

Maître d'ouvrage



Ministère de la Défense



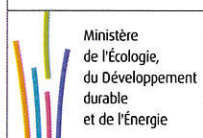
Direction centrale du service
d'infrastructure de la défense

Aérodrome d'Evreux-Fauville Base aérienne 105

Préfecture de l'Eure

Plan d'exposition au bruit

Rapport de présentation



Maîtrise d'œuvre

Direction Départementale des Territoires et de la Mer de l'Eure
1 avenue du Maréchal Foch – 27022 EVREUX 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



Janvier 2013

SOMMAIRE

I) GÉNÉRALITÉS SUR LES PLANS D'EXPOSITION AU BRUIT.....	3
II) DÉMARCHE DE RÉVISION DU PEB.....	9
III) LE NOUVEAU PEB DE L'AÉRODROME.....	19

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 réglemente 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'Evreux-Fauville, soumis à PEB au titre de l'article L147-2 du code de l'urbanisme.

I) GÉNÉRALITÉS 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).

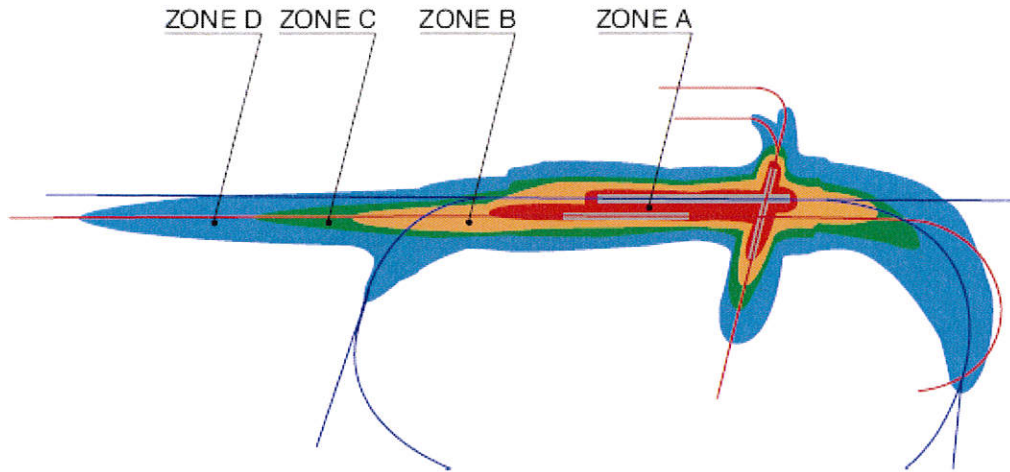
Le L_{den} est un indice de bruit, exprimé en dB(A), qui représente le niveau d'exposition totale au bruit des avions en chaque point de l'environnement d'un aérodrome. Il tient compte :

- 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 aéronefs 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'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, 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.

- 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'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, 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.

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 trois (ou quatre) 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)

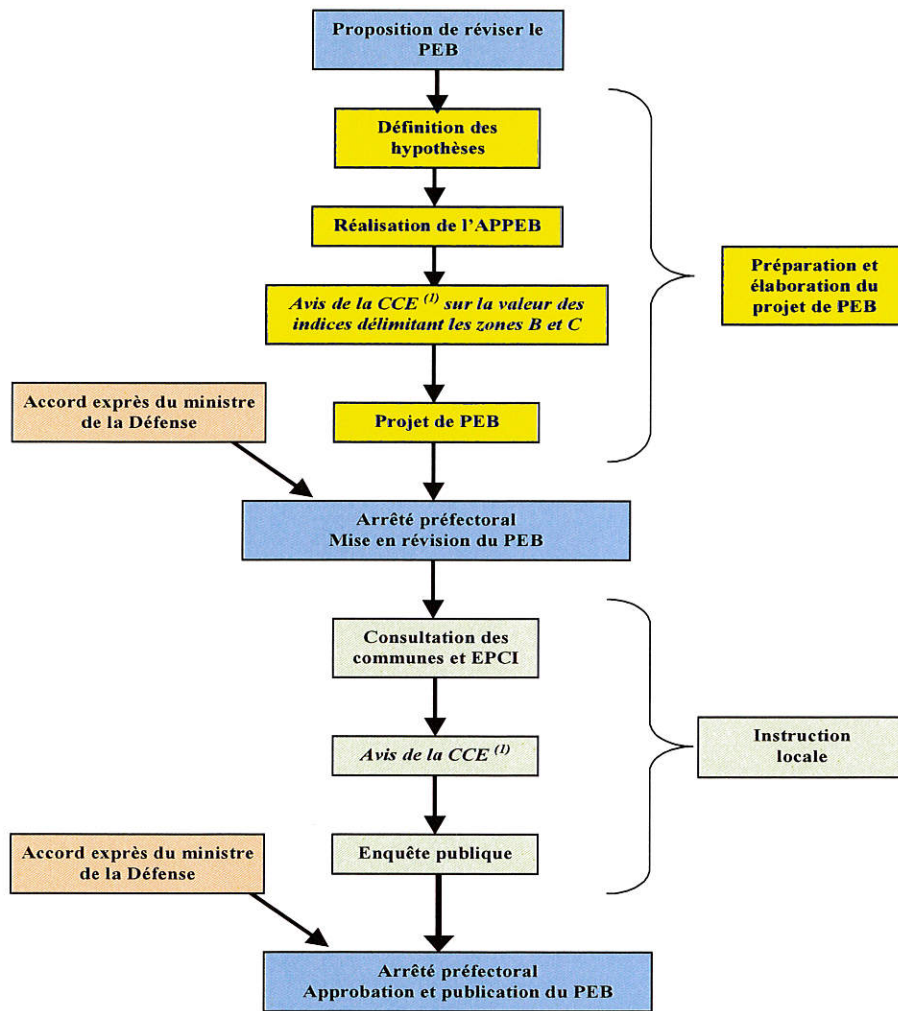
	ZONE A	ZONE B	ZONE C	ZONE D
CONSTRUCTIONS NOUVELLES A USAGE D'HABITATION				
Logements nécessaires à l'activité aéronautique ou liés à celle-ci	Autorisés *			Autorisés *
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales admises dans la zone	Autorisés * dans les secteurs déjà 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	Autorisés *
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, 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 de révision du 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) DÉMARCHE DE RÉVISION DU PEB

1) Présentation de l'aérodrome et de la base aérienne (BA) 105

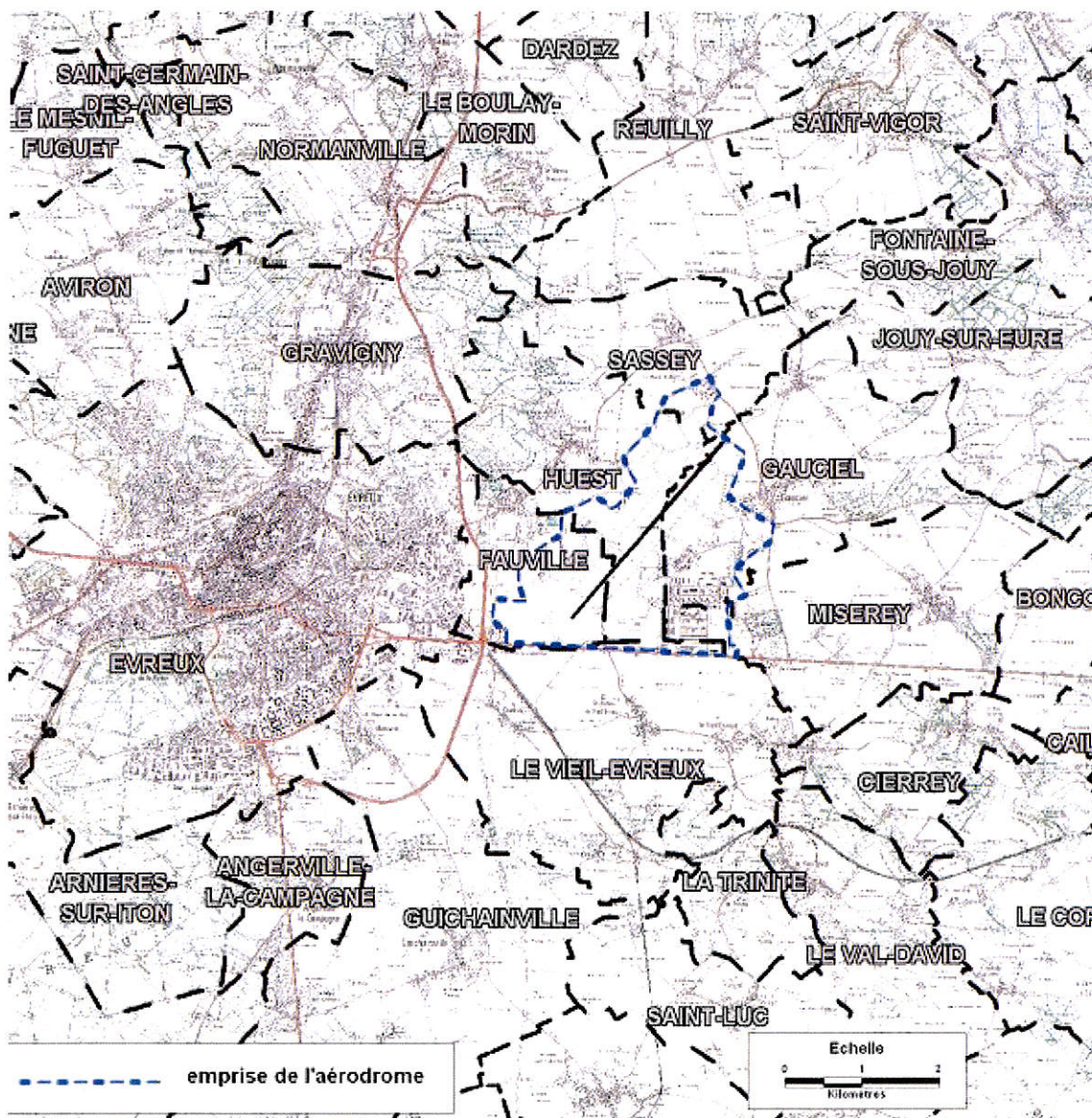
a) La base aérienne 105 "Commandant Viot"

Une base aérienne est un outil qui fournit aux unités stationnées, rattachées ou déployées, l'ensemble des moyens nécessaires à leur entraînement et à la réalisation de leurs missions.

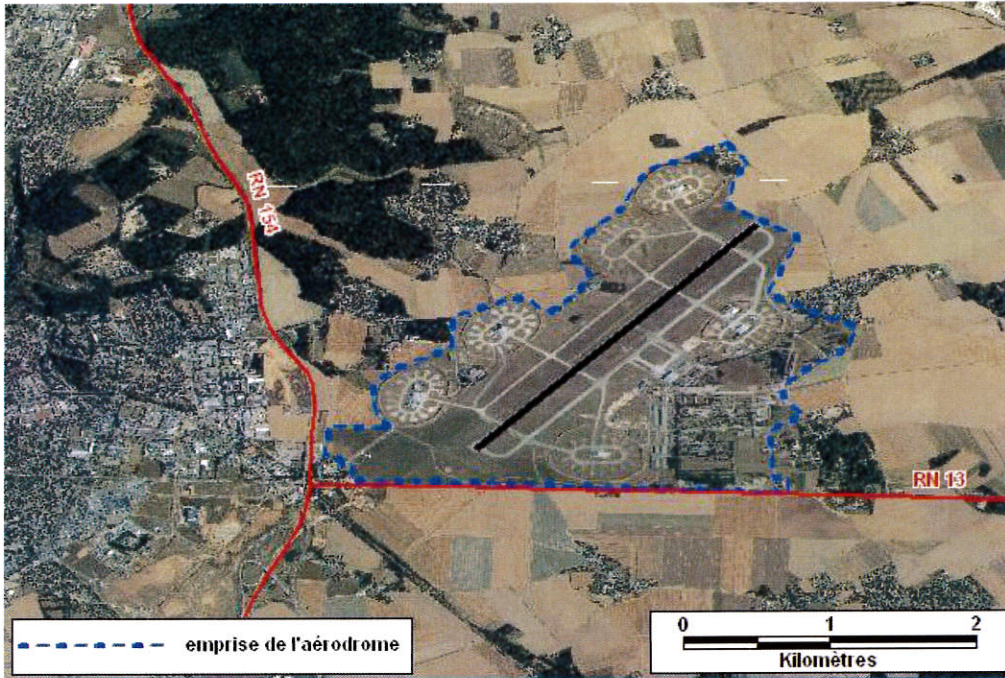
Elle met de plus à disposition du commandement de l'armée de l'air des personnels entraînés et du matériel disponible pour participer aux opérations extérieures (OPEX) ou intérieures (OPINT).

La BA 105 "Commandant Viot" se situe à 5 kilomètres à l'Est du centre-ville d'Evreux, sur les communes de Fauville, Sassey, vieil Evreux, Miserey, Huest et Gauciel. Elle couvre une superficie de 740 hectares et emploie près de 1700 personnes. Ses principales missions se déclinent comme suit : projection, détection et dissuasion.

Plan de situation



Vue aérienne



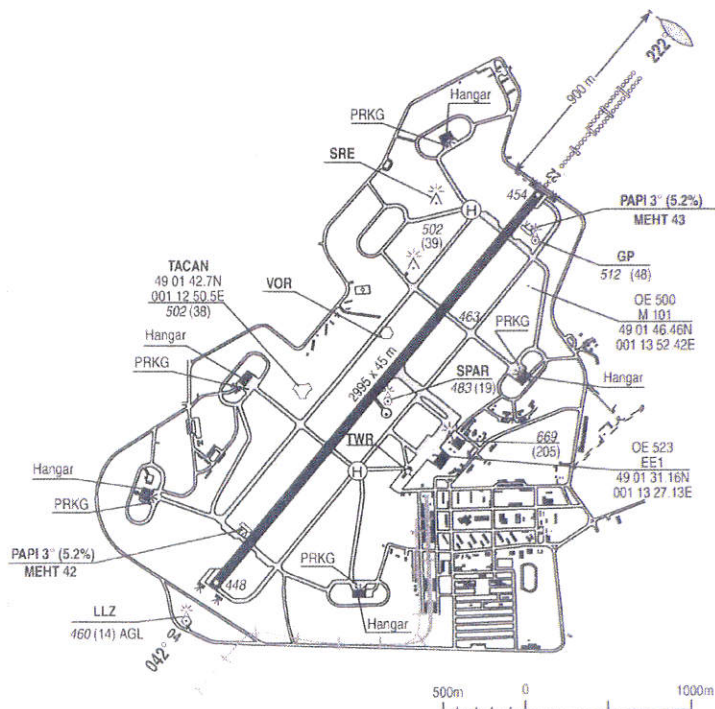
b) L'aérodrome

Affectation aéronautique

Le ministère de la Défense est affectataire aéronautique principal de cet aérodrome pour les besoins de l'armée de l'air.

Infrastructures aéronautiques

L'aérodrome est doté d'une piste revêtue de 2 995 mètres x 45 mètres, orientée Sud-ouest / Nord-est (orientation magnétique : $42^\circ/222^\circ$).



Activités sur l'aérodrome

L'activité aérienne sur l'aérodrome d'Evreux-Fauville est réalisée dans le cadre :

- de la mission de transport aérien : par les aéronefs des unités stationnées sur la base (C160 Transall, C130 Hercules et hélicoptères) et par des aéronefs de passage (C160, C130, Boeing 747, Antonov 124, Iliouchine 76, ...).
- des missions d'entraînement des équipages de l'armée de l'air : aéronefs extérieurs à la plate forme de type Airbus, Falcon, Boeing, Alphajet,

Plan d'exposition au bruit

Le PEB de l'aérodrome d'Evreux-Fauville précédemment en vigueur avait été approuvé le 20 janvier 1982.

2) Justification de la mise en révision du PEB

Depuis 1982, de nombreuses évolutions en matière de bruit sont intervenues qui ont nécessité 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.

De plus, le trafic aérien sur l'aérodrome a notablement évolué : le projet de PEB prend en compte des nouvelles hypothèses en termes de types d'appareils, de procédures d'atterrissage ou de décollage et de nombre annuel de mouvements à court, moyen et long termes. Ces nouvelles hypothèses sont détaillées ci-après.

3) Elaboration technique de l'avant-projet de PEB

a) Hypothèses prises en compte

Infrastructures aéronautiques

Il est pris pour hypothèse que les infrastructures aéronautiques ne subiront pas de modification à court, moyen et long termes.

De ce fait, l'établissement du PEB prend en compte les infrastructures dans leur situation actuelle.

Perspectives d'évolution du trafic

Les projections d'évolution du trafic, décomposées selon les types d'appareils (les noms indiqués étant représentatifs des classes d'appareils) sont récapitulées dans le tableau ci-dessous.

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, etc.) 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 des journées caractéristiques et représentatives de l'activité aérienne plutôt que de retenir la simple moyenne journalière du trafic annuel.

Ainsi, la modélisation de l'exposition au bruit sur l'aérodrome prend en considération un nombre de jours d'activités égal à 340 jours.

CLASSE D'APPAREIL	TYPE D'APPAREIL	Nombre de jours d'activité annuel moyen	TRAFIC ANNUEL en nombre de procédures (1)		
			Court terme	Moyen terme	Long terme
Avions de combat	Mirage 2000, Mirage F1	340	272	54	0
	Rafale		80	144	160
	Alphajet		680	680	680
Avions de transport réacteurs	Boeing E3F Awacs, Boeing C135	340	158	158	158
	Airbus A310/A319		780	858	1065
	Airbus A330		260	286	355
	Airbus A340		124	124	0
	Falcon 50/900		168	168	168
	Antonov 124 / Ilyushin 76		130	154	154
Avions de transport turbopropulseurs	Transall C160, Hercule C130, Airbus A400M	340	10 800	5 400	5 400
	Casa CN35		367	367	367
	DHC6		640	640	640
Hélicoptères	Puma	340	723	723	723
	Ecureuil		181	181	181
TOTAL TRAFIC			15 363	9 937	10 051

(1) : une procédure désignant un atterrissage, un décollage ou un tour de piste

- Court terme (horizon + 5 ans)

Le trafic pris en compte pour le court terme correspond au trafic mesuré en 2009 sur l'aérodrome.

- Moyen terme (horizon + 10 ans)

L'activité chasse reste globalement constante : la baisse d'activité sur avion de chasse monomoteur liée au retrait du service progressif du Mirage F1 et du Mirage 2000 est compensée par l'augmentation de l'activité sur Rafale.

La baisse prévisible de l'activité transport turbopropulseur liée au retrait du service des C160 ancienne génération et au transfert des C160 sur Orléans n'est pas compensée par le regroupement des C130 sur Evreux.

L'activité C160 devient une activité de passage, de même que l'activité sur A400M, aéronef qui sera mis en service et implanté également sur la base d'Orléans.

L'activité tour de piste sur A400M est diminuée de moitié par rapport à la même activité sur C160 grâce aux simulateurs.

L'airbus A330 gouvernemental mis en service à l'automne 2010, remplacera les deux Airbus A319.

Les airbus A340 seront remplacés par des MRTT (de la classe de l'airbus A330).

- Long terme (horizon + 20 ans)

Il est prévu une augmentation de l'activité transport liée à l'activité de l'A400M mais moins soutenue que sur C160, grâce aux simulateurs.

Les autres activités, dont l'activité chasse, devraient rester constantes.

Répartition du trafic

- par direction

La répartition des mouvements par sens de décollage et d'atterrissage est la suivante :

- 70 % en direction du Sud-ouest (QFU 22)
- 30 % en direction du Nord-est (QFU 04)

- par période de la journée

Pour une journée d'activité moyenne, la répartition par période de la journée est la suivante :

	Avions de combat (M2000-RAF)	Avions de transport	Hélicoptères
Jour (6h-18h)	90%	75%	90%
Soirée (18h-22h)	10%	18%	10%
Nuit (22h-6h)	0%	7%	0%

Procédures de circulation aérienne

Les divers tracés des procédures d'atterrissage, de décollage et de tours de piste utilisées sur l'aérodrome figurent ci-dessous.

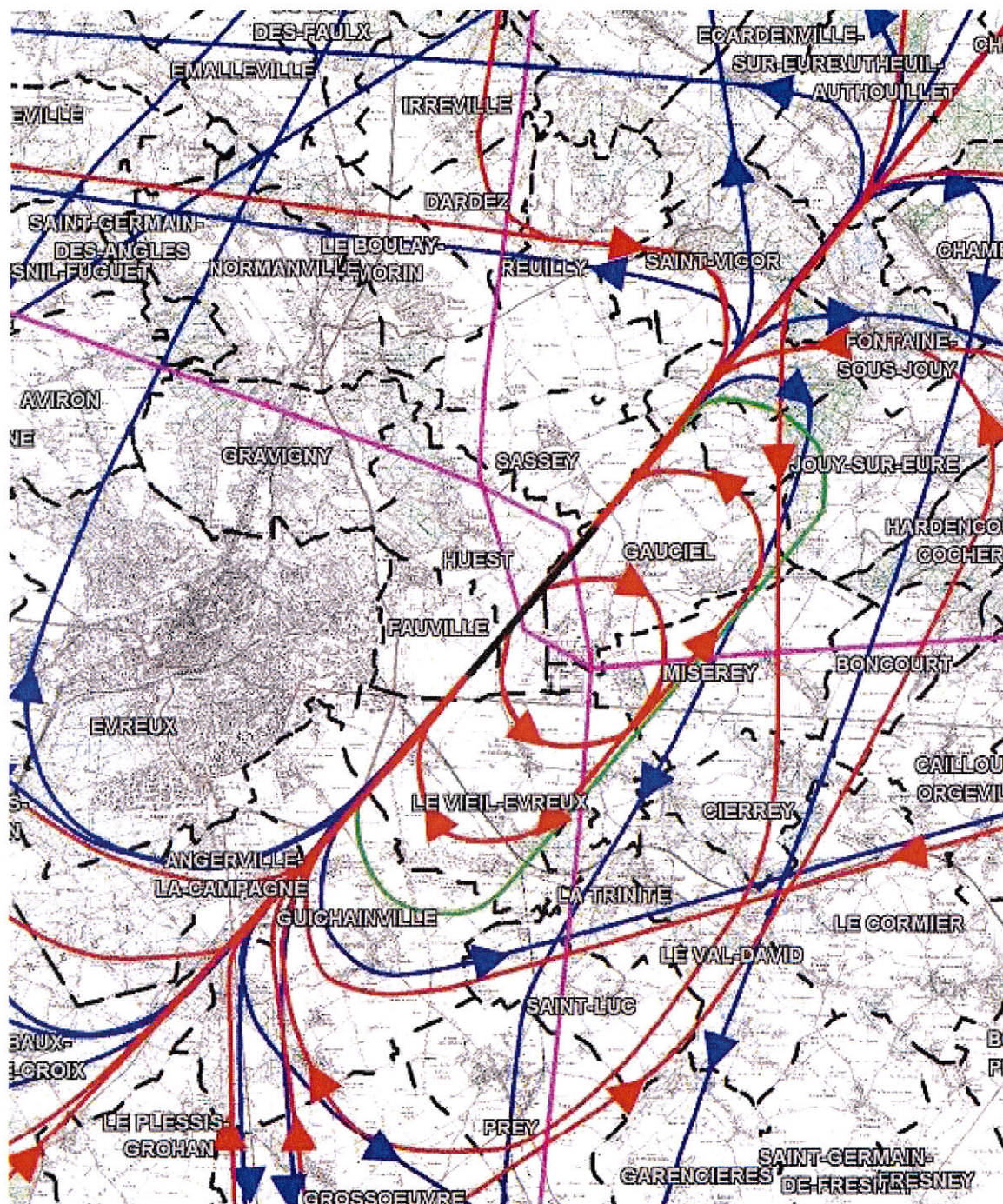
Ces procédures correspondent aux procédures de circulation aériennes actuelles. Il est pris pour hypothèse qu'elles ne subiront pas de modification à court, moyen et long termes.

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.

Procédures de circulation aérienne – trajectoires nominales



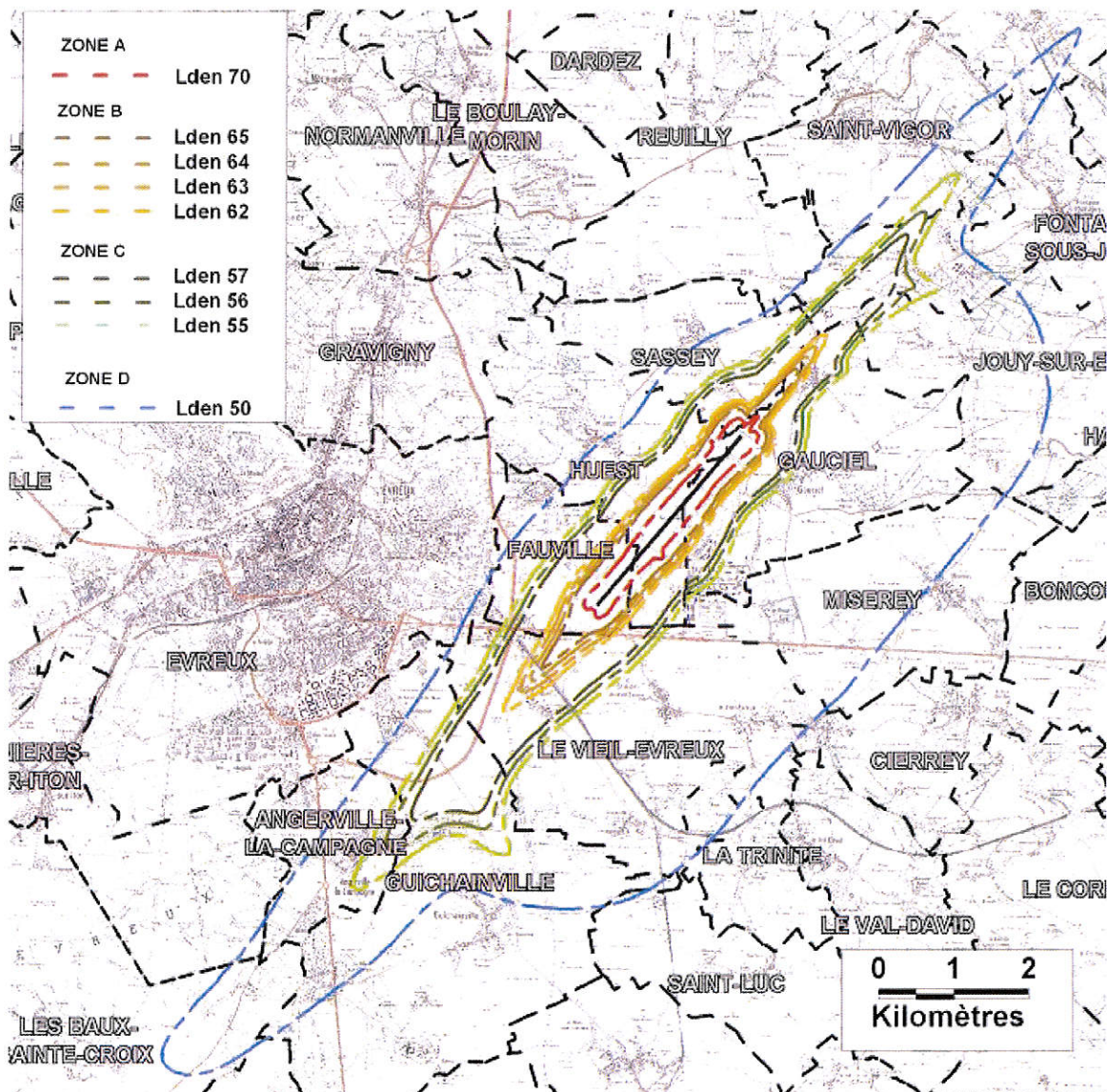
b) Simulations aux court, moyen et long termes de l'étude

Le tracé des courbes, pour chacun des trois termes, issues des différentes hypothèses de trafic figure ci-dessous.

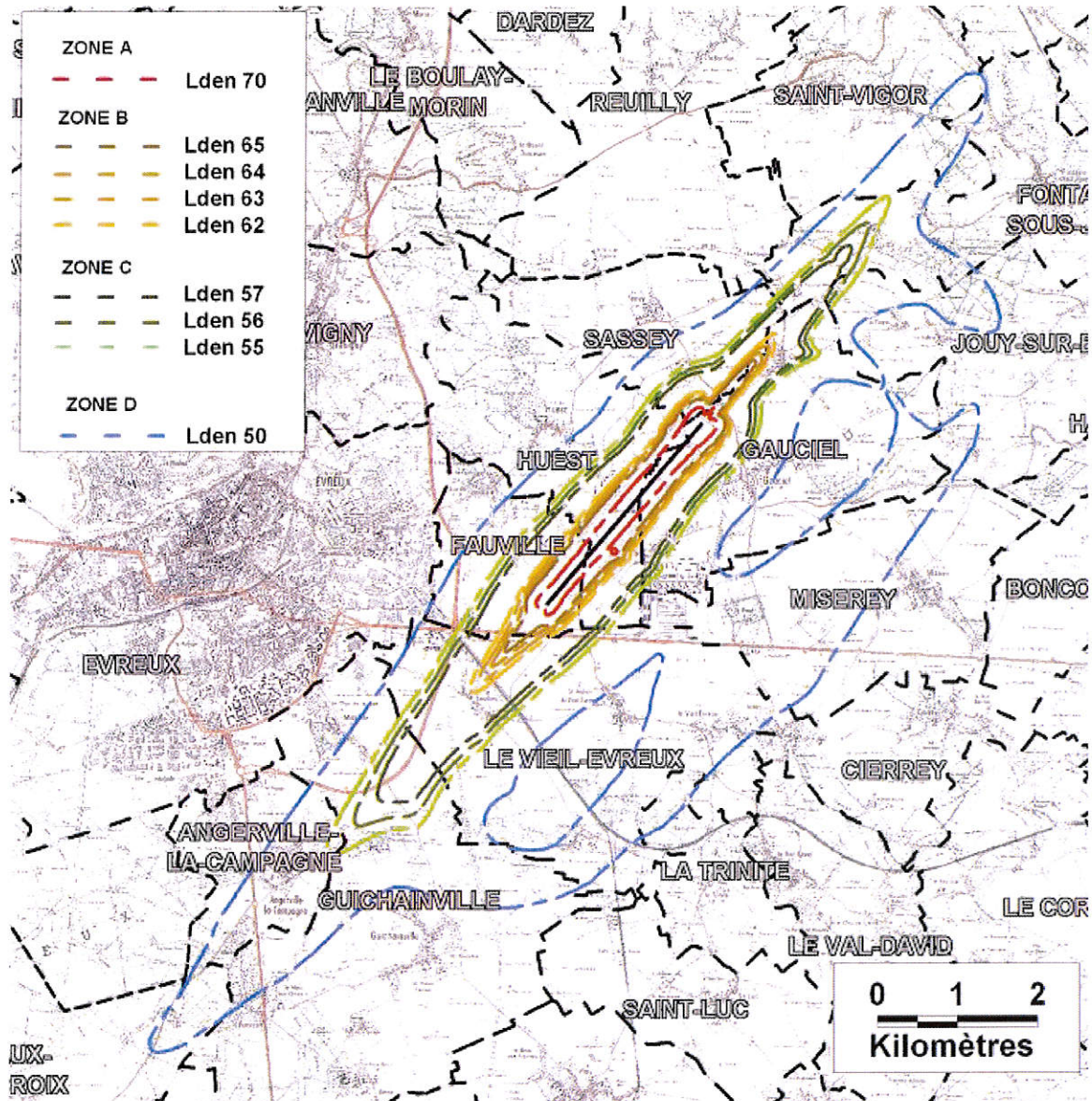
Sont représentées les courbes de la zone A et de l'éventuelle zone D, et les variantes pour les courbes des zones B et C.

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

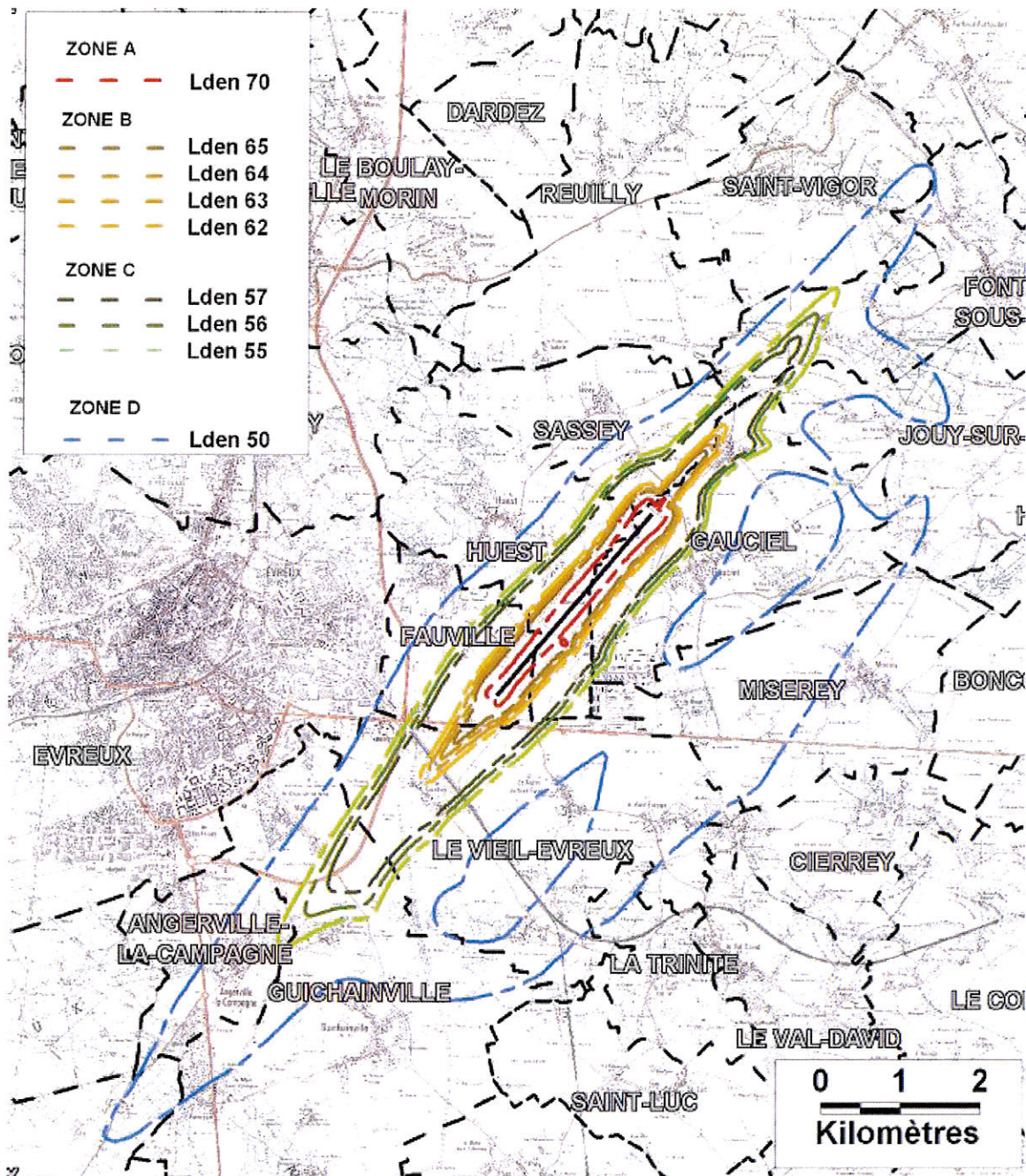
Simulation court terme



Simulation moyen terme



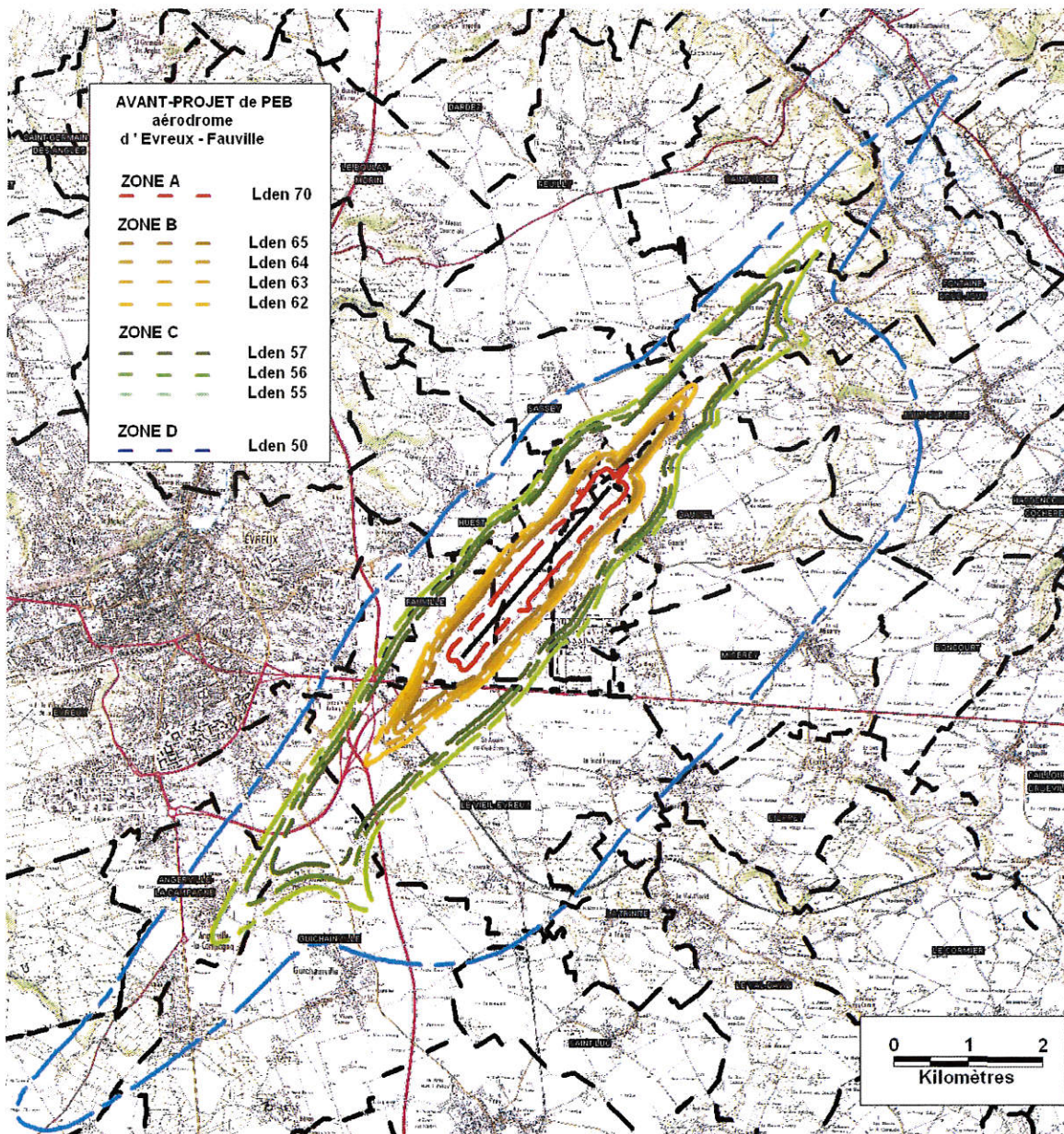
Simulation long terme



c) Représentation graphique de l'avant-projet de PEB

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.

L'ensemble de ces courbes enveloppes devient la représentation graphique de l'avant-projet de plan d'exposition au bruit, dont une image figure en page suivante.



4) Choix des limites des zones B et C et institution d'une zone D

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, et le choix de la courbe extérieure de la zone C entre les valeurs d'indice L_{den} 57 et 55 ;
- des résultats de la consultation du 10 octobre au 10 novembre 2011 des 20 communes et 3 communautés d'agglomération concernées par le plan d'exposition au bruit ;
- 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 NOUVEAU PEB DE L'AÉRODROME

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 constitue la représentation graphique du PEB de l'aérodrome d'Everux-Fauville 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'Evreux-Fauville, site économique important à l'échelle de l'agglomération d'Evreux, 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'Evreux-Fauville, 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'Evreux.

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 20 janvier 1982 ; 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.