



Aérodrome de Lézignan - Corbières



DOSSIER SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE



Projet de Plan d'Exposition au Bruit

direction de la sécurité
de l'Aviation civile Sud

Service National d'ingénierie
Aéroportuaire
Antenne Atlantique

Septembre 2019

PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

Projet de Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Lézignan - Corbières

BORDEREAU DES PIECES

1 Notice explicative

Précisant la portée des plans d'exposition au bruit

2 Le plan d'exposition au bruit comprenant :

- *le rapport de présentation*
- *la représentation graphique à l'échelle 1 / 25 000 ème*
- *les avis des communes*
- *les annexes*

PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

**Projet de Plan d'Exposition au Bruit
de l'aérodrome de Lézignan - Corbières**

1

**Notice explicative
précisant la portée
des plans d'exposition au bruit**

Portée des plans d'exposition au bruit

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

En permettant l'application des dispositions des articles L112-3 à L112-17 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 PEB 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 PEB (art. L.112-4 et L.112-6 du code de l'urbanisme).

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

Projet de Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Lézignan - Corbières

2

Le Plan d'Exposition au Bruit

- *Le rapport de présentation*
- *La représentation graphique*
- *L'avis des communes*
- *Les annexes*

PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

Projet de Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Lézignan - Corbières

2

➤ *Le rapport de présentation*

PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

Maître d'ouvrage



MINISTÈRE DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE



Direction Générale de l'Aviation Civile

Préfecture de l'Aude

Aérodrome de LEZIGNAN - CORBIERES

Projet de PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

Dossier soumis à instruction administrative réglementaire

LE RAPPORT DE PRESENTATION

DOSSIER SOUMIS A ENQUÊTE PUBLIQUE

Maître d'œuvre

Service National d'Ingénierie Aéroportuaire

Département Programmation Environnement Aménagement
Siège : 82, rue des Pyrénées – 75970 Paris cedex 20

Service National d'Ingénierie Aéroportuaire Antenne Atlantique

Domaine de Pelus
12 avenue Pythagore
BP 70285
33697 MERIGNAC Cedex

PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

SOMMAIRE

INTRODUCTION	12
A) GENERALITES SUR LES PLANS D'EXPOSITION AU BRUIT	13
1) Méthode d'élaboration des PEB	13
a) Evaluation de l'exposition au bruit à court, moyen et long termes	13
b) L'indice L_{den}	13
2) Zones de bruit d'un PEB et règles d'urbanisme applicables	14
a) Restrictions d'urbanisation	15
b) Isolation renforcée	15
c) Renouvellement urbain	15
d) Obligation d'information	15
3) Procédure d'élaboration d'un PEB	17
B) DEMARCHE D'ELABORATION DU PEB	18
1) Présentation de l'aérodrome	18
a) Historique et situation juridique	18
b) Implantation	19
c) Infrastructures	20
d) Activité aéronautique	20
e) Mouvements	20
2) Elaboration technique du PEB	22
3) Choix des limites des zones B et C	28

INTRODUCTION

Le PEB est un instrument juridique destiné à maîtriser l'urbanisation autour des aérodromes en limitant les droits à construire dans les zones de bruit et en imposant une isolation acoustique renforcée pour les constructions autorisées dans les zones de bruit. C'est un document d'urbanisme opposable à toute personne publique ou privée. Il doit être annexé au plan local d'urbanisme (PLU), au plan de sauvegarde et de mise en valeur et à la carte communale. Les dispositions des PLU, des plans de sauvegarde et de mise en valeur, des cartes communales ainsi que des schémas de cohérence territoriale doivent être compatibles avec les prescriptions du PEB en vigueur.

Le PEB vise à éviter que de nouvelles populations ne soient exposées aux nuisances sonores générées par l'activité de l'aérodrome considéré. Ainsi, il réglemente l'utilisation des sols aux abords des aérodromes en vue d'interdire ou d'y limiter la construction de logements, dans l'intérêt même des populations, et d'y prescrire des types d'activités peu sensibles au bruit ou plus compatibles avec le voisinage d'un aérodrome.

Outre l'objectif premier de maîtrise de l'urbanisation à travers le droit à construire, le PEB autorise le renouvellement urbain des quartiers existants dans les zones de bruit et introduit des obligations en matière d'information des riverains.

Les textes de référence en matière de PEB sont codifiés et repris dans le code de l'urbanisme (articles L112-3 à L112-17 et articles R112-1 à R112-17).

L'objet du présent rapport est de présenter le projet de mise en révision du PEB de l'aérodrome de Lézignan - Corbières.

A) GENERALITES SUR LES PLANS D'EXPOSITION AU BRUIT

1) Méthode d'élaboration des PEB

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

Le PEB définit des zones de bruit autour de l'aérodrome. Il s'appuie sur des hypothèses à court, moyen et long termes de développement et d'utilisation de l'aérodrome. Les zones de bruit du PEB ne reflètent pas nécessairement la réalité du moment, mais l'enveloppe des expositions au bruit des avions à court, moyen et long termes.

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

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

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

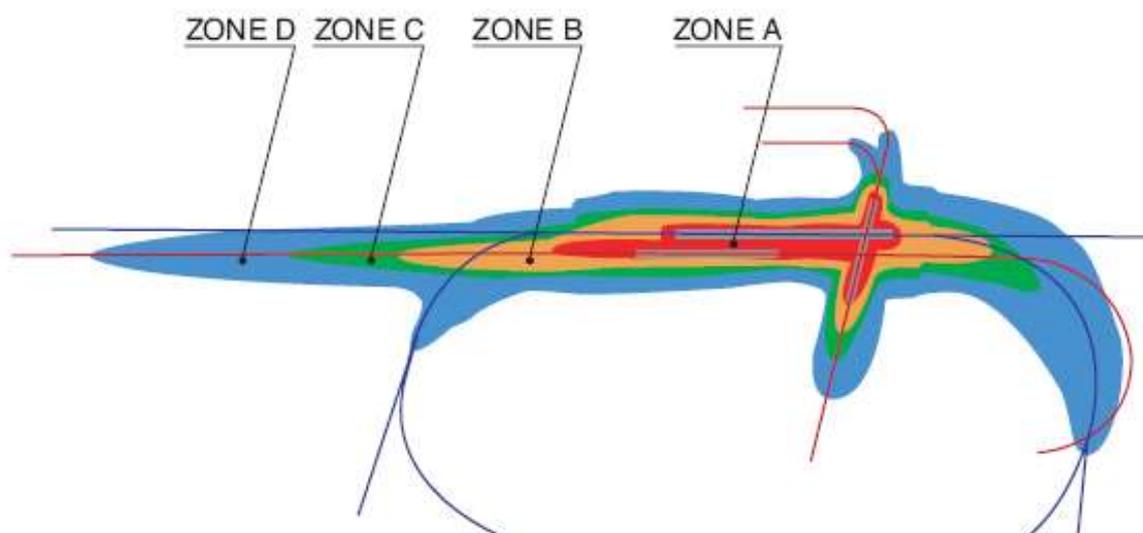
b) L'indice L_{den}

La France a adopté en 2002 l'indice L_{den} (Level Day Evening Night, article R112-1 du code de l'urbanisme) pour l'élaboration des PEB. Cet indice est également prescrit au niveau communautaire (directive européenne n°2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement).

Le L_{den} est un indice de bruit (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 PEB et règles d'urbanisme applicables

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

- La zone de bruit fort A

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

- La zone de bruit fort B

C'est la zone comprise entre la courbe d'indice L_{den} 70 et la courbe dont l'indice peut être fixé entre les valeurs L_{den} 62 et L_{den} 65. *[Pour les aérodromes mis en service après le 28 avril 2002, la valeur de l'indice servant à la délimitation de la limite extérieure de la zone B est obligatoirement 62.]*

- La zone de bruit modéré C

C'est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone B et la courbe correspondant à une valeur de l'indice L_{den} choisie entre 57 et 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 précédentes¹.

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

¹ En 2018, les aérodromes relevant de l'application de cet article sont : Bâle-Mulhouse, Beauvais-Tillé, Bordeaux-Mérignac, Lyon-St Exupéry, Marseille-Provence, Nantes-Atlantique, Nice-Côte d'Azur, Paris-Charles de Gaulle, Paris-Le Bourget, Paris-Orly, Toulouse-Blagnac.

a) Restrictions d'urbanisation

Le PEB prescrit des restrictions d'urbanisation pour les constructions à usage d'habitation et pour les équipements publics ou collectifs, le principe général consistant à ne pas accroître la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances sonores (article L112-10 du code de l'urbanisme).

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 droits 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 PEB, à la demande de la commune compétente en matière de plan local d'urbanisme, par arrêté préfectoral et après enquête publique.

d) Obligation d'information

A l'intérieur des trois (ou quatre) zones de bruit, tout contrat de location d'immeuble à usage d'habitation doit comporter une clause claire et lisible précisant la zone de bruit où se trouve localisé le bien et tout certificat d'urbanisme doit spécifier l'existence de la zone de bruit et l'obligation de respecter les règles d'isolation acoustique (articles L112-11 à L112-13 du code de l'urbanisme).

	ZONE A $L_{den} \geq 70$	ZONE B $70 > L_{den} \geq (62 \text{ à } 65)$	ZONE C $(62 \text{ à } 65) > L_{den} \geq (52 \text{ à } 57)$ (indices fixés par le préfet)	ZONE D $(52 \text{ à } 57) > L_{den} \geq 50$
CONSTRUCTIONS NOUVELLES A USAGE D'HABITATION				
Logements nécessaires à l'activité aéronautique ou liés à celle-ci	Autorisés *			Autorisés *
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales admises dans la zone	Autorisés * dans les secteurs déjà urbanisés	Autorisés *		
Constructions directement liées ou nécessaires à l'activité agricole				
Constructions individuelles non groupées	Non autorisées		Autorisées * si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par des équipements publics et si elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances	
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	
EQUIPEMENTS PUBLICS OU COLLECTIFS				
Création ou extension	Autorisée * s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes	Autorisée *		Autorisée *
INTERVENTIONS SUR L'EXISTANT				
Rénovation, réhabilitation améliorée, 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	

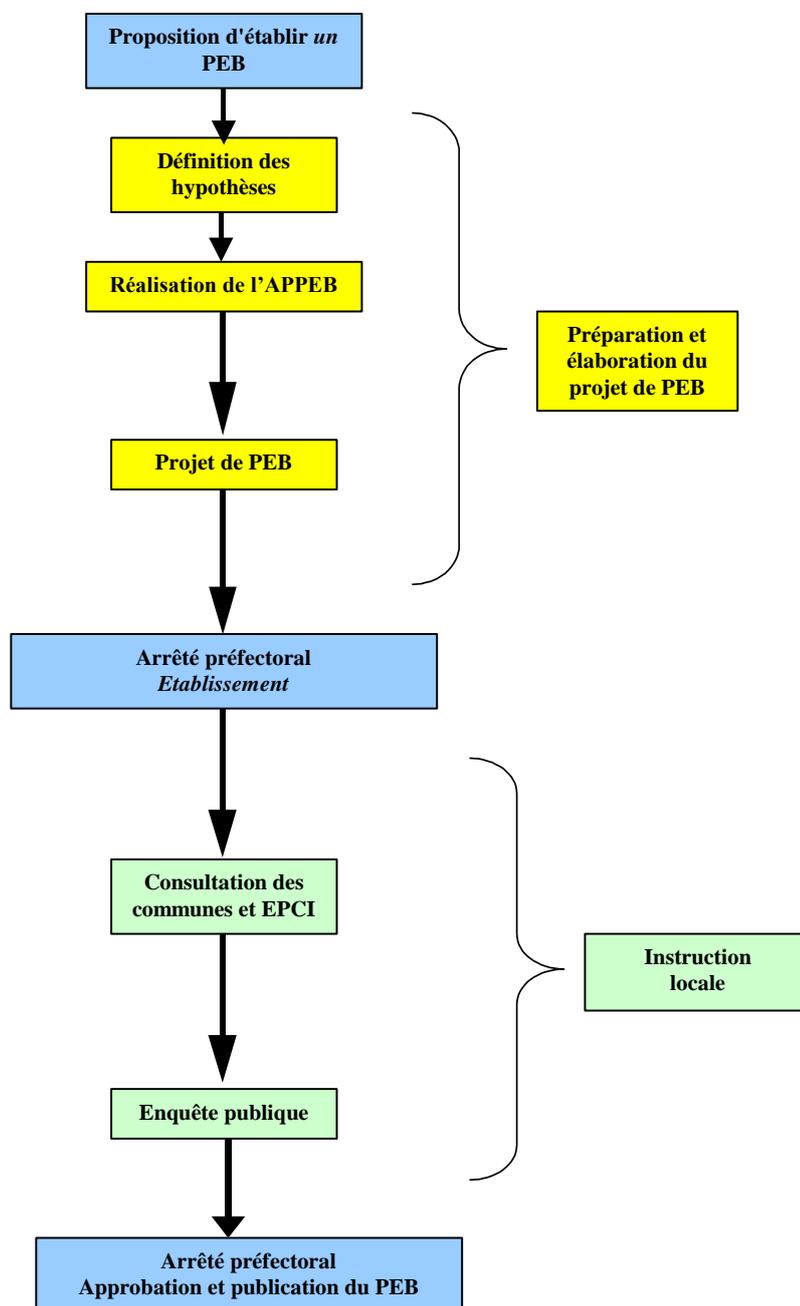
* sous réserve d'une isolation acoustique et, le cas échéant, de l'information des futurs occupants

3) Procédure d'élaboration d'un PEB

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

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

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



EPCI : Pour autant qu'elles aient les compétences en matière d'urbanisme des communes.

1) Présentation de l'aérodrome

a) Historique et situation juridique

L'aérodrome de Lézignan - Corbières est ouvert à la CAP (circulation aérienne publique).

Propriétaire :

L'aérodrome a été transféré de l'Etat vers la commune de Lézignan-Corbières par une convention de type L.6321-3 du code des transports (anciennement L.221-1 du code l'aviation civile) datée du 15 décembre 2006.

Exploitant :

Commune de Lézignan – Corbières

Adresse :

Cours de la République – BP 202 - 11202 LEZIGNAN-CORBIERES

Le plan d'exposition au bruit en vigueur a été approuvé par arrêté préfectoral le 03 mars 2008.

b) Implantation

L'aérodrome, situé à 3 km de la ville de Lézignan-Corbières, en bordure nord-ouest de la RD 611, bordé au Sud par l'autoroute A61 de Narbonne à Toulouse, s'étend sur les communes de Conilhac-Corbières et sur celle de Lézignan-Corbières.

L'emprise au sol de cette plate-forme est de 110 ha

L'aérodrome ouvert à la C.A.P. est classé en catégorie D. Il est affecté au Ministère des Transports pour les besoins de l'aviation légère et sportive.

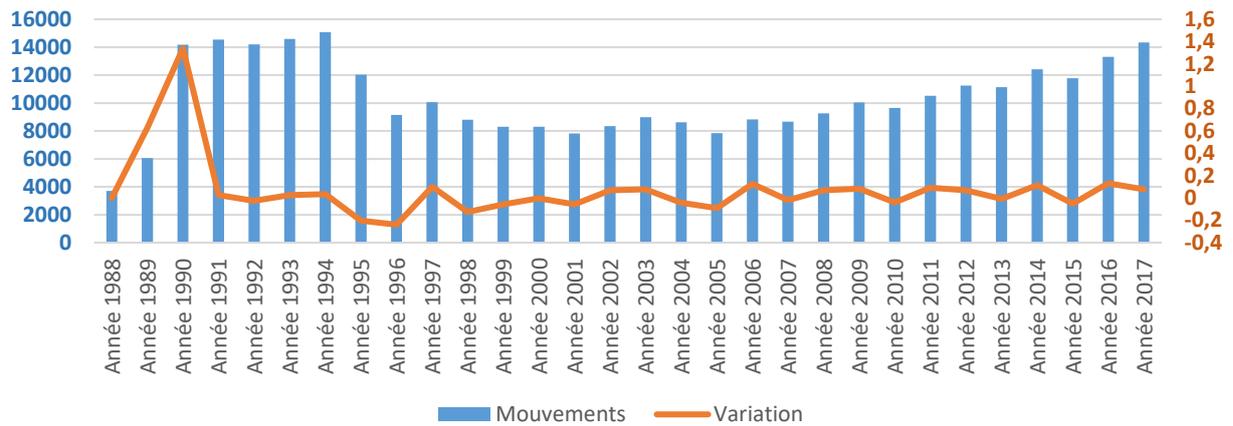
[Vue générale de l'aérodrome](#)



Adresse : Aérodrome de Lézignan-Corbières
Route de Ferrals
11200 Lézignan Corbières

LEZIGNAN - CORBIERE

Evolution des mouvements



Années	Mouvements	Variation
Année 1988	3715	
Année 1989	6061	63,15%
Année 1990	14181	133,97%
Année 1991	14552	2,62%
Année 1992	14201	-2,41%
Année 1993	14582	2,68%
Année 1994	15067	3,33%
Année 1995	12023	-20,20%
Année 1996	9149	-23,90%
Année 1997	10059	9,95%
Année 1998	8807	-12,45%
Année 1999	8304	-5,71%
Année 2000	8293	-0,13%
Année 2001	7820	-5,70%
Année 2002	8355	6,84%
Année 2003	8992	7,62%
Année 2004	8614	-4,20%
Année 2005	7839	-9,00%
Année 2006	8828	12,62%
Année 2007	8658	-1,93%
Année 2008	9261	6,96%
Année 2009	10044	8,45%
Année 2010	9639	-4,03%
Année 2011	10525	9,19%
Année 2012	11250	6,89%
Année 2013	11147	-0,92%
Année 2014	12418	11,40%
Année 2015	11767	-5,24%
Année 2016	13319	13,19%
Année 2017	14334	7,62%

2) Elaboration technique du PEB

Le plan d'exposition au bruit définit différentes zones sensibles selon les niveaux de gêne sonore prévisibles.

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.

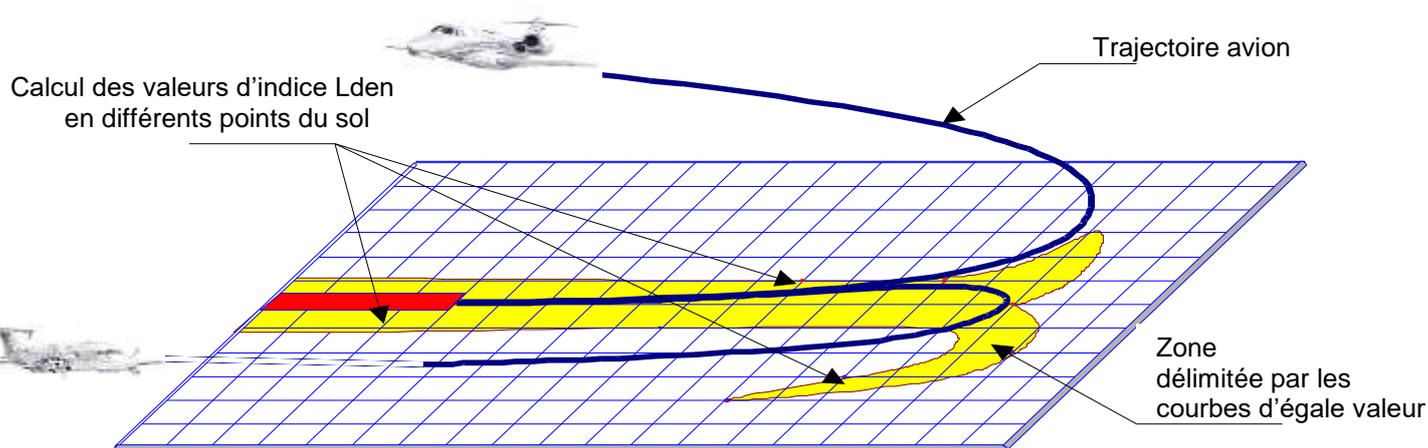
Le calcul du niveau de bruit s'effectue ensuite par application des lois de propagation du son dans l'air.

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 PEB prend en compte les infrastructures dans leur situation actuelle, telles que décrites au chapitre précédent.

Le trafic

Afin de représenter au mieux la gêne inhérente au bruit des avions, la modélisation du P.E.B. a été faite sur la base de 180 journées d'activité conformément à l'article R147-1-1 du code de l'environnement (mis à jour par le décret n°2012-1470 du 26 décembre 2012 relatif aux modalités d'élaboration des plans d'exposition au bruit de certains aérodromes) :

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 : Jour – 93%, Soirée 7% & pas de trafic de nuit

Au vu des jours d'activité la période de trafic considérée est de Mars à Novembre, soit sur 275 jours.

Année 2017	
Janvier	468
Février	758
Mars	1324
Avril	1217
Mai	1376
Juin	1237
Juillet	1555
Août	2076
Septembre	1428
Octobre	1168
Novembre	1217
Décembre	510
Total	14334



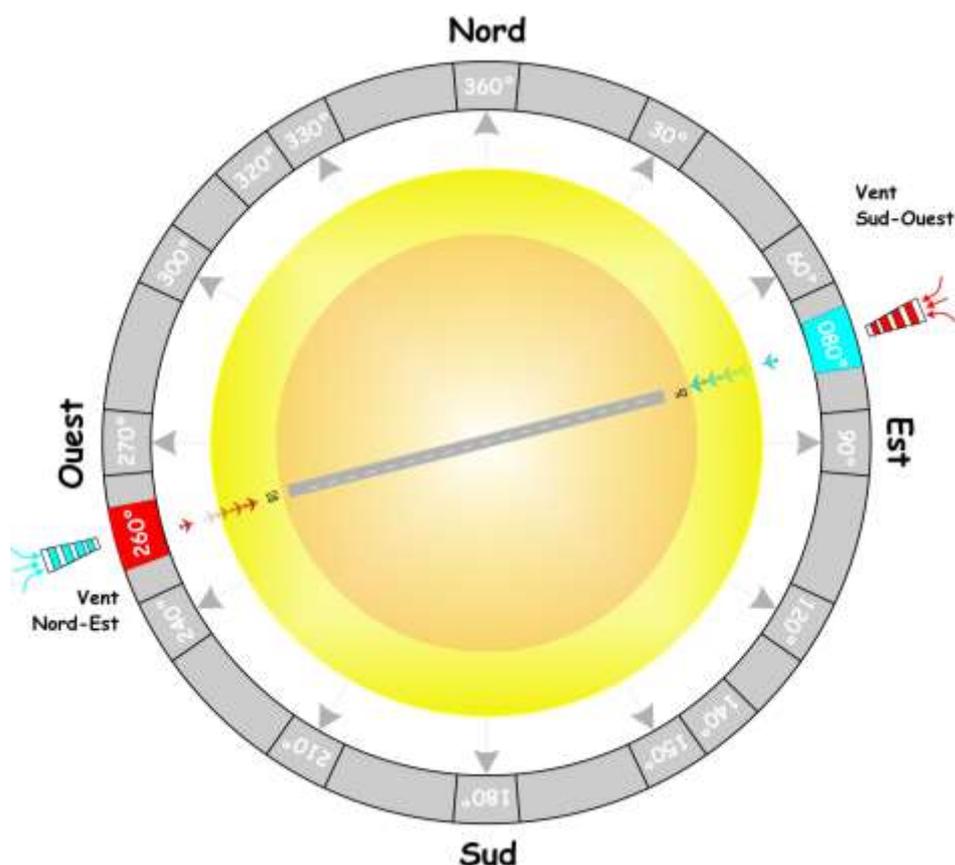
L'utilisation des pistes

Qu'est ce que le QFU et comment le choisit-on?

Le QFU est l'orientation magnétique de la piste, exprimé en dizaine de degrés, par un nombre à deux chiffres. Un avion décolle et atterrit face au vent, il utilise donc un QFU comme sens de décollage et d'atterrissage.

L'aérodrome de Lézignan-Corbières possède deux pistes, un QFU08 et un QFU26.

Le QFU 08 pour un décollage ou un atterrissage vers le nord Nord-Est et le QFU 26 pour le Ouest-Sud-Ouest.



QFU² 08 : l'avion prend un cap magnétique de 080° (face au sud) ;

QFU 26 : l'avion prend un cap magnétique de 260° (face au nord) ;

- Piste en dur : 95,75 %
 - QFU26 70%
 - QFU08 30%
- Piste en herbe : 4,25 %
 - 50% des mvts rallye
 - 50%des mvts ULM
- TDP : 1/3 du trafic C172, Rallye, CT et MC. Le CT est un ULM quant au MC il est dans la catégorie avions et a totalisé 399 mvts en 2017 (481 mvts pour le CT).

² QFU : orientation de la piste

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 ou liées aux performances des avions.

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.

La faible détection radar ne permet pas de s'appuyer sur les enregistrements pour l'obtention des projections au sol précises des trajectoires.

Le projet de PEB

Vu les courbes dimensionnantes de l'étude dite « long terme » en comparaison de celles des études court et moyen termes, celle-ci sera le projet de PEB dans le processus de révision.

Le projet de plan d'exposition au bruit (PPEB) est en annexe 2 de ce rapport.

Impact sur l'urbanisme

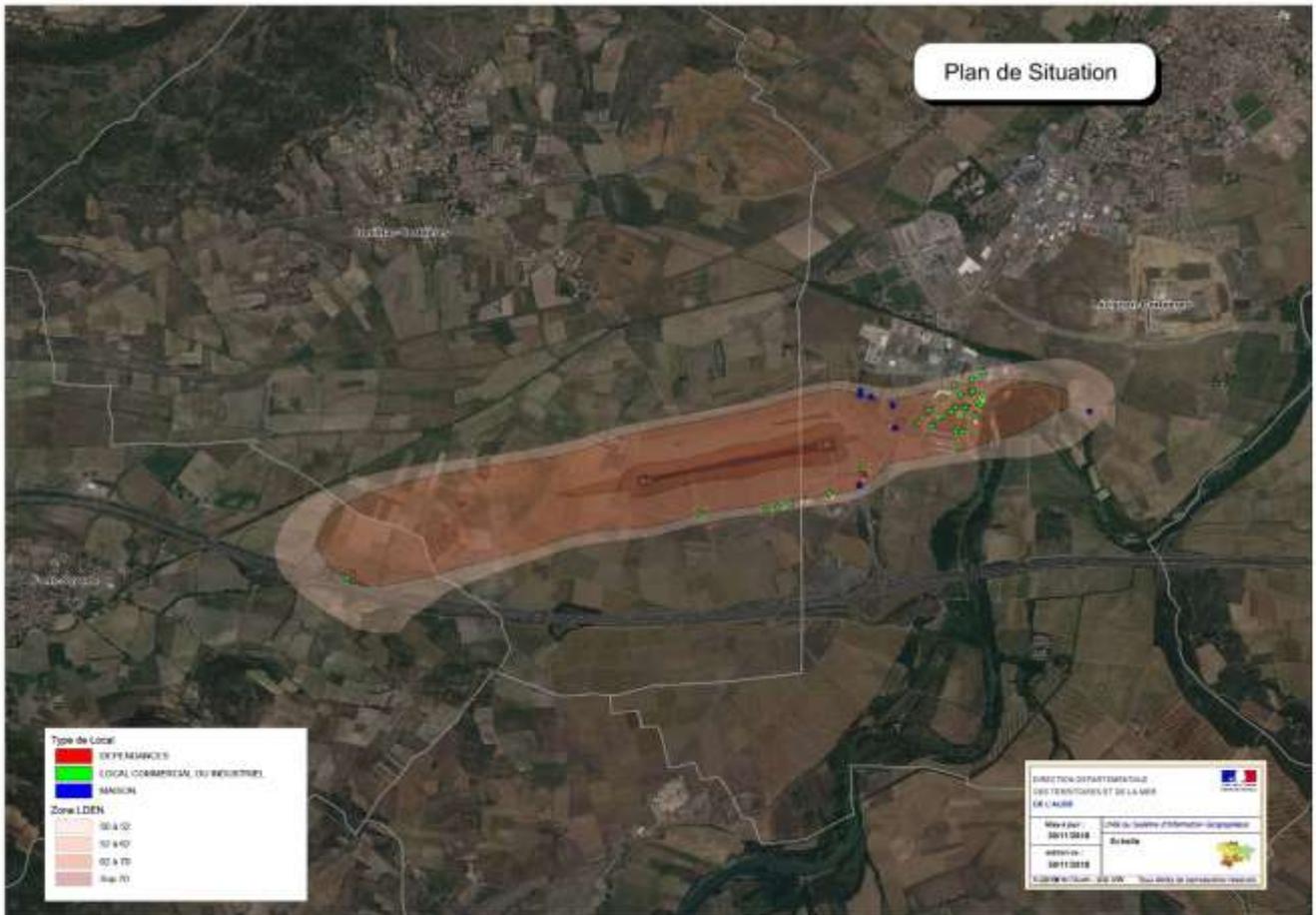
Les communes concernées sont celles de :

- Conilhac-Corbières ;
- Fontcouverte ;
- Lézignan-Corbières ;

- ❖ Méthode de calcul : la définition des zones est conforme à l'article R112-3 du code de l'Urbanisme (joint en annexe).
- ❖ La population prise en compte est celle millésimée 2012 en vigueur au 1^{er} janvier 2013.

Il est important de préciser que le dénombrement de la population est une estimation et non un recensement. Il est effectué en croisant, au moyen d'un système informatique d'information géographique, les données INSEE du RGP 1999, aux lieux de résidence, disponibles selon leur découpage le plus fin ; commune, Iris, Îlot avec l'occupation du sol constatée à partir de prises de vue satellitaires. Ces données en termes de population par unité de surface bâtie sont ensuite croisées avec les courbes du PEB. Des différences avec d'autres moyens de dénombrement peuvent donc apparaître.

Zones	A	B	C	D
Indice	70	62 à 70	52 à 62	50 à 52
Surfaces en ha				
Conilhac-Corbières	2,747 ha	12,67 ha	84,04 ha	26,75 ha
Fontcouverte	0	0	16,83 ha	24,74 ha
Lézignan-Corbières	1,150 ha	3,838 ha	43,29 ha	30,20 ha
Population				
Conilhac-Corbières (961 H)	0	0	0	0
Fontcouverte (530 H)	0	0	0	0
Lézignan-Corbières (11046 H)	0	0	12	12
Logements				
Conilhac-Corbières	0	0	0	0
Fontcouverte	0	0	0	0
Lézignan-Corbières	0	0	3	4



NB : La localisation des habitations est obtenue par la base de données du ministère de l'Economie de 2016.



3) 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.

Compte tenu :

- des prescriptions de l'article R112-3 du code de l'urbanisme, autorisant pour les aéroports existants le choix de la courbe extérieure de la zone B entre les valeurs d'indice Lden 65 et 62, et le choix de la courbe extérieure de la zone C entre les valeurs d'indice Lden 57 et 55 ;
- de l'impact du PEB sur l'urbanisation des communes;
- de l'état actuel de l'urbanisation autour du site ;
- de la volonté d'assurer une protection suffisante de l'aéroport;
- de la nécessité d'éloigner suffisamment les constructions nouvelles à usage d'habitation, compte tenu de la sensibilité croissante des populations au bruit des avions

il a été décidé de retenir

- **la valeur d'indice Lden 62 dB(A) comme limite extérieure de la zone B,**
- **la valeur d'indice Lden 52 dB(A) comme limite extérieure de la zone C,**

et

- **d'instituer une zone D d'information et d'isolation acoustique renforcée, dans un souci de transparence maximale.**

Projet de Plan d'Exposition au Bruit
de l'aérodrome de Lézignan - Corbières

2

➤ ***La représentation
graphique est insérée dans la
pochette***

PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

Projet de Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Lézignan - Corbières

2

➤ *Les avis des communes*

Communes	Avis
Conilhac-Corbières	Favorable
Fontcouverte	Réputé favorable
Lézignan-Corbières	Favorable

La commune de Fontcouverte n'a pas envoyé la délibération du conseil municipal dans les délais impartis (accusé de réception daté du 24 avril 2019).

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DE LA COMMUNE DE CONILHAC CORBIERES

L'an deux mille dix-neuf, le vingt mai à dix-neuf heures trente, 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. Serge BRUNEL, Maire.

Nombre de conseillers municipaux en exercice : 15

Date de convocation du Conseil municipal : 14/05/2019

PRESENTS : Messieurs Serge BRUNEL, René GRAUBY, Jean-Luc CABILLE, Philippe MARTY, Stéphane DARZENS, Julien SENDROUS, Claude COURSET ; Mesdames Jocelyne ARINO, Marie GRAUBY-LAFFONT, Martine PANOUILLE, Sandra BINARD, Sylvie MARTY.

ABSENT EXCUSE : Charles-Henri GAUMICHE, Judith FABRE, Sabrina SIFFRE.

SECRETAIRE DE SEANCE : M. MARTY Philippe, a été désigné pour remplir ces fonctions qu'il a acceptées.

SEANCE N°5- DELIBERATION N°32-2019

AVIS PROJET DE REVISION PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT – AERODROME DE LEZIGNAN-CORBIERES

Dans le cadre du dossier précité, la commune doit émettre un avis sur le projet de révision du plan d'exposition au bruit pour l'aérodrome de Lézignan-Corbières.

Monsieur le Maire donne lecture du projet et explique notamment ce qu'est un plan d'exposition au bruit

La lecture du projet n'appelle pas d'observation sur le projet.

Monsieur le Maire signale que n'est pas toutefois mentionné la prise en compte du bruit relatif à la rotation lors des « tours de piste » qui avait été modifiée précédemment à la demande de notre commune.

LE CONSEIL MUNICIPAL
Après en avoir délibéré
Décide à l'unanimité des présents.

- **D'EMETTRE** un avis favorable sur le projet de révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Lézignan-Corbières détaillé ci-dessus.
- **DE DEMANDER** le maintien des rotations de tour de piste actuel (inversion du tour de piste par le Sud) afin de préserver au maximum la tranquillité des riverains au regard de leur exposition au bruit dans le secteur proche de l'aérodrome.



Extrait certifié conforme,

Le Maire

Serge BRUNEL

Certifié exécutoire conformément
de la transmission en sous-écriture
Le: 03/06/2019
A Conilhac-Corbières



2019-108

DDP
DRE
SIBOSP

SG/PI/NS

VILLE DE LEZIGNAN-CORBIERES

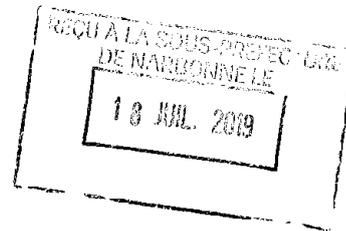
DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL

L'an deux mille dix-neuf et le vingt juin, à dix-huit heures quinze, le Conseil Municipal de Lézignan Corbières s'est assemblé au lieu ordinaire de ses séances, en Mairie, sous la présidence de M. Michel MAIQUE, Maire, Président de la Communauté de Communes de la Région Lézignanaise, Corbières et Minervois.

Etaient présents : Mme BAROUSSE, Mme BRIOLE, Mme TIBIE, M LATORRE, M DENARD, M PIGASSOU, M BAURENS, M ESCARÉ, Mme MELLAL, Mme BOUSQUET, M NOLOT, Mme LOPEZ, Mme MARTINEZ, Mme ARNAUD, Mme DA CONCEICAO, Mme DUMONTET, M BOUCHE, M GRANAT, M DAZIN.

Avaient donné mandat

M CAPELLE à M GRANAT
Mme TOURNIER à M ESCARE
M TERPIN à Mme BRIOLE
M FREMY à M MAÏQUE
M SERGENT à Mme BAROUSSE
M PENNAVAIRE à Mme ARNAUD
M TARBOURIECH à M LATORRE
Mme BARTHE à Mme TIBIE



Etaient absents : M DELEIGNE, M. CALVERA, M FAIVRE, Mme FAIVRE et Mme BONNEVIE

Nombre de conseillers en exercice : 33
Date de la convocation : 14 juin 2019
Date de l'affichage par extrait : 26 juin 2019
Secrétaire de séance : Mme ARNAUD

OBJET :

Avis sur la révision du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome de la commune

Par arrêté préfectoral n°DDTM-SUEDT-MDD-2019-001 en date du 05/04/2019, affiché en Mairie de Lézignan-Corbières du 29/04/2019 au 31/05/2019, il a été décidé de réviser le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Lézignan-Corbières.

Considérant que le Conseil Municipal de chaque commune concernée par ce nouveau plan est invité à se prononcer sur le projet,

Il est proposé au Conseil Municipal :

Conformément aux dispositions des articles L571-11 et R571-58 à 65 du Code de l'Environnement, et des articles L112-3 à L112-7 et R112-1 à R112-17 du Code de l'Urbanisme, d'émettre un avis favorable à ce plan d'exposition au bruit.

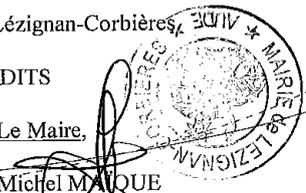
**Sur présentation et proposition de son rapporteur,
Le Conseil Municipal, à l'unanimité,**

Emet un avis favorable au Plan d'Exposition au Bruit de la Commune de Lézignan-Corbières,

AINSI FAIT ET DELIBERE LES JOUR, MOIS ET AN SUSDITS

Le Maire,

Michel MAIQUE



PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

Projet de Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Lézignan - Corbières

2

➤ *Les annexes*

PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

Sommaire des annexes

ANNEXE 1 : Procédure d'établissement du Plan d'Exposition au Bruit	42
ANNEXE 2 : Niveaux d'isolation acoustique devant être atteints dans les différentes zones du PEB	44
ANNEXE 3 : Référentiel réglementaire	45

ANNEXE 1 : Procédure d'élaboration du Plan d'Exposition au Bruit

Etape 1 : Préparation et élaboration du projet de PEB

a) Elaboration de l'avant-projet de plan d'exposition au bruit

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

b) Choix des indices et élaboration du projet de PEB

Le préfet prend la décision d'établir le PEB, fixe les hypothèses à court, moyen et long termes retenues, propose les valeurs d'indices pour les limites extérieures des zones B et C et propose éventuellement une zone D.

Un projet de PEB est élaboré sur ces bases.

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

Etape 2 : Consultations et approbation du PEB

a) Consultations

Consultations des communes ou établissements publics de coopération intercommunale concernés :

La décision d'établissement du PEB est ensuite notifiée pour avis, accompagnée du projet de PEB, aux maires des communes concernées et, s'il y a lieu, aux présidents des établissements publics de coopération intercommunale compétents (EPCI) dans le cadre des consultations prévues aux articles R112-10 à R112-14 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 PEB éventuellement modifié en fonction des avis recueillis.

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

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

c) Approbation

Le préfet prend ensuite un arrêté approuvant le PEB.

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

Conformément aux dispositions du 7^{ème} alinéa de l'article L.112-6 du code de l'urbanisme, le PEB approuvé sera annexé aux plans locaux d'urbanisme, aux plans de sauvegarde et de mise en valeur et aux cartes communales des communes concernées. Les schémas de cohérence territoriale, schémas de secteur, plans locaux d'urbanisme, plans de sauvegarde et de mise en valeur et les cartes communales doivent être rendus compatibles avec les dispositions particulières aux zones de bruit autour des aérodromes.

ANNEXE 2 : Niveaux d'isolation acoustique devant être atteints dans les différentes zones du PEB

	Zone A	Zone B	Zone C	Extérieur immédiat de la zone C
Constructions à usage d'habitation exceptionnellement admises	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	32 dB(A)
Locaux d'enseignement et de soins	47dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	32 dB(A)
Locaux à usage de bureaux ou recevant du public	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	32 dB(A)

ANNEXE 3 : Référentiel réglementaire

Articles L.112-3 à L.112-17 R.112-1 à R.112-17 du Code de l'urbanisme.

Textes régissant l'enquête publique :
articles L123-1 à 19 et R123-1 à 27 du Code de l'environnement.



Direction de la Sécurité
de l'Aviation Civile-Sud
Aérodrome de
Toulouse - Blagnac
B.P. 60100
31703 Blagnac cedex
téléphone : 05 67 22 91 25 / 91 26 / 91 29
télécopie : 05 67 22 91 01
dsacsud-environnement@aviation-civile.gouv.fr

