

Aérodrome de Auch - GERS



Plan d'Exposition au Bruit

direction de la sécurité
de l'Aviation civile Sud

Service National
d'Ingénierie Aéroportuaire
site Atlantique

2014

Maître d'ouvrage



**MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE**



Direction Générale de l'Aviation Civile

Préfecture du GERS

Aérodrome d'AUCH – GERS

PLAN d'EXPOSITION AU BRUIT

LE RAPPORT DE PRESENTATION

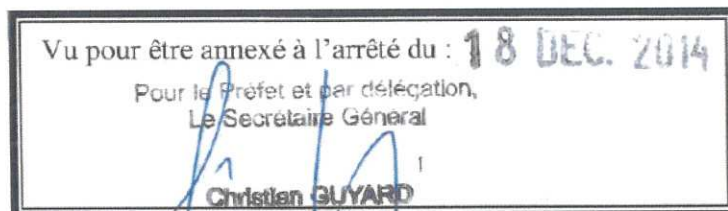
Maîtrise d'œuvre

Service National d'Ingénierie Aéroportuaire

Département Programmation Environnement Aménagement

Siège : 82, rue des Pyrénées – 75970 Paris cedex 20

Site Atlantique : 12 avenue Pythagore – BP 70285 – 33697 MERIGNAC Cedex



PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

Plan d'Exposition au Bruit

de l'aérodrome d'Auch – Gers

BORDEREAU DES PIECES

1 Notice explicative

Précisant la portée des plans d'exposition au bruit

2 Le plan d'exposition au bruit comprenant :

- *le rapport de présentation*
- *la représentation graphique à l'échelle 1 / 25 000 ème*
- *Le référentiel réglementaire*

3 Avis des communes

4 Conclusions et avis du commissaire enquêteur

PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

SOMMAIRE

INTRODUCTION	12
A) GENERALITES SUR LES PLANS D'EXPOSITION AU BRUIT	13
1) Méthode d'élaboration des PEB	13
a) Evaluation de l'exposition au bruit à court, moyen et long termes	13
b) L'indice L_{den}	13
2) Zones de bruit d'un PEB et règles d'urbanisme applicables	14
a) Restrictions d'urbanisation	15
b) Isolation renforcée	15
c) Renouvellement urbain	15
d) Obligation d'information	15
3) Procédure de révision d'un PEB	17
B) DEMARCHE D'ELABORATION DU PEB DE L'AERODROME D'AUCH - GERS	18
1) Présentation de l'aérodrome	18
a) Historique et situation juridique	18
b) Implantation	22
c) Infrastructures	24
d) Superstructures :	25
e) Activité aéronautique	25
f) Mouvements	25
2) Elaboration technique du PEB de l'aérodrome d'AUCH - GERS	26
3) Choix des limites des zones B et C	34
REFERENTIEL REGLEMENTAIRE	36
AVIS DES COMMUNES	37
CONCLUSIONS ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR	38

PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome d'Auch - Gers

1

Notice explicative précisant la portée des plans d'exposition au bruit

Portée des plans d'exposition au bruit

Les plans d'exposition au bruit sont des documents destinés à maîtriser l'urbanisation au voisinage des aérodromes.

En permettant l'application des dispositions des articles L.147-1 à 8 du code de l'urbanisme, ils visent :

- à éviter d'exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit,

et donc indirectement,

- à préserver l'activité aéronautique et l'équipement aéroportuaire.

Les plans d'exposition au bruit sont des documents d'urbanisme, qui n'ont **aucun effet sur l'activité réelle de l'aérodrome ni sur les constructions existantes**.

Les PEB approuvés sont annexés et transcrits dans les plans locaux d'urbanisme (PLU) et les documents d'urbanisme supra-communaux ; ceux-ci doivent être compatibles avec les PEB (art. L.147-1 du code de l'urbanisme).

Les plans d'exposition au bruit sont des outils de prévention.

Le Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome d'Auch - Gers

2

Le Plan d'Exposition au Bruit

- *Le rapport de présentation*
- *Le référentiel réglementaire*

PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

Le Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome d'Auch - Gers

2

➤ *Le rapport de présentation*

INTRODUCTION

Le PEB est un instrument juridique destiné à maîtriser l'urbanisation autour des aérodromes en limitant les droits à construire dans les zones de bruit et en imposant une isolation acoustique renforcée pour les constructions autorisées dans les zones de bruit. C'est un document d'urbanisme opposable à toute personne publique ou privée. Il doit être annexé au plan local d'urbanisme (PLU), au plan de sauvegarde et de mise en valeur et à la carte communale. Les dispositions des PLU doivent être compatibles avec les prescriptions du PEB en vigueur.

Le PEB vise à éviter que de nouvelles populations ne soient exposées aux nuisances sonores générées par l'activité de l'aérodrome considéré. Ainsi, il réglemente l'utilisation des sols aux abords des aérodromes en vue d'interdire ou d'y limiter la construction de logements, dans l'intérêt même des populations, et d'y prescrire des types d'activités peu sensibles au bruit ou plus compatibles avec le voisinage d'un aérodrome.

Outre l'objectif premier de maîtrise de l'urbanisation à travers le droit à construire, le PEB autorise le renouvellement urbain des quartiers existants dans les zones de bruit et introduit des obligations en matière d'information des riverains.

Les textes de référence en matière de PEB sont codifiés et repris dans le code de l'urbanisme (articles L.147-1 à L.147-8 et articles R. 147-1 à R. 147-11).

L'objet du présent rapport est de présenter le PEB de l'aérodrome d'AUCH-GERS élaboré dans ce cadre réglementaire.

A) GENERALITES SUR LES PLANS D'EXPOSITION AU BRUIT

1) Méthode d'élaboration des PEB

a) Evaluation de l'exposition au bruit à court, moyen et long termes

Le PEB définit des zones de bruit autour de l'aérodrome. Il s'appuie sur des hypothèses à court, moyen et long termes de développement et d'utilisation de l'aérodrome. Les zones de bruit du PEB ne reflètent pas nécessairement la réalité du moment, mais l'enveloppe des expositions au bruit des avions à court, moyen et long termes.

Pour ce faire, il est nécessaire d'établir, pour les trois horizons considérés (court, moyen et long termes), des prévisions réalistes concernant:

- Les infrastructures,
- Le trafic,
- Les procédures de navigation aérienne,
- Les conditions d'exploitation.

Ces hypothèses s'appuient sur les données et les perspectives envisageables au moment où le PEB est élaboré.

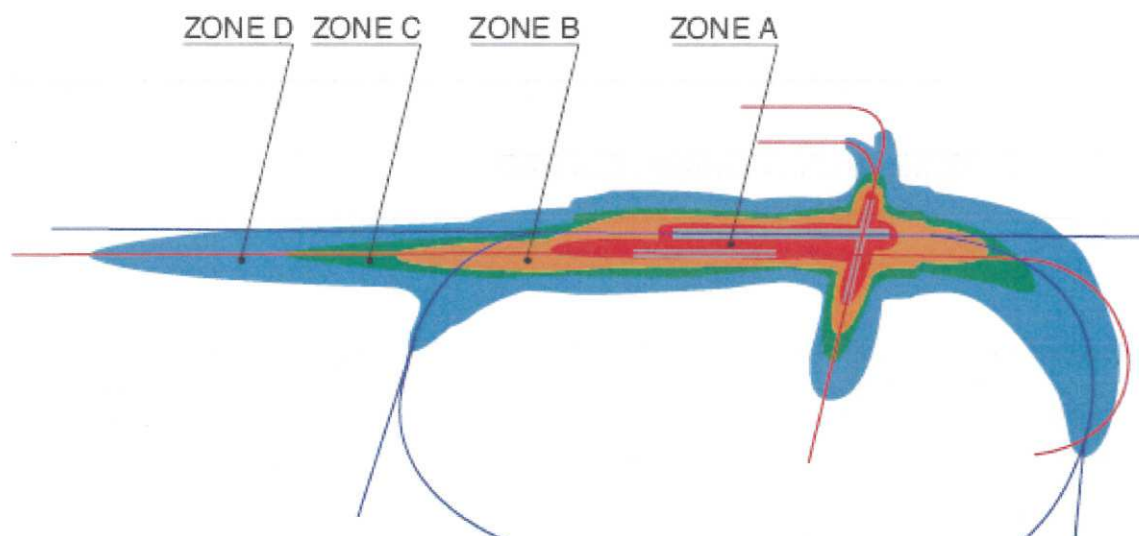
b) L'indice L_{den}

La France a adopté en 2002 l'indice L_{den} (Level Day Evening Night, article R 147-1 du code de l'urbanisme) pour l'élaboration des PEB. Cet indice est également prescrit au niveau communautaire (directive européenne n°2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement).

Le L_{den} est un indice de bruit (cf. détail en annexe 4), exprimé en dB(A), qui représente le niveau d'exposition totale au bruit des avions en chaque point de l'environnement d'un aérodrome. Il tient compte :

- du niveau sonore moyen du passage des avions pendant chacune des trois périodes de la journée c'est à dire le jour (6h00-18h00), la soirée (18h00-22h00) et la nuit (22h00-6h00) ;
- d'une pénalisation du niveau sonore selon cette période d'émission : le niveau sonore moyen de la soirée est pénalisé de 5 dB(A), ce qui signifie qu'un mouvement opéré en soirée est considéré comme équivalent à environ trois mouvements opérés de jour. Le niveau sonore de la nuit est quant à lui pénalisé de 10 dB(A) (un mouvement de nuit équivaut à 10 mouvements de jour).

La valeur de l'indice L_{den} est calculée en chaque point du territoire voisin de l'aéroport, à partir des hypothèses de trafic retenues. La modélisation est réalisée à l'aide du logiciel informatique INM (Integrated Noise Model) qui intègre les niveaux sonores émis par les différents aéronefs lors des phases de décollage et d'atterrissage, les paramètres de vol (trajectoires, profils) et les lois de propagation du bruit dans l'air. En reliant les points de même indice, on obtient des courbes, dites isophoniques. Dans la zone comprise à l'intérieur de la courbe isophonique, le bruit est supérieur à l'indice considéré (par exemple 70 dB (A) dans la zone A) à au moins un des 3 horizons envisagés. A l'extérieur de cette courbe, le bruit est inférieur et décroît à mesure que l'on s'éloigne.



2) Zones de bruit d'un PEB et règles d'urbanisme applicables

Le PEB délimite 3 (voire 4) zones de bruit aux abords de l'aérodrome.

- La zone de bruit fort A

C'est la zone comprise à l'intérieur de la courbe d'indice L_{den} 70.

- La zone de bruit fort B

C'est la zone comprise entre la courbe d'indice L_{den} 70 et la courbe dont l'indice peut être fixé entre les valeurs L_{den} 62 et L_{den} 65. *[Pour les aérodromes mis en service après le 28 avril 2002, la valeur de l'indice servant à la délimitation de la limite extérieure de la zone B est obligatoirement 62.]*

- La zone de bruit modéré C

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 55.

- La zone de bruit D

Elle est comprise entre la limite extérieure de la zone C et la courbe d'indice L_{den} 50.

La zone D est obligatoire pour les aérodromes visés au I de l'article 1609 quater vices A du code général des impôts, c'est-à-dire 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 précédentes¹.

La délimitation d'une zone D est facultative pour les autres aérodromes.

¹ En 2014, les aérodromes relevant de l'application de cet article sont : Bâle-Mulhouse, Beauvais-Tillé, Bordeaux-Mérignac, Lyon-St Exupéry, Marseille-Provence, Nantes-Atlantique, Nice-Côte d'Azur, Paris-Charles de Gaulle, Paris-Le Bourget, Paris-Orly, Strasbourg-Entzheim, Toulouse-Blagnac.

a) Restrictions d'urbanisation

Le PEB prescrit des restrictions d'urbanisation pour les constructions à usage d'habitation et pour les équipements publics ou collectifs, le principe général consistant à ne pas accroître la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances sonores.

Dans les **zones A et B**, seuls peuvent être autorisés les logements et les équipements publics ou collectifs liés à l'activité aéronautique, les logements de fonction nécessaires aux activités industrielles et commerciales admises dans la zone et les constructions nécessaires à l'activité agricole.

A l'intérieur de la **zone C**, les constructions individuelles non groupées sont autorisées à condition d'être situées dans un secteur déjà urbanisé et desservi par des équipements publics et dès lors qu'elles n'accroissent que faiblement la capacité d'accueil du secteur.

La **zone D** ne donne pas lieu à des restrictions de droits à construire.

b) Isolation renforcée

Les constructions nouvelles autorisées dans les zones de bruit doivent faire l'objet de mesures d'isolation acoustique renforcée (cf. tableau en annexe 2).

c) Renouvellement urbain

Dans les zones A, B et C, la rénovation, la réhabilitation, l'amélioration, l'extension mesurée et la reconstruction sont admises à condition qu'elles n'impliquent pas d'accroissement de la capacité d'accueil d'habitants.

En outre, 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 a introduit une disposition nouvelle : à l'intérieur des zones C, les plans d'exposition au bruit peuvent délimiter des secteurs où, pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou de 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 : ces secteurs peuvent être délimités postérieurement à l'approbation du PEB, à la demande de la commune compétente en matière de plan local d'urbanisme, par arrêté préfectoral et après enquête publique.

d) Obligation d'information

A l'intérieur des trois (ou quatre) zones de bruit, tout contrat de location d'immeuble à usage d'habitation doit comporter une clause claire et lisible précisant la zone de bruit où se trouve localisé le bien et tout certificat d'urbanisme doit spécifier l'existence de la zone de bruit et l'obligation de respecter les règles d'isolation acoustique.

	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 améliorée, 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	

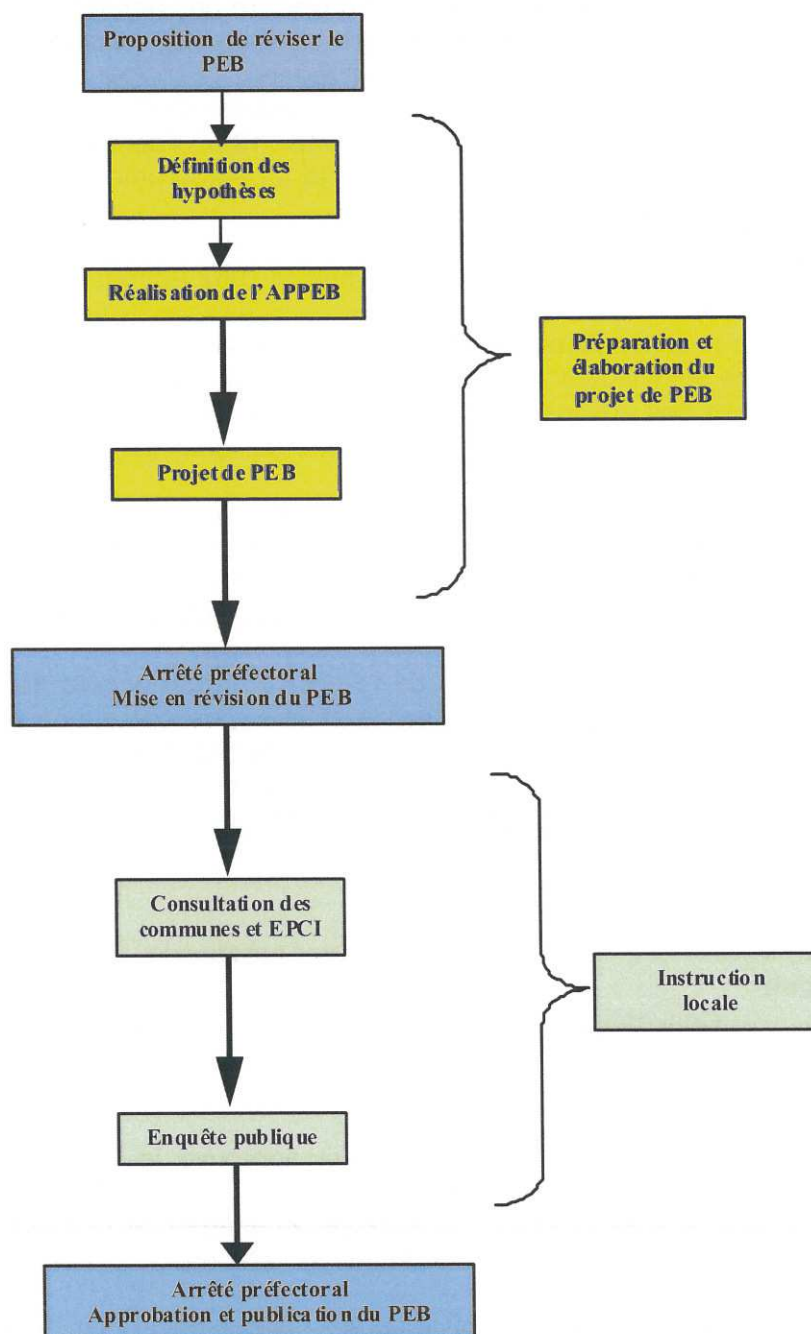
* sous réserve d'une isolation acoustique et, le cas échéant, de l'information des futurs occupants

3) Procédure de révision d'un PEB

La procédure d'établissement ou de révision d'un PEB telle que définie dans le code de l'urbanisme se déroule en deux étapes :

- la première étape aboutit à la définition du projet et à la décision de mise en révision du PEB ;
- la seconde étape est consacrée au processus de consultation réglementaire et doit aboutir à l'approbation du nouveau PEB.

Le détail de la procédure est repris en annexe 1 au présent rapport de présentation.



B) DEMARCHE D'ELABORATION DU PEB DE L'AERODROME D'AUCH - GERS

1) Présentation de l'aérodrome

a) Historique et situation juridique

L'aérodrome d'Auch est créé en 1935/1936 en vertu d'une convention passée le 12 décembre 1934 entre l'Etat (Ministère de l'Air) et la Chambre de Commerce d'Auch.

Initialement, l'aérodrome est constitué d'une bande gazonnée de 950 m. x 100 m. orientée sensiblement Nord/Sud.

Par arrêté du 6 février 1947 relatif à l'ouverture des aérodromes publics et à l'agrément des aérodromes privés, l'aérodrome d'Auch-Lamothe est classé en liste 5 en tant qu'aérodrome privé agréé à tous les appareils lents et légers.

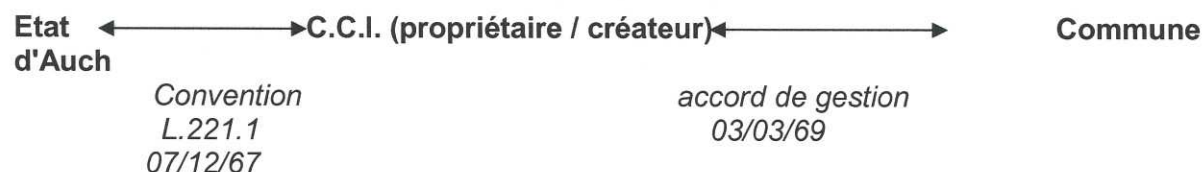
Par arrêté du 30 mars 1953 relatif à l'ouverture des aérodromes à la circulation aérienne publique et abrogeant l'arrêté du 6 février 1947, l'aérodrome d'Auch-Lamothe est classé dans la liste des aérodromes agréés (liste 3 : aérodromes contrôlés ou gardiennés - liste 4 : aérodromes inspectés).

Enfin, l'aérodrome est inscrit sur la liste 1 (aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique) annexée à l'arrêté du 23 novembre 1962 (abrogation de l'arrêté du 30/03/53).

1967 Une convention est conclue le 7 décembre 1967 entre l'Etat et la chambre de commerce et d'industrie du Gers, créateur de l'aérodrome d'Auch-Lamothe, suivant les dispositions des articles L 221 - 1 et R 221 - 4 du code de l'aviation civile en remplacement de celle passée le 12 décembre 1934 entre ces deux parties.

Conformément à l'article L 221 - 2 du code de l'aviation civile et en application de l'article 15 de la convention du 7 décembre 1967, la chambre de commerce et d'industrie du Gers confie la gestion de son aérodrome à la commune d'Auch par un accord conclu le 31 janvier 1969, approuvé le 3 mars 1969 par Monsieur le Préfet du Gers.

Conformément aux dispositions de l'article 4 de cet accord de gestion, un programme de travaux d'équipement est établi par la chambre de commerce et d'industrie et la commune d'Auch. La commune prend à sa charge le financement des travaux d'aménagement de la bande ainsi que ceux d'une piste revêtue et d'un bloc d'accueil. La chambre de commerce et d'industrie, de son côté, procède à l'acquisition des terrains nécessaires à la construction de la piste.



Un Avant-Projet de Masse (APPM) est approuvé le 29 Août 1973 (Catégorie C). Ses caractéristiques sont les suivantes:

- possibilité de mise en place d'une bande aménagée de 1810 mx 150 m ;
- insertion d'une piste souple à l'intérieur de cette même bande de 1710 m. x 30 m.

- 1976**
- Construction d'une piste souple revêtue de 1125 m. x 30 m. ;
 - Installation d'une radiobalise et d'un Papi ;
 - Construction d'un bâtiment d'accueil.

1981 Suite à des difficultés survenues sur le plan réglementaire au moment de la liquidation des factures, la chambre de commerce et d'industrie décide, en vue de régulariser la situation, de donner en location à la commune d'Auch les terrains d'assiette de l'aérodrome par un bail emphytéotique d'une durée de quarante ans. Par ce bail signé le 13 janvier 1976, la chambre de commerce et d'industrie du Gers, qui perd jouissance des terrains, transfère à la commune d'Auch ses droits de créateur de l'aérodrome.

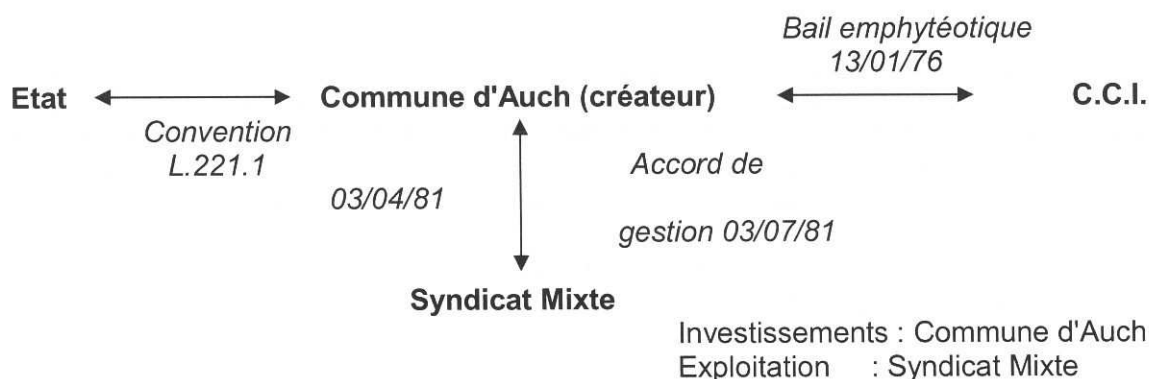
La chambre de commerce et d'industrie du Gers n'étant plus en mesure d'exécuter les obligations fixées par la convention du 7 décembre 1967, celle-ci est résiliée de plein droit, en application du 2ème alinéa de l'article 19 de cette convention.

Le 3 avril 1981, l'Etat conclue une nouvelle convention avec la commune d'Auch considérée dès lors comme le créateur de l'aérodrome.

Par accord de gestion en date du 3 juillet 1981, la ville d'Auch confie la gestion de l'aérodrome au Syndicat Mixte.

=> Créé par arrêté du 29/12/1978

Commune d'Auch	52,97 %
Département du Gers	25,00 %
CCI d'Auch et du Gers	20,00 %
Commune de Vic-Fezensac	1,00 %
Commune de Condom	1,00 %
Commune de Gimont	0,03 %



1982 ➤ Aménagement de la bande planeur de 800 m. x 55 m.
(intervention des Equipes Spécialisées des Bases Aériennes).

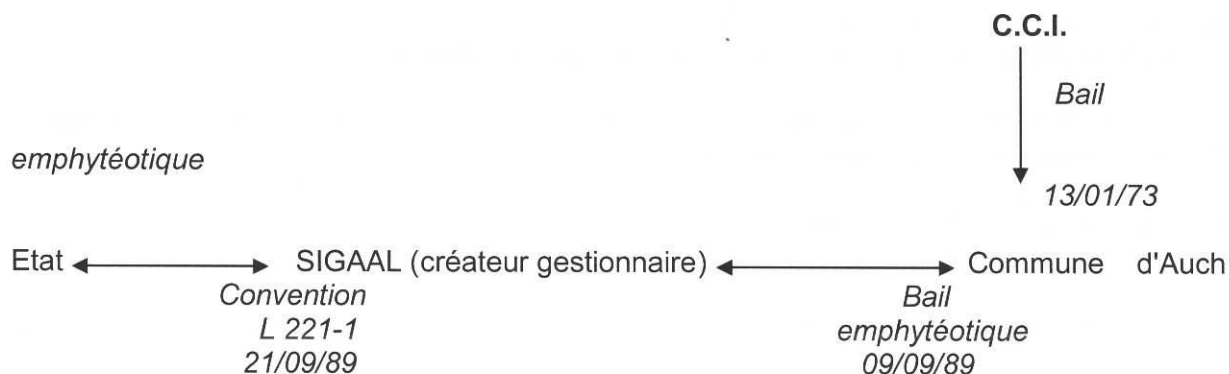
1989 Par arrêté du Préfet du département du Gers en date du 18 avril 1988, les attributions du syndicat sont étendues, à compter du 1er janvier 1988, à l'aménagement de l'aérodrome (les modifications portaient essentiellement sur la durée des actes, la majorité requise pour l'approbation des programmes d'investissements au sein du syndicat et la notion d'égalité de traitement des usagers).

Afin de remplir son rôle de promotion des activités aéronautiques au profit du département, il convenait que les attributions du syndicat mixte de gestion soient étendues à l'aménagement et à l'équipement.

Par délibérations respectives en date des 20 octobre 1987 et 5 novembre 1987, la Chambre de Commerce et d'Industrie du Gers et la ville d'Auch, propriétaires de l'emprise, acceptent de donner la jouissance de celles-ci au syndicat mixte par bail emphytéotique, pour une période débutant le 1er janvier 1988 et expirant le 12 janvier 2016.

La ville d'Auch n'étant plus en mesure d'exécuter les obligations qui lui incombait du fait de la convention L 221.1 conclue le 3 avril 1981, celle-ci est donc résiliée de plein droit en application de son article 36.

Par suite, l'Etat conclue une nouvelle convention L 221.1 avec le Syndicat Mixte pour l'Aménagement et la Gestion de l'aérodrome d'Auch-Lamothe considéré désormais comme le créateur de l'aérodrome (21 septembre 1989) dénommé ensuite SIGAAL, Syndicat d'Investissement et de Gestion de l'Aérodrome d'Auch- Lamothe.



1989 Construction du taxiway desservant la zone Nord (notamment le hangar Ducler lequel sera intégré au domaine de l'aérodrome en 1997, par décision de justice).

1991 Par délibérations respectives en date des 11 et 27 juin 1991, le syndicat mixte, créateur de l'aérodrome, la ville d'Auch et la chambre de commerce et d'industrie du Gers, propriétaires des terrains d'emprise de l'aérodrome, décident d'un commun accord de résilier les baux relatifs à la mise à disposition de l'aérodrome conclus les 9 septembre 1989 et le 13 janvier 1976 compte tenu du nouveau mode de gestion envisagé pour l'aérodrome.

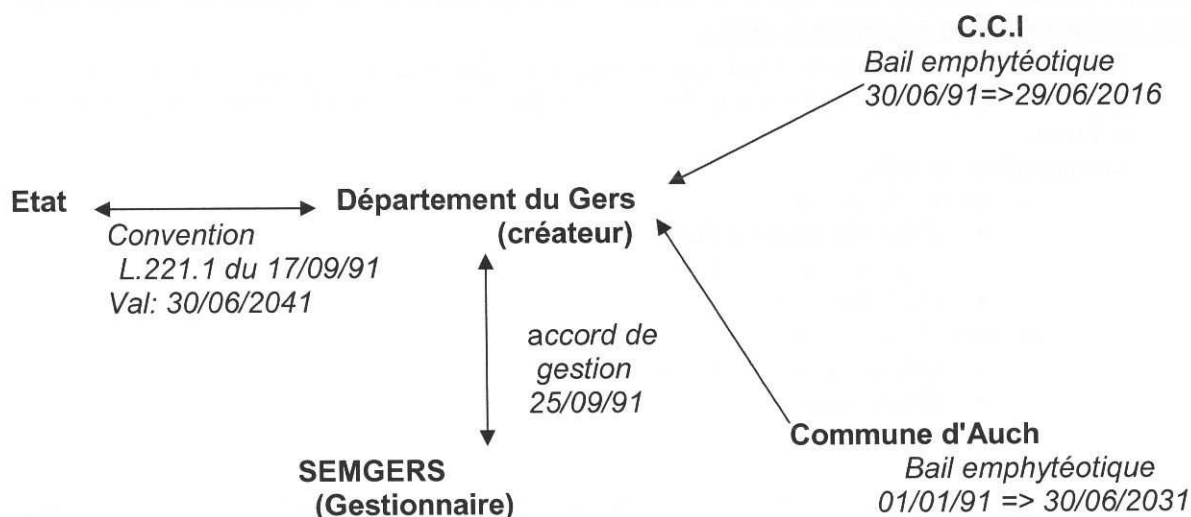
Le conseil général du Gers propose aux membres du syndicat et aux propriétaires de l'aérodrome de devenir le nouveau créateur. Ceux-ci acceptent les propositions qui leur sont faites.

Ainsi, le syndicat mixte pour l'aménagement et l'exploitation de l'aérodrome d'Auch-Lamothe n'étant plus en mesure d'exécuter les obligations qui lui incombent du fait de la convention L-221.1 conclue le 21 septembre 1989, celle-ci est donc résiliée de plein droit en application de son article 42.

Il appartenait donc à l'Etat de conclure une nouvelle convention L 221.1 avec le Département du Gers qui avait la jouissance des terrains d'emprise de l'aérodrome pour une durée de cinquante années en vertu des baux conclus les 30 juin 1991 et le 1er juillet 1991 avec la ville d'Auch et la chambre de commerce et d'industrie du Gers => convention du 17 septembre 1991.

Par accord de gestion en date du 25 septembre 1991, le Département du Gers confie la gestion de l'aérodrome à la Société d'Aménagement du Département du Gers (SADEGE).

1992 : le 15 décembre : changement de dénomination
=> SEM GERS : Société d'Economie Mixte pour le Développement et l'Aménagement du Gers.



- 1993/1994**
- Travaux d'allongement piste de 1500 m. x 30 m.
 - Construction d'une aire d'avitaillement
 - Balisage lumineux
 - Construction d'une centrale électrique.

1998 : le 3 mars, un service AFIS est mis en place sur l'aérodrome.

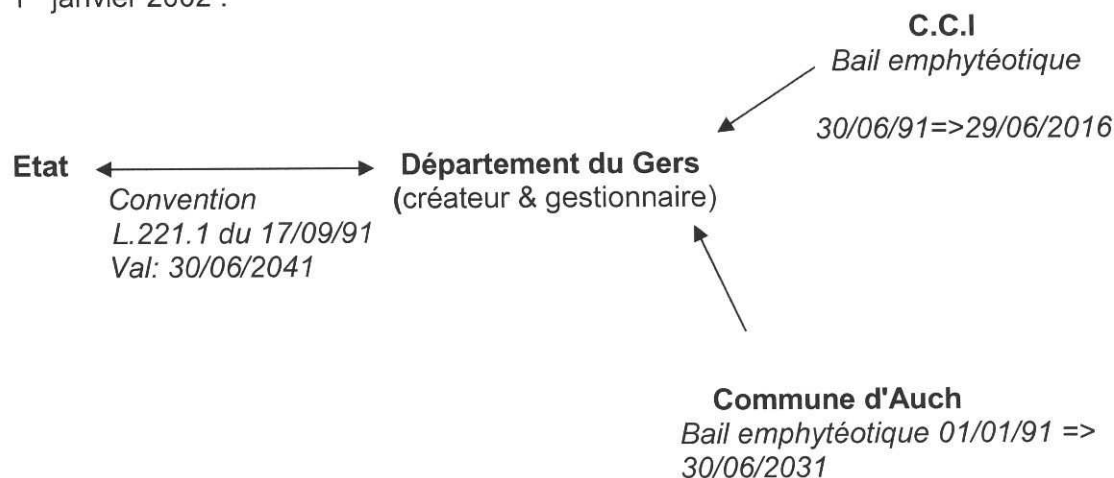
2000 : Après délibération en date du 10 mars 2000, le conseil général procède à un appel d'offres pour la gestion de l'aérodrome (délégation de service public – application loi Sapin).

Par arrêté ministériel du 13 novembre 2000 (JO du 25 novembre 2000) un plan de servitudes aéronautiques est approuvé (Catégorie C1).

2001/2002 Le Conseil Général souhaite lancer une réflexion à long terme sur le devenir de l'aérodrome. A cet égard, il :

- suspend la procédure d'appel d'offres ;
- reprend la gestion de l'aérodrome à compter du 01/01/2002.

1^{er} janvier 2002 :



2010/2011/2012 Création du Syndicat Mixte (S.M.) de gestion de l'aérodrome d'Auch par arrêté préfectoral du 17 décembre 2010.

- Les statuts du S.M. prévoient que l'ensemble des biens, équipements et services publics nécessaires à l'exercice de ses compétences lui est transféré au jour de sa création.
- Composition du S.M. :
 - o Jusqu'au 30.06.16 :
 - Département du Gers : 6
 - Commune d'Auch : 3
 - CCI Gers : 3
 - A partir du 01.07.16 :
 - Département du Gers : 4
 - Commune d'Auch : 4
 - CCI Gers : 4

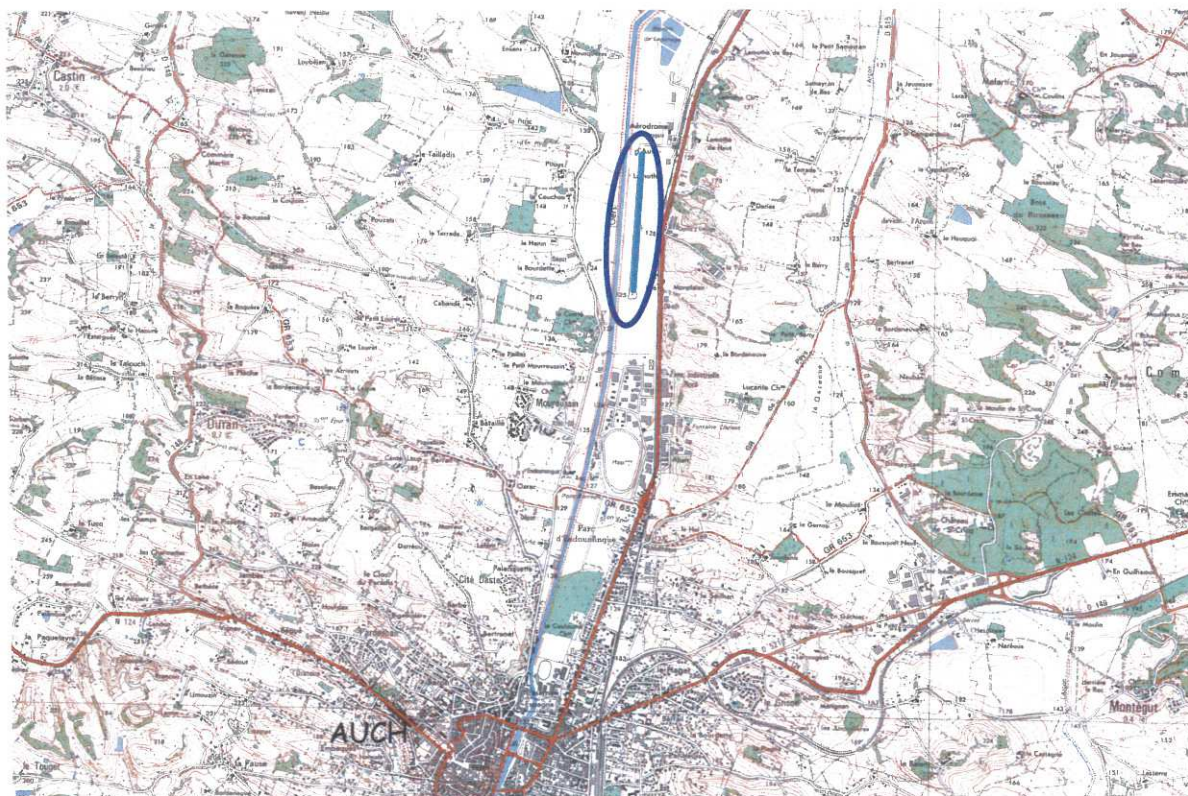
2013 : Par arrêté du 15 juillet 2013, l'aérodrome d'Auch-Lamote est désormais nommé AUCH - GERS

b) Implantation

L'aérodrome d'Auch-Gers, situé au nord de la ville d'Auch, occupe une surface de 69 ha sur les communes d'Auch et de Roquelaure.

Ouvert à la circulation aérienne publique, l'aérodrome accueille des appareils de l'aviation légère, de l'aviation d'affaire et de la Défense.

Vue générale de l'aérodrome



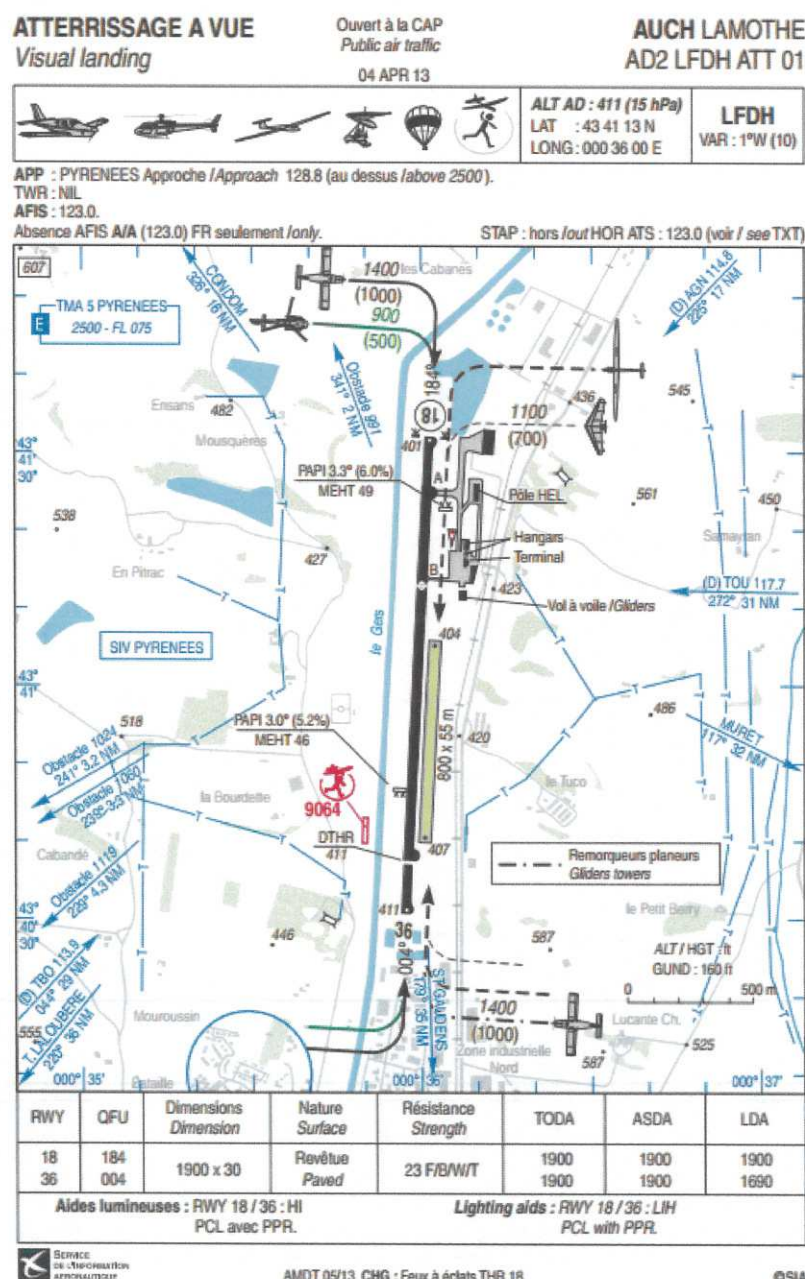
Adresse : Aérodrome d'AUCH-GERS
Route d'AGEN
32000 AUCH

Implantation :
Département du GERS
Commune : AUCH
Superficie : 69 ha

c) Infrastructures

Cet aérodrome de catégorie "C" au sens des articles R222.5 et D222.1 du code de l'Aviation Civile est composé :

- d'une piste de 1500 X 30 mètres, orientée Nord / Sud, allongée à 1900 mètres en 2010 ;
- d'une bande en herbe, en bordure Est de la piste revêtue, de 800 X 55 mètres.



d) Superstructures :

Bloc technique : 1976 – réaménagé en 1996 pour mise en œuvre du service AFIS) ;

Bâtiment d'accueil : 1976

Hangars d'aéronefs ;

Bâtiments de bureaux ;

Centrale électrique.

.....

e) Activité aéronautique

- Avions
- Hélicoptères
- Planeurs
- ULM
- Ballons
- Aéromodélisme

f) Mouvements

Année	Commerciaux		Non commerciaux					Total
	Mvts	Passagers	locaux	voyages	s/total	transits	total	
2007	74	nc	6 885	11 969	18 854	nc	18 854	18 928
2008	44	120	7 904	11 884	19 788	nc	19 788	19 832
2009	38	136	5 378	11 965	17 343	1 941	19 284	19 322
2010	6	19	2 217	1 414	3 631	452	4 083	4 089
2011	53	106	6 185	3 210	9 395	871	10 266	10 319
2012	28	50	5 344	2 832	8 176	711	8 887	8 915
2013	40	64	6 175	3 244	9 419	616	10 035	10 075

2) Elaboration technique du PEB de l'aérodrome d'AUCH - GERS

Le plan d'exposition au bruit définit différentes zones sensibles selon les niveaux de gêne sonore prévisible.

Ces zones sont délimitées à partir d'un indice de bruit : l'indice L_{den} , exprimé en décibels (dB). Cet indice caractérise le niveau d'exposition total au bruit des avions, sur l'ensemble d'une année.

La détermination de cet indice en un point au sol nécessite la connaissance des données suivantes :

- le trafic en nombre de mouvements et par type d'appareil ;
- les niveaux de bruit des avions à la source (moteurs et traînées aérodynamiques) ;
- les trajectoires suivies par les aéronefs ;
- le nombre de jours d'activité pris en compte ;
- la répartition temporelle dans la journée.

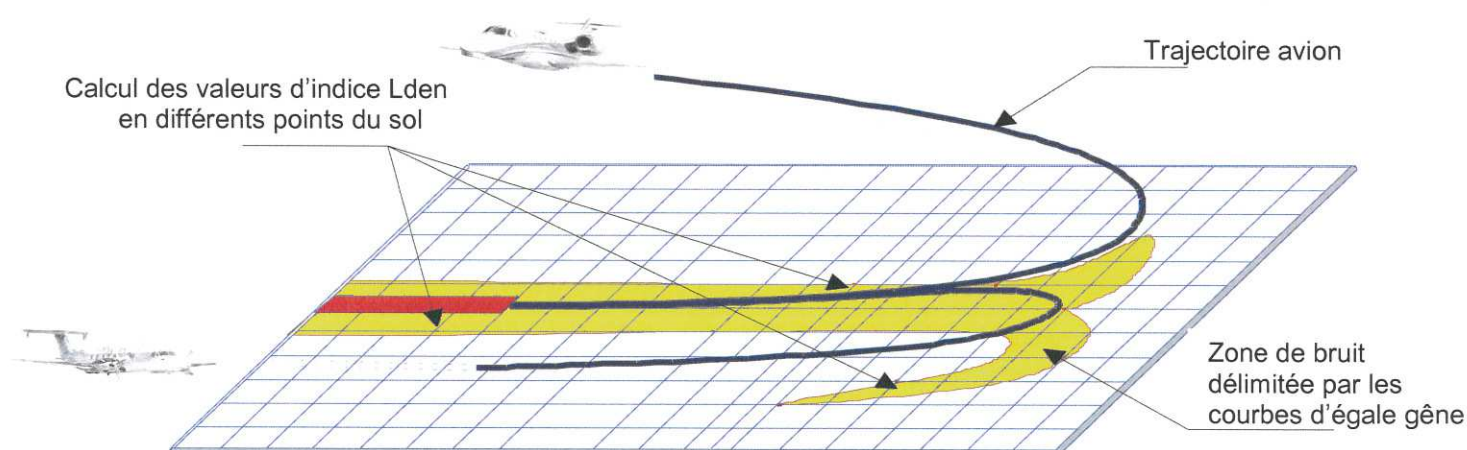
Le calcul du niveau de bruit s'effectue ensuite par application des lois de propagation du son dans l'air.

Les conditions atmosphériques adoptées pour l'étude sont standards, les obstacles n'étant pas pris en compte dans le calcul.

Toutefois, le module de calcul du logiciel de modélisation prend en compte les données et prescriptions internationales concernant :

- les méthodes de calcul du bruit des avions
- l'atténuation latérale du bruit des aéronefs
- l'absorption atmosphérique du son en fonction de la température et de l'humidité

En reliant les points au sol ayant les mêmes valeurs d'indice calculé, on obtient les courbes d'égal indice L_{den} tel que représenté sur le schéma suivant :



a) Hypothèses prises en compte

Les infrastructures aéronautiques

Il est pris pour hypothèse que les infrastructures aéronautiques ne subiraient pas de modification notable à l'échéance des vingt prochaines années. De ce fait, l'établissement du PEB prend en compte les infrastructures dans leur situation actuelle, telles que décrites au chapitre précédent.

Le trafic

Afin de représenter au mieux la gêne inhérente au bruit des avions, la modélisation du P.E.B. à été faite sur la base de 180 journées d'activité conformément au décret n°2012-1470 du 26 décembre 2012 relatif aux modalités d'élaboration des plans d'exposition au bruit de certains aérodromes :

La répartition par périodes de la journée

La répartition des mouvements par période de la journée est basée sur les données de trafic constatées. Elle n'est pas supposée évoluer à moyen et long termes et s'établit ainsi :

<i>Types d'aéronefs</i>	<i>jour</i>	<i>soir</i>	<i>nuît</i>
PC12	100%	0%	0%
C550 - C525	61%	23%	16%
Beech 200	62%	22%	16%
C160	87%	0%	13%
C130	89%	0%	11%
CN35	96%	0%	4%
E121	100%	0%	0%
EPSILON	100%	0%	0%
GROB	100%	0%	0%
PC6	100%	0%	0%
GAZ	94%	6%	0%
PUMA	89%	4%	7%
CAP10- CAP231-PITS	83%	17%	0%
DR400 C172	82%	15%	3%
ULM	80%	20%	0%
A319-A320-B737	100%	0%	0%
PA28-PA34	85%	10%	5%

Au vu du nombre de jours d'activité et conformément à ce qu'autorise le décret 2012-1470 du 26 décembre 2012, et afin de mieux représenter la gêne sonore ressentie, la période de trafic considérée est de 180 jours.

Court terme 2015	Type d'appareil, Motorisation	Durée de référence en jours	Mouvements annuels par avion
Affaire	PC12	180	4
	C550-C525	180	258
	Beech200	180	412
militaire	C160	180	38
	C130	180	20
	CN35	180	25
	E121	180	165
	EPSILON	180	206
	GROB	180	247
	PC6	180	41
Aviation générale	CAP10-CAP231	180	3090
	DR400-C172	180	4120
	ULM	180	3760
Maintenance	A320-B737	180	12
"Hélico" militaire	Gazelle	180	850
	PUMA	180	386
Ecole	PA28-PA34 VFR	180	3000
	PA28-PA34 IFR	180	3000
Soit un total de 19 634 mouvements			

Moyen Terme 2020	Type d'appareil, Motorisation	Durée de référence en jours	Mouvements annuels par avion
Affaire	PC12	180	4
	C550-C525	180	265
	Beech200	180	424
militaire	C160	180	40
	C130	180	21
	CN35	180	25
	E121	180	170
	EPSILON	180	212
	GROB	180	254
	PC6	180	42
Aviation générale	CAP10-CAP231	180	3180
	DR400-C172	180	4240
	ULM	180	3869
Maintenance	A320-B737	180	12
"Hélico" militaire	Gazelle	180	875
	PUMA	180	398
Ecole	PA28-PA34 VFR	180	3000
	PA28-PA34 IFR	180	3000
Soit un total de 20 031 mouvements			

Long terme 2025	Type d'appareil, Motorisation	Durée de référence en jours	Mouvements annuels par avion
Affaire	PC12	180	4
	C550-C525	180	275
	Beech200	180	440
militaire	Equivalent A400M	180	63
	CN35	180	26
	E121	180	176
	EPSILON	180	220
	GROB	180	264
	PC6	180	44
Aviation générale	CAP10-CAP231	180	3300
	DR400-C172	180	4400
	ULM	180	4015
Maintenance	A320-B737	180	12
"Hélico" militaire	Gazelle	180	908
	PUMA	180	413
Ecole	PA28-PA34 VFR	180	3000
	PA28-PA34 IFR	180	3000
Soit un total de 20 560 mouvements			

(1) 1 mouvement = 1 départ ou 1 arrivée ou 1 tour de piste (TGO)

L'utilisation des pistes

	IFR		VFR	
	QFU18	QFU36	QFU 18	QFU36
DEP	90%	10%	70%	30%
ARR	95%	5%	70%	30%

QFU : orientation de la piste

QFU 18 : l'avion prend un cap magnétique de 180° (face au sud) ;

QFU 36 : l'avion prend un cap magnétique de 360° (face au nord) ;

Les trajectoires

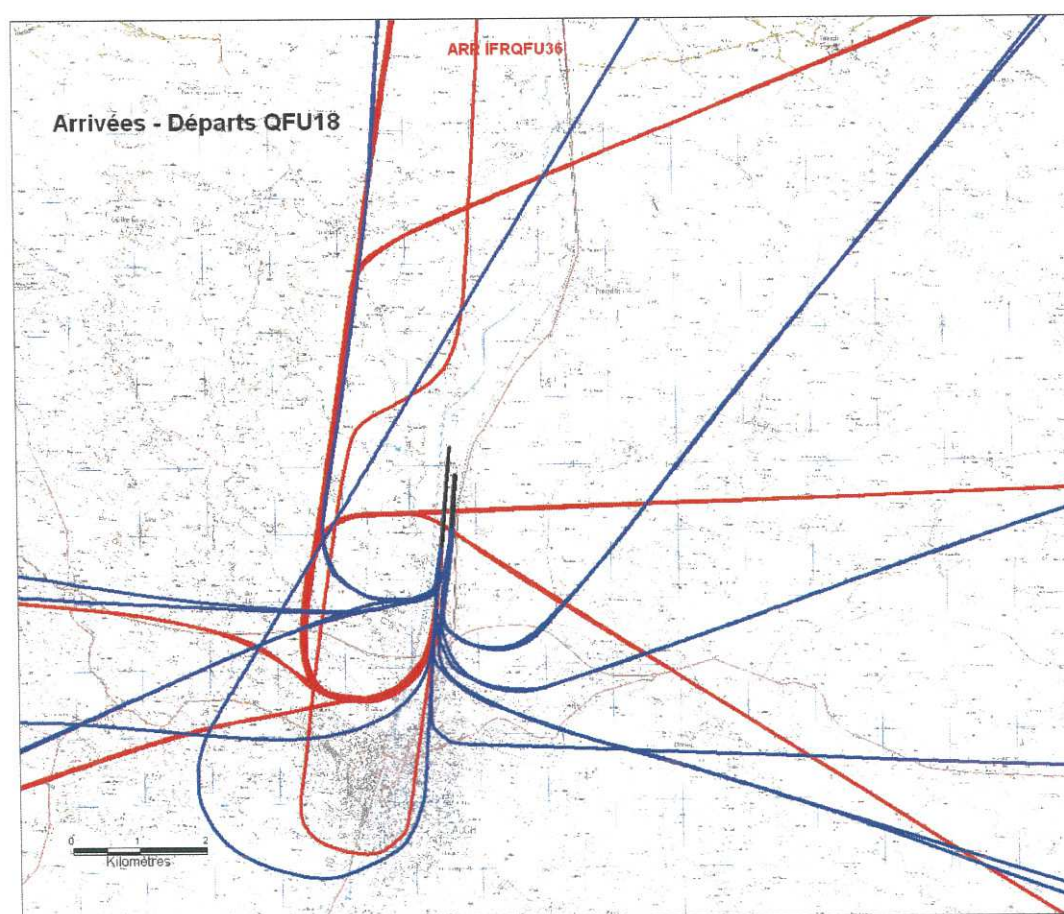
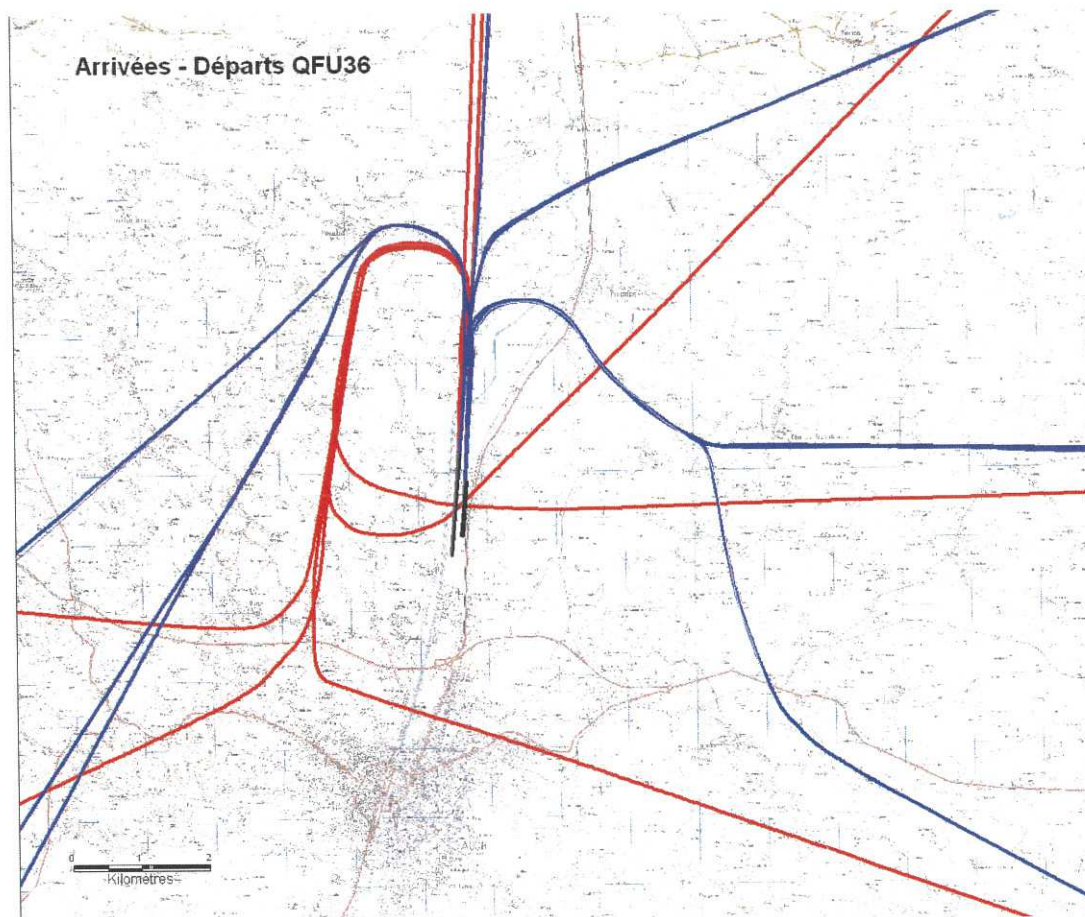
Les trajectoires en phase terminale ne peuvent pas être assimilées à des systèmes de type filaire constitués de rails que les appareils suivraient avec précision à l'image du trafic ferroviaire.

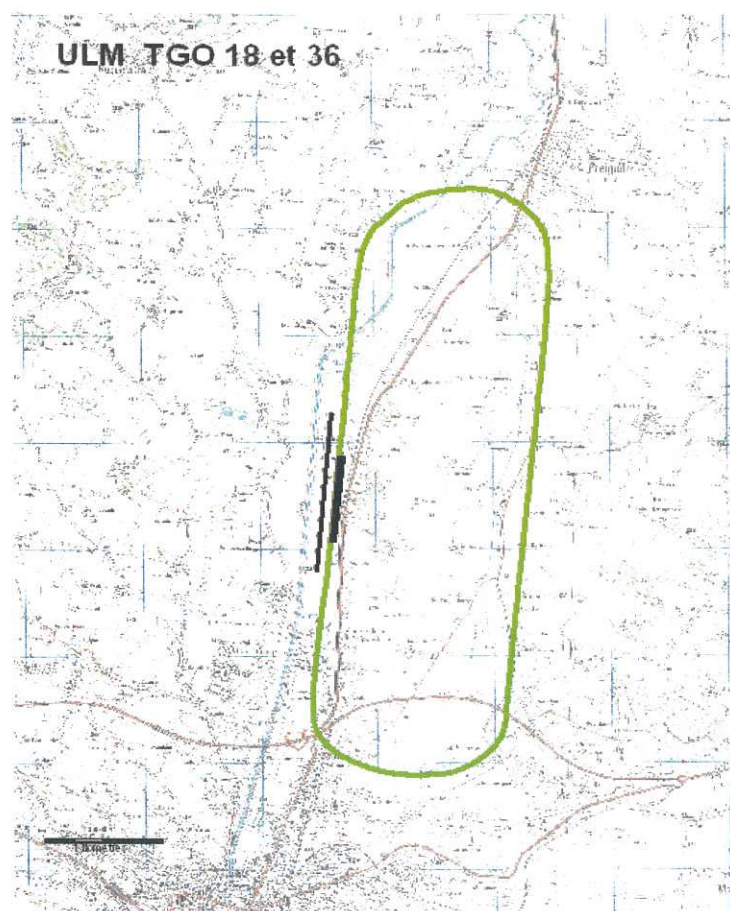
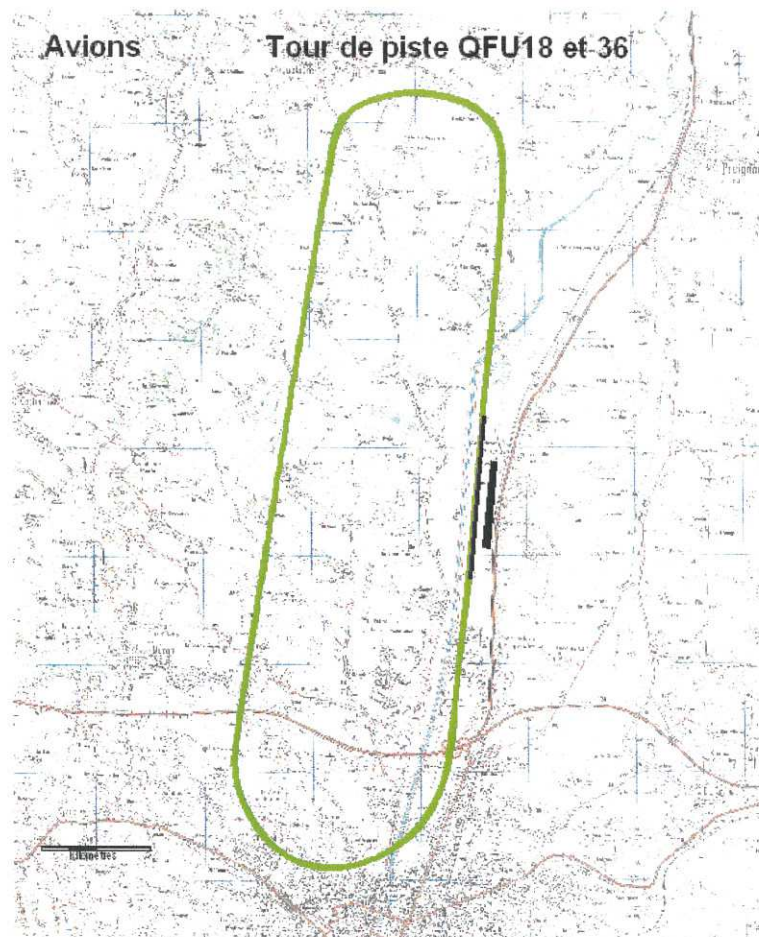
En effet, les avions ne circulent pas sur des trajectoires (cheminements) identiques, ceci pour un certain nombre de raisons, qu'elles soient d'ordre météorologique ou liées aux performances des avions.

L'ensemble de ces contraintes fait que les trajectoires réelles effectivement suivies ne sont pas confondues en une seule, mais qu'à une procédure de circulation aérienne (ensemble de consignes) est plutôt associé un volume contenant l'ensemble des trajectoires possibles dans le respect de la réglementation.

Dans le cadre de l'élaboration d'un plan d'exposition au bruit, la prise en compte de cette réalité intangible est effectuée en considérant une certaine dispersion autour de la trajectoire dite nominale, qui supporte néanmoins la part de trafic la plus élevée.

Les trajectoires de référence qui correspondent aux procédures d'atterrissage, de décollage et de tour de piste sont récapitulées dans les croquis ci-dessous :
(Les départs sont représentés en bleu, les arrivées en rouge.)





b) Impact sur l'urbanisme

Les communes concernées

- Auch
- Roquelaure

- ❖ Méthode de calcul : la définition des zones est conforme à l'article R147-2 du code de l'Urbanisme (joint en annexe).
- ❖ La population prise en compte est celle millésimée 2012 en vigueur au 1^{er} janvier 2013.

Il est important de préciser que dénombrement de la population est une estimation et non un recensement. Il est effectué en croisant au moyen d'un système informatique d'information géographique, les données INSEE du RGP 1999 au lieu de résidence disponibles selon leur découpage le plus fin ; commune, Iris, Îlot avec l'occupation du sol constatée à partir de prises de vue satellitaires. Ces données en termes de population par unité de surface bâtie sont ensuite croisées avec les courbes du PEB. Des différences avec d'autres moyens de dénombrement peuvent donc apparaître.

Zones	A	B	C	D
Indice	70	65	57	50
Surfaces en ha				
Auch	13,53	30,56	107,8	328
Roquelaure	NIL	NIL	5	114
Population				
Auch	NIL	NIL	27	245
Roquelaure	NIL	NIL	5	34
Logements				
Auch	NIL	NIL	15	136
Roquelaure	NIL	NIL	2	15

3) Choix des limites des zones B et C

Le choix de délimitation des zones B et C est effectué après analyse des perspectives d'urbanisation (prévisions de développement des constructions) décidées et prévues par les communes dans leurs documents d'urbanisme, étant rappelé que **le P.E.B. est sans effet sur les constructions existantes.**

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

Par ailleurs, l'institution d'une zone D permet, dans un souci de prévention, d'élargir le périmètre où le public est informé (lors de la délivrance d'un certificat d'urbanisme ou la passation d'un contrat de location) de l'existence de cette zone de bruit modéré.

Compte tenu :

- des prescriptions de l'article R 147-2 du code de l'urbanisme, autorisant pour les aérodromes existants le choix de la courbe extérieure de la zone B entre les valeurs d'indice L_{den} 65 et 62, et le choix de la courbe extérieure de la zone C entre les valeurs d'indice L_{den} 57 et 52 ;
- de l'impact sur l'urbanisation des communes;
- de l'état actuel de l'urbanisation autour du site ;
- de la volonté d'assurer une protection suffisante de l'aérodrome ;
- de la nécessité d'éloigner suffisamment les constructions nouvelles à usage d'habitation, compte tenu de la sensibilité croissante des populations au bruit des avions

il a été décidé de retenir :

- la valeur d'indice L_{den} 65 comme limite extérieure de la zone B,
- la valeur d'indice L_{den} 57 comme limite extérieure de la zone C,
- d'instituer une zone D d'information et d'isolation acoustique renforcée, dans un souci de transparence maximale

Le Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome d'Auch - Gers

2

➤ *Le référentiel réglementaire*

Référentiel réglementaire

Articles L.147-1 à L.147-8 du CODE DE L'URBANISME

Articles R.147-1 à R.147-11 du CODE DE L'URBANISME

Arrêté du 23 juillet 2013 modifiant l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit

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

Avis des communes

Tableau de synthèse

Communes	Date de la délibération	Nature de l'avis
Auch	30 juin 2014	Favorable
Roquelaure	20 juin 2014	Favorable

VILLE D'AUCH



EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

DU CONSEIL MUNICIPAL

Séance du Lundi 30 Juin 2014 à 20 heures 30

35 conseillers en exercice
29 présents (respect du quorum)
5 conseillers représentés

L'an deux mille quatorze, le lundi trente juin à vingt heures trente, le Conseil Municipal s'est réuni en séance, dans la salle des Illustres de l'Hôtel de Ville, sur la convocation et sous la présidence de M. Franck MONTAUGÉ, Maire.

D2014-125 - REVISION DU PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT (PEB) DE L'AEROPORT AUCH-GERS

Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) est un instrument juridique destiné à maîtriser l'urbanisation autour des aérodromes. Il vise à éviter que des populations nouvelles soient exposées aux nuisances sonores en limitant la construction de logements aux abords de ceux-ci.

La nouvelle réglementation et l'allongement de la piste conduisent les services de l'Etat à réviser le document approuvé le 16 juillet 1976 pour prendre en compte les hypothèses de développement et d'exploitation de l'aéroport à court, moyen et long termes.

La décision de réviser le PEB a été prise par arrêté préfectoral du 23 mai 2014.

Le projet élaboré par la Direction Générale de l'Aviation Civile prévoit 4 zones de bruit : A, B, C et D dans lesquelles le code de l'urbanisme réglemente les types de construction qui peuvent y être autorisés ainsi que les normes d'isolation phonique renforcées que les futures constructions devront respecter.

Ce projet, assorti des avis émis par les communes et autorités concernées, sera soumis à enquête publique. Le PEB sera ensuite approuvé par arrêté préfectoral et devra être annexé au Plan Local d'Urbanisme de la commune.

Il est demandé au conseil municipal d'émettre un avis sur le projet établi.

Le conseil municipal, après en avoir délibéré :

- APPROUVE et EMET un avis favorable sur le projet présenté qui, tout en prenant en compte les objectifs de développement de l'aéroport, permettra d'éviter d'exposer de nouvelles populations aux nuisances générées par le développement de l'activité aérienne.

La présente délibération sera transmise au préfet du Gers.



Pour extrait conforme,
le Maire,

Franck MONTAUGÉ

Affiché et transmis à la Préfecture du Gers, le 3 juillet 2014

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL

NOMBRE DE MEMBRES

Afférents	En	Qui ont pris
au Conseil	exercice	part à la
Municipal		délibération
15	15	14

Séance du 20 juin 2014

Date de la convocation : 16/06/2014

Date d'affichage : 23/06/2014

L'an deux mil quatorze le 20 juin à 20 heures 30, le Conseil municipal de cette commune, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances sous la présidence de M. BAYLAC Michel, Maire.

PRESENTS : MM. BAYLAC Michel, BOUSQUET Jean-Claude, MILLAS Nicolas, BOURRUST Michel, RANNEE Jean-Pierre, MOLINIE Fabien, MONTESINOS André, URIZZI Pascale, PETIT Nathalie, PAU Séverine, HOUPLAIN Lola, DISCORS Patricia, DESPRATS Marie Pierre, BEDULHO Myriam.

Absents: BRETON Sébastien

Secrétaire de séance : Mme URIZZI Pascale

Objet : Projet de révision du Plan d'exposition au bruit (P.E.B) de l'Aérodrome de Auch-Gers.

Le Maire rappelle au conseil Municipal qu'actuellement le PEB est un instrument juridique destiné à maîtriser l'urbanisme autour des aérodromes en limitant les droits à construire dans les zones et en imposant une isolation acoustique renforcée pour les constructions autorisées dans les zones de bruit.

Après en avoir délibéré, le conseil municipal émet un avis favorable.

A éviter d'exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit.

A préserver l'activité aéronautique et l'équipement aéroportuaire.

Ainsi fait et délibéré, les jour, mois et an que dessus.

Michel BAYLAC Maire,



CONCLUSIONS ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

En conclusion de l'enquête publique portant sur le projet présenté par le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie, Direction Générale de l'Aviation Civile relatif à la révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome d'Auch - Gers,

LE COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Après avoir

- examiné les dispositions du projet soumis à l'enquête publique, contenues dans un dossier comprenant l'ensemble des pièces énumérées au paragraphe I.3 supra et les dispositions réglementaires qui régissent cette procédure paragraphe I.2 ;
- constaté
 - o que l'ensemble du dossier a été déposé en mairie d'Auch – bureau des services techniques, rue Pagodéoutès et tenu à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête publique ainsi que les 2 registres d'enquête publique du 1er septembre 2014 au 02 octobre 2014 inclus,
 - o la réalité des mesures de publicité relatives à l'ouverture de l'enquête
 - par voie de presse, sous la rubrique "annonce légale" 15 jours avant la date d'ouverture de l'enquête publique dans deux journaux locaux diffusés dans le département du Gers, et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci,
 - par affichage en mairie d'Auch – Gers, de Roquelaure et dans la zone publique de l'aérodrome d'Auch - Gers et dans son voisinage,
 - par mise en ligne sur le site de la préfecture du Gers;
- pris connaissance
 - o des dispositions réglementaires et de la procédure applicable à la révision du plan d'exposition au bruit, notamment le code de l'environnement et de l'urbanisme,
 - o de l'avis des communes concernées qui se sont prononcées favorablement sur les dispositions du projet;
- consulté toute personne dont il a jugé l'audition utile, notamment:
 - o Monsieur Dal Maso, Subdivision Développement Durable, Direction de la sécurité de l'Aviation civile Sud,
 - o Monsieur Merelo, Directeur de l'aérodrome Auch – Gers, CCI du Gers,
 - o Madame Loiseau à la mairie d'Auch, service urbanisme,
 - o Monsieur Baylac maire de Roquelaure et Monsieur Bousquet, son adjoint;
- visité le site de l'aérodrome d'Auch - Gers et le secteur environnant;

- effectué trois permanences, deux en mairie d'Auch (bureau des services techniques, rue Pagodéoutès) et une en mairie de Roquelaure, pour recevoir les observations ou déclarations du public sur les dispositions du projet soumis à l'enquête publique et répondu aux questions des intervenants;
- procédé à l'analyse des observations contenues dans le mémoire en réponse du maître d'ouvrage suite au procès-verbal de synthèse;

Présente les conclusions suivantes, en toute indépendance et impartialité:

- Vu l'arrêté préfectoral du 28 juillet 2014, prescrivant l'ouverture d'une enquête publique sur la demande présentée par le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie, Direction Générale de l'Aviation Civile relative à la révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome d'Auch - Gers sur le territoire des communes d'Auch et Roquelaure;
- Vu la décision n°E 14000106/64 du 22 juillet 2014, de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Pau, désignant Madame Valérie Angelé, ingénieur qualité, en qualité de commissaire enquêteur titulaire, et Madame Nelly Laroche-Raclot, en qualité de commissaire enquêteur suppléant, pour conduire l'enquête publique précitée;
- Vu le code de l'environnement, notamment le livre V - titre VII – section IV relatif au bruit des transports aériens;
- Vu le code de l'urbanisme, notamment le livre I, titre IV, chapitre VII relatif aux zones de bruit des aérodromes;
- Vu le dossier comportant l'ensemble des pièces et documents exigés par les dispositions de l'article R. 571-60 du code de l'environnement;
- Vu les 2 registres d'enquête publique, à feuillets non mobiles, côtés et paraphés par le commissaire enquêteur avant l'ouverture de l'enquête publique, qui ont été clos et signés, conformément aux dispositions de l'article 6 de l'arrêté préfectoral, à l'expiration du délai d'enquête, par le commissaire enquêteur;
- Vu l'ensemble des observations formulées et analysées par le commissaire enquêteur;
- Vu le mémoire en réponse au procès-verbal des observations notifié par le commissaire enquêteur au pétitionnaire,
- Vu les avis favorables des communes intéressées – Auch et Roquelaure - sur les dispositions du projet soumis à l'enquête publique;
- Vu les procès-verbaux d'affichage de l'avis au public certifiés par Messieurs les maires des communes d'Auch, Roquelaure et par Monsieur le Président de l'aérodrome d'Auch-Gers;

Considérant sur la procédure que:

- L'ouverture et la durée de l'enquête publique ont été annoncées par voie de publication et par voie d'affichage conformément aux dispositions de l'article 5 de l'arrêté préfectoral prescrivant l'ouverture d'une enquête publique relative à la révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome d'Auch - Gers.
L'information du public a été permanente pendant toute la durée de l'enquête publique;
- La tenue de 3 permanences aux dates, lieux et heures indiqués à l'article 4 de l'arrêté préfectoral du 28 juillet 2014;
- La mise à disposition du dossier d'enquête publique et des registres d'enquête pendant toute la durée de l'enquête en mairie d'Auch et Roquelaure aux heures habituelles d'ouverture;
- La réception par le commissaire enquêteur du dossier et des 2 registres d'enquête publique après la clôture de l'enquête publique;

Considérant sur le fond que:

- Le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome d'Auch - Gers, approuvé le 16 juillet 1976, nécessite d'être révisé pour le rendre conforme aux dispositions réglementaires en vigueur, notamment avec l'utilisation de l'indice Lden;
- Il convient de limiter l'urbanisation autour de l'aérodrome afin d'éviter l'exposition de nouvelles populations aux nuisances générées par les activités aériennes et leur développement;
- Le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome d'Auch - Gers est défini à partir
 - o des prévisions
 - de développement de l'activité aérienne:
 - taux de croissance estimé entre les différentes échéances – 2015 – 2020 – 2025 - de l'ordre de 3%,
 - de la répartition des mouvements par période de la journée, basée sur les données de trafic constatées qui ne sont pas supposées évoluer à moyen et long terme,
 - de développement des infrastructures aéronautiques:
 - aucune modification notable n'est programmée,
 - o des procédures de circulation aérienne,
 - o de 180 journées d'activité, conformément au décret n°2012-1470 du 26 décembre 2012, relatif aux modalités d'élaboration des plans d'exposition au bruit de certains aérodromes.

Compte tenu,

- de l'évolution de l'aérodrome depuis ces dernières années (notamment le nombre de mouvements d'avions), de ses activités (clubs de loisirs, école de formation, aménagement intérieur d'avions: environ huit à dix A320 – B737 par an, gros porteurs acceptés par dérogation),
- de la réalisation d'un pôle d'excellence rural aéronautique,
- de la localisation de la commune d'Auch, située approximativement au centre du département du Gers, à environ 70 Kms de l'aéroport de Toulouse – Blagnac,
- de la population de la commune d'Auch (21871 habitants en 2011 - source INSEE) et de celle des communes alentours,

les hypothèses retenues quant au développement de l'activité aérienne pour la modélisation des courbes de bruit semblent cohérentes.

- La fiabilité des résultats de la modélisation dépend fortement des données d'entrée, que cette phase a été validée par la Direction Générale de l'Aviation Civile - Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie;
- Le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome d'Auch - Gers a été élaboré à l'aide du logiciel INM v.7.0c (Integrated Noise Model) développé par l'administration américaine de l'aviation civile – FAA;
- Le plan local d'urbanisme de la commune d'Auch semble être compatible avec le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome d'Auch - Gers;
- Le plan d'exposition au bruit n'aura aucun impact sur la commune de Roquelaure. En effet, cette dernière est impactée par les zones C et D du plan d'exposition au bruit, située en zone naturelle de la carte communale. La zone C est éloignée des zones constructibles de la commune;
- Les valeurs d'indice retenues comme limites des zones du plan d'exposition au bruit s'insèrent dans celles prévues par l'article R147-2 du code de l'urbanisme;
- Les motivations quant au choix des indices les moins protecteurs prévus par la réglementation, Lden 70 à 65 pour la zone B, Lden 65 à 57 pour la zone C,
 - n'apparaissent pas clairement dans le dossier d'enquête publique et dans la réponse au procès-verbal de synthèse,
 - ne semblent pas être en totale cohérence avec les objectifs énoncés p 31 du dossier d'enquête publique: "volonté d'assurer une protection suffisante de l'aérodrome, nécessité d'éloigner suffisamment les constructions nouvelles à usage d'habitation, compte tenu de la sensibilité croissante des populations au bruit des avions";
- Le choix d'un zonage avec des indices plus "sévères" assurerait une protection supérieure de l'aérodrome en préservant l'avenir. Ce choix ne semble pas particulièrement contraignant compte tenu de:
 - la présence d'un habitat diffus dans le secteur, composé de quelques habitations isolées,

- l'absence de zones urbaines à vocation d'habitats à l'intérieur des courbes d'indice Lden 70 à 52 (à l'exception entre la courbe d'indice 53 et 52, de deux très petites zones UC et UCa - zone urbaine à dominante pavillonnaire - du PLU de la commune d'Auch),
- la délimitation à l'ouest de l'aérodrome et dans sa partie sud d'une zone fortement exposée au risque inondation dans le plan de prévention des risques naturels prévisibles d'inondation pour la commune d'Auch, approuvé depuis le 13 mars 2006, zone au sein de laquelle les constructions nouvelles sont interdites,
- la présence dans le secteur de zones d'activités avec au sud la zone de "L'hippodrome" et au nord la zone de "Lamothe".

De plus, il est à noter qu'un pôle d'excellence rural aéronautique est en cours de réalisation au sein du site de l'aérodrome Auch-Gers.

Toutefois, il convient d'admettre qu'une délimitation de zones de bruit plus étendues n'induirait à ce jour aucune restriction à construire supplémentaire, notamment en matière d'habitations, du fait du zonage du plan local d'urbanisme de la commune d'Auch et de la carte communale de Roquelaure. En effet, en dehors de deux toutes petites zones déjà urbanisées à dominante pavillonnaire, il n'y a pas au sein du tracé des courbes ayant pour limite Lden 52 à 70 de zones destinées à accueillir des habitations.

Cependant, le choix d'un plan d'exposition au bruit aux valeurs d'indices plus protectrices permettrait d'éviter, lors par exemple d'une révision du plan local d'urbanisme, la délimitation de zones destinées à accueillir des habitations dans des secteurs susceptibles d'être exposés aux nuisances sonores générées par l'aérodrome d'Auch – Gers et assurerait ainsi une limitation de l'accroissement de la population et donc des risques de conflit.

- L'institution d'une zone D permettra dans un souci de prévention l'information du public de cette zone de bruit modéré dans un périmètre plus large;
- Le public a été amené à se prononcer sur le tracé des zones proposées - A - B - C - D - et sur les valeurs des limites pour les zones B et C. Des interrogations quant au choix des valeurs d'indice des limites ont été formulées oralement mais sans pour autant d'opposition au projet.
- Le plan d'exposition au bruit n'aura aucun effet sur les constructions existantes et les populations déjà installées;

ESTIME

SOUS RESERVE

- d'apporter des éléments précis motivant le choix des valeurs d'indice Lden des limites extérieures de la zone B (65) et C (57), limites les moins protectrices prévues par la réglementation, proposées dans le projet de plan d'exposition au bruit de l'aérodrome d'Auch – Gers,

et si tel n'est pas le cas:

- de reconsidérer ces dernières (en établissant des valeurs plus "strictes") afin d'éviter lors de révisions ultérieures des documents d'urbanisme, notamment celui de la commune d'Auch, dans les secteurs exposés aux nuisances sonores générées par l'aérodrome, la délimitation de zones destinées à accueillir des habitations et par là-même de préserver l'avenir,

Q'UN

AVIS FAVORABLE

peut être donné sur le projet de plan d'exposition au bruit de l'aérodrome d'Auch-Gers présenté par le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie, Direction Générale de l'Aviation Civile, intéressant les communes d'Auch et Roquelaure.

Fait à Saint Germier, le 25 octobre 2014
Le commissaire enquêteur
Valérie Angelé



Auch, le 28 novembre 2014

Monsieur le Préfet du Gers
Direction des Libertés Publiques et des
Collectivités Locales
Bureau du droit de l'environnement
3, place du Préfet Claude Erignac
BP 10322
32007 AUCH CEDEX

Service Urbanisme
Affaire suivie par : Marie Claude LOISEAU
marie-claude.loiseau@mairie-auch.fr
☎ 05 62 61 21 44

OBJET : Projet de révision du plan d'exposition au bruit
de l'aérodrome d'AUCH-GERS

Par courrier du 6 novembre 2014, vous avez bien voulu me transmettre le rapport et les conclusions remises par Mme Valérie ANGELÉ sur le projet rappelé en objet, *ès-qualités* de commissaire-enquêteur ayant dirigé l'enquête publique qui s'est déroulée du 1^{er} septembre au 2 octobre 2014.

Après avoir rappelé le cadre réglementaire et les conditions de déroulement de cette enquête, le commissaire-enquêteur a émis une réserve sur le choix des valeurs d'indice retenues et subordonne son avis favorable à leur justification.

Comme le précise la DGAC dans sa réponse du 17 octobre 2014, le choix de ces valeurs d'indice ont fait l'objet d'une concertation préalable avec notre collectivité.

Cette concertation nous a conduit à proposer de retenir les limites extérieures de la zone B à l'indice 65 Lden pour et à l'indice 57 Lden pour la zone C pour les raisons suivantes :

- la modélisation des courbes du P.EB a été effectuée sur des hypothèses de trafic « long terme » et ce même pour les courbes les plus rapprochées : *dès lors, quelle que soit la valeur retenue, le PEB n'influe pas sur les possibilités de développement de l'aérodrome ;*
 - les secteurs de la commune impactés par les zones de bruit sont :
 - . la zone B ne concerne que le site de l'aérodrome (quelle que soit la valeur d'indice retenue),
 - . la zone C intéresse des secteurs classés par le Plan Local d'Urbanisme en zone UY, N et A qui n'ont pas vocation à accueillir des habitations,
 - . la valeur d'indice 52 impacterait davantage le territoire communal mais ne toucherait que de petits secteurs à usage d'habitation où les possibilités de construire sont quasiment inexistantes.
- Le choix d'indice retenu (57) est sans effet sur ces zones et n'aura pas pour conséquence d'augmenter le nombre de personnes exposées au bruit.*

Aussi, nous avons estimé que les limites « basses » étaient suffisamment protectrices pour les populations qui pourront être accueillies dans les secteurs situés en zone de bruit et qu'elles ne créeraient pas d'obstacle aux éventuels projets qui pourraient s'inscrire aux abords de l'aérodrome.

REÇU A LA PREFECTURE DU GERS

LE 05 DEC. 2014



HÔTEL DE VILLE
Place de la Libération
BP 90321
32007 Auch Cedex
Tél. 05 62 61 66 00
Fax 05 62 05 16 60
www.mairie-auch.fr

Par ailleurs et bien que non obligatoire pour un aérodrome de cette taille, nous avons émis le souhait que soit instaurée une zone de bruit D qui permettra d'informer le public et rendra nécessaire une isolation acoustique renforcée pour les futures constructions.

L'option retenue étant en accord avec les choix offerts par les textes réglementaires applicables, le dispositif a été entériné par la DGAC.



Par délégation du Maire,
L'Adjoint délégué,

Christian Laprebende
Christian LAPREBENDE



Direction de la Sécurité
de l'Aviation Civile-Sud
Allée Saint Exupéry
B.P. 60100
31703 Blagnac cedex
téléphone : 05 67 22 91 25 / 91 26
télécopie : 05 67 22 91 01
environnement.dacsud@aviation-civile.gouv.fr

