



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

AUDE

RECUEIL DES ACTES
ADMINISTRATIFS SPÉCIAL
N° 05 - AVRIL 2023

PUBLIÉ LE 06 AVRIL 2023

CENTRE HOSPITALIER de CASTELNAUDARY

- DIRECTION

DDTM

- SEMA

- SUEDT/UPPP

SOMMAIRE

CENTRE HOSPITALIER de CASTELNAUDARY

DIRECTION

Décision n° 2023/09 du 1^{er} mars 2023 portant délégation de signature à M. Denis BURBAN, directeur adjoint en charge de la direction des ressources matérielles.....1

DDTM

SEMA

Arrêté préfectoral n° DDTM-SEMA-2023-0046 du 4 avril 2023 modifiant l'arrêté préfectoral n° DDTM-SEMA-2021-011, portant prescriptions particulières à déclaration en application de l'article L. 214-3 du code de l'environnement relatives au système d'assainissement intercommunal de CAPENDU – MARSEILLETTE.....4

SUEDT/UPPP

Arrêté préfectoral n° DDTM-SUEDT-UPPP-2023-02 du 5 avril 2023 portant modification de l'arrêté n° 2007-11-0293 portant approbation du Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport de CARCASSONNE.....12

DECISION n° 2023/09

PORTANT DELEGATION DE SIGNATURE A MONSIEUR DENIS BURBAN, DIRECTEUR ADJOINT EN CHARGE DE LA DIRECTION DES RESSOURCES MATERIELLES

Vu le Code de la Santé publique,

Vu les articles L 6143-1, R 6143-38, R 6145-70, D 6143-33 à 36 du Code de la Santé Publique relatifs aux modalités de délégation de signatures des directeurs des établissements publics de santé dans le cadre de leurs compétences définies à l'article L 6143-7,

Vu le Décret n° 2005-921 du 2 août 2005 portant statut particulier des grades et emplois des personnels de direction des établissements mentionnés à l'article 2 (1° et 7°) de la loi n° 86-33 du 9 janvier 1986 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique hospitalière,

Vu l'arrêté du 06 décembre 2017 portant nomination de Monsieur DENIS BURBAN en qualité de directeur adjoint au Centre Hospitalier de Castelnaudary,

Vu l'arrêté du 20 février 2023, portant nomination de Madame Claire GARCIA Directrice par intérim du Centre Hospitalier Jean-Pierre CASSABEL à Castelnaudary et des EHPAD en direction commune, le CASTELOU à Castelnaudary et Las FOUNTETOS à Saissac

DECIDE :

Article I : Monsieur DENIS BURBAN, Directeur Adjoint est chargé des fonctions de Directeur des Ressources Matérielles.

Article II : A ce titre, délégation de signature est donnée à Monsieur DENIS BURBAN à l'effet de signer tous les actes, correspondances et décisions relatifs aux activités suivantes :

Achat public :

- ↳ La signature des actes d'exécution pour tous les secteurs d'achats relevant de la Direction des achats : bons de commandes, ordres de services
- ↳ La signature de tout acte ou document relevant de son champ de compétence,
- ↳ La signature des courriers internes et, en tant que de besoin, des courriers adressés à l'extérieur en cas d'urgence et d'empêchement du Directeur,

- ↳ Les notes d'information
- ↳ La signature des titres et bordereaux de recette,
- ↳ La signature des mandats et bordereaux de paye,

Logistique :

- ↳ Organisation et gestion des services placés sous sa responsabilité : cuisine, blanchisserie, magasins et ateliers.
- ↳ Gestion des stocks.
- ↳ Liquidation des dépenses pour tous les secteurs d'achats, à l'exception de celles afférentes aux traitements et aux salaires.

Système d'information :

- ↳ Organisation et gestion du service placé sous sa responsabilité.
- ↳ Gestion des stocks.
- ↳ Liquidation des dépenses, à l'exception de celles afférentes aux traitements et aux salaires.
- ↳ Définition du schéma directeur.
- ↳ Définition de la politique de sécurité.

Investissements mobiliers :

- ↳ Définition de la politique d'équipement ainsi que de la procédure afférente.

Finances

- ↳ les bordereaux de mandats,
- ↳ les bordereaux de titres.
- ↳ les actes et documents relatifs au fonctionnement du service des finances économiques et logistiques à l'exception des courriers adressés aux autorités administratives et de tutelles.

Article III : Cette délégation est assortie de l'obligation pour le titulaire :

- ↳ De respecter les procédures règlementaires,
- ↳ De participer à l'élaboration du budget et n'engager les dépenses que dans la limite des crédits autorisés,
- ↳ De rendre compte au Directeur du Centre Hospitalier des actes effectués dans le cadre de la présente délégation.

Article IV : Monsieur DENIS BURBAN a la responsabilité des opérations qu'il effectue dans le cadre de sa délégation. A ce titre, il est chargé d'assurer le contrôle des agents qui interviennent dans les procédures concernées.

Article V : Sont exclus du domaine de délégation les courriers et conventions engageant l'établissement vis-à-vis des autorités de tutelle, des élus ou associations, sauf en cas d'urgence et d'absence ou d'empêchement du Directeur.


Article VI : En cas d'absence ou d'empêchement du Directeur du Centre Hospitalier, Monsieur Denis BURBAN est habilité à signer tous les actes administratifs et d'ordonnancement qui relèvent de la compétence du Directeur du Centre Hospitalier.

Article VIII : La présente délégation sera publiée au Recueil des Actes Administratifs de l'Aude et transmise à la trésorerie de l'établissement.

Fait à Castelnaudary le 01 mars 2023


Exemplaire de signature

de M. DENIS BURBAN



La Directrice par intérim

Claire GARCIA



Arrêté préfectoral n°DDTM-SEMA-2023-0046
modifiant l'arrêté préfectoral n°DDTM-SEMA-2021-011,
portant prescriptions particulières à déclaration en application de l'article L. 214-3
du Code de l'Environnement relatives au système d'assainissement
intercommunal de Capendu - Marseillette

Le Préfet de l'Aude
Chevalier de la Légion d'Honneur
Chevalier de l'Ordre National du Mérite

VU le code de l'environnement ;

VU le code général des collectivités territoriales ;

VU le code de la santé publique ;

VU le code civil ;

VU le décret n° 2006-1099 du 31 août 2006 relatif à la lutte contre les bruits de voisinage modifiant le code de la santé publique ;

VU le décret n°2010-365 du 9 avril 2010 relatif à l'évaluation des incidences Natura 2000 ;

VU le décret du 17 février 2021 portant nomination de M. BONNIER Thierry en qualité de préfet de l'Aude ;

VU l'arrêté ministériel du 21 juillet 2015 modifié par l'arrêté du 31 juillet 2020 relatif aux systèmes d'assainissement collectif et aux installations d'assainissement non collectif, à l'exception des installations d'assainissement non collectif recevant une charge brute de pollution organique inférieure ou égale à 1,2 kg/j de DBO5 ;

VU l'arrêté ministériel du 25 janvier 2010 modifié relatif aux méthodes et critères d'évaluation de l'état écologique, de l'état chimique et du potentiel écologique des eaux de surface pris en application des articles R.212-10, R.212-11 et R.212-18 du Code de l'Environnement ;

VU l'arrêté ministériel du 29 juillet 2011 modifiant l'arrêté du 25 janvier 2010 établissant le programme de surveillance de l'état des eaux en application de l'article R.212-22 du code de l'environnement ;

VU l'arrêté préfectoral n°DPPPAT-BCI-2021-087 du 17 novembre 2021, donnant délégation de signature à Monsieur Vincent CLIGNIEZ, Directeur Départemental des Territoires et de la Mer de l'Aude ;

VU l'arrêté préfectoral n°DDTM-SEMA-2021-001 du 15 mars 2021 portant prescriptions particulières à déclaration en application de l'article L. 214-3 du Code de l'Environnement relatives au système d'assainissement intercommunal de Capendu et Marseillette ;

VU le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin Rhône Méditerranée approuvé le 21 mars 2022 ;

VU les observations du pétitionnaire sur le projet d'arrêté en date du 22 mars 2023 ;

CONSIDÉRANT que le projet « système d'assainissement » proposé permettra de garantir la qualité du rejet de la station de traitement, dans le respect des principes proposés par l'article L.211-1 du Code de l'Environnement, notamment en permettant de satisfaire l'atteinte du Bon État de la Masse d'eau réceptrice : l'Aude ;

CONSIDÉRANT que des prescriptions particulières doivent être prises en compte dans le cas de cette installation dans la mesure où les niveaux de rejets proposés sont plus stricts que les prescriptions réglementaires relatives à l'assainissement collectif ;

CONSIDÉRANT le dépôt d'un dossier à connaissance modifiant le dossier initial de déclaration loi sur l'eau dans le cadre de la réhabilitation de la station d'épuration intercommunale de Capendu - Marseillette ;

SUR proposition de madame la secrétaire générale de la préfecture de l'Aude :

A R R E T E

ARTICLE 1 : OBJET DE L'ARRÊTÉ

Le présent arrêté fixe les prescriptions particulières imposées à la communauté d'agglomération Carcassonne Agglo, identifiée, ci-après, comme le maître d'ouvrage pour la mise en œuvre de la réhabilitation du système d'assainissement intercommunal Capendu-Marseillette sur la commune de Capendu.

En tout ce qui n'est pas contraire aux présentes dispositions, le système d'assainissement est soumis aux dispositions de l'arrêté ministériel du 21 juillet 2015 modifié.

Les dispositions du dossier de déclaration n° 11-2020-00228, déposé au guichet unique police de l'eau de la direction départementale des territoires et de la mer de l'Aude par la communauté d'Agglomération Carcassonne Agglo, pour la mise en œuvre du système d'assainissement intercommunal Capendu-Marseillette sont également applicables pour tout ce qui n'est pas contraire aux dispositions de l'arrêté interministériel du 21 juillet 2015 modifié.

La station d'épuration intercommunale existante de Capendu - Marseillette est située sur la commune de Capendu, parcelle B768.

Le poste de relevage général de Marseillette est localisé en bordure du fleuve Aude.

ARTICLE 2 : RUBRIQUES CONCERNÉES

Les travaux relèvent de la rubrique suivante de la nomenclature des opérations soumises à déclaration ou autorisation en application des articles L.214-1 à L.214-6 du Code de l'Environnement :

RUBRIQUES	NATURE – VOLUME DES ACTIVITÉS	RÉGIME	NATURE VOLUME
2.11.0	Systèmes d'assainissement collectif des eaux usées et installations d'assainissement non collectif destinés à collecter et traiter une charge brute de pollution organique au sens de l'article R. 2224-6 du code général des collectivités territoriales : 1° Supérieure à 600 kg de DBO5 (A) ; 2° Supérieure à 12 kg de DBO5, mais inférieure ou égale à 600 kg de DBO5 (D). Un système d'assainissement collectif est constitué d'un système de collecte, d'une station de traitement des eaux usées et des ouvrages assurant l'évacuation des eaux usées traitées vers le milieu récepteur, relevant en tout ou partie d'un ou plusieurs services publics d'assainissement mentionnés au II de l'article L. 2224-7 du code général des collectivités territoriales. Dans le cas où des stations de traitement des eaux usées sont interconnectées, elles constituent avec les systèmes de collecte associés un unique système d'assainissement. Il en est de même lorsque l'interconnexion se fait au niveau de plusieurs systèmes de collecte. Une installation d'assainissement non collectif est une installation assurant la collecte, le transport, le traitement et l'évacuation des eaux usées domestiques ou assimilées des immeubles ou parties d'immeubles non raccordés à un réseau public de collecte des eaux usées.	Déclaration	Arrêté du 21 juillet 2015

ARTICLE 3 : TRAVAUX DE RÉHABILITATION

L'ensemble des autorisations de passage et de voirie sont acquises.

Tous les moyens sont mis en œuvre pour diminuer les nuisances sonores pendant la phase de chantier.

Tous les moyens sont mis en œuvre pour pallier les impacts sur le milieu récepteur.

En cas de pollution accidentelle tout est mis en œuvre pour contenir cette pollution et le Service de l'Eau et des Milieux Aquatiques de la DDTM de l'Aude sera alerté immédiatement.

Les abords du chantier sont nettoyés quotidiennement.

Gestion et valorisation des déchets :

- les déchets de chantier sont triés, évacués et valorisés vers des établissements dédiés et réglementaires,
- en cas de démolition du clarificateur, la personne responsable du marché, informe le Service de l'Eau et des Milieux Aquatiques au moins un mois avant sa mise en œuvre. Préalablement à la mise en place du by-pass pour réaliser les travaux de réhabilitation

du bassin d'aération existant, la personne responsable du marché, informe le Service de l'Eau et des Milieux Aquatiques au moins un mois avant sa mise en œuvre,
- les boues du clarificateur sont évacuées par une entreprise habilitée et dirigées vers une plate-forme de compostage.

ARTICLE 4 : SYSTÈME DE COLLECTE

Un diagnostic du système de collecte est réalisé pour définir un programme d'action avec un échéancier détaillé de réalisation des travaux.

Une actualisation des schémas directeurs d'assainissement des deux communes et du zonage d'assainissement est mis en œuvre.

Dans le cadre de ces schémas directeur d'assainissement, un recensement des caves particulières et des rejets non-domestiques est réalisé afin d'établir des conventions ou des autorisations de déversement conformément aux dispositions de l'arrêté du 21 juillet 2015 modifié.

ARTICLE 5 : RISQUES

Risques retrait-gonflements des sols argileux

Une étude géotechnique est réalisée afin d'adapter les constructions aux contraintes géologiques locales préconisant les modalités techniques de construction.

Ce rapport est transmis pour information au Service de l'Eau et des Milieux Aquatiques de la DDTM de l'Aude qui se réserve le droit de transmettre ses observations au maître d'ouvrage.

Risque inondation

Les communes de Capendu et Marseillette sont situées dans la zone inondable en aléa indéterminé de l'Aude Aval et soumises au PPRi de la moyenne vallée de l'Aude.

La station d'épuration est située en zone Ri3 de ce PPRi relative aux secteurs non ou peu urbanisés en zone inondable d'aléa déterminé par la méthodologie hydrogéomorphologique qui correspond au champ d'expansion des crues.

L'étude réalisée démontre l'absence d'élévation de la ligne d'eau de plus de 5 cm pour la crue de référence. Le projet n'aggrave pas le risque à l'aval.

Les constructions sont conçues de manière à éviter tout désordre lors d'une montée des eaux.

Les équipements électromécaniques sont étanches et surélevés au-dessus de la cote de la crue de référence.

Les planchers des bâtiments sont calés à au moins 20 cm au-dessus de la crue de référence.

Après chaque montée des eaux, l'exploitant de la station d'épuration effectue une visite de tous les équipements susceptibles d'avoir été submergés et vérifie le bon fonctionnement des pompes et des systèmes d'alarme et d'alerte.

ARTICLE 6 : CAPTAGE ALIMENTATION EAU POTABLE

La station d'épuration est située en dehors, mais à proximité, du périmètre rapproché du captage « Puits Lagarrigue » qui alimente le réservoir de l'aire d'autoroute et le réservoir de la commune de Capendu (AP n°ARSDDD1-2020-002 portant DUP en date du 26 février 2020) et le rejet de la station d'épuration se situe dans le périmètre rapproché du captage de Blomac (AP n°2005111-0002 du 24 avril 2015).

Pendant la phase de travaux, aucuns travaux ne sont réalisés dans le périmètre rapproché de ces captages. Si tel n'est pas le cas, toutes les mesures seront prises pour éviter tout impact sur la source d'alimentation en eau potable des communes de Capendu et Blomac. Une alerte sera faite aux communes de Capendu et Blomac, à l'Agence Régionale de Santé et à ReSeau11, en cas de doute sur une pollution issue de la phase travaux.

En outre, pendant les phases critiques de travaux impliquant un rejet dégradé pour cause de by-pass de tout ou partie des ouvrages de traitement de la filière existante, une surveillance de la qualité des rejets sera réalisée tous les 15 jours sur les paramètres : pH, DBO5, DCO, MES, NTK, NO2, NO3 et Pt. Ce suivi portera sur 1 point dans l'Aude, à 300 m environ en amont de la prise sur l'Aude du captage de Blomac.

Un document (de type MBA précisant les modalités de traitement des eaux durant la phase travaux au regard de l'article 16 de l'arrêté du 21 juillet 2015), précisant le phasage des travaux et le calendrier prévisionnel sera adressé au service de l'eau et des milieux aquatiques au moins un mois avant le démarrage des travaux. Sur la base de ce document, la période de réalisation des prélèvements et analyse de qualité à réaliser sur le milieu récepteur sera déterminée en fonction du planning prévisionnel détaillé du marché de travaux.

Une copie des résultats des analyses sera à transmettre par voie électronique à ReSeau11, à la régie de l'eau de Carcassonne Agglo « Eaureca » et au Service de l'Eau et des Milieux Aquatiques de la DDTM.

Après les travaux, une alerte systématique sera faite aux communes de Capendu et Blomac, à l'Agence Régionale de Santé et à ReSeau11, dans les plus brefs délais de tout dysfonctionnement de la station d'épuration pouvant impacter un de ces deux captages.

ARTICLE 7 : PRESCRIPTIONS

La capacité nominale organique de la station de traitement intercommunale, de type boues activées est de 3 350 EH, soit 201 kg de DBO5/j.

La capacité nominale hydraulique de la station de traitement intercommunale est de 4 300 EH, soit 645 m³/j.

Il s'agira d'un ouvrage de traitement intensif des eaux usées basé sur le principe de l'épuration biologique, incluant des pré-traitements, un traitement biologique et physico-chimique du phosphore, des équipements dédiés à l'autosurveillance et d'une filière boues impliquant le réemploi du silo concentrateur existant (reconversion possible en silo épaisseur) et une filière de déshydratation électromécanique des boues par centrifugeuse ou presse à vis.

Le rejet s'effectue dans l'Aude.

Le réseau d'eaux usées est séparatif sur la commune de Marseillette et en partie séparatif sur la commune de Capendu.

Sauf en conditions de fonctionnement dégradées précisées au présent article, le rejet de la station doit respecter toutes les concentrations maximales indiquées ci-dessous (1). En cas de forte intrusion d'eaux claires parasites supérieure au débit de référence les rendements précisés ci-dessous (2) seront également examinés pour déterminer la conformité du rejet.

Le débit de référence est le Percentile 95 (P95) sur 5 ans conformément à l'article 2 de l'arrêté ministériel du 21 juillet 2015.

Les concentrations sont mesurées sur des échantillons moyens journaliers prélevés proportionnellement au débit, homogénéisés, non filtrés ni décantés et analysés selon des méthodes normalisées.

Concentrations et rendements maximales du rejet

MESURES PARAMÈTRES	Concentration maximale du rejet (1)	Rendement minimum de la station (2)
Demande biochimique en oxygène (DBO5) :	25 mg/l	80 %
Demande chimique en oxygène (DCO) :	125 mg/l	75 %
Matières en suspension (MES) :	35 mg/l	90 %
NTK	40 mg/l	75%
Pt	5 mg/l	

Coordonnées Lambert 93 de l'ouvrage station d'épuration

X = 663 378
Y = 6 232 520

Coordonnées Lambert 93 du point de rejet station d'épuration

X = 664 348
Y = 6 233 000

Coordonnées Lambert 93 PR Marseillette

X = 662 849
Y = 6 233 539

Coordonnées Lambert 93 du DTS - Capendu

X = 663 871
Y = 6 232 510

Le débit nominal est de 645 m³/j

Le débit de référence est fixé conformément aux dispositions de l'arrêté du 21 juillet 2015 modifié.

Déroulé des travaux

Le pétitionnaire doit informer le service de police de l'eau, instructeur du présent dossier, des dates de démarrage et de fin des travaux et, le cas échéant, de la date de mise en service de l'installation.

Le plan de récolement et le procès verbal d'achèvement de travaux seront transmis au service de l'eau et des milieux aquatiques de la Direction départementale des territoires et de la mer de l'Aude, dès l'achèvement des travaux.

L'entreprise prendra toutes les dispositions pour faire face à la montée rapide du niveau du cours d'eau, notamment en informant la mairie de la situation des travaux : leur localisation, les périodes d'intervention, les coordonnées du responsable du site des travaux, pour qu'il puisse être averti en cas d'alerte.

En cas de montée des eaux, le chantier sera immédiatement stoppé, le matériel et matériaux seront évacués hors zone inondable ou mis hors d'eau.

Toutes mesures destinées à éviter la création d'embâcles à partir d'éléments du chantier, en cas de crue, seront prises par le maître d'œuvre.

ARTICLE 8 : DURÉE DE L'AUTORISATION

La mise en service de l'installation, la construction des ouvrages, l'exécution des travaux, et l'exercice de l'activité objets de votre déclaration, doivent intervenir dans un délai de 3 ans à compter de la date du récépissé, à défaut de quoi la déclaration sera caduque.

ARTICLE 9 : MODIFICATION DE L'INSTALLATION

En vertu de l'article R.214-40 du Code de l'Environnement, toute modification apportée à l'ouvrage ou l'installation, à son mode d'utilisation, à la réalisation des travaux ou à l'aménagement en résultant, à l'exercice des activités ou à leur voisinage et de nature à entraîner un changement notable des éléments du dossier de déclaration initial doit être portée, avant sa réalisation, à la connaissance du préfet, qui peut exiger une nouvelle déclaration.

ARTICLE 10 : DROITS DES TIERS

Les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés.

ARTICLE 11 : AUTRES RÉGLEMENTATIONS

La présente autorisation ne dispense en aucun cas le maître d'ouvrage de faire les déclarations ou d'obtenir les autorisations requises par d'autres réglementations. Cet arrêté de prescription sera joint au dépôt de la demande de permis de construire.

ARTICLE 12 : SANCTIONS

Toute infraction aux dispositions du présent arrêté relève des articles L.216-4 à L.216-7, L.216-13 et R.216-12 du Code de l'Environnement.

ARTICLE 13 : DÉLAIS ET VOIES DE RECOURS

La présente décision sera notifiée aux maires des communes de Capendu et de Marseillette et un extrait sera affiché dans les lieux réservés à cet effet dans les locaux des communes visées ci-dessus et dans les locaux de Carcassonne Agglo pendant une durée d'un mois. Procès-verbal de l'accomplissement de cette formalité sera adressé par les soins des maires et du président de l'intercommunalité de Carcassonne Agglo au préfet de l'Aude.

En vertu de l'article R.514-3-1 du Code de l'Environnement :

- pour les demandeurs ou exploitants, la présente décision peut être déférée dans un délai de 2 mois à compter de la date à laquelle la décision leur a été notifiée.
- pour les tiers, personnes physiques ou morales, les communes intéressées ou leurs groupements, la présente décision peut être déférée devant la juridiction administrative dans le délai de quatre mois à compter de l'affichage en mairie.

Les modalités de ce recours contentieux sont les suivantes :

- par courrier adressé au 6 rue Pitot – CS 99002 – 34063 Montpellier Cedex 02 ;
- par voie électronique sur le site <https://www.citoyens.telerecours.fr>.

Les décisions peuvent faire l'objet d'un recours gracieux ou hiérarchique dans le délai de deux mois. Ce recours administratif prolonge de deux mois les délais mentionnés.

ARTICLE 14 : EXÉCUTION

Madame la Secrétaire Générale de la Préfecture de l'Aude, Monsieur le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer, Monsieur le Directeur de l'Agence Régionale de Santé, Monsieur le président de la communauté d'agglomérations de Carcassonne Agglo, les Maires de Capendu et de Marseillette, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la Préfecture de l'Aude et transmis au pétitionnaire.

À Carcassonne, le

04 AVR. 2023

Pour le Préfet et par délégation

Le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer



Vincent CLIGNIEZ



Arrêté préfectoral n° DDTM-SUEDT-UPPP-2023-02
portant modification de l'arrêté n° 2007-11-0293 portant approbation du Plan d'Exposition
au Bruit de l'aéroport de Carcassonne

Le Préfet de l'Aude
Chevalier de la Légion d'Honneur
Chevalier de l'Ordre National du Mérite

VU le code de l'environnement et notamment ses articles L. 123-1 et suivants, L. 571-11 et suivants, R123-2 et suivants et R.571-58 et suivants ;

VU le code de l'urbanisme et notamment ses articles L. 112-3 et suivants et R. 112-1 et suivants ;

VU le code général des collectivités territoriales ;

VU le code de l'aviation civile ;

VU le décret du 17 février 2021 portant nomination de Monsieur Thierry BONNIER en qualité de préfet de l'Aude ;

VU l'arrêté préfectoral n° 2007-11-0293 du 6 novembre 2007 portant approbation du Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport de Carcassonne et ses pièces annexes ;

CONSIDÉRANT que le Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport de Carcassonne a été approuvé sur la base des conclusions établies dans le rapport de présentation visé à l'arrêté du 03 juillet 2006, relatif à la mise en révision du Plan d'Exposition au Bruit ;

CONSIDÉRANT que le rapport de présentation n'a pas été visé à l'arrêté n°2007-11-0293 et annexé au Plan d'Exposition au Bruit ;

SUR proposition de Madame la Secrétaire Générale,

ARRETE

ARTICLE 1

Le rapport de présentation constitutif du dossier de révision du Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport de Carcassonne, amendé, est annexé au Plan approuvé.

ARTICLE 2

Les zones du Plan, leurs règlements et les autres documents du Plan sont inchangés :

- Lden 70 comme limite extérieure de la zone A ;
- Lden 62 comme limite extérieure de la zone B ;
- Lden 55 comme limite extérieure de la zone C ;
- Lden 50 comme limite extérieure de la zone D.

ARTICLE 3

Le présent arrêté sera notifié aux maires des communes d'Arzens, Carcassonne, Caux-et-Sauzens, Pennautier et Villesèquelande, ainsi qu'à la Communauté d'Agglomération Carcassonne Agglo.

ARTICLE 4

Tout recours à l'encontre du présent arrêté pourra être porté devant le tribunal administratif de Montpellier, soit par courrier (6 rue Pitot – CS 99002 – 34063 MONTPELLIER CEDEX 02), soit par voie électronique sur le site <https://www.citoyens.telerecours.fr>, dans un délai de deux mois suivant sa notification ou sa publication. Dans ce même délai, un recours gracieux pourra être introduit dans les deux mois suivant la réponse (le silence gardé pendant les deux mois suivant le recours emporte le rejet de cette demande).

ARTICLE 5

La secrétaire générale de la préfecture de l'Aude, le Directeur départemental des territoires et de la Mer de l'Aude et le Directeur Général de l'Aviation Civile Sud, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de l'Aude.

Carcassonne, le 05 AVR. 2023

Le Préfet,

Thierry BONNIER



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



AERODROME CARCASSONNE-SALVAZA

Rapport de Présentation du Plan d'Exposition au
Bruit approuvé par arrêté préfectoral n°2007-11-
0293 du 6 novembre 2007

NOTA BENE :

Ce rapport de présentation vient compléter le dossier du Plan d'exposition au Bruit conformément à l'article L112-7 du code de l'urbanisme.

A l'issue de la procédure administrative de révision du PEB, il a été décidé de retenir les indices suivants :

- **Lden 70 comme limite extérieure de la zone A**
- **Lden 62 comme limite extérieure de la zone B**
- **Lden 55 comme limite extérieure de la zone C**

et d'instituer une zone D.

Vu pour être annexé à l'arrêté préfectoral du

SOMMAIRE

I Les objectifs du plan d'exposition au bruit

- 1.Évaluation du bruit à court, moyen et long terme
- 2.Indice Lden
- 3.Contenu et modalité d'application

II Présentation de l'Aéroport Carcassonne-Salvaza

- 1.Activité aéronautique
- 2.Prise en compte du bruit aéronautique

III Hypothèses prises en compte pour la révision du plan d'exposition au bruit

- 1 Trafic à court terme
- 2.Trafic à moyen terme
- 3.Trafic à long terme

IV Élaboration du plan d'exposition au bruit

- 1.Avant-Projet de plan d'exposition au bruit
- 2.Déroulement de la procédure de révision
- 3.Présentation du document soumis à l'enquête publique (graphique au 1/25000^{ème})
 - a) conséquences en termes d'emprise foncière
 - b) conséquences en termes d'urbanisation
 - commune de Carcassonne
 - commune de Caux et Sauzens

V Consultations et approbation du PEB

Annexe

Rapport de présentation du projet de PEB visé à l'arrêté du 3 juillet 2006 relatif à la mise en révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Carcassonne.

I. Les objectifs du plan d'exposition au bruit (PEB)

Le PEB est un instrument juridique destiné à réglementer l'urbanisation en limitant les droits à construire dans les zones de bruit au voisinage des aéroports. Il doit être annexé au plan local d'urbanisme (PLU).

Le PEB est préventif : il permet d'éviter que des populations nouvelles s'installent dans les secteurs exposés ou susceptibles d'être exposés à un certain niveau de bruit.

Les conditions d'établissement des plans d'exposition au bruit ont été fixées par le décret n° 2002-626 du 26 avril 2002 modifiant le code de l'urbanisme.

I.1 - Evaluation du bruit à court, moyen et long terme

Le PEB prend en compte d'une part l'évolution des infrastructures c'est à dire essentiellement les pistes, les voies de circulation, d'autre part l'accroissement prévisionnel du trafic, l'évolution des flottes et enfin une réflexion sur les actuelles et futures procédures de circulation aérienne, c'est-à-dire les trajectoires suivies par les avions.

I.2 - Indice Lden

En 2002, la France a adopté un nouvel indice de planification : c'est l'indice Lden (Level Day Evening Night, décret 11⁰2002-626 du 26 avril 2002). Cet indice s'appuie sur une nouvelle enquête sociologique et prend en compte des périodes de jour, soirée et nuit. L'indice Lden tient compte :

- du niveau sonore moyen du passage des avions pendant chacune des 3 périodes (jour, soirée ou nuit) ;
- d'une pénalisation du niveau sonore selon cette période d'émission : le niveau sonore moyen de la soirée est pénalisé de 5 dB(A), et celui de la nuit est pénalisé de 10 dB(A).

Le Lden est l'indice de bruit qui représente le niveau d'exposition totale au bruit des avions en chaque point de l'environnement d'un aéroport. Il est exprimé en décibels A (dB(A)).

I.3 - Contenu et modalité d'application

L'indice Lden est calculé à l'aide d'un logiciel de bruit, en chaque point du territoire voisin de l'aéroport, à partir des hypothèses de trafic retenues. Le résultat est une courbe, dite isophonique, entourant les pistes et allongée dans l'axe des pistes en raison du bruit produit lors des opérations de décollage et d'atterrissage. Dans la zone comprise à l'intérieur de la courbe isophonique, le bruit sera supérieur à l'indice considéré. A l'extérieur de cette courbe, le bruit sera inférieur, décroissant à mesure que l'on s'éloigne.

- La zone A de bruit fort : c'est la zone comprise à l'intérieur de la courbe d'indice Lden 70.
- La zone B de bruit fort : c'est la zone comprise entre la courbe d'indice Lden 70 et la courbe d'indice Lden 62. Toutefois, pour les aéroports mis en service avant le 28 avril 2002, date de publication du décret 11⁰2002-626 du 26 avril 2002, la valeur de l'indice servant à la délimitation de la limite extérieure de la zone est comprise entre 65 et 62 dB(A).

Dans les zones A et B, toute construction neuve à usage d'habitation et toute action sur le bâti existant tendant à accroître la capacité d'accueil sont interdites.

- La zone C de bruit modéré : c'est la zone comprise entre la courbe de la limite extérieure de la zone B et la courbe correspondant à une valeur de l'indice Lden choisie entre 57 et 55 dB(A).

La loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain modifiée par la loi n°2002-3 du 3 janvier 2002 introduit une disposition nouvelle en ce sens qu'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 village existant, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées, à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation sensible de la population soumise aux nuisances sonores.

- La zone D de bruit (facultative) : elle est comprise entre la limite extérieure de la zone C et la courbe d'indice Lden 50. Cette zone ne donne pas lieu à des restrictions de droits à construire, mais étend le périmètre dans lequel l'isolation acoustique de toute nouvelle habitation et l'information des futurs occupants, acquéreurs ou locataires de logement, sont obligatoires.

Dans chacune des quatre zones de bruit, le contrat de location d'un immeuble à usage d'habitation doit comporter une clause claire et lisible précisant la zone de bruit où se trouve localisé le bien immobilier loué.

II. Présentation de l'aéroport de Carcassonne Salvaza

L'aéroport de Carcassonne Salvaza figure sur la liste n°1 (aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique). Il est classé en catégorie C (selon le code de l'aviation civile), il a été créé par l'Etat et appartient présentement à l'Etat.

Il a été affecté au Secrétariat Général à l'Aviation Civile (actuelle DGAC) par décision interministérielle du 22 novembre 1946 :

- à titre principal pour les besoins des transports aériens
- à titre secondaire pour les besoins de l'aviation de tourisme et du vol à voile

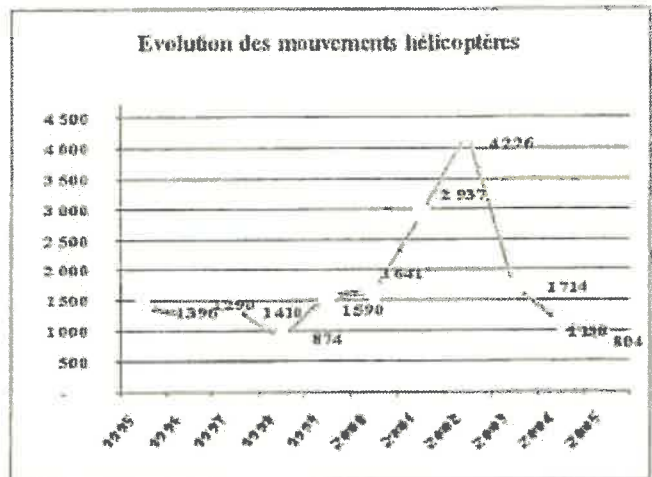
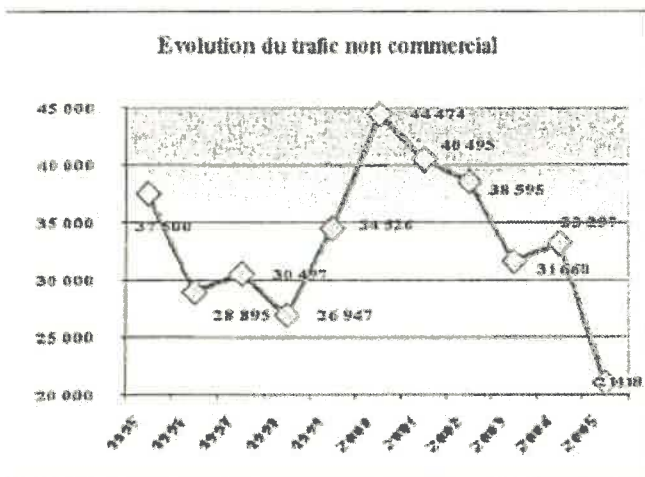
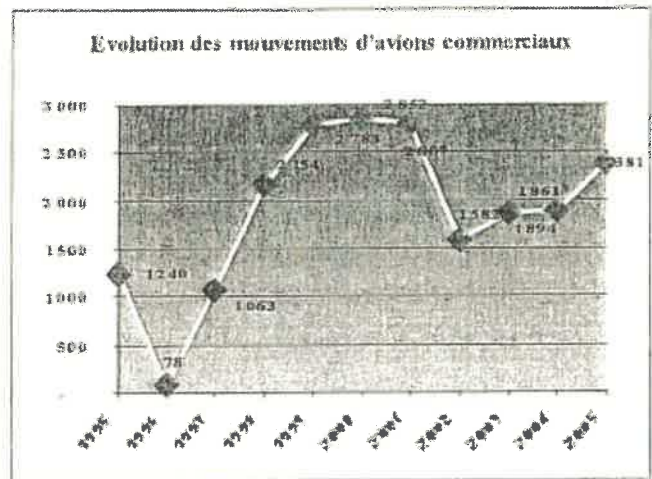
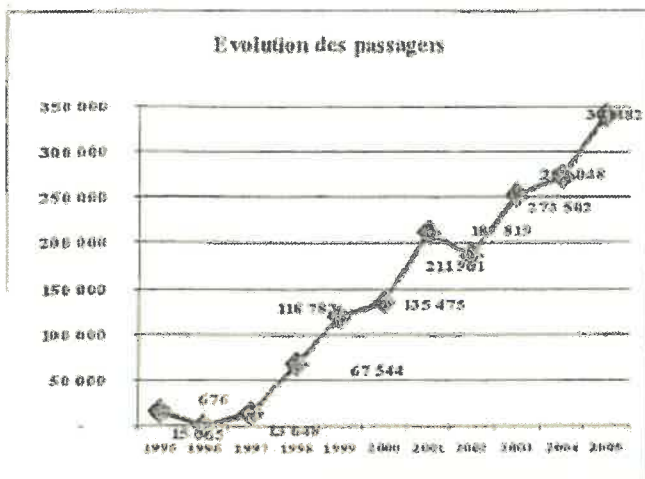
L'aéroport de Carcassonne Salvaza est actuellement concédé à la Chambre de Commerce et d'industrie de Carcassonne-Limoux-Castelnaudary selon une convention datant du 16 juin 2003, entrée en vigueur le 31 décembre 2003 (parution au JO de l'arrêté interministériel approuvant le cahier des charges et la convention de concession) pour une durée de cinq ans.

II.1 - Activité aéronautique

En 2003, année de référence pour l'étude, l'aéroport de Carcassonne Salvaza a accueilli **252 000 passagers**, l'activité se traduit par **1 860 mouvements d'avions commerciaux et 31 660 mouvements d'avions non commerciaux** (un « mouvement » représente un décollage ou un atterrissage d'aéronef (avion ou hélicoptère), un appareil qui atterrit et décolle aussitôt génère deux mouvements).

En 2004, le trafic passager a augmenté significativement à **273 000 passagers**, l'activité se traduit par **1 894 mouvements d'avions commerciaux et 33 300 mouvements d'avions non commerciaux (en hausse)**.

Les graphiques ci-après présentent l'évolution du trafic aérien de ces dernières années sur l'aéroport Carcassonne Salvaza :



L'Avant-Projet de Plan de Masse a été pris en considération par le Directeur de l'Aviation Civile Sud Est le 30 mai 1997, il retenait comme base une piste de 1950 mètres de longueur et un trafic à l'horizon 2015 d'environ 79450 mouvements (trafic commercial et non commercial confondus).

Depuis, la longueur de la piste a été portée à 2050 mètres, le projet de PEB s'appuie sur cette base ainsi que sur le nombre total de mouvements retenu à l'horizon ultime pour le PEB soit 68 000.

II.2 - Prise en considération du bruit aéronautique

La maîtrise à long terme des nuisances autour d'un aéroport est une donnée essentielle pour permettre le développement durable du transport aérien. L'avenir de l'aéroport de Carcassonne-Salvaza ne peut s'envisager que dans cette logique au regard de son environnement.

La prise en compte de la problématique bruit a déjà été étudiée. Un premier PEB de l'aéroport de Carcassonne-Salvaza a été élaboré en 1997.

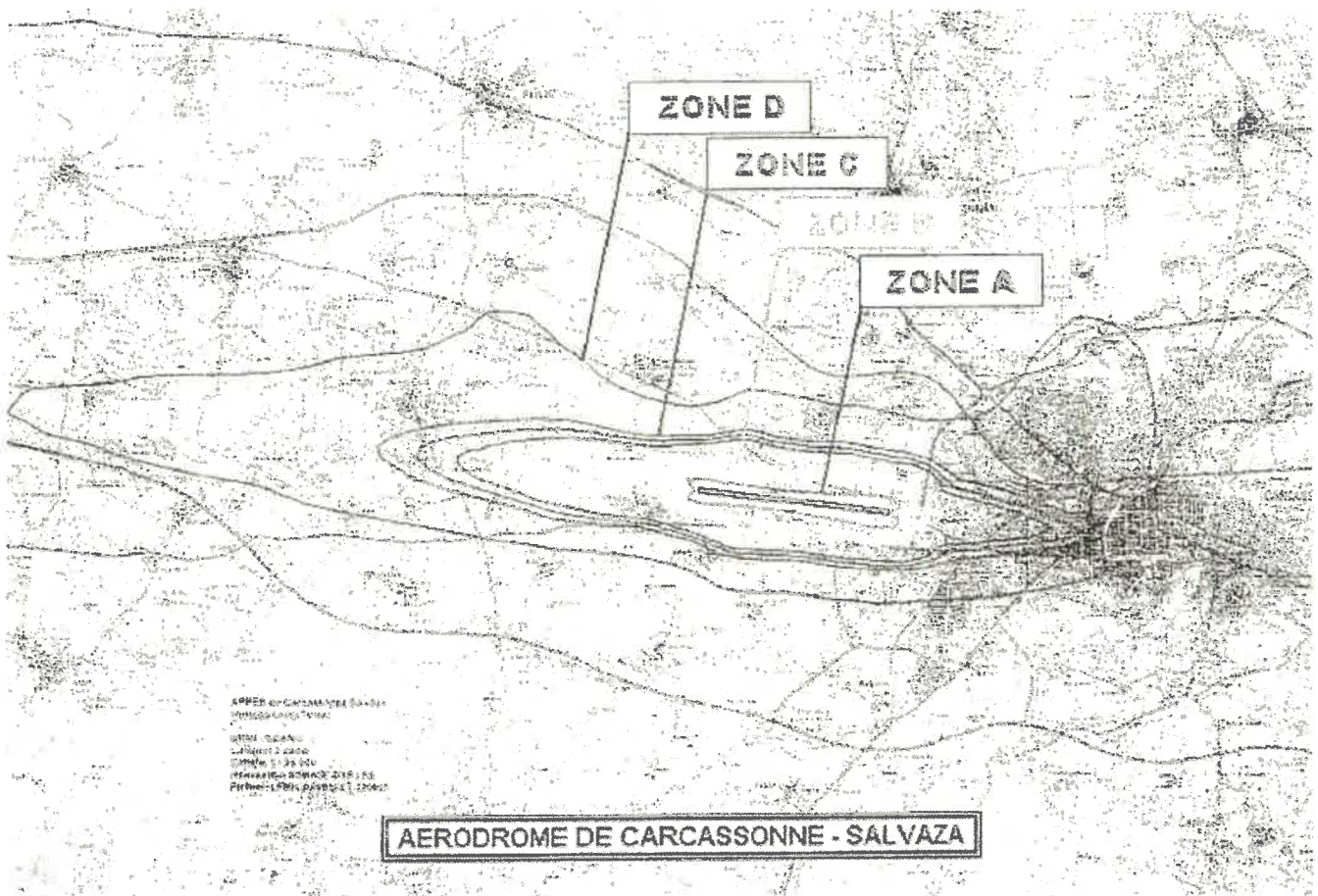
La réglementation de l'époque limitait les PEB à 3 zones de bruit avec l'indice IP (absence de zone D).

III. HYPOTHESES prises en compte pour la révision du PEB

Le plan d'exposition au bruit prend en compte l'ensemble des hypothèses de développement et d'utilisation de l'aérodrome :

- à court terme (5 à 10 ans)
- à moyen terme (15 à 20 ans)
- à long terme (au-delà de 20 ans).

Le PEB est constitué de l'enveloppe maximale des différentes courbes de gêne sonore obtenues pour ces trois horizons.



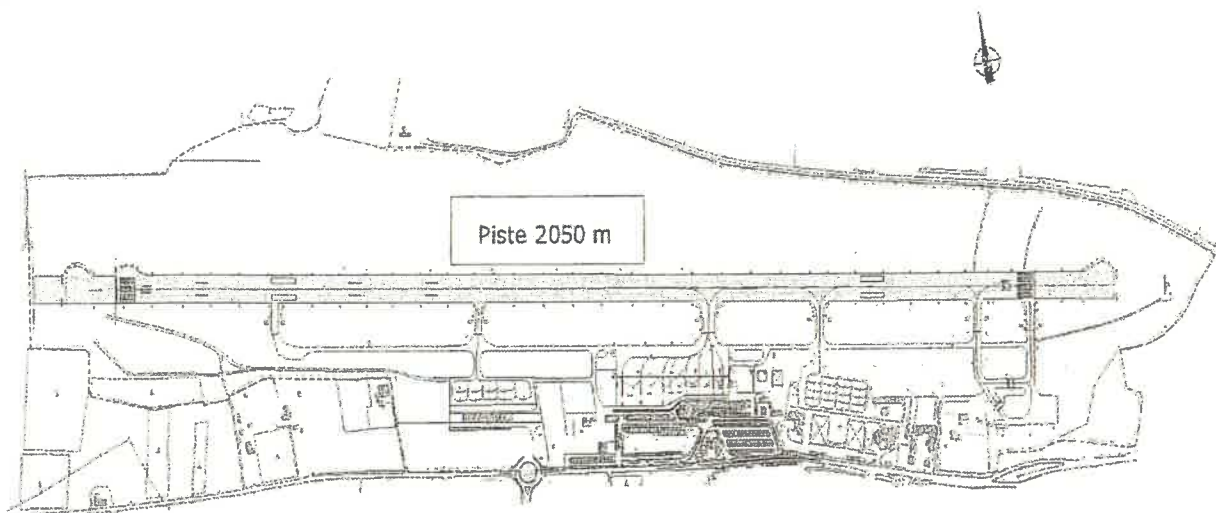
Les hypothèses qui ont servi de base au document présenté à la réunion en préfecture le 6 janvier 2006 sont exposées ci-après.

III.1 - COURT TERME (Entre 5 et 10 ans)

III.1.1 - Infrastructures :

Les infrastructures prises en compte sont celles existantes lors de l'élaboration de l'étude du PEB :

- une piste (QFU 10-28) longueur 2050 m pour 45 m de largeur.



III.1.2 - Le trafic retenu à cet horizon :

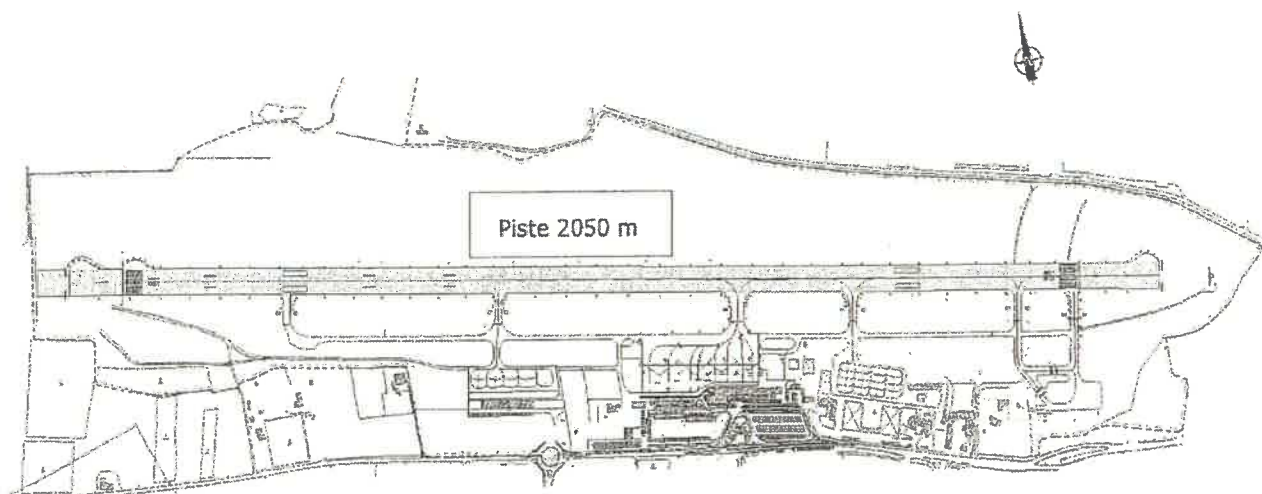
- a) Avions commerciaux : 2 000 mouvements
- b) Aéronefs non commerciaux : 35 000 mouvements

III.2 - MOYEN TERME (Entre 15 et 20 ans)

III.2.1 - Infrastructures:

Les infrastructures prises en compte sont identiques à celles retenues pour le court terme :

- une piste (QFU 10-28) longueur 2050 m pour 45 m de largeur.



III.2.2 - Le trafic retenu à cet horizon

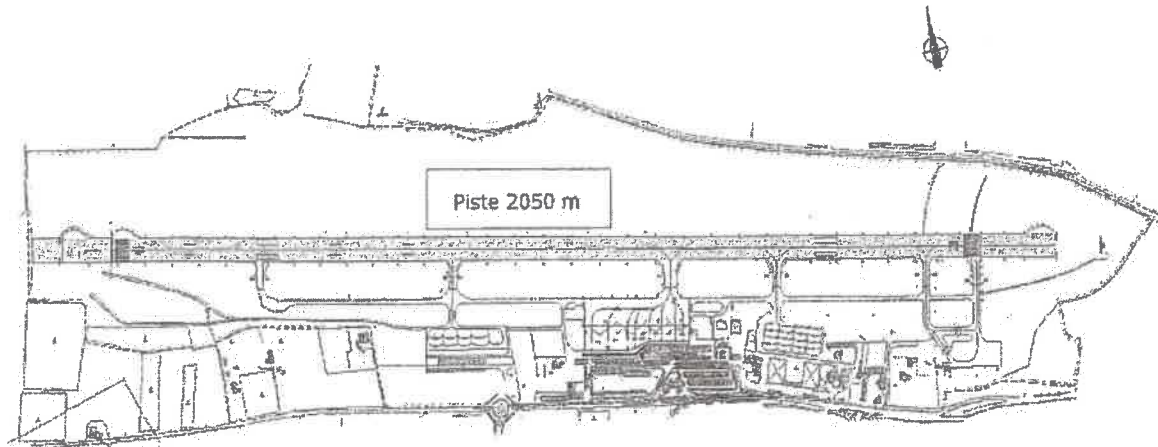
- a) Avions commerciaux : 6 000 mouvements
- b) Aéronefs non commerciaux : 45 000 mouvements

III. 3 - LONG TERME (Horizon au-delà de 20 ans)

III.3.1 - Infrastructures

Les infrastructures prises en compte sont identiques à celles retenues pour le court terme :

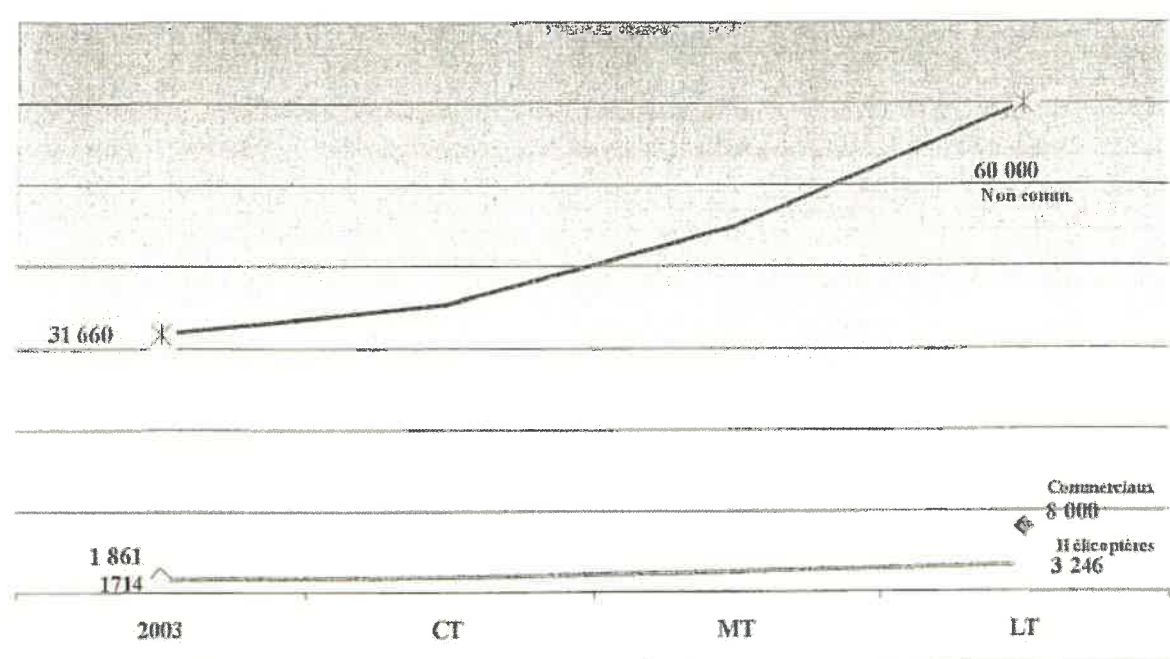
- une piste (QFU 10-28) longueur 2020 m pour 45 m de largeur, avec maintien des seuils décalés



III.3.2 - Le trafic retenu à cet horizon :

- a) Avions commerciaux : 8 000 mouvements
 - b) Aéronefs non commerciaux : 60000 mouvements
- dont 3 000 hélicoptères
 - dont 15 000 tours de piste d'entraînement (500 tours de piste d'avions commerciaux en entraînement)

Synthèse de l'évolution du trafic retenu sur la période considérée



III.3.3 - Répartition du trafic général par QFU (sens de piste)

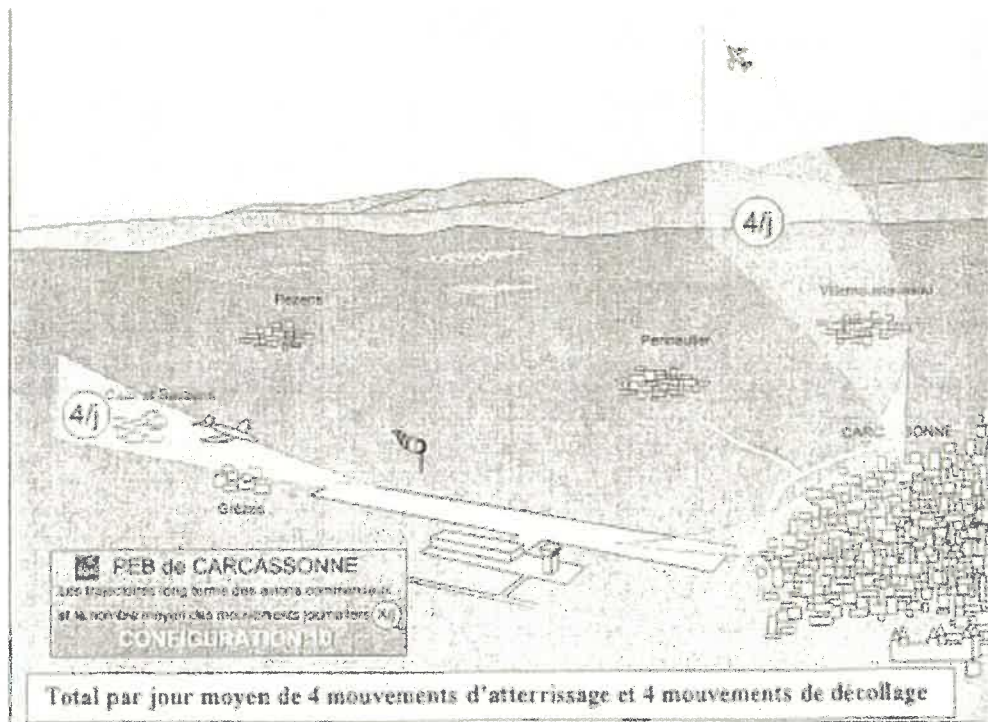
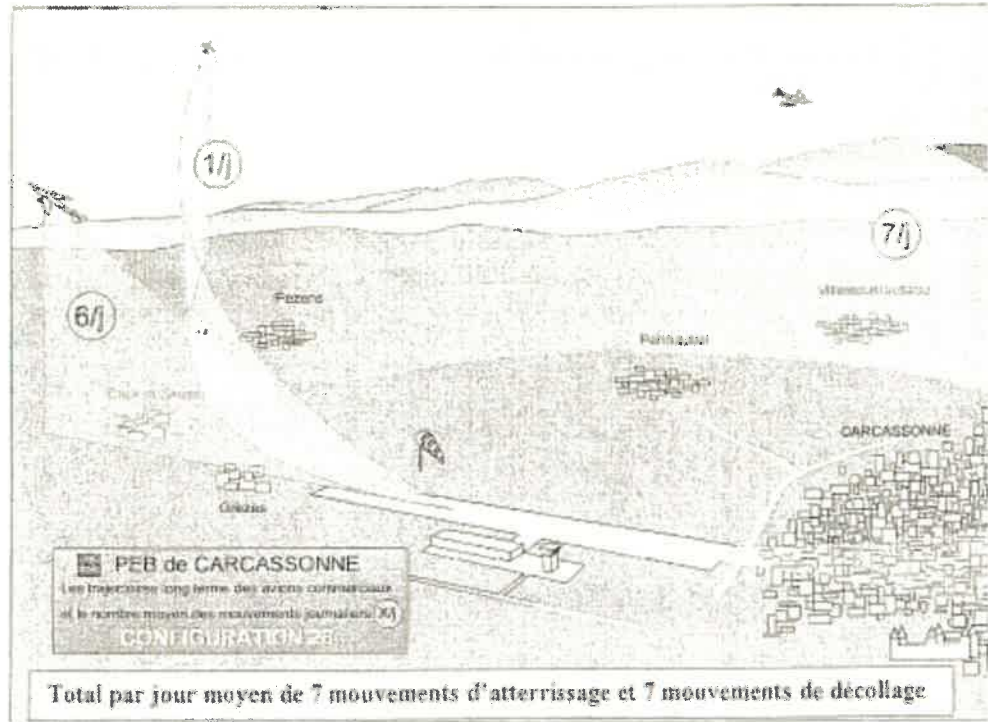


III.3.4 - Répartition par tranche horaire

Tranche horaire	6h 18h	Jour	Soirée	22h	Nuit	6h
Commerciaux		65%	21%		14%	
Non Commerciaux		94%	5%			

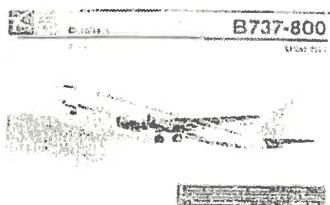
III.3.5 - Répartition par trajectoires (trafic commercial)

Trafic annuel moyen ramené à une journée QFU 10 utilisé à 35%, QFU 28 utilisé à 65%

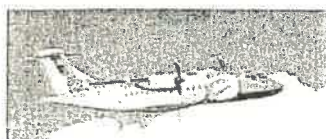


III.3.6 - Répartition par type d'avions

a) Pour les mouvements commerciaux : 3 types



B737-800 (BOEING 737-800) **62 %**



ATR 42 (DHC 830) **24 %**



CL601 (Canadair Régional Jet) **14 %**

b) Pour les mouvements non commerciaux : 8 types (+ 2 types hélicoptères) dont les 3 plus utilisés:



GASEPV (TB20) **88 %**



BEC58P (Beech 58) **2,5 %**



SA330J (Ecureuil) **5%**

III.3.7 - Journée de référence :

Les trafics de la journée de référence sont obtenus en divisant les trafics annuels par 365 jours.

IV. Élaboration du PEB

IV.1 - Avant-Projet de PEB

Le document d'étude élaboré avec le logiciel INM (Integrated Noise Model) par le SSBA SE (réf. SSBA-SE LFMK-APPEB-220605 en date du 22 juin 2005) présentait la totalité des courbes permettant aux partenaires de la concertation (Préfet, services de l'Etat, élus des collectivités locales, professionnels de l'aéronautique) de faire un choix sur les indices Lden à retenir pour les zones du projet de PEB.

IV.2 - Déroulement de la procédure de révision

Lancement de la révision.

Lors de la réunion du 13 mars 2006, monsieur le Préfet de l'Aude a présenté un Avant-Projet de PEB s'inscrivant dans une logique d'information et de protection des populations devant résider dans l'ensemble des zones d'indice Lden supérieur à 50.

Le choix des indices et des courbes relève d'une préoccupation majeure, qui est de maîtriser l'accroissement de la population dans les zones de nuisances B et C et d'informer la population désirant s'installer en zone de nuisance D.

S'agissant des zones B et C, le choix s'est porté respectivement sur les indices Lden 62 et 55 permettant de définir les emprises les plus protectrices afin d'éviter d'exposer de nouvelles populations aux nuisances de bruit. Il a également été décidé de prescrire la mise en place d'une zone d'information D.

IV.3 - Présentation du document soumis à l'enquête publique

Il s'agit du plan élaboré par le SSBA-SE de mars 2006 (1/25000^{ème}), qui présente les zones délimitées par les courbes suivantes :

Zone A : indice Lden 70

Zone B : indice Lden 62

Zone C : indice Lden 55

Zone D : indice Lden 50

a) En termes d'emprise foncière

Globalement, ce projet de PEB couvre **2200 ha** terrestre en emprise totale.

Sur les 2200 ha affectés par le PEB :

1380 ha affectent le territoire de la commune de Carcassonne

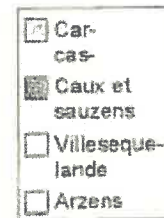
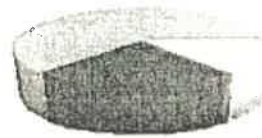
500 ha celui de Caux et Sauzens

190 ha celui de Villesèquelande

125 ha celui d'Arzens

5 ha celui de Pennautier

Carcassonne	Caux et sauzens	Villesèquelande	Arzens	Pennautier	2200
1380	500	190	125	5	
63%	23%	9%	6%	0%	



Taux de répartition par

b) Urbanisation concernée sur la commune de Carcassonne

La zone A est circonscrite sur le domaine actuel aéroportuaire existant et vierge de toute habitation.

La zone B affecte, outre le territoire aéronautique habité, une partie du hameau de Grèzes. On recense près de **30 logements** touchés représentant environ **75 habitants** concernés.

La zone C affecte une partie de la ville de Carcassonne sur le secteur ouest, jusqu'en limite du centre-ville, ainsi que la partie restante du hameau de Grèzes. On recense près de **1552 logements** touchés représentant environ **3880 habitants**.

c) Urbanisation concernée sur la commune de Caux et Sauzens

La zone A ne concerne pas cette Commune.

La zone B ne concerne pas cette Commune.

La zone C affecte une partie de la commune de Caux et Sauzens où l'on repère un habitat diffus. On recense près de **60 logements** touchés représentant environ **100 habitants** concernés.

V. Consultations et approbation du PEB

À la suite de la consultation des communes d'Arzens, Carcassonne, Caux et Sauzens, Pennautier et Villesèquelande et du président de la communauté d'agglomération du Carcassonnais du 17 juillet 2006, puis à la suite de l'enquête publique qui s'est déroulée du 6 novembre au 13 décembre 2006 et du rapport du Commissaire Enquêteur du 9 janvier 2007 concluant par un avis favorable à la révision du Plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Carcassonne-Salvaza, le préfet de l'Aude Bernard Lemaire a approuvé le 6 novembre 2007 le Plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Carcassonne par arrêté n°2007-11-0293.

ANNEXE

Rapport de présentation du projet de PEB visé à l'arrêté du 3 juillet 2006 relatif à la mise en révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Carcassonne.



C.R.

RAPPORT DE PRESENTATION du Projet de Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport de Carcassonne-Salvaza

Sommaire

I Les objectifs du plan d'exposition au bruit

1. Évaluation du bruit à court, moyen et long terme
2. Indice Lden
3. Contenu et modalité d'application

II Présentation de l'Aéroport Carcassonne Salvaza

1. Activité aéronautique
2. Prise en compte du bruit aéronautique

III Hypothèses prises en compte pour la révision du plan d'exposition au bruit

1. Trafic à court terme
2. Trafic à moyen terme
3. Trafic à long terme

IV Élaboration du projet de plan d'exposition au bruit

1. Avant Projet de plan d'exposition au bruit
2. Déroulement de la procédure de révision
3. Présentation du document soumis à l'enquête publique (graphique au 1/25000^{ème})

- a/ conséquences en terme d'emprise foncière
- b/ conséquences en termes d'urbanisation
 - commune de Carcassonne
 - commune de Caux et Sauzens

I. Les objectifs du plan d'exposition au bruit (PEB)

Le PEB est un instrument juridique destiné à réglementer l'urbanisation en limitant les droits à construire dans les zones de bruit au voisinage des aéroports. Il doit être annexé au plan local d'urbanisme (PLU).

Le PEB est préventif : il permet d'éviter que des populations nouvelles s'installent dans les secteurs exposés ou susceptibles d'être exposés à un certain niveau de bruit.

Les conditions d'établissement des plans d'exposition au bruit ont été fixées par le décret n° 2002-626 du 26 avril 2002 modifiant le code de l'urbanisme.

I.1 – Évaluation du bruit à court, moyen et long terme

Le PEB prend en compte d'une part l'évolution des infrastructures c'est à dire essentiellement les pistes, les voies de circulation, d'autre part l'accroissement prévisionnel du trafic, l'évolution des flottes et enfin une réflexion sur les actuelles et futures procédures de circulation aérienne c'est à dire les trajectoires suivies par les avions.

I.2 – Indice Lden

En 2002, la France a adopté un nouvel indice de planification : c'est l'indice Lden (Level Day Evening Night, décret n°2002-626 du 26 avril 2002). Cet indice s'appuie sur une nouvelle enquête sociologique et prend en compte des périodes de jour, soirée et nuit. L'indice Lden tient compte :

- du niveau sonore moyen du passage des avions pendant chacune des 3 périodes (jour, soirée ou nuit) ;
- d'une pénalisation du niveau sonore selon cette période d'émission : le niveau sonore moyen de la soirée est pénalisé de 5 dB(A), et celui de la nuit est pénalisé de 10 dB(A).

Le Lden est l'indice de bruit qui représente le niveau d'exposition totale au bruit des avions en chaque point de l'environnement d'un aéroport. Il est exprimé en décibels A (dB(A)).

I.3 -- Contenu et modalité d'application

L'indice Lden est calculé à l'aide d'un logiciel de bruit, en chaque point du territoire voisin de l'aéroport, à partir des hypothèses de trafic retenues. Le résultat est une courbe, dite isophonique, entourant les pistes et allongée dans l'axe des pistes en raison du bruit produit lors des opérations de décollage et d'atterrissage. Dans la zone comprise à l'intérieur de la courbe isophonique, le bruit sera supérieur à l'indice considéré. A l'extérieur de cette courbe, le bruit sera inférieur, décroissant à mesure que l'on s'éloigne.

- La zone A de bruit fort : c'est la zone comprise à l'intérieur de la courbe d'indice Lden 70.
- La zone B de bruit fort : c'est la zone comprise entre la courbe d'indice Lden 70 et la courbe d'indice Lden 62. Toutefois, pour les aéroports mis en service avant le 28 avril 2002, date de publication du décret n°2002-626 du 26 avril 2002, la valeur de l'indice servant à la délimitation de la limite extérieure de la zone est comprise entre 65 et 62 dB(A).

Dans les zones A et B, toute construction neuve à usage d'habitation et toute action sur le bâti existant tendant à accroître la capacité d'accueil sont interdites.

- La zone C de bruit modéré : c'est la zone comprise entre la courbe de la limite extérieure de la zone B et la courbe correspondant à une valeur de l'indice Lden choisie entre 57 et 55 dB(A).

La loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain modifiée par la loi n°2002-3 du 3 janvier 2002 introduit une disposition nouvelle en ce sens qu'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 village existant, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées, à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation sensible de la population soumise aux nuisances sonores.

- La zone D de bruit (facultative) : elle est comprise entre la limite extérieure de la zone C et la courbe d'indice Lden 50. Cette zone ne donne pas lieu à des restrictions de droits à construire, mais étend le périmètre dans lequel l'isolation acoustique de toute nouvelle habitation et l'information des futurs occupants, acquéreurs ou locataires de logement, sont obligatoires.

Dans chacune des quatre zones de bruit, le contrat de location d'un immeuble à usage d'habitation doit comporter une clause claire et lisible précisant la zone de bruit où se trouve localisé le bien immobilier loué.

II. Présentation de l'aéroport de Carcassonne Salvaza

L'aéroport de Carcassonne Salvaza figure sur la liste n°1 (aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique). Il est classé en catégorie C (selon le code de l'aviation civile), il a été créé par l'Etat et appartient présentement à l'Etat.

Il a été affecté :

- au Secrétariat Général à l'Aviation Civile (actuelle DGAC) par décision interministérielle du 22 novembre 1946 :
 - à titre principal pour les besoins des transports aériens
 - à titre secondaire pour les besoins de l'aviation de tourisme et du vol à voile.

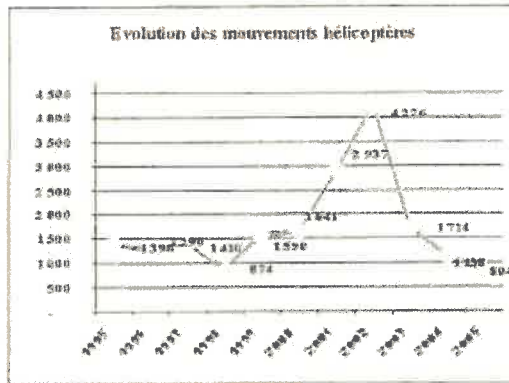
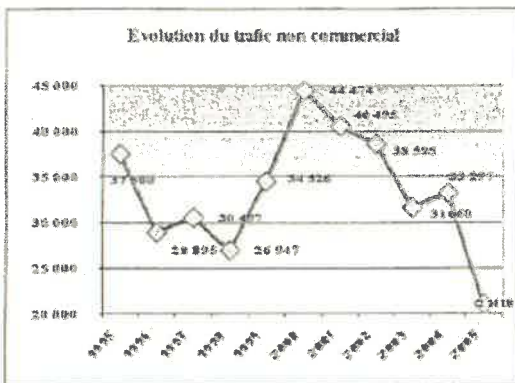
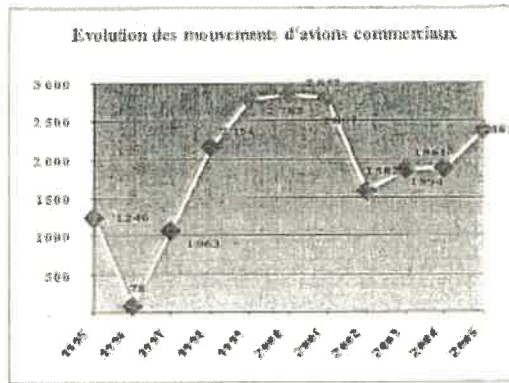
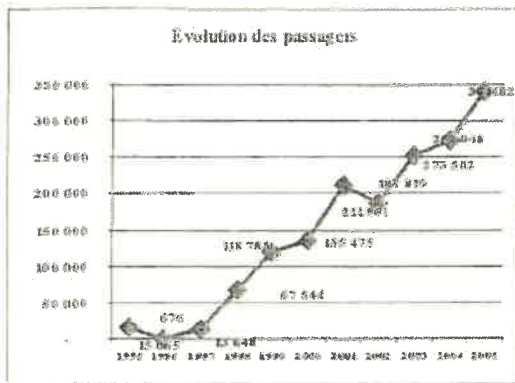
L'aéroport de Carcassonne Salvaza est actuellement concédé à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Carcassonne-Limoux-Castelnaudary selon une convention datant du 16 juin 2003, entrée en vigueur le 31 décembre 2003 (parution au JO de l'arrêté interministériel approuvant le cahier des charges et la convention de concession) pour une durée de cinq ans.

II.1 - Activité aéronautique

En 2003, année de référence pour l'étude, l'aéroport de Carcassonne Salvaza a accueilli 252 000 passagers, l'activité se traduit par 1 860 mouvements d'avions commerciaux et 31 660 mouvements d'avions non commerciaux (un « mouvement » représente un décollage ou un atterrissage d'aéronef (avion ou hélicoptère), un appareil qui atterri et décolle aussitôt génère deux mouvements).

En 2004, le trafic passager a augmenté significativement à 273 000 passagers, l'activité se traduit par 1 894 mouvements d'avions commerciaux et 33 300 mouvements d'avions non commerciaux (en hausse).

Les graphiques ci après, présentent l'évolution du trafic aérien de ces dernières années, sur l'aéroport Carcassonne Salvaza :



L'Avant Projet de Plan de Masse a été pris en considération par le Directeur de l'Aviation Civile Sud Est le 30 mai 1997, il retenait comme base une piste de 1950 mètres de longueur et un trafic à l'horizon 2015 d'environ 79450 mouvements (trafic commercial et non commercial confondus). Depuis la longueur de la piste a été portée à 2050 mètres, le projet de PEB s'appuie sur cette base ainsi que sur le nombre total de mouvements retenu à l'horizon ultime pour le PEB soit 68 000.

II.2 - Prise en considération du bruit aéronautique

La maîtrise à long terme des nuisances autour d'un aéroport est une donnée essentielle pour permettre le développement durable du transport aérien. L'avenir de l'aéroport de Carcassonne-Salvaza ne peut s'envisager que dans cette logique au regard de son environnement.

La prise en compte de la problématique bruit a déjà été étudiée. Un premier PEB de l'aéroport de Carcassonne-Salvaza a été élaboré en 1997.

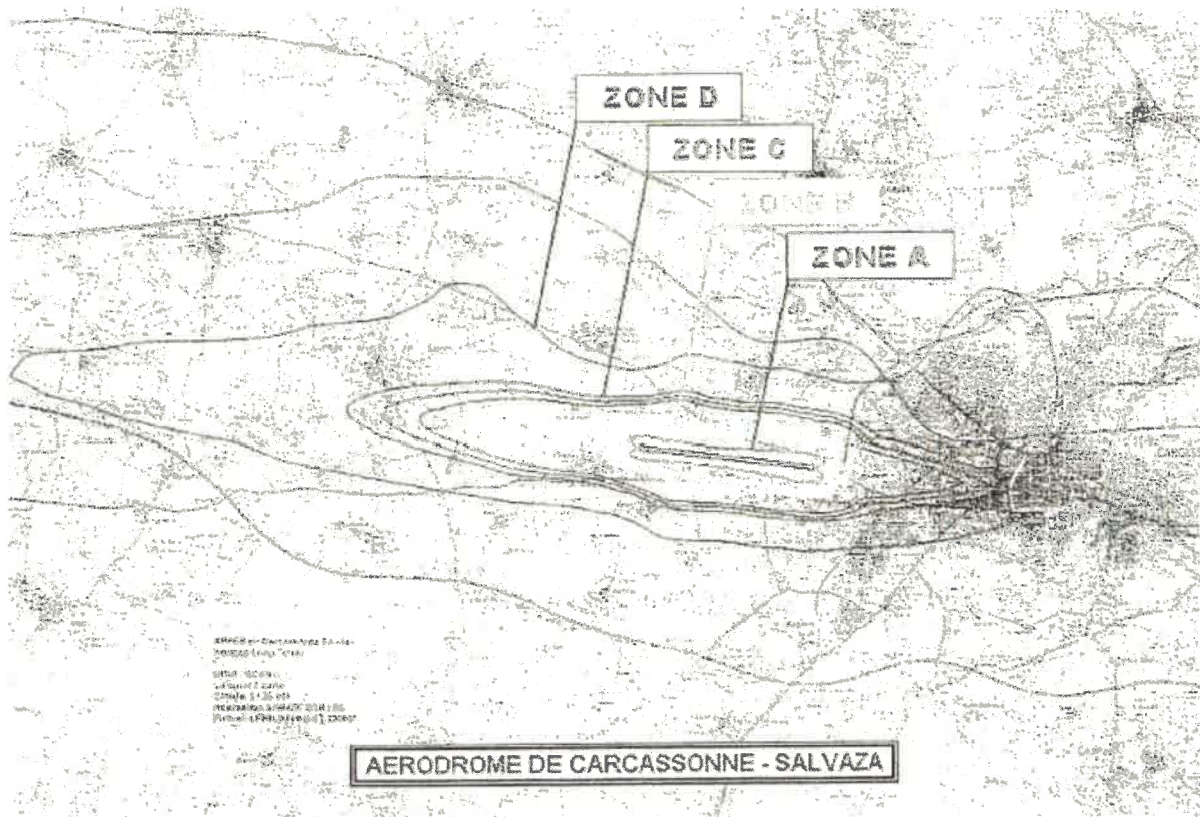
La réglementation de l'époque limitait les PEB à 3 zones de bruit avec l'indice IP (absence de zone D).

III. HYPOTHESES prises en compte pour la révision du PEB

Le plan d'exposition au bruit prend en compte l'ensemble des hypothèses de développement et d'utilisation de l'aérodrome :

- à court terme (5 à 10 ans)
- à moyen terme (15 à 20ans)
- à long terme (au delà de 20ans).

Le PEB est constitué de l'enveloppe maximale des différentes courbes de gêne sonore obtenues pour ces trois horizons.



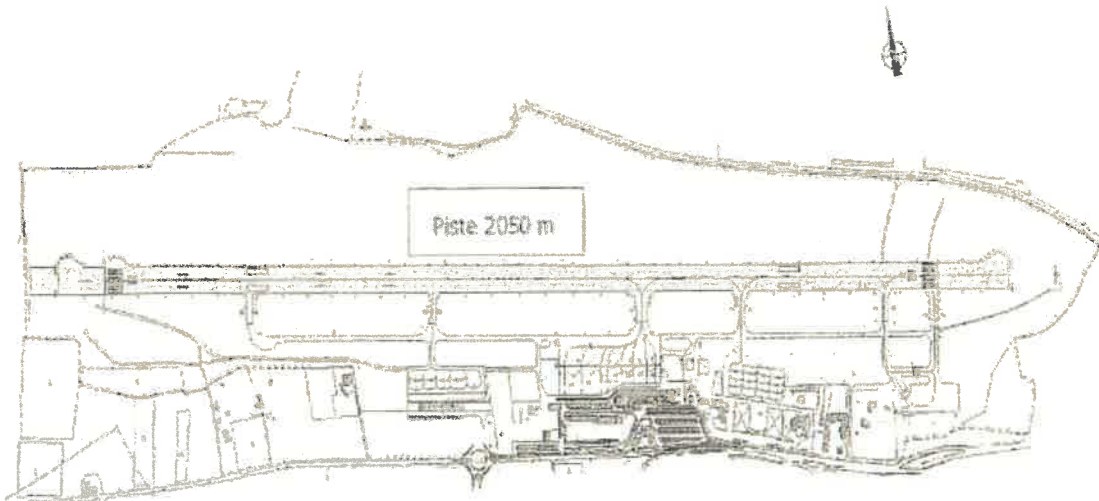
Les hypothèses qui ont servi de base au document présenté à la réunion en préfecture le 6 janvier 2006 sont exposées ci-après :

III.1 - COURT TERME (Entre 5 et 10 ans)

III.1.1 – Infrastructures :

Les infrastructures prises en compte sont celles existantes lors de l'élaboration de l'étude du PEB :

- une piste (QFU 10-28) longueur 2050 m pour 45 m de largeur.



III.1.2 – Le trafic retenu à cet horizon:

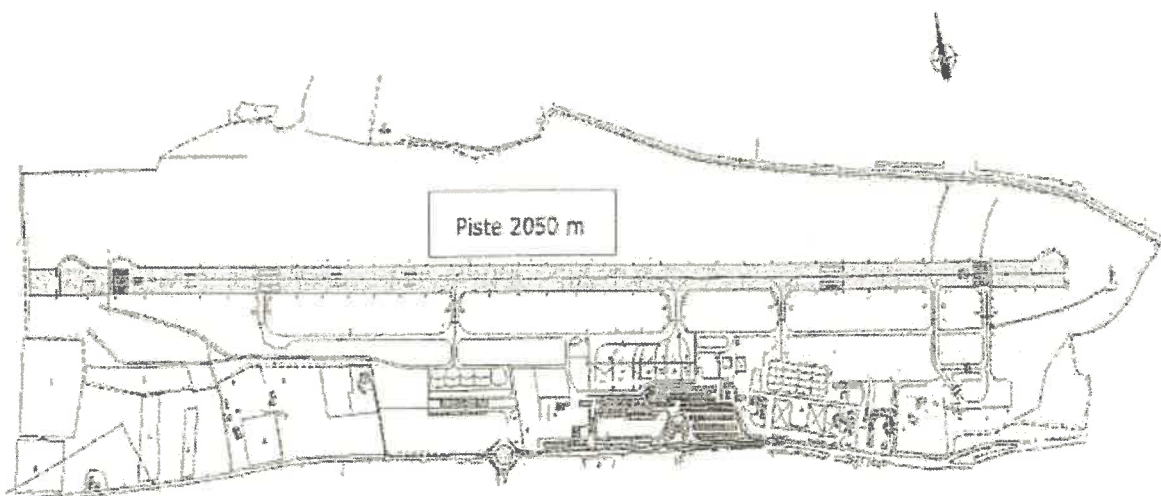
- a) Avions commerciaux : 2 000 mouvements
- b) Aéronefs non commerciaux : 35 000 mouvements

III.2 - MOYEN TERME (Entre 15 et 20 ans)

III.2.1 – Infrastructures :

Les infrastructures prises en compte sont identiques à celles retenues pour le court terme :

- une piste (QFU 10-28) longueur 2050 m pour 45 m de largeur.



III.2.2 – Le trafic retenu à cet horizon :

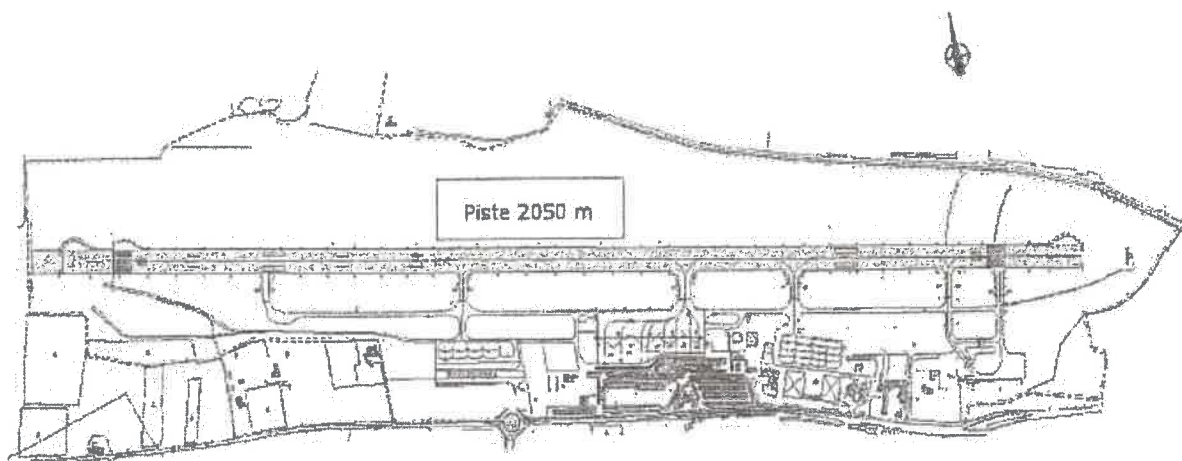
- a) Avions commerciaux : 6 000 mouvements
- b) Aéronefs non commerciaux : 45 000 mouvements

III.3 - LONG TERME (Horizon au-delà de 20 ans)

III.3.1 – Infrastructures

Les infrastructures prises en compte sont identiques à celles retenues pour le court terme :

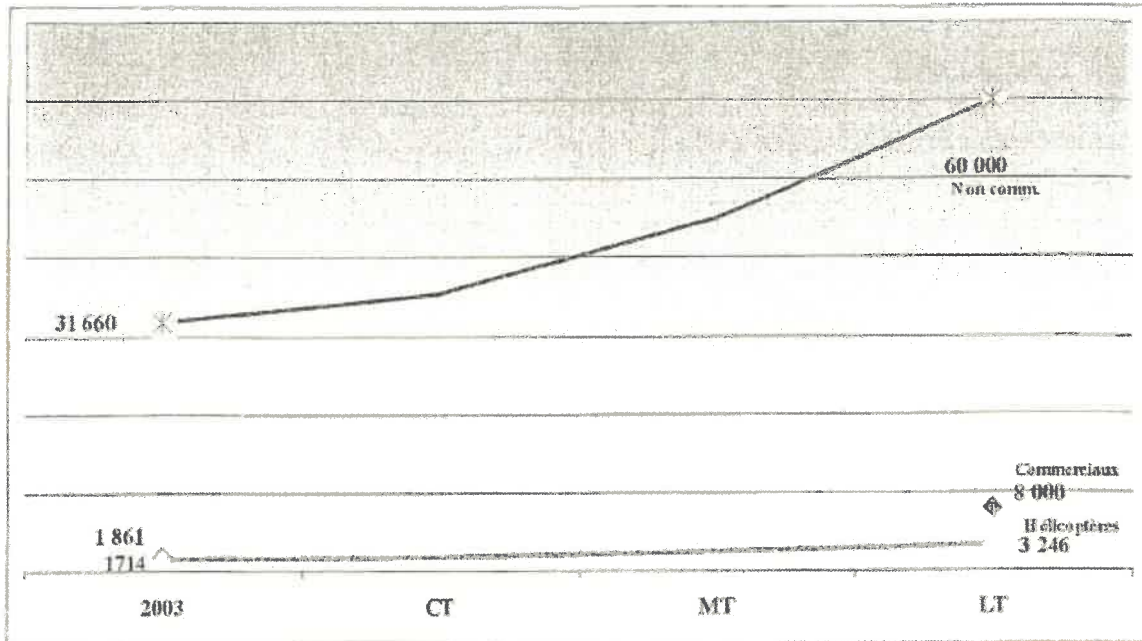
- une piste (QFU 10-28) longueur 2050 m pour 45 m de largeur, avec maintien des seuils décalés.



III.3.2 – Le trafic retenu à cet horizon :

- a) Avions commerciaux : 8 000 mouvements
- b) Aéronefs non commerciaux : 60 000 mouvements
 - dont 3 000 hélicoptères
 - dont 15 000 tours de piste d'entraînement (500 tours de piste d'avions commerciaux en entraînement)

Synthèse de l'évolution du trafic retenu sur la période considérée



III.3.3 – Répartition du trafic général par QFU (sens de piste)

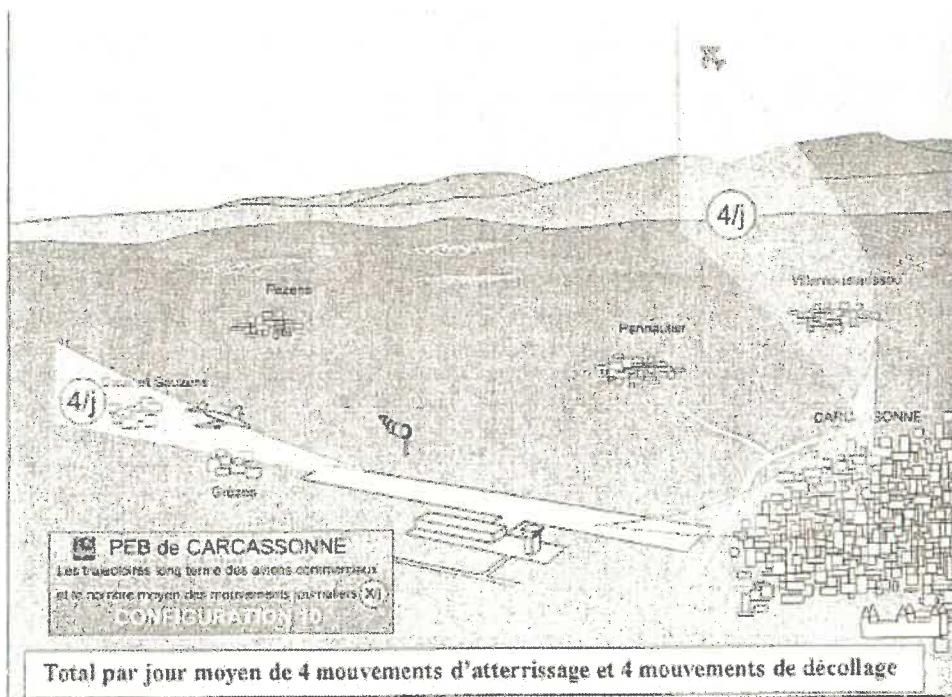
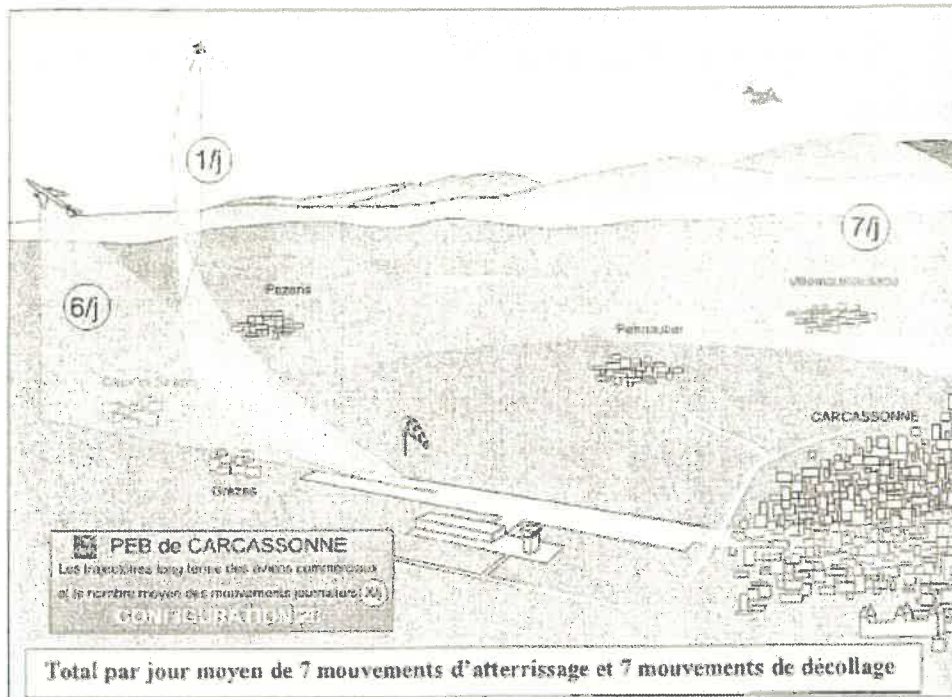


III.3.4 – Répartition par tranche horaire

Tranche horaire	6h 18h	Jour	Soirée	22h	Nuit	6h
Commerciaux		65%		21%		14%
Non Commerciaux		94%		5%		

III.3.5 – Répartition par trajectoires (trafic commercial)

Trafic annuel moyen ramené à une journée QFU 10 utilisé à 35%, QFU 28 utilisé à 65%



III.3.6 – Répartition par type d'avions

a) Pour les mouvements commerciaux : 3 types



B737-800

B737-800 (BOEING 737-800) 62 %



ATR 42 (DHC 830) 24%



CL601 (Canadair Régional Jet) 14 %

b) Pour les mouvements non commerciaux : 8 types (+2 types hélicoptères)
dont les 3 plus utilisés :



GASEPV (TB20) 88 %



BEC58P (Beech 58) 2,5 %



SA330J (Ecureuil) 5 %

III.3.7 – Journée de référence :

Les trafics de la journée de référence sont obtenus en divisant les trafics annuels par 365 jours.

IV. Élaboration du PROJET DE PEB

IV.1 - Avant Projet de PEB

Le document d'étude élaboré avec le logiciel INM (Integrated Noise Model) par le SSBA SE (réf. SSBA-SE .FMK-APPEB-220605 en date du 22 juin 2005) présentait la totalité des courbes permettant aux partenaires de la concertation (Préfet, services de l'État, élus des collectivités locales, professionnels de l'aéronautique) de faire un choix sur les indices Lden à retenir pour les zones du projet de PEB.

IV.2 - Déroulement de la procédure de révision

Lancement de la révision.

Lors de la réunion du 13 mars 2006, monsieur le Préfet de l'Aude a présenté un Avant Projet de PEB s'inscrivant dans une logique d'information et de protection des populations devant résider dans l'ensemble des zones d'indice Lden supérieur à 50.

Le choix des indices et des courbes relève d'une préoccupation majeure, qui est de maîtriser l'accroissement de la population dans les zones de nuisances B et C et d'informer la population désirant s'installer en zone de nuisance D.

S'agissant des zones B et C, le choix s'est porté respectivement sur les indices Lden 62 et 55 permettant de définir les emprises les plus protectrices afin d'éviter d'exposer de nouvelles populations aux nuisances de bruit. Il a également été décidé de prescrire la mise en place d'une zone d'information D,

IV.3 - Présentation du document soumis à l'enquête publique

Il s'agit du plan élaboré par le SSBA-SE de mars 2006, (1/25000^{ème}) qui présente les zones délimitées par les courbes suivantes :

Zone A : indice Lden 70
Zone B : indice Lden 62
Zone C : indice Lden 55
Zone D : indice Lden 50

a/ En terme d'emprise foncière

Globalement, ce projet de PEB couvre 2200 ha, terrestre en emprise totale.

Sur les 2200 ha affectés par le PEB

1380 ha affectent le territoire de la commune de Carcassonne

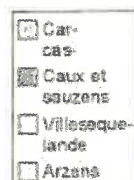
500 ha celui de Caux et Sauzens

190 ha celui de Villesèquelande

125 ha celui d'Arzens

5 ha celui de Pennautier

Carcassonne	Caux et sauzens	Villesèquelande	Arzens	Pennautier	
1380	500	190	125	5	2200
63%	23%	9%	6%	0%	



Taux de répartition par

b) Urbanisation concernée sur la commune de Carcassonne

La zone A est circonscrite sur le domaine actuel aéroportuaire existant et vierge de toute habitation.

La zone B affecte, outre le territoire aéronautique habité, une partie du hameau de Grèzes. On recense près de 30 logements touchés représentant environ 75 habitants concernés.

La zone C affecte, une partie de la ville de Carcassonne sur le secteur ouest, jusqu'en limite du centre-ville, ainsi que la partie restante du hameau de Grèzes. On recense près de 1552 logements touchés représentant environ 3880 habitants.

c) Urbanisation concernée sur la commune de Caux et Sauzens

La zone A ne concerne pas cette Commune.

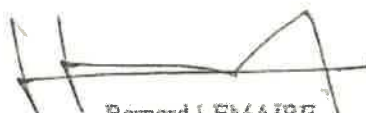
La zone B ne concerne pas cette Commune.

La zone C affecte une partie de la commune de Caux et Sauzens où l'on repère un habitat diffus. On recense près de 60 logements touchés représentant environ 100 habitants concernés.

V. Conclusion

Le présent projet de Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de CARCASSONNE-SALVAZA, élaboré à l'issue d'une démarche de concertation, constitue une bonne réponse au double impératif de préserver la capacité de développement de l'activité aéronautique à long terme en maîtrisant l'extension de la population dans les zones de nuisances et en maintenant des perspectives de croissance pour les communes concernées.

Le Préfet de l'Aude


Bernard LEMAIRE