



# Aérodrome de NOGARO



## Plan d'Exposition au Bruit

---

Direction de la sécurité  
de l'Aviation civile Sud

---

Service National  
d'Ingénierie Aéroportuaire  
antenne Atlantique

---

# Plan d'Exposition au Bruit

## de l'aérodrome de Nogaro

### **BORDEREAU DES PIÈCES**

#### **1 Notice explicative**

*Précisant la portée des plans d'exposition au bruit : page 2*

#### **2 Le plan d'exposition au bruit comprenant :**

➤ *le rapport de présentation : page 7*

➤ *la représentation graphique à l'échelle 1 / 25 000 ème : page 27*

➤ *les annexes : page 31*

#### **3 Avis des communes intéressées : page 45**

#### **4 Conclusions du commissaire enquêteur : page 53**

# **Plan d'Exposition au Bruit**

## **de l'aérodrome de Nogaro**

# **1**

## **Notice explicative**

### **Précisant la portée des plans d'exposition au bruit**

## PORTEE DES PLANS D'EXPOSITION AU BRUIT

**Les plans d'exposition au bruit (PEB) sont des documents destinés à maîtriser l'urbanisation au voisinage des aérodromes.**

En permettant l'application des dispositions des articles L.147-1 à 8 du code de l'urbanisme, ils visent :

- à éviter d'exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit,

et donc indirectement,

- à préserver l'activité aéronautique et l'équipement aéroportuaire.

Les plans d'exposition au bruit sont des documents d'urbanisme, qui n'ont **aucun effet sur l'activité réelle de l'aérodrome ni sur les constructions existantes.**

Les P.E.B. approuvés sont annexés et transcrits dans les plans locaux d'urbanisme (PLU) et les documents d'urbanisme supra-communaux ; ceux-ci doivent être compatibles avec les P.E.B. (art. L.147-1 du code de l'urbanisme).

**Les plans d'exposition au bruit sont des outils de prévention.**

PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

# **Le Plan d'Exposition au Bruit**

## **de l'aérodrome de NOGARO**

# **2**

## **Le Plan d'Exposition au Bruit**

- *Le rapport de présentation*
- *La représentation graphique*
- *Les annexes*

**Le Plan d'Exposition au Bruit**  
**de l'aérodrome de NOGARO**

**2**

➤ *Le rapport de présentation*

Maître d'ouvrage



**MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE  
ET DE L'ÉNERGIE**



**Direction Générale de l'Aviation Civile**

---

**Préfecture du GERS**

**Aérodrome de Nogaro**

**PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT**

---

**LE RAPPORT DE PRESENTATION**

---

**Maître d'œuvre**

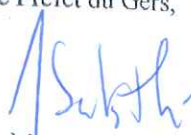
**Service National d'Ingénierie Aéroportuaire**

Département programmation environnement aménagement  
82 rue des Pyrénées – 75970 PARIS cedex 20

**Service National d'Ingénierie Aéroportuaire Antenne Atlantique**

Domaine de Pelus  
12 ave. Pythagore  
B.P. 70285  
33697 Mérignac cedex

Vu pour être annexé à l'arrêté du : 21 MARS 2014

Le Préfet du Gers,  
  
Jean-Marc GRABATHÉ



# SOMMAIRE

<b>INTRODUCTION</b>	<b>9</b>
<b>I - GENERALITES SUR LES PLANS D'EXPOSITION AU BRUIT</b>	<b>10</b>
1) <b>Méthode d'élaboration des P.E.B.</b>	<b>10</b>
a) <b>Evaluation de l'exposition au bruit à court, moyen et long termes</b>	<b>10</b>
b) <b>L'indice <math>L_{den}</math></b>	<b>10</b>
2) <b>Zones de bruit d'un P.E.B. et règles d'urbanisme applicables</b>	<b>11</b>
a) <b>Restrictions d'urbanisation</b>	<b>12</b>
b) <b>Isolation renforcée</b>	<b>12</b>
c) <b>Renouvellement urbain</b>	<b>12</b>
d) <b>Obligation d'information</b>	<b>12</b>
3) <b>Procédure de révision d'un P.E.B.</b>	<b>14</b>
<b>II - DEMARCHE DE REVISION DU P.E.B. DEL'AERODROME DE NOGARO</b>	<b>15</b>
1. <b>Présentation de l'aérodrome</b>	<b>15</b>
2. <b>Justification de la mise en révision du P.E.B.</b>	<b>18</b>
3. <b>Elaboration technique de l'avant-projet de P.E.B.</b>	<b>19</b>
a) <b>Hypothèses prises en compte</b>	<b>20</b>
b) <b>Impact sur l'urbanisme</b>	<b>23</b>
4) <b>Choix des limites des zones B et C</b>	<b>25</b>
<b>III - AVIS DES COMMUNES CONCERNEES</b>	<b>45</b>
<b>IV - CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR</b>	<b>53</b>

## INTRODUCTION

Le P.E.B. 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 P.E.B. en vigueur.

Le P.E.B. vise à éviter que de nouvelles populations ne soient exposées aux nuisances sonores générées par l'activité de l'aérodrome considéré. Ainsi, il régleme 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 P.E.B. 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 P.E.B. sont codifiés et repris dans le code de l'urbanisme (articles L.147-1 à L.147-8 et articles R. 147-1 à R. 147-11).

L'objet du présent rapport est de présenter le P.E.B. de l'aérodrome de NOGARO.

# I - Généralités sur les Plans d'Exposition au Bruit

## 1) Méthode d'élaboration des P.E.B.

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

Le P.E.B. 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 P.E.B. ne reflètent pas nécessairement la réalité du moment, mais l'enveloppe des expositions au bruit des avions à court, moyen et long termes.

Pour ce faire, il est nécessaire d'établir, pour les trois horizons considérés (court, moyen et long termes), des prévisions réalistes concernant :

- Les infrastructures,
- Le trafic,
- Les procédures de navigation aérienne,
- Les conditions d'exploitation.

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

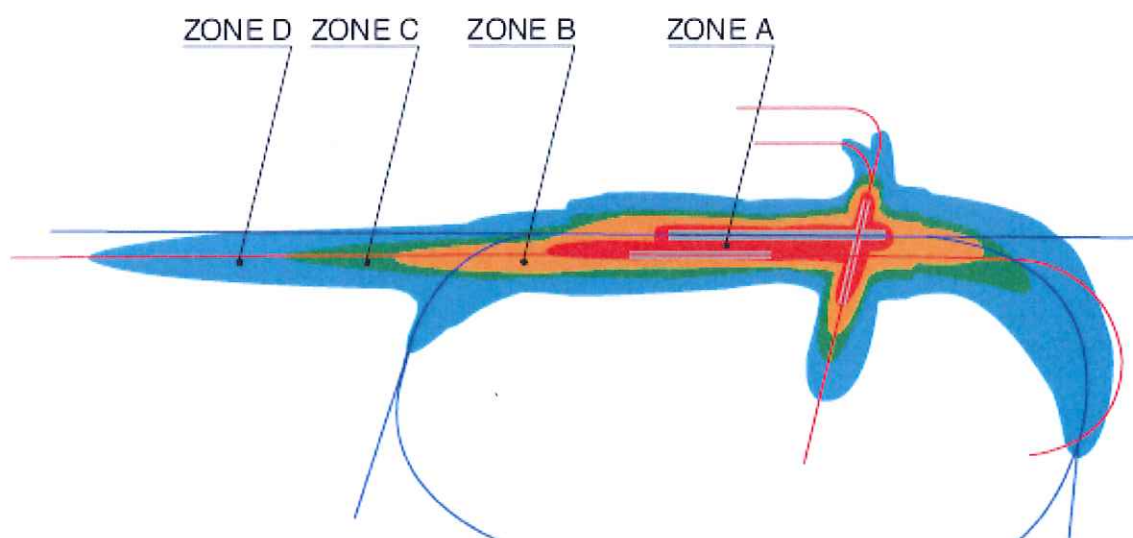
### b) L'indice $L_{den}$

La France a adopté en 2002 l'indice  $L_{den}$  (Level Day Evening Night, article R 147-1 du code de l'urbanisme) pour l'élaboration des P.E.B.. 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 (cf. détail en annexe 4), exprimé en dB(A), qui représente le niveau d'exposition totale au bruit des avions en chaque point de l'environnement d'un aérodrome. Il tient compte :

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

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



## 2) Zones de bruit d'un P.E.B. et règles d'urbanisme applicables

**Décret n°2012-1470 du 26 décembre 2012**, relatif aux modalités d'élaboration des PEB de certains aérodromes.

**Article R. 147-1-11 du code de l'urbanisme** : pour les aérodromes où le nombre annuel de mouvements commerciaux n'excède pas 10 000 dans l'une des trois hypothèses de court, moyen ou long terme et caractérisés par une forte variation saisonnière ou hebdomadaire de l'activité aérienne telle qu'elle est prise en compte pour l'élaboration du PEB, l'indice  $L_{den}$  est déterminé sur un nombre de jours compris entre 180 et 365 au regard des périodes de trafic effectif.

### Ceci est le cas pour l'aérodrome de NOGARO.

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

- La zone de bruit fort A

C'est la zone comprise à l'intérieur de la courbe d'indice  $L_{den}$  70.

- La zone de bruit fort B

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

- 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 52.

- La zone de bruit D

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

La zone D est obligatoire pour les aérodromes visés au I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts, c'est-à-dire les aérodromes pour lesquels le nombre annuel des mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes a dépassé 20 000 lors de l'une des 5 années civiles précédentes<sup>1</sup>.

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

<sup>1</sup> En 2013, les aérodromes relevant de l'application de cet article sont : Bâle-Mulhouse, Beauvais-Tillé, Bordeaux-Mérignac, Lyon Saint Exupéry, Marseille-Provence, Nantes-Atlantique, Nice-Côte d'Azur, Paris-Charles De Gaulle, Paris-Le Bourget, Paris/Orly, Strasbourg-Entzheim, Toulouse-Blagnac.

a) Restrictions d'urbanisation

Le P.E.B. 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.

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

b) 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 2).

c) Renouvellement urbain

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

En outre, la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain modifiée par la loi n°2002-3 du 3 janvier 2002 a introduit une disposition nouvelle : à l'intérieur des zones C, les plans d'exposition au bruit peuvent délimiter des secteurs où, pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou de villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées, à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores : ces secteurs peuvent être délimités postérieurement à l'approbation du P.E.B., à la demande de la commune compétente en matière de plan local d'urbanisme, par arrêté préfectoral et après enquête publique.

d) Obligation d'information

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

	<b>ZONE A</b> $L_{den} \geq 70$	<b>ZONE B</b> $70 > L_{den} \geq (62 \text{ à } 65)$	<b>ZONE C</b> $(62 \text{ à } 65) > L_{den} \geq (52 \text{ à } 57)$ (Indices fixés par le préfet)	<b>ZONE D</b> $(52 \text{ à } 57) > L_{den} \geq 50$
<b>CONSTRUCTIONS NOUVELLES A USAGE D'HABITATION</b>				
Logements nécessaires à l'activité aéronautique ou liés à celle-ci	Autorisés **			Autorisés *
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales admises dans la zone	Autorisés * dans les secteurs déjà urbanisés	Autorisés *		
Constructions directement liées ou nécessaires à l'activité agricole				
Constructions individuelles non groupées	Non autorisées		Autorisées * si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par des équipements publics et si elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances	
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 fixées par l'autorité administrative sont respectées et que le coût d'isolation est à la charge exclusive du constructeur	
<b>EQUIPEMENTS PUBLICS OU COLLECTIFS</b>				
Création ou extension	Autorisée * si nécessaire à l'activité aéronautique ou indispensable aux populations existantes		Autorisée *	Autorisée *
<b>INTERVENTIONS SUR L'EXISTANT</b>				
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			Autorisées *
Opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain	Non autorisées		Autorisées * sous réserve de se situer dans un des secteurs délimités pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existant, à condition de ne pas entraîner d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores	

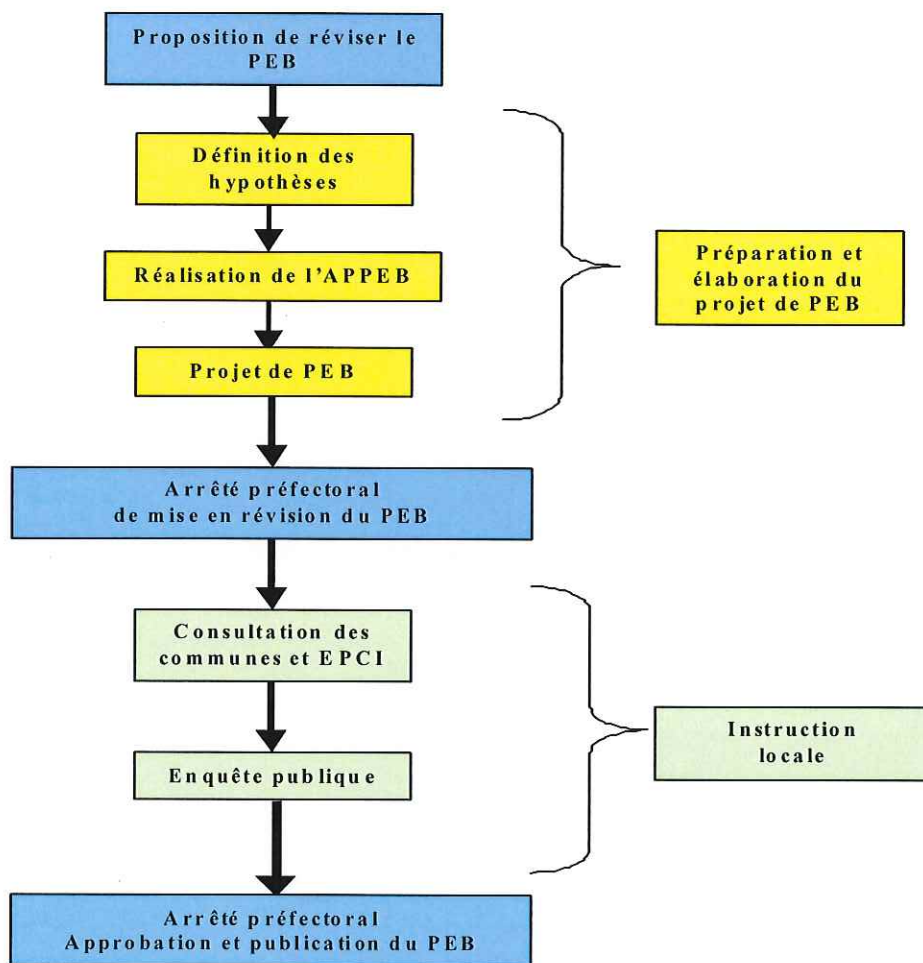
\* sous réserve d'une isolation acoustique et, le cas échéant, de l'information des futurs occupants

### 3) Procédure de révision d'un P.E.B.

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

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

Le détail de la procédure est repris en annexe 1 au présent rapport de présentation.



## II – Démarche de révision du P.E.B. de l'aérodrome de Nogaro

### 1. Présentation de l'aérodrome

#### a) Historique :

L'aérodrome de Nogaro a été créé en 1936 en vertu d'une convention passée le 4 septembre 1936 entre l'Etat (Ministère de l'Air) et la commune de Nogaro.

Par arrêté du 6 février 1947 relatif à l'ouverture des aérodromes publics et à l'agrément des aérodromes privés, l'aérodrome de Nogaro est classé en liste 2 en tant qu'aérodrome public ouvert à tous les appareils lents et légers.

Par arrêté du 30 mars 1953 relatif à l'ouverture des aérodromes à la circulation aérienne publique et abrogeant l'arrêté du 6 février 1947, l'aérodrome de Nogaro est classé dans la liste n° 2 des aérodromes publics inspectés.

Enfin, l'aérodrome est finalement inscrit sur la liste 1 (aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique).

Par délibération du conseil municipal du 31 mars 2005, la commune de Nogaro a décidé de transférer les terrains d'emprise de l'aérodrome au syndicat mixte SYMA MECANOPOLIS créé par arrêté préfectoral du 9 mai 2005. A ce titre, le SYMA MECANOPOLIS a conclu, avec l'Etat, le 02 février 2006 une convention en application de l'article L.221-1 du Code de l'Aviation Civile.

Un accord de gestion est alors conclu entre le SYMA MECANOPOLIS et l'aéro-club du Bas-Armagnac le 27 février 2006.

#### b) Implantation :

Adresse : Aérodrome de Nogaro – 32100 NOGARO

Emprise foncière : 25 ha.

Département : Gers

Commune : Nogaro





**c) Situation juridique :**

**Propriétaire :**

**Syndicat Mixte "SYMA MECANOPOLIS"**  
Pépinière Satellix  
Mécánopole de Nogaro  
32110 Caupenne d'Armagnac

**Exploitant :**

Aéro-club du Bas-Armagnac  
B.P. 17  
32100 Nogaro  
☎ : 05.62.08 80 82  
Fax : 05.62.69 09 50

d) Infrastructures

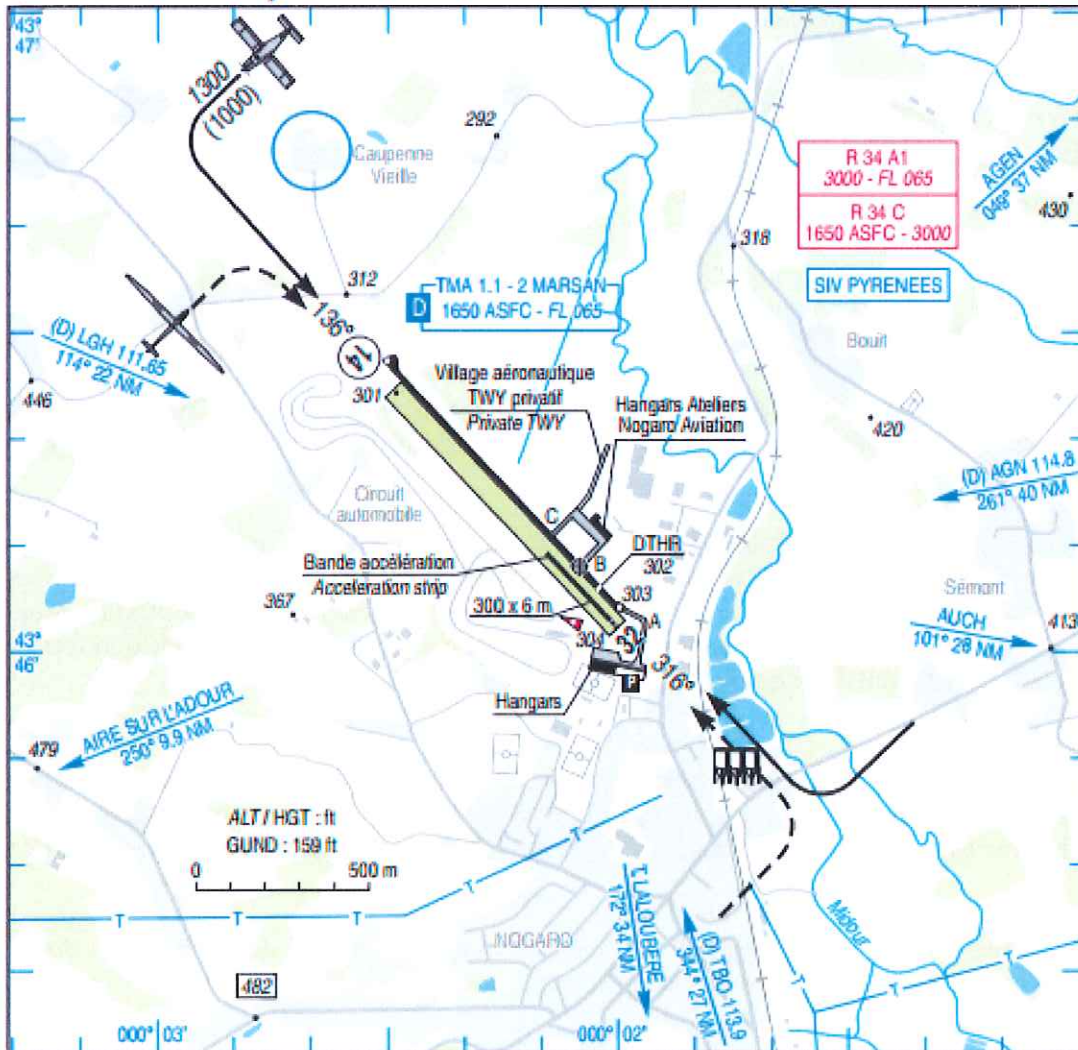
**ATTERRISSAGE A VUE**  
Visual landing

Ouvert à la CAP  
Public air traffic  
03 MAY 12

**NOGARO**  
AD2 LFCN ATT 01

	<b>ALT AD : 304 (10 hPa)</b>	<b>LFCN</b> VAR : 1° W (10)
	LAT : 43 46 08 N	
	LONG : 000 02 05 W	

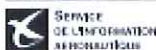
APP : MARSAN Approche /Approach ou /or RAI 119.7 (au-dessus de /above 1650 ASFC)  
TWR : NIL  
A/A : 119.5 FR seulement/only



RWY	QFU	Dimensions Dimension	Nature Surface	Résistance Strength	TODA	ASDA	LDA
14 L 32 R	136 316	1000 x 23	Revêtue Paved	5700	1000 1000	1000 1000	1000 910
14 R 32 L	136 316	950 x 65	Non revêtue Unpaved	-	950 950	950 950	950 950

Aides lumineuses : NIL

Lighting aids : NIL



AMDT 06/12 CHG : VAR, QFU, espaces.

© SIA

**e) Activité aéronautique :**

- Association basée : Aéro-club du Bas-Armagnac
  
- Activités :
  - avion
  - Planeur
  - hélicoptère

**f) Mouvements :**

Aérodrome de	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Nogaro	10 850	8 954	11 880	10 504	17 945	18 770	17 474	nc

nc : information non communiquée par l'exploitant

**2. Justification de la mise en révision du P.E.B.**

Le P.E.B. de Nogaro actuellement en vigueur a été approuvé le 10 septembre 1975. Depuis lors, de nouvelles dispositions réglementaires relatives aux modalités d'établissement des P.E.B. sont entrées en application.

En particulier, le décret n° 2002-626 du 26 avril 2002 (abrogé par arrêté du 16 octobre 2007 et codifié dans le code de l'urbanisme articles R.147-1 à 11), prévoit que les P.E.B. 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 psophique utilisé avant cette date. Cet indice  $L_{den}$ , 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, ainsi que la géométrie et les infrastructures aéronautiques concernées.

L'objet du présent dossier est donc de présenter le projet de P.E.B. de l'aérodrome de Nogaro établi conformément aux nouvelles dispositions réglementaires.

### 3. Elaboration technique de l'avant-projet de P.E.B.

Le plan d'exposition au bruit 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). Cet indice caractérise le niveau d'exposition total au bruit des avions, sur l'ensemble d'une année.

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 (moteurs et traînées aérodynamiques) ;
- les trajectoires suivies par les aéronefs ;
- le nombre de jours d'activité pris en compte ;
- la répartition temporelle dans la journée.

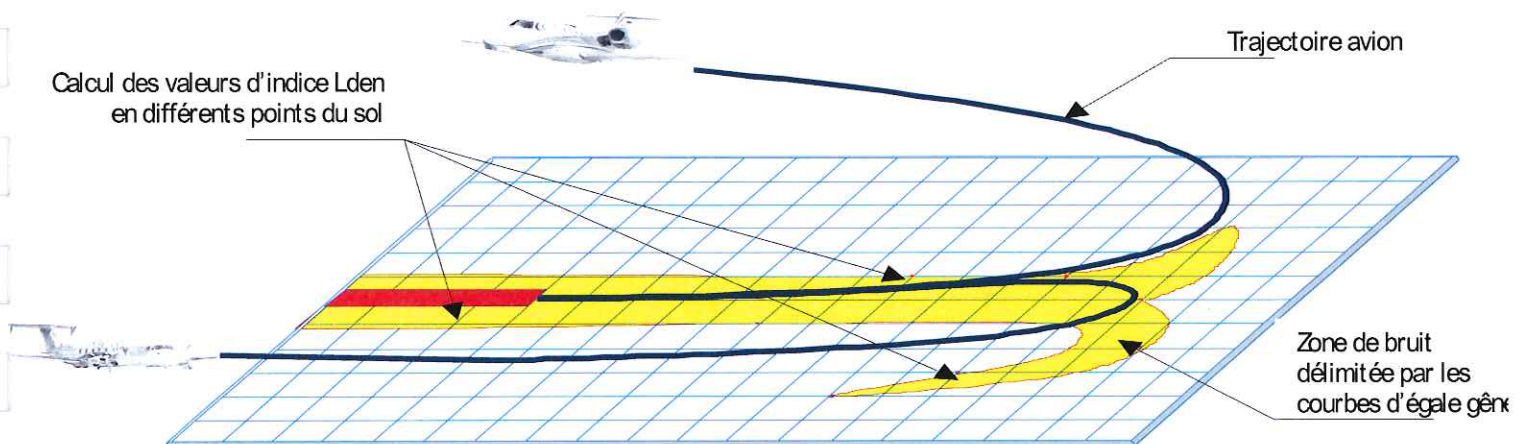
Le calcul du niveau de bruit s'effectue ensuite par application des lois de propagation du son dans l'air.

Les conditions atmosphériques adoptées pour l'étude sont standards, les obstacles n'étant pas pris en compte dans le calcul.

Toutefois, le module de calcul du logiciel de modélisation prend en compte les données et prescriptions internationales concernant :

- les méthodes de calcul du bruit des avions
- l'atténuation latérale du bruit des aéronefs
- l'absorption atmosphérique du son en fonction de la température et de l'humidité

En reliant les points au sol ayant les mêmes valeurs d'indice calculé, on obtient les courbes d'égal indice  $L_{den}$  tel que représenté sur le schéma suivant :



a) Hypothèses prises en compte

**Les infrastructures aéronautiques**

Il est pris pour hypothèse que les infrastructures aéronautiques ne subiraient pas de modification notable à l'échéance des vingt prochaines années. De ce fait, l'établissement du P.E.B. prend en compte les infrastructures dans leur situation actuelle, telles que décrites au chapitre précédent.

**Le trafic**

Les hypothèses de trafic ont été recueillies auprès de l'aéro-club en charge de l'exploitation et validée par le propriétaire de la plate-forme. Le taux de croissance entre les différents échéances est de l'ordre de 2%.

Afin de représenter au mieux la gêne inhérente au bruit des avions, la modélisation du PEB a été faite sur la base de 180 journées d'activité conformément au décret n°2012-1470 du 26 décembre 2012 relatif aux modalités d'élaboration des PEB de certains aérodromes.

Les différents types d'aéronefs ont été regroupés par « famille » de niveau sonore sensiblement équivalent. Dans ce cas, le niveau de l'aéronef le plus bruyant a été retenu.

**La répartition par périodes de la journée**

La répartition des mouvements par période de la journée est basée sur les données de trafic constatées. Elle n'est pas supposée évoluer à moyen et long termes et s'établit ainsi :

Court terme échéance 2015

Classe d'appareils	Type d'appareil	Période de la journée			Nombre de mouvements annuels (1)
		J	S	N	
Aviation Générale	DR400	90,00%	10,00%	0,00%	9 080
	PA23	90,00%	10,00%	0,00%	51
	Beech 200- Beech90- PC12	100,00%	0,00%	0,00%	41
	Midour	100,00%	0,00%	0,00%	5 101
	Hélico- famille Ecureuil	90,00%	10,00%	0,00%	2 550
	ULM	90,00%	10,00%	0,00%	1 020
Militaire	GAZ	70,00%	20,00%	10,00%	255
	PUMA	70,00%	20,00%	10,00%	255
<b>Total annuel</b>					<b>18 353</b>

Moyen terme échéance 2020

Classe d'appareils	Type d'appareil	Période de la journée			Nombre de mouvements annuels (1)
		J	S	N	
Aviation Générale	DR400	90,00%	10,00%	0,00%	9 355
	PA23	90,00%	10,00%	0,00%	53
	Beech 200- Beech90- PC12	100,00%	0,00%	0,00%	42
	Midour	100,00%	0,00%	0,00%	5 256
	Hélico- famille Ecureuil	90,00%	10,00%	0,00%	2 628
	ULM	90,00%	10,00%	0,00%	1 050
Militaire	GAZ	70,00%	20,00%	10,00%	263
	PUMA	70,00%	20,00%	10,00%	263
<b>Total annuel</b>					<b>18 910</b>

Long terme échéance 2025

Classe d'appareils	Type d'appareil	Période de la journée			Nombre de mouvements annuels (1)
		J	S	N	
Aviation Générale	DR400	90,00%	10,00%	0,00%	9 688
	PA23	90,00%	10,00%	0,00%	55
	Beech 200- Beech90- PC12	100,00%	0,00%	0,00%	45
	Midour	100,00%	0,00%	0,00%	5 442
	Hélico- famille Ecureuil	90,00%	10,00%	0,00%	2 720
	ULM	90,00%	10,00%	0,00%	1 088
Militaire	GAZ	70,00%	20,00%	10,00%	272
	PUMA	70,00%	20,00%	10,00%	272
<b>Total annuel</b>					<b>19 582</b>

(1) : un mouvement correspond à un décollage ou un atterrissage.

*J : trafic de la journée de 06h00 à 18h00 ;*  
*S : trafic de la soirée de 18h00 à 22h00 ;*  
*N : trafic de la nuit de 22h00 à 06h00.*

### **L'utilisation des pistes**

Compte tenu de la topographie et du régime des vents sur l'aérodrome de Nogaro, la répartition des mouvements par sens de décollage ou d'atterrissage est la suivante :

	QFU14	QFU32
DEP	20%	80%
ARR	70%	30%

QFU : orientation de la piste  
QFU 14 : l'avion prend un cap magnétique 140°  
QFU 32 : l'avion prend un cap magnétique 320°

### **Les trajectoires**

Les trajectoires en phase terminale ne peuvent pas être assimilées à des systèmes de type filaire constitués de rails que les appareils suivraient avec précision à l'image du trafic ferroviaire.

En effet, les avions ne circulent pas sur des trajectoires (cheminements) identiques, 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.

Les trajectoires de référence qui correspondent aux procédures d'atterrissage, de décollage et de tour de piste sont récapitulées dans le plan suivant :



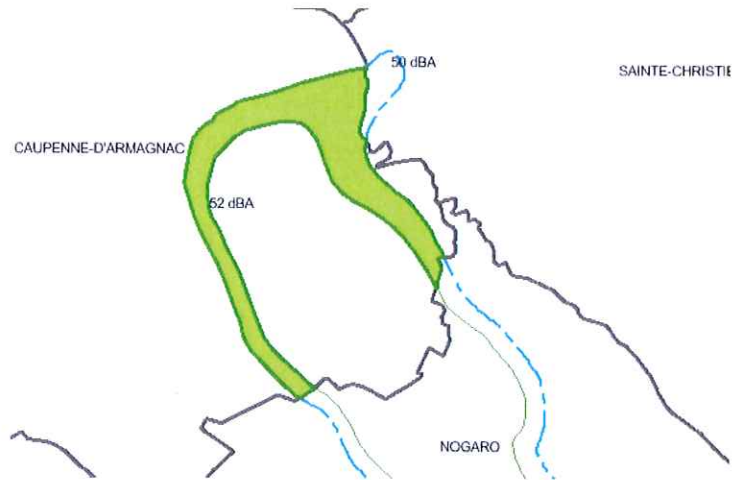
**LÉGENDE**

H : secteurs d'arrivée et de départ des hélicoptères  
 3 – 4 et 9 : secteurs d'arrivée et de départ des appareils d'aviation légère  
 TDP : tour de piste



### Impact sur l'urbanisme

- ❖ Méthode de calcul : la définition des zones est conforme à l'article R147-2 du code de l'Urbanisme (joint en annexe). L'exemple ci-dessous montre la zone "D" sur la commune de Caupenne d'Armagnac.



### **SURFACE (ha)**

<i>Superficie de chaque commune impactée (en hectare)</i>				
	Zone D	Zone C	Zone B	Zone A
Indice	50	52	62	70
Nogaro	98,8	140,2	21,1	12,4
Caupenne d'Armagnac	130,1	239,2	39,2	13,4
Ste. Christie d'Armagnac	14,0			
Urgosse	2,3			

### **BATIMENTS**

<u>Bâtiments</u>	Zone D	Zone C	Zone B	Zone A
Indice	50	52	62	70
Nogaro	417	231	7	1
Caupenne d'Armagnac	64	39	2	0

**POPULATION** : évaluée sur la base des informations de populations utilisées par les services fiscaux (fichier de 2012).

<u>Populations</u>	Zone D	Zone C	Zone B	Zone A
Indice	50	52	62	70
Nogaro	792	439	13	2
Caupenne d'Armagnac	130	79	4	0

#### 4) Choix des limites des zones B et C

Le choix de 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 P.E.B. 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.

Par ailleurs, l'institution d'une zone D permet, dans un souci de prévention, d'élargir le périmètre où le public est informé (lors de la délivrance d'un certificat d'urbanisme ou la passation d'un contrat de location) de l'existence de cette zone de bruit modéré.

Dans ces conditions, compte tenu :

- des prescriptions du décret n° 2002-626 du 26 avril 2002 (abrogé par arrêté du 16 octobre 2007 et codifié dans le code de l'urbanisme articles R.147-1 à 11), permettant le choix :
  - pour la zone B : zone comprise entre la limite extérieure de la zone A (indice 70) et la courbe correspondant à une valeur de l'indice  $L_{den}$  choisie entre 65 et 62 ;
  - pour la zone C : 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.
- du bas niveau d'urbanisation autour du site ;
- de l'impact très limité du projet présenté sur l'urbanisme des communes ;
- de la volonté d'assurer une protection satisfaisante de l'outil aéroportuaire ;
- de la nécessité d'éloigner suffisamment l'habitat futur de l'aérodrome, compte tenu de la sensibilité croissante de la population au bruit des avions ;

**il a été décidé :**

- **de retenir l'indice  $L_{den}$  62 comme limite extérieure de la zone B**
- **de retenir l'indice  $L_{den}$  52 comme limite extérieure de la zone C**
- **d'instituer une zone D d'information, dans un souci de transparence maximale.**

PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

# **Le Plan d'Exposition au Bruit**

## **de l'aérodrome de NOGARO**

### **2**

#### **➤ *La représentation graphique***

PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE



Direction de la sécurité de l'Aviation civile sud

## Préfecture du Gers

### Aérodrome de NOGARO

## Plan d'exposition au bruit

# Représentation graphique

### Maîtrise d'oeuvre

#### Service national d'ingénierie aéroportuaire

département programmation environnement aménagement  
82 rue des Pyrénées - 75970 PARIS cedex 20

#### antenne Atlantique

Domaine de pelus - 12 avenue Pythagore - BP 70285 - 33697 Mérignac cedex

Vu pour être annexé à l'arrêté préfectoral du :

21 MARS 2014

Le Préfet du Gers,  
  
Jean-Marc SABATHÉ





	indice	date	objet
modifications	1	12 mars 2014	Plan d'Exposition au Bruit approuvé

Référence

APPEB/SNIA-AA/LFCN/1

échelle : 1/25 000

## LEGENDE

<b>ZONE A</b>		L DEN 70
<b>ZONE B</b>		L DEN 62
<b>ZONE C</b>		L DEN 52
<b>ZONE D</b>		L DEN 50

### SYSTEME GEODESIQUE

WGS 84

### PROJECTION

Lambert 93

### CONFIGURATION DES PISTES

Piste revêtue 14L/32R 1000x23 m  
Piste en herbe 14R/32L 950x65 m

### HYPOTHESES

Origine

DSAC SUD

Nombre de Mouvements

18 353 m vts Horizon Court Terme  
18 910 m vts Horizon Moyen Terme  
19 582 m vts Horizon Long Terme

### MODELISATION

Auteur

G.DEDIEU SNIA-AA

Logiciel

INM v 7.0a

Vérification

F ANFRAY SNIA-AA

Relief

BD Alti © IGN

Modélisation des trajectoires

Méthode graphique sous INM

### REALISATION DU PLAN

Auteur

G.DEDIEU SNIA-AA

Logiciel SIG

MAPINFO v7.8

Fond de Plan

SCAN 25 © IGN

### DIFFUSION DU PLAN

Services Destinataires

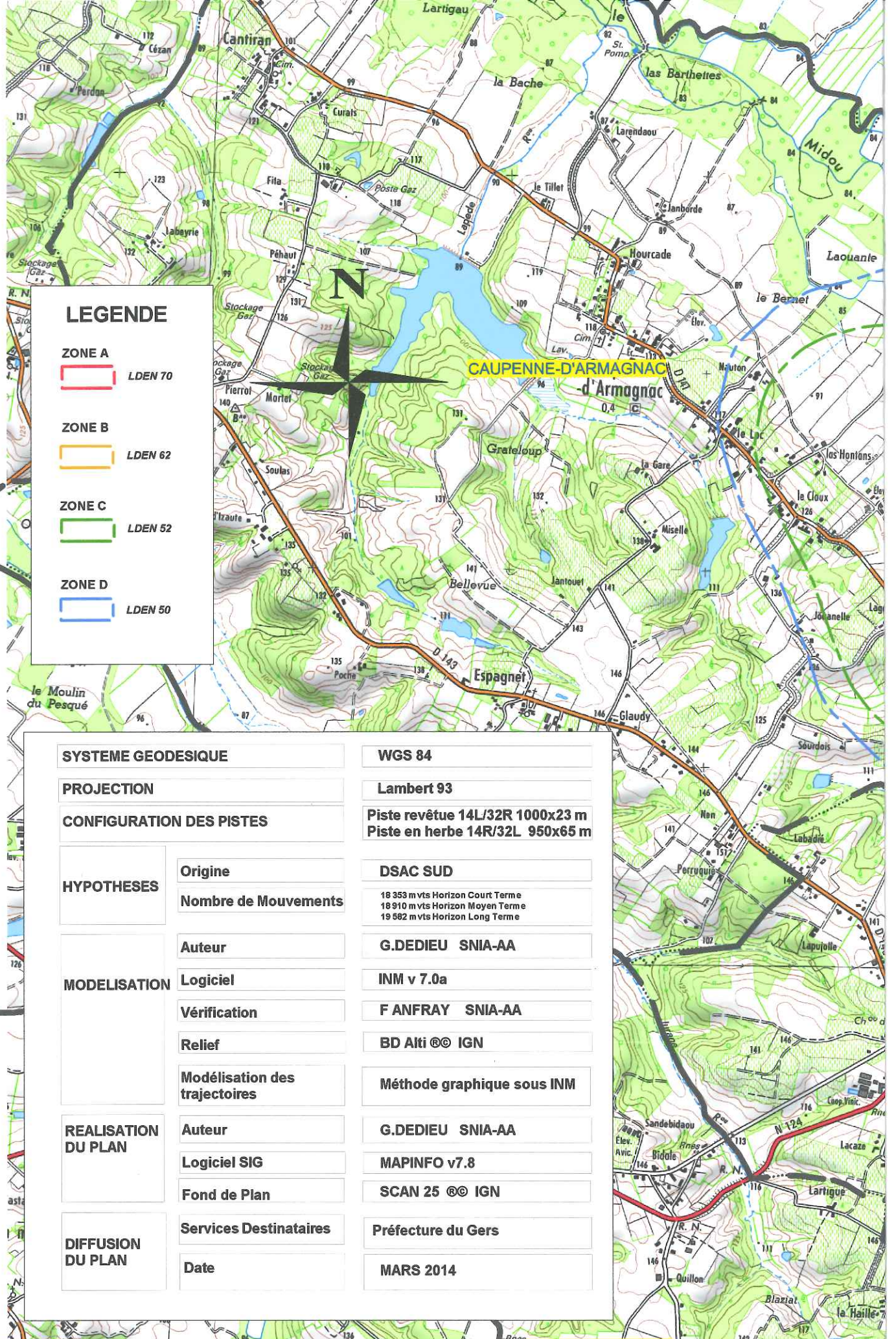
Préfecture du Gers

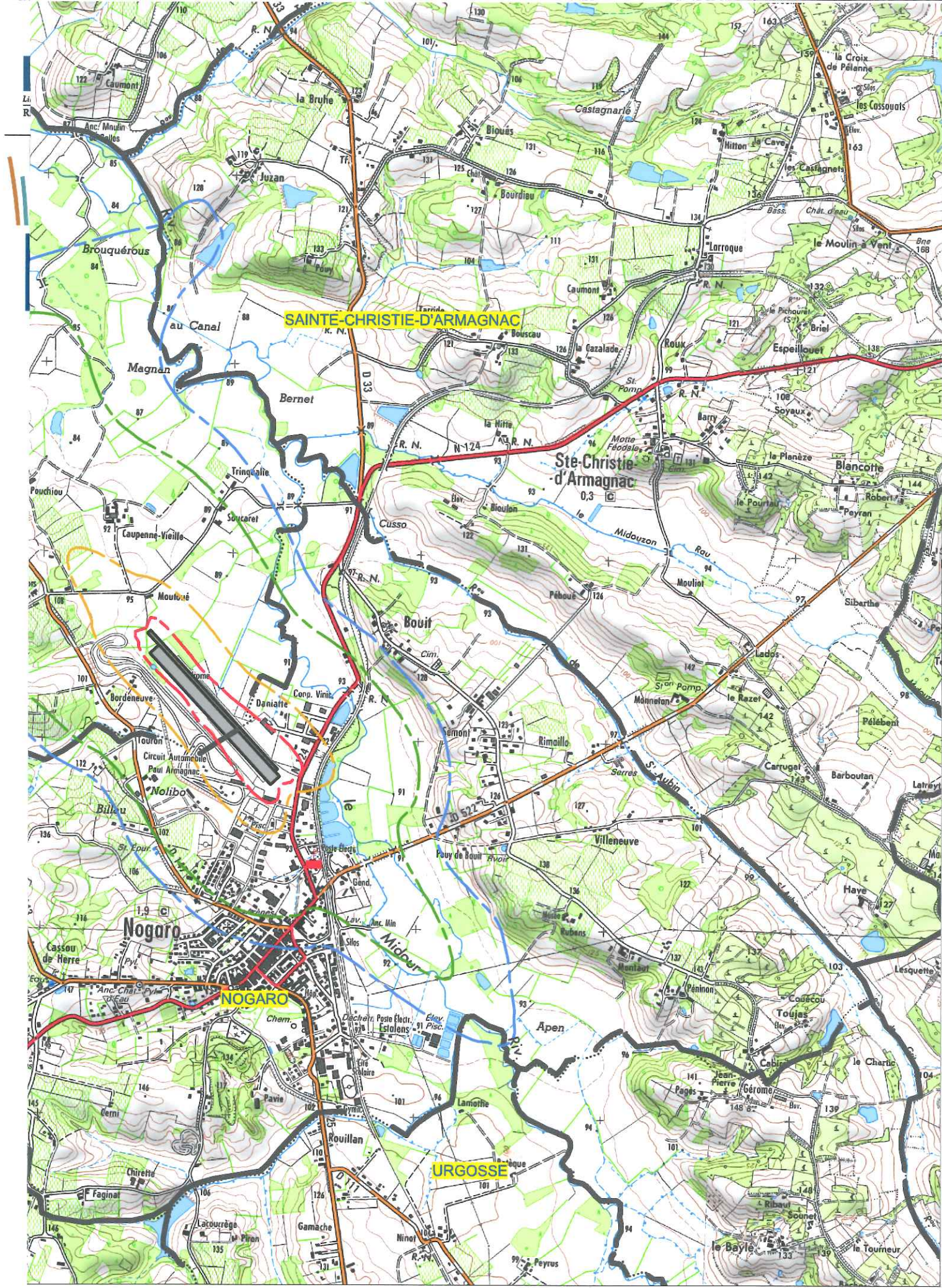
Date

MARS 2014

CAUPENNE-D'ARMAGNAC

d'Armagnac





**SAINTE-CHRISTIE-D'ARMAGNAC**

**NOGARO**

**URGOSSÉ**



# **Le Plan d'Exposition au Bruit**

## **de l'aérodrome de NOGARO**

### **2**

#### **➤ *Les annexes***

## Sommaire des annexes

ANNEXE 1 : Procédure d'établissement du Plan d'Exposition au Bruit	33
ANNEXE 2 : Niveaux d'isolation acoustique devant être atteints dans les différentes zones du P.E.B.	35
ANNEXE 3 : Articles L.147-1 À L.147-8 du Code de l'urbanisme	36
ANNEXE 4 : Articles R.147-1 à R.147-11 du Code de l'urbanisme	39
ANNEXE 5 : Textes régissant l'enquête publique	43

## **ANNEXE 1 : Procédure d'établissement du Plan d'Exposition au Bruit**

### **Etape 1 : Préparation et élaboration du projet de P.E.B.**

#### **a) Elaboration de l'Avant-projet de plan d'exposition au bruit (APP.E.B.)**

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 (APP.E.B.) 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 P.E.B.**

Le préfet prend la décision d'établir le P.E.B., 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 P.E.B. est élaboré sur ces bases.

A compter de la décision d'élaboration du P.E.B., 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 P.E.B.**

#### **a) Consultations**

Consultations des communes ou établissements publics de coopération intercommunale concernés :  
La décision d'établissement du P.E.B. est ensuite notifiée pour avis, accompagnée du projet de P.E.B., 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 aux articles R.147-7 et R.147-8 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.

#### **b) Enquête publique**

A l'issue des différentes consultations, le préfet soumet à enquête publique le projet de P.E.B. 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 P.E.B. peut être modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique.

#### **c) Approbation**

Le préfet prend ensuite un arrêté approuvant le P.E.B..

L'arrêté d'approbation et le P.E.B. 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 du 7<sup>ème</sup> alinéa de l'article L.147-3 du code de l'urbanisme, le P.E.B. 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 2 : Niveaux d'isolation acoustique devant être atteints dans les différentes zones du P.E.B.**

	<b>Zone A</b>	<b>Zone B</b>	<b>Zone C</b>	<b>Zone D</b>
<b>Constructions à usage d'habitation exceptionnellement admises</b>	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	32 dB(A)
<b>Locaux d'enseignement et de soins</b>	47dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	32 dB(A)
<b>Locaux à usage de bureaux ou recevant du public</b>	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	32 dB(A)

## **ANNEXE 3 : Articles L.147-1 à L.147-8 du Code de l'urbanisme**

### **Chapitre VII : Dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes**

#### **Article L147-1**

Au voisinage des aérodromes, les conditions d'utilisation des sols exposés aux nuisances dues au bruit des aéronefs sont fixées par le présent chapitre, dont les dispositions complètent les règles générales instituées en application de l'article L. 111-1.

Les schémas de cohérence territoriale, les schémas de secteur, les plans locaux d'urbanisme, les plans de sauvegarde et de mise en valeur et les cartes communales doivent être compatibles avec ces dispositions.

Les dispositions du présent chapitre sont opposables à toute personne publique ou privée pour l'exécution de tous travaux, constructions, affouillements ou exhaussements des sols, pour la création de lotissements et l'ouverture des installations classées.

#### **Article L147-2**

Le présent chapitre est applicable autour :

- 1° Des aérodromes classés selon le code de l'aviation civile en catégories A, B et C ;
- 2° Des aérodromes civils ou militaires figurant sur une liste établie par l'autorité administrative ;
- 3° De tout nouvel aérodrome à réaliser ayant vocation à accueillir le trafic commercial de passagers en substitution d'un aérodrome visé au 1° du présent article, dont les travaux nécessaires à sa réalisation ont fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique.

#### **Article L147-3**

Pour l'application des prescriptions édictées par le présent chapitre, un plan d'exposition au bruit est établi pour chacun des aérodromes mentionnés à l'article L. 147-2. Ce plan est établi par l'autorité administrative, après consultation :

- des communes intéressées ;
- 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 concernée ;
- de la commission consultative de l'environnement concernée, 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.

Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions dans lesquelles il est établi et tenu à la disposition du public.

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 dont les dispositions doivent être compatibles avec les prescriptions définies à l'article L. 147-5.

Les plans d'exposition au bruit existants rendus disponibles pour l'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 du code de l'environnement. Cette

révision intervient selon les conditions fixées par le décret en Conseil d'Etat prévu au troisième alinéa du présent article.

#### Article L147-4

Le plan d'exposition au bruit, qui comprend un rapport de présentation et des documents graphiques, 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 zones de bruit fort, dites A et B, et zones de bruit modéré, dite C. 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. Les valeurs de ces indices pourront être modulées dans les conditions prévues à l'article L. 111-1-1 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'alinéa précédent.

#### Article L147-4-1

A compter du 20 février 2009, 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, à l'intérieur du périmètre défini par la zone C préalablement au 20 février 2009, les 1°, 2° et 5° de l'article L. 147-5 restent applicables.

#### Article L147-5

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 :

- de celles qui sont nécessaires à l'activité aéronautique ou liées à celle-ci ;
- 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 ;
- 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 phonique 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° Les plans d'exposition au bruit peuvent délimiter une zone D à l'intérieur de laquelle les constructions sont autorisées mais doivent faire l'objet des mesures d'isolation acoustique prévues à l'article L. 147-6. La délimitation d'une zone D est obligatoire pour les aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quater des impôts ;

5° A l'intérieur des 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. 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 arrêté préfectoral pris après enquête publique.

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 ledit bien.

#### **Article L147-6**

Toutes les constructions qui seront autorisées dans les zones de bruit conformément aux dispositions de l'article L. 147-5 feront 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.

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

#### **Article L147-7**

A compter de la décision d'élaborer ou de réviser un plan d'exposition au bruit, l'autorité administrative 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. 147-5 concernant les zones C et D.

#### **Article L147-7-1**

A compter de la publication de l'acte administratif portant mise en révision d'un plan d'exposition au bruit, l'autorité administrative peut décider d'appliquer les dispositions de l'article L. 147-5 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.

NOTA : Loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006, art. 8 II : "Les dispositions du présent article s'appliquent aux procédures de révision d'un plan d'exposition au bruit engagées à la date d'entrée en vigueur de la présente loi."

#### **Article L147-8**

Un décret en Conseil d'Etat fixe, en tant que de besoin, les modalités d'application du présent chapitre.



## ANNEXE 4 : Articles R.147-1 à R.147-11 du Code de l'urbanisme

### CHAPITRE VII : Dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes

#### Article R147-1

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 aérodrome, 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 dans 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 dans 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 dans 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 R147-1-1

Pour les aérodromes où le nombre annuel de mouvements commerciaux n'excède pas 10 000 dans l'une des trois hypothèses de court, moyen ou long terme et caractérisés par une forte variation saisonnière ou hebdomadaire de l'activité aérienne telle qu'elle est prise en compte pour l'élaboration du plan d'exposition au bruit, l'indice Lden 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 R147-2

La zone de bruit fort A est la zone comprise à l'intérieur de la courbe d'indice Lden 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 aérodromes mis en service avant la publication du 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, 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  $L_{den}$  choisie entre 57 et 55.

Pour les aérodromes mentionnés à l'article [R. 147-1-1](#), 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. 147-1-1 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  $L_{den}$  50.

#### Article R147-5

Le rapport de présentation prévu au premier alinéa de l'article L. 147-4 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 aéroport dont le ministère chargé de la défense est affectataire à titre exclusif, principal ou secondaire.

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'aéroport concerné.

#### Article R147-5-1

I. - Aux abords des aéroports civils dont le trafic annuel est supérieur à 50 000 mouvements, à l'exception des mouvements effectués exclusivement à des fins d'entraînement sur des avions légers, le bruit émis dans l'environnement doit être évalué et faire l'objet d'actions tendant à le prévenir ou à le réduire dans les conditions prévues au présent article. La liste de ces aéroports est fixée par arrêté conjoint des ministres chargés respectivement de l'environnement, des transports et de l'équipement.

II. - Le rapport de présentation du plan d'exposition au bruit établi autour des aéroports mentionnés au I doit comprendre les données, objectifs et mesures prévues aux articles 3 et 5 du décret n° 2006-361 du 24 mars 2006<sup>2</sup>.

III. - Les données, objectifs et mesures mentionnés au II sont réexaminés et, le cas échéant, mis à jour en cas d'évolution significative des niveaux de bruit identifiés et en tout état de cause au moins tous les cinq ans. La mise à jour peut être effectuée indépendamment de la révision du plan d'exposition au bruit dans les conditions prévues aux articles 3, 6 et 7 du décret n° 2006-361 du 24 mars 2006<sup>2</sup>.

#### Article R147-6

La décision d'établir ou de réviser un plan d'exposition au bruit est prise par le préfet. Lorsque l'emprise d'un aéroport ou les communes concernées ou susceptibles d'être concernées par le plan d'exposition au bruit d'un aéroport 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 aéroports 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 aéroports 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 aéroports situés en territoire étranger dont les nuisances de bruit affectent le territoire français.

Sans préjudice du pouvoir du préfet de décider la mise en révision du plan d'exposition au bruit d'un aéroport en application du premier alinéa du présent article, 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 R147-7

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.

La commission consultative de l'environnement, lorsqu'elle existe, est consultée par le préfet sur les valeurs de l'indice  $L_{den}$  à prendre en compte pour déterminer la limite extérieure de la zone C et, le cas échéant, celle

<sup>2</sup> Décret abrogé et codifié aux codes de l'urbanisme et de l'environnement

de la zone B dans le projet susmentionné avant qu'intervienne la décision d'établir ou de réviser un plan d'exposition au bruit.

Cette décision 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.

A compter de la notification de cette décision 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 R147-8**

Dès réception des avis ou, à défaut, dès l'expiration du délai mentionné au dernier alinéa de l'article R. 147-7, 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 :

- l'Autorité de contrôle des nuisances sonores 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 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'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, pour formuler son avis sur le projet communiqué.

L'Autorité de contrôle des nuisances sonores 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 R147-9**

Le projet de plan d'exposition au bruit, éventuellement modifié pour tenir compte des avis exprimés, est soumis à enquête publique par le préfet dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article L. 147-3 et selon les modalités fixées par le décret n° 87-339 du 21 mai 1987<sup>3</sup> définissant les modalités de l'enquête publique relative aux plans d'exposition au bruit des aérodromes.

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 R147-10**

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.

Le préfet du 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.

---

<sup>3</sup> Décret abrogé et codifié au code de l'environnement

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.

#### **Article R147-11**

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. 147-10.

## **ANNEXE 5 : Textes régissant l'enquête publique**

Code de l'Environnement : Articles L123-1 à 19

Articles R123-1 à 27

PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

# **Plan d'Exposition au Bruit**

## **de l'aérodrome de Nogaro**

### **3**

#### **Avis des communes concernées**

**Tableau de synthèse**

<b>Communes</b>	<b>Date de la délibération</b>	<b>Nature de l'avis</b>
<b>CAUPENNE D'ARMAGNAC</b>	09 octobre 2013	FAVORABLE
<b>NOGARO</b>	10 octobre 2013	FAVORABLE
<b>Ste. CHRISTIE D'ARMAGNAC</b>	28 octobre 2013	FAVORABLE
<b>URGOSSE</b>	18 octobre 2013	FAVORABLE



REPUBLIQUE FRANCAISE

DEPARTEMENT

GERS

Date

Numéro

NOMBRES DE MEMBRES		
Municipal Conseil Municipal	Externe Conseil Municipal	Non élus à l'Assemblée Municipale
11	11	7

Date de la convocation
1er octobre 2013

Date d'affichage

Objet de la délibération

Acte rendu exécutoire après dépôt en  
Préfecture

le
----

et publication,

du
----

ou notification

du
----

EXTRAIT DE REGISTRE  
DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

DE LA COMMUNE de CAUPENNE ARMAGNAC  
32110

Séance du 9/10/2013

L'an deux mille treize

et le neuf octobre

à vingt et une heures

le Conseil Municipal de cette Commune, régulièrement convoqué, s'est réuni  
au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances,

sous la présidence de : **M. BEZERRA Philippe, Maire**

Présents :

MM. BEZERRA, BACQUELA, HUESO, AURENSAN, DARRIEUTORT,  
LEFAIX, BIDOT.

Absents excusés :

Excusé : M. DEYTS

Absents : MM. LABORDE, LACAZE, TONOLI

Secrétaire(s) :

M. BIDOT Jean-Pierre

**REVISION du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Nogaro**

Monsieur le Maire présente à l'assemblée le dossier relatif au projet de plan  
d'exposition au bruit de l'aérodrome de Nogaro. Il rappelle l'utilité du plan  
Le projet de plan d'exposition au bruit permet de maîtriser l'urbanisation  
autour de l'aérodrome 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. C'est un outil  
de prévention. Il définit des zones de bruit autour de l'aérodrome.

Le Conseil Municipal après en avoir délibéré

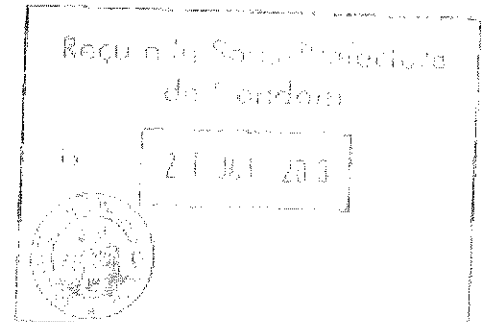
EMET un avis favorable au projet de plan d'exposition au bruit  
de l'aérodrome de Nogaro;

Fait et délibéré, les jour, mois et an susdits.

Pour extrait conforme.

Caupenne-d'Armagnac le 17 octobre 2013 LE MAIRE

Ph. BEZERRA



Date : 10/10/2013  
Numéro : D\_2013\_56

Séance du 10/10/2013

NOMBRE DE MEMBRES		
En exercice	Présents	Volants
19	16	18

Date de la convocation
04/10/2013

Date d'affichage

Objet de la délibération

Acte rendu exécutoire après télétransmission le

Et publication le

L'an deux mille treize et le dix Octobre à vingt heures trente, le Conseil Municipal de cette Commune, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances sous la présidence de M. PEYRET Christian, Maire.

Présents : MM. PEYRET, COMBRES, BELTRI, CLAYZAC, Mmes CARRERE-CAMPISTRON, MARTINOT, MM. DROUARD, CASAVIEILLE, DAUGA, FRANCH, LAFFORGUE, Mmes MARQUE, Mme LARRIEU, MM. MENACQ, PUJOL, Mme PUJOL.

Absents excusés :  
Mme DUPLANTIER donne procuration à Mme CARRERE CAMPISTRON  
M. GARET donne procuration à M. BELTRI  
Mme SAUNIER

Secrétaire : M. Jean-Claude DROUARD

**Annule et remplace la délibération D\_2013\_36**  
**Révision du Plan d'Exposition au bruit de l'aérodrome de Nogaro**

Monsieur le Maire informe l'Assemblée de la mise en révision du plan d'exposition au bruit (P.E.B) de l'aérodrome de Nogaro, décidé par arrêté préfectoral en date du 04 septembre 2013.

Au regard de l'article 4 de cet arrêté, Monsieur le maire soumet ce projet de révision P.E.B de l'aérodrome de Nogaro aux membres du Conseil.

Les communes concernées par le projet de PEB sont : NOGARO, CAUPENNE D'ARMAGNAC, SAINTE CHRISTIE D'ARMAGNAC, URGOSSE.

La limite extérieure de la zone C du projet de plan d'exposition au bruit est fixée à l'indice Lden 52 et celle de la zone B à l'indice Lden 62.

La zone D dont la limite extérieure est fixée à l'indice Lden 50 DB est prise en compte dans le projet de plan d'exposition au bruit.

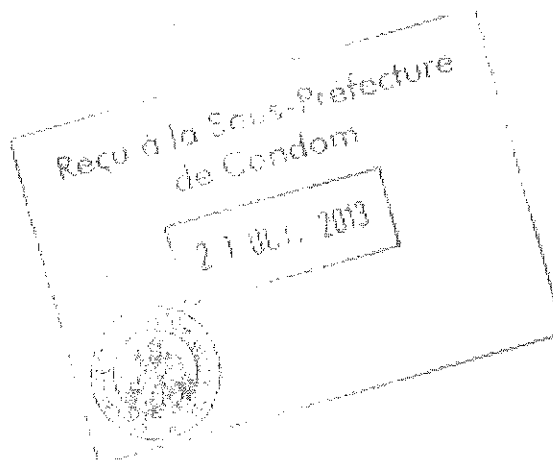
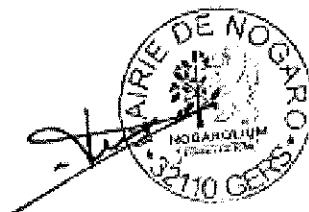
Après avoir entendu l'exposé de Monsieur le Maire,

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal, à l'unanimité,

- **prend acte** de la mise en révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Nogaro et émet un avis favorable à cette révision.

Pour : 18 ; Contre : 0 ; Abstention : 0  
Ainsi fait et délibéré en mairie les jour, mois et an que ci-dessus.  
Et ont signé au registre les membres présents.

Pour extrait certifié conforme,  
NOGARO, le 16 octobre 2013  
Le Maire  
Christian PEYRET



Date :  
28/10/2013

Séance du 28 octobre 2013

**NOMBRES de MEMBRES :**  
En exercice : 11  
Qui en pris part à la délibération : 08

L'an deux mille treize,  
et le vingt huit octobre,  
à 20 heures 30,  
Le Conseil Municipal de cette commune, régulièrement convoqué,  
s'est réuni, au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances,  
sous la présidence de : **Pierre BARRAIL, Maire.**

**DATE de la CONVOCATION**  
21/10/2013

Présents :

DUPRAT Jérôme, SAINT-MARTIN Thierry, DOAT Alexandre, OSPITAL  
Michel, LARRERE Robert, REYMOND François, VIVIER Christophe,  
DRUILLET Bernadette,

Absentes, excusées: DUBERNEY Pascale, VITSCA Pascale.

Secrétaire : DRUILLET Bernadette.

Monsieur le Maire expose au Conseil Municipal le projet de révision du plan  
d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome de NOGARO.

Après avoir pris connaissance du dossier et,  
Après en avoir délibéré,

Le CONSEIL MUNICIPAL,

Qui l'exposé du Maire,

DECIDE,

- d'approuver le projet de plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de  
NOGARO.

Fait et délibéré, les jour, mois et an que dessus.

Pour copie conforme,



Le Maire,

Pierre BARRAIL.

DEPARTEMENT DU GERS  
MAIRIE D'URGOSSE

REPUBLIQUE FRANCAISE

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS**  
**DU CONSEIL MUNICIPAL**

Séance du 18 octobre 2013

L'an deux mille treize et le dix huit octobre à 20 H 30, le Conseil Municipal de la commune d'Urgosse, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans les lieux habituels de ses séances, sous la présidence de Monsieur Bernard BARRAIL, Maire.

Date convocation: 11/10/13

Présents : Mme Françoise LATRILLE, Mrs Gérard COLLAVINO, Jean-Louis TOURNERIE, Gérard LAFOURCADE, Patrick POSER, Jean-Pierre GACOIN, Philippe GARBAGE

Absents/Excusés : Mme Martine ACACIO, Mrs Michel DUGARRY, Gilbert JANS.

Monsieur Jean-Pierre GACOIN a été élu secrétaire de séance.

**Objet: Révision de Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Nogaro ::**

Monsieur le Maire informe le Conseil Municipal de la mise en révision du Plan d'Exposition au Bruit (P.E.B) de l'aérodrome de Nogaro et présente le dossier relatif à ce projet.

La commune d'Urgosse est impactée sur 2 Ha de zone boisée de son territoire communal. Zone située en limite de la commune de Nogaro et non destinée à la construction.

Conformément aux dispositions de l'article 4 de l'arrêté, il appartient aux communes concernées de donner un avis.

Où l'exposé de Monsieur le Maire, les membres du Conseil Municipal présents, émettent, à l'unanimité, un **avis favorable** au projet de révision du Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Nogaro.

Fait et délibéré les jour, mois et an que dessus.

Le Maire,  
Bernard BARRAIL.

Acte rendu exécutoire  
Après dépôt en Sous-préfecture Le 21/10/13  
Et publication le 21/10/13



PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

# **Plan d'Exposition au Bruit**

## **de l'aérodrome de Nogaro**

### **4**

## **Conclusions du commissaire enquêteur**

En conclusion de l'enquête publique qui s'est déroulée du 7 janvier au 11 février 2014, le commissaire enquêteur en la personne de Madame Valérie ANGELET, désignée par le tribunal administratif de Pau

ESTIME

**QU'UN AVIS FAVORABLE**

peut-être donné sur le projet de plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Nogaro présenté par le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie, Direction Générale de l'Aviation Civile, intéressant les communes de Nogaro, Caupenne d'Armagnac, Sainte Christie d'Armagnac et Urgosse.

Fait à Saint Germier, le 03 mars 2014  
Le commissaire enquêteur



Valérie Angelé



Direction de la sécurité  
de l'Aviation civile-Sud  
Aérodrome de  
Toulouse - Blagnac  
B.P. 60100

31703 Blagnac

téléphone : 05 67 22 91 25 / 91 26

télécopie : 05 67 22 91 01

[environnement.dacsud@aviation-civile.gouv.fr](mailto:environnement.dacsud@aviation-civile.gouv.fr)

<http://www.dac-s.aviation-civile.gouv.fr>

