

Direction générale de l'aviation civile

Direction de la sécurité de l'Aviation civile

Direction de la sécurité de l'Aviation civile Ouest

Division régulation et développement durable

Subdivision développement durable

AERODROME DE AMBOISE-DIERRE

Révision du plan d'exposition au bruit

Rapport de présentation du plan d'exposition au bruit



Version : **V5 du 12/09/2018**

Rédacteur : **Stanislas LE GRAND**

Référence : DSAC-O/RDD/DD/PEB-LFEF/16-002

Validation du document

Sylvie PAYN Chef de la division régulation et développement durable	vérificateur		
Anne FARCY Adjointe au directeur chargée des affaires techniques	approbateur		

Diffusion du document

Destinataires	Copie pour information
Service : Préfecture d'Indre-et-Loire DDT d'Indre-et-Loire	Antenne Centre à Tours

Historique du document

Version - Date	Synthèse des évolutions	Auteur	Paragraphes concernés
V1 du 04/01/2016	Document initial	L. COSTE	tout
V2 du 18/02/2016	Changement dénomination du ministère	L. COSTE	Page de garde
V3 PPEB 22/12/2016	Choix des indices	S. LE GRAND	Titre, 3.1 et annexe 4
V4 PPEB 01/06/2017	Comparaison urbanisme avec le nouveau PEB	DDT37	4 à 6
V5 PEB 12/09/2018	Titre, annexe 11 et 12, numérotation des § 3 à 5	S. LE GRAND	

INTRODUCTION	4
1. Généralités sur les Plans d'Exposition au Bruit (PEB)	5
1.1. <i>Méthode d'élaboration des PEB</i>	5
1.1.1. Evaluation de l'exposition au bruit à court, moyen et long terme	5
1.1.2. L'indice L_{den}	5
1.2. <i>Zones de bruit d'un PEB et règles d'urbanisme applicables.....</i>	6
1.2.1. Restrictions d'urbanisation dans les zones de bruit	7
1.2.2. Isolation renforcée.....	8
1.2.3. Renouvellement urbain	8
1.2.4. Obligation d'information	8
1.3. <i>Procédures de révision ou d'établissement d'un PEB</i>	10
2. Démarche de révision du PEB de l'aérodrome d'Amboise-Dierre	11
2.1. <i>Présentation de l'aérodrome d'Amboise-Dierre et justification de la révision du PEB</i>	11
2.2. <i>Analyse du trafic. Tendances générales.....</i>	11
2.3. <i>L'avant-projet de PEB de l'aérodrome d'Amboise-Dierre</i>	11
2.3.1. Les hypothèses prises en compte :	11
2.3.2. Le trafic :	12
2.3.3. Les infrastructures de l'aérodrome d'Amboise-Dierre:	12
2.3.4. Les procédures circulation aérienne :	12
2.3.5. Les données résultant des hypothèses d'évolution :	12
3. Comparaison entre le PEB en vigueur et l'avant-projet de PEB	14
3.1. <i>Impacts du projet de PEB.....</i>	15
4. Plan de prévention des risques d'inondation Val du Cher	15
5. Impacts sur l'urbanisme du PPEB.....	16
5.1. <i>POS de Saint-Martin-le-Beau (approuvé le 19 janvier 2009)</i>	17
5.2. <i>PLU de Dierre (approuvé le 11 juillet 2014)</i>	19
5.3. <i>PLU de La Croix en Touraine (approuvé le 26 mai 2016)</i>	22
5.4. <i>Choix des limites des zones de bruit B et C</i>	24
ANNEXE 1 : Description géométrique des trajectoires.....	25
ANNEXE 2 : DESCRIPTION DES INFRASTRUCTURES ET PROCÉDURES.....	26
ANNEXE 3 : HYPOTHÈSES DE TRAFIC CIVIL LONG TERME	27
ANNEXE 4 : CARTE DU PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT	28
ANNEXE 5 : Procédure d'établissement et de révision d'un plan d'exposition au bruit.....	29
ANNEXE 6 : Niveaux d'isolation acoustique devant être atteints dans les différentes zones du PEB	31
ANNEXE 7 : Articles L.112-3 à L.112-17 du CODE DE L'URBANISME.....	32
ANNEXE 8 : Articles R.112-1 à R.112-17 du CODE DE L'URBANISME	36
ANNEXE 9 : Glossaire	41
ANNEXE 10 : arrêté préfectoral d'approbation et représentation graphique du PEB en vigueur.....	42
Annexe 11 : arrêté de mise en révision du PEB d'Amboise	45
Annexe 12 : arrêté d'ouverture de l'enquête publique.....	48

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 régleme nte 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 112-3 à L 112-17 et articles R 112-1 à R 112-117).

L'objet du présent rapport est de présenter le projet de PEB de l'aérodrome d'Amboise-Dierre, soumis à PEB au titre de l'article L 112-5 du code de l'urbanisme pour les aérodromes figurant sur une liste établie par l'autorité administrative compétente de l'Etat.

L'aérodrome d'Amboise-Dierre remplit les critères définis dans l'article R 112-2 du code de l'urbanisme (nombre annuel de mouvements commerciaux inférieur à 10 000 dans l'une des trois hypothèses de court, moyen ou long terme et forte variation saisonnière ou hebdomadaire de l'activité aérienne), le présent projet de PEB obéit à des modalités d'élaboration spécifiques définies dans l'article R 112-1 à R 112-3 du code de l'urbanisme.

1. Généralités sur les Plans d'Exposition au Bruit (PEB)

1.1. *Méthode d'élaboration des PEB*

1.1.1. Evaluation de l'exposition au bruit à court, moyen et long terme

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, des prévisions réalistes concernant:

- les infrastructures
- le trafic
- les procédures de navigation aérienne
- les conditions d'exploitation

Ces hypothèses s'appuient sur les données et les perspectives envisageables au moment où le projet de PEB est élaboré. Tous les cinq ans au moins, la commission consultative de l'environnement (CCE) lorsqu'elle existe, doit examiner la pertinence des prévisions ayant servi à l'établissement du plan. Elle peut proposer au préfet sa mise en révision.

1.1.2. L'indice L_{den}

La France a adopté en 2002 l'indice L_{den} ¹ (Level Day Evening Night, article R112-1 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), Décibel (A), qui représente le niveau d'exposition totale au bruit des avions en chaque point de l'environnement d'un aérodrome. Il tient compte :

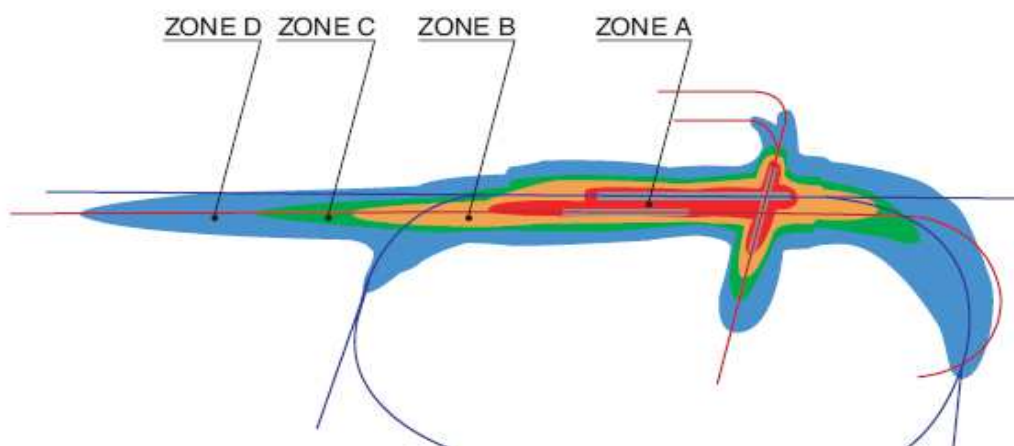
- du niveau sonore moyen du passage des avions pendant chacune des trois périodes de la journée c'est à dire le jour (6h00-18h00), la soirée (18h00-22h00) et la nuit (22h00-6h00) ;
- d'une pénalisation du niveau sonore selon cette période d'émission : le niveau sonore moyen de la soirée est pénalisé 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 à l'aide d'un logiciel informatique, en chaque point du territoire voisin de l'aérodrome, à partir des hypothèses de trafic retenues. L'outil de modélisation intègre les niveaux sonores émis par les différents avions, 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.

¹ En remplacement de l'indice psophonique

1.2. Zones de bruit d'un PEB et règles d'urbanisme applicables

Un PEB est découpé en 3 (voire 4) zones de bruit aux abords d'un aéroport :



Depuis la publication du décret n°2012-1470, les limites de bruit peuvent varier en fonction de la nature du trafic accueilli.

Dans le cas général, la règle de droit commun définit les limites de zones de la manière suivante :

- 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 aéroports mis en service après la date de publication du décret n°2002-626 (c'est à dire après le 28 avril 2002), la valeur de l'indice servant à la délimitation de la limite extérieure de la zone B est obligatoirement 62.

- La zone de bruit modéré C

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** et **55**.

- 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 aéroports visés au I de l'article 1609 quatervicies A du code général des impôts².

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

² En 2018, les aéroports relevant de l'application de cet article sont Paris/Charles De Gaulle, Paris/Orly, Paris/Le Bourget, Nice Côte d'Azur, Lyon Saint-Exupéry, Marseille Provence, Toulouse Blagnac, Bâle-Mulhouse, Bordeaux Mérignac, Nantes Atlantique, Beauvais Tillé.

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 caractérisé par une forte variation saisonnière ou hebdomadaire de l'activité aérienne, l'indice L_{den} est déterminé sur un nombre de jours compris entre **180** et **365** au regard des périodes de trafic effectif. Les règles en matière de limites de zone **A** et **B** sont les mêmes que dans le cas général, mais, la zone de bruit **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** et **52**.

Ces modalités particulières à certains aérodromes et distinctes du cas général permettent au préfet de disposer d'un choix de courbes isophoniques plus étendu et ainsi d'adopter éventuellement un PEB avec des dimensions plus grandes ou plus réduites en conformité avec la nuisance ressentie.

	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D	Nombre de jours d'activité
Cas général, règle de droit commun	$L_{den} \geq 70$	$70 > L_{den} \geq (62 \text{ à } 65)$	$(62 \text{ à } 65) > L_{den} \geq (55 \text{ à } 57)$	$(55 \text{ à } 57) > L_{den} \geq 50$	365 jours
Aérodromes visés à l'article R 112-2 du code de l'urbanisme	$L_{den} \geq 70$	$70 > L_{den} \geq (62 \text{ à } 65)$	$(62 \text{ à } 65) > L_{den} \geq (52 \text{ à } 57)$	$(52 \text{ à } 57) > L_{den} \geq 50$	Entre 180 et 365 jours

L'aérodrome d'Amboise-Dierre, objet de ce présent rapport, entre dans la catégorie des aérodromes visés à l'article R.112-2 du code de l'urbanisme.

1.2.1. Restrictions d'urbanisation dans les zones de bruit

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'accroissent que faiblement la capacité d'accueil du secteur. Les opérations de reconstruction rendues nécessaires par une opération de démolition en zone A ou B sont autorisées en zone C, dès lors qu'elles n'entraînent pas d'accroissement de la population exposée aux nuisances, que les normes d'isolation phonique sont respectées et que le coût d'isolation est à la charge exclusive du constructeur.

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

1.2.2. Isolation renforcée

Les constructions nouvelles autorisées dans les zones de bruit doivent faire l'objet de mesures d'isolation acoustique renforcée (cf. tableau en annexe 6).

1.2.3. 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 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.

1.2.4. Obligation d'information

A l'intérieur des trois (ou quatre) zones de bruit, tout contrat de location de biens immobiliers 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.

	ZONE A	ZONE B	ZONE C	ZONE D ³
CONSTRUCTIONS NOUVELLES				
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				
Equipements publics ou collectifs	Autorisés* s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes		Autorisés*	
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		Opérations de reconstruction autorisées* si 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 fixée par l'autorité administrative sont respectées et que le coût d'isolation est à la charge exclusive du constructeur	
INTERVENTIONS SUR L'EXISTANT				
Rénovation, réhabilitation, amélioration, extension mesurée ou reconstruction des constructions existantes	Autorisés* sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances			Autorisés*
Opération 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 de l'information des futurs occupants

³ La délimitation d'une zone D est obligatoire pour les aérodromes visés au I de l'article 1609 quatervicies A du code général des impôts

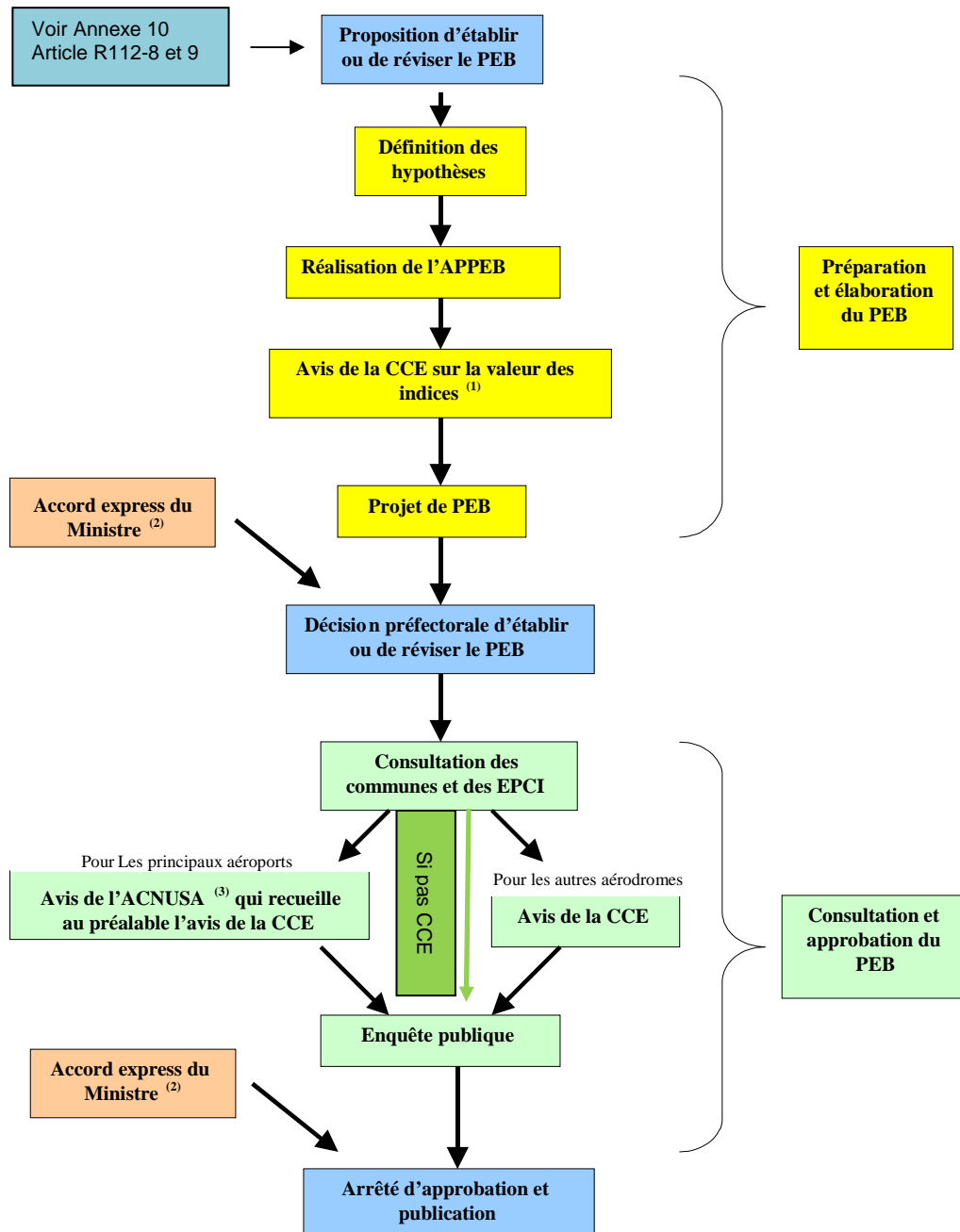
1.3. Procédures de révision ou d'établissement d'un PEB

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 d'établissement ou 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.

Le détail de la procédure est repris en annexe au présent rapport de présentation.



⁽¹⁾ Le préfet recueille l'avis de la CCE, lorsqu'elle existe, sur les valeurs de l'indice Lden à prendre en compte pour déterminer la limite extérieure des zones B et C

⁽²⁾ Accord exprès du ministre pour les aérodromes militaires ou d'intérêt national

⁽³⁾ Pour les aérodromes visées au I de l'article 1609 quaterdecies A du code général des impôts

2. Démarche de révision du PEB de l'aérodrome d'Amboise-Dierre

2.1. Présentation de l'aérodrome d'Amboise-Dierre et justification de la révision du PEB

L'aérodrome d'Amboise-Dierre est composé d'une piste revêtue orientée **11/29** dont les dimensions sont **700m x 25m**, et d'une piste en herbe parallèle, orientée **11/29**, de dimensions **700mx60m**.
L'aérodrome d'Amboise-Dierre dispose d'un PEB en indice psophonique qu'il convient de réviser en indice Lden conformément au code de l'urbanisme. L'étude a débuté en **2015** avec une prise en compte du trafic réel de l'année **2014**.

2.2. Analyse du trafic. Tendence générale

Le trafic de l'aéroport d'Amboise-Dierre est estimé à **13000** mouvements non commerciaux en **2014**. Il comprend les mouvements :

- liés aux activités de l'aéroclub et aéronefs privés basés,
- des aéronefs dits « visiteurs »,
- des tours de pistes liés à l'entraînement.

Trois types d'appareils ont été pris en compte :

- à pas fixes,
- à pas variables,
- hélicoptère type AS350D (Écureuil).

Nota : L'activité de voltige pratiquée au-dessus de l'aérodrome n'est pas modélisée. Seuls les décollages et atterrissages liés à cette activité sont pris en compte.

Cet aérodrome entre dans la catégorie des aérodromes visés à l'article R. 112-2 du code de l'urbanisme. (Voir annexe 8)

Répartition des mouvements par jour, soirée, nuit en 2014 :

Jour	Soirée	Nuit
83%	15%	2%

2.3. L'avant-projet de PEB de l'aérodrome d'Amboise-Dierre

2.3.1. Les hypothèses prises en compte :

L'élaboration d'un plan d'exposition au bruit nécessite la prise en compte des hypothèses d'évolution de la plate-forme à court, moyen, long terme.

- Court terme= 2019
- Moyen terme = 2024
- Long terme = 2034

Les évolutions concernent les trois domaines suivants :

- Le trafic
- Les infrastructures
- Les procédures circulation aérienne

2.3.2. Le trafic :

Les hypothèses d'évolution de trafic ont été élaborées de la façon suivante :

➤ **Evolution du trafic:**

Il a été choisi de ne pas prendre en compte d'augmentation de trafic entre les trois termes. La répartition dans la journée est identique pour les trois termes, conforme à celle observée aujourd'hui.

2.3.3. Les infrastructures de l'aérodrome d'Amboise-Dierre:

Pas de changement prévu.

2.3.4. Les procédures circulation aérienne :

D'une part, celles publiées par le Service de l'Information Aéronautique français : carte VAC pour le vol à vue (**annexe 2**). D'autre part, celles basées sur les indications fournies localement par l'exploitant.

Il n'y a pas à ce jour de projet de modification des procédures de navigation aérienne. En conséquence, les trajectoires modélisées seront les mêmes pour les 3 horizons (**Annexe 1**).

Les types d'avions pris en compte pour cette étude ont été définis au vu de ceux identifiés sur les statistiques réelles de l'année 2014. En **annexe 3**, tous les types d'appareils sont répertoriés. Concernant la flotte d'aviation générale, majoritaire sur ce type d'aérodrome, il n'existe que quelques types d'appareils pour lesquels le bruit est modélisé. Les monomoteurs à pistons sont répartis en deux modèles, suivant qu'ils sont équipés d'une hélice à pas fixe (GASEP) ou à pas variable (GASEPV).

- **Arrivées** : toutes les arrivées sont dans l'axe et modélisées sans dispersion
- **Départs** : les départs sont modélisés avec dispersion (**annexe 1**), ils sont rectilignes.
- **Tours de piste** : les tours de piste standard se font au sud des pistes, les tours de piste basse hauteur rapprochés se font eux au nord des pistes.

2.3.5. Les données résultant des hypothèses d'évolution :

➤ **À court terme (2019)**

Les infrastructures et procédures sont celles décrites au 2.1 et annexe 2

Le trafic aérien :

Sans augmentation, les hypothèses de trafic en **2019** sont de : **13000** mouvements

Nombre mouvements/an	Pourcentage de jour	Pourcentage de soirée	Pourcentage de nuit
13000	83%	15%	2%

➤ **À moyen terme (2024)**

Les infrastructures et procédures sont celles décrites au 2.1 et annexe 2

Le trafic aérien :

Sans augmentation, les hypothèses de trafic en **2024** sont de : **13000** mouvements.

Nombre mouvements/ an	Pourcentage de jour	Pourcentage de soirée	Pourcentage de nuit
13000	83%	15%	2%

➤ **À long terme (2034)**

Les infrastructures et procédures sont celles décrites au 2.1 et annexe 2

Le trafic aérien :

Sans augmentation, les hypothèses de trafic en 2034 sont de : **13000** mouvements.

Nombre mouvements/ an	Pourcentage de jour	Pourcentage de soirée	Pourcentage de nuit
13000	83%	15%	2%

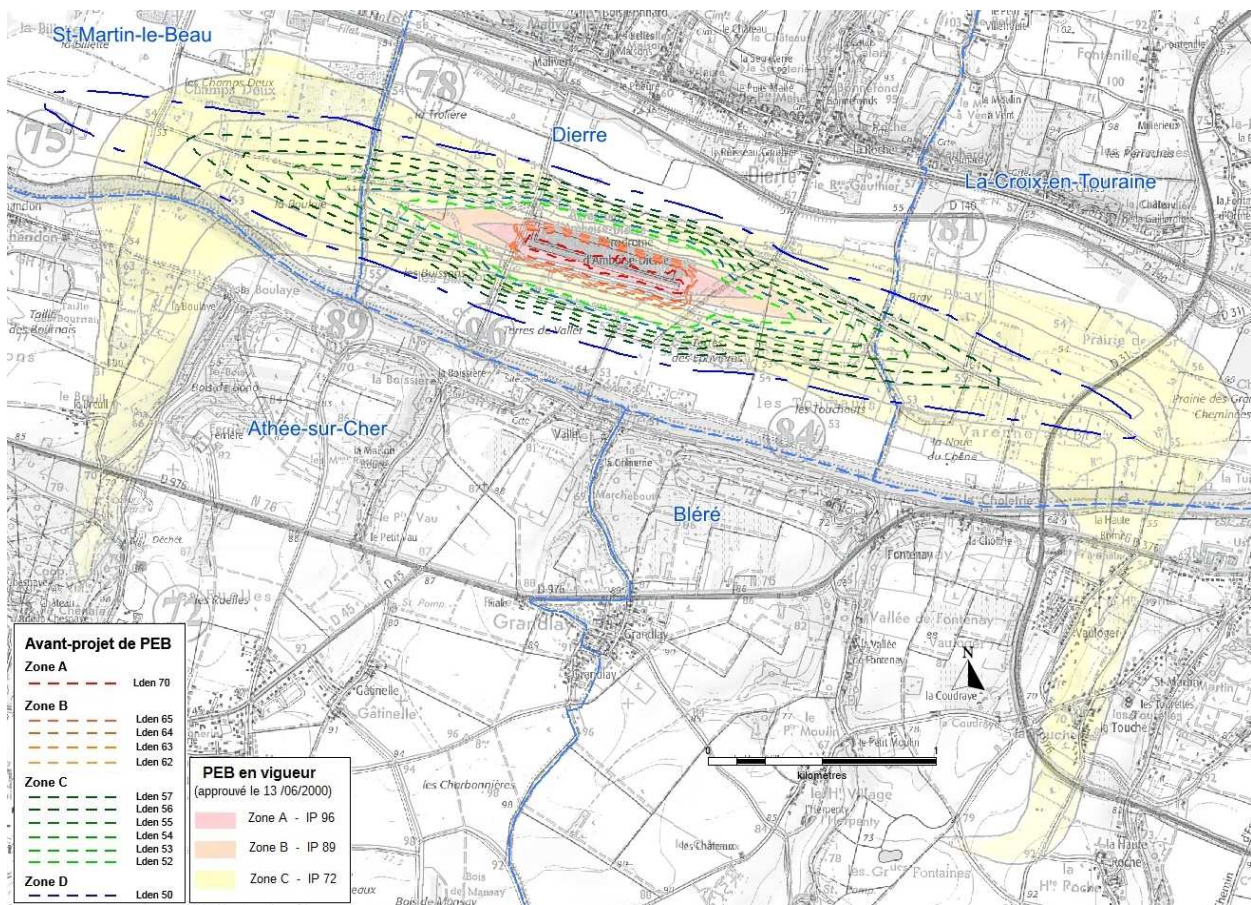
3. Comparaison entre le PEB en vigueur et l'avant-projet de PEB

Le PEB en vigueur, en indice psophique a été approuvé par arrêté préfectoral le 13 juin 2000. Une copie de l'arrêté préfectoral d'approbation du PEB et de la représentation graphique est fournie en annexe 10 du présent rapport.

Le PEB d'Amboise-Dierre en vigueur est constitué de trois zones de bruit : A (IP 96), B (IP 89) et C (IP 72). La zone D n'existe pas, il n'a pas été jugé nécessaire de créer cette zone à l'intérieur de laquelle les constructions sont autorisées, mais doivent faire l'objet de mesures d'isolations acoustiques.

L'avant-projet de PEB (APPEB) intègre quant à lui, les courbes de bruit de la zone A (Lden 70), les variantes de la zone B (Lden 65 à Lden 62), les variantes de la zone C (Lden 57 à Lden 52) et le tracé d'une éventuelle zone D (Lden 50).

La figure ci-dessous représente les zones de bruit A, B, C du PEB en vigueur sur lesquelles sont superposées en pointillé les courbes des zones A, B, C et D de l'avant-projet de PEB.



Zones de bruit du PEB d'Amboise-Dierre en vigueur et celles de l'avant-projet de PEB

Comparaison des surfaces (en hectares) des zones de bruit du PEB en vigueur et celles de l'avant-projet de PEB.

	Zone de bruit A	Zones de bruit A + B	Zones de bruit A + B + C
PEB en vigueur	14 ha	25 ha	436 ha
Avant-projet PEB	4 ha	16 ha (limite Lden 62) 10,5 ha (limite Lden 65)	141 ha (limite Lden 52) 43 ha (limite Lden 57)

Les zones de bruit A, B et C de l'APPEB couvrent respectivement moins de surface que les zones de bruit A, B et C du PEB en vigueur.

Contrairement au PEB en vigueur, les communes d'Athée-sur-Cher et de Bléré ne sont pas concernées par l'avant-projet de PEB.

3.1. Impacts du projet de PEB

Les communes impactées par les zones A, B, C et D du projet de PEB sont :

- Dierre
- La Croix-en-Touraine
- Saint-Martin-le-Beau

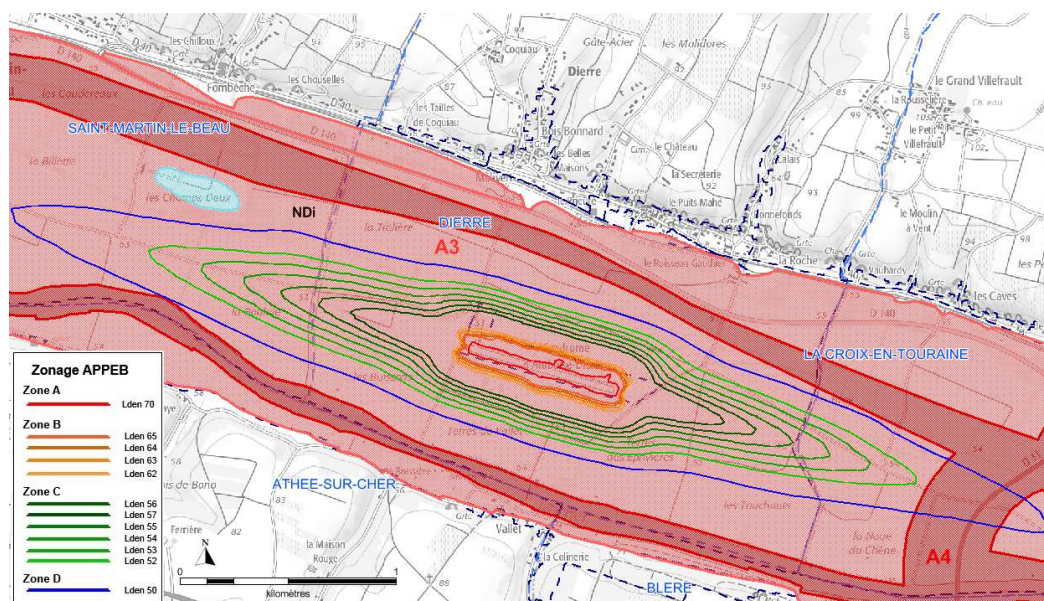
4. Plan de prévention des risques d'inondation Val du Cher

Le plan de prévention des risques naturels prévisibles d'inondation Val du Cher (approuvé le 16 février 2009) s'applique, sur les communes de la vallée du Cher en amont de l'agglomération tourangelle, à l'ensemble des zones inondables du Cher.

Les communes de Dierre, La-Croix-en-Touraine et Saint-Martin-le-Beau concernées par l'avant-projet de PEB sont situées dans le périmètre du PPRI Val du Cher.

L'aérodrome d'Amboise-Dierre se situe en zone A du PPRI Val du Cher :

- les zones de bruit A, B et C de l'avant projet de PEB en zone A3 ;
- la zone de bruit D (cf. ligne bleue sur la carte ci-dessous) en zones A3 et A4.



Zonage du PPRI Val du Cher sur le secteur de l'aérodrome d'Amboise-Dierre

Les zones A sont des zones inondables, non urbanisées ou peu urbanisées, à préserver de toute urbanisation nouvelle.

Les zones A sont délimitées selon le niveau d'aléa :

- zone A1 : aléa faible ;
- zone A3 : aléa fort ;
- Zone A4 : aléa très fort.

Dans les zones A3 et A4, les constructions à usage d'habitation ne sont pas autorisées.

Les zones A3 et A4 du PPRI Val du Cher approuvé le 16 février 2009 sont, sauf exceptions, des zones inconstructibles.

5. Impacts sur l'urbanisme du PPEB

Conformément à l'article L112-4 du code de l'urbanisme, « Les schémas de cohérence territoriale, les plans locaux d'urbanisme, les plans de sauvegarde et de mise en valeur et les cartes communales sont compatibles avec les dispositions du plan d'exposition au bruit ».

Dans ce cadre, l'analyse ci-après traite de la compatibilité des documents d'urbanismes locaux en vigueur avec les dispositions du PPEB, et en particulier, de la compatibilité des zonages et des règlements d'urbanisme avec les dispositions des zones de bruit A, B et C du PPEB à l'exclusion de la zone de bruit D, car cette dernière ne prescrit aucune restriction d'urbanisation (communes concernées par la zone D : Saint-Martin-le-Beau, Dierre et La-Croix-en-Touraine).

L'article L.112-10 du code de l'urbanisme précise que "dans les zones définies par le plan d'exposition au bruit, l'extension de l'urbanisation et la création ou l'extension d'équipement public sont interdites lorsqu'elles conduisent à exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit".

Les documents d'urbanisme locaux en vigueur sur les zones de bruit A, B et C sont les suivants :

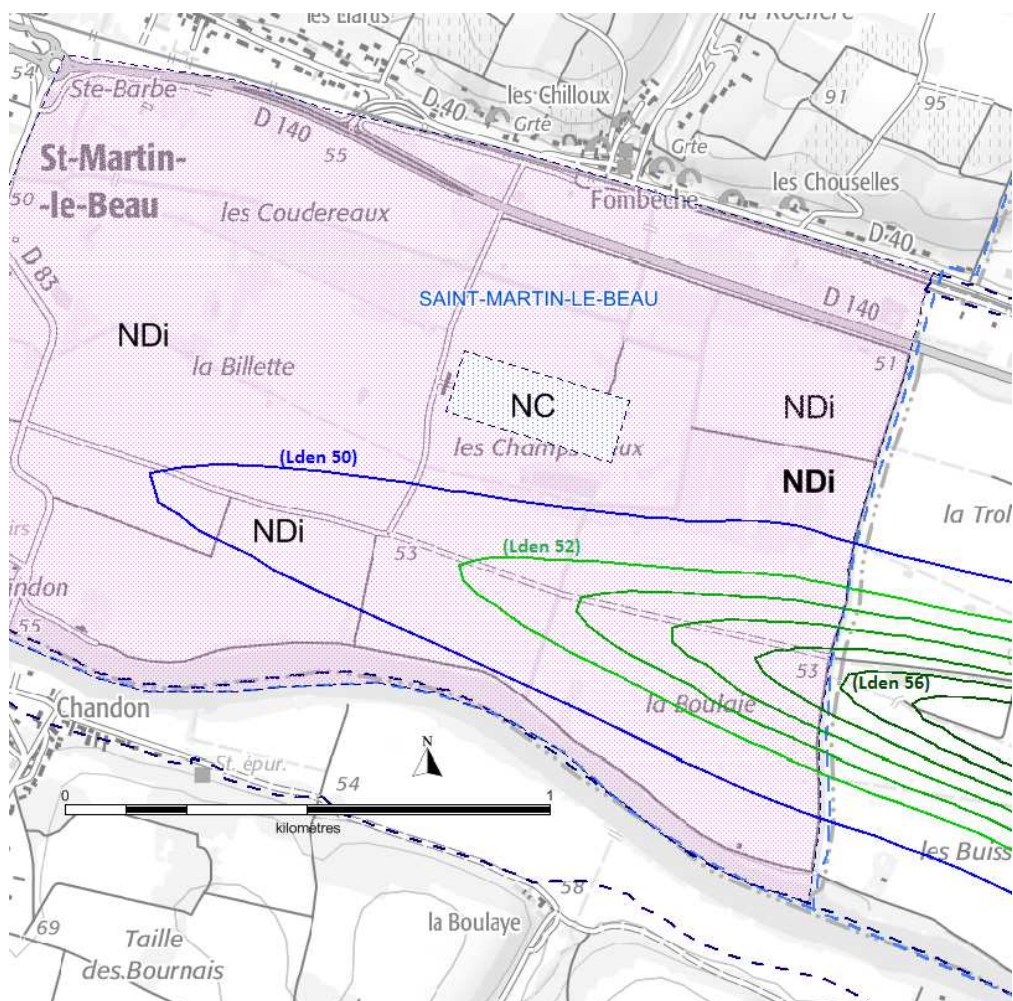
- le plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Dierre approuvé le 11 juillet 2014 ;
- le plan d'occupation des sols (POS) de commune de Saint-Martin-le-Beau approuvé le 19 janvier 2009 ;
- le plan local d'urbanisme (PLU) de la commune La-Croix-en-Touraine approuvé le 26 mai 2016.

Les incompatibilités sont recherchées ci-après sans préjuger du choix des indices de bruit pour délimiter les zones B et C du projet de PEB.

Dans les zones de bruit A et B, sont notamment interdits les habitations individuelles, les immeubles collectifs d'habitation et l'habitat groupé. On entend par habitat groupé une notion de densité telle que les constructions résultant d'un lotissement de plusieurs lots ou d'autres opérations telles que la zone d'aménagement concerté (ZAC) et l'association foncière urbaine (AFU).

Dans la zone de bruit C, sont notamment interdits les immeubles collectifs d'habitation et l'habitat groupé (ex : lotissement de plusieurs lots).

5.1. POS de Saint-Martin-le-Beau (approuvé le 19 janvier 2009)



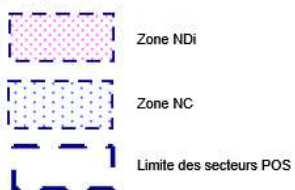
Zonage du POS de Saint-Martin-le-Beau sur le secteur de l'aérodrome d'Amboise-Dierre

Légende

Zonage du POS de St-Martin-le-Beau
(inclu dans la zone C de l'APPEB)

NDi : secteur de protection stricte, soumis aux risques d'inondation

Zonage POS St-Martin-le-Beau



Légende fond de plan



Zones de bruit de l'APPEB

Zonage APPEB

Zone A	Lden 70
Zone B	Lden 65
	Lden 64
	Lden 63
	Lden 62
Zone C	Lden 57
	Lden 56
	Lden 55
	Lden 54
	Lden 53
	Lden 52
Zone D	Lden 50

Zones APPEB		Zones POS concernées
Zone C	limite extérieure Lden 52	NDi
	limite extérieure Lden 56	NDi

Compatibilité du POS avec la zone C de l'APPEB

Zone ND et son secteur Ndi

La zone ND est une zone naturelle qu'il convient de protéger en raison :

- de l'existence de risques naturels (inondations, érosion, affaissements de terrain...);
- de la qualité des sites, milieux naturels et paysagers ;
- ainsi que de leur intérêt d'un point de vue esthétique, historique et écologique.

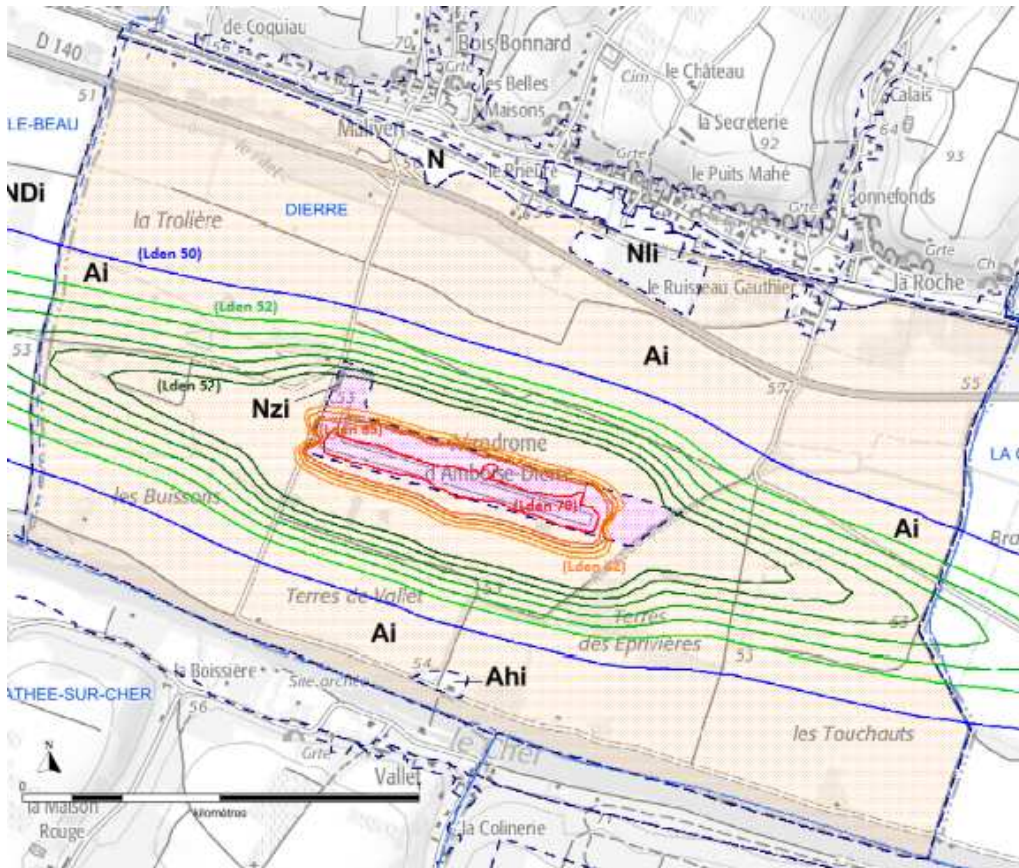
Cette zone est comprise dans le Plan d'Exposition au Bruit, défini autour de l'aérodrome Amboise-Dierre, situé au sud du territoire communal par arrêté préfectoral du 13 juin 2000, et respecte les prescriptions édictées par ce PEB.

Le secteur NDi est un secteur soumis aux risques d'inondation, en référence au plan de prévention des risques naturels prévisibles d'inondation Val du Cher. Aucune construction à usage d'habitation n'est située à l'intérieur du plan d'exposition au bruit.

Occupations et utilisations du sol dans le secteur Ndi

En dehors des constructions et installations strictement nécessaires au fonctionnement des services publics et des travaux d'entretien et de reconstruction des bâtiments existants sinistrés pour des causes autre que l'inondation, les constructions nouvelles à usage d'habitation sont interdites, **ce qui est compatible avec les prescriptions de la zone C de l'APPEB.**

5.2. PLU de Dierre (approuvé le 11 juillet 2014)



Zonage du PLU de Dierre sur le secteur de l'aérodrome d'Amboise-Dierre

Légende	
<p>Zonage du PLU de Dierre (inclu dans les zones A, B et C de l'APPEB)</p> <p>Ai : Secteur agricole protégé en zone inondable du PPRI du Cher approuvé par arrêté préfectoral le 16/02/2009.</p> <p>Nzi : secteur naturel dédié à l'activité aéroportuaire en zone inondable du PPRI du Cher.</p>	
<p>Zonage PLU de Dierre</p>	<p>Zones de bruit de l'APPEB</p> <p>Zonage APPEB</p> <p>Zone A Lden 70</p> <p>Zone B Lden 65 Lden 64 Lden 63 Lden 62</p> <p>Zone C Lden 57 Lden 56 Lden 55 Lden 54 Lden 53 Lden 52</p> <p>Zone D Lden 50</p>
<p>Légende fond de plan</p>	

Zones APPEB		Zones PLU concernées
Zone A	Lden70	Nzi
Zone B	limite extérieure Lden 62	Nzi, Ai
	limite extérieure Lden 65	Nzi, Ai
Zone C	limite extérieure Lden 52	Nzi, Ai
	limite extérieure Lden 57	Nzi, Ai

Compatibilité du PLU avec la zone A de l'APPEB

Zone N et son secteur Nzi

La zone N correspond aux secteurs de la commune à protéger en raison soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit de leur caractère d'espaces naturels.

Le secteur Nzi délimite les emprises de l'aérodrome Amboise-Dierre en zone inondable.

Dans les secteurs soumis au risque d'inondation (Nzi, Nli) s'appliquent les prescriptions du PPRI du Cher approuvé par arrêté préfectoral le 16/02/2009.

La zone naturelle est concernée par des zones de nuisances sonores liées à l'activité de l'aérodrome Dierre/Amboise. Aucune construction à usage d'habitation n'est située à l'intérieur du Plan d'Exposition au Bruit (PEB), annexé au PLU.

Occupations et utilisations du sol dans le secteur Nzi

Sous réserve du respect des prescriptions du PPRI du Cher, les constructions et installations liées et nécessaires à l'activité de l'aérodrome sont autorisées.

Le règlement de la zone Nzi est compatible avec les prescriptions de la zone A de l'APPEB.

Compatibilité du PLU avec la zone B de l'APPEB

Zone A et son secteur Ai

La zone A correspond aux secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles, au sein desquels seules sont autorisées les constructions et installations nouvelles nécessaires à l'exploitation agricole et aux services publics ou d'intérêt collectif. Le secteur Ai délimite les espaces inondables de la vallée du Cher à protéger.

Occupations et utilisations du sol dans le secteur Ai

Les occupations et utilisations du sol sont celles autorisées par le PPRI du Cher (zones A3 et A4 du PPRI inconstructibles), **ce qui est compatible avec les prescriptions de la zone B de l'APPEB.**

Zone N et son secteur Nzi

La zone N correspond aux secteurs de la commune à protéger en raison soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit de leur caractère d'espaces naturels.

Le secteur Nzi délimite les emprises de l'aérodrome Amboise-Dierre en zone inondable.

Dans les secteurs soumis au risque d'inondation (Nzi, Nli) s'appliquent les prescriptions du PPRI du Cher approuvé par arrêté préfectoral le 16/02/2009.

La zone naturelle est concernée par des zones de nuisances sonores liées à l'activité de l'aérodrome Dierre-Amboise. Aucune construction à usage d'habitation n'est située à l'intérieur du Plan d'Exposition au Bruit (PEB), annexé au PLU.

Occupations et utilisations du sol dans le secteur Nzi

Sous réserve du respect des prescriptions du PPRI du Cher, les constructions et installations liées et nécessaires à l'activité de l'aérodrome sont autorisées.

Le règlement de la zone Nzi est compatible avec les prescriptions de la zone B de l'APPEB.

Compatibilité du PLU avec la zone C de l'APPEB

Zone A et son secteur Ai

La zone A correspond aux secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles, au sein desquels seules sont autorisées les constructions et installations nouvelles nécessaires à l'exploitation agricole et aux services publics ou d'intérêt collectif.

Le secteur Ai délimite les espaces inondables de la vallée du Cher à protéger.

Occupations et utilisations du sol dans le secteur Ai

Les occupations et utilisations du sol sont celles autorisées au PPRI du Cher (zones A3 et A4 du PPRI inconstructibles), **ce qui est compatible avec les prescriptions de la zone C de l'APPEB.**

Zone N et son secteur Nzi

La zone N correspond aux secteurs de la commune à protéger en raison soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit de leur caractère d'espaces naturels.

Le secteur Nzi délimite les emprises de l'aérodrome Amboise-Dierre en zone inondable.

Dans les secteurs soumis au risque d'inondation (Nzi, Nli) s'appliquent les prescriptions du PPRI du Cher approuvé par arrêté préfectoral le 16/02/2009.

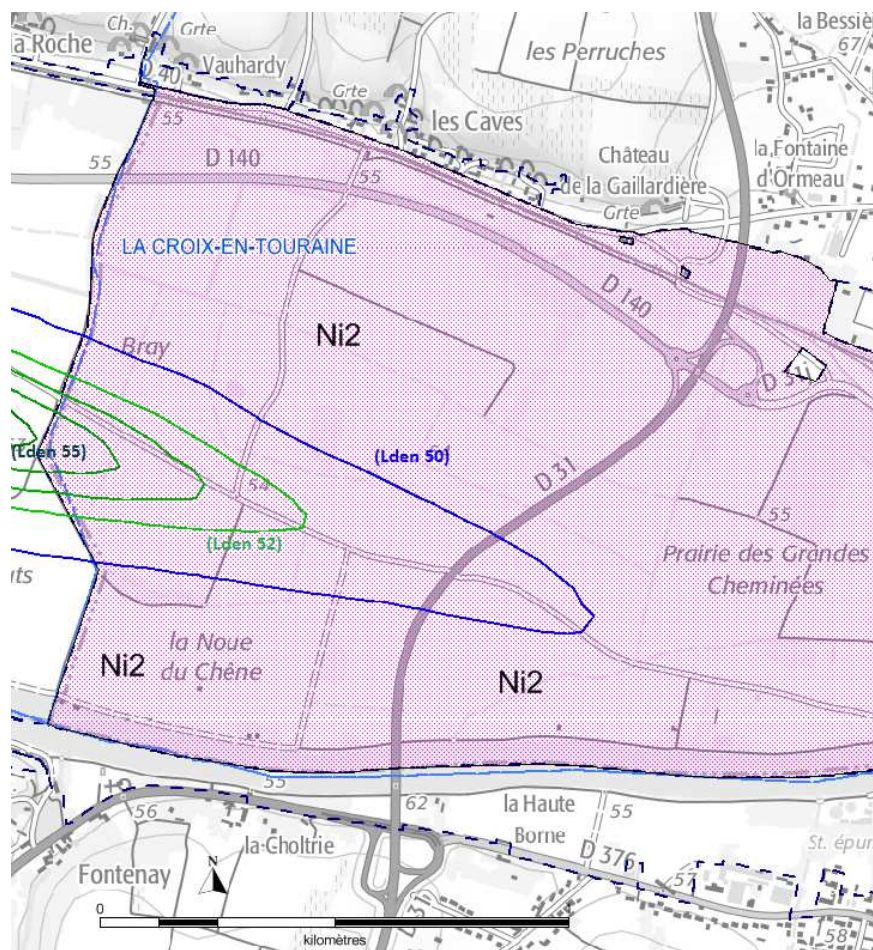
La zone naturelle est concernée par des zones de nuisances sonores liées à l'activité de l'aérodrome Dierre-Amboise. Aucune construction à usage d'habitation n'est située à l'intérieur du Plan d'Exposition au Bruit (PEB), annexé au PLU.

Occupations et utilisations du sol dans le secteur Nzi

Sous réserve du respect des prescriptions du PPRI du Cher, les constructions et installations liées et nécessaires à l'activité de l'aérodrome sont autorisées.

Le règlement de la zone Nzi est compatible avec les prescriptions de la zone C de l'APPEB.

5.3. PLU de La Croix en Touraine (approuvé le 26 mai 2016)



Zonage du PLU de La-Croix-en-Touraine sur le secteur de l'aérodrome d'Amboise-Dierre

Légende	
<p>Zonage du PLU de La Croix en Touraine (inclu dans la zone C de l'APPEB)</p> <p>Ni2 : secteur zone inondable</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content;"> <p>Zonage PLU La Croix-en-Touraine</p> <p>Zone Ni2</p> <p>Limites des secteurs PLU</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin-top: 10px;"> <p>Légende fond de plan</p> <p>Limite communale</p> </div>	
<p>Zones de bruit de l'APPEB</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>Zonage APPEB</p> <p>Zone A</p> <p>Lden 70</p> <p>Zone B</p> <p>Lden 65 Lden 64 Lden 63 Lden 62</p> <p>Zone C</p> <p>Lden 57 Lden 56 Lden 55 Lden 54 Lden 53 Lden 52</p> <p>Zone D</p> <p>Lden 50</p> </div>	

Zones APPEB		Zones PLU concernées
Zone C	limite extérieure Lden 52	Ni2
	limite extérieure Lden 55	Ni2

Compatibilité du PLU avec la zone C de l'APPEB

Zone N et son secteur Ni2

La zone N est la partie du territoire communal correspondant à une zone naturelle et forestière, en majeure partie non équipée, qu'il convient de protéger en raison de ses qualités paysagères et du caractère des éléments qui la composent, et pour préserver l'équilibre biologique et écologique de la commune.

En dehors des secteurs (Nh, Nhi1, Nhi2, Nha, Nhar, Ni2, Ns et Nvi2) et des ouvrages nécessaires au fonctionnement des services publics, les constructions nouvelles, de quelque nature que ce soit, sont proscrites.

Le secteur Ni2 correspond à la zone inondable de la vallée du Cher en aléa fort.

Occupations et utilisations du sol dans la zone N et le secteur Ni2

Dans l'ensemble de la zone N, en dehors des secteurs Nha et Nhar et des ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics, les constructions nouvelles de quelque nature que ce soit sont interdites.

Occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières

Dans l'ensemble de la zone N

- les constructions, ouvrages, installations, travaux à condition qu'ils soient liés au fonctionnement des services publics ou d'utilité publique, pour autant que leur implantation ne puisse modifier les conditions d'écoulement des eaux de crues dans la partie inondable de la zone.
- les constructions de toute nature et les dépôts à condition qu'ils soient nécessaires au fonctionnement du service public ferroviaire, dans l'emprise du domaine SNCF/RFF.

Dans les secteurs Ni2, Nhi1 et Nhi2

Pour les constructions légalement implantées à la date d'approbation du présent PLU :

- les travaux courants d'entretien et de gestion des constructions et installations existantes, à condition qu'ils permettent de réduire la vulnérabilité aux inondations ;
- les réparations après inondation ;
- l'extension des constructions, à condition qu'elle ne dépasse pas :
 - 50 m² d'emprise au sol pour les constructions à usage d'habitation, annexes comprises, l'extension des pièces d'habitation ne pouvant dépasser 25 m² ;
 - 30 % de l'emprise au sol existante pour les bâtiments à usage d'activités économiques, agricoles, artisanales et de services, n'ayant pas vocation à l'hébergement, dans la limite de 150 m² pour l'extension.
- les travaux nécessaires à la mise aux normes réglementaires des installations agricoles existantes, classées pour la protection de l'environnement ;
- les surélévations de constructions à usage d'habitation, à condition de ne pas créer un logement supplémentaire...
- les reconstructions de bâtiments régulièrement autorisées, sinistrés pour des causes autres que l'inondation...

Le règlement de la zone Ni2 est compatible avec les prescriptions de la zone C de l'APPEB.

Les documents d'urbanisme des communes de Dierre, La-Croix-en-Touraine et Saint-Martin-le-Beau sont compatibles avec les prescriptions de l'avant-projet de PEB.

5.4. Choix des limites des zones de bruit B et C

Le choix de la délimitation des zones B et C est 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 résulte d'un compromis entre le souci de respecter la dynamique du territoire 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.

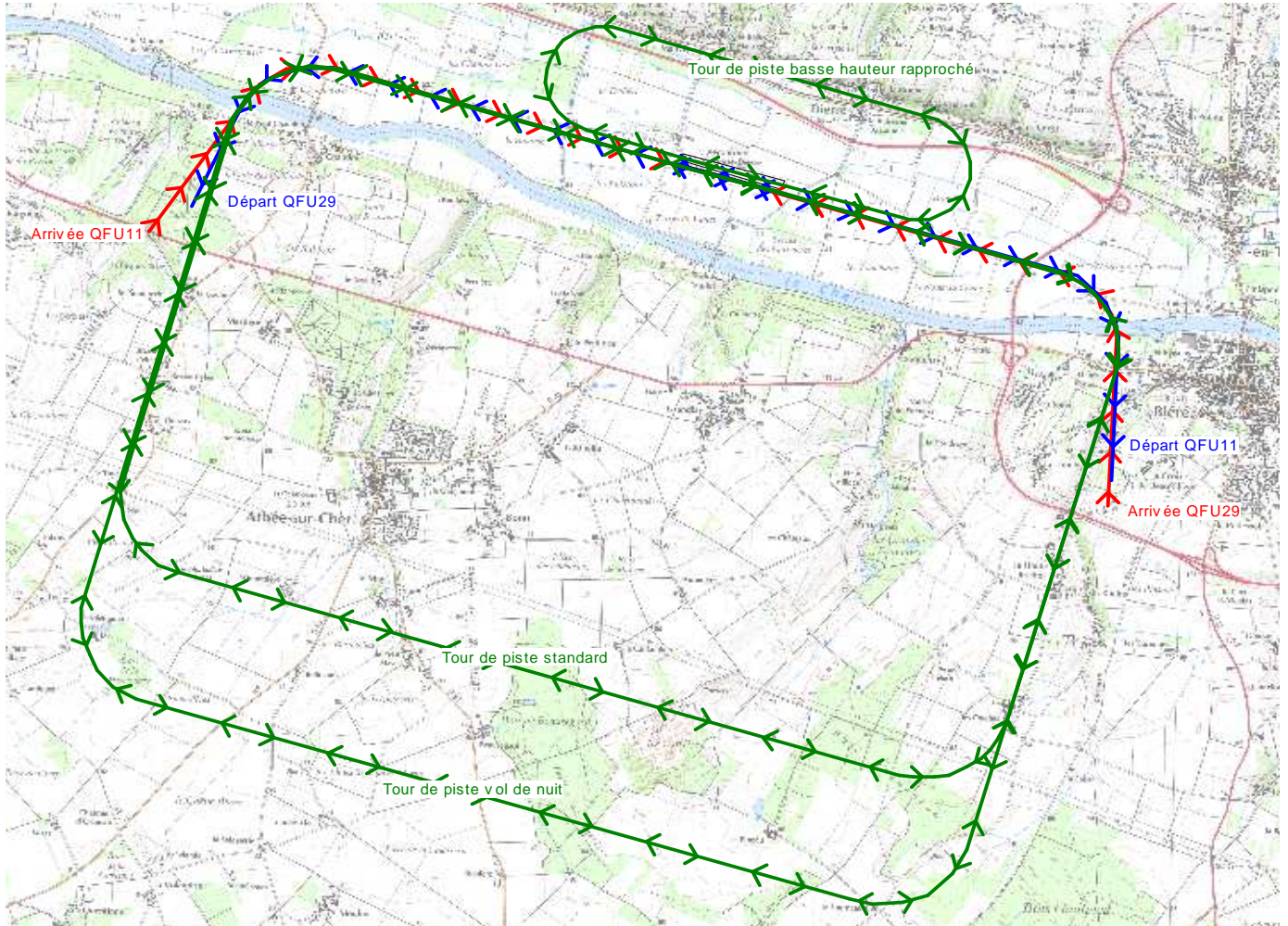
Dans ces conditions, compte tenu :

- des prescriptions de l'article R 112-3 du code de l'urbanisme, autorisant pour les aérodomes existants le choix de la courbe extérieure de la zone B entre les valeurs d'indice Lden 65 et 62, et le choix de la courbe extérieure de la zone C entre les valeurs d'indice Lden 57 et 52 ;
- de l'état actuel de l'urbanisation autour du site ;
- de la présentation le 3 octobre 2016 de l'avant-projet de PEB aux représentants des communes des communes concernées.

Le préfet a décidé :

- **de retenir la valeur d'indice 62 dB(A) comme limite extérieure de la zone B ;**
- **de retenir la valeur d'indice 52 dB(A) 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.**

ANNEXE 1 : DESCRIPTION GEOMETRIQUE DES TRAJECTOIRES



ANNEXE 2 : DESCRIPTION DES INFRASTRUCTURES ET PROCÉDURES

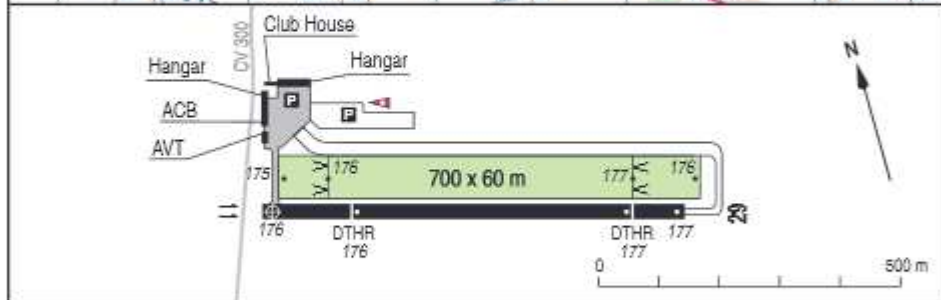
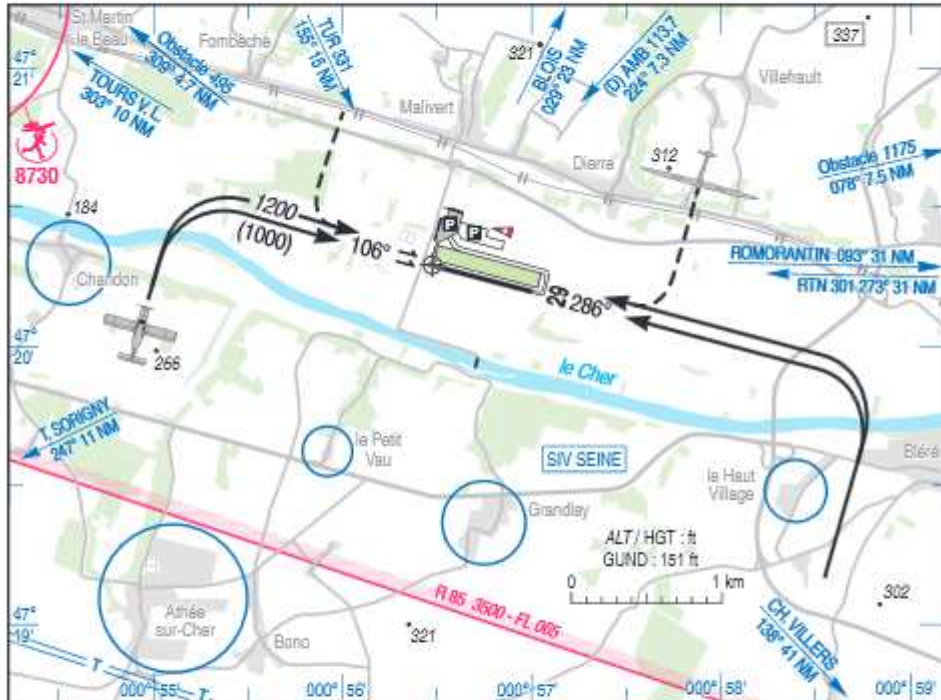
ATTERRISSAGE A VUE
Visual landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic
04 APR 13

AMBOISE DIERRE
AD2 LFEF ATT 01

	ALT AD : 177 (7 hPa) LAT : 47 20 28 N LONG : 000 56 28 E	LFEF VAR : 1°W (10)
--	---	-------------------------------

APP : NIL
TWR : NIL
AJA : 118.775



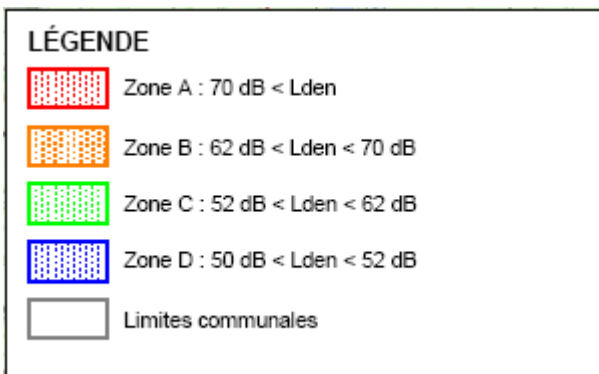
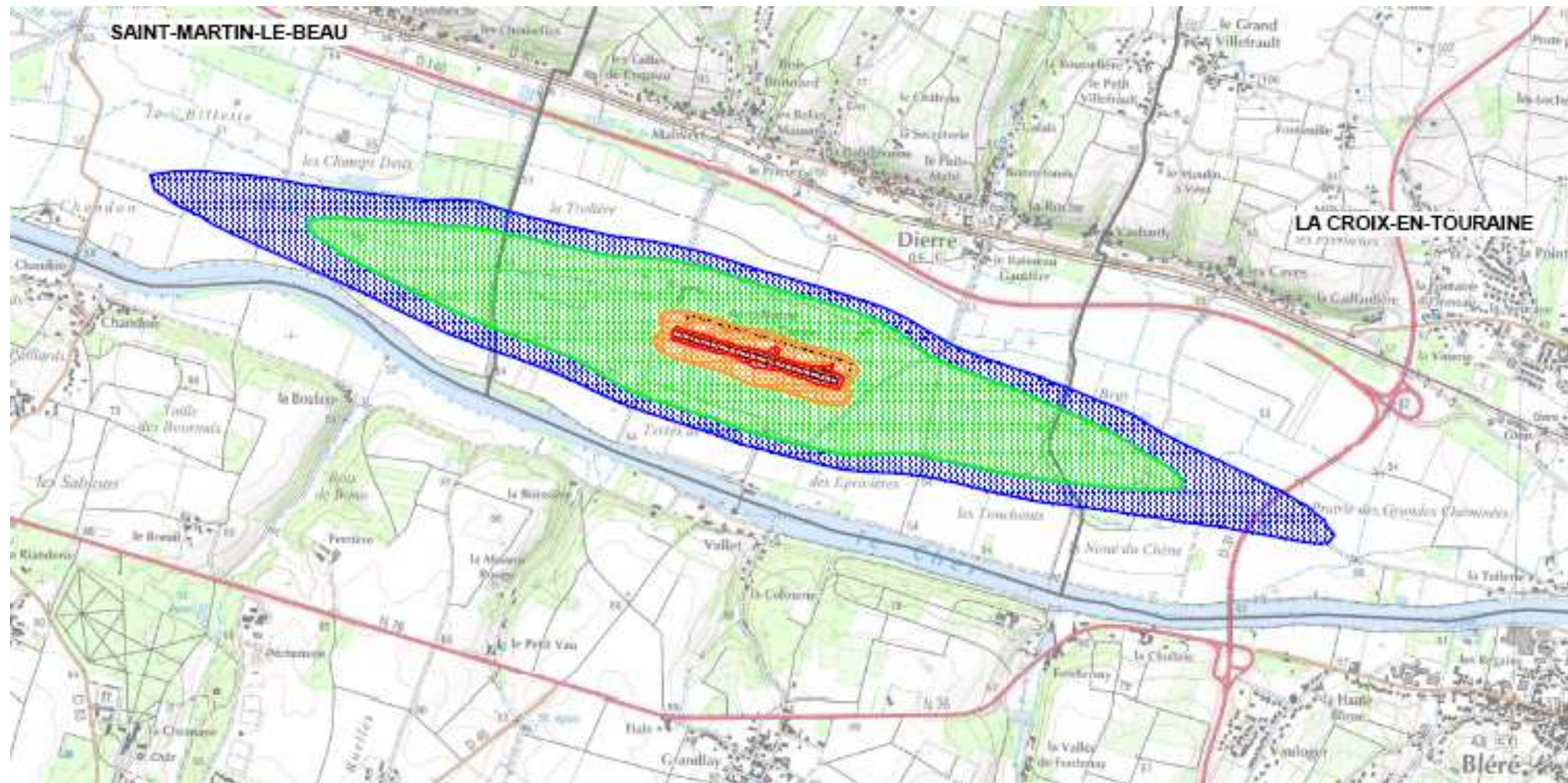
RWY	QFU	Dimensions Dimension	Nature Surface	Résistance Strength	TODA	ASDA	LDA
11	106	700 x 25	Revêtement Paved	3 t	700	700	555
29	286				600	700	615

Aides lumineuses : BI **Lighting aids : LIL**

ANNEXE 3 : HYPOTHÈSES DE TRAFIC CIVIL LONG TERME

Type d'appareil	Période de la journée	Mouvements annuels	Répartition des mouvements par procédure (%)									
			QFU11(L)					QFU29(R)				
			Départ	Arrivées	TDP standard	TDP nuit	TDP BA rapproché	Départ	Arrivées	TDP standard	TDP nuit	TDP BA rapproché
GASEPF	Jour	9172	15,958883%	15,958883%	10,465787%	0,000000%	2,616447%	19,505301%	19,505301%	12,791518%	0,000000%	3,197879%
	Soir	1657	15,955718%	15,955718%	10,470851%	0,000000%	2,617713%	19,501433%	19,501433%	12,797707%	0,000000%	3,199427%
	Nuit	221	5,538462%	5,538462%	0,000000%	33,923077%	0,000000%	6,769231%	6,769231%	0,000000%	41,461538%	0,000000%
GASEPV	Jour	539	15,952458%	15,952458%	10,476067%	0,000000%	2,619017%	19,497449%	19,497449%	12,804082%	0,000000%	3,201020%
	Soir	98	15,991071%	15,991071%	10,414286%	0,000000%	2,603571%	19,544643%	19,544643%	12,728571%	0,000000%	3,182143%
	Nuit	13	5,538462%	5,538462%	0,000000%	33,923077%	0,000000%	6,769231%	6,769231%	0,000000%	41,461538%	0,000000%
SA350D	Jour	1079	15,958526%	15,958526%	10,466358%	0,000000%	2,616589%	19,504866%	19,504866%	12,792215%	0,000000%	3,198054%
	Soir	195	15,957692%	15,957692%	10,467692%	0,000000%	2,616923%	19,503846%	19,503846%	12,793846%	0,000000%	3,198462%
	Nuit	26	5,538462%	5,538462%	0,000000%	33,923077%	0,000000%	6,769231%	6,769231%	0,000000%	41,461538%	0,000000%

ANNEXE 4 : CARTE DU PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT



ANNEXE 5 : PROCEDURE D'ETABLISSEMENT ET DE REVISION D'UN PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

Etape 1 : Préparation et élaboration du projet de PEB

a) Elaboration de l'Avant-projet de plan d'exposition au bruit (APPEB)

L'ensemble des perspectives de développement et d'utilisation de l'aérodrome à court, moyen et long termes sont définies. Un avant-projet de plan d'exposition au bruit (APPEB) est proposé : il est constitué de l'enveloppe des différentes courbes ainsi obtenues pour chacun des trois horizons.

b) Choix des indices et élaboration du projet de PEB

Le dossier d'APPEB est soumis à la commission consultative de l'environnement (CCE) de l'aérodrome, si elle existe, en vue de recueillir son avis sur les valeurs de l'indice L_{den} à prendre en compte pour déterminer la limite extérieure de la zone C et de la zone B (le cas échéant). En l'absence d'une CCE, le préfet peut consulter les différents partenaires concernés.

Après accord exprès du Ministre chargé de l'Aviation civile (pour les aérodromes d'intérêt national) ou du Ministre de la Défense pour les aérodromes dont il est l'affectataire exclusif ou principal, le préfet prend la décision de réviser ou d'établir le PEB, fixe les hypothèses à court, moyen et long termes retenues, propose les valeurs d'indices pour les limites extérieures des zones B et C et propose éventuellement une zone D.

Un projet de PEB est élaboré sur ces bases.

A compter de la décision d'élaboration ou de révision du PEB, le préfet peut, par arrêté, délimiter les territoires à l'intérieur desquels s'appliqueront par anticipation, pour une durée maximale de 2 ans, les dispositions relatives aux zones C et D.

Etape 2 : Consultations et approbation du PEB

a) Consultations

- Consultations des communes ou établissements publics de coopération intercommunale concernés :

La décision d'établissement ou de révision du PEB est ensuite notifiée pour avis, accompagnée du projet de PEB, aux maires des communes concernées et, s'il y a lieu, aux présidents des établissements publics de coopération intercommunale compétents (EPCI) dans le cadre des consultations prévues à l'article R 112-13 du code de l'urbanisme. Elle devra être publiée dans deux journaux locaux et affichée dans chaque mairie et siège d'EPCI durant un mois, les conseils municipaux et les présidents des EPCI disposant de deux mois pour donner leur avis.

- Consultation de l'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA) et de la commission consultative de l'environnement de l'aéroport (CCE) :

Une fois la consultation des communes et des EPCI terminée, le préfet transmet pour avis, accompagné de l'ensemble des avis formulés par les communes et les EPCI, le projet de PEB à :

- l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA) pour les aérodromes visés au I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts, à qui il appartient de recueillir au préalable l'avis de la commission consultative de l'environnement concernée ;

- la commission consultative de l'environnement, lorsqu'elle existe, pour les autres aérodromes.

La commission consultative de l'environnement dispose d'un délai de deux mois à compter de la date de la saisine, soit par le préfet, soit par l'ACNUSA, pour formuler son avis sur le projet communiqué.

L'ACNUSA dispose d'un délai de quatre mois à compter de la date de saisine du préfet pour émettre son avis sur le projet communiqué.

b) Enquête publique et approbation

A l'issue des différentes consultations, le préfet soumet à enquête publique le projet de PEB éventuellement modifié en fonction des avis recueillis.

Le président du tribunal administratif est saisi par le préfet en vue de la désignation d'un commissaire enquêteur. Le préfet prend ensuite un arrêté organisant cette enquête ; cet arrêté doit être affiché en mairie et dans la zone publique de l'aérodrome et publié dans deux journaux locaux, 15 jours avant le début de l'enquête et durant ses huit premiers jours. La durée minimale de l'enquête est d'un mois, le rapport et l'avis du commissaire enquêteur intervenant au plus tard dans un délai d'un mois à l'issue de la clôture de l'enquête.

Après avoir recueilli les avis, le commissaire enquêteur remet au préfet le dossier d'enquête avec son rapport et ses conclusions ; le projet de PEB peut être modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique.

Le préfet prend ensuite un arrêté approuvant le PEB après accord exprès du Ministre chargé de l'Aviation civile (pour les aérodromes d'intérêt national) ou du Ministre de la Défense suivant l'affectation de l'aérodrome.

L'arrêté d'approbation et le PEB doivent être tenus à la disposition du public en mairie, aux sièges des EPCI et en préfecture. L'avis de mise à disposition doit être publié dans deux journaux locaux et affiché en mairie et aux sièges des EPCI.

Conformément aux dispositions de l'article L112-6 du code de l'urbanisme, le PEB approuvé sera annexé aux plans locaux d'urbanisme, aux plans de sauvegarde et de mise en valeur et aux cartes communales des communes concernées. Les schémas de cohérence territoriale, schémas de secteur, plans locaux d'urbanisme, plans de sauvegarde et de mise en valeur et les cartes communales doivent être rendus compatibles avec les dispositions particulières aux zones de bruit autour des aérodromes.

**ANNEXE 6 : NIVEAUX D'ISOLATION ACOUSTIQUE DEVANT ETRE
ATTEINTS DANS LES DIFFERENTES ZONES DU PEB**

Arrêté du 23 juillet 2013 modifiant l'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

Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	32 dB(A)

Arrêté du 25 avril 2003 relatif à la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement, de santé et les hôtels.

Zone A	Zone B	Zone C
47 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)

ANNEXE 7 : ARTICLES L.112-3 A L.112-17 DU CODE DE L'URBANISME

Article L112-3

Au voisinage des aérodromes, les conditions d'utilisation des sols exposés aux nuisances dues au bruit des aéronefs sont fixées par la présente section, dont les dispositions complètent les règles générales instituées en application de l'article L. 101-3.

Article L112-4

Les schémas de cohérence territoriale, les plans locaux d'urbanisme, les plans de sauvegarde et de mise en valeur et les cartes communales sont compatibles avec les dispositions de la présente section. Ces dispositions sont opposables à toute personne publique ou privée pour l'exécution de tous travaux, constructions, aménagements, affouillements ou exhaussements des sols, la création de lotissements et l'ouverture des installations classées pour la protection de l'environnement.

Article L112-5

La présente section est applicable :

- 1° Aux aérodromes classés selon le code de l'aviation civile en catégories A, B et C ;
- 2° Aux aérodromes civils ou militaires figurant sur une liste établie par l'autorité administrative compétente de l'Etat ;
- 3° A tout nouvel aérodrome à réaliser ayant vocation à accueillir le trafic commercial de passagers en substitution d'un aérodrome mentionné au 1°, dont la réalisation a nécessité des travaux déclarés d'utilité publique.

Article L112-6

Pour l'application des prescriptions édictées par la présente section, un plan d'exposition au bruit est établi pour chacun des aérodromes mentionnés à l'article L. 112-5. Le plan d'exposition au bruit est annexé au plan local d'urbanisme, au plan de sauvegarde et de mise en valeur et à la carte communale.

Article L112-7

Le plan d'exposition au bruit comprend un rapport de présentation et des documents graphiques. Il définit, à partir des prévisions de développement de l'activité aérienne, de l'extension prévisible des infrastructures et des procédures de circulation aérienne, des zones diversement exposées au bruit engendré par les aéronefs. Il les classe en fonction de l'intensité décroissante du bruit en zones A et B, dites zones de bruit fort, C, dite zone de bruit modéré, et D. Ces zones sont définies en fonction des valeurs d'indices évaluant la gêne due au bruit des aéronefs fixées par décret en Conseil d'Etat. La délimitation d'une zone D est facultative à l'exception des aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts.

Article L112-8

Les valeurs des indices mentionnées à l'article L. 112-7 pourront être modulées compte tenu de la situation des aérodromes au regard de leur utilisation, notamment pour la formation aéronautique, et de leur insertion dans les milieux urbanisés. La modulation de l'indice servant à la détermination de la limite extérieure de la zone C se fera à l'intérieur d'une plage de valeurs fixées par le décret prévu à l'article L. 112-7.

Article L112-9

Le plan d'exposition au bruit des aérodromes dont le nombre de créneaux horaires attribuables fait l'objet d'une limitation réglementaire sur l'ensemble des plages horaires d'ouverture ne comprend que des zones A et B.

Toutefois, les dispositions prévues aux 1°, 2° et 5° de l'article L. 112-10 restent applicables à l'intérieur du périmètre défini par la zone C du plan d'exposition au bruit en vigueur au 19 février 2009 sur les aérodromes mentionnés au premier alinéa. En outre, pour l'application à ces aérodromes du 5° de l'article L. 112-10, une augmentation de la capacité de logements et de la population à l'intérieur des secteurs mentionnés audit 5° est autorisée dans une limite définie dans l'acte de création de ces secteurs ou dans une décision modificative.

Article L112-10

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

A cet effet :

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

- a) De celles qui sont nécessaires à l'activité aéronautique ou liées à celle-ci ;
- b) 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 ;
- c) 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 et des 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 acoustique fixées par l'autorité administrative sont respectées et que le coût d'isolation est à la charge exclusive du constructeur ;

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

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

4° Dans les zones D, les constructions sont autorisées mais doivent faire l'objet des mesures d'isolation acoustique prévues à l'article L. 112-12;

5° Dans les zones C, les plans d'exposition au bruit peuvent délimiter des secteurs où, pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées, à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores. Une telle augmentation est toutefois possible dans le cadre des opérations prévues par le I de l'article 166 de la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové, dans les conditions fixées aux I et II dudit article. Postérieurement à la publication des plans d'exposition au bruit, à la demande de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme, de tels secteurs peuvent également être délimités par l'autorité administrative compétente de l'Etat après enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre 1er du code de l'environnement.

Article L112-11

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

Article L112-12

Toutes les constructions qui sont autorisées dans les zones de bruit conformément aux dispositions de l'article L. 112-10 font l'objet de mesures d'isolation acoustique, dans les conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires en matière d'urbanisme, de construction ou d'habitation.

Article L112-13

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

Article L112-14

A compter de la décision d'élaborer ou de réviser un plan d'exposition au bruit, l'autorité administrative compétente de l'Etat peut délimiter les territoires à l'intérieur desquels s'appliqueront par anticipation, pour une durée maximale de deux ans renouvelable une fois, les dispositions de l'article L. 112-10 concernant les zones C et D.

Article L112-15

A compter de la publication de l'acte administratif portant mise en révision d'un plan d'exposition au bruit, l'autorité administrative compétente de l'Etat peut décider l'application des dispositions de l'article L. 112-10 concernant la zone C, pour la durée de la procédure de révision, dans les communes et parties de communes incluses dans le périmètre d'un plan de gêne sonore institué en vertu de l'article L. 571-15 du code de l'environnement, mais non comprises dans le périmètre des zones A, B et C du plan d'exposition au bruit jusque-là en vigueur.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux aéroports dont le nombre de créneaux horaires attribuables fait l'objet d'une limitation réglementaire sur l'ensemble des plages horaires d'ouverture.

Article L112-16

Le plan d'exposition au bruit est établi par l'autorité administrative compétente de l'Etat, après consultation :

1° Des communes intéressées ;

2° De l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires pour les aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts, qui recueille au préalable l'avis de la commission consultative de l'environnement compétente ;

3° De la commission consultative de l'environnement compétente, lorsqu'elle existe, pour les autres aérodromes.

Il est soumis à enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement.

Il est tenu à la disposition du public.

Article L112-17

Les plans d'exposition au bruit existants établis en application de la directive d'aménagement national relative à la construction dans les zones de bruit des aérodromes valent, dans l'attente de leur révision, plan d'exposition au bruit au titre de la présente section.

ANNEXE 8 : ARTICLES R.112-1 A R.112-17 DU CODE DE L'URBANISME

Article R112-1

La valeur de l'indice de bruit, L_{den} , représentant le niveau d'exposition totale au bruit des avions en chaque point de l'environnement d'un aéroport, exprimée en décibels (dB), est calculée à l'aide de la formule ci-après :

$$L_{den} = 10 \times \lg \frac{1}{24} \left[12 \times 10^{\frac{L_d}{10}} + 4 \times 10^{\frac{L_e+5}{10}} + 8 \times 10^{\frac{L_n+10}{10}} \right]$$

Avec :

L_d = niveau sonore moyen à long terme pondéré A tel que défini par la norme ISO 1996-2:1987, déterminé sur l'ensemble des périodes de jour d'une année. La période de jour s'étend de 6 heures à 18 heures ;

L_e = niveau sonore moyen à long terme pondéré A tel que défini par la norme ISO 1996-2:1987, déterminé sur l'ensemble des périodes de soirée d'une année. La période de soirée s'étend de 18 heures à 22 heures ;

L_n = niveau sonore moyen à long terme pondéré A tel que défini par la norme ISO 1996-2:1987, déterminé sur l'ensemble des périodes de nuit d'une année. La période de nuit s'étend de 22 heures à 6 heures le lendemain.

Article R112-2

Pour les aéroports 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.

Le nombre de jours susmentionné est le nombre annuel estimé de jours au cours desquels, pour chacune des activités commerciale, militaire ou générale, l'activité aérienne est significative. L'activité aérienne significative et les prévisions de trafic justifiant de l'application du présent article sont explicitées dans le rapport de présentation du plan d'exposition au bruit.

Article R112-3

La zone de bruit fort A est la zone comprise à l'intérieur de la courbe d'indice L_{den} 70.

La zone de bruit fort B est la zone comprise entre la courbe d'indice L_{den} 70 et la courbe d'indice L_{den} 62. Toutefois, pour les aéroports mis en service avant le 28 avril 2002, la valeur de l'indice servant à la délimitation de la limite extérieure de la zone B est comprise entre 65 et 62.

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 Lden choisie entre 57 et 55.

Pour les aérodromes mentionnés à l'article R. 112-2, 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 Lden choisie entre 57 et 52.

Pour les aérodromes militaires figurant sur une liste fixée par arrêté du ministre de la défense, les dispositions de l'article R. 112-2 ne s'appliquent pas. Pour ces aérodromes, la zone de bruit fort B est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone A et la courbe correspondant à une valeur d'indice Lden choisie entre 68 et 62. 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 Lden choisie entre 64 et 55.

La zone D est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone C et la courbe d'indice Lden 50.

Article R112-4

Le plan d'exposition au bruit est établi à l'échelle du 1/25 000 et fait apparaître le tracé des limites des zones de bruit dites A, B, C et, le cas échéant, D.

Il rappelle les valeurs d'indice retenues pour définir les zones A et D et précise la valeur d'indice servant à définir la limite extérieure des zones B et C.

Il prend en compte l'ensemble des hypothèses à court, moyen et long terme de développement et d'utilisation de l'aérodrome concerné.

Article R112-5

Afin d'évaluer, de prévenir et de réduire le bruit émis dans l'environnement, les données, objectifs et mesures constitutifs des cartes de bruit et du plan de prévention du bruit dans l'environnement prévus par les articles R. 572-4, R. 572-5 et R. 572-8 du code de l'environnement sont établis pour les aérodromes civils dont le trafic annuel est supérieur à 50 000 mouvements, hors les mouvements effectués exclusivement à des fins d'entraînement sur des avions légers. La liste de ces aérodromes est fixée par arrêté conjoint des ministres chargés respectivement de l'environnement, des transports et de l'équipement.

Ces données, objectifs et mesures constitutifs des cartes de bruit et du plan de prévention du bruit dans l'environnement sont :

1° Elaborés, soit à l'occasion de la révision du plan d'exposition au bruit, soit indépendamment de celle-ci dans les conditions prévues par les articles R. 572-9 à R. 572-11 du code de l'environnement ;

2° Annexés au rapport de présentation du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome ;

3° Réexaminés en cas d'évolution significative des niveaux de bruit identifiés et, en tout état de cause, au moins tous les cinq ans ;

4° Après leur réexamen et s'il y a lieu, actualisés selon l'une ou l'autre des procédures prévues pour leur établissement au 1°.

Article R112-6

Le rapport de présentation prévu à l'article L. 112-7 ne comporte pas les éléments qui seraient de nature à entraîner la divulgation de secrets de la défense nationale, lorsque le plan d'exposition au bruit concerne un aérodrome dont le ministère chargé de la défense est affectataire à titre exclusif, principal ou secondaire.

Article R112-7

En cas de révision du plan d'exposition au bruit, ce plan demeure en vigueur jusqu'à la date à laquelle l'approbation de la révision a fait l'objet des mesures de publicité mentionnées à l'article R. 112-17.

Article R112-8

La décision d'établir ou de réviser un plan d'exposition au bruit est prise par le préfet. Lorsque l'emprise d'un aérodrome où les communes concernées ou susceptibles d'être concernées par le plan d'exposition au bruit d'un aérodrome sont situées sur le territoire de plusieurs départements, la décision est prise conjointement par les préfets de ces départements.

Cette décision est prise avec l'accord exprès du ministre chargé de la défense en ce qui concerne les aérodromes affectés à titre exclusif ou principal à ce département ministériel.

Elle est prise avec l'accord exprès du ministre chargé de l'aviation civile, en ce qui concerne les aérodromes classés dans la catégorie des investissements d'intérêt national lorsque le ministère de la défense n'en est pas l'affectataire principal, et pour les aérodromes situés en territoire étranger dont les nuisances de bruit affectent le territoire français.

Article R112-9

Sans préjudice du pouvoir du préfet de décider la mise en révision du plan d'exposition au bruit d'un aérodrome en application de l'article R. 112-8, la commission consultative de l'environnement, lorsqu'elle existe, examine tous les cinq ans au moins la pertinence des prévisions ayant servi à l'établissement du plan au regard de l'activité aérienne constatée. Elle peut proposer au préfet sa mise en révision.

Article R112-10

La décision d'établir ou de réviser le plan d'exposition au bruit est notifiée par le préfet, accompagnée d'un projet de plan d'exposition au bruit, aux maires des communes concernées et, s'il y a lieu, aux présidents des établissements publics de coopération intercommunale compétents.

Mention en est insérée en caractères apparents dans deux journaux à diffusion régionale ou locale dans le département.

Article R112-11

La commission consultative de l'environnement, lorsqu'elle existe, est consultée par le préfet sur les valeurs de l'indice Lden à prendre en compte pour déterminer la limite extérieure de la zone C et, le cas échéant, celle de la zone B dans le projet de plan d'exposition au bruit mentionné à l'article R. 112-10 avant qu'intervienne la décision d'établir ou de réviser un plan d'exposition au bruit.

Article R112-12

La décision d'établir ou de réviser un plan d'exposition au bruit fait l'objet d'un affichage pendant un mois dans chacune des mairies concernées et, s'il y a lieu, aux sièges des établissements publics de coopération intercommunale compétents.

Article R112-13

A compter de la notification de la décision d'établir ou de réviser un plan d'exposition au bruit, les conseils municipaux des communes concernées et, le cas échéant, les organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale compétents disposent d'un délai de deux mois pour faire connaître leur avis sur le projet communiqué.

A défaut de réponse dans le délai imparti, l'avis est réputé favorable.

Article R112-14

Dès réception des avis ou, à défaut, dès l'expiration du délai mentionné à l'article R. 112-13, le projet de plan d'exposition au bruit accompagné des avis des conseils municipaux et, le cas échéant, des organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale compétents est transmis pour avis par le préfet à :

1° L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires pour les aéroports mentionnés au I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts, qui recueille au préalable l'avis de la commission consultative de l'environnement concernée ;

2° La commission consultative de l'environnement, lorsqu'elle existe, pour les autres aéroports.

La commission consultative de l'environnement dispose d'un délai de deux mois à compter de la date de la saisine, soit par le préfet, soit par l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires, pour formuler son avis sur le projet communiqué.

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires dispose d'un délai de quatre mois à compter de la date de la saisine par le préfet pour émettre son avis sur le projet communiqué.

Lorsque plusieurs départements sont concernés, le délai court à compter de la date de la dernière saisine.

A défaut de réponse dans les délais impartis, ces avis sont réputés favorables.

Article R112-15

Le projet de plan d'exposition au bruit, éventuellement modifié pour tenir compte des avis exprimés, est soumis à enquête publique par le préfet et organisée dans les conditions prévues aux articles R. 571-59 et suivants du code de l'environnement.

Lorsque le plan d'exposition au bruit concerne un aérodrome affecté à titre exclusif, principal ou secondaire au ministère chargé de la défense, la procédure d'enquête est conduite dans le respect des conditions posées par les articles R. 123-45 et R. 123-46 du code de l'environnement.

Article R112-16

Le plan d'exposition au bruit, éventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique, est approuvé par arrêté du préfet ou, si plusieurs départements sont intéressés, par arrêté conjoint des préfets desdits départements.

L'arrêté approuvant le plan d'exposition au bruit est pris avec l'accord exprès du ministre chargé de la défense en ce qui concerne les aérodromes à affectation exclusive ou principale audit ministère et avec l'accord exprès du ministre chargé de l'aviation civile, en ce qui concerne les aérodromes classés dans la catégorie des investissements d'intérêt national lorsque le ministère de la défense n'en est pas l'affectataire principal, et pour les aérodromes situés en territoire étranger lorsque les nuisances de bruit affectent le territoire français.

L'arrêté approuvant le plan d'exposition au bruit doit être motivé dans tous les cas, notamment au regard de l'activité prévue pour l'aérodrome et de son incidence sur l'environnement.

Article R112-17

Le préfet de département notifie aux maires des communes concernées et, le cas échéant, aux présidents des établissements publics de coopération intercommunale compétents copie de l'arrêté et du plan d'exposition au bruit approuvé.

L'arrêté et le plan d'exposition au bruit sont tenus à la disposition du public à la mairie de chacune des communes concernées, le cas échéant aux sièges des établissements publics de coopération intercommunale compétents, ainsi qu'à la préfecture.

Mention des lieux où les documents peuvent être consultés est insérée dans deux journaux à diffusion régionale ou locale dans le département et affichée dans les mairies et, le cas échéant, aux sièges des établissements publics de coopération intercommunale compétents.

ANNEXE 9 : GLOSSAIRE

ACNUSA	autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires
APPM	avant-projet de plan de masse
ARR	arrivée
ARP	<i>airport reference point</i> : point de référence de l'aérodrome
CCE	commission consultative de l'environnement
DEP	départ
DAC	direction de l'aviation civile
DGAC	direction générale de l'aviation civile
IFR	<i>instruments flight rules</i> : règles de vol aux instruments
INM	<i>integrated noise model</i>
PEB	plan d'exposition au bruit
QFU	direction magnétique de la piste
SIA	service de l'information aéronautique
TDP	tour de piste
TGO	<i>touch & go</i>
VAC	<i>visual approach and landing chart</i> : carte d'approche et d'atterrissage à vue
VFR	<i>visual flight rules</i> : règles de vol à vue

ANNEXE 10 : ARRETE PREFECTORAL D'APPROBATION ET REPRESENTATION GRAPHIQUE DU PEB EN VIGUEUR

PREFECTURE D'INDRE-ET-LOIRE

ARRÊTÉ

DIRECTION
DES COLLECTIVITES TERRITORIALES
ET DE L'ENVIRONNEMENT

BUREAU DE L'URBANISME

n° 40.00

Approuvant le plan d'exposition au bruit de
l'aérodrome d'AMBOISE - DIERRE.

DLB/CF
4BS/DLB/Peb/ApprArr

LE PREFET DU DEPARTEMENT D'INDRE-ET-LOIRE,
Chevalier de la Légion d'Honneur, Officier de l'Ordre National du Mérite,

- VU le Code de l'Urbanisme et notamment les articles L 147-1 à 6 et R 147-1 à 11 ;
- VU l'arrêté préfectoral du 24 décembre 1998 prescrivant l'établissement d'un plan d'exposition au bruit autour de l'aérodrome d'AMBOISE - DIERRE ;
- VU les avis des communes concernées par le projet de plan d'exposition au bruit de l'aérodrome d'AMBOISE - DIERRE ;
- VU l'arrêté préfectoral du 18 octobre 1999 portant ouverture d'une enquête publique préalable à l'établissement d'un plan d'exposition au bruit autour de l'aérodrome d'AMBOISE - DIERRE ;
- VU le rapport et les conclusions motivées du commissaire-enquêteur en date du 14 janvier 2000 ;
- CONSIDERANT que le plan d'exposition au bruit (référence juin 1998 STBA/EGA/200/B) est établi en tenant compte d'un trafic estimé aux alentours de l'horizon 2010 à 20.460 mouvements par an ;
- CONSIDERANT que l'indice psophique 72, qui fixe la limite extérieure de la zone C, permet de prendre en compte à la fois l'activité de l'aérodrome d'AMBOISE - DIERRE ainsi que l'organisation et le développement de l'urbanisation alentour dans des conditions acceptables ;
- SUR proposition de M. le Secrétaire Général de la Préfecture ;

REPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté Égalité Fraternité

ARRETE :Article 1^{er}

Le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome d'AMBOISE - DIERRE (référence juin 1998 STBA/EGA 200/B) est approuvé. La limite extérieure de la zone de bruit modéré, dite "zone C", est fixée à l'indice psophique 72.

Article 2

Ce plan d'exposition au bruit, annexé au présent arrêté, sera notifié aux maires des cinq communes concernées citées ci-après :

ATHEE SUR CHER
BLERE
LA CROIX EN TOURAIN
DIERRE
SAINT MARTIN LE BEAU

Cet arrêté fera l'objet d'un affichage obligatoire dans la mairie de chacune des communes concernées pour informer le public et mention en sera faite dans les journaux suivants :

- la Nouvelle République
- le Courrier Français.

Article 3

L'arrêté et le plan d'exposition au bruit seront tenus à la disposition du public à la mairie des communes concernées et à la Préfecture d'Indre-et-Loire, Direction des Collectivités Territoriales et de l'Environnement, Bureau de l'Environnement et de l'Urbanisme.

Article 4

M. le Secrétaire Général de la Préfecture, M. le Directeur départemental de l'Equipement, Mme et MM. les Maires d'ATHEE SUR CHER, BLERE, LA CROIX EN TOURAIN, DIERRE et SAINT MARTIN LE BEAU sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la Préfecture.

Ampliation de cet arrêté sera adressée au Ministre de l'Equipement, du Logement et des Transports ainsi qu'au Ministre de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement.

Fait à TOURS, le 13 JUIN 2000

Pour ampliation
Le Chef de Bureau.




Signé

Bruno CHANTEAU

Pour le Préfet
le Secrétaire Général
signé : François LOBIT

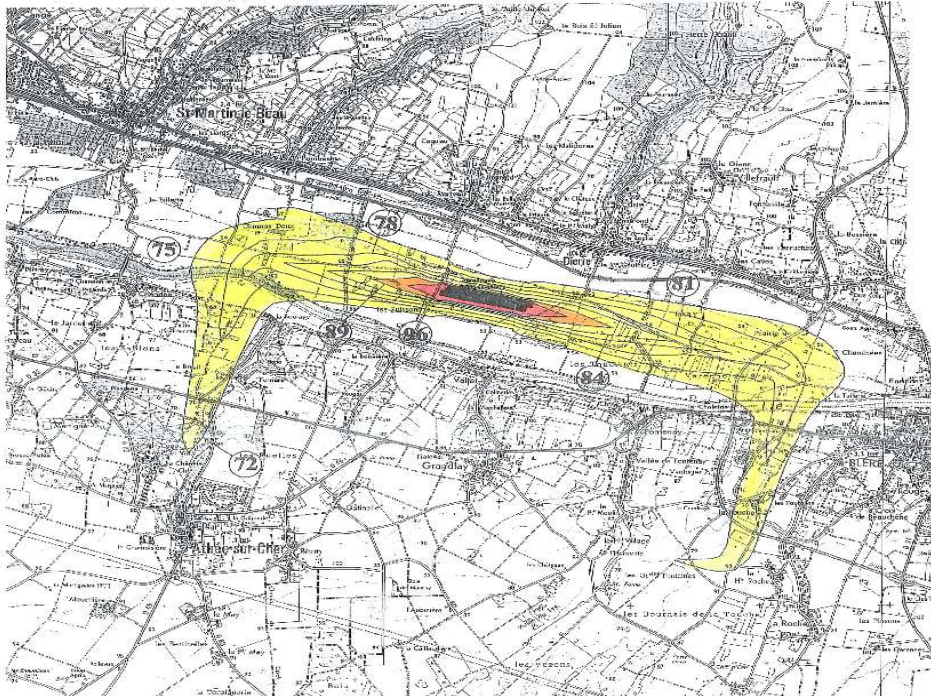
AERODROME D'AMROISE DIERRE

Plan d'Exposition au bruit

- Zone A 
- Zone B 
- Zone C 



Echelle 1/25000 ème



ANNEXE 11 : ARRETE DE MISE EN REVISION DU PEB D'AMBOISE



PRÉFET D'INDRE-ET-LOIRE

ARRÊTÉ portant décision de révision du plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome d'Amboise-Dierre.

AP n° 27-17

Le Préfet du département d'Indre-et-Loire,
Chevalier de la Légion d'Honneur,

- Vu** le code de l'urbanisme, et notamment les articles L.112-3 à L.112-17 et R.112-1 à R.112-17 portant dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes ;
- Vu** le code de l'environnement, et notamment les articles L. 571-11 et R. 571-58 à R.571-65 portant sur les plans d'exposition au bruit ;
- 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 ;
- Vu** le décret n°2012-1470 du 26 septembre 2012 relatif aux modalités d'élaboration des plans d'exposition au bruit de certains aérodromes prenant en compte les spécificités des aérodromes supportant un trafic limité et irrégulier et des aérodromes militaires ;
- Vu** le plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome d'Amboise-Dierre en vigueur approuvé par arrêté préfectoral du 13 juin 2000 ;
- Vu** le dossier d'avant-projet de PEB de l'aérodrome d'Amboise-Dierre présenté aux représentants des communes et de la communauté de communes concernées le 3 octobre 2016 et suite à cette présentation, les valeurs à prendre en compte fixées par le Préfet d'Indre-et-Loire :
- l'indice L_{den} 62 dB(A) pour déterminer la limite extérieure de la zone B ;
 - l'indice L_{den} 52 dB(A) pour déterminer la limite extérieure de la zone C ;
 - la présence de la zone D pour garantir l'information de la population.

Considérant que le plan d'exposition au bruit en vigueur nécessite d'être révisé conformément aux dispositions du décret du 26 avril 2002 et du 26 décembre 2012 afin de prendre en compte les évolutions réglementaires et les hypothèses de développement et d'exploitation de l'aérodrome à court, moyen et long termes ;

Considérant la conformité du projet de PEB aux critères et aux conditions requis par la réglementation en vigueur en matière de plan d'exposition au bruit des aérodromes ;

Considérant 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 ;

Considérant 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 et d'information du public ;

Sur proposition du secrétaire général de la préfecture d'Indre-et-Loire ;

ARRETE

Article 1^{er} : La révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome d'Amboise-Dierre est prescrite ;

Article 2 : Le projet de plan d'exposition au bruit, figurant en annexe du présent arrêté, comprend les documents suivants :

- un rapport de présentation du projet de PEB et ses annexes ;
- une représentation cartographique à l'échelle 1/25000^{ème} délimitant les quatre zones de bruit A, B, C et D selon le degré de gêne sonore.
 - la zone A est comprise à l'intérieur de la courbe d'indice $L_{den} 70$
 - la zone B est délimitée par les courbes d'indice $L_{den} 70$ et $L_{den} 62$
 - la zone C est délimitée par les courbes d'indice $L_{den} 62$ et $L_{den} 52$
 - la zone D prise en compte dans le projet de plan d'exposition au bruit est délimitée par les courbes d'indice $L_{den} 52$ et $L_{den} 50$.

Article 3 : Le plan d'exposition au bruit définit les modalités de construction de chacune des zones (voir détails dans le rapport de présentation annexé) :

- la zone A (bruit fort) où toute construction est interdite (hormis celles liées à l'aérodrome) ;
- la zone B (bruit fort) dans laquelle il n'est pas possible d'accroître l'urbanisation ;
- la zone C (bruit modéré) où un habitat dispersé peut être développé sous conditions ;
- la zone D (bruit moins sensible) où les constructions font l'objet d'une isolation acoustique.

Article 4 : Les communes concernées par le projet de plan d'exposition au bruit sont :

- Dierre ;
- La-Croix-en-Touraine ;
- Saint-Martin-le-Beau.

Article 5 : Le présent arrêté sera notifié aux maires des communes concernées citées à l'article 4, ainsi qu'au président de la communauté de communes Bléré-Val-de-Cher.

À compter de la date de notification de la décision de réviser le plan d'exposition au bruit, les conseils municipaux des communes concernées et conseil communautaire de la communauté de communes Bléré-Val-de-Cher, disposent d'un délai maximal de deux mois pour faire connaître leur avis sur le projet de PEB au Préfet d'Indre-et-Loire.

À défaut de réponse dans le délai imparti, l'avis sera réputé favorable.

Article 6 : Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs (RAA) de la préfecture d'Indre-et-Loire et mention sera faite dans deux journaux diffusés dans le département d'Indre-et-Loire.

Il fera également l'objet d'un affichage pendant une période d'au moins un mois dans chacune des mairies des communes concernées ainsi qu'au siège de la communauté de communes Bléré-Val-de-Cher.

Article 7 : Le présent arrêté est susceptible de faire l'objet, dans un délai de deux mois à compter de sa notification et de sa publication, d'un recours administratif auprès du Préfet d'Indre-et-Loire ou du Ministre de la transition écologique et solidaire, ainsi qu'un recours contentieux devant le tribunal administratif d'Orléans, 28 rue de la Bretonnerie, 45 057 ORLÉANS CEDEX1.

Article 8 : Le secrétaire général de la préfecture d'Indre-et-Loire, le directeur départemental des territoires d'Indre-et-Loire, les maires des communes de Dierre, La-Croix-en-Touraine et Saint-Martin-le-Beau, la présidente de la communauté de communes Bléré - Val-de-Cher, sont chargés, chacun en ce qui les concerne de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Tours, le 01 JUIN 2017

Le Préfet,
Louis LEFRANC

ANNEXE 12 : ARRETE D'OUVERTURE DE L'ENQUETE PUBLIQUE



PRÉFÈTE D'INDRE-ET-LOIRE

direction de la coordination des politiques publiques et de l'appui territorial
bureau de l'environnement
02.47.33.13.38
affaire suivie par Jean-François Picard

AP n° 07-18

ARRÊTÉ

**portant ouverture d'enquête publique
relative au projet de plan d'exposition au bruit (PEB)
de l'aérodrome d'Amboise - Dierre**

**sur les communes de Dierre, La Croix-en-Touraine
et Saint-Martin-le-Beau**

**La préfète du département d'Indre-et-Loire,
Chevalier de la Légion d'honneur,
Officier de l'ordre national du Mérite**

Vu les articles L112-3 à 17 et R112-1 à 17 du code de l'urbanisme ;

Vu les articles, L.123-1 à 18, R.123-8 à 27 et R.571-58 à 65 du code de l'environnement ;

Vu le dossier transmis par le directeur départemental des territoires d'Indre-et-Loire le 19 mars 2018;

Vu la décision du tribunal administratif du 19 décembre 2017 fixant la liste des commissaires enquêteurs pour l'année 2018 ;

Vu la décision du 16 avril 2018 du tribunal administratif désignant Monsieur Pierre TONNELLE en qualité de commissaire enquêteur ;

Vu l'arrêté préfectoral n° 27-17 du 1er juin 2017 portant décision de révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome d'Amboise - Dierre;

Sur proposition du secrétaire général de la préfecture ;

ARRÊTE

Article 1^{er} :

Il sera procédé sur les communes de Dierre, La Croix-en-Touraine et Saint-Martin-le-Beau à une enquête publique portant sur le projet de plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome d'Amboise - Dierre.

La mairie de Dierre est désignée siège de l'enquête.

57925 TOURS CEDEX 9 - Standard : 0021 60 30 37 - Fax : 02.47.64.78.89

[compte](mailto:compte@indre-et-loire.pref.gouv.fr) : compte@indre-et-loire.pref.gouv.fr - [accueil.personnel](mailto:accueil.personnel@indre-et-loire.pref.gouv.fr) : jean-francois.picard@indre-et-loire.pref.gouv.fr - [Internet](http://www.indre-et-loire.pref.gouv.fr) : www.indre-et-loire.pref.gouv.fr

Bureaux ouverts au 15, rue Bernard-Palissy du lundi au vendredi de 9 h à 12 h 30 et de 13 h 30 à 16 h 30 et sur rendez-vous

facture le 1^{er} jeudi de chaque mois (ouverture à 12h30)

Monsieur Pierre TONNELLE, directeur général des services de collectivité territoriale en retraite, est nommé en qualité de commissaire enquêteur pour mener l'enquête publique. Il est autorisé, à cet effet, à utiliser son véhicule personnel.

Article 2 :

a) Le dossier d'enquête sera consultable par toutes personnes intéressées, **du lundi 14 mai à 9h au jeudi 14 juin 2018 à 19h**, aux jours et heures d'ouverture au public de chaque mairie.

Un accès gratuit au dossier est également garanti par un poste informatique à la mairie de Dierre, siège de l'enquête, aux jours et heures d'ouverture au public de la mairie.

b) Pendant toute la durée de l'enquête un registre, établi sur feuillets non mobiles, déposé à chaque mairie sera tenu à la disposition du public qui pourra y consigner directement ses observations et propositions sur le projet.

Celles-ci pourront également être adressées par écrit à la mairie de Dierre, siège de l'enquête, à l'attention du commissaire enquêteur qui les visera et les annexera au registre d'enquête, et où elles seront tenues à la disposition du public.

En l'absence de registre dématérialisé, elles pourront également être adressées, par courrier électronique, à l'adresse suivante : pref-ep-revision-peb-amboise-dierre@indre-et-loire.gouv.fr

Les observations et propositions écrites transmises par courrier adressées à la mairie ou par courrier électronique seront tenues à la disposition du public sur le site internet des services de l'Etat d'Indre-et-Loire www.indre-et-loire.gouv.fr

c) Le commissaire enquêteur se tiendra à la disposition du public dans les mairies de Dierre, La Croix-en-Touraine et Saint-Martin-le-Beau :

mairie de La Croix-en-Touraine	lundi 28 mai 2018	de 9h30 à 12h30 ;
mairie de Saint-Martin-le-Beau	samedi 2 juin 2018	de 9h à 12h ;
mairie de Dierre	jeudi 14 juin 2018	de 16h à 19h ;

d) Les registres d'enquête seront cotés et paraphés par le commissaire enquêteur et ouverts par les maires des communes concernées.

e) A l'expiration du délai d'enquête, soit le 14 juin à 19h, les registres d'enquête seront transmis par les maires de chaque commune dans les vingt-quatre heures avec le dossier au commissaire enquêteur et clos par lui.

Le commissaire enquêteur entend toute personne qu'il lui paraît utile de consulter.

Après clôture du registre d'enquête, le commissaire enquêteur rencontre, dans un délai de huit jours, le responsable du projet, plan ou programme et lui communique les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le délai de huit jours court à compter de la réception par le commissaire enquêteur du registre d'enquête et des documents annexés. Le responsable du projet, plan ou programme dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations.

Le commissaire enquêteur établit un rapport dans lequel il relate le déroulement de l'enquête et examine les observations recueillies.

Il consigne dans un document séparé ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables ou non à l'opération projetée.

f) Dans un délai de 30 jours à compter de la date de la clôture de l'enquête, soit au plus tard le 13 juillet 2018, le commissaire enquêteur transmettra les registres et les dossiers d'enquête avec les documents annexés, accompagnés de son rapport et de ses conclusions motivées, à la préfète d'Indre-et-Loire (bureau de l'environnement).

Une copie du rapport et des conclusions sera tenue à la disposition du public à la préfecture d'Indre-et-Loire et dans chacune des mairies concernées, pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

Par ailleurs, les personnes intéressées pourront obtenir communication du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur auprès de la préfète dans les conditions prévues par le code des relations entre le public et l'administration.

Article 3 :

Un avis portant à la connaissance du public l'ouverture de l'enquête sera publié par les soins de la préfète, 15 jours avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci, dans deux journaux diffusés dans le département.

Cet avis au public sera publié par voie d'affiches en chacune des mairies concernées, et éventuellement par tout autre procédé au moins 15 jours avant le début de l'enquête, soit au plus tard le dimanche 29 avril 2018, et jusqu'au jeudi 14 juin 2018, terme de l'enquête.

L'ensemble de ces formalités, sera justifié par le certificat établi par les maires, au plus tôt le lendemain du dernier jour de l'enquête, soit le 15 juin 2018, ainsi que par un original de la page de chacun des journaux dans lequel aura paru l'avis d'enquête publique.

La direction départementale des territoires (DDT) d'Indre-et-Loire procédera à cet affichage dans les mêmes conditions de délai et de durée dans la zone publique de l'aérodrome.

Article 4 :

La préfète d'Indre-et-Loire est l'autorité compétente pour prendre la décision relative à l'approbation du PEB.

Des informations sur le projet peuvent être demandées auprès de la direction départementale des territoires (DDT) d'Indre-et-Loire, service risque et sécurité, unité prévention des risques, 61 avenue de Grammont à Tours.

Article 5 :

Le secrétaire général de la préfecture, les maires des communes de Dierre, La Croix-en-Touraine et Saint-Martin-le-Beau, le directeur départemental des territoires d'Indre-et-Loire et le commissaire enquêteur sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Tours, le 17 avril 2018

Pour la préfète et par délégation,
Le secrétaire général,

Signé

Jacques LUCBEREILH