

PRÉFET DE SAÔNE-ET-LOIRE

DIRECTION DÉPARTEMENTALE
DES TERRITOIRES

Service Environnement
Unité prévention des risques

Le Préfet de Saône-et-Loire,
chevalier de la Légion d'honneur,
officier de l'ordre national du Mérite

ARRÊTÉ n° 2015-0345-DDT
Approuvant le plan d'exposition au bruit
de l'aérodrome de Chalon-Champforgeuil

Vu le code de l'urbanisme, notamment les articles L 147-1 à L 147-8 et R 147-1 à R 147-11 sur les dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes ;

Vu le code de l'environnement, notamment les articles L 571-11 et R 571-58 à R 571-65 sur les plans d'exposition au bruit ;

Vu le plan d'exposition au bruit en vigueur, approuvé par arrêté ministériel en date du 5 mars 1982 ;

Vu le dossier de présentation du projet de plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome de Chalon-Champforgeuil ;

Vu l'arrêté préfectoral n° 2013283-0015 en date du 10 octobre 2013 portant mise en révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Chalon-Champforgeuil ;

Vu le bilan de la consultation menée sur le projet de PEB auprès des communes concernées et auprès de la communauté d'agglomération Chalon Val de Bourgogne, en application des dispositions de l'article R 147-7 du code de l'urbanisme ;

Vu la décision en date du 20 février 2015 de M. le président du tribunal administratif de Dijon portant désignation de la commission d'enquête ;

Vu le dossier soumis à enquête publique ;

Vu l'arrêté préfectoral n° 2015071-0011 en date du 12 mars 2015 portant ouverture d'une enquête publique relative à la mise en révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Chalon-Champforgeuil, du 7 avril 2015 inclus au 11 mai 2015 inclus ;

Vu le rapport et les conclusions motivées de la commission d'enquête sur la révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Chalon-Champforgeuil, remis au préfet de Saône-et-Loire le 10 juin 2015, émettant un avis favorable assorti de recommandations.

Considérant que le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Chalon-Champforgeuil approuvé par arrêté ministériel le 5 mars 1982 nécessite d'être révisé pour le rendre conforme aux nouvelles dispositions réglementaires, notamment de l'utilisation de l'indice L_{den} et pour tenir compte de l'évolution du trafic et des conditions d'exploitation de l'aérodrome ;

Considérant qu'il convient de limiter la construction et l'urbanisation autour de l'aérodrome afin de ne pas exposer de nouvelles populations aux nuisances générées par l'activité aérienne ;

Sur proposition de M. le directeur départemental des territoires de Saône-et-Loire ;

ARRÊTE

Article 1^{er} :

Le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Chalon-Champforgeuil, portant révision du plan approuvé par arrêté ministériel du 5 mars 1982, annexé au présent arrêté est approuvé sur les communes du département de Saône-et-Loire suivantes : Champforgeuil, Farges-lès-Chalon, La Loyère, Fontaines, Chatenoy-le-Royal.

Article 2 :

Le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Chalon-Champforgeuil comprend :

- un rapport de présentation ;
- une carte à l'échelle 1/25000^{ème} du plan d'exposition au bruit.

Article 3 :

Les indices L_{den} définissant les limites extérieures des zones B et C sont fixés respectivement à 62 dB(A) et 53dB(A).

Article 4 :

Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de Saône-et-Loire. Cet arrêté ainsi que le plan d'exposition au bruit approuvé seront notifiés aux maires des communes concernées citées à l'article 1 et au président de la communauté d'agglomération Chalon Val de Bourgogne .

Article 5 :

Le présent arrêté et le plan d'exposition au bruit seront tenus à la disposition du public à la mairie de chacune des communes concernées citées à l'article 1, au siège de l'établissement public de coopération intercommunale compétents cités à l'article 4 ainsi qu'à la préfecture du département de Saône-et-Loire.

Article 6 :

Un avis mentionnant les lieux où les documents peuvent être consultés est inséré dans les deux journaux du département de Saône-et-Loire suivants :

- « Journal de Saône-et-Loire » et « La Renaissance » ;

Cet avis sera affiché dans les lieux d'affichage habituels des mairies et de la communauté d'agglomération Chalon Val de Bourgogne et publié par tout autre procédé en usage.

Article 7 :

Le rapport et les conclusions du commissaire-enquêteur seront tenus à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête à la préfecture de Saône-et-Loire, aux mairies et à la communauté d'agglomération Chalon Val de Bourgogne aux jours et heures habituels d'ouverture.

Article 9 :

La secrétaire générale de la préfecture de Saône-et-Loire, les maires des communes et le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétents sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Mâcon, le 17 juillet 2015

Le Préfet
G. Payet

Direction générale de l'Aviation civile

Direction de la sécurité de l'Aviation civile Nord-Est

Département Surveillance et Régulation

Division Régulation et Développement durable

Subdivision Développement durable

*Direction départementale des territoires de
la Saône et Loire*

Service Environnement/ Unité Prévention des risques

AERODROME DE CHALON CHAMPFORGEUIL

Rapport de présentation du Plan d'Exposition au Bruit



SOMMAIRE

I DEFINITION D'UN PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT (PEB).....	3
1. FINALITE ET TEXTES DE REFERENCE	3
2. METHODE D'ELABORATION	4
A) UNE EVALUATION DE LA GENE SONORE A COURT, MOYEN ET LONG TERME.....	4
B) LE LDEN, UN NOUVEL INDICE, MOINS SPECIFIQUE QUE L'INDICE PSOPHIQUE	4
3. CONTENU ET MODALITES D'APPLICATION	5
II LA DEMARCHE DE REVISION DU PEB DE CHALON-CHAMPFORGEUIL.....	8
1. PRESENTATION DE L'AERODROME	8
A) LES PISTES	8
B) LES TRAJECTOIRES	8
C) LES PROCEDURES (ANNEXE 1).....	9
2. LES AERONEFS RETENUS.....	9
3. LES HORIZONS ENVISAGES	11
4. LA REPARTITION DES MOUVEMENTS PAR TYPE D'APPAREIL	11
III PRESENTATION DU PERIMETRE DU PEB DE CHALON-CHAMPFORGEUIL.....	12
1. CHOIX DES INDICES DELIMITANT LES ZONES B ET C.....	12
2. REPRESENTATION GRAPHIQUE	13
3. IMPACT SUR L'URBANISATION DES COMMUNES.....	13
A) LE PERIMETRE CONCERNE.....	13
B) ANALYSE DES COURBES (CF ANNEXE 4).....	13
C) IMPACT SUR L'URBANISATION DES COMMUNES CONCERNEES : EXAMEN DE LA COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME (CF. ANNEXE 8)	14
IV LA PROCEDURE DE REVISION DU PEB	15
1. PHASE D'ETUDE ET PRELIMINAIRES.....	15
2. PHASE ADMINISTRATIVE	15
A) CONSULTATIONS.....	15
B) ENQUETE PUBLIQUE ET APPROBATION.....	15
ANNEXE 1 CARTES AERONAUTIQUES	17
ANNEXE 2 DESCRIPTION DES TRAJECTOIRES	18
ANNEXE 3 HYPOTHESES DE TRAFIC AUX TROIS HORIZONS	19
ANNEXE 4 ANALYSE DES COURBES	20
ANNEXE 5 ARRETE PREFECTORAL DE MISE EN REVISION	21
ANNEXE 6 PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT	23
ANNEXE 7 CONSULTATION DES COMMUNES ET EPCI CONCERNES	24
ANNEXE 8 CONCLUSION DE L'ENQUETE PUBLIQUE	25
ANNEXE 9 FICHES.....	30
FICHE N° 1 : COMMUNE DE FONTAINES.....	31
FICHE N° 2 : COMMUNE DE CHATENOT-LE-ROYAL.....	32
FICHE N° 3 : COMMUNE DE LA LOYERE	33
FICHE N° 4 : COMMUNE DE CHAMPFORGEUIL.....	34
FICHE N° 5 : COMMUNE DE FARGES-LES-CHALON	35
ANNEXE 10 GLOSSAIRE	36

I DEFINITION D'UN PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT (PEB)

1. FINALITE ET TEXTES DE REFERENCE

Le PEB est un instrument juridique destiné à maîtriser et à encadrer l'urbanisation en posant des droits à construire dans les zones de bruit au voisinage des aéroports.

Le PEB vise à éviter que des populations nouvelles ne subissent des nuisances sonores, immédiatement ou à terme, dans des secteurs exposés ou susceptibles d'être exposés à un certain niveau de gêne sonore et à préserver l'activité aéronautique avec son éventuel développement de l'infrastructure aéroportuaire.

Si, pour cela, il encadre et limite le droit à construire dans certaines zones, y compris en cas d'extension ayant pour effet d'augmenter la capacité d'accueil, il n'a en revanche aucun impact sur les constructions existantes et les populations déjà installées.

En finalité, ce document d'urbanisme doit être annexé, lorsqu'il existe, au plan local d'urbanisme, au plan de sauvegarde et de mise en valeur et à la carte communale des communes concernées. Les dispositions de ces documents doivent être compatibles avec celles actées dans le PEB.

Les principaux textes de référence sont les suivants :

- Code de l'urbanisme : articles L147-1 à L147-8 et R147-1 à R147-11 ;
- Le code de l'environnement : articles L.571-1113; R.571-58...65 et 70...80 ;
- Le code des Transports ; articles L.6361-1...14 ;
- Décret n° 97-607 du 31 mai 1997 relatif aux règles de protection contre le bruit et à l'aide aux riverains des aérodromes ;
- Loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 portant création de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA) ;
- Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain modifiée par la loi n° 2002-3 du 03 janvier 2002 ;
- Loi n° 2003-590 du 2 juillet 2003 urbanisme et habitat.
- Décret n° 2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement ;
- Décret n° 2012-1470 du 26 décembre 2012 relatif aux modalités d'élaboration des plans d'exposition au bruit de certains aérodromes ;

2. METHODE D'ELABORATION

a) Une évaluation de la gêne sonore à court, moyen et long terme

Le PEB définit les zones autour de l'aéroport à partir d'une évaluation de la gêne sonore susceptible d'être ressentie par les riverains au passage des avions. Cette évaluation est établie, depuis l'entrée en vigueur des dispositions du décret du 26 avril 2002, sur un horizon d'une quinzaine d'années. Ce décret introduit la prise en compte d'hypothèses sur la base d'un découpage journalier « jour, soirée, nuit » à court et moyen terme, en plus de celles à long terme. Les zones du PEB reflètent donc une combinaison de la réalité du moment et d'une projection dans le temps à plusieurs horizons de la vie de l'aéroport.

Pour ce faire, il est nécessaire de simuler à ces horizons dans le contexte des conditions d'exploitation aéroportuaire, les émissions sonores engendrées par l'activité, ce qui revient à établir des prévisions réalistes concernant les données suivantes :

- Nombre de mouvements d'avions et répartition par type d'avion,
- La typologie des appareils établissant le trafic sur l'aérodrome,
- Répartition des mouvements par trajectoire et par sens d'atterrissage,
- La part des vols de nuit (22h-6h) et de soirée (18h-22h).

b) Le L_{den} , un nouvel indice, moins spécifique que l'indice $psophique$

La gêne sonore est calculée au moyen d'un modèle mathématique mettant en équation différents paramètres pour prendre en compte :

- Le bruit émis par chaque modèle d'avion tel qu'il est perçu au sol,
- Le nombre de passages d'avions en 24 heures,
- La perception différente du bruit entre le jour, la nuit et, maintenant, la soirée : chaque vol nocturne est pondéré d'un coefficient 10, chaque vol de soirée d'un coefficient 5.

Sur proposition de l'autorité de contrôle des nuisances sonores, la France a adopté en 2002 l'indice L_{den} . Cet indice exprimé en décibels (dbA), évalue l'exposition du bruit pendant une durée déterminée pondérée.

Le logiciel utilisé pour établir les PEB et les PGS est INM (version 7.0) permettant une modélisation de la gêne sonore de plus en plus proche de la réalité. Il permet aussi, grâce à un modèle numérique de terrain (MNT) adapté par l'IGN, la prise en compte du relief.

La formule du L_{den} , qui s'exprime en décibel, est la suivante :

$$L_{den} = 10 \times \log \frac{1}{24} \left(12 \times 10^{\frac{L_d}{10}} + 4 \times 10^{\frac{L_e + 5}{10}} + 8 \times 10^{\frac{L_n + 10}{10}} \right)$$

Diagram illustrating the formula components and their corresponding periods and levels:

- Niveau moyen de jour** (Day level) corresponds to L_d and the **Période de jour** (Day period) with a weight of 12.
- Niveau moyen de soirée** (Evening level) corresponds to $L_e + 5$ and the **Période de soirée** (Evening period) with a weight of 4.
- Niveau moyen de nuit** (Night level) corresponds to $L_n + 10$ and the **Période de nuit** (Night period) with a weight of 8.
- The formula uses **Pondération** (Weighting) factors of 10 for the evening and night periods.

3. CONTENU ET MODALITES D'APPLICATION

Le modèle mathématique permet de quantifier la gêne sonore future en chaque point du territoire voisin de l'aéroport. Il est alors possible de relier entre eux, sur une carte, les points où le L_{den} a la même valeur. Le résultat est une courbe entourant tout ou partie de l'aéroport, allongée dans l'axe des pistes en raison du bruit produit lors des opérations de décollage et atterrissage.

Dans la zone comprise à l'intérieur de chaque courbe, la gêne sonore sera supérieure à la valeur de l'indice considéré (par exemple 70 dans la zone de bruit fort) ; à l'extérieur de cette courbe, la gêne sera inférieure, décroissante à mesure que l'on s'éloigne.

Les zones A et B, de bruit fort

Les zones A et B du PEB, appelées zones de bruit fort, sont délimitées par les courbes L_{den} 70 pour la zone A, et par une valeur choisie par le préfet, entre le L_{den} 65 et le L_{den} 62 pour la zone B (cette modulation est une disposition nouvelle introduite par le décret du 26 avril 2002).

Toute construction neuve à usage d'habitation et toute action sur le bâti existant tendant à accroître la capacité d'accueil sont, sauf rares exceptions, non autorisées.

La zone C, de bruit modéré

L'indice délimitant la zone C est choisi par le préfet, dans une fourchette allant du L_{den} 57 au L_{den} 52, ce dernier étant le plus protecteur.

A l'intérieur de la zone C, les restrictions en matière d'urbanisation sont moins contraignantes que dans les zones A et B.

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 PEB peuvent délimiter des secteurs où, pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées, à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores. La loi n°2003-590 du 2 juillet 2003 prévoit que ces secteurs peuvent être introduits, après enquête publique, postérieurement à la publication du PEB, si la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale concerné en fait la demande.

La zone D

Dans cette zone, l'indice est compris entre la valeur limite de la zone C et la courbe d'indice L_{den} 50, limite inférieure fixée par le décret n°2002-626 du 26 avril 2002.

La zone D ne donne pas lieu à des restrictions des droits à construire, mais étend le périmètre dans lequel l'isolation phonique de toute nouvelle habitation et l'information des futurs occupants, acquéreurs ou locataires du logement, sont obligatoires.

Elle n'est obligatoire que pour les aérodromes pour lesquels le nombre annuel des mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes, a dépassé 20 000 lors de l'une des 5 années civiles précédentes.

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 ledit bien.

	ZONE A L _{den} ≥ 70	ZONE B 70 > L _{den} ≥ (62 à 65)	ZONE C (62 à 65) > L _{den} ≥ (52 à 57) (indices fixés par le préfet)	ZONE D (52 à 57) > L _{den} ≥ 50
CONSTRUCTIONS NOUVELLES A USAGE D'HABITATION				
Logements nécessaires à l'activité aéronautique ou liés à celle-ci	Autorisés *			Autorisés *
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales admises dans la zone	Autorisés * dans les secteurs déjà urbanisés	Autorisés *		
Constructions directement liées ou nécessaires à l'activité agricole				
Constructions individuelles non groupées	Non autorisées		Autorisées * si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par des équipements publics et si elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances	
Autres types de constructions nouvelles à usage d'habitation (exemples : lotissements, immeubles collectifs à usage d'habitation)	Non autorisés		Opérations de reconstruction autorisées * si rendues nécessaires par une opération de démolition en zone A ou B, dès lors qu'elles n'entraînent pas d'accroissement de la population exposée aux nuisances, que les normes d'isolation phonique fixées par l'autorité administrative sont respectées et que le coût d'isolation est à la charge exclusive du constructeur	
EQUIPEMENTS PUBLICS OU COLLECTIFS				
Création ou extension	Autorisée * s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes		Autorisée *	Autorisée *
INTERVENTIONS SUR L'EXISTANT				
Rénovation, réhabilitation amélioration, extension mesurée ou reconstruction des constructions existantes	Autorisée * sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances			Autorisées *
Opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain	Non autorisées		Autorisées * sous réserve de se situer dans un des secteurs délimités pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existant, à condition de ne pas entraîner d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores	

Tableau synthétisant les règles d'urbanisme applicables dans les zones d'un PEB (plusieurs textes)

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

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

	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
Constructions à usage d'habitation exceptionnellement admises	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	30 dB(A)
Locaux d'enseignement et de soins	47dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	30 dB(A)
Locaux à usage de bureaux ou recevant du public	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	30 dB(A)

II LA DEMARCHE DE REVISION DU PEB DE CHALON-CHAMPFORGEUIL

La loi du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes a rendu obligatoire l'élaboration d'un PEB sur les aérodromes civils ou militaires. Il s'agit des aérodromes de catégorie A, B et C selon le code de l'Aviation Civile (R222-5) et de ceux figurant sur une liste établie par l'autorité administrative (cf. arrêté du 28 mars 1988 modifié).

Le PEB en vigueur sur l'aérodrome de Chalon-Champforgeuil ouvert en catégorie C, date du 5 mars 1982. Il était nécessaire d'entreprendre sa révision pour plusieurs raisons :

- Les nouvelles dispositions réglementaires, entrées en vigueur le 1^{er} novembre 2002, n'étaient pas prises en compte par l'actuel PEB,
- Le décret du 26 avril 2002 rend obligatoire l'élaboration ou la révision de tous les PEB,
- Cette révision permet de tenir compte dans l'établissement des hypothèses des évolutions de développement de l'aérodrome survenues depuis les études du précédent PEB.

1. PRESENTATION DE L'AERODROME

L'aérodrome de Chalon-Champforgeuil, situé à environ 5 km au nord de la ville de Chalon sur Saône, est un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique. Il est géré par la Société d'Exploitation Chalon.Aéroport par délégation du propriétaire (communauté d'agglomération de Chalon-Val de Bourgogne).

a) Les pistes

La plate-forme comprend une piste principale revêtue de 1440 m de long sur 30 m de large d'orientation 17 (170°) / 35 (350°), et une piste en herbe de 850 m de long sur 50 m de large de même orientation.

b) Les trajectoires

Les tracés, sur fond cartographique annexé, représentent les traces moyennes projetées au sol des procédures de circulation aérienne prises en compte dans l'élaboration du PEB.

En effet, les phénomènes météorologiques, les différents types de système de navigation utilisés et les performances hétérogènes des avions, font que les trajectoires réelles des appareils apparaissent sous forme d'un faisceau plutôt que sous une trace unique. Aussi, pour les besoins de l'étude, une trajectoire médiane a été prise en compte.

Les départs sont représentés en bleu, les arrivées en rouge. (**ANNEXE 2**)

Les trajectoires ont été définies par le Service de la navigation aérienne Nord-Est et ont été modélisées par la subdivision développement durable de la Direction de la sécurité de l'Aviation civile Nord-Est.

Compte tenu du régime des vents sur l'aérodrome et pour tout type de trafic confondu, la répartition des mouvements par QFU (ou sens de piste) s'établit de la manière suivante :

- pour la piste principale revêtue : 12% d'utilisation en QFU 17 et 45% d'utilisation en QFU 35
- pour la piste en herbe : 12% d'utilisation en QFU 17 et 31% d'utilisation en QFU 35.

Les trajectoires départs sont identifiées conformément à la documentation aéronautique (**ANNEXE 1**).

Pour une modélisation réaliste du bruit généré, les trajectoires des aéronefs ne peuvent pas être assimilées à des systèmes de type filaire constitués de rails que les avions suivraient avec précision. L'organisation de la circulation aérienne, l'utilisation ou non des systèmes de gestion de vol, les variables de pilotage et météorologiques conduisent nécessairement à une dispersion significative des trajectoires réelles.

Cette dispersion est prise en compte dans la modélisation des courbes de bruit.

La représentation graphique est établie à l'échelle 1/25000^{ème}, conformément à l'article R147-5 du code de l'urbanisme. L'ensemble des 3 courbes résultant du choix des indices devient la représentation graphique

du PEB soumis à l'instruction administrative réglementaire. La courbe « Long terme », à échéance 10 ans, est celle soumise à l'enquête publique (**ANNEXE 4**).

c) Les procédures (annexe 1)

Procédures IFR :

- Départs IFR : de préférence omnidirectionnels, les consignes recommandées sont :
 - pour les deux QFU : monter dans l'axe jusqu'à une altitude de 1100 pieds QNH, avant de virer
- Arrivées IFR :
 - Arrivée NDB QFU35 pour les aéronefs de catégorie A et B : interception de l'axe, à 6.1 Nm du seuil de piste 35, descente selon une pente de 6,3% et une arrivée rectiligne dans l'axe de piste.
 - Arrivée NDB QFU35 pour les aéronefs de catégorie C : interception de l'axe à 6.1 Nm du seuil de piste 35, descente selon une pente de 5.5% et une arrivée rectiligne dans l'axe de piste
- L'hippodrome d'attente se situe à l'ouest de Saint-Loup-de-Varennnes à une altitude de 3000 pieds.

Procédures VFR :

- Départs VFR : Les départs, concernant les vols voyage, s'effectuent par une montée dans l'axe de piste jusqu'à une hauteur de 500 pieds, puis éclatement des trajectoires. Les départs concernant les vols d'entraînement s'effectuent par un tour de piste à 1000 pieds QNH.
- Arrivées VFR : Toutes les arrivées s'effectuent par un tour de piste à une hauteur de 1000 pieds QNH avec intégration en « vent arrière », selon le QFU en service.

Nota : 1 pied équivaut à environ 30 cm et 1 NM correspond à 1852 mètres.

2. LES AERONEFS RETENUS

Le trafic associé à l'activité Vol Affaire/Commercial est effectué par les aéronefs bi-réacteurs (**Citation et CL600**), des turbopropulseurs Beechcraft (**BE90, BE200, BE58, BE55**) et des bimoteurs à piston de type Piper (**PA42**).

			
BE90	BE200	Cessna Citation	CL600
			
PA42	BE58	BE55	

Ces avions sont modélisés dans INM et leurs profils de vol (masse maximale au décollage, etc...) ont été adaptés à leur exploitation sur cet aérodrome.

Concernant le trafic associé à l'aviation générale, on dénombre peu d'appareils pour lesquels le bruit a été modélisé à ce jour. La plupart de ces monomoteurs à pistons sont classés en deux familles, suivant qu'ils sont équipés d'une hélice à pas fixe ou à pas variable.

L'appareil utilisé par le club de parachutiste (PC6T – Pilatus) est pris en compte dans la modélisation.

		
PA38 – Type hélice à pas fixe	TB20 – Type hélice à pas variable	PC6T - Pilatus

L'activité « militaire » (appareils utilisés par l'armée de l'air) est négligeable : 6 mouvements de type XINGU sur l'année.



L'activité « hélicoptère » associée au trafic est également identifiée. Il s'agit des « Aérospatiale » **AS350**, quelques **Gazelle et Puma**, des « Eurocopter » **EC120, EC135, EC145**, des « Bell » **B206** et des « Robinsons » **R22/R44**.

			
AS350	EC120	EC135	EC145
			
B206	R22/R44	Gazelle	Puma

3. LES HORIZONS ENVISAGES

Les hypothèses de trafic aux trois horizons, en nombre de mouvements annuels par types d'aéronefs et par périodes (jour/soirée/nuit), prises en compte pour l'élaboration de l'avant-projet de plan d'exposition au bruit (APPEB), ont été élaborées par l'exploitant de la plateforme.

Un mouvement correspond soit à un décollage, soit à un atterrissage, soit à un vol d'entraînement (tour de piste et circuit).

Le propriétaire de l'aérodrome et son délégataire ne prévoient pas de développement des infrastructures sur les dix prochaines années.

Ainsi, les hypothèses de trafic en termes de mouvements d'aéronefs, sont les suivantes :

- A court terme, le nombre de mouvements commerciaux atteint 14 275 mouvements d'avions, concernant principalement le domaine de l'aviation générale en VFR,
- A moyen et long termes, l'exploitant prévoit une hypothèse de croissance moyenne d'environ 2,30% par an, soit :
 - à moyen terme : 15 944 mouvements totaux
 - à long terme : 17 793 mouvements totaux.

Le détail des hypothèses de trafic aux trois horizons est présenté en **ANNEXE 3**.

4. LA REPARTITION DES MOUVEMENTS PAR TYPE D'APPAREIL

Type appareil	Jour / Soir / Nuit en pourcentage		
	Jour	Soir	Nuit
BE90/BE200	83%	17%	0%
Cessna Citation	72%	14%	14%
CL600	86%	14%	0%
PA42	100%	0%	0%
C172/DR400/PA28	94%	5%	1%
BE58/BE55	89%	10%	1%
DA42	89%	7%	4%
ULM	84%	15%	2%
PC6T	75%	25%	0%
CR100	100%	0%	0%
PITTS	100%	0%	0%
R22/R44	100%	0%	0%
SA341/GAZELLE	100%	0%	0%
EC20/EC35/EC45	100%	0%	0%
B06	100%	0%	0%
AS50/AS55	98%	2%	0%
PUMA	100%	0%	0%
XINGU	100%	0%	0%

III PRESENTATION DU PERIMETRE DU PEB DE CHALON-CHAMPFORGEUIL

1. CHOIX DES INDICES DELIMITANT LES ZONES B ET C

Le Préfet de La Saône et Loire a, par arrêté préfectoral 2013283-0015 (cf. annexe 5), notifié la mise en révision du PEB de Chalon-Champforgeuil. Le projet est défini par la valeur d'indice L_{den} des courbes :

- **Choix de l'indice L_{den} 62 pour définir la courbe extérieure de la zone de bruit B,**
- **Choix de l'indice L_{den} 53 pour définir la courbe extérieure de la zone de bruit C.**

A compter de la décision d'élaboration ou de révision du PEB, le Préfet peut, par arrêté, délimiter les territoires à l'intérieur desquels s'appliqueront, par anticipation, pour une durée maximale de 2 ans renouvelable une fois, les dispositions relatives à l'article L147-5 du code de l'Urbanisme concernant la zone C.

L'indice L_{den} 50 définit la courbe extérieure de la zone de bruit D.

La zone A est délimitée par la valeur L_{den} 70 fixée par le décret du 26 avril 2002.

A titre d'information, le tableau comparatif en niveau de bruit produit par :

Appareils	Mesure en dB(A)
Grand magasin, cantine	70
Rue bruyante	70
Sèche-cheveux	70
Air climatisé	Jusqu'à 68
Conversation normale	60
Musique douce	50
Bureau calme	50
Réfrigérateur, bruissement de feuilles	40
Chambre d'hôpital	30
Murmure	30
Respiration normale	10

2. REPRESENTATION GRAPHIQUE

Les courbes de bruits présentées sont issues du logiciel INM (Integrated Noise Model) version 7.0b développé par l'administration américaine de l'Aviation civile.

Le modèle de bruit s'appuie sur deux composantes : une base de données aéronefs qui comporte des données acoustiques et de performances spécifiques à chaque aéronef et un moteur de calcul qui est le programme informatique qui modélise les émissions sonores avec les phénomènes physiques de propagation du son.

Les courbes de niveau de bruit modélisées par ce logiciel sont ensuite exportées vers un logiciel S.I.G (Système d'Information Géographique) qui permet une présentation de ces courbes sur un fond de carte IGN « Scan 25 » spatialement référencé. Pour cette étude, le logiciel « MAPINFO » version 10.0 a été utilisé.

3. IMPACT SUR L'URBANISATION DES COMMUNES

La maîtrise de l'urbanisation autour des aérodromes est directement liée à l'existence d'un plan d'exposition au bruit (PEB) et repose sur un ensemble de règles définies à l'article L 147-5 du code de l'urbanisme.

La réglementation de l'urbanisation dans les zones considérées vise à organiser l'utilisation des sols et limiter l'accroissement des populations exposées aux nuisances de bruit dans l'environnement des aérodromes.

a) Le périmètre concerné.

Le plan d'exposition au bruit (PEB) impacte cinq communes :

- CHAMPFORGEUIL,
- FARGES LES CHALON,
- LA LOYERE,
- FONTAINES,
- CHATENOT LE ROYAL.

b) Analyse des courbes (cf ANNEXE 4)

L'impact des courbes de bruit A, B, C et D sur l'urbanisme au voisinage de l'aérodrome met en évidence les constatations suivantes :

(Nota bene : la source des calculs de bâtiments déjà présents dans les zones de bruit provient de la couche "Bâti" de la BD TOPO© IGN 2010. Les comptages ont été opérés par requête exécutée sous le logiciel MAPINFO, après superposition des fichiers numérisés des courbes de bruit de l'aérodrome).

La zone A (courbe Lden 70) et la zone B (contenue entre la courbe Lden 70 et la courbe Lden 62) sont incluses dans l'emprise de l'aérodrome,

La zone C (contenue entre la courbe Lden 62 et la courbe Lden 53) concerne quatre communes et n'impacte que des bâtiments industriels, agricoles ou commerciaux.

c) Impact sur l'urbanisation des communes concernées : examen de la compatibilité des documents d'urbanisme (cf. ANNEXE 8)

Pour mémoire, conformément à l'article L147-1 du code de l'urbanisme, les schémas de cohérence territoriale, les plans locaux d'urbanisme, les plans d'occupation des sols et les cartes communales doivent être compatibles avec les dispositions du PEB.

En pratique, la compatibilité s'apprécie au regard de deux critères. D'une part, il ne doit pas être inscrit de zone d'extension de l'urbanisation à vocation d'habitat dans les zones A, B et C du PEB. D'autre part, il ne doit pas être programmé de réalisation d'équipements publics ou collectifs en zones A et B sauf s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes.

De l'analyse des documents locaux d'urbanisme, il ressort que les communes peuvent être classées en 4 catégories :

- celles où l'impact est nul, les zones de bruit ne couvrant pas les parties urbanisées de la commune ;
- celles où l'impact est faible, la seule zone de bruit couvrant le périmètre des parties habitées de la commune correspondant à la zone D qui ne génère aucune interdiction de construire ;
- celles où l'impact est fort, les zones de bruit B ou C générant des interdictions de construire venant couvrir partiellement des parties habitées de la commune ;
- celles où l'impact est très fort, les zones de bruit B et C venant couvrir, outre des parties habitées, des secteurs ayant vocation à être urbanisés à vocation d'habitat.

	Communes impactées par le PPEB			
Superficies impactées par commune (ha)	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
CHAMPFORGEUIL	14	40	9	85
FARGES LES CHALON	3	8	87	53
LA LOYERE	3	25	63	82
FONTAINES				6
CHATENOY LE ROYAL				1

Habitations concernées	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
Indices db(A)	Sup à 70	62 à 70	53 à 62	50 à 53
Communes	Estimation suivant population INSEE 2009			
CHAMPFORGEUIL	0	0	0	1
FARGES LES CHALON	0	0	80	319
LA LOYERE	0	0	0	6
FONTAINES				2
CHATENOY LE ROYAL				0

IV LA PROCEDURE DE REVISION DU PEB

1. PHASE D'ETUDE ET PRELIMINAIRES

Cette étape consiste à recueillir les données techniques qui prennent en compte les mouvements d'aéronefs du trafic aérien sur l'année écoulée avec les types d'avions associés par répartition sur les sens de piste arrivée/départ de l'aérodrome, ainsi que les prévisions d'évolution des infrastructures aéroportuaires et du développement du trafic sur les 10 ans à venir, établies par l'exploitant de l'aérodrome ou son délégué.

2. PHASE ADMINISTRATIVE

La phase administrative se subdivise elle-même en deux temps. Le premier est consacré aux consultations des collectivités et des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) concernés, le second, à l'enquête publique qui précède l'approbation du PEB.

L'ensemble de ces étapes est conduit sous l'autorité des préfets des départements concernés avec l'accord du ministre chargé des transports.

a) Consultations

La décision de révision du PEB a été notifiée pour avis aux maires des communes concernées et aux présidents des EPCI compétents dans le cadre des consultations prévues aux articles R147-7 et R147-8 du code de l'urbanisme, accompagnée du projet de PEB. Elle a été publiée dans deux quotidiens locaux, affichée dans chaque mairie et siège des EPCI durant un mois.

La consultation des communes et des EPCI s'est déroulée à partir du 11 juin 2014 sur une période de deux mois.

En l'absence de réponse, leur avis est réputé favorable. (cf ANNEXE 7)

b) Enquête publique et approbation

La présente enquête publique a pour objet d'informer le public et de recueillir ses appréciations, suggestions et contre-propositions, sur le projet de plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Chalon-Champforgeuil tel que figurant en annexe, afin de permettre à l'autorité compétente de disposer de tous les éléments nécessaires à son information, en vue de déterminer la suite à donner au dossier.

A l'issue des différentes consultations, le Préfet soumet à enquête publique le projet de PEB éventuellement modifié en fonction des avis recueillis.

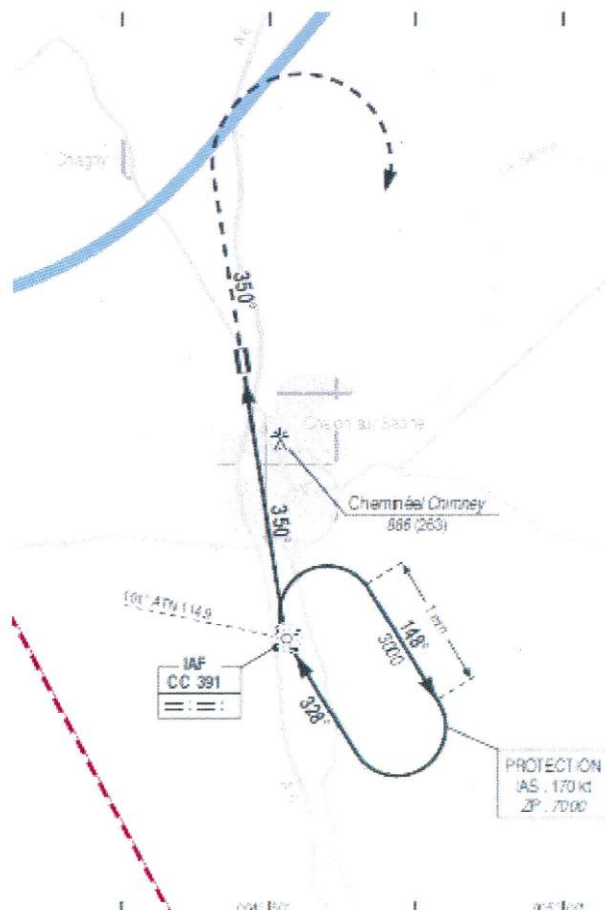
Le président du tribunal administratif est saisi par le Préfet en vue de la désignation d'un commissaire enquêteur. Un arrêté préfectoral organise cette enquête qui est affiché en mairie, dans la zone publique de l'aérodrome ; il est publié dans deux quotidiens locaux, quinze jours avant le début de l'enquête et durant ses huit premiers jours. La durée minimale de l'enquête est d'un mois. Le rapport et l'avis du commissaire enquêteur intervient au plus tard dans un délai d'un mois à l'issue de l'enquête publique.

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

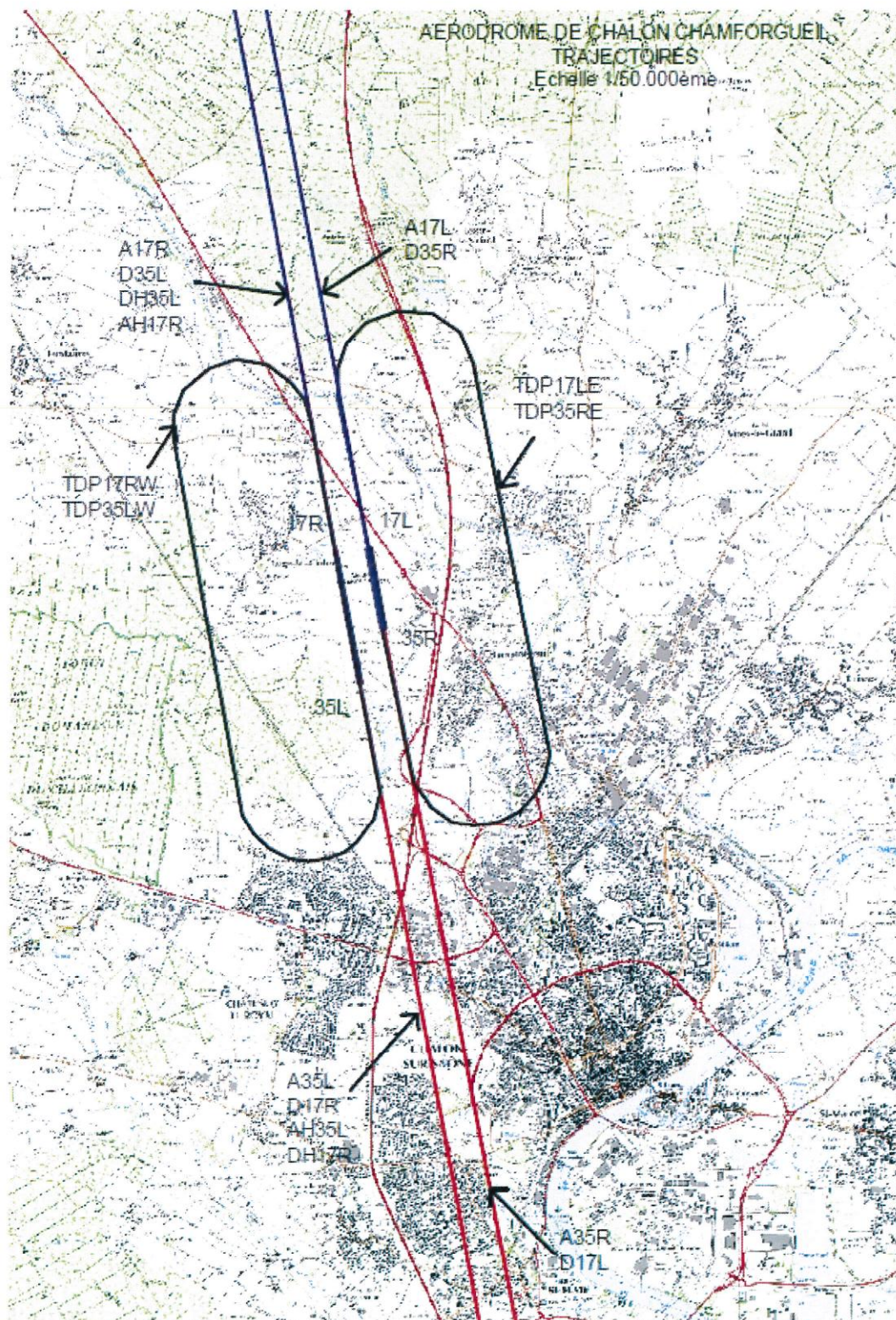
Le Préfet prend ensuite l'arrêté approuvant le PEB.

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

Conformément aux dispositions du 7^{ème} alinéa de l'article L147-3 du code de l'Urbanisme, le PEB approuvé sera annexé aux plans locaux d'urbanisme, aux plans de sauvegarde et de mise en valeur et aux cartes communales des communes concernées. Les schémas de cohérence territoriale, schémas de secteur, plans locaux d'urbanisme, plans de sauvegarde et de mise en valeur et les cartes communales devront être rendus compatibles avec les dispositions particulières aux zones de bruit autour des aérodromes.



ANNEXE 2 : DESCRIPTION DES TRAJECTOIRES



ANNEXE 3 : HYPOTHESES DE TRAFIC AUX TROIS HORIZONS

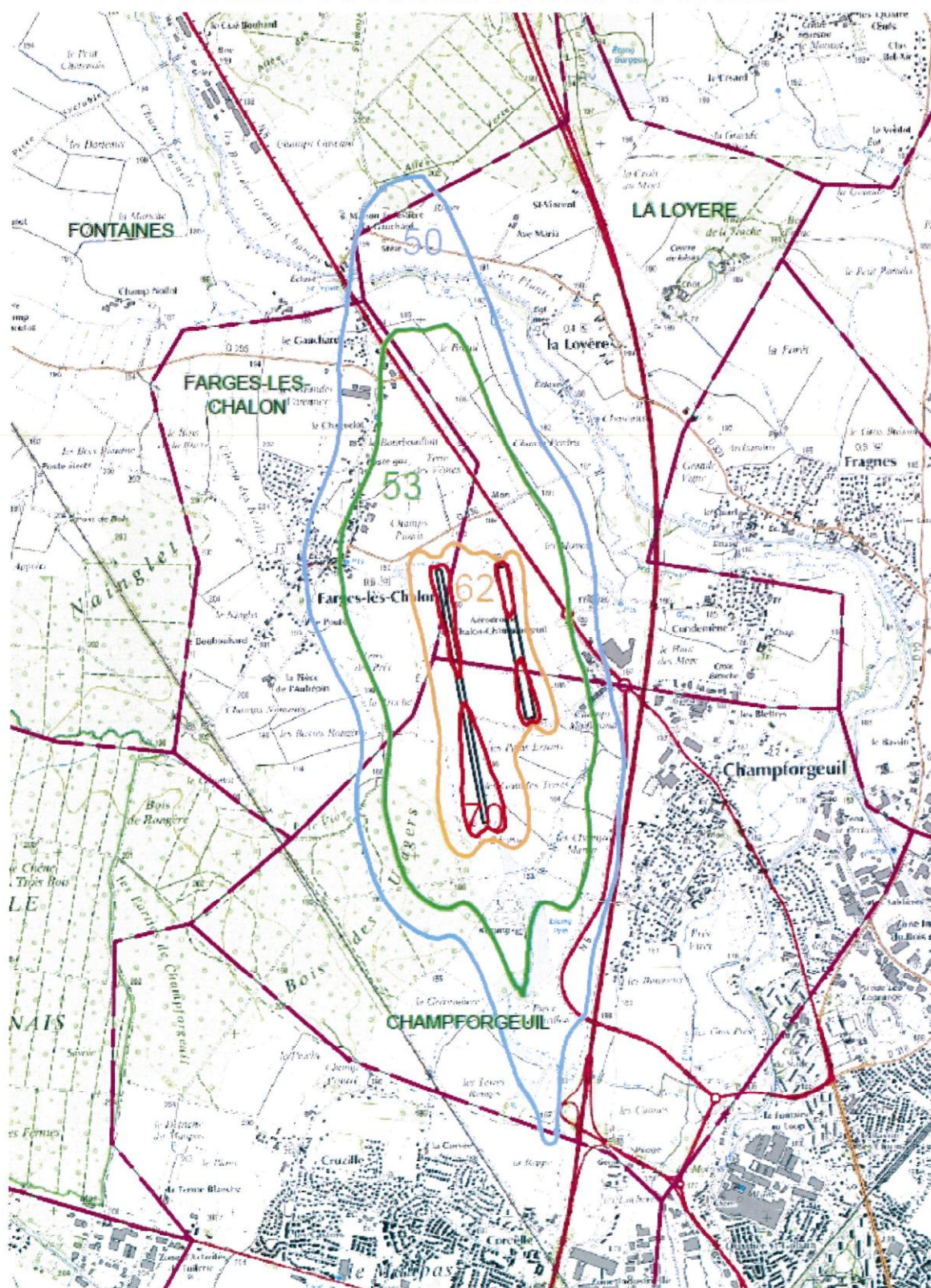
Court terme 2011 – 14 275 mouvements

Type d'activité		Mouvements annuels
Affaire / Commercial	BE90 / BE200	6
	Citation	14
	CL600	7
	PA42	4
Aviation légère	C172 / DR400 / PA28	6352
	BE58 / BE55	20
	DA42	100
	BE90 / BE200	10
	Cessna Citation	10
	ULM (MCR)	4780
	PC6T	1336
	CR100	472
Hélicoptères	PITTS	506
	R22 / R44	50
	GAZL	20
	PUMA	20
	EC20 / EC 35 / EC 145	108
	AS50 / AS55	410
	BELL 206 / BELL 407	50

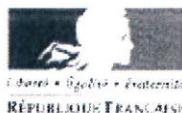
Moyen terme 2016 – 15 424 mouvements

Long terme 2021 – 17 448 mouvements

ANNEXE 4 : ANALYSE DES COURBES



ANNEXE 5 : ARRETE PREFECTORAL DE MISE EN REVISION



PREFET DE SAÔNE-ET-LOIRE

DIRECTION DÉPARTEMENTALE
DES TERRITOIRES

Service Urbanisme et Aménagement
durables
Unité Aménagement opérationnel et
Déplacements

Le préfet de Saône-et-Loire,

ARRÊTÉ n° 2013.283-0045 prescrivant la révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Chalon-Champforgeuil

Vu le code de l'urbanisme et notamment ses articles L 147-1 à L 147-8 et R 147-1 à R 147-11 portant dispositions particulières aux zones de bruit des aéroports ;

Vu le code de l'environnement, notamment les articles L 123-1 à L 123-16, L 571-11 à L 571-13, R 123-1 à R 123-23, R 571-58 à R 571-65 et R 571-70 à R 571-80 ;

Vu le plan d'exposition au bruit en vigueur approuvé par arrêté préfectoral en date du 05/03/1982 ;

Considérant la nécessité de limiter l'installation de populations nouvelles dans des zones qui sont ou seront exposées au bruit ;

Considérant que le plan d'exposition au bruit en vigueur nécessite d'être révisé pour prendre en compte les nouvelles dispositions du code de l'urbanisme qui introduisent un nouvel indice, le L_{den} , et permettent la création d'une zone D ;

ARRÊTÉ :

Article 1^{er} : Il est décidé de réviser le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Chalon - Champforgeuil, conformément au projet figurant dans le dossier annexé au présent arrêté qui comprend les documents suivants :

- un rapport de présentation du projet de plan d'exposition au bruit,
- une carte à l'échelle 1/25000^{ème} du projet de plan d'exposition au bruit.

Article 2 : Les communes concernées sont :

Communes	E.P.C.I.
CHAMPFORGEUIL CHATENOY-LE-ROYAL FARGES-LES-CHALON FONTAINES LA LOYERE	Communauté d'agglomération Chalon Val de Saône

Article 3 : Les indices $L_{p_{01}}$ définissant les limites extérieures des zones B et C sont fixés respectivement à 62 et 53 db.

Article 4 : Le projet comporte une zone D avec un indice définissant la limite extérieure à 50db.

Article 5 : Le présent arrêté sera notifié aux maires des communes concernées ainsi qu'au président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent.

Dès réception de la lettre de notification, les conseils municipaux, et l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent susmentionnés, disposeront d'un délai de deux mois pour faire connaître, au préfet du département, leur avis sur le projet.

À défaut de réponse dans le délai imparti, leur avis sera réputé favorable.

Article 6 : Le présent arrêté fait l'objet d'un affichage, dans chacune des mairies concernées ainsi qu'au siège de l'établissement public de coopération intercommunale compétent susmentionnés, pendant une durée de un mois. Mention en sera insérée dans deux journaux à diffusion régionale. Il sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de Saône-et-Loire.

Article 7 : Mme la Secrétaire Général de la préfecture de Saône-et-Loire, le directeur de la sécurité de l'aviation civile nord-est, le directeur départemental des territoires de Saône-et-Loire, les maires des communes citées à l'article 2 et le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Mâcon,
le 10 OCT 2013

Le préfet,



Fabien SUDRY

maîtrise d'ouvrage

**Ministère de l'Ecologie,
du Développement durable
et de l'Energie**

Préfecture de Saône et Loire

Direction de la sécurité de l'Aviation civile Nord-Est

**Aérodrome de
CHALON-CHAMPFORGUEIL (LFLH)**

Plan d'Exposition au Bruit

maîtrise d'oeuvre
Direction Départementale des Territoires
37, boulevard Henri Durand - BP 54029
71040 MAC DON Cedex 9

Assistance technique
SERVICE NATIONAL D'INGENIERIE AEROPORTUAIRE
Siège : 12, rue des Pyramides 75010 Paris cedex 02
Département : Organisation, Enrichissement, Aménagement
Site : Méditerranée - adresse : 1 rue Vincent Auriol - CS 90906 - 13657 Aix-en-Provence Cedex 3

Projet n° LFLH/PEB/02/05.wor	Plan n° LFLH/PEB/SNIA-MED/Index 1	Date Juin 2015	Echelle 1/25.000ème
Index	Objet de la modification	Date	

SYSTEME GEODESIQUE	RGF 93
PROJECTION	LAMBERT 93
CONFIGURATION DE LA PISTE	GRU/TRUSL et GRU/ITL/SER
HYPOTHESES	Origine : DRACNE Nombre de mouvements : 17 755 movs Auteur : SNIA/PEA/Caly
MODELISATION	Logiciel : INM 7.0b Vérification : SNIA/PEA/Caly Relief : MNT-IGN Modélisation des trajectoires : Méthode graphique sous INM
COMPTAGE DE POPULATION	Logiciel : ... Base de données : ...
REALISATION DU PLAN	Auteur : SNIA/PEA/Caly Logiciel SIG : MAPINFO 10.0 Fond de plan : © IGN - SCANDIS 0
DIFFUSION DU PLAN	Service destinataire : DRACNE Date : Juin 2015

ANNEXE 7 : Consultation des communes et EPCI concernés

Il a été procédé à la consultation des communes et EPCI le 11 juin 2014. A l'issue du délai réglementaire de 2 mois, soit au 12 août 2014, quatre réponses favorables ont été reçues. Consécutivement, l'avis des autres communes et EPCI est réputé favorable.

Communes	Date de consultation	Réponse des communes	Avis réputé favorable
EPCI	Décembre 2013		X
Champforgeuil	Décembre 2013		X
Farges lès Chalon	5 décembre 2013	Favorable	
Fontaines	4 décembre 2013	Favorable	
La Loyère	19 décembre 2013	Favorable	
Chatenoy le Royal	17 décembre 2013	Favorable	

ANNEXE 8 : CONCLUSIONS ENQUETE PUBLIQUE

Préfecture de Saône et Loire

Tribunal administratif de Dijon

DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE DIRECTION DEPARTEMENTALE DES TERRITOIRES DE SAONE ET LOIRE

ENQUÊTE PUBLIQUE SUR LE PROJET DE REVISION DU PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT DE L'AERODROME DE CHALON CHAMPFORGEUIL

PARTIE II - AVIS ET CONCLUSIONS MOTIVEES

Etablis par la commission d'enquête, constituée de Michel DONDIN, président, Guy LONGEPIERRE et Jean RENAUD, membres, désignée par Monsieur le président du tribunal administratif de Dijon (décision n° E15000021/21 du 16/02/2015)

Département de Saône et Loire

DGAC - DDT de Saône et Loire

Avis et conclusions motivées sur le projet de révision du PEB de l'aérodrome de Chalon Champforgeuil

Réf : TA E15000021/21

Page 1

1.	Observations sur le déroulement de l'enquête	2
2.	Observations sur le dossier de projet de plan d'exposition au bruit	2
3.	Synthèse des observations, réponses du maître d'ouvrage	2
3.1.	Nous pouvons classer les observations reçues en trois catégories :	3
3.2.	Procès-verbal de synthèse des observations :	3
4.	Motivations de l'avis de la commission d'enquête	4
4.1.	Opportunité du projet	4
4.2.	Impact du projet sur les communes concernées	4
5.	Avis de la commission d'enquête	5

Département de Saône et Loire

DGAC - DDT de Saône et Loire

Avis et conclusions motivées sur le projet de révision du PEB de l'aérodrome de Chalon Champforgeuil

Réf : TA E15000021/21

Page 2

1. Observations sur le déroulement de l'enquête

Les conditions d'organisation de l'enquête ont été réalisées conformément à la réglementation et le public a pu prendre connaissance du dossier dans de bonnes conditions.

Toutes les permanences ont été tenues conformément à l'arrêté de Monsieur Le Préfet du département de Saône et Loire, 2 permanences de 3 heures chacune sur les communes de La Loyère, Fontaines, Farges-les-Chalon, Chatenoy-le-Royal, 3 permanences à Champforgeuil (commune d'implantation de l'aérodrome et siège de l'enquête), 1 permanence à la communauté d'agglomération « Le Grand Chalon », propriétaire du site, soit 12 permanences de 3 heures chacune donnant ainsi aux populations concernées une grande possibilité de prendre connaissance et de s'exprimer sur le projet de plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome.

Toutes facilités nous ont été données pour s'informer auprès du maître d'ouvrage, la DDT de Saône et Loire pour le compte de la DGAC (direction générale de l'aviation civile) ainsi qu'auprès des acteurs de la plateforme.

2. Observations sur le dossier de projet de plan d'exposition au bruit

A la lecture du dossier, relativement succinct, il apparaît, que les échéances à court, moyen et long terme fixant l'activité de l'aérodrome, sont devenues pour le court terme, dépassées (2011), pour le moyen terme presque actuelle (2016) et le long terme devient le moyen terme (2021).

Il est précisé qu'un PEB est un instrument de planification qui s'inscrit dans le long terme à l'horizon 15 à 20 ans alors que le dossier nous donne une échéance à long terme à 6 ans (2015-2021)

Les prévisions de mouvements sont de 14275 à court terme (2011), 15424 à moyen terme (2016) et 17448 à long terme (2021). Malgré ces décalages dans les différents termes, force est de constater que les hypothèses de développement restent limitées.

L'activité de voltige qui a fait l'objet d'une observation sur un registre d'enquête n'est pas mentionnée spécifiquement dans le dossier.

D'après la DGAC, l'avion de transport des parachutistes (Pilatus) a bien été pris en compte dans le calcul des nuisances sonores. Bien que dans le rapport de présentation (pages 9 et 10) il ne figure pas explicitement dans les « aéronefs retenus », il y apparaît en 3ème position en nombre de mouvements (page 11), ses décollages et atterrissages sont nombreux sur un nombre de jours limité et sur un espace restreint aux abords de l'aérodrome.

Le dossier soumis à l'enquête permet d'avoir une bonne vision de la délimitation des différentes zones de bruit, A, B, C et D

Malgré quelques imperfections le dossier permet au public de comprendre les objectifs de révision du PEB.

3. Synthèse des observations, réponses du maître d'ouvrage

Les registres d'enquête montrent que la population s'est peu mobilisée sur le projet de révision du PEB de CHALON-CHAMPFORGEUIL, seulement quatre personnes se sont manifestées.

Département de Saône et Loire
DGAC - DDT de Saône et Loire

Avis et conclusions motivées sur le projet de révision du PEB de l'aérodrome de Chalon Champforgeuil

Réf : TA E15000021/21

Page 3

3.1. Nous pouvons classer les observations reçues en trois catégories :

- le bruit causé par l'avion de transport des parachutistes.
- les nuisances sonores des avions de voltige.
- le non-respect des trajectoires d'approche qui impacte FARGES les CHALON.

Un habitant, riverain de l'aéroport, affirme que celui-ci ne crée pas de nuisance sonore.

L'avion de transport des parachutistes semble poser question plus que les autres d'autant que cette activité se tient sur toute la journée et que l'impact sonore, même si il est conforme aux seuils et zones définis, génère du bruit à la montée et à la descente sur un périmètre très large où vivent presque cent mille personnes, en effet les deux personnes qui se sont manifestées habitent respectivement à l'est et au sud de l'agglomération.

Il faut préciser également que la pratique du parachutisme se fait par beau temps, toute la journée, pendant la belle saison période où les gens sont dehors.

Mr MERLE propose d'équiper le Pilatus PC6T de silencieux d'échappement plus efficace. Mr GIBOULOT responsable de l'exploitation nous a confirmé que cet avion a bien fait l'objet d'évolution dans ce domaine.

Les autres observations nous semblent mineures, l'exploitant nous a indiqué que généralement les trajectoires d'approche sont respectées mais que les conditions météorologiques peuvent éventuellement contraindre les pilotes, en vol à vue, à les modifier. En dehors des manifestations (meeting) la voltige respecte les volumes impartis d'après l'exploitant.

Il faut noter également qu'aucune association de riverains ne s'est manifestée.

3.2. Procès-verbal de synthèse des observations :

Conformément aux dispositions du code de l'environnement la commission d'enquête a notifié à Mr C. ROMOND, de la DDT Saône et Loire, le procès-verbal de synthèse des observations et propositions du public, ce document est joint en annexe du rapport de la commission.

A la suite de la remise de ce procès-verbal, la DGAC (Direction générale de l'aviation civile) a donné réponse, par mail, confirmée par courrier en date du 20 mai 2015.

La réponse confirme:

- que le signal bruit du Pilatus PC6T a bien été pris en compte dans la détermination des courbes d'égal niveau sonore.
- que les volumes d'espace attribués à la pratique de la voltige sont parfaitement définis et qu'il n'a pas été remonté à l'exploitant de plaintes concernant les volumes d'évolution qui n'auraient pas été respectés.
- que les avions doivent suivre les tracés tel que décrits en annexe 1, il est bien précisé que le survol de FARGES les CHALON est à éviter et que l'atterrissage ou le décollage piste 35 est à privilégier (QFU 035 préférentiel), une enveloppe plus substantielle de la commune ou une mention particulière la concernant peut être éventuellement à rajouter par l'exploitant, une sensibilisation des pilotes peut être également effectuée.

Aucun avis négatif n'a été émis par les personnes publiques consultées, les municipalités et EPCI concernés.

Département de Saône et Loire
DGAC - DDT de Saône et Loire

Avis et conclusions motivées sur le projet de révision du PEB de l'aérodrome de Chalon Champforgeuil

Ref : TA E15000021/21

Page 4

4. Motivations de l'avis de la commission d'enquête

4.1. Opportunité du projet

Le PEB vise à éviter que de nouvelles populations ne soient exposées aux nuisances sonores générées par l'activité de l'aérodrome

Il régit l'utilisation des sols aux abords des aérodromes en vue d'interdire ou de limiter la construction de logements, dans l'intérêt même des populations et d'y prescrire des types d'activités peu sensibles au bruit ou davantage compatibles avec le voisinage d'un aérodrome

Outre son objectif principal de maîtrise de l'urbanisation par le droit à construire, le PEB n'empêche pas le renouvellement urbain des quartiers existants dans ces zones de bruit et introduit des obligations en matière d'information des riverains

L'activité de l'aérodrome, la réglementation environnementale, en particulier le mode de délimitation des courbes de bruit ont évolué

Le PEB approuvé par arrêté préfectoral du 05 mars 1982 a été élaboré pour une période de 15 à 20 ans. Il est arrivé en fin de vie

Il y a donc lieu d'élaborer un nouveau plan d'exposition au bruit pour l'aérodrome de Chalon Champforgeuil en prenant en compte la situation et l'activité actuelle et future de l'aérodrome et de se projeter à moyen et long terme conformément aux nouvelles dispositions réglementaires

4.2. Impact du projet sur les communes concernées

L'annexe 2 du rapport représente la carte des zones et leurs interférences avec les communes concernées :

- Champforgeuil
- Farges les Chalon
- La Loyère
- Fontaines
- Chatenoy le Royal

L'impact des zones de bruit est variable suivant les communes.

- La zone A (à l'intérieur de la courbe Lden 70) et la zone B (comprise entre la courbe Lden 70 et la courbe Lden 62) sont incluses dans l'emprise de l'aérodrome. L'annexe 3 du rapport de la commission représente le détail de cette emprise
- La zone C (comprise entre la courbe Lden 62 et la courbe Lden 53) ne concerne que trois communes (Champforgeuil, Farges les Chalon et La Loyère)
- Fontaines et Chatenoy le Royal ne sont concernées que par la zone D

Au final, les résultats de l'enquête publique ne montrent pas un mécontentement significatif de la part de la population située dans le périmètre d'évolution des aéronefs

Département de Saône et Loire
DGAC - DDT de Saône et Loire

Avis et conclusions motivées sur le projet de révision du PEB de l'aérodrome de Chalon Champforgeuil

Ref : TA E15000021/21

Page 5

5. Avis de la commission d'enquête

Le PEB est un document contraignant aussi bien pour l'urbanisation actuelle que pour celle à venir et l'exploitation d'un aérodrome reste un facteur de nuisances pour les riverains, en conséquence la commission recommande aux exploitants et aux utilisateurs de la plateforme de Chalon Champforgeuil de mettre tout en oeuvre (règlement intérieur, convention, ...) afin de réduire autant qu'il est possible les dites nuisances, de respecter les conditions de vie des populations de la région impactée, de savoir faire la différence entre aviation à visée économique et indispensable avec celle purement de loisirs, recommandations conformes à l'esprit du « Grenelle de l'Environnement ».

La commission recommande que les évolutions de l'avion PILATUS des parachutistes soient interrompues entre 12 heures et 14 heures, pour éviter d'incommoder les riverains au cours de leur déjeuner.

Compte tenu de ce qui précède la commission d'enquête émet un AVIS FAVORABLE au projet de PEB de l'aérodrome de Chalon Champforgeuil assorti des RECOMMANDATIONS telles que décrites ci-dessus.

La non prise en compte de ces recommandations entraînerait inéluctablement une augmentation du nombre des mécontents.

Fait à Mâcon, le 10 juin 2015

La commission d'enquête

Michel DONDIN, président



Guy LONGEPierre, membre



Jean RENAUD, membre



ANNEXE 9 : FICHES

Fiche n° 1 : Commune de FONTAINES

Population en 2009 : 2 007

Zone concernées par le PEB : zone D (Lden50)

Document d'urbanisme : Plan local d'urbanisme Date : approuvé le 11/09/2003

Révision en cours : non

Compatibilité du document d'urbanisme avec le PEB :

La commune de FONTAINES est impactée par la zone D du PEB.

La zone concernée comprend des terres agricoles situées à l'écart des parties bâties du village. Au demeurant, celle-ci présente un impact nul sur le développement de la commune de Fontaines

Dans ces conditions, le **PEB et le plan local d'urbanisme peuvent être regardés comme compatibles.**



Fiche n° 2 : Commune de CHATENOY-LE-ROYAL

Population en 2009 : 5906

Zone concernées par le PEB : zone D (Lden 50)

Document d'urbanisme : Plan local d'urbanisme Date : approuvé le 24/06/2009.

Révision en cours : non

Compatibilité du document d'urbanisme avec le PEB :

La commune de CHATENOY-Le-ROYAL est impactée par la zone D du PEB. La zone concernée comprend des terres agricoles situées à l'écart des parties urbanisées du village.

Au demeurant, celle-ci présente un impact nul sur le développement de la commune de Chatenoy-Le-Royal.

Dans ces conditions, le **PEB et le plan local d'urbanisme peuvent être regardés comme compatibles.**



Fiche n° 3 : Commune de LA LOYERE

Population en 2009 : 473

Zone concernées par le PEB : zone D (Lden 50), zone C (Lden 53), zone B (Lden 62), zone A (Lden 70)

Document d'urbanisme : Plan local d'urbanisme Date : approuvé le 13/12/2002

Révision en cours : non

Compatibilité du document d'urbanisme avec le PEB :

La commune de LA LOYERE est concernée par les zones A, B, C et D de ce PEB.

Les zones concernées comprennent des bâtiments industriels et commerciaux, ainsi que la zone clôturée de l'aérodrome.

Au demeurant, celle-ci présente un impact nul sur le développement de la commune de La Loyère.

Dans ces conditions, le **PEB et le plan local d'urbanisme peuvent être regardés comme compatibles.**



Fiche n° 4 : Commune de CHAMPFORGEUIL

Population en 2009 : 2315

Zone concernées par le PEB : zone D (Lden 50), zone C (Lden 53), zone B (Lden 62), zone A (Lden 70)

Document d'urbanisme : Plan local d'urbanisme Date : approuvé le 28/02/2011

Révision en cours : non

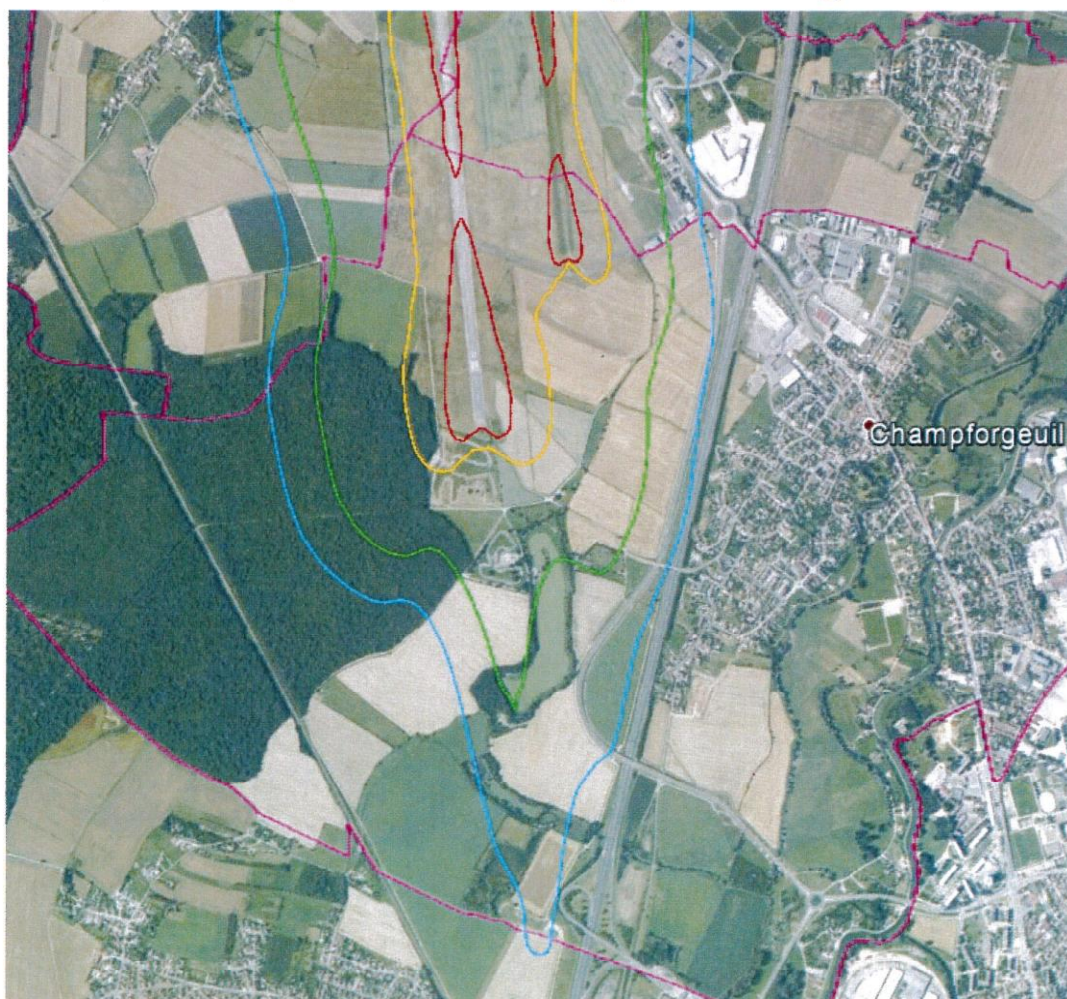
Compatibilité du document d'urbanisme avec le PEB :

La commune de CHAMPFORGEUIL est impactée par les zones D, C, B et A du PEB.

Les zones concernées comprennent des bâtiments industriels et commerciaux, ainsi que l'emprise clôturée de l'aérodrome.

Au demeurant, celle-ci présente un impact nul sur le développement de la commune de Champforgeuil

Dans ces conditions, le **PEB et le plan local d'urbanisme peuvent être regardés comme compatibles.**



Fiche n° 5 : Commune de FARGES-LES-CHALON

Population en 2009 : 715

Zone concernées par le PEB : zone D (Lden 50), zone C (Lden 53), zone B (Lden 62), zone A (Lden 70)

Document d'urbanisme : Plan local d'urbanisme Date : approuvé le 03/03/2008

Révision en cours : non

Compatibilité du document d'urbanisme avec le PEB :

La commune de FARGES-Les-CHALON est impactée par les zones A, B, C, et D du PEB.

Seules les courbes C et D comprennent des immeubles à usage d'habitation sans impact direct sur les zones à urbaniser du PLU.

Dans ces conditions, le **PEB et le plan local d'urbanisme peuvent être regardés comme compatibles.**



ANNEXE 10 GLOSSAIRE

ACNUSA	Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires
APPEB	Avant-Projet de Plan d'Exposition au Bruit
dB(A)	Décibel pondéré "A"
EPCI	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
ft	<i>Feet</i> =Pied (Unité de mesure de distance verticale)
IFR	Règles de vol aux instruments
IGN	Institut Géographique National
INM	Logiciel Integrated Noise Model
LDEN	Indice de bruit (Level/Day/Evening/Night)
MNT	Modèle Numérique de Terrain
NDB	<i>Non directional beacon</i> Balise non directionnelle,
Nm	<i>nautical mile</i> Mille nautique (Unité de mesure de distance)
PEB	Plan d'Exposition au Bruit
PGS	Plan de Gêne Sonore
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PPEB	Projet de Plan d'Exposition au Bruit
QFU	Direction magnétique de la piste
QNH	Pression atmosphérique au niveau de la mer
SIG	Logiciel Système d'Information Géographique
VFR	Règles de vol à vue