

Préfecture de l'AUDE

Communes de LEZIGNAN-CORBIERES.CONILHAC-CORBIERES.FONTCOUVERTE

ENQUETE PUBLIQUE

relative au plan de révision de l'Aérodrome de LEZIGNAN-CORBIERES

– **AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**



SOMMAIRE

I. Rappel des conditions d'organisation de l'enquête	P3
II. Nature et caractéristiques du projet	P3
III. Objectifs de la procédure	P4
IV. Déroulement de l'enquête publique	P6
V Participation du public	P7
VI. Synthèse des observations	P8 à 10
VII. Conclusion et avis	P11 à P15

1 - Rappel des conditions d'organisation de l'enquête publique

Les présentes conclusions et l'avis motivé concernent l'enquête publique relative au projet de révision du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome civil de LEZIGNAN-CORBIERES. Le PEB après révision impactera le territoire des communes de LEZIGNAN-CORBIERES CONILHAC-CORBIERES et FONTCOUVERTE (département de L'AUDE).

La désignation du commissaire enquêteur : Monsieur NUTTIN Michel intervient par décision de Madame la Présidente du Tribunal Administratif de MONTPELLIER , Décision du Tribunal Administratif de Montpellier n° E19000184/34.en date du 30/09/2019

Les modalités d'organisation de l'enquête publique sont fixées par arrêté de Madame la Préfète de L'AUDE , prescrite par arrêté de la Préfète de L'AUDE en date du 18/10/2019.

2 - Nature et caractéristiques du projet :

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 existantes.

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.

Présentation du site de 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 CONILHAC-CORBIERES, 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 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 .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.

La configuration technique

Une Dizaine de bâtiments sont implantés sur le site :

- un hangar-atelier affecté au stockage et à l'entretien des avions. Ces bâtiments comprennent également une tour de contrôle une salle de réunion,
- le club de l'aéroclub (ouvert au public),

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 a été 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

Affectation et gestion du site

Suivant 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

Les emprises, affectées à l'usage exclusif de l'activité aéronautique (bâtiments, pistes), sont évaluées à 20ha 53ca. Ces emprises sont louées à l'association gestionnaire de l'aérodrome par bail emphytéotique et par des AOT (Autorisation d'occupation temporaire) pour une Trentaine d'années , consenti par la Commune de LEZIGNAN-CORBIERES pour une durée de 30 ans, le bail en cours

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

Le contexte en matière d'urbanisme

Plan de Prévention des Risques d'Inondation de l'AUDE (PPRI)

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 des PLU et R.N.U des communes respectives.

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 4 bâtis existants (à l'exception d'abris pour les animaux), autre que les installations affectées au fonctionnement de l'aérodrome.

3 - Objectifs 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.

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.

Ce document , est établi à partir de mesures de bruit réalisées sur la base de l'indice psophique alors en application en France. Cet indice reposait, entre autre, sur la mesure du niveau maximal perçu au passage de chaque avion, mesuré en PndB et considéré sur une durée d'une minute. 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 de bruit fort B - zone de bruit modéré C).

La configuration du PEB ainsi obtenue impactait le territoire des trois communes de LEZIGNAN-CORBIERES ,CONILHAC -CORBIERES 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.

L'indice L_{den} , qui est un indice moyenné, mesure le niveau d'exposition totale au bruit des avions en chaque point de l'environnement d'un aéroport, exprimé en décibels (dB), sur trois tranches horaires composant une journée complète.

La valeur de l'indice L_{den} 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

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)

vol (trajectoires) et les lois de la propagation du bruit dans l'air.

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 L_{den} en chaque point de l'environnement d'un aéroport, 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 L_{den} , 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 L_{den} 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.

La modélisation permet de déterminer des courbes isophoniques. Le niveau le plus élevé autour de l'aéroport (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 L_{den} 70,
- zone de bruit fort B comprise entre la courbe de l'indice L_{den} 70 et la courbe de l'indice choisi entre L_{den} 62 et L_{den} 65,
- zone de bruit modérée C comprise entre la limite extérieure de la zone B (entre L_{den} 62 et L_{den} 65) et la courbe de l'indice choisi entre L_{den} 57 et L_{den} 55,
- zone de bruit D (non obligatoire) comprise entre la limite extérieure de la zone C (entre L_{den} 57 et L_{den} 55) et la courbe de l'indice L_{den} 50.

En fonction des zones de bruit ainsi déterminées, le plan d'exposition au bruit 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.

La procédure de révision du PEB

La procédure de révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome Amboise-Dierre est initiée par le département et la Préfète 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 (installations techniques et mouvements)

Après constitution du dossier d'avant-projet par les Services de l'Etat (DGAC-BLAGNAC et DDT de l'AUDE), l'arrêté préfectoral [en date du 18/10/2019](#), prescrit la mise en révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de LEZIGNAN CORBIERES. Le même arrêté détermine les valeurs de l'indice L_{den} qui délimitent les nouvelles zones de bruit du PEB.

L'application de la nouvelle réglementation, substituant l'indice L_{den} à l'indice psophique, conduit à une réduction sensible de l'emprise du PEB.

Celui-ci, s'il est arrêté en l'état du projet soumis à l'enquête publique, ne concernera à l'avenir que les seules communes LEZIGNAN-CORBIERES, CONILHAC -CORBIERES et FONTCOUVERTE. Le projet de révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de LEZIGNAN-CORBIERES, de par sa configuration géographique spécifique liée à l'implantation de l'aérodrome dans une zone en partie inondable, ne s'inscrit pas directement dans les objectifs définis par la réglementation en matière de protection des populations nouvelles, puisque celles-ci ne peuvent, en aucun cas, venir s'installer sur un site inclus dans le périmètre révisé du PEB encadrée, est soumise aux dispositions des PLU et Carte comunale respectif.

4 - Déroulement de l'enquête publique :

L'enquête publique, dont le siège est fixé en mairie de LEZIGNAN-CORBIERES, a eu lieu du mardi 18 Novembre 2019 au Mercredi 19 décembre 2019 de 9 h 00 à 12 h 00.

Au cours de cette période, le commissaire enquêteur :

- a tenu trois permanences (une permanence dans chacune des mairies de LEZIGNAN-CORBIERES, CONILHAC -CORBIERES et FONTCOUVERTE
 - 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)

J'ai rencontré les municipalités de chacune des communes concernées par le PEB à ce jour en vigueur - J'ai consulté à plusieurs reprises les Services de l'Etat, instructeurs du dossier.

L'enquête publique s'est déroulée sans incident.

Les éléments constituant le dossier étaient de nature à assurer l'information du public sur le projet soumis à l'enquête publique. Toutes les procédures d'information, fixées par la réglementation avant et pendant la période de déroulement effectif de l'enquête, ont été respectées.

- **5 - Participation du public :**

14 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 15 et 20 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 lepar les services de la Commune de LEZIGNAN. 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

- [.pref-peb-aerodromelezignan@aude.gouv.fr](mailto:pref-peb-aerodromelezignan@aude.gouv.fr)

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

LEZIGNAN-CORBIERES	CONILHAC-CORBIERES	FONTCOUVERTE
2 observations registre papier	3 observations registre papier	7 observations registre papier
Observations sur le registre dématérialisé	20	

6 - Synthèse des observations :

Si l'on considère que certaines contributions portaient sur plusieurs points, au final 32 observations sont identifiées de manière formelle. Elles sont l'expression de particuliers (32observations), soit de l'EPCI sur le territoire duquel l'aérodrome est implanté (...0.observations).

Force est de constater que la grande majorité des observations recueillies traduisent davantage du ressenti de la population localisé sur certains villages précis vis-à-vis de nuisances sonores induites par le fonctionnement de l'aérodrome.Luc Sur/ORBIEU et FERRALS des Corbières 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 et survol des zones urbanisées.des habitations des communes de Luc Sur/ORBIEU et FERRALS des Corbières

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).sur lesquelles le développement de l'urbanisation est réglementé.

- 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. Plus que des observations formelles sur le fond du dossier, il s'agira plutôt de demandes d'informations complémentaires destinées à compléter l'avis motivé devant être formulé en clôture de l'enquête publique.

Les observations, qui ne sont pas de nature à impacter directement la procédure, sont identifiées de la manière suivante :Le non-respect des couloirs aériens et règles de survol autour de l'aérodrome entraînant un trouble de jouissance de la propriété

- 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. et aussi de mettre en place une solution d'accueil des administrés pour répondre à leurs demandes ou questions
- Le contenu détaillé de ces observations (sans lien direct avec la procédure), est relaté par le rapport d'enquête publique. Certaines d'entre-elles sont éventuellement assorties de recommandations. Celles-ci sont toutefois sans effet sur la nature de l'avis motivé.

préfecture de L'AUDE

Communes de LEZGNAN-CORBIERES CONILHAC-CORBIERES

FONTCOUVERTE

SYNTHESE

- Procès-verbal des observations courrier du 23 Décembre 2019
Analyse des observations en lien direct avec l'objet de l'enquête publique

- **Reconfigurer l'enquête publique**
- **réduire le bruit à la source**
- **circulaire ministérielle LAMURE**
- **Critique du Dossier d'enquête**
- **Critique du Dossier Dématérialisé**
- **trouble de jouissance de la propriété.**
- **Valorisation de l'aérodrome facteur de développement économique**
- **Questions posées au porteur de projet DRAC (BLAGNAC) Toulouse**
- 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.

1) 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.

-

- **modification du périmètre du PEB et survol des zones urbanisées.**

-

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 ?
 - 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 ?
 - 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 ?

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.

L'une de ces observations propose l'établissement de créneaux horaires pour réguler le fonctionnement de l'aérodrome et, par conséquence, 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 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.

–

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.

7 - Conclusions :

La pertinence de la procédure de révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de LEZIGNAN-CORBIERES peut s'analyser par rapport aux points suivants :

- la cohérence avec les dispositions réglementaires
- la cohérence des hypothèses de développement de l'aérodrome

La cohérence avec les dispositions réglementaires

Les dispositions réglementaires qui régissent la procédure soumise à l'enquête publique sont définies d'une part par le Code de l'Environnement, notamment pour ce qui concerne la protection des populations contre le bruit et l'organisation de l'enquête publique et celles fixées par le Code de l'Urbanisme pour ce qui concerne la procédure d'élaboration et de révision du PEB

La procédure de révision du PEB de l'aérodrome de LEZIGNAN-CORBIERES est en grande partie justifiée par la transposition en droit français 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 qui définit au plan général les moyens devant être mis en œuvre pour protéger les populations contre ces nuisances et qui fait de la lutte contre le bruit une problématique de santé.

Alors que les mesures de lutte contre le bruit généré par les grandes infrastructures terrestres (routes et voies de chemin de fer) sont codifiées au Code de l'Environnement, celles qui régissent les modalités de mise en œuvre du plan d'exposition au bruit autour d'un aérodrome sont portées par le Code de l'Urbanisme.

- Le PEB, outil juridique à disposition de la puissance publique, vise à maîtriser le développement de l'urbanisation future autour des aérodromes. L'objectif du PEB est en premier lieu d'éviter l'exposition de nouvelles populations aux nuisances sonores générées par l'activité aéronautique. En conséquence, le droit à construire est strictement réglementé dans les différentes zones de bruit qu'il détermine. Par contre, le PEB est sans effet sur les zones d'habitations qui existaient avant son adoption (contrairement aux dispositions du Code de l'environnement pour ce qui concerne la protection des populations soumises aux nuisances induites par les infrastructures terrestres).

L'indice Lden

La valeur de l'indice L_{den} 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.

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 effets du changement d'indice de base :

Dans la perception que peuvent en avoir des personnes extérieures à la procédure, la révision d'un PEB existant pourrait normalement conduire à l'extension des zones de protection établies initialement (sauf si l'activité de l'aérodrome concernée est en baisse).

La substitution de l'indice L_{den} à l'indice psophonique imposée par la Directive Européenne conduit en fait à la situation inverse puisque, reposant initialement sur un indice qui mesurait le niveau maximum du bruit susceptible d'être émis, le PEB est désormais établi sur la base d'un indice pondéré qui constitue une moyenne des niveaux sonores susceptibles d'être émis. Si cette mesure est pondérée en fonction de la tranche horaire (jour : 6 h à 18 h - soirée : 18 h à 22 h - nuit : 22 h à 6 h), elle définit pour les courbes isophoniques des niveaux inférieurs à ceux initialement déterminés par, l'indice psophonique.

L'application de l'indice L_{den} au PEB implique en fait, dans la grande majorité des cas, la réduction du périmètre des zones de bruit. La réduction de ce périmètre ne signifie pas pour autant la volonté de diminuer le niveau de protection des populations. Elle résulte du passage d'un indice qui mesure l'intensité maximum du bruit à un indice pondéré qui mesure des moyennes. L'application de ce nouveau mode de calcul des mesures de bruit s'impose à la procédure de révision du PEB.

- **Le contexte en matière d'urbanisme**

Il faut noter que, pour ce qui concerne l'aérodrome de LEZIGNAN-CORBIERES, la réduction du périmètre des zones de bruit d'environ 330 hectares, libère de toute contrainte générée par le PEB deux secteurs situés sur les communes de LEZIGNAN-CORBIERES et CONILHAC-CORBIERES.

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 hors PPRI de L'AUDE

Les zones libérées de toute contrainte vis-à-vis du PEB, situées sur les communes de CONILHAC-CORBIERES et LEZIGNAN-CORBIERES sur lesquelles un habitat diffus ancien est majoritairement présent, sont, en l'état actuel des documents d'urbanisme des deux communes concernées, seules susceptibles d'être impactées par la modification du périmètre du PEB. Cependant, les seules emprises disponibles (dents creuses) ne peuvent permettre un développement significatif en matière de constructibilité. Par contre, la suppression des contraintes liées au PEB permet aux propriétaires de la zone N qui le souhaitent d'envisager l'extension de l'habitat existant dans les limites fixées par le PLU.

- La communauté de communes a engagé une procédure d'évolution pour le Schéma de Cohérence Territoriale des communautés de LEZIGNAN-CORBIERES, dont la procédure de révision est en phase de finalisation .
- 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.

Compte tenu de ces éléments, 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 Lden. 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.

La cohérence des hypothèses de développement de l'aérodrome

Parmi les 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, le trafic estimé sur l'aérodrome de La cohérence des hypothèses de développement de l'aérodrome Parmi les 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, 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 de l'aérodrome repose sur trois hypothèses calculées à court terme (2019), à moyen terme (2024) et à long terme (2034). 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
- Le projet de PEB repose sur un constat initial de 14334 mouvements/an (données 2014), 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 (1 %), 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 du nombre de mouvements/an reste identique pour les trois années de référence : 2019 - 2024 et 2034.
- L'absence de communication de données sur les mouvements des hélicoptères, de la part de la Mairie , ne permet pas de valider la pertinence des chiffres retenus par le projet de PEB pour les mouvements de ce type d'appareil (appareils du type ROTOR)

Dans un contexte où le tourisme aéronautique prend de plus en plus d'importance, l'aérodrome de LEZIGNAN-CORBIERES, de par sa situation au cœur des CORBIERES peut connaître une phase de développement dans les années à venir.

Cependant, une progression exponentielle de son activité reste exclue compte tenu de la configuration technique des installations, qui bien que de qualité, restent modestes.

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.

L'Aérodrome de LEZIGNAN CORBIERES n'apparaît dans aucun onglet des menus du site internet de la mairie de LEZIGNAN CORBIERES ni même dans celui de l'aéroclub, aucun contact n'est possible pour transmettre une demande d'information sur les problématiques que pourrait engendrer l'activité de l'aérodrome, je souligne que les administrés demandent d'avancer sur les points suivants :

*les règles de survol des zones d'habitats auprès des pilotes. 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.

*Fixer des règles de survol pendant les période estivales

*Obtenir du contact avec le gestionnaire de l'aérodrome à travers le site internet de la mairie

Au final, l'analyse du projet de Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome de LEZIGNAN-CORBIERES permet de constater :

* Que le projet soumis à l'enquête publique a été élaboré conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme qui définit le cadre juridique applicable pour l'élaboration d'un Plan d'Exposition au bruit (PEB).

* Que l'application de l'indice Lden s'impose à la procédure de révision du PEB,

– * Que si la conséquence de l'application de cet indice implique la réduction de l'emprise des zones de bruit, la réduction du périmètre du PEB ne signifie pas pour autant la volonté de diminuer le niveau de protection des populations,

–

* Que 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, compte tenu des contraintes imposées par les dispositions des PLU et carte RNU respectives et (PPRI de l'AUDE).

– *Que les données retenues pour la projection de l'activité de l'aérodrome, à court, à moyen, et à long terme (14334 mouvements/an), à ce jour, sont cependant en cohérence avec l'activité actuelle et le dimensionnement des installations techniques.

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 à l'indice Lden.

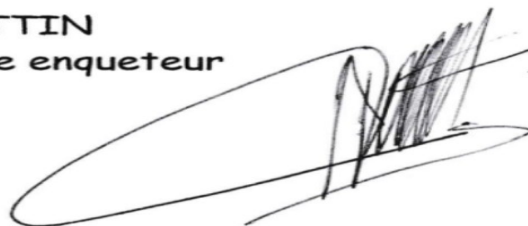
- En conséquence : Dans ce domaine, les plaintes éventuelles des riverains doivent pouvoir être entendues par la mairie et également être entendues par
- MR le Maire de LEZIGNAN-CORBIERES
- **et à ce titre je porte trois recommandations**
 - 1) d'engager, en liaison avec les instructeurs pilotes et la mairie, une procédure de redéfinition de la carte du tracé et des couloirs de vols qui éviterait certains villages . En validation par le service de la DSAC pour une mise en application.
 -
 - 2) de Fixer des conditions plus strictes pour que l'activité vol à voile de l'été se déroule dans des conditions acceptables pour tous.
 -
- 3) Et de mettre en place une procédure d'accueil pour les administrés à travers le site internet de la mairie afin que ceux-ci puissent transmettre leurs doléances sur le lien contact directement sur le site web de la mairie.

En conséquence, j'émet un

AVIS FAVORABLE assorti de 3 recommandations
 au projet de Plan d'Exposition au Bruit (PEB)
 de l'aérodrome de LEZIGNAN-CORBIERES

Fait A LA PALME le VENDREDI 10 JANVIER 2020

Michel NUTTIN
 Commissaire enquêteur



MICHEL NUTTIN

Commissaire enquêteur

