



**PRÉFET
DE L'AUDE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction Départementale des
Territoires et de la Mer**

Arrêté préfectoral n° DDTM-SUEDT-UPPP-2023-02

portant modification de l'arrêté n° 2007-11-0293 portant approbation du Plan d'Exposition
au Bruit de l'aéroport de Carcassonne

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

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

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

VU le code général des collectivités territoriales ;

VU le code de l'aviation civile ;

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

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

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

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

SUR proposition de Madame la Secrétaire Générale,

ARRETE

ARTICLE 1

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

ARTICLE 2

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

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

ARTICLE 3

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

ARTICLE 4

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

ARTICLE 5

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

Carcassonne, le 05 AVR. 2023

Le Préfet,

Thierry BONNIER



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

*Liberté
Égalité
Fraternité*



AERODROME CARCASSONNE-SALVAZA

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



NOTA BENE :

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

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

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

et d'instituer une zone D.

Vu pour être annexé à l'arrêté préfectoral du

SOMMAIRE

I Les objectifs du plan d'exposition au bruit

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

II Présentation de l'Aéroport Carcassonne-Salvaza

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

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

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

IV Élaboration du plan d'exposition au bruit

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

V Consultations et approbation du PEB

Annexe

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

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

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

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

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

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

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

I.2 - Indice Lden

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

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

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

I.3 - Contenu et modalité d'application

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

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

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

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

La loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain modifiée par la loi n°2002-3 du 3 janvier 2002 introduit une disposition nouvelle en ce sens qu'à l'intérieur des zones C, les plans d'exposition au bruit peuvent délimiter des secteurs où, pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou village existant, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées, à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation sensible de la population soumise aux nuisances sonores.

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

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

II. Présentation de l'aéroport de Carcassonne Salvaza

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

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

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

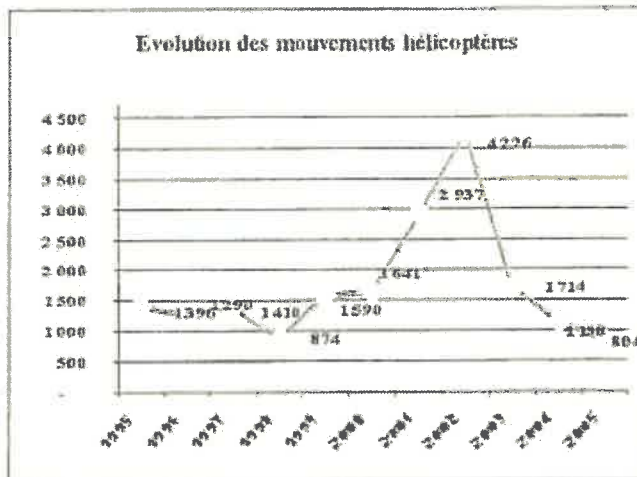
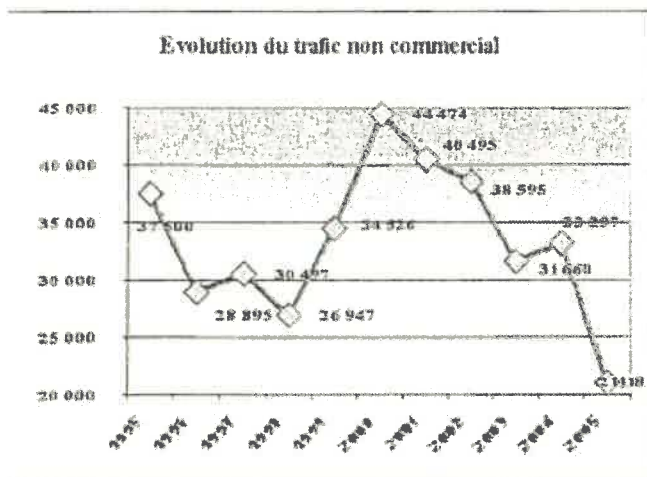
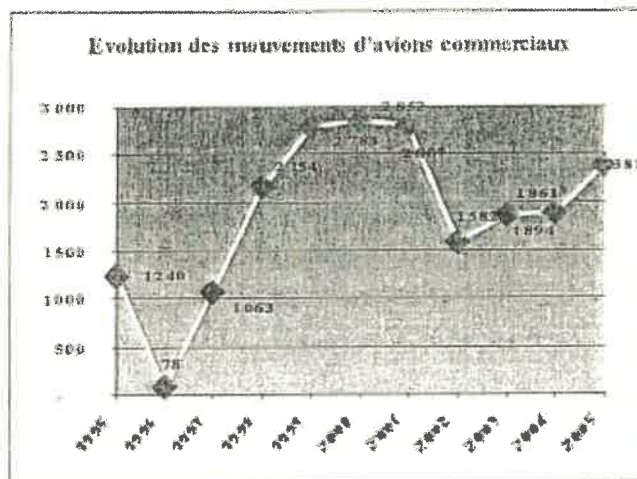
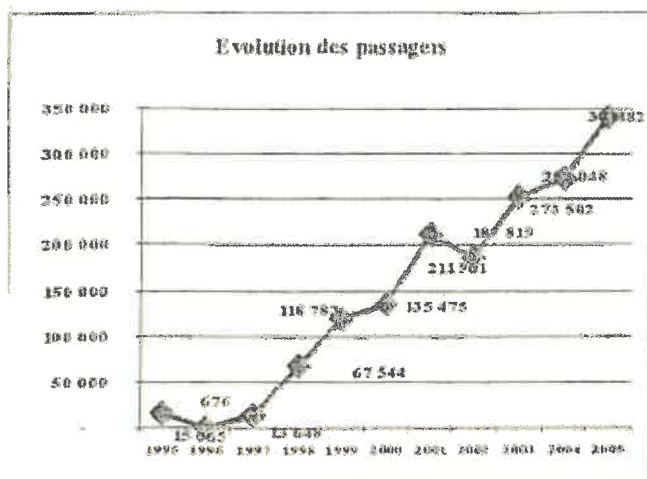
L'aéroport de Carcassonne Salvaza est actuellement concédé à la Chambre de Commerce et d'industrie de Carcassonne-Limoux-Castelnaudary selon une convention datant du 16 juin 2003, entrée en vigueur le 31 décembre 2003 (parution au JO de l'arrêté interministériel approuvant le cahier des charges et la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

II.1 - Activité aéronautique

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

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

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



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

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

II.2 - Prise en considération du bruit aéronautique

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

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

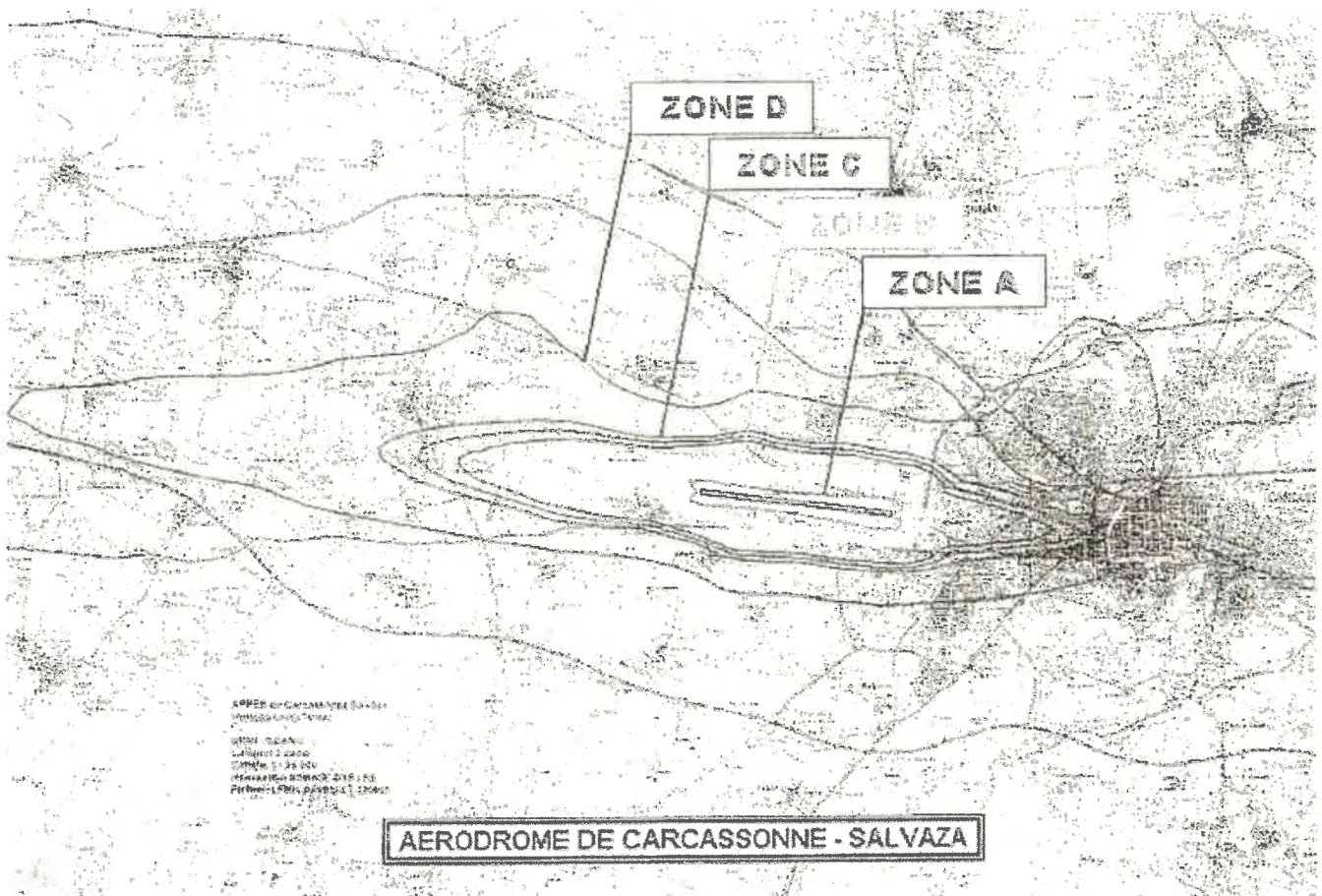
La réglementation de l'époque limitait les PEB à 3 zones de bruit avec l'indice IP (absence de zone D).

III. HYPOTHESES prises en compte pour la révision du PEB

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

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

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



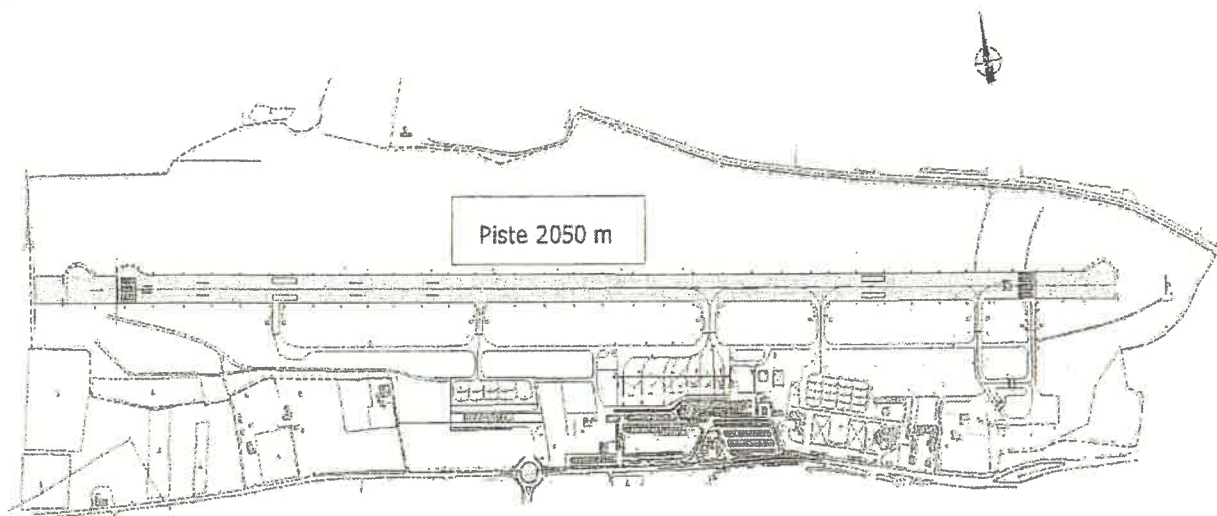
Les hypothèses qui ont servi de base au document présenté à la réunion en préfecture le 6 janvier 2006 sont exposées ci-après.

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

III.1.1 - Infrastructures :

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

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



III.1.2 - Le trafic retenu à cet horizon :

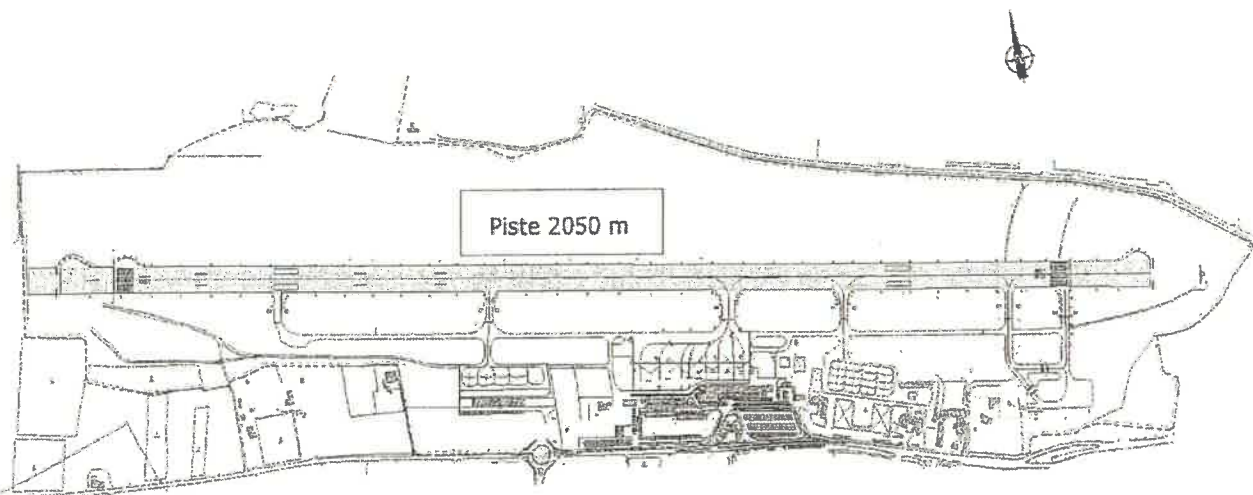
- a) Avions commerciaux : 2 000 mouvements
- b) Aéronefs non commerciaux : 35 000 mouvements

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

III.2.1 - Infrastructures:

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

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



III.2.2 - Le trafic retenu à cet horizon

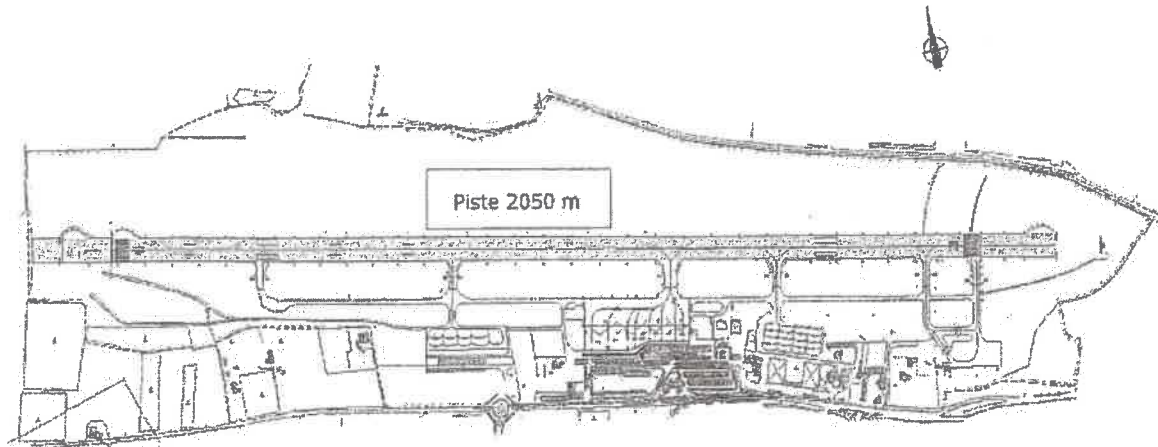
- a) Avions commerciaux : 6 000 mouvements
- b) Aéronefs non commerciaux : 45 000 mouvements

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

III.3.1 - Infrastructures

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

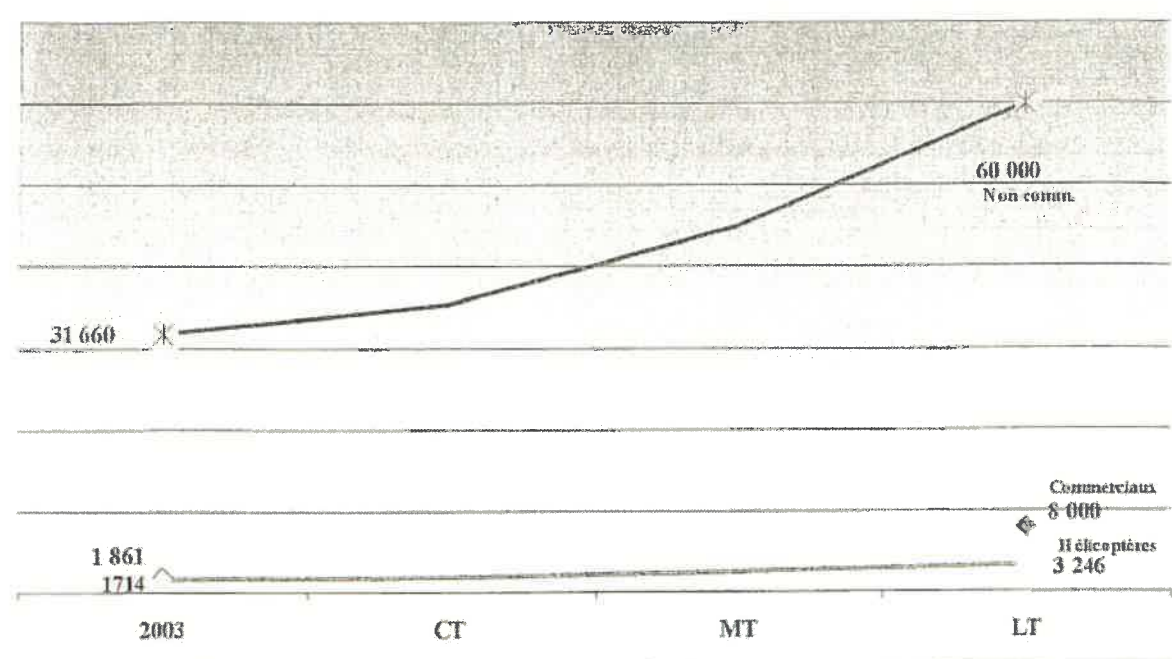
- une piste (QFU 10-28) longueur 2020 m pour 45 m de largeur, avec maintien des seuils décalés



III.3.2 - Le trafic retenu à cet horizon :

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

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



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

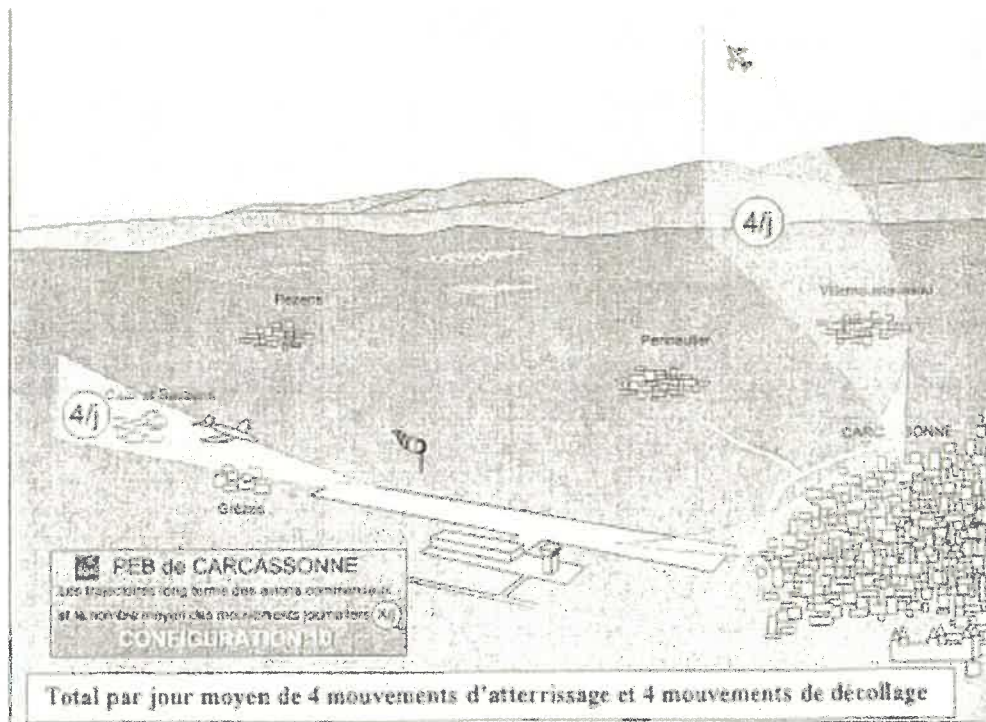
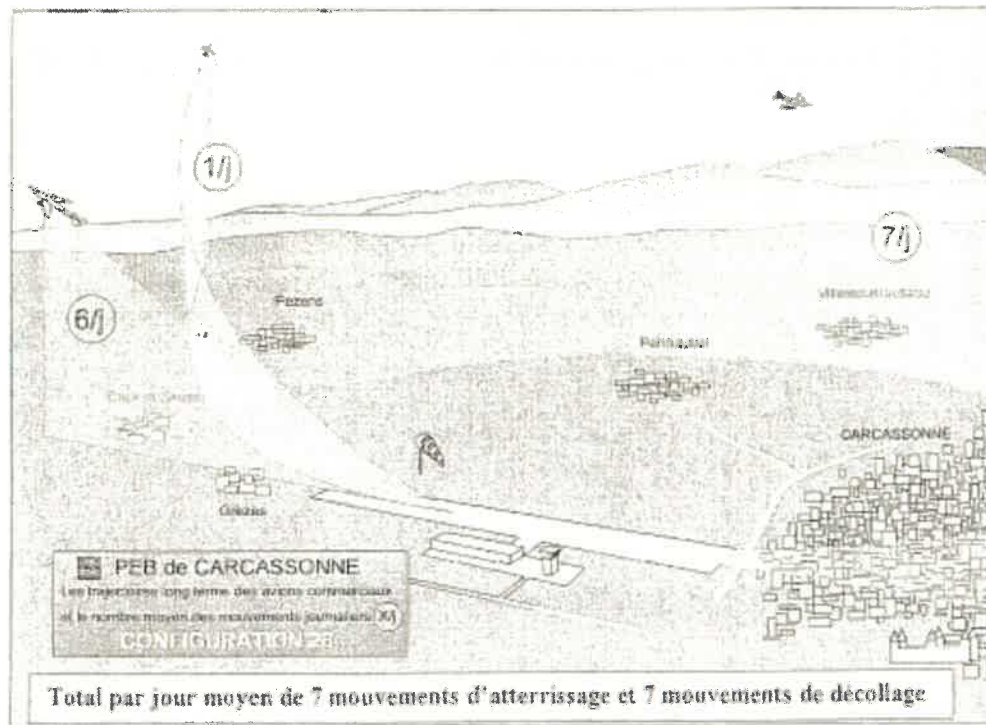


III.3.4 - Répartition par tranche horaire

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

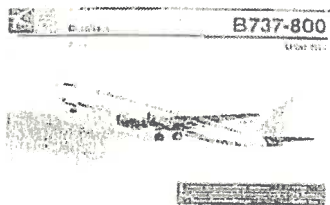
III.3.5 - Répartition par trajectoires (trafic commercial)

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

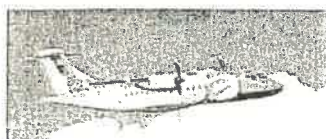


III.3.6 - Répartition par type d'avions

a) Pour les mouvements commerciaux : 3 types



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



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



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

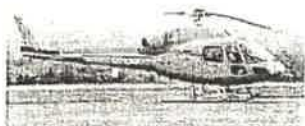
b) Pour les mouvements non commerciaux : 8 types (+ 2 types hélicoptères) dont les 3 plus utilisés:



GASEPV (TB20) **88 %**



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



SA330J (Ecureuil) **5%**

III.3.7 - Journée de référence :

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

IV. Élaboration du PEB

IV.1 - Avant-Projet de PEB

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

IV.2 - Déroulement de la procédure de révision

Lancement de la révision.

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

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

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

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

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

Zone A : indice Lden 70

Zone B : indice Lden 62

Zone C : indice Lden 55

Zone D : indice Lden 50

a) En termes d'emprise foncière

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

Sur les **2200 ha** affectés par le PEB :

1380 ha affectent le territoire de la commune de Carcassonne

500 ha celui de Caux et Sauzens

190 ha celui de Villesèquelande

125 ha celui d'Arzens

5 ha celui de Pennautier

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



Taux de répartition par

b) Urbanisation concernée sur la commune de Carcassonne

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

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

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

c) Urbanisation concernée sur la commune de Caux et Sauzens

La zone A ne concerne pas cette Commune.

La zone B ne concerne pas cette Commune.

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

V. Consultations et approbation du PEB

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

ANNEXE

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



C.R.

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

Sommaire

I Les objectifs du plan d'exposition au bruit

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

II Présentation de l'Aéroport Carcassonne Salvaza

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

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

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

IV Élaboration du projet de plan d'exposition au bruit

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

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

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

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

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

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

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

I.2 – Indice Lden

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

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

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

I.3 – Contenu et modalité d'application

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

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

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

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

La loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain modifiée par la loi n°2002-3 du 3 janvier 2002 introduit une disposition nouvelle en ce sens qu'à l'intérieur des zones C, les plans d'exposition au bruit peuvent délimiter des secteurs où, pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou village existant, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées, à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation sensible de la population soumise aux nuisances sonores.

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

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

II. Présentation de l'aéroport de Carcassonne Salvaza

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

Il a été affecté :

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

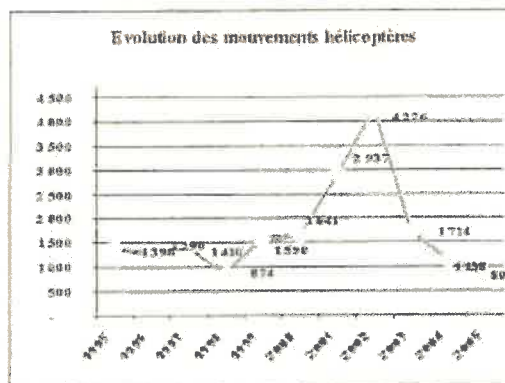
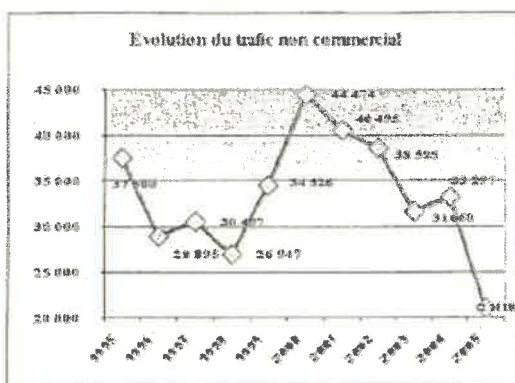
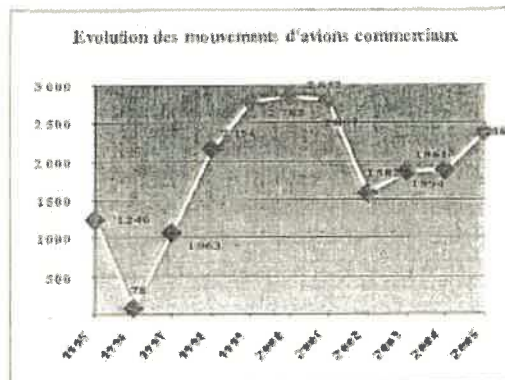
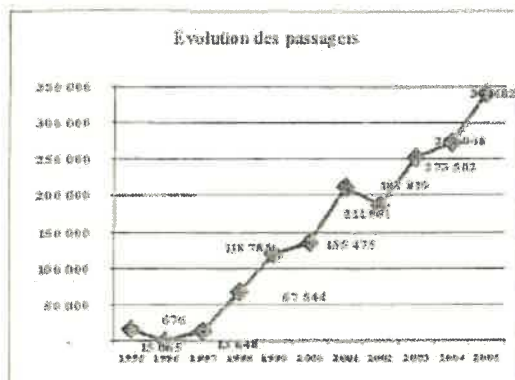
L'aéroport de Carcassonne Salvaza est actuellement concédé à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Carcassonne-Limoux-Castelnaudary selon une convention datant du 16 juin 2003, entrée en vigueur le 31 décembre 2003 (parution au JO de l'arrêté interministériel approuvant le cahier des charges et la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

II.1 - Activité aéronautique

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

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

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



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

II.2 - Prise en considération du bruit aéronautique

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

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

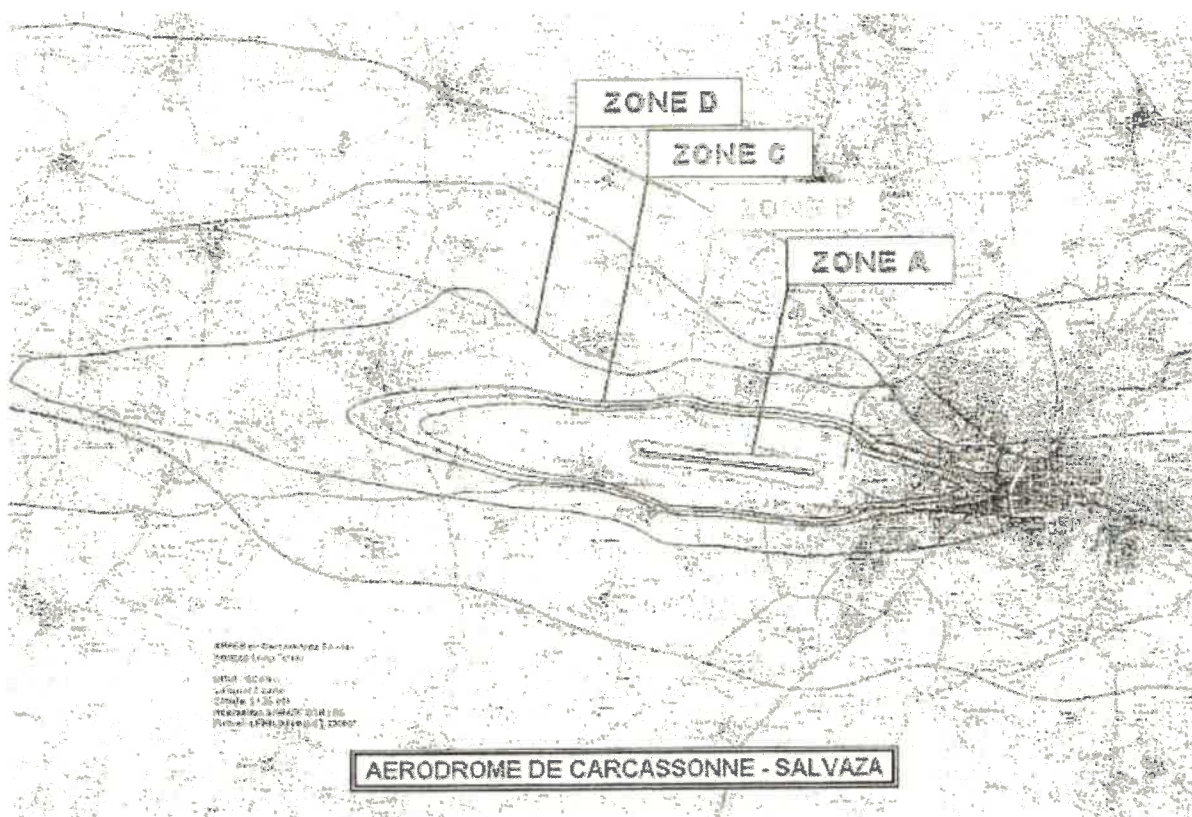
La réglementation de l'époque limitait les PEB à 3 zones de bruit avec l'indice IP (absence de zone D).

III. HYPOTHESES prises en compte pour la révision du PEB

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

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

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



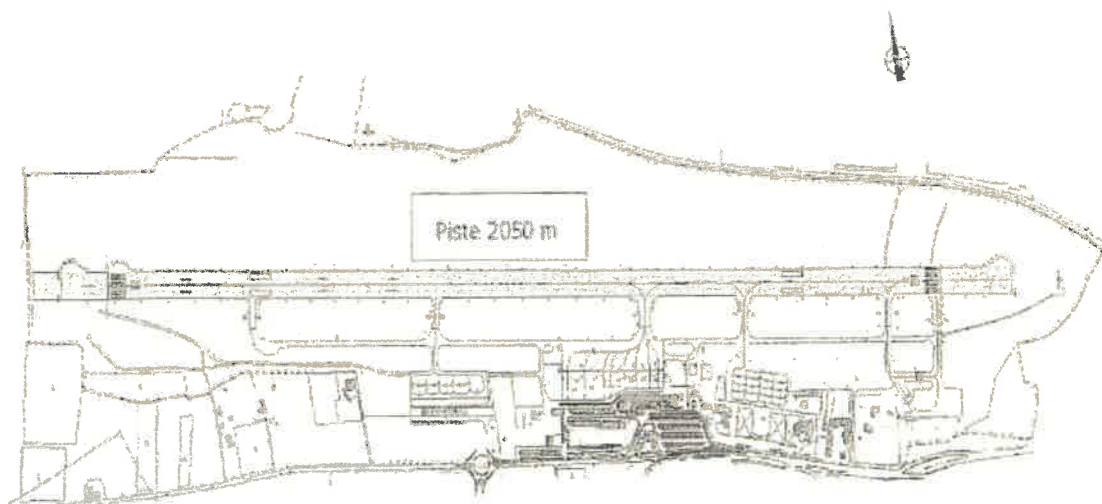
Les hypothèses qui ont servi de base au document présenté à la réunion en préfecture le 6 janvier 2006 sont exposées ci-après :

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

III.1.1 – Infrastructures :

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

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



III.1.2 – Le trafic retenu à cet horizon:

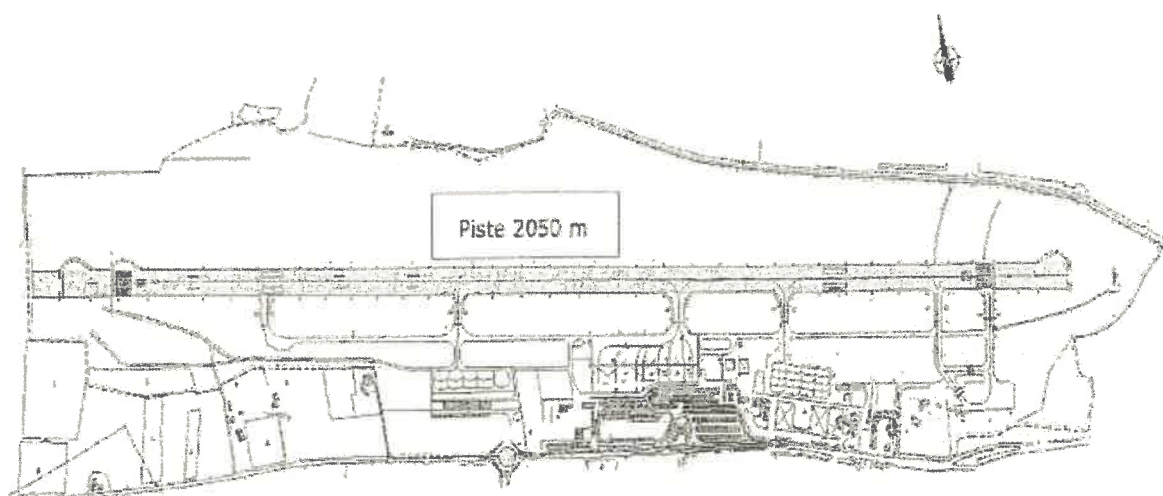
- a) Avions commerciaux : 2 000 mouvements
- b) Aéronefs non commerciaux : 35 000 mouvements

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

III.2.1 – Infrastructures :

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

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



III.2.2 – Le trafic retenu à cet horizon :

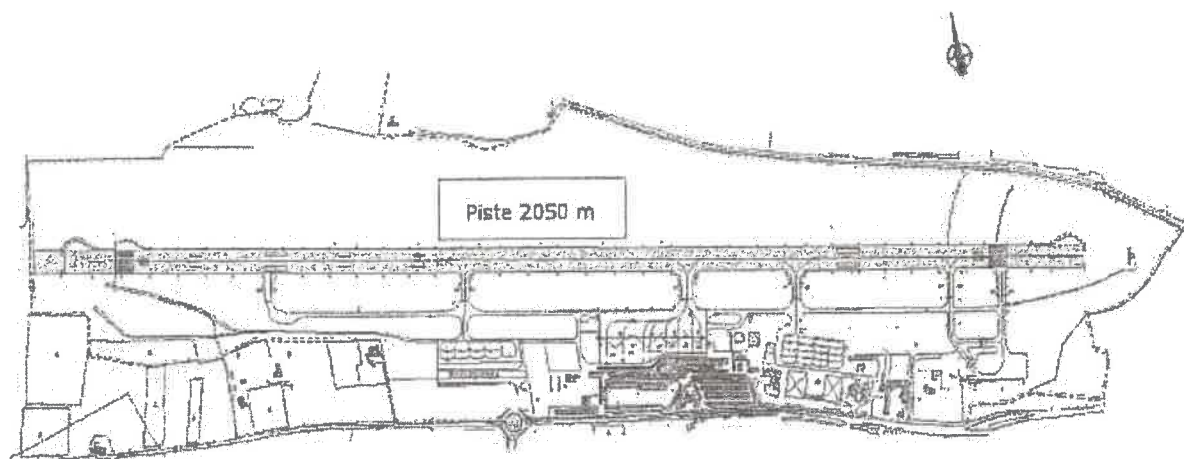
- a) Avions commerciaux : 6 000 mouvements
- b) Aéronefs non commerciaux : 45 000 mouvements

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

III.3.1 – Infrastructures

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

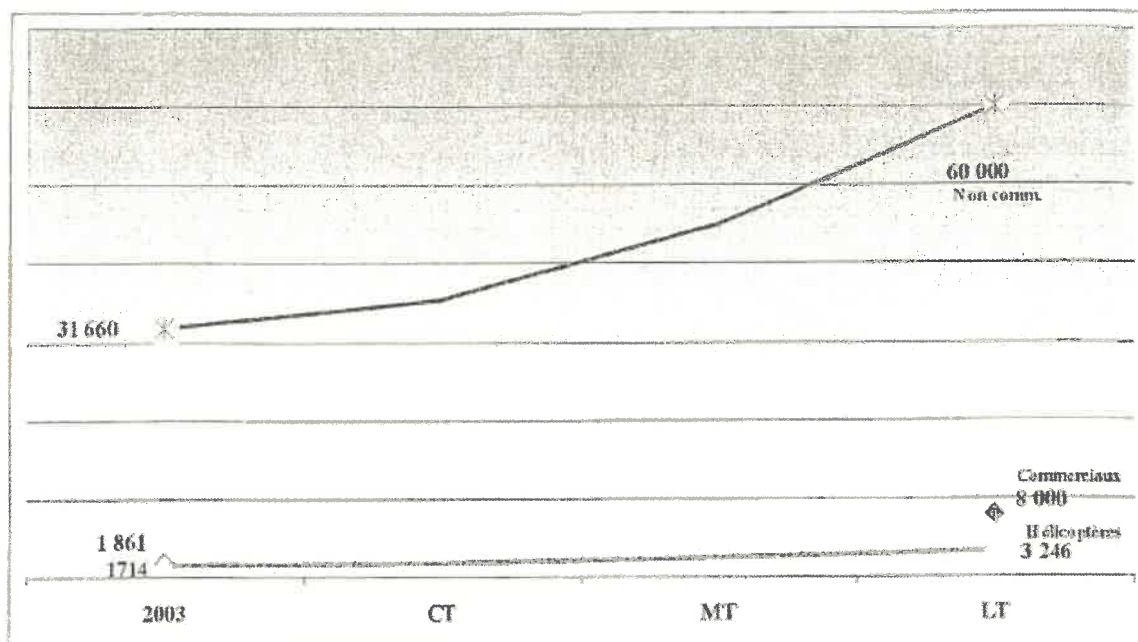
- une piste (QFU 10-28) longueur 2050 m pour 45 m de largeur, avec maintien des seuils décalés.



III.3.2 – Le trafic retenu à cet horizon :

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

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



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

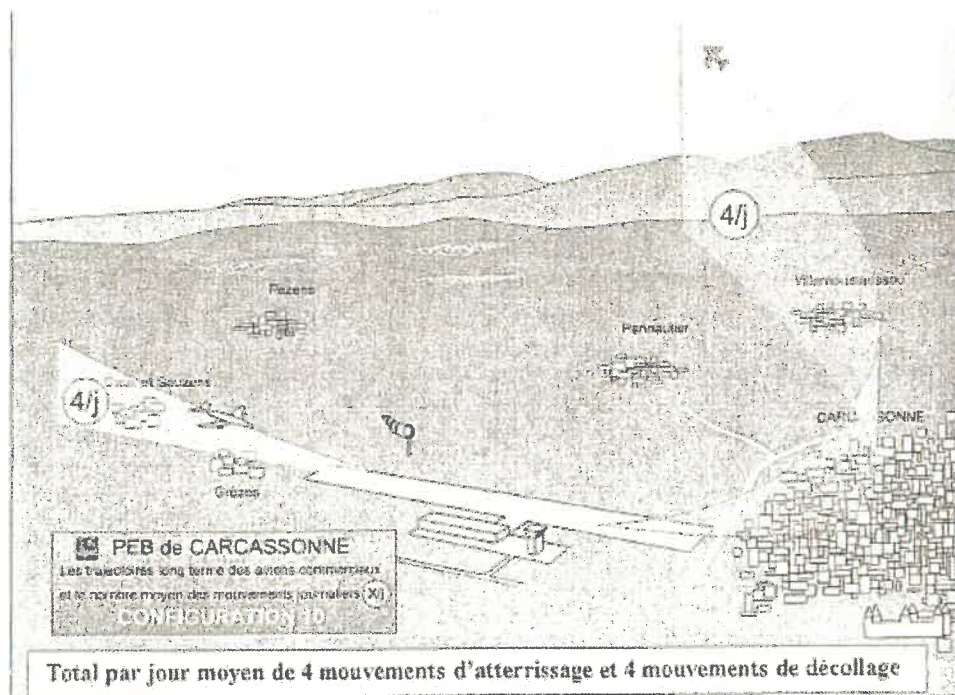
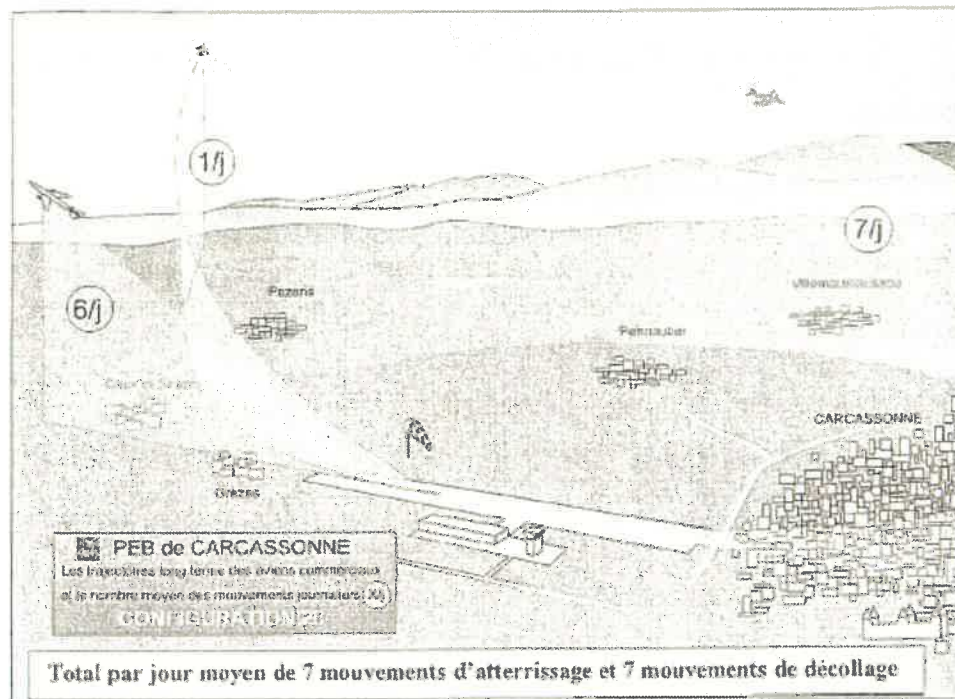


III.3.4 – Répartition par tranche horaire

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

III.3.5 – Répartition par trajectoires (trafic commercial)

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



III.3.6 – Répartition par type d'avions

a) Pour les mouvements commerciaux : 3 types



B737-800 (BOEING 737-800) 62 %



ATR 42 (DHC 830) 24%



CL601 (Canadair Régional Jet) 14 %

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



GASEPV (TB20) 88 %



BEC58P (Beech 58) 2,5 %



SA330J(Ecureuil) 5 %

III.3.7 – Journée de référence :

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

IV. Élaboration du PROJET DE PEB

IV.1 - Avant Projet de PEB

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

IV.2 - Déroulement de la procédure de révision

Lancement de la révision.

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

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

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

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

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

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

a/ En terme d'emprise foncière

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

Sur les 2200 ha affectés par le PEB

1380 ha affectent le territoire de la commune de Carcassonne

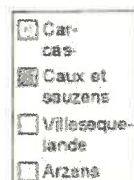
500 ha celui de Caux et Sauzens

190 ha celui de Villesèquelande

125 ha celui d'Arzens

5 ha celui de Pennautier

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



Taux de répartition par

b) Urbanisation concernée sur la commune de Carcassonne

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

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

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

c) Urbanisation concernée sur la commune de Caux et Sauzens

La zone A ne concerne pas cette Commune.

La zone B ne concerne pas cette Commune.

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

V. Conclusion

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

Le Préfet de l'Aude


Bernard LEMAIRE

