long termes, la baisse d'activité liée à la poursuite du retrait du service des Transall sera compensée par la montée en puissance de l'A400M.

Hélicoptères

L'activité des hélicoptères subira à court terme une hausse d'environ 2000 mouvements par an avec l'accueil du groupe de soutien technique (GST) de la gendarmerie.

Cette activité devrait ensuite se stabiliser sur le moyen et le long terme.

Les hypothèses globales de travail figurent dans le tableau ci-après :

	Nombre annuel de procédures		
	Court terme	Moyen terme	Long terme
Avions de chasse M2000, Rafale, Alphajet	2 093	2 093	2 093
Avions de transport A400M, C160, C130, C35/E21	11 975	12 271	12 475
Hélicoptères	2 546	2 546	2 546
TOTAL	16 614	16 910	17 114

Répartition du trafic par direction

Décollage QFU 25 (vers le sud-ouest)	Décollage QFU 07 (vers le nord-est)	Atterrissage QFU 25 (vers le sud-ouest)	Atterrissage QFU 07 (vers le nord-est)
67 %	33 %	67 %	33 %

Répartition du trafic par période de la journée

La répartition des mouvements est basée sur les données de trafic constatées ces trois dernières années. Elle n'est pas supposée évoluer à moyen et long termes et s'établit ainsi :

Type d'activité	Jour (6h – 18h)	Soirée (18h – 22h)	Nuit (22h – 6h)
Chasse	85 %	10 %	5 %
Transport	85 %	10 %	5 %
Hélicoptères	88 %	9 %	3 %

Journée caractéristique

Suivant la répartition de trafic au cours de l'année (caractère saisonnier de l'activité, activités d'entraînement concentrées sur de courtes périodes, forte variation de l'activité suivant les jours de la semaine) et afin d'asseoir la modélisation sur des situations réellement représentatives de l'exposition au bruit, il est pertinent de prendre en compte le trafic observé ou estimé sur une (ou plusieurs) journée(s) caractéristique(s) plutôt que de retenir la simple moyenne de trafic.

Ainsi, la modélisation de l'exposition au bruit sur l'aérodrome d'Orléans-Bricey prend-elle en considération les périodes d'activité suivantes :

Type d'activité	Nombres de jours annuels d'activité
Chasse	250
Transport	365
Hélicoptères	250

Procédures de circulation aérienne – trajectoires nominales

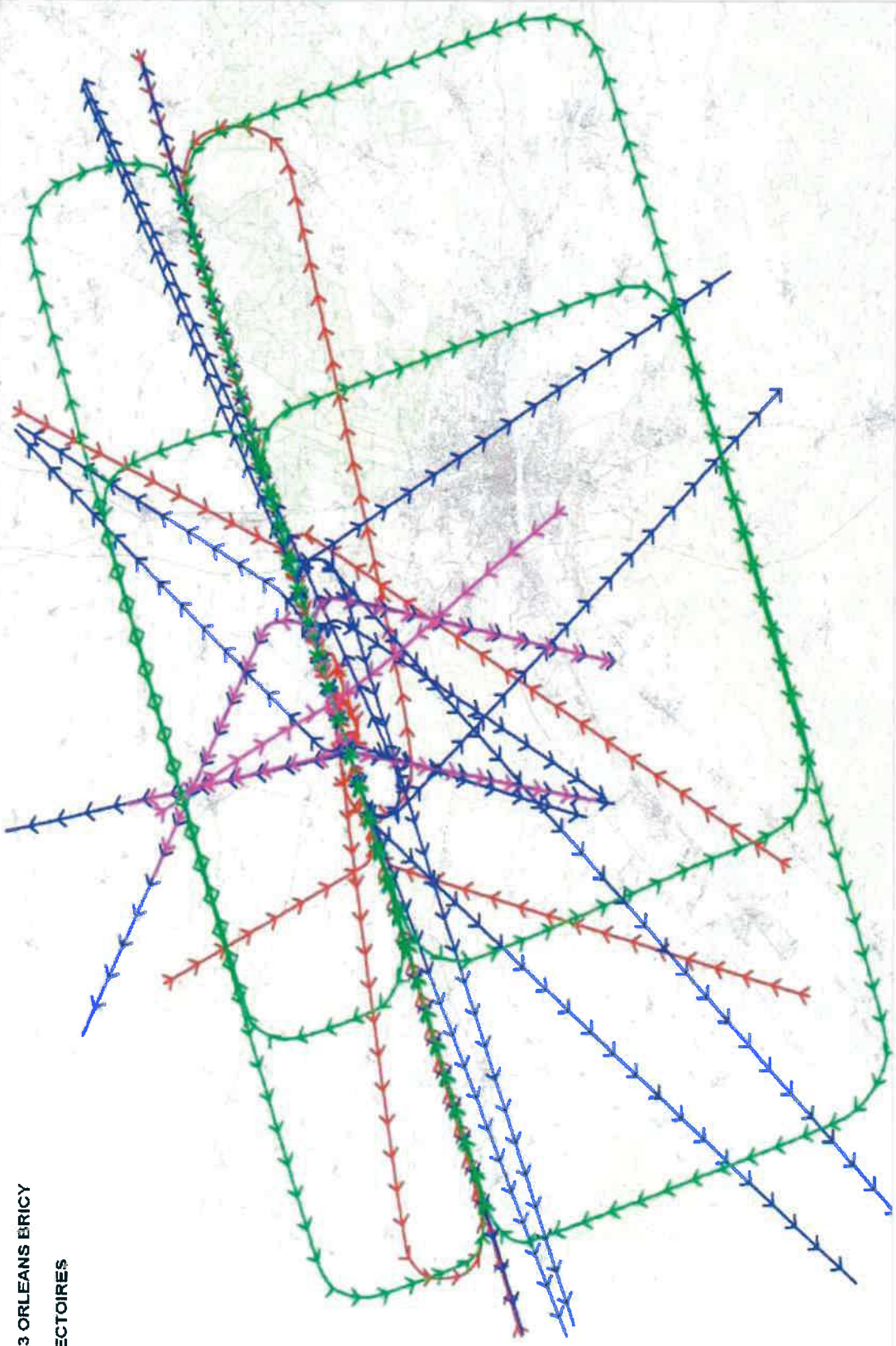
Les procédures de circulation aérienne utilisées actuellement à proximité de la plate-forme sont présentées ci-dessous, elles ne devraient pas subir d'évolution à moyen et long termes.

A ce stade, il paraît sans doute utile de rappeler que les aéronefs (avions et hélicoptères) ne circulent pas sur des trajectoires (cheminements) immuables, ceci pour un certain nombre de raisons, qu'elles soient d'ordre météorologique, liées aux performances des aéronefs ou encore liées à la nécessité, pour les services du contrôle aérien, d'assurer la fluidité du trafic sans dégradation de la sécurité, tout en traitant une flotte d'aéronefs hétérogène en termes de comportements (vitesses notamment) et de caractéristiques (taille).

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

Dans le cadre de l'élaboration d'un plan d'exposition au bruit, la prise en compte de cette réalité intangible est effectuée en considérant une certaine dispersion autour de la trajectoire dite "nominale", qui supporte néanmoins la part de trafic la plus élevée.

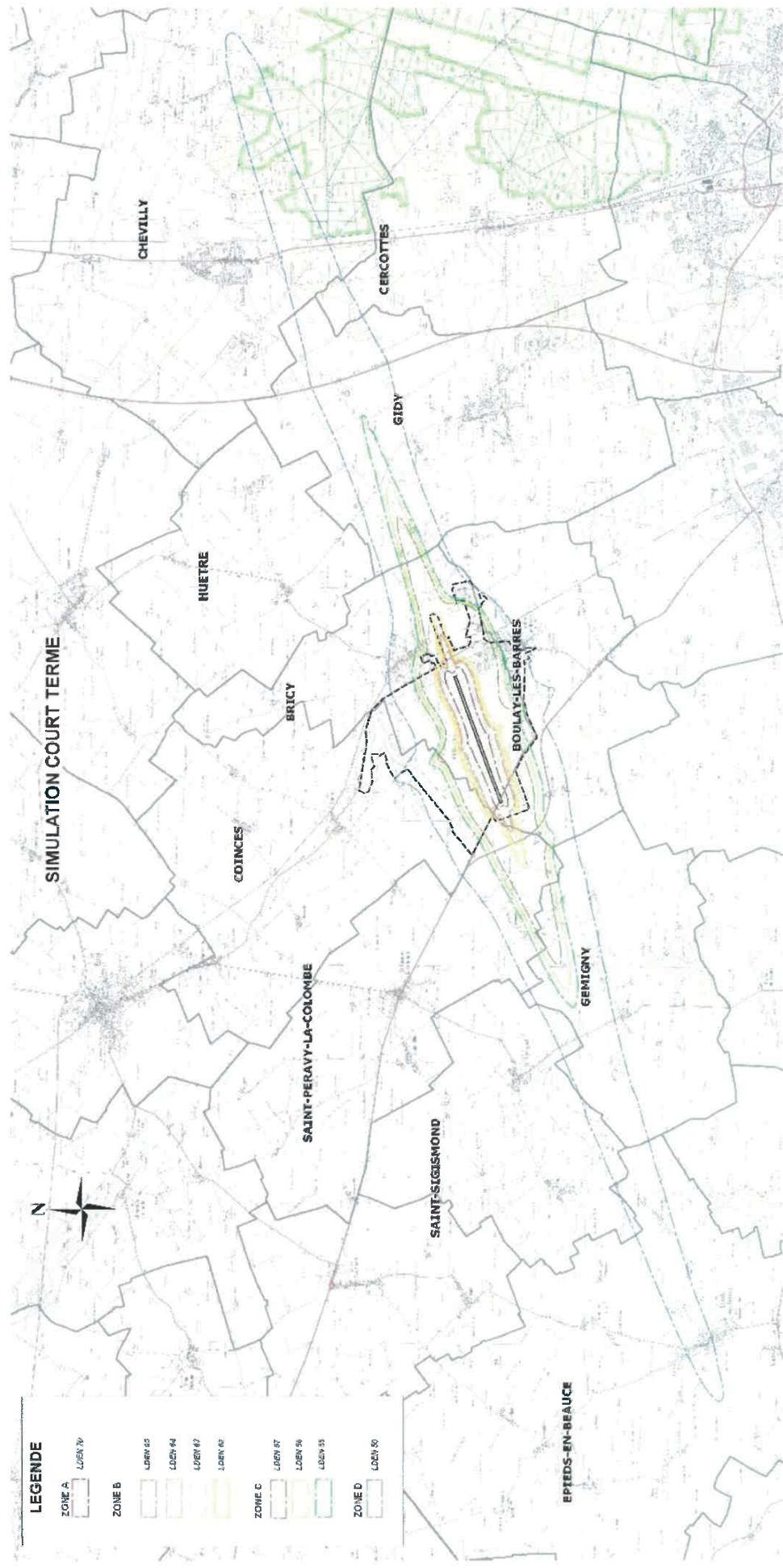
BA 123 ORLEANS ERICY
TRAJECTOIRES

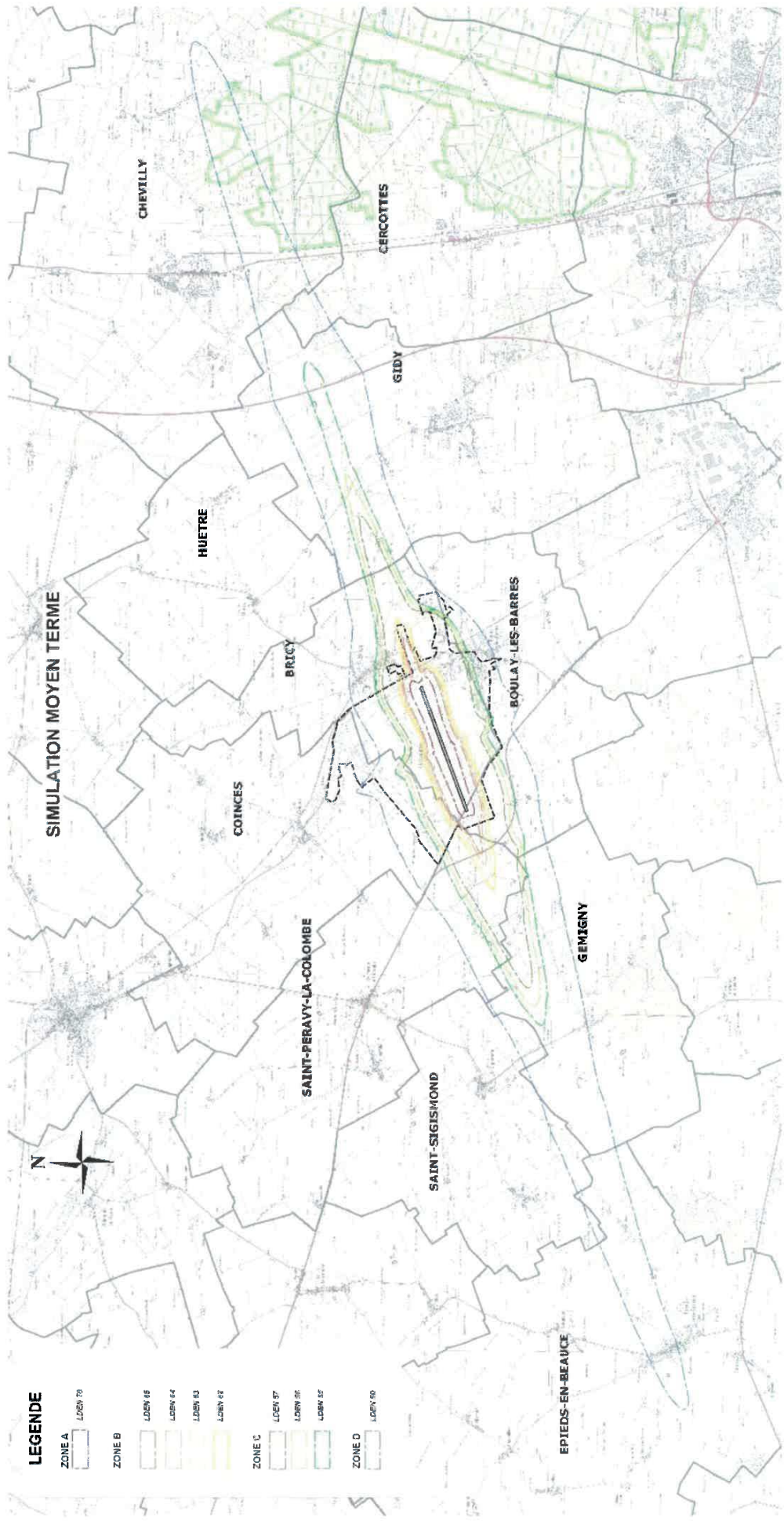


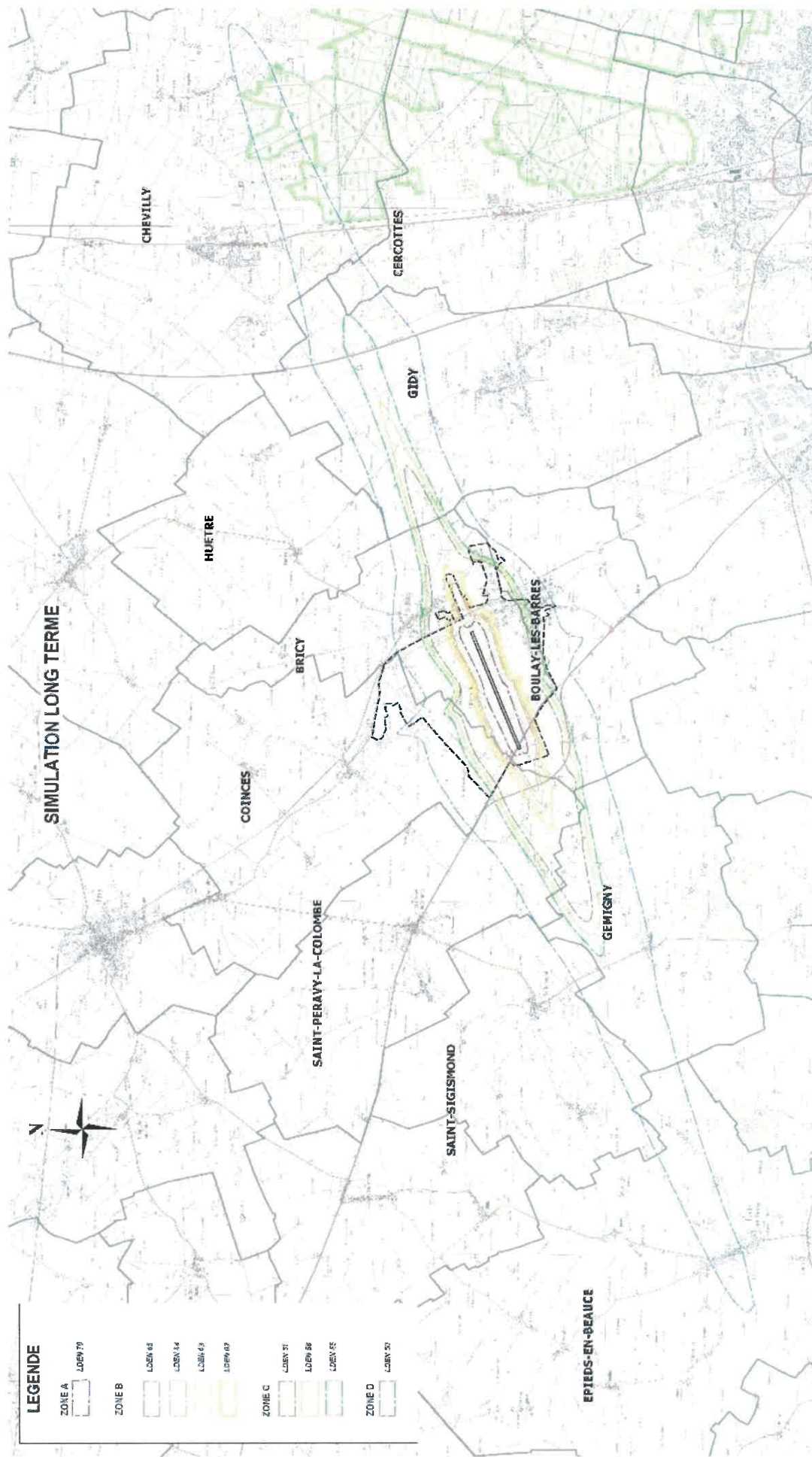
b) Simulation aux court, moyen et long termes

Le tracé des courbes, pour chacun des trois termes, issues des différentes hypothèses de trafic figure ci-après. Sont représentées les courbes de la zone A et de l'éventuelle zone D, et les variantes pour les courbes des zones B et C (antérieurement à la publication du décret n°2012-1470 du 26 décembre 2012).

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







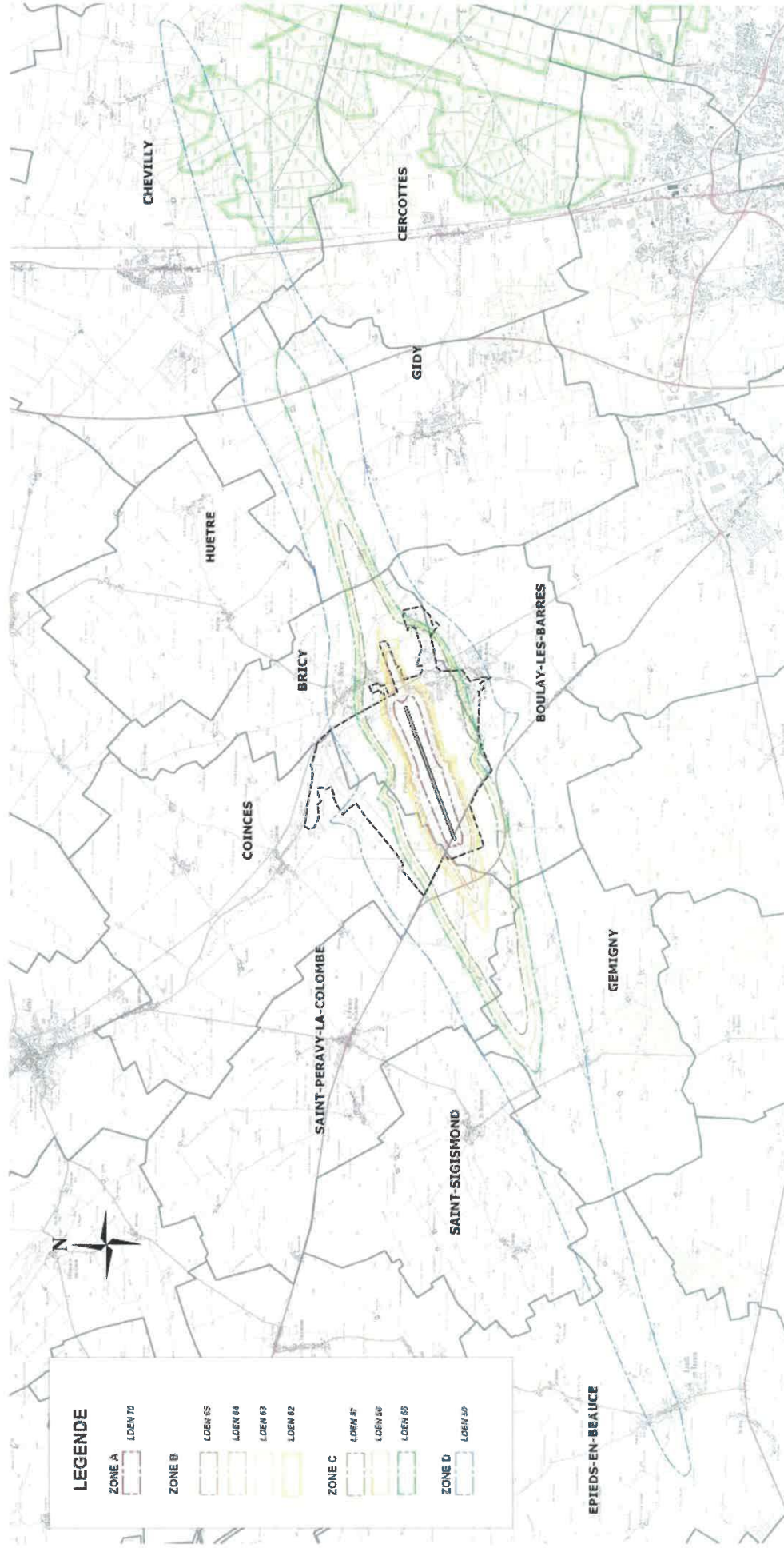
LEGENDE

- | | |
|--------|---------|
| ZONE A | LDEN 70 |
|--------|---------|
- | | | | | |
|--------|---------|---------|---------|---------|
| ZONE B | LDEN 40 | LDEN 44 | LDEN 45 | LDEN 47 |
|--------|---------|---------|---------|---------|
- | | | | |
|--------|---------|---------|---------|
| ZONE C | LDEN 31 | LDEN 36 | LDEN 35 |
|--------|---------|---------|---------|
- | | |
|--------|---------|
| ZONE D | LDEN 32 |
|--------|---------|

c) Représentation graphique

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

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



4) Choix des limites des zones B et C

Le choix de la délimitation des zones B et C a été effectué après analyse des perspectives d'urbanisation (prévisions de développement des constructions) décidées et prévues par les communes dans leurs documents d'urbanisme, étant rappelé que le PEB est sans effet sur les constructions existantes.

Il a résulté d'un compromis entre le souci de respecter la volonté des communes et la nécessité d'éviter l'augmentation de la population dans les secteurs que l'on sait devoir être exposés dans le futur aux nuisances dues au bruit des avions.

Dans ces conditions, compte tenu :

- des prescriptions de l'article R 147-2 du code de l'urbanisme, autorisant pour les aérodromes existants
 - le choix de la courbe extérieure de la zone B entre les valeurs d'indice L_{den} 65 et 62,
 - le choix de la courbe extérieure de la zone C entre les valeurs d'indice L_{den} 57 et 55 (entre les valeurs d'indice L_{den} 57 et 52 depuis la parution du décret n°2012-1470 du 26 décembre 2012 relatif aux modalités d'élaboration des plans d'exposition au bruit de certains aérodromes) ;
- de l'état actuel de l'urbanisation autour du site ;

le préfet a décidé :

- de retenir la valeur d'indice L_{den} 62 dB comme limite extérieure de la zone B,
- de retenir la valeur d'indice L_{den} 55 dB comme limite extérieure de la zone C,
- d'instituer une zone D d'information et d'isolation acoustique renforcée, dans un souci de transparence maximale.

III) LE PROJET DE PEB DE L'AERODROME

Etabli à l'échelle 1 / 25 000^{ème}, conformément à l'article R147-5 du code de l'urbanisme, l'ensemble des quatre courbes résultant du choix des indices devient la représentation graphique du PEB de l'aérodrome d'Orléans-Bricy qui a été soumis à l'instruction administrative réglementaire.

Celle-ci est jointe au présent rapport.

CONCLUSION

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

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

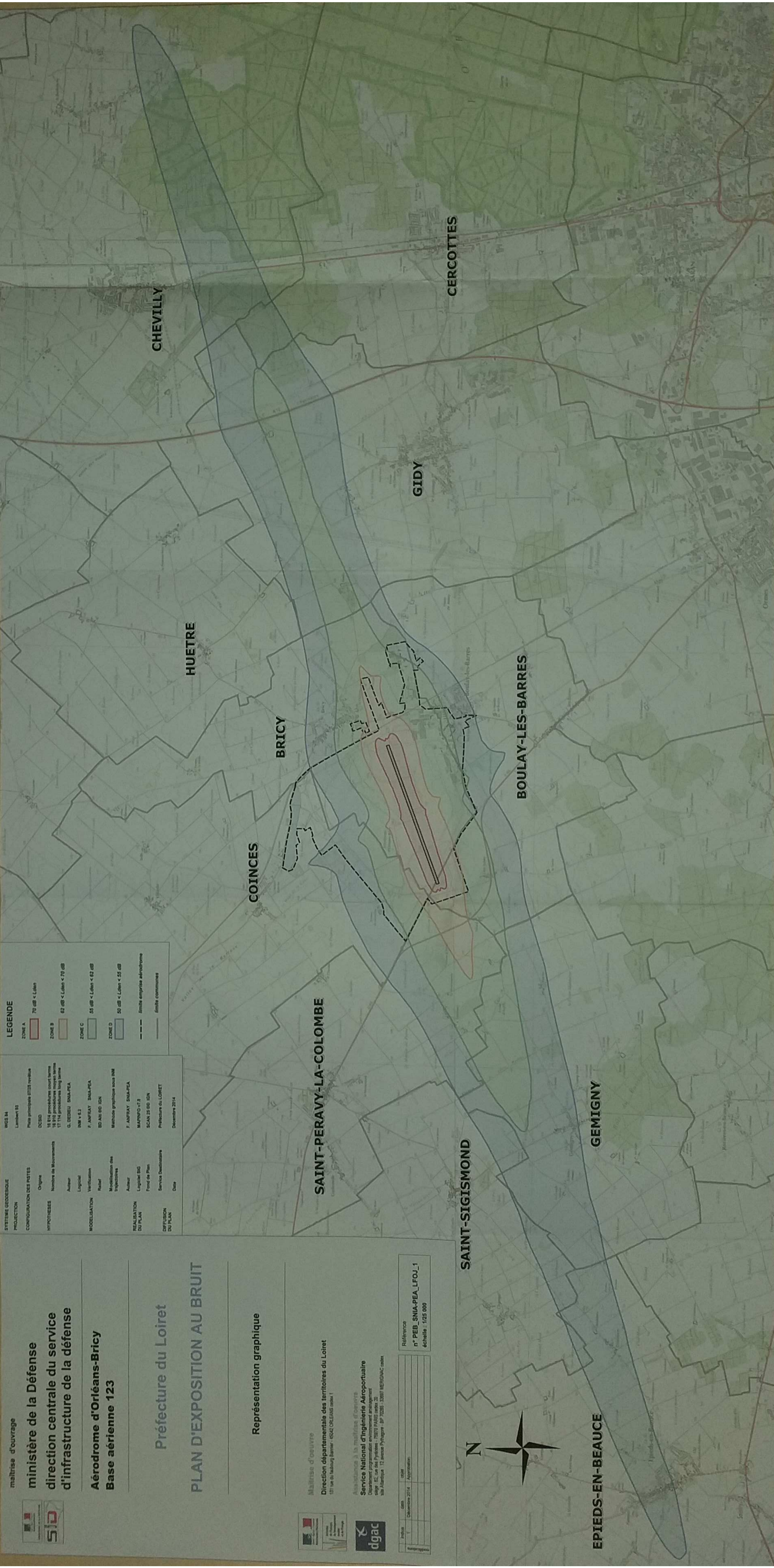
Considérant que ce document a pour objet d'édicter des contraintes d'urbanisme s'appliquant aux personnes privées comme aux autorités chargées de la planification urbaine, il est à noter que pour l'aérodrome d'Orléans-Bricy, la situation apparaît tout à fait favorable dans la mesure où la plateforme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

L'étude permet de mettre en évidence une réduction sensible de l'aire de nécessaire maîtrise de l'urbanisation (zones A, B et C) par rapport au précédent plan d'exposition au bruit en date du 13 novembre 1981 ; ce constat atteste une diminution globale de la nuisance à l'échelle des communes concernées.

Pour autant, l'accroissement de la sensibilité de la population aux nuisances de bruit et son attachement légitime à une meilleure qualité de vie ont conduit à retenir les niveaux de bruit les plus protecteurs pour délimiter les zones B et C du nouveau plan d'exposition au bruit ; ceci se traduit, dans certains secteurs, par un élargissement de celles-ci.

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

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



maîtrise d'ouvrage
ministère de la Défense
direction centrale du service
d'infrastructure de la défense

Aérodrome d'Orléans-Bricy
Base aérienne 123

Préfecture du Loiret

PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

Représentation graphique

Maitrise d'ouvrage
 Direction départementale des territoires du Loiret
 11 rue de l'abbaye Barrot - 45041 Orléans cedex 1

Maîtrise à la maîtrise d'ouvrage
 Service National d'Ingénierie Aéronautique
 100 rue de la République - 91000 Palaiseau cedex 20
 01 39 00 00 00
 100 rue de la République - BP 70265 - 91007 MESSIGNAC cedex

Indice	date	contenu
1	14/05/2014	Approbation
2	14/05/2014	Approbation
3	14/05/2014	Approbation

Références
 n° PEB_SNA-PEA_LFOU_1
 échelle : 1/25 000

