

PRÉFECTURE DE LA CHARENTE

DIRECTION DES ACTIONS
INTERMINISTERIELLES
Bureau de l'environnement et de
l'urbanisme
Affaire suivie par: Claire FIGINI
Tél : 05 45 97 61 89
Télécopie : 05 45 97 62 82
Courriel
claire.figini@charente.pref.gouv.fr

Angoulême, le 9 JAN. 2007

Le préfet de la Charente

à

Monsieur le directeur de l'aéroport
d'Angoulême-Brie-Champniers

Aérodrome d'Angoulême-Brie-
Champniers
16430 CHAMPNIERS

A l'attention de
Monsieur Jean-Noël PETIT

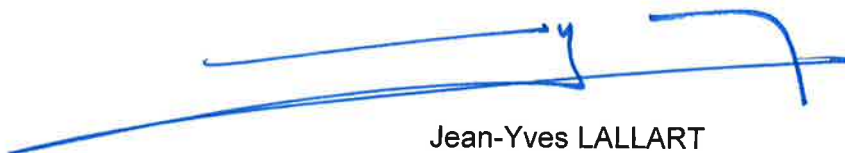
Objet : Révision du Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome d'Angoulême-Brie-Champniers.

P.J. : Une copie de l'arrêté préfectoral, un dossier comprenant un plan graphique et un rapport de présentation.

Par arrêté du 26 août 2006, et conformément au décret N° 2002-626 du 26 avril 2002, j'ai prescrit l'ouverture d'une enquête publique pour la révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome d'Angoulême-Brie-Champniers qui s'est tenue du 26 septembre au 27 octobre 2006 inclus.

Je vous prie de bien vouloir trouver sous ce pli copie de l'arrêté préfectoral du 27 décembre 2006 portant approbation de la révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome d'Angoulême-Brie-Champniers pris à l'issue de ces concertations, accompagnée d'un dossier comprenant un plan graphique et un rapport de présentation.

P/ le préfet,
Le secrétaire général



Jean-Yves LALLART

PREFECTURE DE LA CHARENTE

Arrêté
portant révision du Plan d'Exposition au Bruit
de l'aérodrome d'Angoulême-Brie-Champniers

Le Préfet de La Charente,
Chevalier de la Légion d'Honneur,

VU le code de l'aviation civile,

VU le code de l'urbanisme, notamment les articles L 111-1, L147-1 à L147-8 et R147-1 à R147-11,

VU le code de l'environnement, notamment les articles L123-1 et suivants et R123-1 et suivants sur les enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement,

Vu la loi N° 82-213 du 2 mars 1982 modifiée relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions,

VU le décret n°87-339 du 21 mai 1987 définissant les modalités de l'enquête publique relative aux plans d'exposition au bruit des aérodromes,

Vu le décret N° 2002-626 du 26 avril 2002 fixant les conditions d'établissement des plans d'exposition au bruit et des plans de gêne sonore des aérodromes et modifiant le code de l'urbanisme,

Vu le décret N° 2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'Etat dans les régions et les départements,

VU l'arrêté préfectoral en date du 15 février 1999 approuvant le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome d'Angoulême-Brie-Champniers,

VU l'arrêté préfectoral en date du 28 avril 2006 prescrivant la révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome d'Angoulême-Brie-Champniers,

Vu l'arrêté préfectoral du 29 août 2006 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique concernant la révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome d'Angoulême-Brie-Champniers du 26 septembre 2006 au 27 octobre 2006,

VU les délibérations des communes et l'avis de la communauté de communes Braconne Charente,

VU les conclusions et l'avis motivé du commissaire enquêteur en date du 13 novembre 2006,

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

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

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

SUR PROPOSITION de Monsieur le Secrétaire Général de la préfecture de la Charente,

ARRETE

ARTICLE 1^{er} : Le plan révisé d'exposition au bruit de l'aérodrome d'Angoulême-Brie-Champniers annexé au présent arrêté est approuvé.

ARTICLE 2 : Le plan révisé d'exposition au bruit concerne le territoire des communes de Brie et de Champniers.

ARTICLE 3 : Le plan révisé d'exposition au bruit de l'aérodrome d'Angoulême-Brie-Champniers comprend :

- un rapport de présentation,
- un plan (n° PEB/SSBA-SO/LFBU/1) de décembre 2006 à l'échelle 1 / 25 000^{ème} faisant apparaître les zones de bruit A, B, C et D.

ARTICLE 4 : Les valeurs de l'indice L_{den} du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome d'Angoulême-Brie-Champniers servant à définir la limite extérieure des zones de bruit B et C sont :

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

ARTICLE 5 : Le plan révisé d'exposition au bruit de l'aérodrome d'Angoulême-Brie-Champniers est annexé au plan local d'urbanisme des communes de Brie et de Champniers.

ARTICLE 6 : Le présent arrêté et le plan révisé d'exposition au bruit sont tenus à la disposition du public, aux jours et heures d'ouverture habituels, dans les mairies des communes de Brie et de Champniers et au siège de la communauté de communes Braconne Charente.

ARTICLE 7 : L'arrêté préfectoral du 15 février 1999 approuvant le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome d'Angoulême-Brie-Champniers est abrogé.

ARTICLE 8 : Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de la Charente.

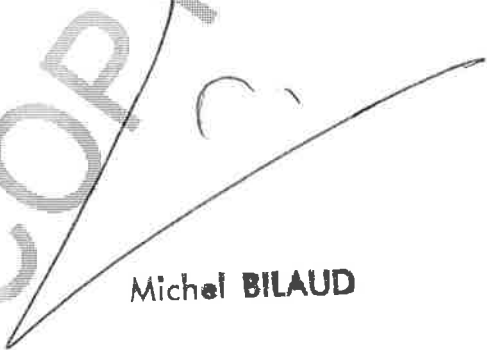
Une mention des lieux où l'arrêté et le plan révisé d'exposition au bruit peuvent être consultés sera insérée dans deux journaux du département de la Charente. Cette mention sera également affichée dans les mairies des communes de Brie et de Champniers et au siège de la communauté de communes Braconne Charente.

ARTICLE 9 : Le Secrétaire Général de la préfecture de la Charente, les Maires des communes de Brie et de Champniers, ainsi que le Président de la communauté de communes Braconne Charente sont chargés, chacun en ce qui les concerne, de l'exécution du présent arrêté dont copie sera adressée pour information aux :

- chef du service spécial des bases aériennes du Sud-Ouest
- directeur de l'aviation civile du Sud-Ouest
- directeur de l'aéroport d'Angoulême-Brie-Champniers
- commandant de l'aérodrome d'Angoulême-Brie-Champniers
- directeur départemental de l'Équipement S.L.B.A.

Fait à Angoulême, le **27 DEC. 2006**

Le Préfet,


Michel BILAUD

Maître d'ouvrage



Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer

Direction de l'Aviation civile Sud-Ouest

Département de la Charente

Aérodrome d'Angoulême-Brie-Champniers

PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

Rapport de Présentation

modifications	indice	date	objet
	1	06/12/2006	Rapport Définitif

Echelle : 1/25000

PEB/SSBA-SO/LFBU/1/RAP

Maître d'oeuvre



Direction départementale de l'Équipement de la Charente

43 rue du docteur Charles Duroselle
16016 Angoulême cedex

Tel : 05 45 97 98 99

Assistance à la maîtrise d'oeuvre : service technique chargé de l'étude



Service spécial des Bases aériennes Sud-Ouest
12 av. de Pythagore - BP 70285
33697 Mérignac Cédex
Tél : 05 56 13 88 00

Introduction

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

Document de prévention établi sur la base d'hypothèses de développement et d'exploitation de l'aérodrome dans les court, moyen et long termes, le PEB institue les zones A, B, C et éventuellement D définies réglementairement (cf. articles R.147-1 et R.147-2 du code de l'urbanisme) en fonction des nuisances sonores auxquelles ces secteurs sont ou pourraient être exposés.

Dans ces zones, l'utilisation des sols est réglementée (cf. L.147-5 et L.147-6 du code de l'urbanisme) en vue d'y interdire ou d'y limiter la construction de logements, dans l'intérêt même des populations, ainsi que d'y prescrire des types d'activités peu sensibles au bruit ou plus compatibles avec le voisinage d'un aérodrome. Ces prescriptions seront intégrées dans les plans locaux d'urbanisme (PLU) et si nécessaire, dans le schéma de cohérence territoriale.

Le décret n° 2002-626 du 26 avril 2002, relatif aux conditions d'établissement des PEB et des plans de gêne sonore des aérodromes et modifiant le code de l'urbanisme, prévoit qu'à compter du 1^{er} novembre 2002, les PEB soient établis sur la base d'un nouvel indice, le L_{den} (L = level, d = day, e = evening, n = night), en remplacement de l'indice psychophysique utilisé jusqu'à présent. Cet indice, exprimé en décibels, représente le niveau d'exposition totale au bruit des aéronefs en chaque point de l'environnement de l'aérodrome.

Les calculs prennent notamment en compte les types d'appareils utilisant la plate-forme, la fréquence et les procédures utilisées par les aéronefs, la répartition temporelle des vols suivant que ceux-ci se déroulent de jour, en soirée ou de nuit.

L'objet du présent rapport est donc de présenter le PEB de l'aérodrome d'Angoulême-Brie-Champniers, soumis à PEB au titre de l'article L 147-2 du code de l'urbanisme, établi conformément aux nouvelles dispositions réglementaires.

Envoyé en préfecture le 12/04/2019

Reçu en préfecture le 12/04/2019

Affiché le



ID : 016-200071827-20190410-2213_2019_04_90-DE

Sommaire

<u>1 Portée du PEB.....</u>	<u>4</u>
<u>2 Cadre de l'étude.....</u>	<u>7</u>
<u>3 L'aérodrome d'Angoulême-Brie-Champniers.....</u>	<u>8</u>
<u>3.1 Situation.....</u>	<u>8</u>
<u>3.2 Infrastructures actuelles.....</u>	<u>9</u>
<u>3.3 Activités actuelles.....</u>	<u>9</u>
<u>4 Elaboration du plan d'exposition au bruit.....</u>	<u>10</u>
<u>4.1 Principes d'établissement.....</u>	<u>10</u>
<u>4.2 Les hypothèses.....</u>	<u>11</u>
<u>4.3 Tracé des courbes.....</u>	<u>16</u>
<u>4.4 Avant-projet de plan d'exposition au bruit.....</u>	<u>17</u>
<u>4.5 Indices délimitant les zones B et C.....</u>	<u>18</u>

1 Portée du PEB

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

Ces zones sont définies en fonction des nuisances sonores auxquelles elles sont ou sont susceptibles d'être exposées eu égard aux hypothèses déterminées de développement et d'exploitation de l'aérodrome concerné :

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

Nota : La création d'une zone " D " est obligatoire pour les PEB des aérodromes visés au I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts (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 cinq années civiles précédentes) ; les aérodromes relevant de l'application de cet article sont actuellement : Paris - Charles De Gaulle, Paris - Orly, Nice - Côte d'Azur, Lyon - Saint Exupéry, Marseille - Provence, Toulouse - Blagnac, Bâle - Mulhouse, Bordeaux-Mérignac, Strasbourg - Entzheim et Nantes - Atlantique.

Elle est facultative pour l'aérodrome d'Angoulême-Brie-Champniers..

Les valeurs d'indices L_{den} déterminant les limites extérieures des zones B et C sont fixées par le préfet du département, parmi les suivantes :

- * L_{den} 62, 63, 64 ou 65 pour la zone B ;
- * L_{den} 55, 56 ou 57 pour la zone C.

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

Dans chacune des zones, des limitations du droit de construire sont prescrites, en application des dispositions de l'article L.147-5 du code de l'urbanisme ; le tableau suivant en retrace les grandes lignes.

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

	ZONE A	ZONE B	ZONE C
CONSTRUCTIONS NOUVELLES A USAGE D'HABITATION			
Logements nécessaires à l'activité aéronautique ou liés à celle-ci	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	
Autres types (habitat groupé ou collectif)	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 fixées 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	Autorisée sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances		
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	
EQUIPEMENTS PUBLICS OU COLLECTIFS			
Création ou extension	Autorisée s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes	Autorisés	

Les constructions autorisées dans les zones de bruit doivent néanmoins satisfaire aux prescriptions d'isolation acoustique suivantes, en application des dispositions de l'article L.147-6 du code de l'urbanisme (arrêtés du 25 avril 2003 relatif à la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement, de santé et les hôtels et circulaire du 19 janvier 1988 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes) :

Nature des constructions	Zone de bruit			
	A	B	C	Extérieur immédiat de la zone C
Constructions à usage d'habitation exceptionnellement admises	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	30 dB(A)
Locaux d'enseignement et de soin	47 dB(A)			
Locaux à usage de bureau ou recevant du public	45 dB(A)			

NB : dans la zone D, c'est la règle générale d'isolation acoustique des bâtiments contre les bruits de l'espace extérieur qui s'applique, soit 30 dB (A) (arrêté ministériel du 30 juin 1999).

Le permis de construire ou le certificat d'urbanisme doit signaler l'existence de la zone de bruit et l'obligation de respecter les règles d'isolation acoustique. De plus, le contrat de location d'un immeuble situé dans une des zones doit comporter une clause claire et lisible précisant la zone du PEB dans laquelle l'immeuble est situé.

Le PEB n'a donc aucun effet sur l'activité réelle de l'aérodrome, ni sur les constructions existantes.

Le PEB sera annexé aux plans locaux d'urbanisme et aux cartes communales des communes concernées (à adapter selon les communes qui disposent d'un PLU).

Les **documents d'urbanisme** tels que plans locaux d'urbanisme (plans d'occupation des sols existants) ou schémas de cohérence territoriale (ou schémas directeurs existants) doivent bien évidemment être **compatibles** avec les prescriptions d'urbanisme précitées, en application de **l'article L.147-1 du code de l'urbanisme** (cf. annexe).

Il convient de rappeler que :

- le PEB s'applique immédiatement et est directement opposable aux autorisations d'utiliser les sols, même si les documents d'urbanisme n'ont pas encore été modifiés ou révisés pour être mis en conformité ;
- dans ce cadre, les documents d'urbanisme sont mis en conformité avec le PEB, les dispositions de l'article L.147-1 du code de l'urbanisme s'imposant aux schémas de cohérence territoriale, aux plans locaux d'urbanisme et aux cartes communales ;
- le 5° de l'article L.147-5 du code de l'urbanisme prévoit que les PEB puissent délimiter dans la zone C, des secteurs où des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain soient autorisées à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores.

Des discussions peuvent donc être entreprises entre le préfet et les maires quant à la délimitation éventuelle de ces secteurs. Il convient en effet de permettre aux quartiers existants dans la zone C d'évoluer de façon à améliorer les conditions de vie de leurs habitants. Ces opérations doivent être l'occasion de procéder à une dédensification par réduction des surfaces affectées au logement, de façon à diminuer le nombre de personnes soumises à des nuisances sonores.

2 Cadre de l'étude

La limitation des nuisances liées au bruit des aéronefs apparaît comme un problème majeur du développement du trafic aérien. Les actions réglementaires engagées vers les constructeurs et les compagnies contribuent, pour une grande part, à la lutte contre le bruit. La conception des moteurs permet de réduire le bruit à la source. La suppression progressive des avions les plus bruyants constitue également une amélioration significative. Si les constructeurs ont réalisé des progrès importants en matière de réduction du niveau sonore des moteurs et des cellules, la législation permet par ailleurs de réglementer les constructions au voisinage de l'aérodrome.

Pour éviter d'exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit, et préserver l'activité aéronautique et l'équipement aéroportuaire, la loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes a édicté des règles d'urbanisme de portée supracommunale visant à interdire ou à limiter les possibilités de construction dans les zones soumises au bruit des aéronefs telles qu'elles sont définies dans un plan d'exposition au bruit (**noté PEB**) propre à chaque aérodrome.

L'aérodrome d'Angoulême-Brie-Champniers disposait d'un PEB rendu applicable par arrêté préfectoral du 15 février 1999 et établi sur la base d'un trafic annuel de 45 000 mouvements à l'horizon 2015. Il avait été approuvé sur le fondement de la loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes.

Une actualisation du PEB de 1999, s'est avérée nécessaire du fait :

- de la modification des hypothèses de trafic et des infrastructures ;
- de la nécessité de mettre en conformité le projet avec la nouvelle réglementation (décret n°2002-626 du 26 avril 2002) qui impose l'utilisation de l'indice L_{den} comme indice de référence pour le calcul des PEB.

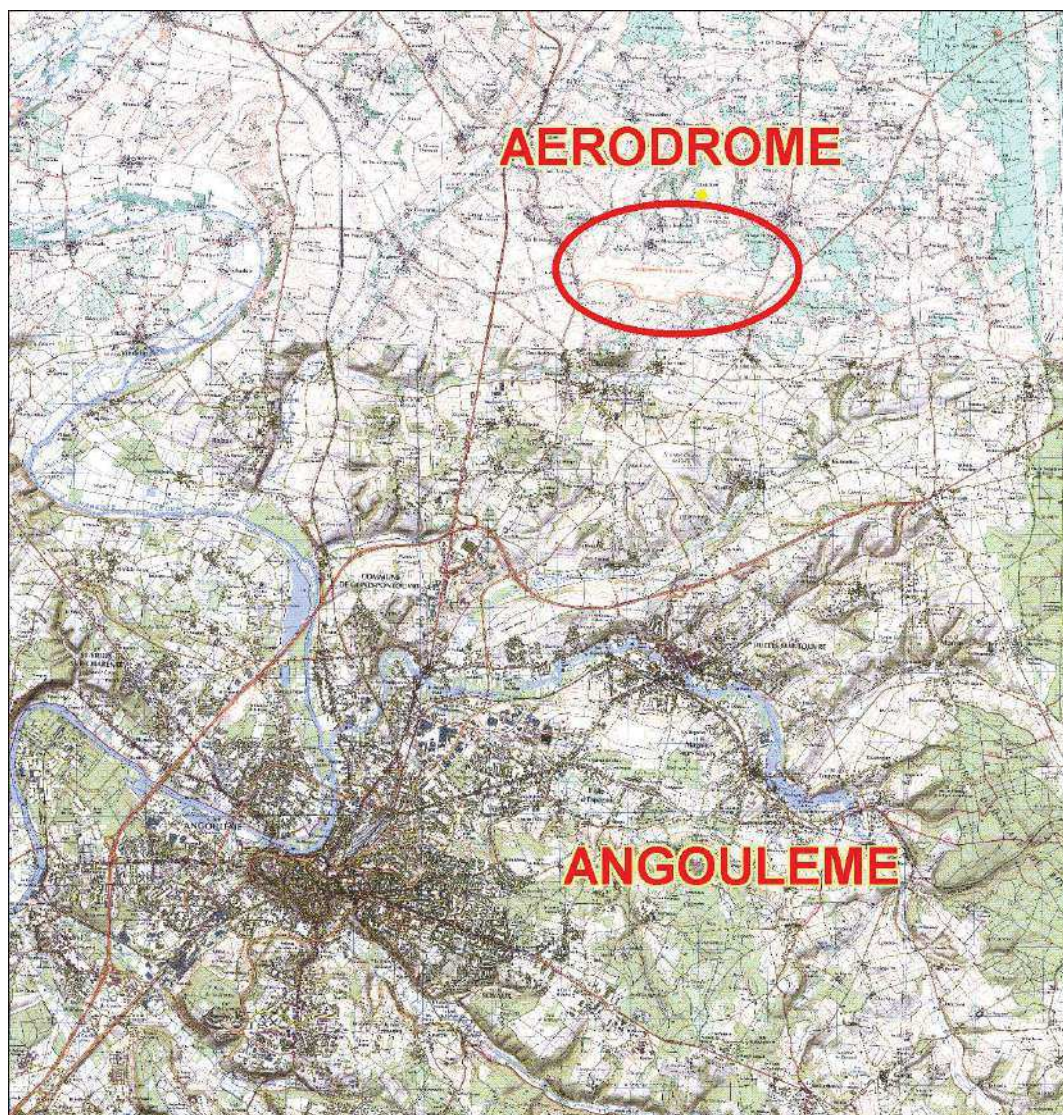
Cette mise en conformité avec la nouvelle réglementation ne signifie pas qu'une pollution sonore supérieure est attendue, mais a pour objectif d'éviter d'exposer de nouveaux habitants à une nuisance, actuelle ou future, compte tenu du potentiel et des perspectives d'utilisation de l'aérodrome.

L'étude a reposé sur la base d'éléments de trafic et d'étude des procédures de décollage et d'atterrissage fournis par la direction de l'Aviation civile sud-ouest dont les hypothèses ont été remises en septembre 2005 et précisées le 12 décembre 2005.

3 L'aérodrome d'Angoulême-Brie-Champniers

3.1 Situation

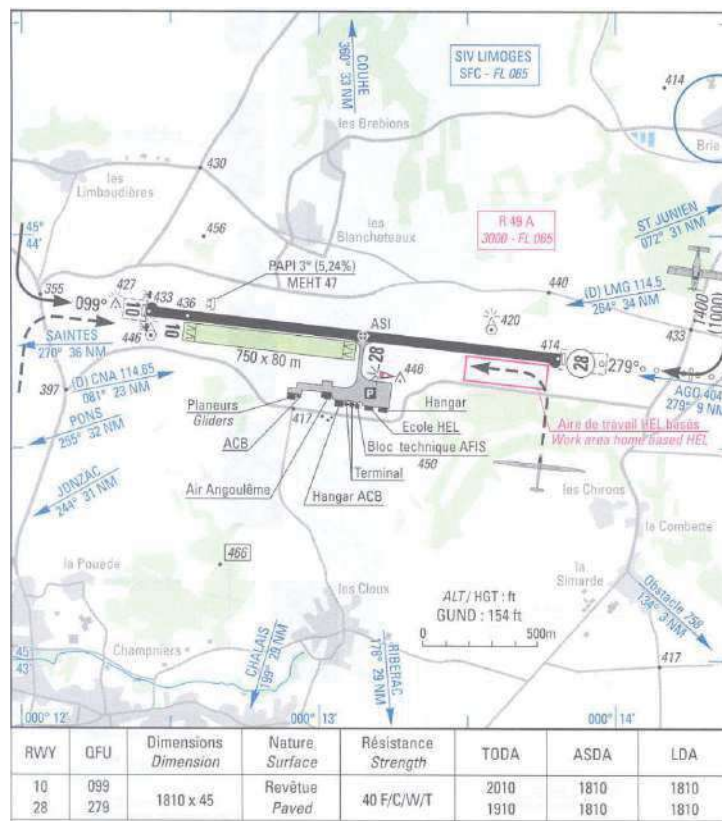
- L'aérodrome d'Angoulême-Brie-Champniers, ouvert à la circulation aérienne publique, est situé à 12 km au nord de l'agglomération d'Angoulême, et à l'est de la RN 10 entre les villages de Brie au Nord-Est et de Champniers au Sud.
- Son emprise de 110 hectares environ, s'étend sur les communes de Brie et de Champniers.



3.2 Infrastructures actuelles

L'aérodrome est doté des infrastructures suivantes (cf. schéma ci-dessous)

- Une piste revêtue de longueur 1 810 m et de largeur 45 m, orientée ouest/est (10/28) ;
- Une piste gazonnée parallèle de longueur 750 m et de largeur 80 m orientée 10/28



3.3 Activités actuelles

Les mouvements des aéronefs sur cet aérodrome sont liés aux types d'activités suivantes :

Aviation commerciale

Aviation générale

Aviation militaire

Aviation d'affaire

Hélicoptères

Ecolage, voltige, parachutisme, planeurs

4 Elaboration du plan d'exposition au bruit

4.1 Principes d'établissement

Le PEB définit différentes zones sensibles selon les niveaux de gêne sonore prévisible.

Ces zones sont délimitées à partir d'un indice de bruit : l'indice L_{den} , exprimé en décibels dB(A). Cet indice caractérise le niveau d'exposition total au bruit des avions, sur l'ensemble d'une année, le dB(A) étant l'unité de mesure des sons tenant compte de la sensibilité accrue de l'oreille humaine aux sons médium et aigus.

Les émissions sonores n'étant pas ressenties avec la même acuité selon qu'elles s'effectuent le jour, la soirée ou la nuit, le niveau sonore est déterminé suivant un découpage en trois périodes :

- 12 heures de jour, de 6 heures à 18 heures,
- 4 heures de soirée, de 18 heures à 22 heures,
- 8 heures de nuit, de 22 heures à 6 heures.

Ainsi, pour tenir compte du fait que la gêne ressentie est différente au cours d'une journée de 24 heures, le niveau moyen qui résulte des mouvements effectués en période de soirée (18h-22h locales) est pénalisé de 5 dB par rapport à la période de jour ; ce chiffre est porté à 10 dB en ce qui concerne les mouvements effectués en période nocturne (22h-6h).

Les corrections apportées aux niveaux sonores déterminés sur l'ensemble des périodes d'une année, fonctions de l'horaire considéré, sont par conséquent celles figurant dans le tableau ci-après :	correction supportée
Les dispositions précédentes sont fixées par le décret n°2002-626 du 26 avril 2002 et codifiées à l'article R.147-1 du code de l'urbanisme.	+ 5 dB + 10 dB

Ces dispositions reviennent à considérer que le bruit généré par un mouvement d'aéronef en soirée (respectivement la nuit) occasionne autant de nuisances que le bruit généré par 3 (respectivement 10) mouvements identiques le jour.

La détermination de cet indice en un point au sol nécessite la connaissance des données suivantes :

- * le trafic en nombre de mouvements et par type d'appareil,
- * les niveaux de bruit des avions à la source,
- * les trajectoires suivies par les aéronefs.

Le calcul du niveau de bruit s'effectue ensuite par application des lois de propagation du son dans l'air, les obstacles et la topographie n'étant pas pris en compte dans le calcul.

En reliant les points au sol ayant les mêmes valeurs d'indice calculé, on obtient les courbes d'égal indice L_{den} .

Le PEB prend en compte l'ensemble des hypothèses à court, moyen et long termes de développement et d'utilisation de l'aérodrome.

Ces prescriptions ont conduit à préciser, pour chaque échéance, les dispositions prises pour hypothèses de travail en matière :

- * d'infrastructures aéronautiques ;
- * de procédures de circulation aérienne ;
- * de niveau de trafic.

C'est l'objet des paragraphes suivants.

4.2 Les hypothèses

4.2.1 Infrastructures aéronautiques

Il a été pris pour hypothèse que celles-ci évolueraient de la façon suivante :

- Extension de la piste revêtue prévue en 2007 de 50 m vers l'ouest
- Extension envisageable de 250 m vers l'est à long terme

4.2.2 Perspectives d'évolution du trafic

Les hypothèses de trafic sont basées sur une évaluation des perspectives d'évolution du trafic aérien d'Angoulême à moyen terme (2012) et long terme (2020)

Ces hypothèses sont les suivantes :

Aviation commerciale

- Court terme : 1 050 mvts
- Moyen terme : 2 200 mvts

Ligne régulière « low cost » en B 737 : 2 A/R par jour sur 300 jours → 1 200 mvts

Ligne régulière « affaires » en B 1900 : 2 A/R par jour sur 250 jours → 1 000 mvts

- Long terme : 3 800 mvts

Ligne régulière « low cost » en B 737 : 3 A/R par jour sur 300 jours → 1 800 mvts

Ligne régulière « affaires » en B 1900 : 4 A/R par jour sur 250 jours → 2 000 mvts

Aviation générale

- Court terme : 3 200 mvts
- Moyen terme : 5 400 mvts
- Long terme : 10 500 mvts

Croissance des trafics liés aux activités d'aviation légère et sportive à laquelle s'ajouterait une progression sensible des mouvements d'aviation privée.

Aviation militaire

- Court terme : 1 300 mvts
- Moyen terme : 1 000 mvts
- Long terme : 502 mvts

La réduction du format des armées devrait générer une stabilisation voire une baisse des mouvements de l'aviation militaire.

Aviation d'affaires

- Court terme : 600 mvts
- Moyen terme : 1 500 mvts
- Long terme : 2 100 mvts

Le développement de l'Union Européenne favorise ce type de trafic constitué d'aéronefs d'entreprises ou utilisés en taxi-avions, notamment des bi et tri-réacteurs

Hélicoptères

- Court terme : 7 200 mvts
- Moyen terme : 9 000 mvts
- Long terme : 10 000 mvts

Du fait de la présence de HUTC (Heli Union Training Center), il est prévu une augmentation des activités Ecole, formation, qualification liées aux licences professionnelles.

La présence d'un atelier de maintenance hélicoptères suscite un trafic privé et de travail aérien qui devrait se maintenir.

Ecolage, voltige

- Court terme : 15 400 mvts
- Moyen terme : 18 000 mvts
- Long terme : 22 920 mvts

Ce trafic a été pris en compte sous forme de « Touch and Go » correspondant à 1 approche et 1 décollage, soit deux mouvements.

Si l'activité voltige sur la plateforme a cessé, l'activité ecolage se maintient et donne des signes de croissance (chiffres des heures de vol de l'aéroclub d'Angoulême) : les mouvements des aéronefs basés et des appareils des aérodromes voisins sont en croissance.

Parachutisme

- Court terme : 300 mvts
- Moyen terme : 400 mvts
- Long terme : 400 mvts

L'activité « largage paras » reste marginale, elle s'adresse à un public restreint.

Remorquage planeurs

- Court terme : 1 000 mvts
- Moyen terme : 554 mvts
- Long terme : 0

On peut supposer que le projet de mise en place d'un treuil pour le lancer des planeurs aboutira à moyen terme entraînant la disparition progressive des mouvements du remorqueur

Cette évaluation aboutit au tableau suivant :

Types de trafic	Types d'aéronefs	Court terme	Moyen terme	Long terme
Aviation commerciale	A320 – B737-800 - BAE145 E120BE 1900 – ATR72	1 050	2 200	3 800
Aviation générale	C172 – PA28 – DR400	3 200	5 400	10 500
Aviation d'affaires	Beech90 – beech 200 Piper – Falcon 50	600	1 500	2 100
Militaire	TBM700 – E121 - C160 - TB 30	1 300	1 000	502
Hélicoptères	Gazelle – Puma - Bell 206 Dauphin – Hugues 300 - Bell 47	7 200	9 000	10 000
Ecolage, Voltige	Cap 10 – Cesna 150	15 400	18 000	22 920
Parachutisme	Pilatus	300	400	400
Remorquage planeurs	MS 892	1 000	554	0
TOTAL mouvements réels		30 050	38 054	50 222 [¶]

[¶] Répartis en :

- 13 651 décollages
- 13 651 atterrissages
- 11 460 procédures « touch and go », correspondant à 11 460 atterrissages et 11 460 remises de gaz pour décollages.

4.2.3 Trajectoires et exploitation

• *Utilisation des pistes et répartition jour / soirée / nuit*

La répartition du trafic ne devrait pas connaître d'évolution significative dans les années à venir, quelle que soit l'échéance considérée (court, moyen ou long terme).

QFU 10 (vers l'est) → 46 %

QFU 28 (vers l'ouest) → 54 %

QFU = orientation magnétique de la piste

trafic	Jour	Soirée	Nuit
aviation commerciale	49 %	49 %	2 %
aviation affaire	48 %	48 %	4 %
aviation générale	97 %	2 %	1 %
aviation militaire	90 %	5 %	5 %
Ecole Paras Voltige	97 %	2 %	1 %
hélicoptères	80 %	15 %	5 %

• *procédures de circulation aérienne*

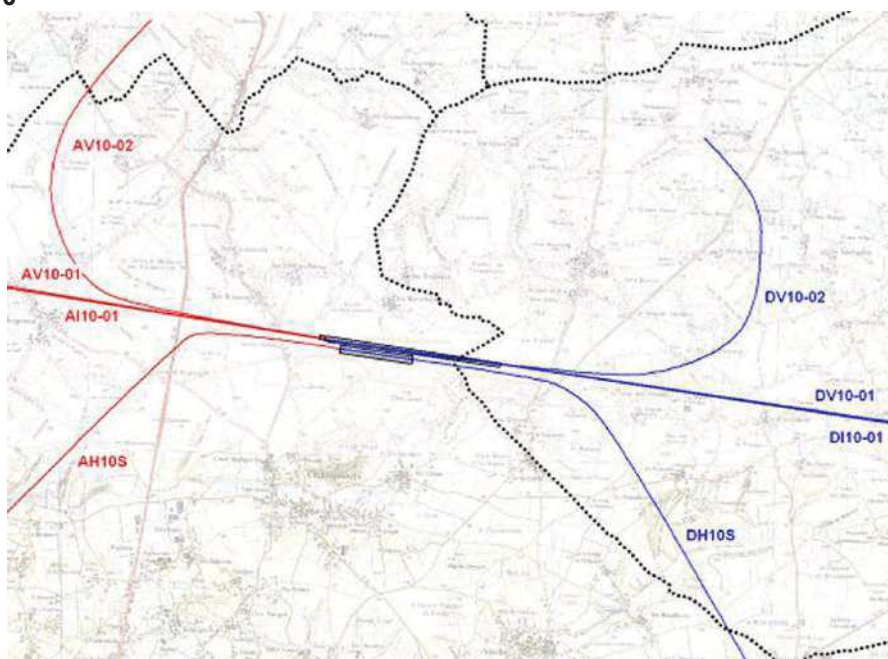
Les procédures de circulation aérienne utilisées actuellement à proximité de la plateforme sont présentées ci-dessous, elles ne devraient pas subir d'évolution à moyen et long termes.

Les noms des trajectoires utilisées sont explicités ci-dessous :

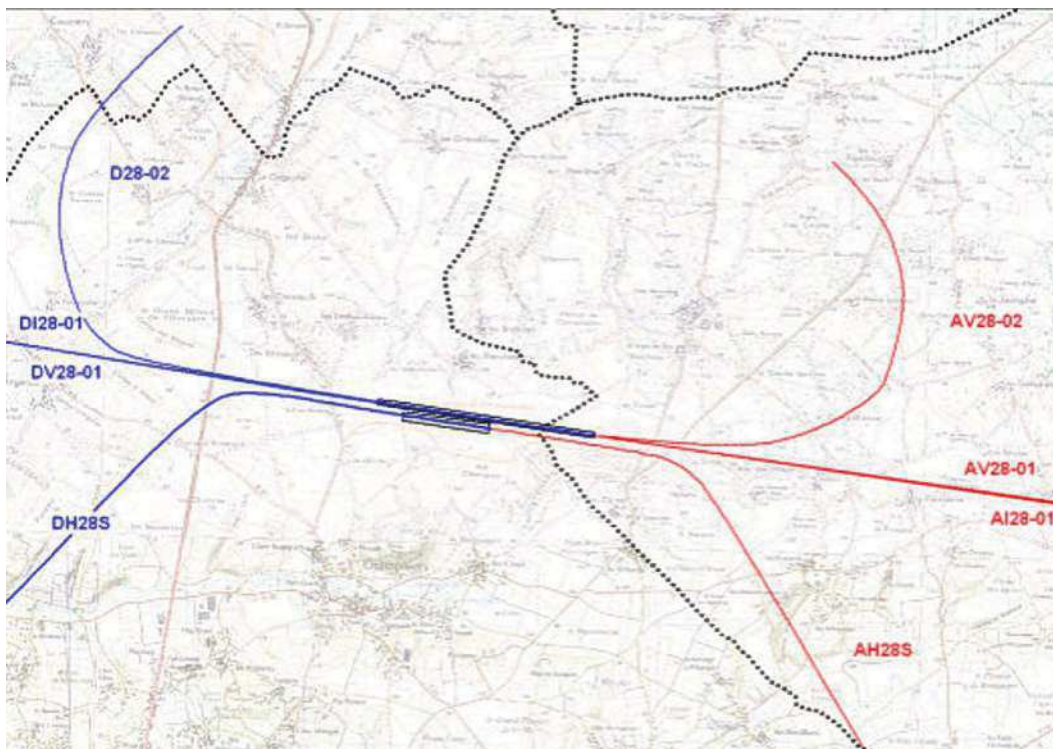
- DI10-01 = départ aux instruments QFU 10 procédure n°1
- AV10-02 = approche à vue QFU 10 procédure n°2
- DH28S = départ piste en herbe QFU 28 vers le sud
- TGO2802N = Touch and Go QFU 28 circuit 2 nord
- CS 10-01 = circuit n°1 hélicoptères sud QFU10

Trajectoires avions piste revêtue et piste en herbe

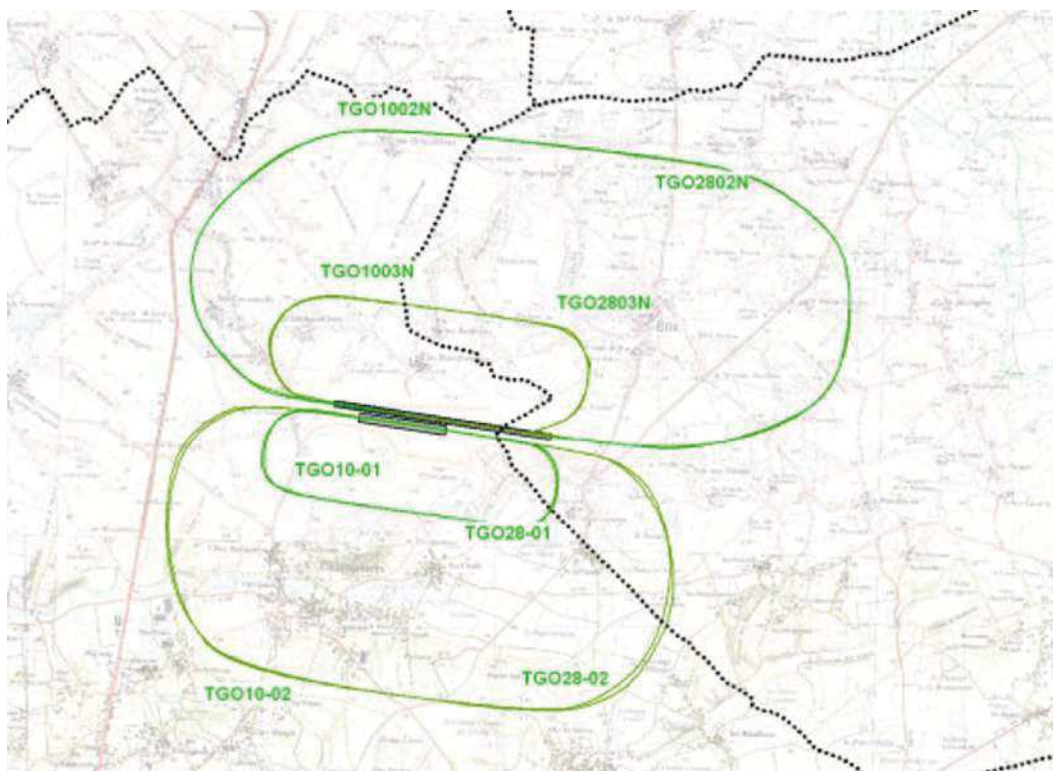
QFU 10



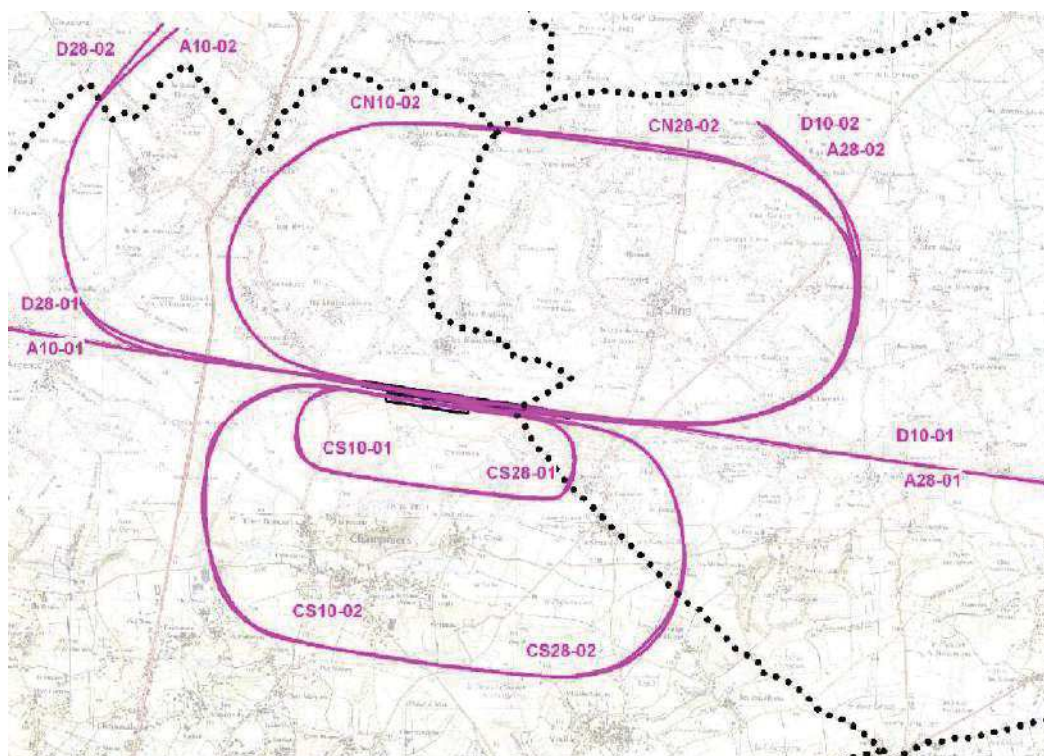
QFU 28



Circuits QFU 10 et 28



Trajectoires hélicoptères



A ce stade, il paraît sans doute utile de rappeler que les avions 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 avions 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'avions hétérogène en termes de comportements (vitesses notamment) et de caractéristiques (taille).

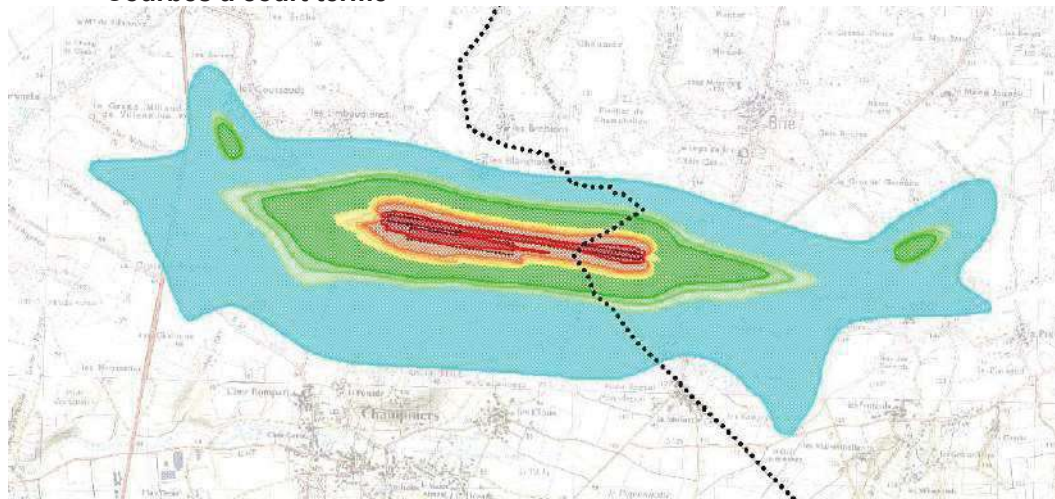
L'ensemble de ces contraintes fait que les trajectoires réelles effectivement suivies ne sont pas confondues en une seule, mais qu'à une procédure de circulation aérienne (ensemble de consignes) est plutôt associé un volume contenant l'ensemble des trajectoires possibles dans le respect de la réglementation.

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.

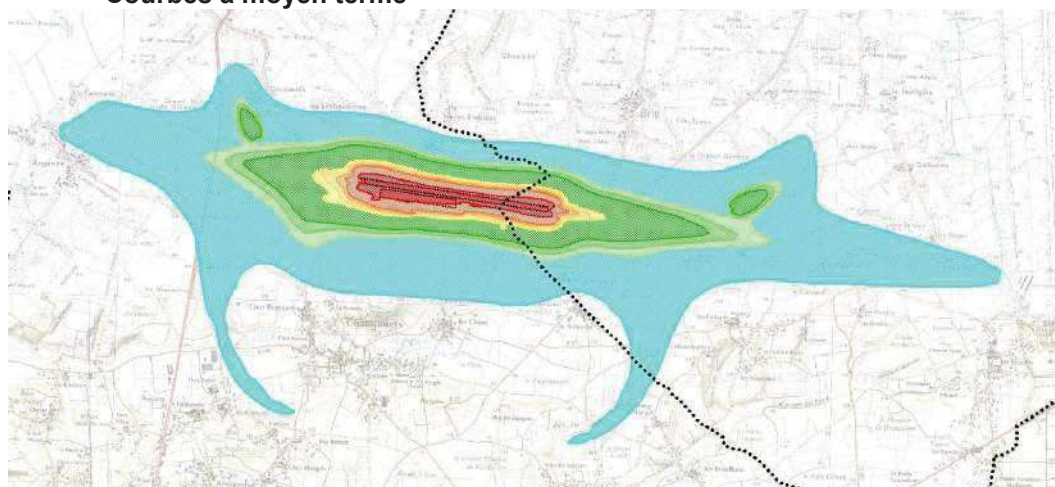
4.3 Tracé des courbes



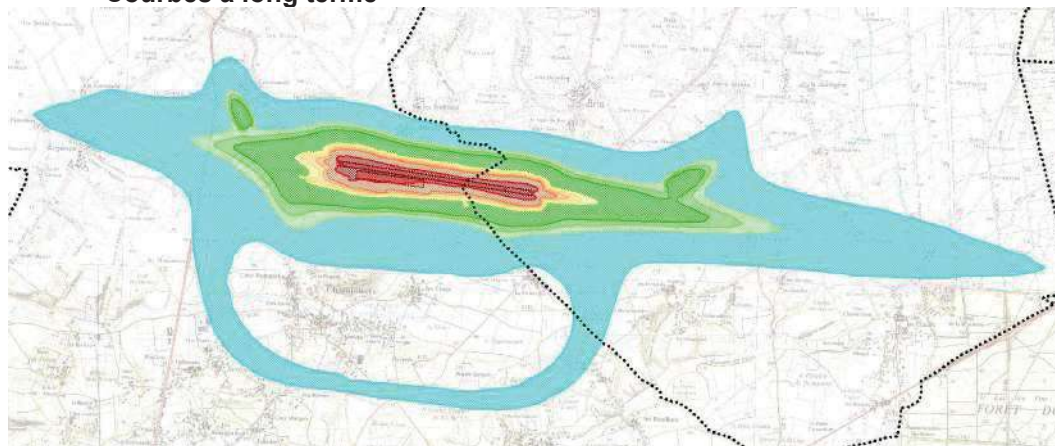
• Courbes à court terme



• Courbes à moyen terme



• Courbes à long terme

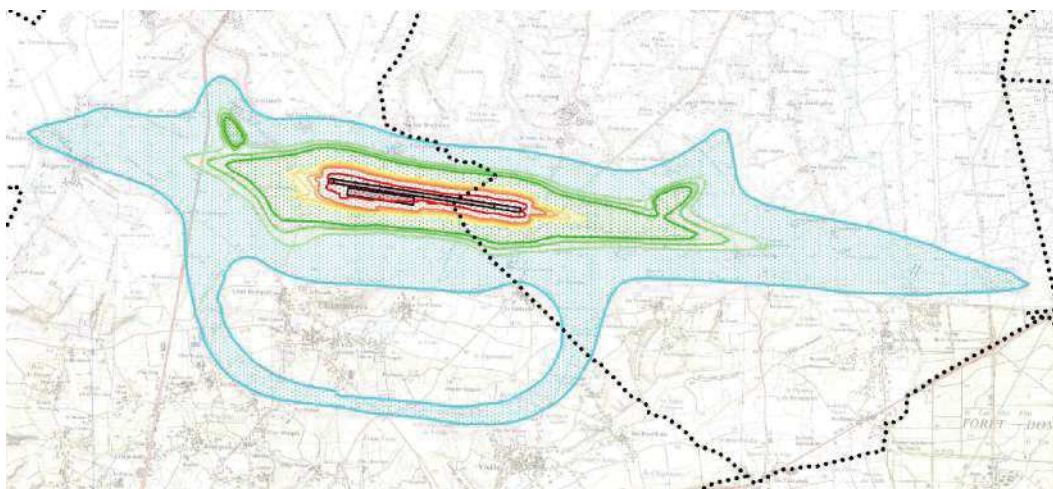


4.4 Avant-projet de plan d'exposition au bruit

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

Les courbes enveloppes de la zone A et de l'éventuelle zone D, et les variantes pour les courbes des zones B et C sont représentées ci-dessous :

- zone A, de bruit fort : indice L_{den} égal à 70 ;
- zone B, de bruit fort : indice L_{den} égal à une valeur comprise entre 65 et 62 ;
- zone C, de bruit modéré : indice L_{den} égal à une valeur comprise entre 57 et 55 ;
- zone D, facultative pour l'aérodrome d'Angoulême-Brie-Champniers : indice L_{den} égal à 50.



LEGENDE

ZONE A

LDEN 70

ZONE B

LDEN 65

LDEN 64

LDEN 63

LDEN 62

ZONE C

LDEN 57

LDEN 56

LDEN 55

ZONE D

LDEN 50

4.5 Indices délimitant les zones B et C

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

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

En ce qui concerne l'aérodrome d'Angoulême-Brie-Champniers :

Dans ces conditions, compte tenu :

- des prescriptions du décret n°2002-626 du 26 avril 2002, autorisant 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 ;
- de l'état actuel de l'urbanisation autour du site ;
- de l'impact limité du projet présenté sur l'urbanisme des communes ;

Il a été retenu :

- la valeur d'indice « 62 » comme limite extérieure de la zone « B »,
et
- la valeur d'indice « 55 » comme limite extérieure de la zone « C »,

qui permettent :

- d'assurer une protection satisfaisante de l'outil aéroportuaire ;
- de répondre au mieux à la sensibilité croissante de la population au bruit des avions en éloignant au mieux les zones d'habitat futur de l'aérodrome.

Il a par ailleurs été décidé d'instituer une zone « D » d'information et d'isolation acoustique renforcée, dans un souci de transparence maximale.

Etabli à l'échelle 1 / 25 000^{ème}, l'ensemble des quatre courbes devient la représentation graphique du nouveau plan d'exposition au bruit joint au présent rapport qui a été soumis à l'instruction administrative réglementaire.

Conclusion

Les acteurs en charge de l'aéroport d'Angoulême-Brie-Champniers, site économique important à l'échelle de l'agglomération d'Angoulême, ont souhaité que son développement soit maîtrisé.

Le présent 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'aéroport d'Angoulême-Brie-Champniers, la situation apparaît tout à fait favorable dans la mesure où la plate-forme aéroportuaire est particulièrement bien implantée et intégrée au sein de l'agglomération d'Angoulême.

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 document en vigueur du 15 février 1999 ; ce constat atteste une diminution globale de la nuisance à l'échelle des communes de Brie et de Champniers.

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'aéroport ; 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.

Maître d'ouvrage



Ministère des Transports, de l'Equipement,
du Tourisme et de la Mer

Direction de l'Aviation civile Sud-Ouest

Département de la Charente

Aérodrome d'Angoulême-Brie-Champniers

PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

représentation graphique

indice	date	objet
1	06/12/2006	Pour Approbation

Echelle : 1/25000

Maître d'oeuvre



Direction départementale de l'Equipement
de la Charente

43 rue du docteur Charles Duroselle
16016 Angoulême cedex

Tel : 05 45 97 98 99

Assistance à la maîtrise d'oeuvre : service technique chargé de l'étude



Service spécial des Bases aériennes Sud-Ouest
12 av. de Pythagore - BP 70285
33697 Mérignac Cédex
Tél : 05 56 13 88 00

SYSTEME GEODESIQUE	WGS 84
PROJECTION	Lambert II
CONFIGURATION DES PISTES	Piste principale 10/28 revêue Piste secondaire 10/28 en herbe
HYPOTHESES	Origine Nombre de Mouvements
MODELISATION	Auteur Logiciel Vérification Relief Modélisation des trajectoires
REALISATION DU PLAN	Auteur Logiciel SIG Fond de Plan
DIFFUSION DU PLAN	Service Destinaire Date
	DAC SO 50 222 mvs Horizon 2020 G.DEDIEU SSBA-SO INM v 6.1 F ANFRAY SSBA-SO Non Méthode graphique sous INM G.DEDIEU SSBA-SO MAPINFO v7.5 SCAN 25 Préfecture de la Charente DECEMBRE 2006

LEGENDE

ZONE A
LDEN 70

ZONE B
LDEN 62

ZONE C
LDEN 55

ZONE D
LDEN 50

