

PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL DURABLE

REVISION GENERALE

DOSSIER APPROUVÉ

PIÈCE N°7.2 :

PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT (P.E.B) DE L'AERODROME

Procédure	Prescription	Arrêt	Approbation	Contrôle de légalité
Élaboration du PLUi	27 mai 2010	6 décembre 2012	11 juillet 2013	
Modification simplifiée n°1 du PLUi (MS2)		/	13 novembre 2014	
Modification simplifiée n°2 du PLUi (MS2)	13 juin 2014	/	18 décembre 2014	
Modification simplifiée n°3 du PLUi (MS3)	11 septembre 2014	/	18 décembre 2014	
Modification simplifiée n°4 du PLUi (MS4)	24 septembre 2015	/	17 décembre 2015	
Modification simplifiée n°6 du PLUi (MS6)	14 octobre 2015	/	17 décembre 2015	
Mise en compatibilité du PLUi (MEC1)			17 décembre 2015	
Modification simplifiée n°7 du PLUi (MS7)	9 février 2016	/	7 juillet 2016	
Modification n°1 du PLUi (M1)		/	7 juillet 2016	
Modification n°2 du PLUi (M2)		/	7 juillet 2016	
Révision générale du PLUi	26 septembre 2013	6 octobre 2016	22 juin 2017	

Pour le Président et par délégation,
Le Vice-président en charge de l'urbanisme, de l'Aménagement de l'espace et de l'Administration du droit des sols

Christian DEZALOS



Rapport de présentation

Pour éviter d'exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit, et préserver l'activité aéronautique et l'équipement aéroportuaire, la loi n°85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes a édicté des règles d'urbanisme de portée supracommunale visant à interdire ou à limiter les possibilités de construction dans les zones soumises au bruit des aéronefs telles qu'elles sont définies dans un Plan d'Exposition au Bruit (noté P.E.B.) propre à chaque aérodrome.

L'aérodrome d'AGEN-LA-GARENNE dispose actuellement d'un plan d'exposition au bruit rendu disponible par arrêté préfectoral du 26 décembre 1975.

Il est approuvé sur le fondement de la directive d'Aménagement National faisant l'objet de la circulaire du Premier Ministre en date du 30 juillet 1973 et relative à la construction dans les zones de bruit des aérodromes.

Une actualisation de ce document a été réalisée en 1992 et le P.E.B. révisé a été approuvé par arrêté préfectoral du 31 janvier 1994. Par la suite, un recours a été intenté et l'arrêté d'approbation du P.E.B. a finalement été annulé par le Tribunal Administratif de Bordeaux par jugement en date du 05 décembre 1995, notifié le 06 mars 1996.

C'est donc le P.E.B. de 1975 qui est actuellement en vigueur.

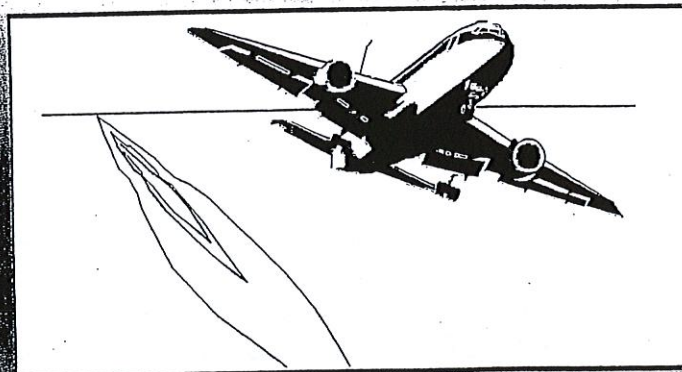
L'étude, initialisée dans les années 70, avait été réalisée avec un trafic prévisionnel à l'horizon 1985, de 10 et 80 mouvements (notés mvts) quotidiens d'aviation commerciale et d'aviation générale (soit un trafic global d'environ 33 000 mouvements par an).

Aérodrome de

AGEN-LA-GARENNE

PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

Rapport
de
présentation



Pour copie conforme,
Le chef de bureau

102

Laurent BELIN

APPROUVE PAR ARRETE PREFECTORAL

EN DATE DU : - 9 NOV. 2001

de la Préfecture
signé :
Anne MERLOZ

1 / 419

Une actualisation du Plan d'Exposition au Bruit de 1975, s'avère nécessaire du fait :

- de l'augmentation globale du trafic ;
- de l'évolution de la typologie du trafic ;
- de l'augmentation significative du trafic de nuit ;
- de la modification des caractéristiques géométriques de la piste ;
- de la nécessité de mettre en conformité le projet avec la réglementation de 1997 qui élargit le choix de la zone « C », jusqu'à l'Indice Psophique (noté IP) 72. Cette réglementation ne signifie pas qu'une pollution sonore supérieure est attendue, mais a pour objectif d'éviter l'installation de nouveaux habitants qui ultérieurement ne supporteraient plus une nuisance, pourtant affaiblie (de IP 78 à IP 72).

et dans le but de préserver le potentiel de l'aérodrome et de maîtriser l'urbanisation dans les zones de bruit.

* * * * *

Les premières études ont donc débuté en 1997 sur la base d'éléments de trafic et d'étude des procédures de décollage et d'atterrissage fournis par le Directeur de l'aérodrome d'AGEN-LA-GARENNE et le Gestionnaire (Syndicat Mixte pour l'Aéroport Départemental) (noté S.M.A.D.). Les hypothèses de trafic à l'horizon 2015 ont été validées par la Direction de l'Aviation Civile Sud-Ouest (notée DAC/SO).

Elles se sont poursuivies par l'analyse de l'urbanisation et de la vocation des zones proches de l'aérodrome, en fonction de la réglementation fixée par les Plans d'Occupation des Sols (notés P.O.S.) (1) des communes concernées.

Elles ont conduit à l'établissement d'un projet de P.E.B. comprenant le présent rapport de présentation et la représentation graphique n°371/6/SSBA/SO du 26 avril 2001.

* * * * *

(1) : La loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain, a mis en place de nouveaux instruments de planification, notamment les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) appelés à remplacer les Plans d'Occupation des Sols (POS). Ces dispositions sont entrées en vigueur le 01 avril 2001 (Décret n° 2001-260 du 27 mars 2001).

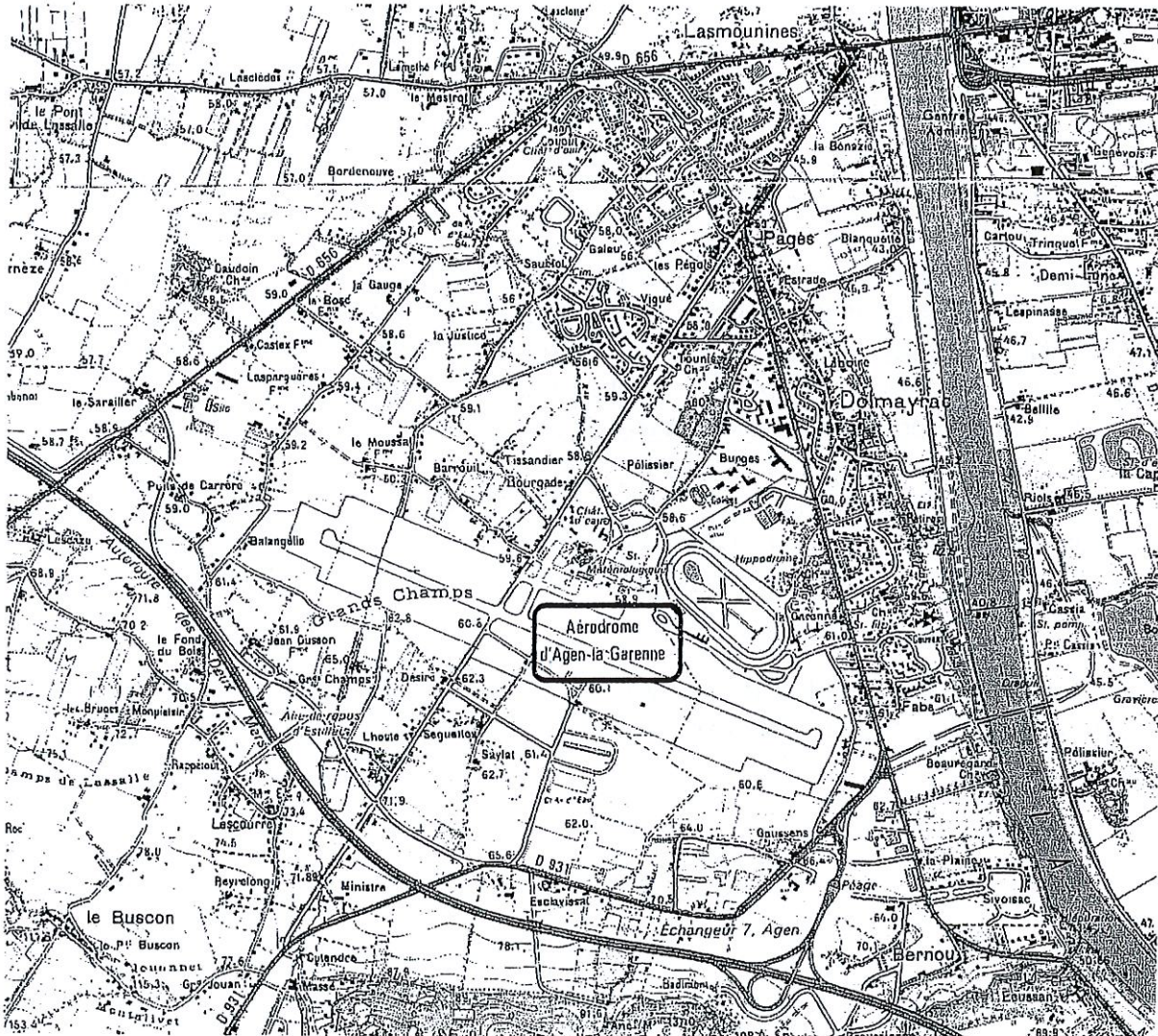
* * * * *

3

I - PRESENTATION DE L'AERODROME

L'aérodrome d'AGEN-LA-GARENNE, est classé en catégorie « C » par l'article D 222.1 (annexe) du Code de l'aviation civile (1) ; compte tenu de l'évolution de la nomenclature de classification des aérodromes, il a été reclassé en classe C2 alors qu'il était initialement en C « AMV »(2).

Il est situé à environ 3 km au Sud/Sud-est d'AGEN, entre la Garonne à l'est, la route départementale 656 à l'ouest et l'Autoroute des deux mers (A62) au sud. Son emprise de 100 ha environ s'étend sur le territoire des communes de LE PASSAGE et ESTILLAC.



L'aérodrome comprend dans la phase ultime prévue à l'APPM (3) :

- Une piste revêtue d'une longueur de 2165 m et d'une largeur de 30 m qui pourra être élargie à 45 m, orientée Ouest/Nord-Ouest / Est/Sud-Est.

* * * * *

(1) Les aérodromes de catégorie C permettent des services de courte distance et certains services à moyenne et même à longue distance qui ne comportent que des étapes courtes au départ de ces aérodromes. Cf. Code de l'aviation civile article R.222-5.

(2) AMV : Atterrissage par mauvaise visibilité = disposant d'aides d'atterrissage aux instruments.

(3) APPM : Un Avant-Projet de Plan de Masse (noté A.P.P.M.) est un document de planification des installations, élaboré à un horizon de 20 à 30 ans.

II - HYPOTHESES D'ETABLISSEMENT DU P.E.B.

L'évaluation des nuisances sonores futures se fait à partir des prévisions d'utilisation de piste et des prévisions de trafic.

1. Utilisation de la piste :

Piste orientée 11 :	Mouvements de l'Ouest vers l'Est	25 %
Piste orientée 29 :	Mouvements de l'Est vers l'Ouest	75 %

2. Prévision de trafic :

Le trafic traité sur l'aérodrome, au cours des cinq dernières années (1) a été le suivant :

	1996	1997	1998 (1)	1999	2000 (2)
Mouvements commerciaux	1 854	1 910	1 931	2 004	2 100
Mouvements Hélicoptères	1 244	1 379	826	719	800
Mouvements Aviation générale, Aviation d'affaires, d'aéroclubs et Divers	33 907	37 350	34 627	38 121	37 500
TOTAUX	37 005	40 639	37 384	40 844	40 400

Le terme mouvement désigne un atterrissage ou un décollage ; la venue d'un avion est donc représentée par un atterrissage et un décollage, donc **deux** mouvements.

Le nombre de mouvements estimé à l'horizon 2015 pris en compte est d'environ **50 000** mouvements annuels qui se décomposent de la manière suivante :

	Nbre de mouvements estimés en 2015
Trafic d'aviation commerciale	4 500
Trafic d'hélicoptères	3 000
Trafics d'affaires, d'Aviation générale, d'aéroclubs et d'école	42 500
TOTAL	50 000

Le détail des prévisions de trafic pris en compte est donné dans le tableau ci-après.

- (1) Le nombre de mouvements de l'année 1998 est en diminution par rapport aux années précédentes, ce repli s'explique par une limitation des mouvements pendant les deux mois d'été, pour cause de travaux sur la piste.
- (2) Le nombre de mouvement d'aéroclub, d'aviation générale et de paraclub n'a pas été enregistré entre le 10 juin et le 10 septembre.

5

TRAFIC QUOTIDIEN TYPE

Nature de Trafic	Principaux types Appareil	Exemples d'avions retenus	Nbre de mouvements annuels en 2015	Fréquence	Nbre de mvts par jour (arrondi)	Dont vols de nuit (PEB)(1)
Aviation commerciale		BRASILIA	2000	365 j/an	5	12,00 %
		ATR 42 - 72	1500	365 j/an	4	12,00 %
		B737- A320	1000	365 j/an	3	12,00 %
	total :		4 500			
Hélicoptères	Hélicoptères < 3 t	Divers	2000	300 j/an	7	3,65 %
	Hélicoptères > 3 t	S 330,	1000	300 j/an	3	0,00 %
	total :		3 000			
Aviation d'affaires, Aviation générale, Ecole		DA 10, DA 20	2000	150 j/an	13	0,70 %
	Monomoteurs	Divers	32000	300 j/an	107	2,85 %
	Monomoteurs Para.	Pilatus	1500	150 j/an	10	0,00 %
	Bimoteurs < 5,7 t	BE 58, BE 20	5000	300 j/an	17	0,55 %
	Bimoteurs > 5,7 t	ND16, C135	2000	300 j/an	7	0,47 %
	total :		42 500			
TOTAL			50 000			

(1) La notion de vol de nuit correspond :

- pour les P.E.B. : aux mouvements effectués entre 22 h 00 et 6 h 00 locales ;
- pour la réglementation opérationnelle : aux mouvements effectués entre ½ h après le coucher du soleil et ½ h avant le lever du soleil.

Les chiffres pris en compte pour le calcul du PEB, proviennent de l'étude de l'évolution du trafic sur plusieurs années représentatives de la plate-forme et d'hypothèses de trafic qui ont été envisagées par le Gestionnaire de l'aéroport (Syndicat Mixte pour l'Aéroport Départemental), correspondant aux objectifs de développement à l'horizon d'étude :

- **Trafic d'aviation commerciale :**

- **Type BRASILIA :** Cet avion a réalisé plus de 1900 mouvements en 1997, dans l'exploitation de la ligne AGEN-PARIS. Il a été envisagé une exploitation légèrement supérieure dans le futur.
- **Type ATR42 :** La création en France de « Hubs » **(1)** régionaux va demander le développement de lignes transversales permettant à la clientèle d'atteindre d'autres destinations plus lointaines.
Dans ce cadre, Agen envisage de participer à ce mouvement et propose une liaison transversale sur un « Hub » français.
Cette ligne, pour être mieux assise, positionnerait Agen au centre d'une triangulaire, Agen étant une escale intermédiaire vers le « Hub ». Ceci peut représenter de 3 à 4 mouvements par jour.
Dans cette classe d'avion et pour l'horizon d'étude, nous pouvons penser à une ligne de fret ou d'aéropostale d'environ deux mouvements par jour. Ce type de trafic a déjà existé sur la plate-forme par le passé.

Nota : Il faut noter que la desserte de Paris pourrait se faire en ATR42 et la liaison du « Hub » en Brasilia ou en modèle équivalent selon un schéma d'ensemble ayant un impact similaire sur le PEB.

- **Biréacteurs de type B737 - A320 :** L'aérodrome d'Agen doit tirer parti de sa localisation entre Bordeaux et Toulouse en saisissant des opportunités liées à des liaisons spécifiques non rentables sur les aéroports régionaux.
 - Liaisons européennes avec des compagnies à bas tarifs,
 - Lancement temporaire de ligne charter.

On retiendra également que certains mouvements concernent quelques entraînements, des charters mais également des déroutements.

Cette prévision (4500 mouvements) à l'horizon 2015 est homogène avec les prévisions de l'étude ITA (1995-96), dans le cadre de l'hypothèse « Réseau maillé ».

Les vols de nuit représenteront environ 12 % du trafic.

A elle seule, la ligne aérienne PARIS-AGEN arrivant après 22 h 00 correspond à environ 7 % de ce trafic.

(1) Hub : Plate-forme de correspondance.

7

- **Trafic d'hélicoptères :**

- Le trafic d'hélicoptères militaires est relativement constant, il se situe entre 400 et 500 mouvements par an.
- La société P.H.S. , qui effectue du transport à la demande en hélicoptères, vient d'achever son implantation et devrait bénéficier des fruits de ses investissements commerciaux
- Le trafic d'hélicoptères civils comporte le travail aérien et la formation. De plus, un nouveau développement de l'entreprise située sur l'aérodrome, est envisagé.

En conséquence, il est prévu de prendre en compte une évolution d'environ 4,50% de ce type de trafic par an.

- **Aviation d'affaires, Ecole, Aviation générale et Aéroclubs:**

Aviation d'affaires :

Des éléments plaident pour le développement de cette branche d'activité :

- Le développement du transport à la demande : la société AIRWAYS dispose d'un secteur vols à la demande et va ainsi développer ses moyens.
- Le changement de catégorie de l'hippodrome d'Agen : Grâce à des investissements importants, l'hippodrome va voir se développer des courses de niveau élevé. Ceci est de nature à voir se déplacer des personnalités du monde du cheval et des médias à l'occasion de grandes rencontres.
- Les nouvelles implantations sur Agen : Les implantations d'un régiment de transmission et celle de l'ENAP (école nationale de l'administration pénitentiaire) qui va engendrer la création d'un pôle sécurité, vont générer des vols d'affaires pour leurs propres besoins et par le fait de l'implantation de 3000 personnes supplémentaires sur l'agglomération agenaise.
- L'attrait de l'équipement : La présence d'un atelier d'entretien mécanique-avion aux normes européennes de la société M.A.S. et le projet d'implantation d'un atelier d'entretien radio et électronique de bord sont de nature à attirer des avions d'affaires à l'entretien.

Dans ce contexte, un doublement des mouvements d'affaires à 15 ans peut valablement être pris pour hypothèse.

Ecole :

- La société AIRWAYS va employer deux avions supplémentaires pour ses besoins d'école.
- Une nouvelle réglementation européenne en matière d'entraînement pour les écoles professionnelles, permet l'augmentation de l'utilisation du simulateur au détriment d'une partie des vols diurnes.

Aviation générale et aéroclubs :

- **Aéroclubs** : Les variations annuelles des mouvements sont irrégulières, car liées au pouvoir d'achat des adhérents.
- **Aviation sportive** (monomoteurs du club de parachutisme) : Le nombre de mouvements de cette activité est limité à 1500 par an, afin de préserver la tranquillité des riverains en fin de semaine.
- **Aviation militaire** (multimoteurs) : La réduction du format de la Défense Nationale devrait entraîner une certaine stagnation du trafic.

Globalement, l'évolution du nombre de mouvements de monomoteurs, a été fixé à environ 1 % d'augmentation moyenne par an jusqu'à l'horizon d'études.

L'évolution du nombre de mouvements multimoteurs qui tient compte d'une part d'une certaine évolution favorable de l'écologie et d'une stagnation du trafic militaire, a été fixée globalement à environ 1 % d'augmentation moyenne par an jusqu'à l'horizon d'études.

* * * * *

Tous ces éléments font qu'à l'horizon d'étude, le trafic global est en progression d'environ 1,2 % par an (base 1999), ce qui paraît cohérent avec les objectifs de la plate-forme ainsi qu'avec l'analyse du contexte.

AGEN présente, en effet, plusieurs caractéristiques ou particularités qui renforcent l'intérêt stratégique de la présence d'un aéroport à proximité de la ville et plaident en faveur de son développement :

- C'est la seule ville d'Aquitaine qui progresse selon l'indicateur INSEE « fonctions stratégiques des villes » passant du 40^{ème} au 34^{ème} rang national entre 1982 et 1990. Cet indicateur atteint le taux de 5,7 à Agen (Tarbes 4%, Bayonne 4,8%, Périgueux 3,6%) ; il recouvre les professions hautement qualifiées et reflète la richesse et l'attractivité de la zone concernée.
- C'est le siège de la production des industries pharmaceutiques UPSA.
- C'est le site choisi par le ministère de la justice pour délocaliser l'ENAP et par le ministère de la Défense pour l'installation d'un nouveau régiment de transmissions. Ceci correspond à l'arrivée d'environ 1000 familles nouvelles sur deux ans (2000-2001).
- Enfin, le département a l'ambition de développer le pôle universitaire pour compléter les unités existantes (IUT, DEUG de sciences).

* * * * *

Les procédures de vol prises en compte sont effectives depuis 1997 et il a été considéré qu'elles ne connaîtraient pas d'évolutions significatives au cours des années à venir.

* * * * *

9

III - RAPPEL SUCCINCT DE LA METHODE DE CALCUL DES PLANS D'EXPOSITION AU BRUIT

A partir des hypothèses de trafic émises et des procédures de circulation aérienne envisagées, la gêne future due au bruit des aéronefs est évaluée aux abords de l'aérodrome sous la forme d'un indice psophique (noté IP), défini à l'article R 147-1 du code de l'urbanisme, qui tient compte :

- du niveau sonore maximal prévisible au passage de chaque aéronef (exprimé en PNdB et considéré constant sur une minute) ;
- du cumul des apports sonores de l'ensemble des mouvements pendant 24 heures (sur la base du trafic journalier moyen représentatif estimé à l'horizon d'étude) ;
- de la période d'émission, un mouvement de nuit étant compté dix fois, considérant ainsi qu'il occasionne une gêne équivalente à dix mouvements de jour.

Le calcul des valeurs de l'indice psophique tient compte des lois de propagation du bruit dans l'air, des niveaux sonores émis par les aéronefs et des procédures de circulation aérienne estimées de ces derniers à l'horizon de l'étude.

En reliant les points au sol ayant les mêmes valeurs d'indice psophique, on obtient les courbes d'égale gêne dites isopsophiques ; trois zones A, B et C (de niveau de gêne décroissant de A vers C) sont ensuite définies à partir de ces courbes : elles constituent alors le projet de plan d'exposition au bruit.

Leurs limites sont fixées par les décrets n°87-340 du 21 mai 1987 modifié par décret n°97-607 du 31 mai 1997 comme suit (cf. Art R-147-2 du Code de l'urbanisme) :

- La zone de bruit fort A est située à l'intérieur de la courbe isopsophique 96,
- La zone de bruit fort B est comprise entre les courbes isopsophiques 96 et 89,
- La zone de bruit modéré C est comprise entre la courbe isopsophique 89 et une courbe isopsophique fixée par le Préfet du département parmi les valeurs comprises entre 72 et 84.

Nota : La loi n° 99-588 du 12 juillet 1999, portant création de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires, autorise la création d'une quatrième zone dans les P.E.B., dite zone « D », dans lesquelles les constructions ne seront pas limitées mais soumises à obligation d'isolation phonique. Un décret en conseil d'Etat encadrera les limites de ces zones. Le décret précisera notamment l'indice psophique de la courbe délimitant la zone.

La création d'une zone « D » n'est obligatoire que dans les P.E.B. des aérodromes visés au 3 de l'article 266 septies du Code des Douanes. Elles est donc facultative pour l'aérodrome d'Agen-la-Garenne.

10
* * * * *

IV - IMPACT DU P.E.B. SUR L'URBANISME

La loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes, détermine les règles d'urbanisme applicables aux constructions dans les différentes zones de bruit d'un P.E.B. Ces règles se traduisent principalement par des interdictions et limitations du droit de construire, reprises à l'article L 147-5 du code de l'urbanisme et s'établissent comme suit :

« Dans les zones définies par le plan d'exposition au bruit, l'extension de l'urbanisation et la création ou l'extension d'équipements publics sont interdites lorsqu'elles conduisent à exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit. A cet effet :

1° - Les constructions à usage d'habitation sont interdites dans ces zones, à l'exception :

- de celles qui sont nécessaires à l'activité aéronautique ou liées à celle-ci ;
- dans les zones B et C et dans les secteurs déjà urbanisés situés en zones A, des logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales admises dans la zone et des constructions directement liées ou nécessaires à l'activité agricole ;
- en zone C, des constructions individuelles non groupées situées dans des secteurs déjà urbanisés et desservis par des équipements publics dès lors qu'elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances.

2° - Les opérations de rénovation des quartiers ou de réhabilitation de l'habitat existant, ainsi que l'amélioration, l'extension mesurée ou la reconstruction des constructions existantes, ne peuvent être admises que lorsqu'elles n'entraînent pas un accroissement de la capacité d'habitants exposés aux nuisances ; elles peuvent, en outre être admises dans les secteurs déjà urbanisés et desservis par des équipements publics de la zone C lorsqu'elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances.

3° - Dans les zones A et B, les équipements publics ou collectifs ne sont admis que lorsqu'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes.

Dans ces conditions, l'impact du P.E.B. en matière d'urbanisme peut être apprécié de la manière suivante :

- en définissant pour l'ensemble des communes concernées et pour chacune d'entre elles, les surfaces des zones dans lesquelles la réglementation du P.E.B. est incompatible avec les règles du droit du sol juridiquement opposables ;
- en analysant commune par commune, en fonction des différentes possibilités de choix de la limite extérieure de la zone de bruit modéré, dite zone C, les incidences du P.E.B. sur les projets communaux et les activités existantes.

11

a) Communes concernées

Elles étaient initialement au nombre de neuf, à savoir Boé, Brax, Estillac, Layrac, Le Passage, Moirax, Roquefort, Sauveterre St Denis et Ste Colombe en Brulhois. Elles sont toutes dotées d'un P.O.S. approuvé et leurs territoires sont compris dans l'aire du schéma directeur de l'agenais révisé, approuvé le 22 juillet 1998.

Avec l'adoption de la courbe d'indice psophique 78 proposée par la Préfète suite aux consultations des communes et des E.P.C.I. du 1^{er} trimestre 2000 et de la commission consultative de l'environnement du 6 février 2001, les communes de Layrac et Sauveterre St Denis ne sont plus concernées par le projet de P.E.B. Néanmoins l'analyse de l'impact sur l'urbanisme est conservée dans le présent document.

b) Surfaces affectées par une incompatibilité des règlements respectifs du P.E.B. et des P.O.S.

Il s'agit des surfaces des zones suivantes :

- **Zones urbaines, dites zones U (UA et UB) qui ne sont pas déjà urbanisées** dans lesquelles les capacités des équipements publics existants ou en cours de réalisation permettent, au sens du P.O.S., d'admettre immédiatement des constructions à usage d'habitation. Or, le P.E.B. interdit dans les différentes zones de bruit, les maisons d'habitation individuelles dans les secteurs non urbanisés.

A noter que les espaces boisés classés situés en zone UA et UB ne sont pas affectés par le P.E.B. dans la mesure où leur destination ne peut être modifiée, sauf par le biais d'une procédure de révision du P.O.S.

- **Zones naturelles, dites zones N comprenant :**

- les zones d'urbanisation future, dites zones NA qui, au sens du P.O.S., peuvent être urbanisées à l'occasion soit d'une modification du P.O.S., soit de la création d'une zone d'aménagement ou de constructions compatibles avec un aménagement cohérent de la zone tel qu'il est défini par le règlement. Or, le P.E.B. interdit dans les différentes zones de bruit, les maisons d'habitation individuelles dans les secteurs non urbanisés.
- les parties non urbanisées des zones NB. Comme pour les zones U, le P.E.B. interdit dans les différentes zones de bruit, les maisons d'habitation individuelles dans les secteurs non urbanisés. Dans les parties déjà urbanisées, des maisons individuelles d'habitation pourront être autorisées dès lors qu'elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances.

Il est précisé que :

- les zones situées dans l'emprise du P.E.B. qui bénéficient à ce jour d'une autorisation de lotir ne sont pas considérées comme incompatibles avec le P.E.B. L'autorisation de lotir confère en effet un droit de construire jusqu'au terme de 5 années après achèvement du lotissement, qui ne saurait être remis en cause si le P.E.B. était approuvé avant ce terme.

- une petite emprise classée en zones U du P.O.S. d'Estillac a été rendue inconstructible le 01.01.97 par les dispositions de l'article 52 de la loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, reprises à l'article L 111-1-4 du code de l'urbanisme. Il s'avère en effet qu'elles sont situées hors zone déjà urbanisée dans la bande inconstructible de 100 m de part et d'autre de l'axe d'une autoroute ou de 75 mètres de part et d'autre de l'axe d'une route à grande circulation (en l'espèce l'autoroute A 62). La loi précitée précise néanmoins que l'inconstructibilité des zones concernées se trouve levée dès lors que les règles concernant ces zones contenues dans le P.O.S., sont justifiées et motivées au regard notamment des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

L'introduction de telles règles dans les P.O.S. des communes concernées peut être faite au moyen d'une simple procédure de modification des documents de planification. Dans ces conditions, ces zones considérées comme potentiellement constructibles sont donc susceptibles d'être rendues définitivement inconstructibles par le P.E.B.

- dans le cadre de la politique affichée par l'Etat en matière de prévention des risques naturels d'inondation et de gestion des zones inondables, le Préfet de Lot-et-Garonne a demandé que les extensions du bourg de Boé (lieux-dits Beauséjour, terres de Cancel, Monfoux) et d'une zone de hameaux (lieux-dits Lafalitre, Bouzigot) ne puissent en aucun cas être constructibles compte tenu du risque très fort d'inondabilité auquel elles sont soumises. Ces principes ont été actés dans le schéma directeur de l'agenais, révisé approuvé. Le P.E.B. n'ajoute donc pas de contraintes aux servitudes existantes sur cette zone.

Les tableaux joints en annexe font apparaître, pour chacune des communes et pour l'ensemble d'entre elles, et en fonction des différentes limites extérieures possibles du P.E.B., les surfaces approximatives des zones dans lesquelles la réglementation opposable en matière du droit du sol est incompatible avec celle du P.E.B., à la date du 24 novembre 2000, (à toutes fins utiles, les tableaux de surfaces à la date du 14 décembre 1999 sont joints en partie 3).

* * * * *

13

C) Analyse par commune

Nota : Le lecteur pourra utilement se reporter aux différents tableaux de surfaces joints en annexes 1 A, B et C, pour ce qui concerne les surfaces de la courbe d'indice psophique 78 proposée.

• Commune de Boé

Une grande partie du Sud de la commune de Boé, dont le POS a été mis en révision le 21/12/1998, se trouve dans l'emprise du projet de P.E.B. entre les courbes d'IP 72 et 96. La commune est donc concernée par les zones B et C du PEB. La zone B comprend pour partie le lit de la Garonne et ses berges (ND inconstructible), pour partie une zone d'urbanisation future de loisirs (NAL) et pour partie un petit secteur inconstructible bien que classé en zone d'urbanisation future (1 NA) au P.O.S. pour les raisons invoquées au paragraphe b) ci-avant et que le projet de POS révisé arrêté le 16 février 2001 classe en zone naturelle agricole NC, en conformité avec les orientations du schéma directeur de l'agenais.

La vocation des zones situées dans l'emprise de la zone B du PEB est compatible avec la réglementation de celle-ci.

La zone C recouvre pour sa part, en majeure partie, des terres à vocation agricole (NC). Mais elle affecte également un secteur à vocation future de loisirs (NAL), des zones de hameaux (NB), et surtout le bourg de Boé et ses abords (classés au P.O.S. UA, UB, NA). Indépendamment des zones classées 1 NA au P.O.S., qui représentent environ une superficie de 40 ha, où pour les raisons précédemment évoquées (inondabilité), tout projet de construction est inenvisageable, le P.E.B. est de nature à remettre en cause les projets communaux (Logements sociaux, logements locatifs et constructions libres) sur les 12 ha environ disponibles aux abords immédiats du secteur urbanisé du bourg, étant précisé que la ZAC de Laccassagne (2^e tranche) a été réalisée durant l'année 2000.

Le choix de la courbe d'IP 78 comme limite extérieure du PEB autorise la constructibilité aux abords immédiats du bourg (derrière la mairie) et permet à la commune, moyennant une légère modification du plan de masse initial du projet initial, de réaliser son programme de logements sociaux.

• Commune de Brax

Seule l'extrémité Sud de la commune est concernée par la zone C du P.E.B. Il s'agit d'un secteur à vocation agricole (NC du P.O.S. approuvé) dans lequel sont recensées des zones de hameaux (NB). Celles-ci sont toutes urbanisées à l'exception de parcelles d'emprises limitées, situées aux lieux dits « Champs de Carabin » et « Berdole ».

Dans les parties urbanisées, les maisons d'habitation individuelles non groupées pourront être autorisées si elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil ; d'autant que la commune dispose de terrains situés en dehors de l'emprise du projet de P.E.B., en particulier dans les proches extensions du bourg, permettant ainsi de faire face à la pression foncière.

- **Les conséquences du P.E.B. sur cette commune sont donc nulles.**

14

• Commune d'Estillac

La majeure partie de l'aérodrome d'Agén-la-Garenne est située sur le territoire de la commune d'Estillac, dont le POS a été mis en révision le 14 octobre 1999. La partie Nord de la commune est concernée par les zones A, B et C du projet de PEB.

Le projet de P.E.B. a pour la commune les incidences suivantes :

Zone A :

- Incidence nulle pour la partie classée NDa au P.O.S., inconstructible sauf pour les bâtiments liés à l'activité aéronautique,
- toute construction à usage industriel ou commercial ne serait admise dans la zone NAXy située dans le prolongement Ouest de la piste d'aérodrome que sous réserve de ne pas entraîner l'implantation de population permanente.

Zone B :

- quelques parcelles vierges, en zones U et NB situées à proximité du bout de la piste d'aérodrome deviendraient inconstructibles,
- idem zone A en ce qui concerne les secteurs NAXy, les logements de fonction éventuels étant autorisés.

Zone C :

- idem zone B en ce qui concerne les secteurs NAXy et NAX,
- toutes les emprises, hors zones urbanisées, situées en zone U de part et d'autre de la voie communale n° 4 et de la RD 656, ne pourraient recueillir que des maisons individuelles sous réserve qu'elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil. A noter que l'emprise située au lieu-dit « Moussat » n'est pas concernée. En effet, un arrêté de lotissement a récemment été accordé ; il ouvre un droit à construire jusqu'au terme de 5 années après achèvement des travaux de viabilisation, même si, d'ici là, le PEB était approuvé.

Par ailleurs, avec la courbe extérieure de la zone C arrêtée à l'IP 78, la constructibilité des $\frac{3}{4}$ de la zone d'urbanisation future située au lieu dit « Lhoste » et classée NA au POS, est maintenue.

• Commune de Layrac

Un petit secteur de la partie Nord de la commune est situé entre les courbes d'indice 72 et 77, en zone C du PEB. Au POS révisé approuvé le 16.01.01, il s'agit d'un secteur inondable voué pour partie à l'agriculture (Nci), et pour partie à l'exploitation de gravières (Ncgi). Seules les constructions liées à l'agriculture sont susceptibles d'y être admises, ce qui n'est pas contraire à la réglementation de la zone « C » du PEB.

Les conséquences du PEB sont donc nulles sur cette commune.

(Par ailleurs, elle n'est plus concernée par le PEB après prise en compte de la courbe d'IP 78 comme limite extérieure de la zone « C »..

15

- **Commune de Moirax**

L'extrémité Nord de la commune, dont le POS en en révision depuis 1997, est située en zone C du PEB entre les courbes d'IP 72 et 80. Cette zone correspond à une partie du lit de la Garonne et aux berges boisées de celle-ci. Elle est classée au P.O.S. pour partie en secteur NDi inconstructible et pour partie en espace boisé classé. La procédure en cours de révision du P.O.S. n'est pas de nature à modifier cette situation.

Les conséquences du P.E.B. sur cette commune sont donc nulles.

- **Commune du Passage**

Cette commune dont le P.O.S. est en révision depuis 1996 (le projet de POS révisé a été arrêté le 26 juillet 1999), est concernée par les zones A, B et C du PEB. La zone A, correspondant aux abords immédiats de la piste et à son prolongement vers l'Est est classée en secteur inconstructible (zone NDa du P.O.S.) sauf pour les bâtiments liés à l'activité aéronautique. L'approbation du PEB serait sans incidence sur ce secteur, sauf pour une infime partie de la zone Naxy prévue par le projet de POS révisé au lieu-dit « Beauregard » qui deviendrait inconstructible.

La zone B recouvre une partie de la zone NDa précitée, l'extrémité Nord de la zone UX de « La Plaine », la partie extrême Sud de la zone urbaine, dite UD, située de part et d'autre de la RN 2021 au Nord du giratoire de Beauregard, et une partie de l'emprise de l'hippodrome. L'approbation du P.E.B. entraînerait :

- l'inconstructibilité de la parcelle située à l'extrémité Sud-Ouest de la zone U,
- l'impossibilité de réaliser une construction à usage industriel au nord de la zone UX si celle-ci était de nature à entraîner l'implantation de population permanente (les logements de fonction ne sont pas concernés).

La zone C pour sa part englobe des terrains à vocation industrielle (UX), de loisir (NC Hippodrome), d'habitat (UD) et d'urbanisation future industrielle et commerciale (NAXy).

Le choix de la courbe d'IP 78 comme limite extérieure de la zone « C » permet de maintenir la constructibilité de 2 zones d'une contenance de 2 ha, située respectivement à l'Est de la RN 2021 en face de la Garenne (actuellement parc privé) et à l'Est de la RN 21 où un projet de lotissement est effectif.

Enfin, toute construction à usage industriel ou commercial en zone NAXy serait autorisée sous réserve de ne pas entraîner l'implantation de population permanente. Les logements de fonction nécessaires à ces activités sont cependant autorisés.

Les conséquences du PEB sont donc quasiment nulles sur cette commune.

16

• Commune de Roquefort

Le Nord de la commune est situé dans l'axe de la piste d'aérodrome, à l'Ouest de celle-ci. Il est concerné par les zones B et C du P.E.B. dont l'approbation aurait les conséquences suivantes :

Zone B :

- Elle correspond à un secteur NAX du P.O.S. dans lesquelles les constructions à usage industriel ou commercial ne seraient admises que sous réserve de ne pas entraîner l'implantation de population permanente. Les logements éventuels de fonction sont autorisés.

Zone C :

- idem zone B en ce qui concerne le secteur NAX.
- concernant les zones d'urbanisation future, la zone NA, lieu-dit « Rames Nord », vouée à un habitat groupé sous forme de lotissements, serait incompatible avec le P.E.B., même dans l'hypothèse du choix de la courbe minimum d'I.P. 84. D'autant plus de zones de types U et NA ou d'extension non urbanisées de secteurs de hameaux existants (classées NB au P.O.S.) seraient également rendues inconstructibles que l'I.P. de la courbe choisie comme limite extérieure de la zone C du P.E.B. serait faible. Il en serait ainsi pour :
 - au Nord de l'autoroute la zone NA de « Laberneze » en partie et la partie non urbanisée de la zone U de « La Bourdasse »,
 - au Sud de l'autoroute, les zones NA de « Baluchet », « Rames Nord », « Poutillé » et « Planton », les parties non urbanisées des zones NB de « Talives », « Landais » et « Fond du bois » et de la zone Ua de « Lescaze ».

Le choix de la courbe d'IP 78 comme limite extérieure de la zone « C » ramène à 17 ha environ (au lieu de 26 ha dans le cas d'un choix à la courbe réglementaire d'IP 72) la surface des zones dont la réglementation du PEB est contraire à la vocation donnée par le POS et qui se situent dans l'axe de piste à environ 1500 m du bout de celle-ci.

• Commune de Ste Colombe-en-Brulhois

Le POS a été mis en révision le 21 juillet 1999 et le projet de POS révisé a été arrêté le 15 janvier 2001.

Une seule zone de hameau est située à l'intérieur de la courbe d'IP 78 (lieu dit Berdole). Ce secteur est partiellement urbanisé et la construction de maisons individuelles sur les parcelles non bâties n'est pas contraire à la réglementation du PEB.

Les conséquences du P.E.B. sur cette commune sont donc nulles.

• Commune de Sauveterre St Denis

Seule une petite partie de la commune, au Sud-Ouest de celle-ci, est concernée par le P.E.B. (zone C entre les courbes d'IP 72 et 75). La zone n'est pas bâtie et n'a pas vocation à le devenir. Elle est inondable. Il s'agit d'un secteur à vocation agricole (NCi du P.O.S.) et d'exploitation de carrière (NCgi). Seules les constructions strictement liées à l'agriculture peuvent y être autorisées sous réserve de sujétions liées à l'inondabilité. Ces dispositions ne sont pas contraires à la réglementation applicable en zone C du P.E.B.

Les conséquences du P.E.B. sont donc nulles pour cette commune, après prise en compte de la courbe d'IP 78.

17

V - JUSTIFICATION DU CHOIX DE DELIMITATION DE LA ZONE C

A partir du trafic quotidien type, des courbes d'égale gêne sonore sont calculées. Chaque courbe correspond à une même valeur d'un indice - l'indice psophique - qui rend compte des spécificités du bruit des avions. (Des explications sur cet indice sont données en pièce « L'essentiel du P.E.B. »).

La valeur 96 correspond à la limite de la zone A du plan, elle est fixée par décret ,

La valeur 89 correspond à la limite de la zone B, elle aussi fixée par décret,

La limite de la zone C, dans laquelle les constructions nouvelles seront réglementées, est fixée par le Préfet du département parmi les valeurs comprises entre 72 et 84 (décret n°97-607 du 31 mai 1997 codifié à l'alinéa 4 de l'article R 147-2 du Code de l'Urbanisme).

L'indice retenu pour la limite de zone C est unique pour un P.E.B. donné, quelle que soit la commune considérée.

* * * * *

Le choix de délimitation de la zone C est effectué après analyse des perspectives d'urbanisation (prévisions de développement des constructions) décidées et prévues par les communes dans leurs plans d'occupation des sols (P.O.S.), étant précisé que le P.E.B. est sans effet sur les constructions existantes.

Il résulte d'un compromis entre le souci de respecter la volonté des communes et la nécessité d'éviter l'augmentation de la population dans les secteurs que l'on sait devoir être exposés dans le futur aux nuisances dues au bruit des avions.

* * * * *

18

En ce qui concerne l'aérodrome d'Agen -la-Garenne :

Dans ces conditions, compte tenu **d'une part** :

- des prescriptions du décret n° 97-607 du 31 mai 1997, autorisant le choix de la courbe extérieure de la zone « C » entre l'IP 84 et l'IP 72, au lieu de l'IP 78 auparavant ;
- de l'état actuel de l'urbanisation autour du site ;
- de l'avis formulé par les communes et les E.P.C.I. compétents, sur le projet de P.E.B. avec une courbe extérieure limitée à l'IP 74 ;
- de l'avis favorable formulé par la commission consultative de l'environnement en date du 06 février 2001, pour une limite extérieure de la zone « C » fixée à la courbe d'IP 78 ;
- de l'impact du projet présenté sur l'urbanisme que l'on peut qualifier de :
 - **Nul** sur la commune de Brax, Layrac, Moirax, Sauveterre Saint Denis et de Sainte Colombe en Brulhois,
 - **Faible** sur la commune de Le Passage,
 - **Important à très important** sur les communes de Boé, Estillac et Roquefort compte tenu des surfaces affectées par le P.E.B. ;

et d'autre part,

- de la circulaire interministérielle n° 52732 du 27 décembre 1996 relative à la maîtrise de l'urbanisation autour des aérodromes, aux termes de laquelle il convient de privilégier le niveau d'indice le plus bas prévu par les textes en vigueur (soit l'IP 72) pour fixer la limite extérieure de la zone « C » ;

Madame la Préfète a proposé, durant l'instruction du dossier de retenir la courbe d'indice psophique 78 comme limite extérieure de la zone « C ».

Ce choix permet :

- de réduire d'environ 18 hectares les surfaces que le P.E.B. rendrait inconstructibles pour l'habitat par rapport à l'hypothèse où la courbe d'IP 72 serait retenue et d'environ 14 hectares par rapport à la courbe d'IP 74 précédemment proposée ;
- de réduire le nombre de communes concernées par le P.E.B. ;
- d'assurer une protection satisfaisante de l'outil aéroportuaire ;
- d'éloigner suffisamment l'habitat futur de l'aérodrome, compte tenu de la sensibilité croissante de la population au bruit des avions.

Le présent PEB e st donc établi suivant ces dispositions.

Surfaces approximatives (en ha) des secteurs d'incompatibilité PEB/POS

Ensemble des zones

COMMUNES										
	Sauveterre St Denis	Layrac	Boé	Moirax	Le Passage	Estillac	Roquefort	Brax	Ste Colombe en Bruilhois	Ensemble des communes
20 Indices Psophiques	84	0	0	5.0	0	0.2	3.8	3.9	0	12.9
	83	0	0	5.9	0	0.2	4.2	4.9	0	15.2
	82	0	0	6.6	0	0.2	4.8	5.8	0	17.4
	81	0	0	7.3	0	0.2	5.0	8.9	0	21.4
	80	0	0	8.2	0	0.2	5.5	11.6	0	25.5
	79	0	0	9.1	0	0.2	6.4	14.8	0	30.5
	78	0	0	10.1	0	0.2	7.3	17.1	0	34.7
	77	0	0	10.8	0	0.4	8.2	19.2	0.2	38.8
	76	0	0	11.4	0	1.1	8.9	21.6	0.5	43.5
	75	0	0	11.6	0	1.7	9.6	23.0	0.6	46.5
74	0	0	11.6	0	2.1	10.5	24.2	0.6	49.0	
73	0	0	11.6	0	2.3	11.5	25.4	0.6	51.4	
72	0	0	11.6	0	2.4	12.1	26.3	0.6	53.0	

20

Indices

Psophiques

Surfaces approximatives (en ha) des secteurs d'incompatibilité PEB/POS

Zones Naturelles

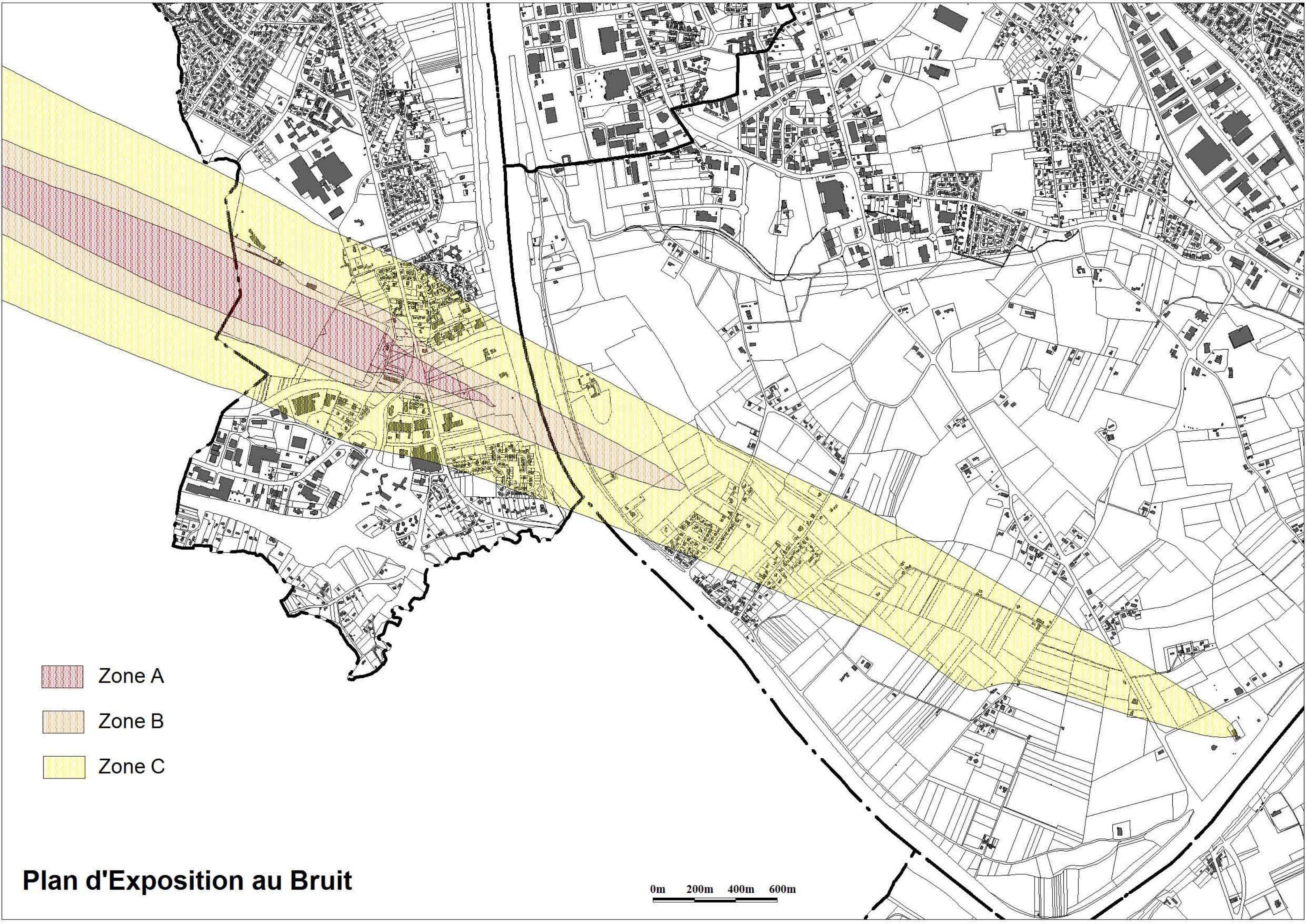
(Zones NA et parties non urbanisées de zones NB)

COMMUNES										
	Sauveterre St Denis	Layrac	Boé	Moirax	Le Passage	Estillac	Roquefort	Brax	Ste Colombe en Bruilhois	Ensemble des communes
21 Indices Psophiques	84	0	5.0	0	0	0.7	3.9	0	0	9.6
	83	0	5.9	0	0	0.7	4.9	0	0	11.5
	82	0	6.6	0	0	0.7	5.8	0	0	13.1
	81	0	7.3	0	0	0.7	8.9	0	0	16.9
	80	0	8.0	0	0	1.0	11.6	0	0	20.6
	79	0	8.7	0	0	1.7	14.5	0	0	24.9
	78	0	9.2	0	0	2.5	16.4	0	0	28.1
	77	0	9.4	0	0	3.2	18.3	0.2	0	31.1
	76	0	9.6	0	0	3.9	20.5	0.5	0	34.5
	75	0	9.6	0	0	4.4	21.7	0.6	0	36.3
74	0	9.6	0	0	4.9	22.7	0.6	0	37.8	
73	0	9.6	0	0	5.3	23.7	0.6	0	39.2	
72	0	9.6	0	0	5.6	24.4	0.6	0	40.2	

Surfaces approximatives (en ha) des secteurs d'incompatibilité PEB/POS

Zones Urbaines

Indices	COMMUNES									
	Sauveterre St Denis	Layrac	Boé	Moirax	Le Passage	Estillac	Roquefort	Brax	Ste Colombe en Bruilhois	Ensemble des communes
84	0	0	0	0	0.2	3.1	0	0	0	3.3
83	0	0	0	0	0.2	3.5	0	0	0	3.7
82	0	0	0	0	0.2	4.1	0	0	0	4.3
81	0	0	0	0	0.2	4.3	0	0	0	4.5
80	0	0	0.2	0	0.2	4.5	0	0	0	4.9
79	0	0	0.4	0	0.2	4.7	0.3	0	0	5.6
78	0	0	0.9	0	0.2	4.8	0.7	0	0	6.6
77	0	0	1.4	0	0.4	5.0	0.9	0	0	7.7
76	0	0	1.8	0	1.1	5.0	1.1	0	0	9.0
75	0	0	2.0	0	1.7	5.2	1.3	0	0	10.2
74	0	0	2.0	0	2.1	5.6	1.5	0	0	11.2
73	0	0	2.0	0	2.3	6.2	1.7	0	0	12.2
72	0	0	2.0	0	2.4	6.5	1.9	0	0	12.8



- Zone A
- Zone B
- Zone C

Plan d'Exposition au Bruit

0m 200m 400m 600m