



Préfecture de L'AUDE

-Communes de LEZIGNAN CORBIERES

-CONILHAC de CORBIERES

-FONTCOUVERTE

Révision du Plan d'Exposition au Bruit (PEB)

SOMMAIRE

I. Généralités

I-a : Objet de l'enquête	p. 3
I-b : Cadre juridique	p.3
I-c : Déroulement de la procédure	p. 7
I-d : Nature et caractéristiques du projet	p.12
I-e : Objectif de la procédure	p.22

II. Organisation et déroulement de l'enquête

II-a : Désignation du commissaire enquêteur	p.23
II-b : Prescription de l'enquête publique	p.23
II-c : Constitution du dossier d'enquête	p.23
II-d : Contacts avec le porteur de projet et visite des lieux	p.23
II-e : Information du public	p.25
II-f : Durée de l'enquête publique – organisation des permanences	p.27
II-g : Ouverture de l'enquête publique	p.27
II-h : Participation du public	p.27
II-i : Contacts divers au cours de l'enquête publique	p.28
II-j : Clôture de l'enquête	p.29
II-k : Communication des observations au porteur de projet	p.29
II-l : Remise du rapport d'enquête définitif	p30 à 32

III. Relation et analyse des observations portées au registre d'enquête ET SYNTHESE

III-a : observations en lien direct avec l'objet de l'enquête publique	p32 à 46
--	----------

ANNEXES p 47

pièces : .Arrêté Préfectorale, Décision du Tribunal Administratif. courriers déposés lors des permanences, courriers préfecture et responsable du projet, synthèse des observations réponse synthèse responsable du Projet , annonces légales, certificats d'affichages,

Dossier séparé

RAPPORT et AVIS du Commissaire Enqueteur

Généralités

1-a Objet de l'enquête publique :

Le présent rapport concerne l'enquête publique relative à la révision du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome civil de LEZIGNAN - CORBIERES.

Le périmètre révisé du plan d'exposition au bruit de cet aérodrome, impacte les territoires des communes de LEZIGNAN - CORBIERES.CONILHAC -CORBIERES et FONTCOUVERTE (département de l'AUDE).

A l'issue de la procédure, la révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome , fera l'objet d'un arrêté d'approbation de la part de Monsieur le Préfet de L'Aude , autorité administrative compétente pour prendre la décision au nom de l'Etat.

I-b Cadre juridique :

Le classement des aérodromes

Le cadre juridique, applicable au classement des aérodromes, est régi par le titre II du livre II du Code de l'Aviation Civile et plus particulièrement par les dispositions définies aux articles R222-1 à R222-5.

Le classement prononcé par décret est fonction de la nature du trafic, de la longueur des étapes, de la nécessité d'assurer normalement ou non le service en toutes circonstances. En fonction de ces critères, les aérodromes terrestres destinés à la circulation aérienne publique sont classés en cinq catégories (catégories A à E) définies par l'article R222-5.

Suivant information communiquée par la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), l'aérodrome de LEZIGNAN CORBIERES relève d'un classement en catégorie :

« Catégorie D. - Aérodromes destinés à la formation aéronautique, aux sports aériens et au tourisme, et à certains services à courte distance »

D'autre part, l'aérodrome figure sur la liste des aérodromes non classés en catégorie A, B ou C devant être dotés d'un plan d'exposition au bruit, liste établie par l'arrêté interministériel du 28 mars 1988 **Le plan d'exposition au bruit (PEB)**

Le plan d'exposition au bruit est un outil juridique qui permet à la puissance publique de maîtriser l'urbanisation autour des aérodromes. L'objectif du PEB est d'éviter l'exposition de nouvelles populations aux nuisances sonores générées par l'activité aéronautique, induites par la proximité de l'aérodrome. Le PEB limite les conditions d'exercice du droit à construire dans les zones définies comme « zones de bruit » et impose pour certaines d'entre-elles une isolation acoustique renforcée pour les constructions nouvelles lorsqu'elles y sont autorisées. Pour mémoire, l'élaboration d'un PEB n'a aucun impact sur les constructions existante

Les dispositions, relatives à l'élaboration du plan d'exposition au bruit dont le principe est inscrit au Code de l'Environnement, sont codifiées dans le Code de l'Urbanisme aux articles L112-3 à L112-17 pour ce qui concerne les dispositions législatives et R112-1 à R112-117 pour ce qui concerne les dispositions réglementaires.

Les outils du plan d'exposition au bruit

Le PEB définit des zones de bruit autour de l'aérodrome en s'appuyant sur une projection qui tient compte d'hypothèses visant à définir les conditions d'utilisation et de développement éventuel de celui-ci. Les paramètres pris en compte sont ceux de la situation initiale transposés à des échéances fixées à court, moyen et long terme. Les éléments pris en compte dans cette projection concernent les infrastructures, le trafic, les procédures de navigation aérienne et les conditions d'exploitation. Ils sont rapportés à la mesure du bruit susceptible d'être généré par l'activité de l'aérodrome.

L_{den}	Level Day Evening Night
L_d	Niveau sonore moyen à long terme pondéré sur l'ensemble des périodes de jour d'une année (période 6 h 00 à 18 h 00)
L_e	Niveau sonore moyen à long terme pondéré sur l'ensemble des périodes de soirée d'une année (période 18 h 00 à 22 h 00)
L_n	Niveau sonore moyen à long terme pondéré sur l'ensemble des périodes de nuit d'une année (période 22 h 00 à 6 h 00)

La mesure de bruit applicable pour l'élaboration d'un PEB, défini à l'article R112 - 1 du Code de l'Urbanisme, mesure le niveau d'exposition totale au bruit des avions au travers d'un indice appelé Lden en chaque point de l'environnement d'un aérodrome, exprimé en décibels (dB) sur trois tranches horaires composant une journée complète. Cet indice est conforme aux dispositions de la directive européenne n°2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

L'indice Lden, qui est un indice moyenné, se substitue à l'indice psophique (indice mesurant des niveaux maximum) initialement retenu pour l'élaboration des plans d'exposition au bruit.

La valeur de l'indice Lden est calculée à l'aide d'un logiciel informatique qui élabore un outil de modélisation intégrant les niveaux sonores émis par les différents types d'avions, les paramètres de vol (trajectoires) et les lois de la propagation du bruit dans l'air.

[Enquête publique du 19 Nov au 18 Dec 2019 Décision du Tribunal Administratif de Montpellier n° E19000184/34](#)

La modélisation permet de déterminer des courbes isophoniques. Le niveau le plus élevé autour de l'aérodrome (ou le niveau de référence déterminé pour l'étude) délimite la zone A, zone dans laquelle le bruit est le plus intense. A l'extérieur de cette courbe, le bruit est inférieur et décroît à mesure que l'on s'éloigne de cette limite. Les limites de zones de bruit imposées par le PEB sont définies de la manière suivante :

- zone de bruit fort A comprise à l'intérieur de la courbe de l'indice Lden 70,
- zone de bruit fort B comprise entre la courbe de l'indice Lden 70 et la courbe de l'indice choisi entre Lden 62 et Lden 65,
- zone de bruit modérée C comprise entre la limite extérieure de la zone B (entre Lden 62 et Lden 65) ,et la courbe de l'indice choisi entre Lden 57 et Lden 52,
- zone de bruit D (non obligatoire) comprise entre la limite extérieure de la zone C (entre Lden 55 et Lden 52) et la courbe de l'indice Lden 50.

En fonction des zones de bruit ainsi déterminées, le plan d'exposition au bruit (P.E.B) prescrit des restrictions en matière d'urbanisation pour les constructions nouvelles à usage d'habitation et pour les équipements publics ou collectifs. Des opérations de réhabilitation ou d'extension du bâti existant peuvent toutefois être autorisées, si elles ne contribuent pas à exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit. Les dispositions en matière de construction applicables aux zones de bruit du PEB sont régies par l'article L112-10 du Code de l'urbanisme.

Valeur juridique du plan d'exposition au bruit

Le plan d'exposition au bruit, une fois approuvé de façon définitive par le préfet du département, vaut servitude d'utilité publique. Ce document annexé au plan local d'urbanisme (PLU ou PLUi), s'impose à toute personne publique ou privée. Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) doit également prendre en compte les dispositions du PEB.

Démarche d'élaboration du plan d'exposition au bruit

Pour les installations ne relevant pas d'une activité à caractère militaire, l'élaboration (ou la révision) du plan d'exposition au bruit est engagée pour répondre, soit à une évolution réglementaire, soit pour renforcer les niveaux de protection des populations vivant à proximité d'un aérodrome. Cette procédure comporte deux phases distinctes :

- une phase de préparation et d'élaboration du PEB, essentiellement conduite par les services de l'Etat (définition des hypothèses, élaboration d'un avant-projet, consultation de la commission consultative de l'environnement - CCE lorsqu'elle existe, finalisation du projet de PEB)

A l'issue de cette première phase, la décision d'établir (ou de réviser) le PEB est prise par le préfet du département, une phase de consultation et d'approbation du PEB, au cours de laquelle sont recueillis les avis réglementaires (communes et établissements publics de coopération intercommunale - EPCI, commission consultative de l'environnement lorsqu'elle existe) avant le déroulement de l'enquête publique.

Les avis réglementaires

La concertation réglementaire auprès des communes et EPCI concernés intervient dans les deux mois suivant la notification de l'arrêté portant prescription de l'arrêté de mise en révision du PEB, conformément aux dispositions de l'article R112-13 du Code de l'Urbanisme La notification intervient par courrier du 20 MAI 2019 et le 21 Juin 2019 auprès de la Communauté de Communes de LEZIGNAN-CORBIERES de CONILHAC-CORBIERES et de FONTCOUVERTE avis réglementaires sont, en conséquence émis, durant la période du 15 MAI au 30 JUIN,2019 de la manière suivante

Commune de LEZIGAN-CORBIERES	Délibération du 20 Mai /2019	favorable
Commune de CONILHAC-CORBIERES	Délibération du 20 Juin 2019	favorable
Commune de FONTCOUVERTE		Avis réputé Favorable

A l'issue de la seconde phase, la décision d'approbation définitive est à nouveau prise par le préfet du département. L'arrêté préfectoral d'approbation est l'acte de clôture de la procédure. Suite à sa publication, la mise en œuvre concrète du plan d'exposition au bruit sur le territoire concerné peut alors commencer. En l'absence de réponses formalisées, l'avis de la communes de FONTCOUVERTE est réputé favorable en application de l'article R112-13 du Code de l'Urbanisme.

Enquête publique

L'enquête publique, prévue à l'article L112-16 du Code de l'Urbanisme, est mise en œuvre par le préfet du département dans les formes prévues par les articles L123-1 à L123-19 et R123-1 à R123-46, titre II du livre 1^{er} du Code de l'Environnement relatif à l'information et la participation des citoyens. Son objectif premier est d'informer le public et de recueillir ses appréciations, suggestions, sur le projet de plan d'exposition au bruit.

I-c : Déroulement de la procédure

Le plan d'exposition au bruit applicable à ce jour

Compte tenu de son inscription sur la liste prévue à l'article L112-5 du Code de l'Urbanisme (liste des aérodromes civils ou militaires non classés selon le Code de l'aviation civile en catégorie A,B ou C devant être dotés d'un plan d'exposition au bruit), l'aérodrome de LEZIGNAN - CORBIERES. a fait l'objet d'un premier PEB approuvé par arrêté préfectoral du 3 MARS 2008.

Ce document élaboré en (le 29 décembre 2006) est établi à partir de mesures de bruit réalisées sur la base de l'indice psophique alors en application en France.

[.Enquête publique du 19 Nov au 18 Dec 2019 Décision du Tribunal Administratif de Montpellier n° E19000184/34](#)

La procédure de révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de LEZIGNAN CORBIERES est initiée par le préfet du département de L'AUDE afin de permettre :

- la mise en conformité de ce document aux diverses évolutions réglementaires survenues depuis son adoption,
- l'ajustement des hypothèses de développement de l'aérodrome.

L'avant-projet de plan d'exposition au bruit (APPEB) est rédigé par les services de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) Ouest BALMA . L'adéquation de l'avant-projet avec les règles d'urbanisme, applicables sur les territoires de communes concernées, est ensuite validée par les services de la Direction Départementale des Territoires (DDT) du Département de L'AUDE.

Commission Consultative de l'Environnement, aucune réunion de présentation du PEB aux communes concernées à été organisée . Outre les services de l'Etat ayant contribué à rédiger l'avant-projet,

Organisation et déroulement de l'enquête

: Désignation du commissaire enquêteur

J'ai été désigné commissaire enquêteur par décision de Madame la Présidente du Tribunal Administratif de MONTPELLIER , NO E19000184/34 décision, pour l'enquête publique relative au « projet de révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de LEZIGNAN-CORBIERES

: Prescription de l'enquête publique

Par arrêté de Monsieur le secrétaire général de la préfecture de L'Aude Mr laude VON-DINH en date du 18 OCTOBRE 2019, l'enquête publique relative au « projet de plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome d'Amboise - Dierre » est prescrite sur les communes LEZIGNAN-CORBIERES , CONILHAC-CORBIERES et FONTCOUVERTE Cette enquête, dont le siège est situé en mairie de LEZIGNAN-CORBIERES est organisée du Mardi 19 Novembre 2019 au Jeudi 19 Décembre 2019 à partir de 9 h 00 j'usqu'au jeudi 19 Décembre à 12 h 00 inclus.

:Id Constitution du dossier d'enquête

Suite à ma désignation comme commissaire enquêteur, un premier contact est organisé par téléphone avec les services de la Préfecture de L'AUDE pour définir les modalités d'organisation de l'enquête publique (calendrier, organisation des permanences, mesures de publicité, etc).

Après finalisation de celui-ci, un exemplaire du dossier technique (projet), réalisé par les services de la Direction de l'Aviation Civile Atlantique et de la Direction Départementale des Territoires - DDT de L'AUDE, est mis à ma disposition |

, lors d'un déplacement en préfecture. Après une première lecture, le commissaire enquêteur a repris contact et a rencontré le 3 Octobre 2019 au siège de la Préfecture de l'Aude à CARCASSONNE Madame Sylvie ESPUGNA chef de bureau de l'Administration territoriale et Madame Karine GODET pour analyser les conditions de cette enquête, fixer le périmètre et arrêter les lieux et dates de permanence.

Une réunion demandée par le commissaire a été programmée le 17 Octobre 2019 à sa demande pour palier aux carences des explications de ce dossier. Participent à cette réunion les représentants de la commune de LEZIGNAN CORBIERES (La DDTM avait convenu d'être présente mais n'a pas honoré ce Rdv), le gestionnaire de (tour de contrôle l'aérodrome assiste également à cette réunion). A l'issue de cette réunion le commissaire enquêteur s'est rapproché des services de Mme ESPUGNA pour lui signifier que les réponses aux questions avaient été données et a indiqué que l'Arrêté Préfectoral pouvait être signé par les services responsables de la Préfecture de L'Aude

les registres d'enquête destinés aux mairies de LEZIGNAN-CORBIERES, CONILHAC-CORBIERES et FONTCOUVERTE sont, cotés et paraphés par mes soins.

I-e Pièces du dossier :

Registre d'enquête publique (27 feuillets)

Pièces Administratives :

- arrêté du Préfet de l'AUDE en date du 18 Octobre 2019, portant décision de révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome, portant prescription de l'enquête publique relative au projet de plan d'exposition au bruit de l'aérodrome, sur le territoire des communes de, LEZIGNAN-CORBIERES, CONILHAC-CORBIERES et FONTCOUVERTE

- document relatif aux résultats de la consultation des communes et de l'EPCI organisée en application l'article R 112-13 du Code de l'Urbanisme,

- liste des textes réglementaires régissant la procédure (révision du PEB et enquête publique),

Le dossier, dans la composition énumérée ci-dessus (pièces administratives et pièces techniques), est mis à disposition du public dans chacune des trois mairies concernées par l'enquête publique.

Les pièces relatives à l'information du public, communiquées au commissaire enquêteur, sont conservées en préfecture de L'AUDE.

Pièces relatives à l'information du public :

La liste des documents composant le dossier est conforme aux dispositions fixées par le Code de l'Urbanisme pour une demande instruite dans le cadre réglementaire de la procédure d'élaboration d'un plan d'exposition au bruit (PEB). L'organisation du dossier et le contenu des documents le composant sont de nature à permettre une bonne compréhension du dossier

I-f : Information du public

Publicité réglementaire

Conformément à l'arrêté de Madame la Préfète de L'AUDE , les avis de mise à l'enquête ont été publiés dans les journaux agréés :

- « L'INDEPENDANT », le 31 Oct 2019 (publication initiale) et le 22 Nov 2019 (seconde parution)
« La DEPECHE », le 28 Oct 2019 (publication initiale) et le 20 Nov 2019 (seconde parution).

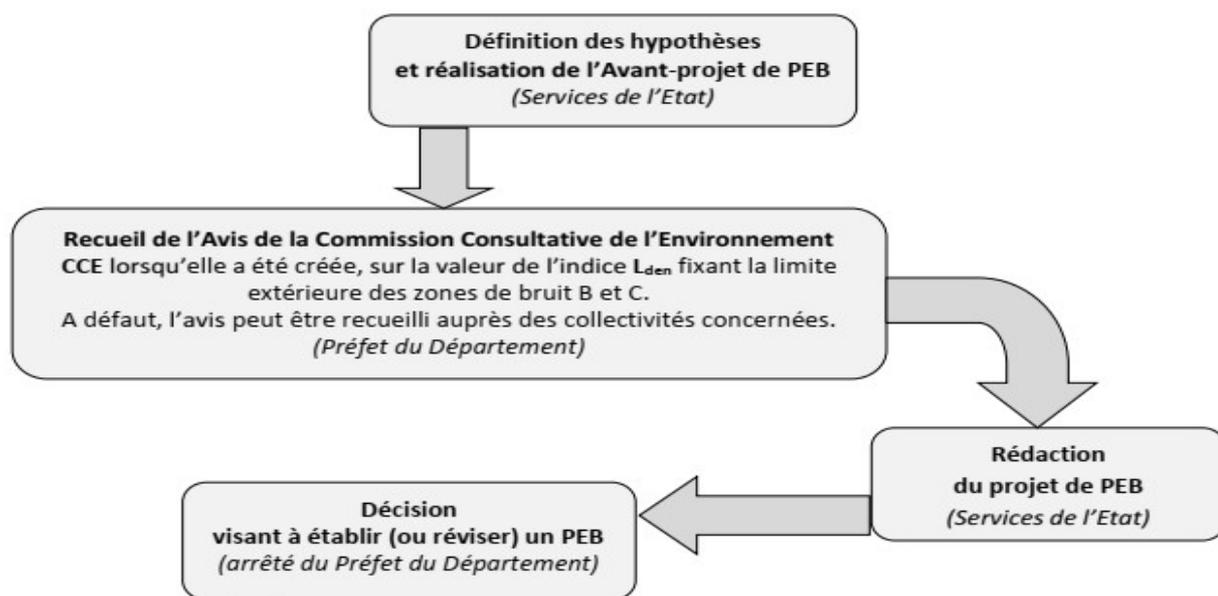
-

Un avis d'enquête a, par ailleurs, été porté aux panneaux d'affichage officiel des mairies de LEZIGNAN-CORBIERES , CONILHAC-CORBIERES et FONTCOUVERTE (format A3 - affiche noir et blanc), 15 jours avant le début de l'enquête. Cet affichage, attesté par chacun des maires concernés, a été constaté par mes soins, à l'occasion des divers déplacements occasionnés par l'enquête publique.

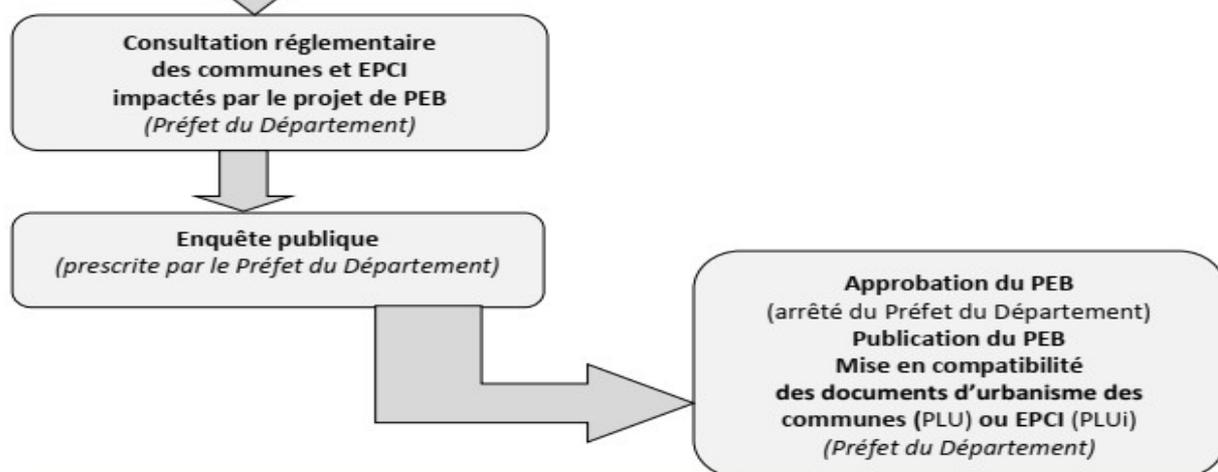
Les avis sur la voie d'accès de l'aérodrome et sur la périphérie du site le long des axes principaux, (9 affiches conformes aux dispositions de l'arrêté ministériel du 24 avril 2012, format A2, lettres noires sur fond jaune) ainsi que dans les centres bourgs des trois communes concernées, sont maintenus en place pendant toute la durée de l'enquête publique.

**Procédure d'élaboration (ou de révision) d'un plan d'exposition au bruit – PEB
(aérodrome civil de catégorie D)**

Phase de préparation du PEB



Phase de consultation et approbation du PEB



I f L'indice psophique

L'indice psophique (du grec Psophos : le bruit) qui est alors retenu pour l'élaboration des plans d'exposition au bruit, tient compte :

- du niveau sonore maximal perçu au passage de chaque avion, mesuré en PndB et considéré sur une durée d'une minute, de la répétitivité de la gêne, par cumul des bruits de l'ensemble des vols durant 24 h 00 (trafic moyen journalier), de la période d'émission (un vol de nuit est compté dix fois soit sur un niveau de gêne équivalent au cumul de 10 vols de jour).

La modélisation identifiait des points au sol ayant les mêmes valeurs d'indice à partir desquels étaient établis les courbes isophoniques permettant de définir l'emprise des trois zones de bruit définies par le Code de l'Urbanisme (zone de bruit fort A - zone de bruit fort B - zone de bruit modéré C).

-

La limite extérieure de la zone de bruit modéré (zone C) était fixée à l'indice psophique 72. La configuration du PEB ainsi obtenue impactait le territoire des Trois communes de LEZIGNAN CONILHAC et FONTCOUVERTE

-

Les évolutions réglementaires en matière de mesure du bruit

Suite à la publication de la directive européenne n°2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, la France en transpose les dispositions dans le Code de l'Environnement et dans le Code de l'Urbanisme. L'indice de référence pour l'élaboration d'un plan d'exposition au bruit devient l'indice L_{den} qui se substitue à l'indice psophique.

	ZONE A	ZONE B	ZONE C	ZONE D
CONSTRUCTIONS NOUVELLES				
Logements nécessaires à l'activité aéronautique ou liés à celle-ci	Autorisés*			Autorisés*
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales admises dans la zone	Autorisés* dans les secteurs déjà urbanisés	Autorisés*		
Constructions directement liées ou nécessaires à l'activité agricole				
Equipements publics ou collectifs	Autorisés* s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes		Autorisés*	
Constructions individuelles non groupées	Non autorisées		Autorisées* si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par des équipements publics et si elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances	
Autres types de constructions nouvelles à usage d'habitation (exemples : lotissements, immeubles collectifs à usage d'habitation)	Non autorisés		Opérations de reconstruction autorisées* si rendues nécessaires par une opération de démolition en zone A ou B, dès lors qu'elles n'entraînent pas d'accroissement de la population exposée aux nuisances, que les normes d'isolation phonique fixée par l'autorité administrative sont respectées et que le coût d'isolation est à la charge exclusive du constructeur	

Ce document est établi à partir de mesures de bruit réalisées sur la base de l'indice psophique alors en application en France. L'indice psophique

L'indice psophique (du grec Psophos : le bruit) qui est alors retenu pour l'élaboration des plans d'exposition au bruit, tient compte :

- du niveau sonore maximal perçu au passage de chaque avion, mesuré en PndB et considéré sur une durée d'une minute, de la répétitivité de la gêne, par cumul des bruits de l'ensemble des vols durant 24 h 00 (trafic moyen journalier),
- de la période d'émission (un vol de nuit est compté dix fois soit sur un niveau de gêne équivalent au cumul de 10 vols de jour)

La modélisation identifiait des points au sol ayant les mêmes valeurs d'indice à partir desquels étaient établis les courbes isophoniques permettant de définir l'emprise des trois zones de bruit définies par le Code de l'Urbanisme (zone de bruit fort A - zone de bruit fort B - zone de bruit modéré C).

La limite extérieure de la zone de bruit modéré (zone C) était fixée à l'indice psophonique 72. La configuration du PEB ainsi obtenue impactait le territoire des Trois communes de LEZIGNAN CORBIERES , CONILHAC - CORBIERES et FONCOUVERTE.

Les évolutions réglementaires en matière de mesure du bruit

Suite à la publication de la directive européenne n°2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, la France en transpose les dispositions dans le Code de l'Environnement et dans le Code de l'Urbanisme.

L'indice de référence pour l'élaboration d'un plan d'exposition au bruit devient l'indice Lden qui se substitue à l'indice psophonique.

La procédure de révision.

La procédure de révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de LEZIGNAN CORBIERES est initiée par le préfet du département de L'AUDE afin de permettre :

- la mise en conformité de ce document aux diverses évolutions réglementaires survenues depuis son adoption,
- l'ajustement des hypothèses de développement de l'aérodrome.

L'avant-projet de plan d'exposition au bruit (APPEB) est rédigé par les services de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC). L'adéquation de l'avant-projet avec les règles d'urbanisme, applicables sur les territoires de communes concernées, est ensuite validée par les services de la Direction Départementale des Territoires (DDT) du Département de L'AUDE.

Commission Consultative de l'Environnement, aucune réunion de présentation du PEB aux communes concernées a été organisée . Outre les services de l'Etat ayant contribué à rédiger l'avant-projet, une réunion demandée par le commissaire a été programmée le 17 Octobre 2019 à sa demande pour palier aux carences des explications de ce dossier .

Participent à cette réunion les représentants de la commune de LEZIGNAN CORBIERES(La DDTM avait convenu d'être présente mais n'a pas honoré ce Rdv), le gestionnaire de (tour de contrôle l'aérodrome assiste également à cette réunion).

Après une première lecture, le commissaire enquêteur a repris contact et a rencontré le 3 Octobre 2019 au siège de la Préfecture de l'Aude à CARCASSONNE Madame Sylvie ESPUGNA chef de bureau de l'Administration territoriale et Madame Karine GODET pour analyser les conditions de cette enquête, fixer le périmètre et arrêter les lieux et dates de permanence.

C'est au préalable de cette réunion qu'avaient été actées , les valeurs de l'indice Lden à prendre en compte pour déterminer la limite extérieure des zones de bruit B et C - et de la zone D

L'arrêté de révision du PEB de l'aérodrome de LEZIGNAN-CORBIERES

Par arrêté du 18/10/2019 , la mise en révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de LEZIGNAN-CORBIERES est prescrite par Mr Claude VO-DINH secrétaire général de la préfecture de L'AUDE .

Le même arrêté détermine les valeurs de l'indice Lden délimitant les zones de bruit du PEB comme suit :

Zone A (bruit fort)	Emprises comprises à l'intérieur de la courbe d'indice L _{den} 70
Zone B (bruit fort)	Emprises comprises entre les courbes d'indice L _{den} 62 et L _{den} 65
Zone C (bruit modéré)	Emprises comprises entre les courbes d'indice L _{den} 55 et L _{den} 52
Zone D (bruit moins sensible)	Emprises comprises entre les courbes d'indice comprise entre la limite extérieur de la zone C et la courbe d'indice L _{den} 50

L'application de la nouvelle réglementation, substituant l'indice Lden à l'indice psychologique pour mesurer le niveau des nuisances sonores permettant de déterminer les limites des trois zones de bruit A, B et C et malgré la création d'une zone supplémentaire (zone D), conduit à une réduction sensible de l'emprise du PEB.

le PEB actuel couvre environ 660 ha :alors qu'en page 19 du rapport il est indiqué que L'emprise au sol de cette plate-forme est de 110 ha

- le projet de PEB couvre environ 245 ha .

- l'emprise de la zone D est réduite d'environ 330 ha (avec un changement de la limite extérieure de la zone C de 55 à 52 LDEN)

- les surfaces concernant une réduction des contraintes constructives

(passage de "zone C" à "hors PEB") sont d'environ 330 ha.Celui-ci, s'il est arrêté en l'état de l'avant-projet, ne concernera plus à l'avenir les 330 ha qui ne seront plus impactés et, par conséquent, libérés de toute contrainte induite par le PEB. Source DDTE au 29/10/2019

Enquête publique du 19 Nov au 18 Dec 2019 Décision du Tribunal Administratif de Montpellier n° E19000184/34

I g Les avis réglementaires

La concertation réglementaire auprès des communes et EPCI concernées intervient dans les deux mois suivant la notification de l'arrêté portant prescription de l'arrêté de mise en révision du PEB, conformément aux dispositions de l'article R112-10 à 14 du Code de l'Urbanisme

La notification intervient par courrier auprès de la Communauté de Communes de LEZIGNAN-CORBIERES et des communes de CONILHAC des CORBIERES et , FONTCOUVERTE .

Les avis réglementaires sont, en conséquence émis, durant la période de (2 mois)
le 24/05/2019 au 24/07/2019 de la manière suivante

Ville de LEZIGNAN CORBIERES	Délibération du 18/07/2019	Avis FAVORABLE
Commune de Conilhac des Corbières	Délibération du 20/05/2019	Avis FAVORABLE
Commune de Fontcouverte		Réputé FAVORABLE

En l'absence de réponses formalisées, l'avis de la commune de FONTCOUVERTE est réputé favorable en application de l'article R112-13 du Code de l'Urbanisme

Les avis réglementaires

La concertation réglementaire auprès des communes et EPCI concernés intervient dans le mois suivant la notification de l'arrêté portant prescription de l'arrêté de mise en révision du PEB, conformément aux dispositions de l'article R112-13 du Code de l'Urbanisme

La notification intervient par courrier du 24 Avril 2019 auprès de la Communauté de Communes de LEZIGNAN CORBIERES et des communes de CONILHAC de CORBIERES et FONCOUVERTE.

I. h L'enquête publique

L'enquête publique relative au projet de plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de LEZIGNAN-CORBIERES et sur les communes de CONILHAC de CORBIERES et FONCOUVERTE., est prescrite par arrêté de la Préfète de L'AUDE en date du 18/10/2019.

Outre les mesures réglementaires de publicité (insertions dans deux journaux locaux, affichage dans chacune des mairies concernées et publication sur le site internet de la préfecture de L'Aude l'information de la population est assurée par un affichage spécifique conforme aux dispositions de l'arrêté du 4 mai 2012 (affiches posées en périphérie du site de l'aérodrome sur les voies principales traversant les trois communes. Ces différents éléments permettent de valider les conditions de mise en œuvre de l'enquête publique relative au projet de plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de LEZIGNAN-CORBIERES et sur les communes de CONILHAC - CORBIERES et FONCOUVERTE.

I-i : Nature et caractéristiques du projet

L'aérodrome de LEZIGNAN-CORBIERES

Le site

L'aérodrome de LEZIGNAN-CORBIERES, aérodrome civil ouvert à la circulation aérienne publique, est situé sur la commune de LEZIGNAN-CORBIERES à 3 Km du centre ville à 22,5 km de NARBONNE et 38,5 km de CARCASSONNE. Le site se situe sur les communes de LEZIGNAN-CORBIERES et sur la commune de CONILHAC - CORBIERES sur le plateau dit de (de la JONCASSE). Route de Ferrals à noter que la presque totalité du territoire se situe sur cette commune de CONILHAC - CORBIERES

Il est délimité au Sud par la RD 611, coté LEZIGNAN-CORBIERES au Nord par l'Autoroute A61 coté FONTCOUVERTE. à l'est par la D 613 coté CONILHAC de CORBIERES, et à l'ouest par la même D611 coté FERRALS des CORBIERES

Le relief environnant est peu accentué. Le site est encadré par la vigne et la plaine qui sont les paysages dominants et sur lequel alternent activités agricoles diverses (polyculture-élevage) et de petits espaces forestiers.

Les zones urbaines de proximité sont situées, à plus d'1 KM des pistes

L'aérodrome n'est pas implanté à proximité immédiate des grands sites inscrits au patrimoine mondial de l'UNESCO .

Historique

Suivant les informations recueillies auprès des usagers de l'aérodrome :

- l'aérodrome a été créé à l'initiative de particuliers souhaitant développer une activité aéronautique, les bâtiments surélevés sont construits à partir de 1980 sur le site dit de la plaine (de la JONCASSE)

Les aires d'atterrissages et de décollages des avions sont constituées par une piste revêtue de 1000M de longueur et 18 M de largeur

et d'une piste en herbe parallèle de 800M de longueur et 80 M de largeur

- la piste en dur est construite à partir de 1985.

les vols de nuits ne sont pas autorisés et l'aérodrome n'est pas agréé pour les vols de nuit

Configuration

L'aérodrome de LEZIGNAN CORBIERES est, accessible par la RD 611 est implanté sur la plaine au lieu-dit, (de la JONCASSE) sur une emprise globale de 660Ha (source , données cadastrales) sur le territoire de CONILHAC - CORBIERES qui est propriétaire de l'emprise foncière.

Hangars pour aéronefs de passage / Transient aircraft hangars : Possible TEL : ATS.

Réparations / Repairs : AERO-STYLL Atelier de peinture - TEL : 06 03 00 39 59.
ASL Atelier mécanique avions - TEL : 06 87 52 42 91.

ACB : Lézignan TEL : 04 68 27 32 57 - FAX : 04 68 27 12 81.

Air Occitanie TEL : 04 68 45 06 52.

France Aéro ULM / Autogire - TEL : 06 23 78 82 12.

Transports : Possible TEL ATS.

Hotels, restaurants : Sur AD (hébergement) / on AD (accommodation) .

Divers / Miscellaneous : Centre de Parachutisme : CHUTEXTREM TEL : 06 81 65 33 86.
Languedoc Aviation TEL : 06 43 98 71 09.

- un hangar-atelier affecté au stockage et à l'entretien des avions. bâtiments comprend également
- une tour de contrôle comprenant les équipements ainsi qu'une salle de réunion
- l'aéroclub pour la formation de pilote d'avions
- une école de parachutisme
- une école de formation U.L.M
- 4 hangars pour des appareils privés
- 1 hangar pour la maintenance des avions
- 1 hangar pour la refecton de peinture avions
- 1 hangar pour l'assemblage et la commercialisation d'U.L.M
- 1 hangar pour l'entreposage de 3 hélicoptères Privés
- en périphérie l'entreprise FLY ZONE disposant d'un tunnel de soufflerie pour l'apprentissage de saut en parachule et vol libre + du BAR RESTAURANT et du centre d'hébergement (ouvert au public),

- **Affectation et gestion du site**

Suivant les dispositions fixées par le Code de l'Aviation Civile (livre II aérodromes - titre II aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique - chapitre II classification), l'aérodrome est classé en catégorie D : aérodromes destinés à la formation aéronautique, aux sports aériens et au tourisme et à certains services à courte distance (article R222-5).La gestion du site est assurée par la mairie de LEZIGNAN CORBIERES

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.

- [Enquête publique du 19 Nov au 18 Dec 2019 Décision du Tribunal Administratif de Montpellier n° E19000184/34](#)

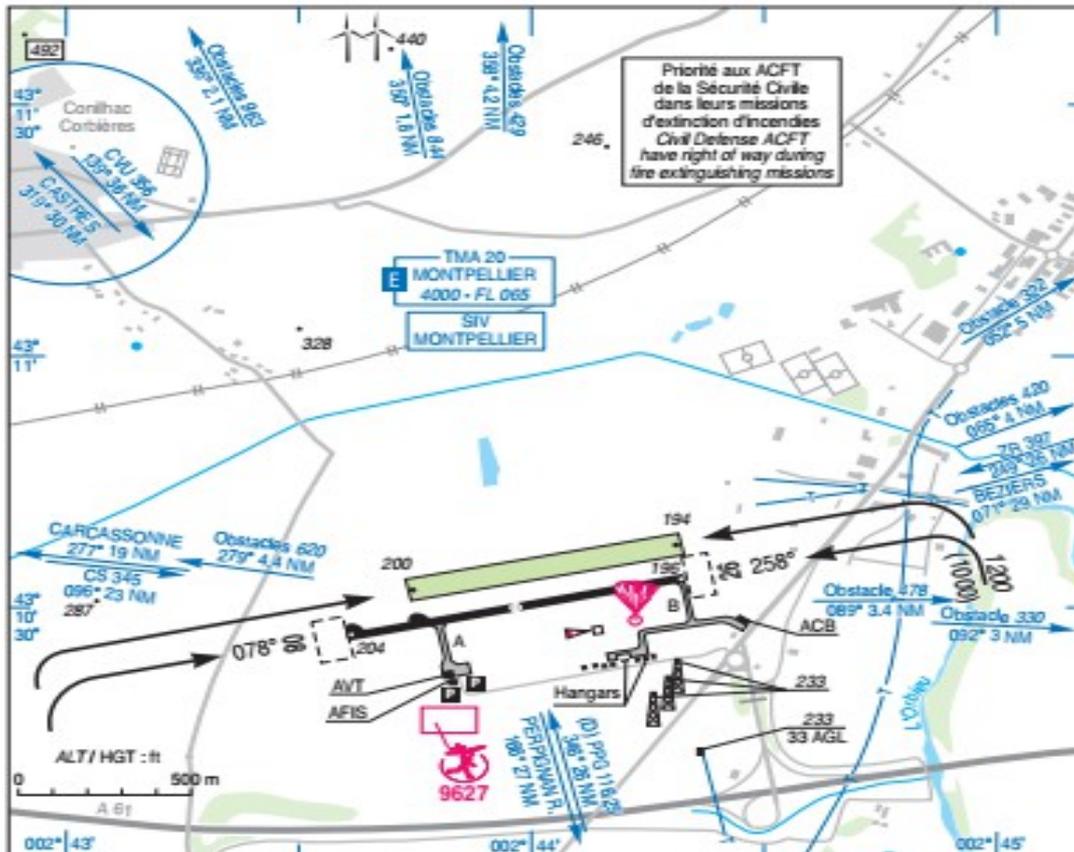
ATTERRISSAGE A VUE
Visual landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic
20 JUN 19

LEZIGNAN CORBIERES
AD 2 LFMZ ATT 01

					ALT AD : 204 (7 hPa) LAT : 43 10 30 N LONG : 002 43 58 E	LFMZ VAR : 1°E (15)
---	---	---	---	---	--	-------------------------------

APP : NIL
TWR : NIL
AFIS : 121.200 (FR seulement /only)



RWY	QFU	Dimensions Dimension	Nature Surface	Résistance Strength	TODA	ASDA	LDA
08 26	078 258	1000 x 18	Revêtue Paved	5,7 t	1080 1100	1000 1000	1000 1000
08L 26R	078 258	800 x 80	Non revêtue Unpaved	-	800 800	800 800	800 800

Aides lumineuses : NIL

Lighting aids : NIL

I .j Affectation et gestion du site

Suivant les dispositions fixées par le Code de l'Aviation Civile (livre II aérodromes - titre II aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique - chapitre II classification), l'aérodrome de LEZIGNAN-CORBIERES est classé en catégorie D : aérodromes destinés à la formation aéronautique, aux sports aériens et au tourisme et à certains services à courte distance (article R222-5).

La gestion du site est assurée par La Municipalité de LEZIGNAN-CORBIERES

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.

Les emprises, affectées à l'usage exclusif de l'activité aéronautique (bâtiments, pistes), sont évaluées à - le PEB actuel couvre environ **660 ha** - le projet de PEB couvre environ **245 ha** - **l'emprise de la zone D est réduite d'environ 330 ha (avec un changement de la limite extérieure de la zone C de 55 à 52 LDEN)**

Ces emprises de batiments sont louées à des sociétés gestionnaires par La Municipalité de LEZIGNAN-CORBIERES de par bail emphytéotique. Ou pour une durée des AOT (Autorisation d'occupation temporaire) pour une Trentaine d'années bail en cours

Aéronefs présents sur le site

Les aéronefs présents sur le site peuvent être identifiés de la manière suivante :

- aéronefs propriété de l'aéroclub , basés sur le site et principalement affectés à des activités « captives » (école de pilotage, baptême de l'air, survols touristiques),
- aéronefs liés à une activité de transit, du trafic privé.
- les machines attachées au fonctionnement

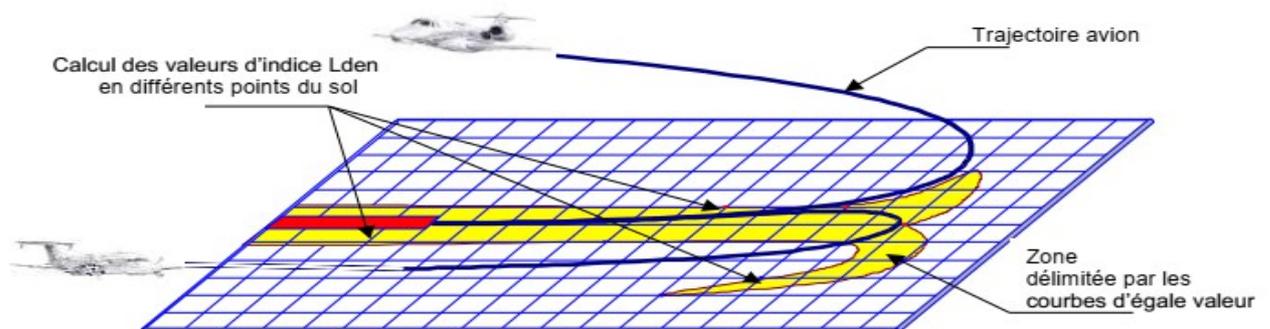
Suivant les données communiquées par l'aérodrome , les appareils pouvant être basés sur le site sont identifiés de la manière suivante :

AERONEFS	SUBSTITUTION
BEECH 55	BEC58P
BEECH58	
C337	
C340	
SR20	
C152	CNA172
C172	
C177	
CAP 10	
DA40	
DR 253	
DR400	
GROB 115	
PITTS	
R3000	
RV	
TC160	
C206	
AIR TRACTOR MORANE	
C208	
FOUGA	
GARDAN	
PC12	
TBM 700	
EXTRA400	
PA46	CNA20T
SR22	
TB20	CNA510
C 510	CNA525C
C 525	CNA55B
C525	DHC6
C 550	ECLIPSE 500
THRUSH	
TWIN OTTER	
PHENOM 100	

ULM	GASEPF
-----	--------

HUGUES500	H500D
AK1	R22
BELL 47	
HN700	R44
KOMPRESS	
R44	SA330J
PUMA	SA350D
EC120	
ECUREUIL	
FENECH	
EC135	SA355F

ATL	GASEPF	
BOEING STEARMAN		
C 150		
DA20		
DH251		
DV20		
HUSKY		
JODEL 1050		
JODEL D117		
JODEL D119		
JODEL D120		
MC		
MOTOPLANEUR		
PA38		
PIONEER300		
RALLY		
SF25		
TB10		
TECNAM P2002		
WASSMER		
AQUILA		
BEECH 33		
BEECH 36		
HR100		
HR200		
HR2160		
MOONEY 20		
TB9		LEAR35
ALBATROS		
GRUMMAN		LEAR25
C140		PA28
FALCO		
PA18		PA30
PA28		
DA42		
P68		
PA34		
PA30	PA31	
PA44		
AIRVAN		
C182		
EDGE		
EXTRA 300		
MXS		
PA31		
PA32		



Procédures de circulations aériennes

Les procédures de circulation aérienne sont définies par :

- la description géométrique des trajectoires (annexe 1 du rapport de présentation),
- la carte VAC pour le vol à vue publiée par le Service de l'Information Aéronautique français.

Si le rapport de présentation, support de l'enquête publique, indique qu'il n'y a , à ce jour aucun projet de modification des procédures de navigation aériennes envisagées, il convient toutefois de constater que le document présenté en page 22 du rapport n'est pas explicite ni même la représentation graphique carte jointe au rapport pour comprendre l'emprise des aéronefs tant pour l'atterrissage que pour le décollage il n'y a aucune indication de point géographique Nord / SUD etc.. mentionnés ci-dessus semblant présenter, au moins, pour ce qui concerne la partie Ouest du site, des règles d'approche différentes. La description géométrique des trajectoires prévoit un passage bien au Sud/ l'Ouest de LEZIGNAN-CORBIERES et passent au dessus des villages de ferrals des Corbières et Luc S/Orbieu qui ne sont pas intégrés au PEB.

I.k Le contexte en matière d'urbanisme

Plan de prévention des risques d'inondation de L'Aude (PPRI) ou zones autres

La totalité des emprises, déterminées par le projet de PEB comme étant des zones de bruit dans lesquelles l'évolution de l'urbanisme est strictement encadrée, est soumise aux dispositions du Plan de Prévention des Risques d'Inondation qui est concerné sur cette zone de LEZIGNAN-CORBIERES. Suivant les informations communiquées par chacune des mairies concernées, il n'y aurait sur les emprises de zones de bruit définies par l'avant-projet de PEB ,7 bâti existant autre que les installations affectées au fonctionnement de l'aérodrome. **Les documents d'urbanisme des communes concernées par le PEB** : Pour mémoire, les documents d'urbanisme des trois communes concernées par l'avant-projet de PEB définissent pour les emprises incluses dans une zone de bruit le classement suivant pour ce qui concerne le droit du sol

communes	Zone de Bruit	Zonage PLU	Règlement d'urbanisme
LEZIGNAN-CORBIERES	A.B.C	N Nh	zone naturelle située en secteur zone agricole protégée
CONILHAC des CORBIERES	A.B.C	PM1 servitude relative au risques d'inondation N Nh Na Ne	zone naturelle située en secteur zone agricole protégée
FONTCOUVERTE	A.B.C		zone naturelle située en secteur zone agricole protégée

Sur les emprises des zones de bruit de ces trois communes, les documents d'urbanisme, de par le classement en zones Agricole ou Naturelle, interdisent toute possibilité de construction nouvelle à l'exception de la zone, située sur la commune de LEZIGNAN-CORBIERES sur laquelle sont autorisées les constructions et installations liées et à l'activité de l'aérodrome (sous réserve du respect des prescriptions du PPRI de L'AUDE)Le plan de prévention des risques inondation de Lézignan-Corbières a été approuvé par Arrêté Préfectoral n° DDTM-SPRISR-2016-027 le 30 septembre 2016.L'ensemble du dossier peut également être consulté en mairie de Lézignan-Corbières et à la DDTM (siège de Carcassonne). et des zones N-e qui interdit toute constructions sauf les centrales éoliennes ou photovoltaïques .

Les dispositions des documents d'urbanisme des trois communes de LEZIGNAN-CORBIERES CONILHAC des CORBIERES et FONTCOUVERTE sont compatibles avec les prescriptions du projet de PEB. Elles le sont d'autant plus, que les zones impactées sont vierges de toute forme de construction liée à l'habitat et que les conditions d'occupation et d'utilisation des sols sont, par ailleurs, soumises au réglementation des PLu qui interdit toute possibilité de construction nouvelle, y compris sur le site de l'aérodrome .

Devenir des emprises foncières libérées par la réduction du périmètre du PEB

Sur la base des emprises foncières mentionnées, le périmètre du plan d'exposition au bruit, actuellement en application, se trouve réduit de façon notable. Les emprises initiales (PEP du 03 Mars 2008) estimées à 660 ha a contrario le projet PEB couvre environ 245Ha les (zones de bruit A, B et C) sont ramenées à 245 hectares (hors emprise de la nouvelle zone D), soit une réduction de la zone couverte par le PEB évaluée à 330 hectares.

Les emprises, libérées de toutes contraintes vis-à-vis du plan d'exposition au bruit sur LEZIGNAN-CORBIERES (pour partie),et sur CONILHAC des CORBIERES situées au NORD/EST La consultation des documents d'urbanisme de ces deux communes met en évidence le fait que les emprises exonérées des contraintes du PEB, de par leur classement au PLU, ouvrent peu de possibilités d'extension de l'urbanisation sur ces secteurs sur les emprises des zones de bruit de ces trois communes, les documents d'urbanisme, de par le classement en zones Agricole ou Naturelle, interdisent toute possibilité de construction nouvelle à l'exception de la zone , située sur la commune de LEZIGNAN-CORBIERES et CONILHAC-CORBIERES sur laquelle sont autorisées les constructions et installations liées et nécessaires à l'activité de l'aérodrome (sous réserve du respect des prescriptions environnementales, Les dispositions des documents d'urbanisme des trois communes de et sont compatibles avec les prescriptions du projet de PEB. Elles le sont d'autant plus, que les zones impactées sont vierges de toute forme de construction liée à l'habitat et que les conditions d'occupation et d'utilisation des sols sont, par ailleurs, soumises au Plu qui interdit toute possibilité de construction nouvelle, y compris sur le site de l'aérodrome

Devenir des emprises foncières libérées par la réduction du périmètre du PEB

Sur la base des emprises foncières mentionnées, le périmètre du plan d'exposition au bruit, actuellement en application, se trouve réduit de façon notable. Les emprises initiales (PEB du 03 Mars 2008) estimée à 660ha (zones de bruit A, B et C) sont ramenées à 245 hectares (hors emprise de la nouvelle zone D), soit une réduction de la zone couverte par le PEB évaluée à 330 hectares. La consultation des documents d'urbanisme de ces deux communes met en évidence le fait que les emprises exonérées des contraintes du PEB, de par leur classement au PLU, ouvrent peu de possibilités d'extension de l'urbanisation sur ces secteurs.

Perspectives d'évolution des documents d'urbanisme

Le transfert de la compétence « Plan Local d'Urbanisme, document d'urbanisme en tenant lieu et carte communale », au bénéfice de la Communauté de Communes de CONILHAC -CORBIERES et LEZIGNAN-CORBIERES a été acté par arrêté de Monsieur le Préfet de l'AUDE en date du 25 Avril 2008.

En conséquence, les procédures de modification ou révision du document d'urbanisme ne peuvent plus être engagées par les communes, la Communauté de Communes de LEZIGNAN-CORBIERES CONILHAC-CORBIERES étant désormais seule décisionnaire pour ce type de procédure. La commune de FONTCOUVERTE n'ayant aucune emprise foncière sur le Projet du PEB et disposant d'un RNU

A ce jour, la seule procédure de ce type susceptible d'affecter les emprises définies par le projet de PEB concerne la révision du SCOT de la commune de LEZIGNAN-CORBIERES et CONILHAC-CORBIERES en vue de sa transformation en PLU. Le plan d'exposition au bruit, dans sa version actuelle (version du Mars 2008), constitue une servitude s'imposant au document d'urbanisme actuel.

Il en est de même pour le (SCOT) Schéma de Cohérence Territoriale des communautés de LEZIGNAN-CORBIERES. en cours de révision .

La réduction du périmètre du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de LEZIGNAN CORBIERES , n'apportera aucune évolution significative en matière de développement de l'urbanisation, sur les communes concernées. Un projet à l'étude parle d'un champ de panneaux photovoltaïques sur le Territoire de CONILHAC-CORBIERES et d'une ferme d'éoliennes sur la commune de FONTCOUVERTE.

L'activité de l'aérodrome

Parmi la liste des critères devant être pris en compte dans la procédure de révision du plan d'exposition au bruit figure, entre autre, l'analyse des perspectives d'évolution du trafic. Lors de l'élaboration du PEB initial (PEB du Mars 2008), le trafic estimé sur l'aérodrome de LEZIGNAN-CORBIERES avait été évalué à 14334mouvements/an à l'horizon 2010 (source : Direction de L'aviation Civile) La projection sur l'évolution du trafic réalisée dans le cadre de la préparation de l'avant-projet de PEB, repose sur trois hypothèses calculées à court terme : 2019, à moyen terme : 2024 et à long terme : 2034. Elle repose sur les données du trafic de l'année 2017

Trois types de mouvements sont identifiés :

- mouvements liés aux activités de l'aéroclub (aéronefs basés sur le site)
- mouvements liés aux avions ou hélicoptères de passage, dits « visiteurs »
- mouvements liés à l'activité touristique développée par les hélicoptères et les ULM

L'activité de l'aérodrome étant réduite de manière sensible durant la période hivernale, les hypothèses retenues sont calculées sur la base de 180 jours/an, conformément aux dispositions prévues à l'article R112-2 du Code de l'Urbanisme

et R 147-1-1. 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 période de la journée

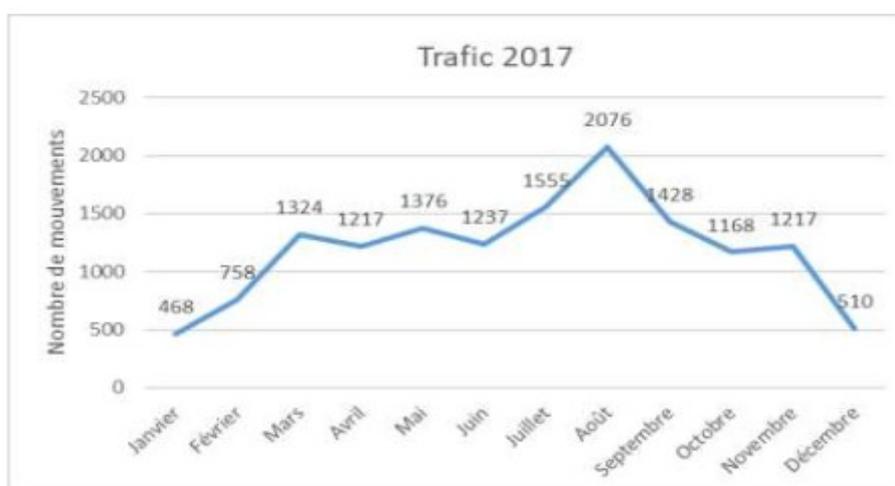
La répartition des mouvements par période de la journée est basée sur les données constatées par le trafic. Elle n'est pas supposée évoluer à moyen et long termes et s'établit ainsi : Jour - 93%, Soirée 7% & pas de trafic de nuit

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

Le projet de PEB repose sur un constat initial de 14334 mouvements/an (données 2017), soit une réduction de plus de 35 % par rapport au PEB initial. Dans leur grande majorité, ces mouvements interviennent en journée (83 %) ou en soirée (15 %). Les mouvements de nuit restent très limités (0 %), notamment en raison de l'absence d'éclairage extérieur balisant les pistes. Ce projet ne prévoit pas d'évolution significative du trafic sur chacune des hypothèses de la projection puisque la prévision de mouvements/an reste identique pour les trois années de référence : 2019 - 2024 et 2034.

Le dossier , précise la nature des mouvements liés à l'activité de celui-ci de la manière suivante :

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



- les rotations sont en lien direct avec l'activité de l'aérodrome,
 - rotations concernent les avions en transit (500 visites),
 - rotations sont liées à l'activité « vol à voile » présente sur le site en période estivale.

Soit en moyenne sur une année à 14.400 rotations effectives auxquelles, il faut rajouter les rotations des avions en transit ainsi que les avions « école » rattachés à d'autres aéroclubs qui viennent faire des tours de piste sans se poser (« touch and go », remise de gaz, PTU).

L'estimation des mouvements rattachés à l'activité de l'aérodrome évaluée à mouvements/an est toutefois inférieure à celle portée au dossier d'enquête publique (estimation à 14.400 mouvements/an

L'absence de communication de données sur les mouvements des hélicoptères du PEB

– **I.1 Objectif de la procédure**

Dans la définition réglementaire posée par le Code de l'Environnement (lutte contre le bruit) et le Code de l'Urbanisme (procédure de mise en œuvre du PEB), le plan d'exposition au bruit est du outil destiné à maîtriser l'urbanisation autour des aérodromes, qui limite le droit à construire dans les zones dites « zones de bruit », soit en interdisant toute construction nouvelle, soit en imposant une isolation acoustique renforcée pour les zones de bruit sur lesquelles ces constructions sont autorisées. Le PEB vise ainsi à éviter que de nouvelles populations ne soient exposées aux nuisances sonores générées par l'activité de l'aérodrome.

S'il n'a pas d'impact direct sur l'habitat individuel préexistant sur un site avant son adoption, le plan d'exposition au bruit autorise des opérations de rénovation urbaine de quartiers situés dans son périmètre. Il introduit également des obligations en matière d'information des riverains, notamment dans le cadre des transactions immobilières (sur la zone D).

– Le PEP de LEZIGNAN-CORBIERES

Le projet de révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome , de par sa configuration géographique spécifique liée à l'implantation de l'aérodrome dans la zone inondable ne s'inscrit pas dans les objectifs définis ci-dessus.

- Pour la même raison, la création de la zone de bruit D, pour laquelle aucune contrainte urbanistique n'est prévue (sous réserve de mise en place d'une isolation acoustique des bâtiments) et pour laquelle s'impose l'information préalable des futurs occupants, semble inutile. Les nouvelles zones de bruit déterminées par l'application de l'indice L_{den} , finalisent un périmètre, intégralement situé dans les secteurs « aléa fort » ou « aléa très fort » du PPRI du département de L'AUDE, qui rend caduque l'utilité de création de la zone D.

L'objectif principal de la procédure reste limité à la mise en conformité du document à la directive européenne qui substitue à l'indice psophique, l'indice L_{den} . Les objectifs liés à la protection de populations nouvelles (limitation du droit d'occupation du sol et information) sont sans objet dans le cadre de la procédure de révision du PEB de l'aérodrome de LEZIGNAN-CORBIERES

II - Organisation et déroulement de l'enquête

2-a : Désignation du commissaire enquêteur

J'ai été désigné commissaire enquêteur par décision de Madame la Présidente du Tribunal Administratif de MONTPELLIER , décision n°E19000184/34 du 30/09/2019 pour l'enquête publique relative au « projet de révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de LEZIGNAN-CORBIERES ».

2-b : Prescription de l'enquête publique

Par arrêté de Madame la Préfète de L'AUDE du 18 Octobre 2019, l'enquête publique relative au « projet de plan d'exposition au bruit (PEB) de LEZIGNAN-CORBIERES » est prescrite sur les communes de LEZIGNAN-CORBIERES, CONILHAC des CORBIERES et FONTCOUVERTE . Cette enquête, dont le siège est situé en mairie de LEZIGNAN-CORBIERES , est organisée du Mardi 19 Novembre 2019 , à partir de 9 h 00 jusqu'au Mercredi 18 Décembre 2019 à 12 h 00 inclus.

2-c : Constitution du dossier d'enquête

Suite à ma désignation comme commissaire enquêteur, un premier contact est organisé par téléphone avec les services de la Préfecture d'Indre-et-Loire pour définir les modalités d'organisation de l'enquête publique (calendrier, organisation des permanences, mesures de publicité, etc).

Après finalisation de celui-ci, un exemplaire du dossier technique (projet), réalisé par les services de la Direction de l'Aviation Civile antenne Atlantique de MERIGNAC et de la Direction Départementale des Territoires - DDT de L'Aude , est mis à ma disposition le 30 Octobre 2019, lors d'un déplacement en préfecture.

A cette occasion, et en parfait accord avec les services de la préfecture de l'Aude une réunion demandée par le commissaire a été programmée le 17 Octobre 2019 à sa demande , pour palier aux carences des explications de ce dossier , avant de rédiger l'arrêté préfectoral , le dossier étant estimé peut explicite .

Après cette réunion sur le site le Maitre d'ouvrage a donné réponses aux questions du commissaire enquêteur, et l'arrêté a pu être signé le 18 Octobre 2019 par les services de la préfecture de l'Aude .

Pièces du dossier :

Registre d'enquête publique (27 feuillets)

Pièces Administratives :

- arrêté de la Prefecture de l'Aude , portant décision de révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de LEZIGNAN-CORBIERES
- arrêté du Prefet de L'Aude, du 05 AVRIL 2019, portant prescription de l'enquête publique relative au projet de plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de LEZIGNAN-CORBIERES, sur le territoire des communes de Conilhac- Corbières et de Fontcouverte,
- document relatif aux résultats de la consultation des communes et de l'EPCI organisée en application l'article R 112-13 du Code de l'Urbanisme,

- liste des textes réglementaires régissant la procédure (révision du PEB et enquête publique),

Pièces Techniques :

- rapport de présentation du projet de plan d'exposition au bruit :
 - * introduction (résumé non technique)
 - * 1- généralités sur les Plans d'Exposition au Bruit (PEB)
 - * 2- démarche de révision de l'aérodrome de LEZIGNAN-CORBIERES
 - * 3- le projet de PEB (PPEB) de l'aérodrome de LEZIGNAN-CORBIERES
 - * 4- comparaison entre le PEB en vigueur et l'avant-projet de PEB
 - * 5- impact sur l'urbanisme du PPEB
 - contenu du rapport de présentation :
 - * 1- description géométrique des trajectoires
 - * 2- description des infrastructures et procédures
 - * 3- hypothèses de trafic civil à long terme
 - * 4- carte projet du plan d'exposition au bruit
 - * 5- procédure d'établissement et de révision d'un plan d'exposition au bruit
 - * 6- niveaux d'isolation acoustique devant être atteints dans les différentes zones du PEB
 - * 7- articles L112-3 à L112-17 du Code de l'Urbanisme
 - * 8- articles R112-1 à R112-17 du Code de l'Urbanisme
 - * 9- arrêté préfectoral d'approbation et représentation graphique du PEB en vigueur ; projet de plan d'exposition au bruit, représentation graphique (plan échelle 1/25 000.
- Le dossier, dans la composition énumérée ci-dessus (pièces administratives et pièces techniques), est mis à disposition du public dans chacune des trois mairies concernées par l'enquête publique. Les pièces relatives à l'information du public, communiquées au commissaire enquêteur, sont conservées en préfecture de l'AUDE

Pièces relatives à l'information du public :

- première parution de l'avis d'enquête publique, journal « La DEPECHE », publication du Lundi 20/10/2019 (édition de l'AUDE)
- première parution de l'avis d'enquête publique, journal « L'INDEPENDANT », publication du Jeudi 31/10/2019 (édition de l'AUDE)
- renouvellement de la parution de l'avis d'enquête publique, journal La DEPECHE », publication du Mercredi 20/11/2019 (édition de l'AUDE)
- renouvellement de la parution de l'avis d'enquête publique, journal « L'Indépendant », publication du Vendredi 22/11/2019 (édition de l'AUDE)

La liste des documents composant le dossier est conforme aux dispositions fixées par le Code de l'Urbanisme pour une demande instruite dans le cadre réglementaire de la procédure d'élaboration d'un plan d'exposition au bruit (PEB). L'organisation du dossier et le contenu des documents le composant sont de nature à permettre une bonne compréhension du dossier.

2-d : Contacts avec le porteur de projet et visite des lieux

Contacts avec le porteur de projet

Au cours de la phase de préparation de l'enquête publique, les contacts avec le porteur de projet se sont limités aux services de la Préfecture de l'AUDE (Madame SYLVIE ESPUGNA, Direction de la coordination des politiques publiques et l'appui territorial - Bureau de l'environnement). Les contacts avec les services composant l'équipe projet (DGAC Ouest et DDT de l'AUDE), sont intervenus dans un second temps au cours de la période d'ouverture de l'enquête publique. Sur ma demande, une réunion de travail a été organisée, Cette réunion permet de préciser certaines données techniques, notamment celles relatives à l'élaboration des règles de circulations aériennes autour de l'aérodrome.

Visite des lieux

Je me suis rendu une première fois sur le site de l'aérodrome pour y découvrir l'environnement de celui-ci et définir les modalités d'organisation d'une rencontre avec les responsables de l'aérodrome (17 Octobre 2019).

. Outre les informations recueillies sur l'historique et le fonctionnement du site, cette visite m'a permis de visualiser l'organisation interne du site (locaux administratifs - hangars de remise des avions - le poste d'avitaillement),
- les avions propriété de l'aéroclub tous présents dans le hangar,
- depuis les pistes, l'environnement constitué par la plaine, et de constater l'absence de toute forme d'urbanisation à proximité immédiate de l'aérodrome,

2-e : Information du public

Publicité réglementaire Conformément à l'arrêté de Madame la Préfet d l'AUDE, les avis de mise à l'enquête ont été publiés dans les journaux agréés

- Un avis d'enquête a, par ailleurs, été porté aux panneaux d'affichage officiel des mairies de Dierre, LEZIGNAN-CORBIERES, CONILHAC et FONTCOUVERTE (format A3 - affiche noir et blanc), 15 jours avant le début de l'enquête. Cet affichage, attesté par chacun des maires concernés, a été constaté par mes soins, à l'occasion des divers déplacements occasionnés par l'enquête publique. Les avis sur la voie d'accès de l'aérodrome et sur la périphérie du site, le long des axes principaux, (4 affiches conformes aux dispositions de l'arrêté ministériel, format A2, lettres noires sur fond jaune) ainsi que dans les centres bourgs des trois communes concernées, sont maintenus en place pendant toute la durée de l'enquête publique.

- [Enquête publique du 19 Nov au 18 Dec 2019 Décision du Tribunal Administratif de Montpellier n° E19000184/34](#)

- Autres actions d'information du public
L'avis d'enquête publique est mis en ligne ainsi que les pièces du dossier sur le site de la préfecture de l'AUDE. Compte tenu de ces éléments, j'estime que l'information du public a été faite conformément aux exigences définies par la loi.
- **2-f : Durée de l'enquête publique - organisation des permanences**
L'enquête publique a eu lieu du Mardi 19 OCTOBRE 2019 à partir de 9 h 00, au Mercredi 18 DECEMBRE 2019 à 12 h 00 inclus, soit sur une durée de 31 jours calendaires consécutifs, conforme à la durée minimale réglementaire d'un mois. Les permanences, fixées au nombre de 3, après concertation avec le commissaire enquêteur, se sont déroulées de la manière suivante :
Mardi 19 Nov 2019 de 9 h 30 à 12 h commune de LEZIGNAN-CORBIERES
Mardi 3 Dec 2019 de 9 h 00 à 12 h 00 - commune de Conilhac - Corbières
Mercredi 18 Dec de 9 h 00 à 12 h 00 - commune de FONTCOUVERTE
- **2-g : Ouverture de l'enquête publique**
L'enquête a été ouverte le Mardi 19 Novembre à 9 h 00.
- Dans chacune des mairies concernées, le dossier de l'enquête et le registre, ont été paraphés préalablement par mes soins et ouverts par en mairie, ont ensuite été tenus à la disposition du public aux heures habituelles d'ouverture de chacune des mairies concernées. Pendant toute la durée de l'enquête, les observations pouvaient également être formulées par internet sur le site dédié par la Préfecture de l'AUDE à cet effet :
pref-peb-aerodromelezignan@aude.gouv.fr
- Les permanences du commissaire enquêteur ont eu lieu dans la salle de réunion du conseil municipal de chacune des mairies, dans des conditions satisfaisantes. Les services des communes de LEZIGNAN-CORBIERES CONILHAC - CORBIERES et FONTCOUVERTE ont répondu avec diligence aux différentes demandes de renseignements complémentaires que j'ai pu être amené à formuler. Il en est de même pour les Services de l'Etat qui, tout au long de l'enquête, sont restés disponibles pour répondre aux sollicitations diverses liées à l'organisation de l'enquête publique.
L'enquête publique doit être considérée comme s'étant déroulée dans un climat serein. Les modalités d'organisation mises en œuvre permettaient l'expression du public dans des conditions satisfaisantes. L'enquête n'a été émaillée par aucun incident particulier.

2-h : Participation du public

Les personnes se sont présentées au cours de l'enquête publique pour porter une observation sur l'un des registres mis à disposition dans les mairies. Cependant, les services administratifs des trois communes concernées indiquent des consultations du dossier sans que le nombre exact de personnes concernées n'ait été comptabilisé. Globalement, le nombre de personnes intéressées à l'enquête peut raisonnablement être estimé entre 2 et 5 personnes.

- Au cours des permanences, 1 document a été déposé et annexé par mes soins dans un registre d'enquête (Commune de CONILHAC-CORBIERES). Il en est de même pour le courrier réceptionné le 19/12/2019 au cours de la permanence de la Commune de Fontcouverte En dehors de ces procédures, 20 courriers électroniques reçus à l'adresse dédiée sont enregistrés par les services de la préfecture de L'Aude durant la période de déroulement de l'enquête La mobilisation du public autour du projet, constatée durant la période d'ouverture de l'enquête publique à partir de l'analyse des registres d'enquête, a été évaluée suivant le tableau de répartition ci-dessous :

	Lezignan Corbieres	Conilhac des Corbieres	Fontcouverte
Observations portées au registre	2	2	7
Documents déposés au cours des permanences		1	
Documents déposés en dehors des permanences	1 (mail au MO)		
Courriers électroniques	20		

- Ce constat permet d'affirmer, que la nature de l'information mise en place autour du déroulement de la procédure ainsi que les relais d'information, assurés par les trois communes concernées, permettaient la participation effective de la population à l'enquête publique.
- **2-i : Contacts divers au cours de l'enquête publique**
Outre les contacts avec les Services de l'Etat déjà mentionnés et ceux avec les services administratifs des trois communes concernées directement par la gestion de l'enquête publique, il m'a semblé nécessaire de recueillir un avis plus précis des collectivités locales concernées par le projet de PEB, que celui-ci impacte directement leur territoire ou, au contraire que la réduction du périmètre des zones de bruit, libère des emprises de toute contrainte en matière d'urbanisme. [Enquête publique du 19 Nov au 18 Dec 2019 Décision du Tribunal](#)

- A cet effet, j'ai sollicité divers rendez-vous auxquels les autorités territoriales ont toutes répondu favorablement
Les échanges qui ont eu lieu ont permis de dégager, entre autre, les points suivants : toutes les communes et l'EPCI sont attachées à la pérennisation de l'activité de l'aérodrome qui, à aucun moment n'a été remise en cause.
 - La modification du périmètre du PEB n'a aucun impact réel sur l'évolution de l'urbanisation, notamment sur les deux communes de Lezignan-Corbières et Conilhac des Corbières, aucun projet d'envergure n'étant à ce jour envisagé dans les secteurs libérés de toute contrainte limitant le droit à construire, ormis l'étude par ENEDIS d'un Champ de panneau Photovoltaïque dans le secteur Nord/est de l'aérodrome.
 - sans pour autant minimiser la portée des nuisances sonores bien réelles sur certains secteurs, les Elus indiquent percevoir un « léger ressenti » négatif de la population sur la question du bruit généré par l'activité de l'aérodrome.
- J'ai, par ailleurs, interrogé par tel les services de l'Urbanisme des mairies de Lezignan-Corbières et Conilhac des Corbières et des services de la DDTM pour obtenir des informations complémentaires notamment concernant le PPRI de L'Aude sur la zone concernée.
- **2-j : Clôture de l'enquête**
L'enquête publique s'est terminée le Mercredi 18 Décembre 2019 à 12h00. Les registres d'enquête ont été clôturés par mes soins le jeudi 19 Décembre 2019 dans la matinée, dans chacune des mairies.
En conséquence, la prise en charge des registres et dossiers pour la rédaction du présent rapport intervient avec effet à compter du le jeudi 19 Décembre
- **2-k : Communication des observations au porteur de projet**
Le procès-verbal des observations, recueillies au cours de l'enquête (application de l'article R123- 18 du Code de l'Environnement), est présenté au porteur du projet ainsi qu'à Mme la préfère du département de l'Aude Par Mail et par courrier le 23 Décembre 2019.....
- Les courriers sont joints en annexe au présent rapport (annexe 1 - procès-verbal des observations, annexes 2 - éléments de réponse du porteur de projet (DGAC)
- **2-l : Remise du rapport d'enquête définitif**
Le rapport d'enquête relatif au déroulement de l'enquête publique, l'avis et les conclusions sont rédigés durant la période du 18 Nov 2019 au 19 Dec 2019. La remise du rapport et de l'avis du commissaire enquêteur intervient en Préfecture de L'Aude (Direction de la coordination des politiques publiques et de l'appui territorial - Bureau de l'environnement), le Vendredi 10 janvier 2020
- [.Enquête publique du 19 Nov au 18 Dec 2019 Décision du Tribunal Administratif de Montpellier n° E19000184/34](#)

III. Relation et analyse des observations portées au registre d'enquête

- **SYNTHESE des observations**
- **Enquête publique du 19 Novembre 2019**
 - **au 18 Déc 2019**

-
-
-
- 23/12/2019

SYNTHESE.

Au préalable j'avais demandé une réunion avec le MO avant de démarrer l'enquête le 17/10/2019 sur site , afin d' obtenir des réponses sur le dossier , la DDTM , La Mairie de LEZIGNAN-CORBIERES (siège de l'enquête) la direction de l'aviation Civile de de BLAGNAC (TOULOUSE) chargée de conduire le projet m'a répondu aux questions posées ,

- (je ne retrace pas les demandes que j'ai formulé par mails pour explications sur le dossier d'enquête)
- Pendant l'enquête , j'ai de nouveau posé les questions organisationnelles pour pouvoir répondre aux citoyens qui étaient venus porter leurs observations pendant les jours de permanence , de la même manière la direction régionale de l'Aviation civile de BLAGNAC (TOULOUSE) m'a donné les réponses .
- L'enquête publique doit être considérée comme s'étant déroulée dans un climat serein. Les modalités d'organisation mises en œuvre permettaient l'expression du public dans des conditions satisfaisantes.L'enquête n'a été émaillée par aucun incident particulier.

Communication des observations au porteur de projet

Le procès-verbal des observations, recueillies au cours de l'enquête (application de l'article R123- 18 du Code de l'Environnement), est présenté au porteur du projet par courrier électronique le 23/12/2019 proposition de modification des règles de navigation : tour de piste et carte

modification du périmètre du PEB et survol des zones urbanisées non-respect des couloirs aériens et règles de survol autour de l'aérodrome entraînant un trouble de jouissance de la propriété

- [Enquête publique du 19 Nov au 18 Dec 2019 Décision du Tribunal Administratif de Montpellier n° E19000184/34](#)

III.a OBSERVATIONS

- Participation du public

- 11 personnes se sont présentées au cours de l'enquête publique pour porter une observation sur l'un des registres mis à disposition dans les mairies. Cependant, les services administratifs des trois communes concernées indiquent des consultations du dossier sans que le nombre exact de personnes concernées n'ait été comptabilisé. Globalement, le nombre de personnes intéressées à l'enquête peut raisonnablement être estimé entre 11 et 15 personnes.
- Au cours de ces permanences, 1 document de 4 feuillets a été déposé et annexé par mes soins dans un registre d'enquête (Commune de CONILHAC CORBIERES)
 - 1 document de 2 feuillets (Marie de FONTCOUVERTE) a été déposé et annexé par mes soins dans un registre d'enquête En dehors de ces procédures, 20 courriers électroniques reçus à l'adresse dédiée sont enregistrés par les services de la préfecture de L'Aude durant période de déroulement de l'enquête à l'adresse
 - À noter, que j'ai reçu les répliques des courriers électronique le dernier jour de l'enquête de 8h51 à 9h03 , 20 Mails d'observations me sont parvenus dans ma messagerie, les observations étaient datées du 8 Décembre 2019 au 17 Décembre 2019 **les 20 observations des courrier électroniques le dernier jour de l'enquête soit le 19/12/2019.**
 - à ce titre dans le contenu des mails les citoyens me font la remarque qu'il n'y a aucune visualisation des observations transmises dans le registre dématérialisé et ne savent pas si le mail est arrivé puisqu'il n'était pas visible sur ce même registre dématérialisé
 - je m'étais connecté sur le site de la préfecture durant la durée de l'enquête et en effet je n'ai rien pu visualiser. j'ai appelé les services de la préfecture , et j'ai obtenu la réponse qu'il y avait du Bug informatique , et c'est la raison pour laquelle celle-ci m'a transmis les 20 observations des courrier électroniques le dernier jour de l'enquête soit le 19/12/2019.
 - **Le Commissaire enquêteur a transmis au M.O porteur du projet le 12/12/2019 en fichier électronique , les premières questions au Maitre d'ouvrage porteur du projet afin d'anticiper les réponses pendant cette période de vacances .**
 -
 - **une liste de 10 questions complémentaires suite à la dernière permanence ainsi qu'à la réception des 20 mails d'observations recus le dernier jour de l'enquête .**
- Enquête publique du 19 Nov au 18 Dec 2019 Décision du Tribunal Administratif de Montpellier n° E19000184/34 page 34
- **Le responsable du Projet m'a donné réponse par courrier électronique le Lundi 30 Décembre 2019 et par courrier postal en recommandé avec accusé de réception le 2 Janvier 2020**

La mobilisation du public autour du projet, constatée durant la période d'ouverture de l'enquête publique à partir de l'analyse des registres d'enquête, peut être évaluée suivant le tableau de répartition ci-dessous :

-
-

-	- LEZIGNAN-CORBIERES	- CONILHAC - CORBIERES	- FONTCOUVERTE
- Observations portées au registre	- 2	- 2	- 7
- Document déposé au commissaire enquêteur au cours des permanences	- 0	- 1	- 1
- Courrier déposé en dehors des permanences sans contact avec le commissaire enquêteur	- 0	- 0	- 0
- Courriers électroniques sur le site dédié de la préfecture	- 20	-	-

- Si l'on considère que certaines contributions portaient sur plusieurs points,(au final).. les observations sont identifiées de manières formelles. Elles sont l'expression soit de particuliers (.. observations), soit de l'EPCI sur le territoire où l'aérodrome est implanté.
- Force est de constater que la grande majorité des observations recueillies traduisent davantage du ressenti de la population localisée sur certains Villages précis, vis-à-vis de nuisances sonores induites par le fonctionnement de l'aérodrome.

-

-

-

- Ces observations bien que légitimes et reposant sur des situations non contestables, sont sans lien direct avec la procédure de révision du plan d'exposition au bruit qui a pour seul objet la définition de parties du territoire sur lesquelles le développement de l'urbanisation est réglementé notamment la Prise en compte des communes :
- Seules quelques observations peuvent être considérées comme relevant de cette procédure :
 - proposition de modification des règles de navigation : tour de piste
 - modification du périmètre du PEB et survol des zones urbanisées.
- -installation de silencieux sur l'échappement des aéronefs
- proposition d'une CCE (Commission consultative environnementale) englobant les communes considérées.
- L'analyse de ces contributions me conduira à formuler, au travers du procès-verbal des observations, des questions complémentaires auprès des services instructeurs du dossier. Les observations, qui ne sont pas de nature à impacter directement la procédure soumise à l'enquête publique, sont identifiées de la manière suivante :
 - non-respect des couloirs aériens et règles de survol autour de l'aérodrome entraînant un trouble de jouissance de la propriété .
 Le contenu de ces observations est relaté par le présent rapport. Certaines observations sont éventuellement assorties de recommandations. Celles-ci sont, toutefois, sans effet sur la nature de l'avis motivé rendu à l'issue de l'enquête publique.

- **III.b analyse des observations en lien direct avec l'objet de l'enquête publique**

Les documents graphiques ne reflètent pas pleinement le périmètre des nuisances sonores liées à l'activité aéronautique. Il paraît nécessaire que soit étudié un nouveau tracé du tour de piste à basse altitude qui pourrait se situer au Nord EST ce tracé permettrait de limiter l'impact sonore de l'activité aéronautique sur les habitants du village de CONILHAC-CORBIERES. Le circuit à vue devrait être modifié pour éviter le survol des zones urbaines sans que cela ne porte préjudice à l'activité de l'aérodrome. Une étude équilibrée, tenant compte de ces deux éléments, devrait pouvoir être réalisée par les services compétents en la matière.:

-
- Réponse du porteur de projet (courrier du 2/01/2020)
Le plan d'exposition au bruit (PEB) n'est pas une carte du bruit autour d'une plate-forme aéronautique. Il est basé sur des hypothèses de trafic et d'infrastructure à court, moyen et long termes. Le but du PEB est d'éviter d'exposer de nouvelles populations aux nuisances sonores les plus importantes, il restreint le droit à construire dans ces zones. Cela ne veut donc aucunement dire que des nuisances n'existent pas à l'extérieur de son périmètre et il ne constitue pas non plus un volume en dehors duquel il ne peut y avoir des survols d'avions. Il est donc important de le réviser afin de l'adapter au regard de l'évolution du tour de piste qui a déplacé certaines nuisances. Le PEB n'a pas d'incidence sur les constructions à usage d'habitation qui sont déjà en place.
- En effet, le tour de piste, initialement au nord-est de l'aérodrome a été déplacé il y a quelques années pour des raisons de sécurité du fait de l'implantation du champ d'éoliennes dans le même secteur. Dès lors que le plan d'exposition au bruit (PEB) en vigueur, basé notamment sur un tour de piste au Nord-Est, ne correspondait pas à la réalité, sa mise en révision s'imposait. Le tour de piste est une manœuvre qui permet au pilote de préparer son appareil en vue de l'atterrissage. Il est réglementé par l'arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs.
- Conformément au règlement européen 923/2012 ainsi qu'à l'arrêté du 10 octobre 1957 relatif au survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux, mentionné dans le règlement cité ci-dessus, il n'existe pas de hauteur minimale de survol pour toutes les phases d'atterrissage, de décollage et celles qui s'y rapportent. C'est le cas de la branche dite « vent arrière » du tour de piste.
- Avis du commissaire enquêteur
Les observations soulignent la nécessité, pour les responsables de l'aérodrome, de faire des rappels réguliers aux pilotes pour que les règles de survol des zones habitées soient effectivement respectées notamment pour ce qui concerne l'altitude et l'emprunt de trajectoires de vol évitant ces zones.

2)- modification du périmètre du PEB et survol des zones urbanisées.

- Réponse du porteur de projet (courrier du 2/01/2020) :
- Le but d'un PEB a été rappelé dans la réponse précédente. Le survol des zones urbanisées à proximité immédiate d'un aérodrome ne peut être évité du fait du circuit de tour de piste et des phases de décollage et d'atterrissage inhérentes à l'activité aérienne. Le plan d'exposition au bruit n'a pas vocation à définir des règles de survol ou des procédures de circulation aérienne.
- Des explications détaillées sont données ci-dessus pour l'ensemble de ces points.
- Il n'y a pas de « couloir aérien » ou de procédures de circulation aérienne sur cet aérodrome d'aviation générale. Seuls existent des consignes afférentes au tour de piste (le rappel notamment de l'interdiction au Nord vu la présence d'éoliennes). Les vols au départ et à l'arrivée de cet aérodrome ne sont donc concernés que par un certain nombre de règles à respecter (règles de l'air), notamment les hauteurs de survol hors décollages, atterrissages ainsi que dans toutes les phases qui s'y rapportent. Les pilotes contrevenant à ces règles sont passibles de sanctions prononcées en commission de discipline, ou conseil de discipline pour le personnel navigant professionnel.
- La modélisation est conforme aux exigences européennes en la matière. L'indice retenu est un indice dit « Lden » qui prend en compte et pondère trois périodes de la journée, le jour de 06h00 à 18h00, la soirée de 18h00 à 22h00 et la nuit de 22h00 à 06h00. Cet indice est le même que celui utilisé pour les cartes de bruit des transports routier et ferré. Il a été introduit par la directive européenne, 2002/49 et est aujourd'hui codifié dans le code de l'urbanisme (R112-1).
- Si l'outil national servant à établir les Plans d'Exposition au Bruit (PEB) ne modélise pas toutes les nuisances générées par la voltige aérienne, qui sont difficiles à modéliser du fait des variations de régimes moteurs associées à ce type d'activité, il prend en revanche bien compte des secteurs d'arrivée et de départ ainsi que les atterrissages et les décollages. Pour cela, il s'appuie sur les trajectoires issues des enregistrements du radar.

- Pour ce qui concerne le survol des centres-bourgs (application des règles de l'air relatives au survol des agglomérations), la réponse a été apportée précédemment.
- Si la réduction du bruit à la source est hors du périmètre de cette enquête relative à un document d'urbanisme, c'est toutefois un sujet que l'exploitant peut aborder avec l'aéroclub présent sur la plateforme et la société de parachutisme. Pour les aéro-clubs, il existe des aides de la DGAC visant à améliorer la qualité acoustique des avions, lorsque c'est techniquement possible. Les dossiers sont à déposer auprès du service compétent de la DGAC. Il est à noter qu'il n'existe pas d'école de pilotage comme cela est le cas de l'aérodrome de Carcassonne. Enfin, il convient de préciser qu'une circulaire ou un rapport n'a pas force de loi.
- Concernant le rappel aux « pilotes basés », l'exploitant peut organiser une réunion annuelle, dite réunion des usagers, au cours de laquelle un point peut être fait, tant sur les plaintes que sur les consignes en vigueur.
- **Avis du commissaire enquêteur :**
- Seules les communes concernées ou intéressées sont dans le giron de l'enquête publique (article R571-60 et R571-64 du code de l'environnement).

-

Questions complémentaires du commissaire enquêteur

- - Non-respect des couloirs aériens et règles survol autour de l'aérodrome entraînant un trouble de jouissance de la propriété
- Les documents graphiques annexés à l'enquête laissent apparaître une réduction du périmètre délimité par les courbes de bruit. Celles-ci épousent les contours des deux pistes et ne tiennent aucun compte des trajectoires des avions. (description géométrique des trajectoires) représente une zone « tour de piste à basse altitude » qui implique le survol du centre bourg de la commune de Luc Sur ORBIEU et FERRALS des CORBIERES (survol notamment des groupes scolaires).
- L'impact en matière de bruit du tour de piste rapproché est fortement présent sur l'aérodrome du fait de l'activité de l'école de pilotage, et des vols libres . De quelle manière, est-il pris en compte ?
- Réponse du porteur de projet (courrier du 2/01/2020)
- Il n'y a pas de « couloir aérien » ou de procédures de circulation aérienne sur cet aérodrome d'aviation générale. Seuls existent des consignes afférentes au tour de piste (le rappel notamment de l'interdiction au Nord vu la présence d'éoliennes). Les vols au départ et à l'arrivée de cet aérodrome ne sont donc concernés que par un certain nombre de règles à respecter (règles de l'air), notamment les hauteurs de survol hors décollages, atterrissages ainsi que dans toutes les phases qui s'y rapportent.
-
- Existe-t-il un facteur technique justifiant les différences constatées entre la description géométrique des trajectoires ou des vols acrobatiques ou voltiges aériennes et la description des procédures qui les définies ?
- Qui est en charge de les faire appliquer et respecter ? Quelle est la nature des sanctions pouvant être prises à l'encontre des contrevenants ?

- Réponse du porteur de projet (courrier du 2/01/2020)
 - Les pilotes contrevenant à ces règles sont passibles de sanctions prononcées en commission de discipline, ou conseil de discipline pour le personnel navigant professionnel.
 -
 - Le projet soumis à l'enquête publique semble indiquer que ce survol génère des nuisances sonores susceptibles de gêner les habitants mais qu'en est-il de la sécurité ?
 - Réponse du porteur de projet (courrier du 2/01/2020)
 - La modélisation est conforme aux exigences européennes en la matière. L'indice retenu est un indice dit « Lden » qui prend en compte et pondère trois périodes de la journée, le jour de 06h00 à 18h00, la soirée de 18h00 à 22h00 et la nuit de 22h00 à 06h00. Cet indice est le même que celui utilisé pour les cartes de bruit des transports routier et ferré. Il a été introduit par la directive européenne, 2002/49 et est aujourd'hui codifié dans le code de l'urbanisme (R112-1).
 - Les observations soulignent la nécessité, pour les responsables de l'aérodrome, de faire des rappels réguliers aux pilotes pour que les règles de survol des zones habitées soient effectivement respectées notamment pour ce qui concerne l'altitude et l'emprunt de trajectoires de vol évitant ces zones
 - Réponse du porteur de projet (courrier du 2/01/2020)
 - Pour ce qui concerne le survol des centres-bourgs (application des règles de l'air relatives au survol des agglomérations), la réponse a été apportée précédemment.
- L'une de ces observations propose l'établissement de créneaux horaires pour réguler le fonctionnement de l'aérodrome et, par conséquent, en réduire l'impact sur les zones d'habitat, A travers la circulaire interministérielle Dite(RAPPORT LAMURE) Le rédacteur de l'observation souhaite, de la part des responsables de l'aérodrome, une concertation pour faire valoir les doléances des riverains, et cite une partie de cette circulaire à savoir :

RECOMMANDATIONS POUR LA RÉDUCTION DES NUISANCES SONORES DE L'AVIATION LÉGÈRE

- Les objectifs visés
REDUIRE DU BRUIT A LA SOURCE, La grande majorité des avions volant en France ne sont pas équipés de silencieux d'échappement,
- C'est la 1ère des recommandations du rapport **LAMURE**
- -circulaire interministérielle, « réduire le bruit à la source en incitant les aéroclubs et les propriétaires privés à équiper leurs avions de systèmes réducteurs de bruit. Une réglementation ou accord avec l'aérodrome de LEZIGNAN-CORBIERES qui fixerait des normes sonores au niveau national (comme c'est le cas en Allemagne) résoudrait le problème, depuis longtemps

- les normes utilisées pour l'attribution du label « avion respectueux de l'environnement ». *l'obligation des gestionnaires de plates-formes de convenir avec les riverains de créneaux de durée 3 heures minimum les samedis et dimanches pendant lesquels aucun vol local ou d'entraînement ne sera autorisé. «... des mesures de limitation de vol prises, notamment, pendant certaines périodes de week-end ». l'obligation des gestionnaires de plates-formes de convenir avec les riverains de créneaux de durée 3 heures minimum les samedis et dimanches pendant lesquels aucun vol local ou d'entraînement ne sera autorisé. »*
- Il est clairement indiqué que les créneaux évoqués ci-dessus sont un minimum.
- Il apparaît également dans cette recommandation que si un accord ne peut être obtenu entre partenaires, les préfets devront prendre un arrêté.
- Réponse du porteur de projet (courrier du 2/01/2020)
- *Si la réduction du bruit à la source est hors du périmètre de cette enquête relative à un document d'urbanisme, c'est toutefois un sujet que l'exploitant peut aborder avec l'aéroclub présent sur la plate-forme et la société de parachutisme. Pour les aéro-clubs, il existe des aides de la DGAC visant à améliorer la qualité acoustique des avions, lorsque c'est techniquement possible. Les dossiers sont à déposer auprès du service compétent de la DGAC. Il est à noter qu'il n'existe pas d'école de pilotage comme cela est le cas de l'aérodrome de Carcassonne. Enfin, il convient de préciser qu'une circulaire ou un rapport n'a pas force de loi.*
-
- *Avis du commissaire enquêteur :*
-
- *Il n'appartient pas au commissaire enquêteur de se prononcer sur les préconisations de cette circulaire(LAMURE) les responsables de l'aérodrome et les résidents des zones d'habitat survolées par les aéronefs doivent se rencontrer.*
- *Cependant, l'exaspération que peut provoquer le passage répété de certains appareils dont les pilotes ne respectent pas les règles de survol des zones d'habitat, doit être entendue par les responsables gestionnaires de l'aérodrome. De la même manière, les riverains ne pouvaient ignorer lors de leur installation la présence de l'aérodrome et des contraintes qui y sont attachées et dénoncer des conditions de fonctionnement connues de tous depuis plus de 50 ans.*
-
- *Le PEB n'a pas vocation à réguler les modalités de fonctionnement de l'aérodrome. Cette responsabilité appartient, en premier lieu au gestionnaire de la plateforme, en l'occurrence à « La mairie de LEZIGNAN-CORBIERES» représentée par Mr le MAIRE auprès de qui les doléances doivent pouvoir être déposées en toute sérénité.*
- *Force est de constater que la grande majorité des observations recueillies traduisent davantage un ressenti vis-à-vis des nuisances sonores induites par le fonctionnement de l'aérodrome du fait, dans de nombreux cas, du non-respect des couloirs aériens par les pilotes qui survolent certaines zones urbanisées parfois à très basse altitude. Ces observations bien que légitimes et reposant sur des situations non contestables, sont sans lien direct avec la procédure de révision du plan d'exposition au bruit qui a pour seul objet la définition de parties du territoire sur lesquelles le développement de l'urbanisation est réglementé dans le but d'assurer la protection des populations.*

1) Reconfigurer l'enquête publique mail du 7/12 à 17h53 Mr TORREGROSA Luc Sur Orbiu pour qu'elle s'applique au bon périmètre/l'article L. 112-5 du code de l'urbanisme, une commission consultative de l'environnement. **Cette création est de droit lorsque la demande en est faite par une commune dont une partie du territoire est couverte par le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome...**. L'article L112-16 du code de l'urbanisme précise bien cela "commune concernée".

- Réponse du porteur de projet (courrier du 2/01/2020)
- L'enquête publique relative à un plan d'exposition au bruit et l'existence d'une commission consultative de l'environnement (CCE) sont deux choses différentes. Cette dernière peut être en effet demandée par le maire d'une commune par courrier au préfet de département quand la commune est touchée par une des zones du PEB en vigueur (articles L571-13 et R571-71 du code de l'environnement). En revanche, si cette commission n'est pas déjà en place, ce qui était le cas pour l'aérodrome de Lézignan-Corbières, seules les communes concernées sont consultées (articles L112-16 et R112-10 du code de l'urbanisme) dans le cadre d'une révision ou de l'établissement d'un PEB. Il n'existe pas d'obligation à constituer une CCE dès lors qu'une révision d'un PEB est lancée.
- Avis du commissaire enquêteur :
- Il est nécessaire, dans un premier temps, de revenir sur les conséquences de l'application pour le plan d'exposition au bruit du choix de l'indice Lden en lieu et place de l'indice psophique. Cette transformation de l'indice de référence ,de la mesure du bruit La prise en compte de mesures de bruit, reposant sur des moyennes, conduit à la réduction des limites du périmètre sur lequel sont applicables les mesures de restriction en matière d'urbanisme .bruit, résulte de l'application d'une Directive Européenne. Au plan réglementaire l'application de ces dispositions a pour effet de transformer l'impact d'un PEB puisque l'on passe d'un indice qui mesurait du niveau maximum (indice psophique) à du instant précis à du indice qui au travers d'un processus de modélisation, définit des moyennes lissées sur une année pour une tranche horaire spécifique (jour 6h00 18h00 soirée 18h00 à 22h00) Au plan réglementaire, l'application de ces dispositions a pour effet de transformer Par contre, la mesure moyennée de l'impact du bruit ne prend plus en compte les émergencesquepeut provoquer une source de bruit. Le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome,au travers de l'analyse de l'activité de celui-ci, mesure l'effet généré par l'infrastructure à court,moyen et long terme. Au travers de cette projection, le PEB propose des mesures qui ont pour objectif premier d'empêcher l'installation de nouvelles populations dans les zones de bruit identifiées Le PEB peut, dans certains cas, avoir un impact réel sur le développement de l'urbanisme notamment pour les zones de bruit A et B en y interdisant toute construction d'habitation nouvelleetenlimitantdefaçondrastiquelesévolutionsde constructions sur la zone de bruit C. Il n'a aucunimpact sur les règles de la circulation aérienne, et par conséquence, sur ce qui en découle (nuisance sonores ,sécurité des installations au sol etc.. .Le porteur de projet rappelle, dans sa réponse au procès-verbal des observations, que la description géométrique des trajectoires figurant à l'annexe 1 du dossier soumis à l'enquête publique est un outil d'aide à l'élaboration du PEB. Cet outil permet de déterminer des hypothèses d'approche de l'aérodrome. Il ne s'agit en aucun cas d'un document réglementaire pouvant s'imposer aux pilotes. En la matière, seule la carte VAC,validée par la Direction de la SécuritéAérienne Civile (DSCAC en concertation avec le gestionnaire de la plate forme ,en l'occurrence l'aérodrome de LEZIGNAN-CORBIERES, constitue une instruction réglementaire.

- En conséquence, la demande de modification des règles de navigation aérienne pour l'aérodrome de LEZIGNAN-CORBIERES, formulée au cours de l'enquête publique, ne relève pas du cadre de la procédure de révision du PEB de l'aérodrome de LEZIGNAN-CORBIERES
- 2) réduire le bruit à la source** mail du 9/12 à 11h05 Mr TISON Luc Sur Orbieu
- IL paraît indispensable pour étudier la possibilité d'équiper l'ensemble des aéronefs stationnés sur l'aérodrome de Lézignan-Corbières de dispositifs atténuateurs de bruit d'échappement et identifier les dispositifs d'aide financière existant ou à solliciter que l'on peut faire de la situation et des moyens qu'il conviendrait de mettre en place pour minimiser les nuisances sonores et risques d'accident sur les zones urbanisées actuelles et à venir.
- Réponse du porteur de projet (courrier du 2/01/2020)
- **Pour les aéro-clubs, il existe des aides de la DGAC visant à améliorer la qualité acoustique des avions, lorsque c'est techniquement possible. Les dossiers sont à déposer auprès du service compétent de la DGAC**
- **Avis du commissaire enquêteur**
- **3) circulaire ministérielle LAMURE** mail du 16/12/ 15h28 Mr CLAVERIE FERRALS
- mise en place de plages horaires interdisant le survol des communes (en dessous d'une certaine altitude) les dimanches et jours demande de préconiser qu'une CCE
- (Commission consultative environnementale) associant des représentants des communes en périphérie de cet aérodrome soit mise en place et périodiquement rassemblée.
- Réponse du porteur de projet (courrier du 2/01/2020)
- **Ces points ne sont pas liés au dossier PEB mis en enquête publique. Si le rapport « Lamure » n'a pas force de loi, le premier point peut être examiné par l'exploitant au regard notamment d'éventuelles plaintes sur ce sujet qu'il aurait pu recevoir. Le second a été évoqué dans une réponse précédente.**
- **Avis du commissaire enquêteur :**
- Je me conforme à la réponse du responsable du projet
- 4) CRITIQUE du DOSSIER D'ENQUETE .**
- défauts sur l'absence d'orientation et d'échelle métrique
- Réponse du porteur de projet (courrier du 2/01/2020)
- **Le dossier est conforme à l'article R571-60 du code de l'environnement. L'échelle figure dans le cartouche du plan. La cartographie s'appuie sur la représentation IGN, elle est donc orientée au Nord.**
- **Avis du commissaire enquêteur :**
- je me conforme à la réponse du responsable du projet
- CRITIQUE du REGISTRE dématérialisé** mail du 15/12/2019 10h29 Mr Thierry Munoz Lezignan-corbières
- réaction de citoyens et observations envoyées par mails :
- Je n'ai pas pu trouver sur le site de la préfecture la liste des mails envoyés à votre adresse internet dédiée pour l'EP sur le PEB de Lézignan. comment cela se fait t'il ?

Enquête publique du 19 Nov au 18 Dec 2019 Décision du Tribunal Administratif de Montpellier n° E19000184/34

Réponse du porteur de projet (courrier du 2/01/2020)

- Si la DSAC-Sud est identifiée comme porteur du projet, cette procédure administrative est conduite et est de la responsabilité du préfet de département. La DSAC-Sud n'a pas été informée d'un dysfonctionnement.

-

- **6) Nous ne faisons pas partie de la commission consultative de l'environnement (CCE)** si elle existe, telle que prévue par l'article R112-9 du même code et qui prévoit comme indiqué dans l'article L571-13 du code de l'environnement : "L'autorité administrative peut créer, pour tout aéroport visé à l'article L. 112-5 du code de l'urbanisme, une commission consultative de l'environnement. Cette création est de droit lorsque la demande en est faite par une commune dont une partie du territoire est couverte par le plan d'exposition au bruit de l'aéroport...".

- Réponse du porteur de projet (courrier du 2/01/2020)

- Pour les aéroports comme celui de Lézignan-Corbières, la commission consultative de l'environnement n'existait pas au moment du lancement de la procédure. Son existence ou sa création à l'occasion de cette révision

- avis du CE

- Je me conforme à la réponse du porteur du projet

7) CRITIQUE DU DOSSIER D'ENQUETE Mr TORREGROSA Luc Sur Orbieu

- N'ayant pas été informé à l'avance de la demande d'enquête publique pour la révision du PEB (cf. point 1), nous n'avons eu accès qu'aux documents disponibles sur le site de la préfecture de l'Aude publié à cette occasion. A la lecture de ces documents, il apparaît que les données versées à cette expertise sont insuffisantes pour que l'on puisse se faire une idée.

- La figure présentée en p 14 du "dossier soumis à enquête publique", n'est pas orientée et ne présente pas d'échelle métrique, de sorte qu'on ne peut évaluer la dimension, ni la localisation précise des zones décrites. En page 19, la figure présentant la vue générale de l'aéroport est présentée à une échelle qui ne positionne pas les communes limitrophe

- Le dernier PEB datant du 3 mars 2008, n'est pas présenté.

- Les % d'augmentation de fréquentation indiqués ne sont pas basés sur des données robustes.

- Ces calculs sont donc trop peu solides statistiquement, ce qui induit beaucoup d'incertitude.

- La distribution des trajectoires et altitudes ne sont pas précisément connues comme indiqué dans le "Document soumis à enquête publique", p 25, dans lequel il est indiqué : "une certaine dispersion des trajectoires"... Dans le document intitulé "Hypothèses prises en compte pour la révision" on indique : "Turboprop et réacteurs Est et Ouest ; Les autres appareils 1/3 par le Sud, 1/3 par l'Ouest et 1/3 par l'Est".

-

- Enquête publique du 19 Nov au 18 Dec 2019 Décision du Tribunal Administratif de Montpellier n° E19000184/34

-
- Cette répartition est une estimation très approximative qui ne tient pas compte de la rose des vents, qui pourtant détermine les trajectoires des pilotes comme indiqué d'ailleurs dans le document soumis à enquête
- Sur les pratiques d'atterrissage et de décollage et de survols des alentours de l'aérodrome de Lézignan-Corbières.
- Ces pratiques ne sont ni suffisamment détaillées, ni encadrées pour minimiser les nuisances sonores pour les communes situées en périphérie de cet aérodrome.
- Réponse du porteur de projet (courrier du 2/01/2020)
- La commune de Luc-sur-Orbieu n'avait réglementairement pas à être consultée. D'une part, elle ne fait pas partie des communes concernées au sens du 2eme alinéa de l'article R.571-64 du code de l'environnement et de l'article R.112-10 du code de l'urbanisme qui dispose : « la décision d'établir ou de réviser le plan d'exposition au bruit est notifiée par le préfet, accompagnée d'un projet de plan d'exposition au bruit, aux maires des communes concernées... »
- Le dossier dédié à l'enquête publique contient l'ensemble des éléments prévus à l'article R571-60 du code de l'environnement.
- Pour ce qui concerne la figure page 14 du rapport de présentation, il s'agit d'un schéma générique destiné à illustrer le positionnement général des zones A, B, C et D d'un PEB dont le détail est donné juste après. Ce schéma n'a en effet pas la forme du plan qui fait l'objet de l'enquête publique, mais il n'avait pas vocation à l'avoir. La modélisation obéit à des règles nationales et la dispersion des trajectoires est bien prise en compte. Elle constitue une donnée importante car elle reflète la réalité des activités aériennes constatée autour de l'aérodrome. Les avions ne sont en effet pas, au contraire des autres moyens de transport terrestre, sur des rails ou une route d'autant plus lorsqu'il s'agit de vol à vue. En effet, les trajectoires, rayons de virage, taux de montée, etc... peuvent varier sensiblement car les performances des aéronefs et les conditions aérologiques sont différentes. Par ailleurs, la rose des vents est prise en compte de manière implicite en page 4 du document cité par M. Torregrossa (« Hypothèses à prendre en compte pour la mise en révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Lézignan-Corbières ») au travers de la répartition déséquilibrée de l'utilisation des pistes (QFU26-QFU08). En effet, les avions décollent et atterrissent face au vent, ce qui impacte la manière dont les sens d'atterrissage et de décollage vont se répartir. Enfin, comme il a été rappelé plus haut, ce document ne vise pas à établir une cartographie du bruit mais vise à éviter d'exposer, à court, moyen et long termes, de nouvelles populations aux nuisances sonores les plus importantes en imposant des restrictions d'urbanisme se limitant aux bâtiments à usage d'habitation.

Avis du commissaire enquêteur :

- Je me conforme aux réponses du porteur du projet
- **8) CRITIQUE REGISTRE Dématérialisé** (association ADDCM Luc S/Orbieu)
- A 2 jours de la clôture de l'EP, ces informations ne sont donc toujours pas accessibles. Il me semble que cela est contraire aux dispositions prévues dans les avis d'enquête publique et arrêté préfectoral de cette révision du PEB. Le document en support de la révision n'ayant été publié qu'après le démarrage de l'enquête publique le 19/11, cette deuxième anomalie est assez problématique car elle limite la transparence de la procédure d'expertise. Il s'agit probablement d'un bug informatique mais cela pose question pour la sérénité et acceptabilité des opérations en cours. Plusieurs personnes ayant envoyé des observations par ce canal car ne pouvant vous rencontrer physiquement m'ont signalé être surprises par la non publication de ces pièces.

-

- Réponse du porteur de projet (courrier du 2/01/2020)
- D'une part, des questions d'un membre de cette association montre qu'il était possible d'avoir accès au dossier de PEB sur le site de la préfecture. D'autre part, une panne a pu intervenir au moment où l'association a voulu se connecter. Comme expliqué plus haut, il appartenait aux services préfectoraux de suivre le bon déroulement de cette procédure pour autant qu'ils fussent avisés d'une anomalie.

- Avis du commissaire enquêteur
- j'ai obtenu la réponse qu'il y avait du Bug informatique , et c'est la raison pour laquelle celle-ci m'a transmis les 20 observations des courrier électroniques le dernier jour de l'enquête soit le 19/12/2019.
- **9) Non-respect des couloirs aériens et règles de survol autour de l'aérodrome entraînant un trouble de jouissance de la propriété** mail du 13/12/2019 14h18
- (Collectif pole emploi 10 Pers LEZIGNAN-CORBIERES)
- Réponse du porteur de projet (courrier du 2/01/2020)
- Il n'y a pas de « couloir aérien » ou de procédures de circulation aérienne sur cet aérodrome d'aviation générale. Seuls existent des consignes afférentes au tour de piste (le rappel notamment de l'interdiction au Nord vu la présence d'éoliennes). Les vols au départ et à l'arrivée de cet aérodrome ne sont donc concernés que par un certain nombre de règles à respecter (règles de l'air), notamment les hauteurs de survol hors décollages, atterrissages ainsi que dans toutes les phases qui s'y rapportent.
- Avis du commissaire enquêteur
- Ces nuisances sonores sont perçues comme étant de nature à constituer un trouble de jouissance de la propriété. Si aucune observation ne remet en cause de manière formelle l'activité de l'aérodrome, elles expriment, toutes, la nécessité de faire respecter par les pilotes les règles de non survol des zones d'habitat. Certaines proposent de limiter les périodes d'activité (notamment pour l'activité vol à voile) pour préserver la quiétude des riverains notamment en soirée.
Sur chacun de ces points, je vous serais obligé de bien vouloir m'indiquer la position des services de l'Etat, porteurs du projet, afin que je puisse en tenir compte dans la rédaction du rapport d'enquête et de l'avis fina

-
- Le bruit est une problématique de santé reconnue et il ne saurait être question de rejeter la réalité des situations décrites par plusieurs personnes à l'occasion de l'enquête publique .Le passage d'un avion, surtout si il vole à basse altitude, au-dessus d'une habitation, provoque une émergence du ressenti de la contrainte sonore pour les personnes présentes. Si le survol occasionnel n'est pas de nature à affecter de manière significative les habitants des zones de proximité de l'aérodrome, le survol répété des mêmes secteurs rend difficile la vie dans la maison avec les fenêtres ouvertes. Les activités extérieures (jardin, terrasse) deviennent quant à elles problématiques. En conséquence, les survols répétés à basse altitude peuvent légitimement être **considérés comme des troubles de jouissance de la propriété.**
Cependant, une fois ce constat dressé, force est de constater que cette problématique ne rentre pas dans le cadre de la procédure de révision du PEB et qu'elle est sans lien avec l'objet de l'enquête publique.

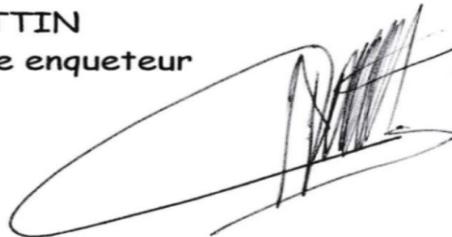
- Enquête publique du 19 Nov au 18 Dec 2019 Décision du Tribunal Administratif de Montpellier n° E19000184/34

10) Valorisation de l'aérodrome facteur de développement économique du territoire (Mr WINCLER registre papier permanence de FONCOUVERTE du 19/12/2019)

Dans le registre d'enquête de la mairie de FONCOUVERTE MR WINCKLER sinquiète du devenir de l'aérodrome et demande à ce que l'on apporte des éléments de pérennisation sur le devenir de celui-ci ,qui contribu à faire découvrir de jeunes talents et à susciter de nombreuses vocations

- Réponse du porteur de projet (courrier du 2/01/2020)
- **Un point sur les « couloirs aériens » et les règles de survol a été fait dans une réponse précédente. Le PEB n'a pas non plus vocation à jouer un rôle de limitation du trafic aérien sur des zones données.**
- **Avis du commissaire enquêteur**
- Les installations de la plateforme doivent rester possibles à court terme pour conforter la vocation de porte d'entrée du territoire et le rayonnement régional en tant qu'installation de secours sanitaire et de sécurité pour les incendie de Forêts d'autant que l'aérodrome bénéficie de dispositif de remplissage des canaders .
- Outre, les renseignements techniques que j'ai pu être amené à demander, à Monsieur Stéphane TRAYAUD responsable des contacts entre l'aérodrome et la mairie de LEZIGNAN-CORBIERES d'avancer sur les points suivants :
 - procéder au rappel régulier des règles de survol des zones d'habitat auprès des pilotes. Cependant, sur ce point, il n'est pas inutile de rappeler que les responsables de l'aéroclub ainsi que les sociétés annexes disposés sur le terrain ne disposent d'aucun pouvoir réglementaire. Dans ce domaine, les plaintes éventuelles des riverains doivent pouvoir également être entendues par le Maire et, le cas échéant, reçues au siège de la brigade de gendarmerie.
 - Engager, en liaison avec les instructeurs pilotes et la mairie, une procédure de redéfinition de la carte du tracés et des couloirs de vols qui éviterait certains villages . En validation par le service de la DSAC pour une mise en application.
 - Fixer des conditions plus strictes pour que l'activité vol à voile de l'été se déroule dans des conditions acceptables pour tous.
- Nota :
 - Les mouvements des hélicoptères,n'ont pas été désignés comme nuisances sonores et ne sont pas perçus comme une source de bruit importante et n'ont pas fait l'objet d'observations dans les registres d'enquete .
Le contenu détaillé de ces observations sera relaté dans le rapport d'enquête publique et pour certaines éventuellement assorties de recommandations ou de réserves .

Michel NUTTIN
Commissaire enquêteur



Enquête publique du 19 Nov au 18 Dec 2019 Décision du Tribunal Administratif de Montpellier n° E19000184/34

Préfecture de L'AUDE

-Communes de LEZIGNAN CORBIERES

-CONILHAC de CORBIERES

-FONTCOUVERTE

**Révision du Plan d'Exposition au Bruit
(PEB)**

ANNEXES