

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal Habitat (PLUiH) Valant Schéma de COhérence Territoriale

4-9 Plan exposition aérodrome

PLU Arrêté	Vu pour être annexé à la délibération du Conseil de Communauté en date du : 27 juin 2019 La Vice-Présidente chargée de l'Urbanisme : Frédérique Lemoine 
PLU Approuvé	Vu pour être annexé à la délibération du Conseil de Communauté en date du : 18 juin 2020 La Vice-Présidente chargée de l'Urbanisme : Frédérique Lemoine 

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,
Chevalier de l'Ordre National du Mérite

ARRÊTÉ n° 71-2019-06-19-010

**Approuvant le plan d'exposition au bruit
de l'aérodrome de MONTCEAU-LES-MINES-POUILLOUX**

Vu le code de l'urbanisme, notamment ses articles L 112-3 à L 112-17 et R 112-1 à R 112-17 relatifs aux 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 relatifs aux plans d'exposition au bruit ;

Vu le plan d'exposition au bruit en vigueur, approuvé par arrêté ministériel en date du 5 mai 1983 ;

Vu le dossier de présentation du projet de plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome de Montceau-les-Mines-Pouilloux ;

Vu l'arrêté préfectoral n° BSCD/2018/019 en date du 17 mars 2018 portant mise en révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Montceau-les-Mines-Pouilloux ;

Vu le bilan de la consultation menée sur le projet de PEB auprès des communes concernées et auprès de la Communauté Urbaine Creusot Montceau, en application des dispositions de l'article R 147-7 du code de l'urbanisme ;

Vu la décision en date du 17 décembre 2018 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° 71-2019-01-24-008 en date du 24 janvier 2019 portant ouverture d'une enquête publique relative à la mise en révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Montceau-les-Mines-Pouilloux, du 15 février 2019 au 18 mars 2019 jusqu'à 12 h00 ;

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 Montceau-les-Mines-Pouilloux, remis au préfet de Saône-et-Loire le 10 avril 2019, émettant un avis favorable avec recommandations ;

Considérant que le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Montceau-les-Mines-Pouilloux approuvé par arrêté ministériel le 5 mai 1983 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 du directeur départemental des territoires de Saône-et-Loire ;

Sur proposition du secrétaire général de la préfecture de Saône-et-Loire ;

ARRÊTE

Article 1^{er} :

Le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Montceau-les-Mines-Pouilloux, portant révision du plan approuvé par arrêté ministériel du 5 mai 1983, annexé au présent arrêté est approuvé sur les communes du département de Saône-et-Loire suivantes : Montceau-les-Mines – Pouilloux - Ciry-le-Noble

Article 2 :

Le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Montceau-les-Mines-Pouilloux 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 54dB(A) et la zone C à 50dB(A) pour information.

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 Urbaine Creusot Montceau.

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 compétent cité 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 Urbaine Creusot Montceau 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 Urbaine Creusot Montceau aux jours et heures habituels d'ouverture.

Article 8 :

Le directeur départemental des territoires de Saône-et-Loire, le secrétaire général de la préfecture de Saône-et-Loire, les maires des communes concernées et le président de la Communauté Urbaine Creusot Montceau sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Mâcon, le 19 JUIN 2019

Le Préfet



Jérôme GUTTON



maîtrise d'ouvrage
**Ministère de la Transition
écologique et solidaire**

Préfecture de la Saône et Loire

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

**Aérodrome de
MONTCEAU LES MINES
POUILLOUX (LFGM)**
Plan d'Exposition au Bruit

maîtrise d'oeuvre
Direction Départementale des Territoires
37 Boulevard Henri Dunant
71040 MACON



Le Préfet de Saône et Loire

Zone A : Lden 70

Zone B : Lden 62

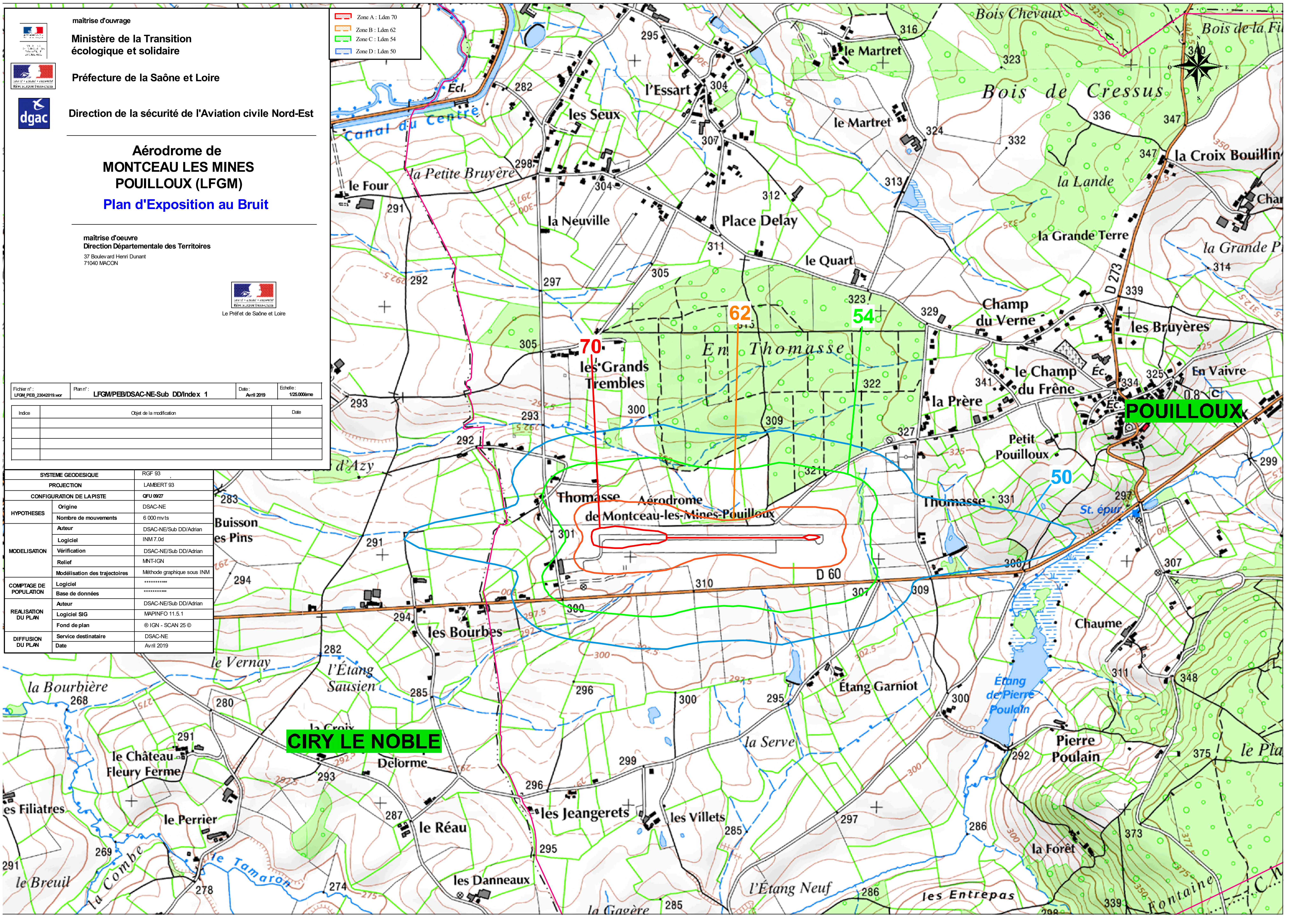
Zone C : Lden 54

Zone D : Lden 50

Fichier n° :	Plan n° :	Date :	Echelle :
LFGM_PEB_23042019.wor	LFGM/PEB/DSAC-NE-Sub_DD/Index_1	Avril 2019	1/25.000ème

Indice	Objet de la modification	Date

SYSTEME GEODESIQUE		RGF 93
PROJECTION		LAMBERT 93
CONFIGURATION DE LA PISTE		QFU 0927
HYPOTHESES	Origine	DSAC-NE
	Nombre de mouvements	6 000 mvts
MODELISATION	Auteur	DSAC-NE/Sub DD/Adrian
	Logiciel	INM 7.0d
	Vérification	DSAC-NE/Sub DD/Adrian
	Relief	MNT-IGN
	Modélisation des trajectoires	Méthode graphique sous INM
COMPTAGE DE POPULATION	Logiciel	*****
	Base de données	*****
REALISATION DU PLAN	Auteur	DSAC-NE/Sub DD/Adrian
	Logiciel SIG	MAPINFO 11.5.1
	Fond de plan	© IGN - SCAN 25 ©
DIFFUSION DU PLAN	Service destinataire	DSAC-NE
	Date	Avril 2019



Direction générale de l'Aviation civile

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

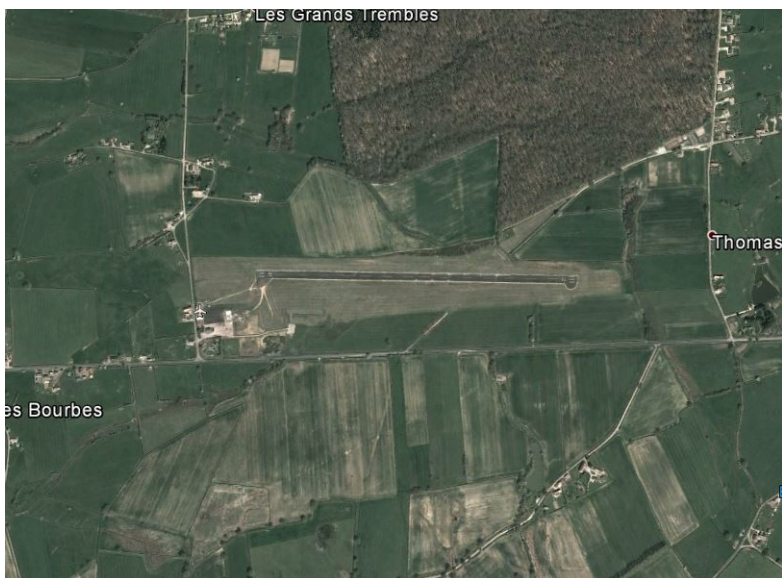
Division Régulation et Développement durable

Subdivision Développement durable

*Direction départementale des territoires de la
Saône et Loire*

AERODROME DE MONTCEAU LES MINES -POUILLOUX

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 évaluation de la gêne sonore à court, moyen et long terme.....	4
▪ b) Le Lden, un nouvel indice, moins spécifique que l'indice psophique.....	4
3. CONTENU ET MODALITES D'APPLICATION	5
II LA DEMARCHE DE RÉVISION DU PEB DE MONTECAU LES MINES - POUILLOUX	9
1. PRESENTATION DE L'AERODROME	9
▪ a) La piste.....	9
▪ b) Les trajectoires.....	9
▪ c) Les procédures.....	10
2. LES AERONEFS RETENUS	11
3. LES HORIZONS ENVISAGES.....	11
4. LA REPARTITION DES MOUVEMENTS PAR TYPE D'APPAREIL.....	12
III PRESENTATION DU PERIMETRE DU PROJET DE PEB DE MONTCEAU-LES-MINES POUILLOUX	13
1. CHOIX DES INDICES DELIMITANT LES ZONES B ET C.....	13
2. REPRESENTATION GRAPHIQUE.....	14
3. IMPACT SUR L'URBANISATION DES COMMUNES	14
▪ a) Le périmètre concerné.	14
▪ b) Analyse des courbes (estimation du nombre de personnes et constructions présentes).....	14
▪ c) Impact sur l'urbanisation des communes concernées : examen de la compatibilité des documents d'urbanisme.....	14
IV LA PROCÉDURE DE RÉVISION DU PEB	16
1. PHASE D'ETUDE ET PRELIMINAIRES	16
2. PHASE ADMINISTRATIVE	16
▪ a) Consultations	16
▪ b) Enquête publique et approbation	16
ANNEXE 1 CARTES AERONAUTIQUES	18
ANNEXE 2 DESCRIPTION DES TRAJECTOIRES	19
ANNEXE 3 HYPOTHESES DE TRAFIC AUX TROIS HORIZONS.....	20
ANNEXE 4 : ANALYSE DES COURBES	21
ANNEXE 5 ARRETE PREFECTORAL D'ELABORATION	22
ANNEXE 7 CONSULTATION DES COMMUNES ET EPCI CONCERNES	25
ANNEXE 9 FICHES	27
FICHE N° 1 : COMMUNE DE POUILLOUX	27
FICHE N° 2 : COMMUNE DE CIRY LE NOBLE	28
ANNEXE 10 GLOSSAIRE.....	29

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

1. Finalité et textes de référence

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 L.112-3 à L.112-17 et R112-1 à R112-17 ;
- Le code de l'environnement : articles L.571-11 à 13; R.571-58 à 65 et 70 à 80 ;
- Le code des Transports ; articles L.6361-1 à 14 ;
- Loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 portant création de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA) ;
- 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 aéroports ;

2. Méthode d'élaboration

■ 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, dans le code de l'urbanisme dans l'article R112.1, sur un horizon d'une quinzaine d'années. Cela a 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 Lden, un nouvel indice, moins spécifique que l'indice psophique

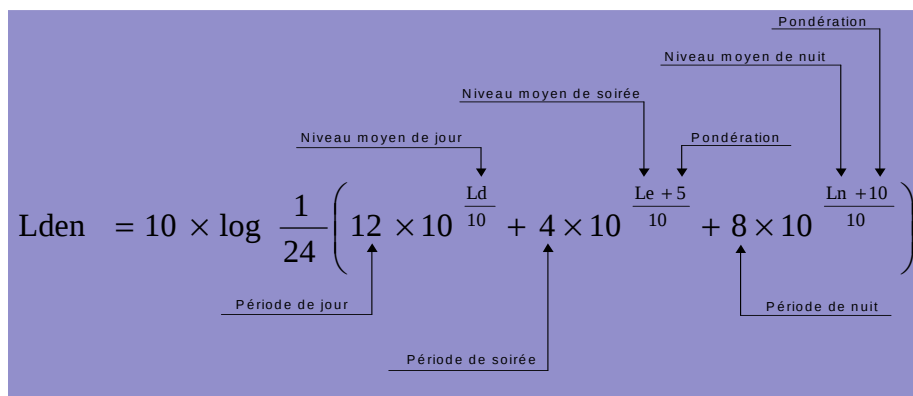
La gêne sonore est calculée au moyen d'un modèle mathématique mettant en équation différents paramètres pour prendre en compte :

- 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 Lden. 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 Lden, qui s'exprime en décibel, est la suivante :



The diagram illustrates the calculation of the Lden index. It shows the formula:
$$L_{den} = 10 \times \log \frac{1}{24} \left(12 \times 10^{\frac{L_d}{10}} + 4 \times 10^{\frac{L_e + 5}{10}} + 8 \times 10^{\frac{L_n + 10}{10}} \right)$$
 with arrows indicating the components: 'Période de jour' (12h) leads to L_d , 'Période de soirée' (4h) leads to $L_e + 5$, and 'Période de nuit' (8h) leads to $L_n + 10$. Above the formula, 'Niveau moyen de jour' points to L_d , 'Niveau moyen de soirée' points to $L_e + 5$, and 'Niveau moyen de nuit' points to $L_n + 10$. 'Pondération' labels are placed above the evening and night terms.

3. Contenu et modalités 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 induite par le décret du 26 avril 2002 codifiée désormais dans le code de l'urbanisme.

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

La zone de bruit modéré C est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone B et la courbe correspondant à une valeur de l'indice L_{den} choisie entre 57 et 52.

Pour les aérodromes mentionnés à l'article R. 112-2, la zone de bruit modéré C est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone B et la courbe correspondant à une valeur de l'indice L_{den} choisie entre 57 et 52. 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.

Pour rappel, le R112-2 indique que pour les aérodromes où le nombre annuel de mouvements commerciaux n'excède pas 10 000 dans l'une des trois hypothèses de court, moyen ou long terme et caractérisés par une forte variation saisonnière ou hebdomadaire de l'activité aérienne telle qu'elle est prise en compte pour l'élaboration du plan d'exposition au bruit, l'indice L_{den} est déterminé sur un nombre de jours compris entre 180 et 365 au regard des périodes de trafic effectif.

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 avait introduit la disposition selon laquelle 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. Le Code de l'urbanisme prévoit alors 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

La zone D est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone C et la courbe d'indice L_{den} 50. 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	ZONE C 62 > L _{den} ≥ 54 (indices fixés par le préfet)	ZONE D 54 > 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	

* 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	Extérieur immédiat de la zone C
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 RÉVISION DU PEB DE MONTECAU LES MINES - POUILLOUX

L'article L112-5 du code de l'urbanisme spécifie l'obligation d'élaboration de PEB sur les aérodromes suivants:

- 1° Aux aérodromes classés selon le code de l'aviation civile en catégories A, B et C ;
- 2° Aux aérodromes civils ou militaires figurant sur une liste établie par l'autorité administrative compétente de l'Etat ;
- 3° A tout nouvel aérodrome à réaliser ayant vocation à accueillir le trafic commercial de passagers en substitution d'un aérodrome mentionné au 1°, dont la réalisation a nécessité des travaux déclarés d'utilité publique.

Il s'agit des aérodromes de catégorie A, B et C selon le R.222-5 du code de l'Aviation Civile et de ceux listés en catégorie D, par l'arrêté du 28 mars 1988.

L'aérodrome de Montceau-les-Mines Pouilloux, ouvert en catégorie D, doit réglementairement être doté de ce document d'urbanisme.

1. Présentation de l'aérodrome

L'aérodrome de Montceau-les-Mines Pouilloux, situé à environ 7,5 km au sud-ouest de la ville de Montceau-les-Mines, est un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique. Il est propriété de la communauté urbaine du Creusot-Montceau.

a) La piste

L'aérodrome dispose d'une piste.

Cette piste en dur mesure 900 mètres de long sur 20 mètres de large, d'orientation 09 (090°) / 27 (270°).

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 projet de 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.

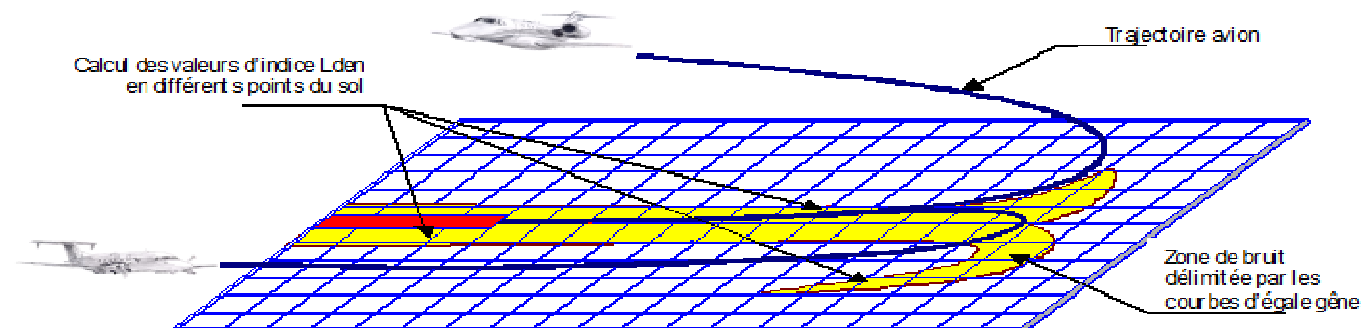
Compte tenu du régime des vents sur l'aérodrome et pour tout type de trafic confondu, la répartition des mouvements par QFU s'établit de la manière suivante :

- 55,43% d'utilisation en QFU 09 et 44,57% d'utilisation en QFU 27

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 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 R112-4 et R112-6 du code de l'urbanisme. L'ensemble des 3 courbes résultant du choix des indices devient la représentation graphique du projet de 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

Procédures VFR :

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

Il est recommandé d'éviter le survol des villages de Pouilloux et Ciry le Noble.

2. LES AERONEFS RETENUS

Les types d'aéronefs identifiés pour la flotte d'aviation générale sont au nombre de 6000. Il n'existe pour le moment que quelques types d'appareils pour lesquels le bruit est modélisé. La plupart des monomoteurs à pistons sont répartis en deux types, suivant qu'ils sont équipés d'une hélice à pas fixe ou à pas variable. Il s'agit des DR200 – DR400 – D112 et ULM.

	
Type hélice à pas fixe	Type hélice à pas variable

3. Les horizons envisagés

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 le gestionnaire 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 prévoit :

- Une remise en service de la piste en herbe 09/27,
- Un taxiway adapté à cette piste en herbe.

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

- A court terme, le nombre de mouvements devrait atteindre 6000 mouvements d'avions,
- A moyen et long termes, une hypothèse de croissance nulle a été retenue, soit :
 - o à moyen terme et long terme : 6000 mouvements.

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
DR220	80%	20%	0%
DR221	85%	15%	0%
DR400	80%	15%	5%
D112	90%	5%	5%
ULM	90%	10%	0%

III PRESENTATION DU PERIMETRE DU PROJET DE PEB DE MONTCEAU-LES-MINES POUILLOUX

1. CHOIX DES INDICES DELIMITANT LES ZONES B ET C

Le Préfet de la Saône et Loire a, par arrêté préfectoral BSCD/2018/019 du 17 mai 2018, prescrit la mise en révision du PEB de Montceau-les-Mines Pouilloux. Le projet, ainsi défini, reprend les propositions de 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} 54 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 L112-10 du code de l'Urbanisme concernant la zone C.

Il est décidé de mentionner la zone D limite extérieure 50 dB.

A savoir que la zone A est délimité par la valeur L_{den} 70 db fixée par le code de l'urbanisme.

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 est constitué de 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 et les phénomènes physiques de propagation du son.

Les courbes de niveau de bruit sont ensuite exportées vers un logiciel S.I.G (Système d'Information Géographique) qui permet de présenter ces courbes sur un fond de carte IGN « Scan 25 » spatialement référencées. Pour cette étude, le logiciel dénommé « MAPINFO » version 11.5 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 PEB et repose sur un ensemble de règles définies à l'article L 112-10 du code de l'urbanisme.

La réglementation de l'urbanisation dans les zones considérées vise à organiser l'utilisation des sols dans l'environnement des aérodromes et n'a aucun impact sur les PLU.

■ a) Le périmètre concerné.

Le PEB couvre 2 communes :

- POUILLOUX ;
- CIRY LE NOBLE ;

■ b) Analyse des courbes (estimation du nombre de personnes et constructions présentes)

Il ressort de la lecture des courbes de bruit A, B, et C du PEB les éléments suivants :

(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 (à l'intérieur de la 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 54) concerne une commune et n'impacte aucune maison d'habitation.

La zone D (à l'extérieur de la courbe Lden 54) concerne deux communes et n'impacte aucune maison d'habitation.

■ c) Impact sur l'urbanisation des communes concernées : examen de la compatibilité des documents d'urbanisme

Pour mémoire, conformément à l'article L112-3 et L112-4 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.

Superficies impactées par commune (ha)	POUILLOUX	CIRY le NOBLE
Zone A	0,0787	0
Zone B	24,4928	0
Zone C	74,2822	0
Zone D	144,3	5,108

Nombre d'habitations	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
Indices db(A)	Sup à 70	70 à 62	62 à 54	Sup à 54
Communes	Estimation habitations			
POUILLOUX	0	0	6	9
CIRY le NOBLE	0	0	0	0

IV LA PROCÉDURE DE RÉVISION DU PEB

1. PHASE D'ETUDE ET PRELIMINAIRES

La première phase de la procédure de révision du PEB consiste à mener les études techniques. Ces études prennent en compte les mouvements d'aéronefs effectifs au cours d'une année et les hypothèses d'évolution données par l'exploitant de l'aérodrome ou son délégant. Elles sont conduites sous l'autorité des préfets des départements concernés avec l'accord du ministre chargé des transports.

2. PHASE ADMINISTRATIVE

La phase administrative se subdivise elle-même en deux temps. Le premier est consacré aux consultations des collectivités et organismes concernés, le second à l'enquête publique qui précède l'approbation du PEB.

▪ a) Consultations

La décision de révision du PEB a été notifiée pour avis, accompagnée du projet de PEB, aux maires des communes concernées et aux présidents des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) compétents dans le cadre des consultations prévues aux articles R112-10 et R112-14 du code de l'urbanisme. Elle a été publiée dans 2 journaux locaux et affichée dans chaque mairie et siège des EPCI durant un mois.

La consultation des communes et des EPCI s'est déroulée du 22 septembre 2018 au 22 novembre 2018.

Aucune observation n'ayant été formulée, leur avis est réputé favorable.

▪ b) Enquête publique et approbation

L'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 Montceau-les-Mines Pouilloux tel que figurant en annexe, comprenant la pièce 2a « Rapport de présentation », la pièce 2b « Annexes » et la pièce 2c « Représentation graphique », 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. Le Préfet prend ensuite un arrêté organisant cette enquête; cet arrêté doit être affiché en mairie et dans la zone publique de l'aérodrome et publié dans deux journaux locaux, 15 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 intervenant 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 modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique.

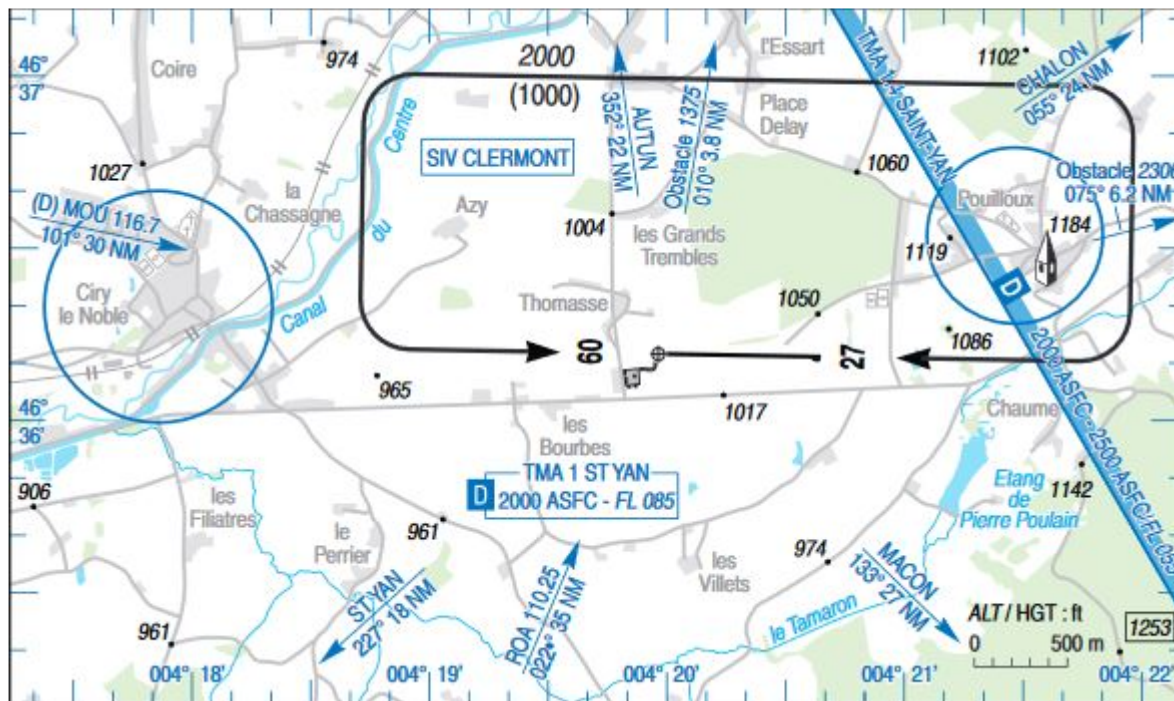
Le Préfet prend ensuite l'arrêté approuvant le PEB.

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

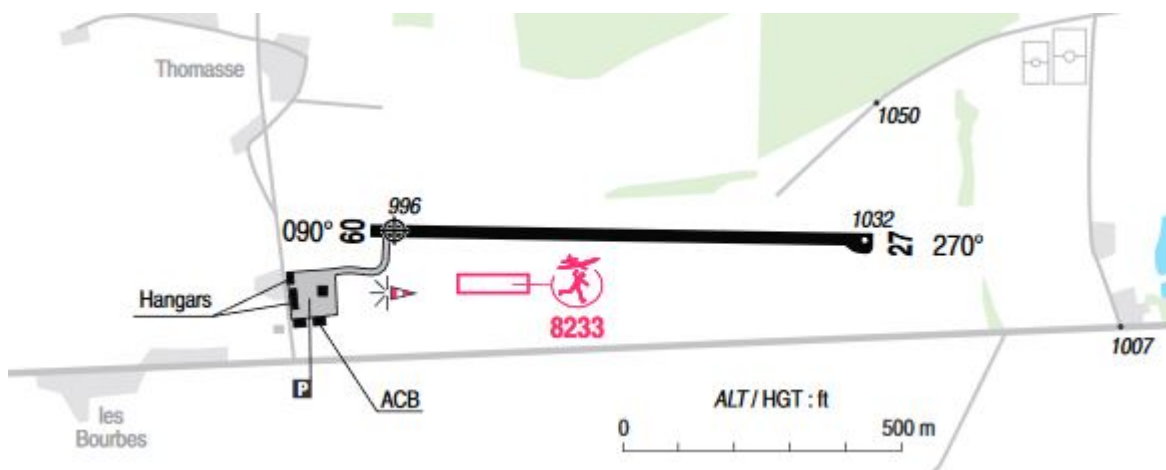
Conformément aux dispositions de l'article L112-6 du code de l'Urbanisme, le PEB approuvé sera annexé aux plans locaux d'urbanisme, aux plans de sauvegarde et de mise en valeur et aux cartes communales

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 1 CARTES AERONAUTIQUES

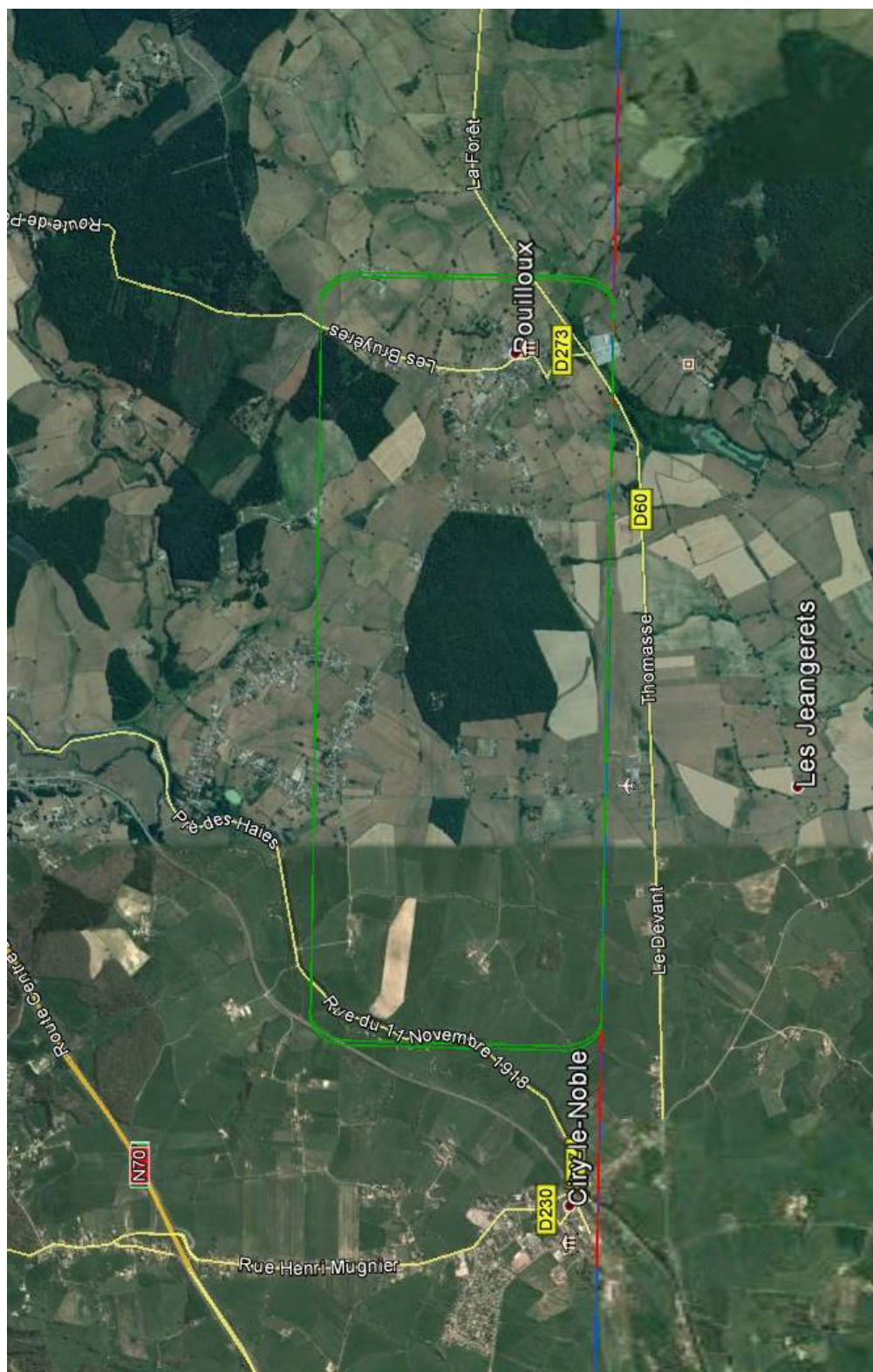


Approche à vue



Infrastructures

ANNEXE 2 DESCRIPTION DES TRAJECTOIRES



ANNEXE 3 HYPOTHESES DE TRAFIC AUX TROIS HORIZONS

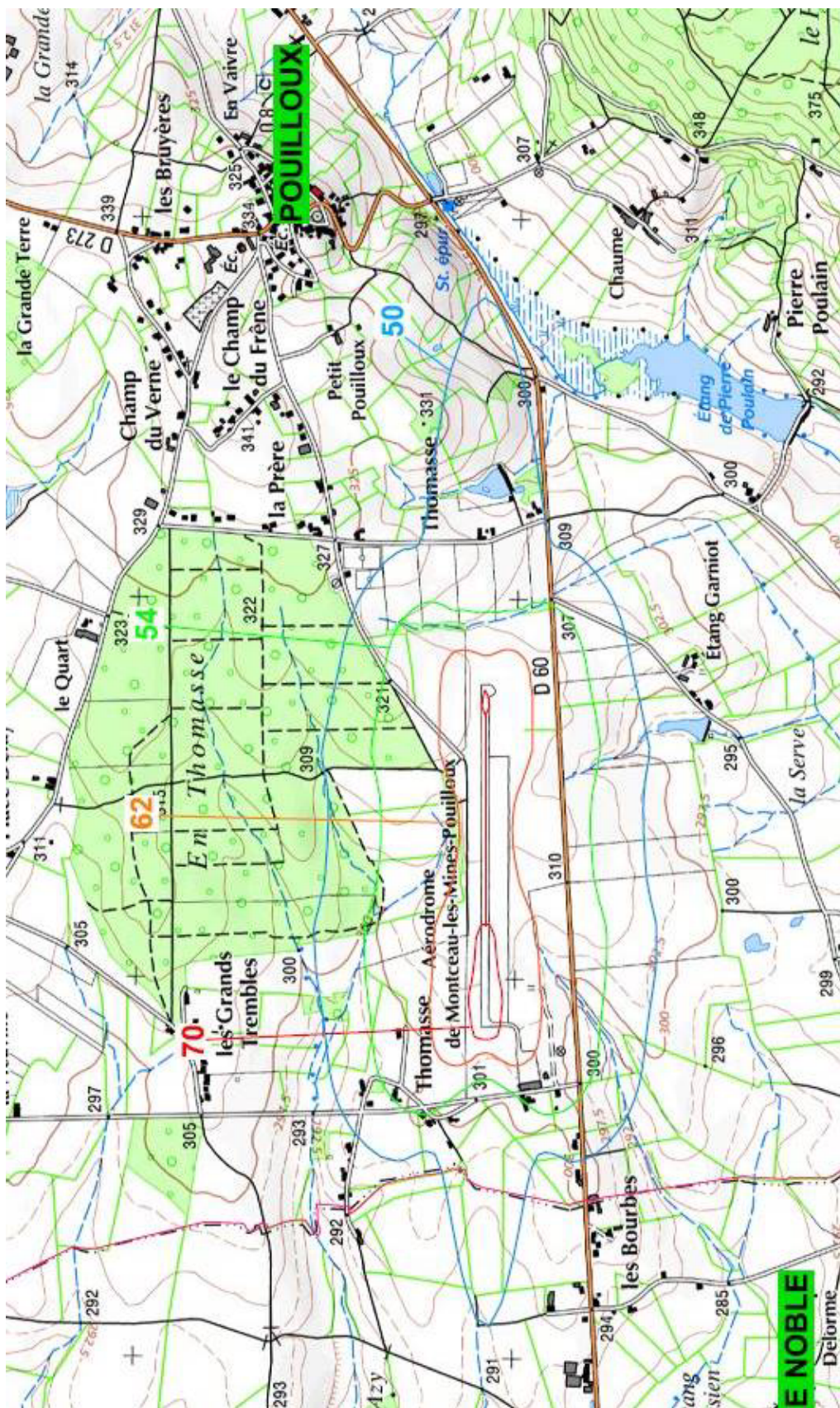
Court terme 2017 – 6000 mouvements

Type d'activité		Mouvements annuels
Aviation légère	DR220	1187
	DR221	666
	DR400	3127
	D112	491
	ULM	529

Moyen terme 2022 – 6000 mouvements

Long terme 2027 – 6000 mouvements

ANNEXE 4 : ANALYSE DES COURBES



ANNEXE 5 : ARRETE PREFECTORAL DE MISE EN REVISION



PRÉFECTURE DE SAÔNE ET LOIRE

Arrêté préfectoral n° BSCD/2018/019 prescrivant la révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de MONTCEAU-LES-MINES-POUILLOUX

LE PRÉFET DU DÉPARTEMENT DE LA SAÔNE et LOIRE
Chevalier de la Légion d'Honneur
Chevalier de l'Ordre National du Mérite

Vu le code de l'urbanisme et notamment ses articles L.112-3 à L.112-17 et R.112-1 à R.112-17 portant dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes ;

Vu le code de l'environnement, notamment les articles L.123-1 à L.123-19 ; L.571-11 à L.571-13 ; R.123-1 à R.123-27 et R.571-58 à R.571-69 ;

Vu le code des transports, articles L.6361-1 à L.6361-14 ;

Vu l'arrêté du 28 mars 1988 fixant la liste des aérodromes non classés en catégorie A, B ou C devant être dotés d'un plan d'exposition au bruit ;

Vu l'avant-projet de plan d'exposition au bruit (PEB) élaboré par la direction générale de l'Aviation civile, direction de la sécurité de l'Aviation civile Nord-Est ;

Vu l'arrêté préfectoral du 05 mai 1983 approuvant le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Montceau-les-Mines-Pouilloux ;

Considérant que le plan d'exposition au bruit en vigueur nécessite d'être révisé conformément aux nouvelles dispositions réglementaires du code de l'urbanisme qui introduisent également un nouvel indice L_{den} , et pour prendre en compte les hypothèses de développement et d'exploitation de l'aérodrome à long terme ;

Considérant qu'il convient de limiter l'urbanisation lorsqu'elle pourrait conduire à exposer des populations nouvelles aux nuisances sonores générées par le développement de l'activité aérienne ;

Sur proposition de Mme la directrice de cabinet du préfet de Saône-et-Loire ;

ARRÊTE :

ARTICLE 1^{er} : Conformément aux dispositions de l'article R.112-8 et R.112-9 du code de l'urbanisme, il est décidé de réviser le plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome de Montceau-les-Mines-Pouilloux.

ARTICLE 2 : Les indices Lden définissant les limites extérieures des zones sont fixées

- limite extérieure de la zone A : Lden 70 ;
- limite extérieure de la zone B : Lden 62 ;
- limite extérieure de la zone C : Lden 54 ;
- prise en compte de la zone D et limite extérieure de la zone D : Lden 50

ARTICLE 3 : En application de l'article R.112-10 à R.112-13 du code de l'urbanisme, la présente décision sera notifiée accompagnée du projet de plan d'exposition au bruit comportant un rapport de présentation et une carte au 1/25 000^e du projet « long terme » (LT), aux maires des communes concernées **POUILLOUX** et **CIRY-le-NOBLE**.

ARTICLE 4 : Le présent arrêté sera notifié aux maires des communes concernées ainsi qu'au président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent.

A réception de la lettre de notification, les conseils municipaux et les organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale compétents susmentionnés à l'article 3, disposeront d'un délai de deux mois pour faire connaître au préfet du département leur avis sur le projet.

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

ARTICLE 5 : Le présent arrêté fait l'objet d'un affichage, dans chacune des mairies concernées ainsi qu'aux sièges des établissements publics de coopération intercommunale compétents susmentionnés, pendant une durée de un mois.

L'accomplissement de cet affichage sera certifié par les maires.

Un avis sera publié, par les soins de l'État, dans deux journaux à diffusion locale ; ainsi qu'aux recueils des actes administratifs de la préfecture de la Saône et Loire.

ARTICLE 6 : La directrice de cabinet du préfet de Saône et Loire, le directeur de la sécurité de l'aviation civile nord-est, le directeur départemental des territoires de la Saône et Loire, les maires des communes citées à l'article 3 sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Macon le, 17 MAI 2018

Le Préfet



Jérôme GUTTON

[illegible]

ANNEXE 7 : Consultation des communes et EPCI concernés

Synthèse des avis

Nom	Avis	Date
Pouilloux	Défavorable	22 octobre 2018
Ciry le Noble	Favorable	17 octobre 2018
CUCM	Favorable	13 novembre 2018

ANNEXE 8 : CONCLUSIONS ENQUETE PUBLIQUE

La DGAC, interrogée par le commissaire enquêteur, indique que dans les deux cas, ses services régionaux ou locaux doivent être consultés afin de vérifier les conséquences sur l'activité aérienne.

Concernant la construction du pylône, c'est plus particulièrement le service du SNIA (guichet unique) qu'il faudra contacter pour vérifier le danger représenté par cette implantation.

Forts des éléments évoqués :

- Le terrain d'aviation existe depuis très longtemps, dès 1945 ;
- Les habitations implantées autour de l'emprise aérienne sont anciennes ;
- Aucun habitant ne souhaite la suppression de cet aéroport.
- Les réponses de la DGAC, Maître d'Ouvrage.

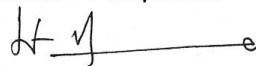
Par contre les pratiques de certaines trajectoires de vols des avions , doivent être améliorées.

Le Commissaire Enquêteur ÉMET UN AVIS FAVORABLE au projet de Plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Montceau-les-Mines/Pouilloux, implanté à Pouilloux, avec les recommandations suivantes

- Demande à l'aéro-club de respecter ses obligations en qualité de gestionnaire des lieux. Il doit informer ses membres, ainsi que les pratiquants extérieurs au club, de ne pas effectuer de survol du cœur des deux villages et écarts bâtis proches des communes de Pouilloux et Ciry-le-Noble.
- Demande à l'aéro-club de mettre en place un moyen de communication, (Ex : N° de téléphone dédié, adresse internet à l'intention des riverains afin de recevoir et traiter les plaintes des habitants qui sont souvent gênés par les nuisances sonores émises par les avions).
- Ces dispositions n'existent pas actuellement.
- Incite les communes de Ciry-le-Noble et de Pouilloux à informer la CUCM, Maître d'ouvrage des travaux d'investissement sur l'aéroport ou sur l'axe de vol des avions. Cet EPCI est titulaire de la compétence d'urbanisme sur les projets généraux de ce secteur,
- Incite les Communes à informer la DGAC pour connaître les conséquences de ces futurs travaux de génie civil qui pourraient impacter le fonctionnement du terrain d'aviation, objet du projet de PEB.

Le 10 Avril 2019

Jean-François DURAND
Commissaire Enquêteur



ANNEXE 9 : Fiches

Fiche n° 1 : Commune de POUILLOUX

Population en 2015 : 1013

Zone concernées par le PEB : zone D (Lden 50), zone C (Lden 54), zone B (Lden 62), zone A (Lden 70)

Document d'urbanisme : Plan local d'urbanisme CUCM Date : 12 mai 2011

Révision en cours : OUI (prescription du 26 juin 2014)

Compatibilité du document d'urbanisme avec le PEB :

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

Les terrains concernés correspondent à l'emprise de l'aérodrome, le parc d'activités et son extension, des terrains agricoles situés à l'écart des parties bâties du village Au demeurant, celles-ci présentent un impact nul sur le développement de la commune de Pouilloux.

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



Fiche n° 2 : Commune de CIRY le NOBLE

Population en 2015 : 2301

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

Document d'urbanisme : Plan local d'urbanisme CUCM Date : 12 mai 2011.

Révision en cours : OUI (prescription du 26 juin 2014)

Compatibilité du document d'urbanisme avec le PEB :

La commune de CIRY le NOBLE est impactée par la zone D du PEB. Toutefois les terrains concernés correspondent à des terres agricoles situées à l'écart des parties urbanisées du village.
Au demeurant, celles-ci présentent un impact nul sur le développement de la commune de CIRY le NOBLE.
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
CCE	Commission Consultative de l'Environnement
dB(A)	Décibel pondéré "A"
EPCI	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
ft	Pied (Unité de mesure des distances verticales)
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	Balise non directionnelle
Nm	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