

**AERODROME
MENDE BRENOUX**

Télétransmis à la Préfecture

Le : - 3 AOUT 2011

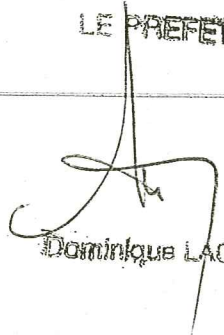
Accusé de réception du : - 3 AOUT 2011

PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

1 - RAPPORT DE PRESENTATION

- 8 JUIL. 2011

LE PREFET



Dominique LACROIX

Préfecture de la Lozère
Direction Départementale des Territoires
Service Sécurité Risques Energie Construction
Unité Prévention des Risques
4, Avenue de la Gare
48000 Mende

APPENDIX

TABLE OF CONTENTS

Table of Contents
Page
1

PLANNING AND DESIGN

1. PURPOSE OF THE STUDY

1.1

1.2



1.3

1.4
1.5
1.6
1.7
1.8
1.9
1.10
1.11
1.12
1.13
1.14
1.15
1.16
1.17
1.18
1.19
1.20
1.21
1.22
1.23
1.24
1.25
1.26
1.27
1.28
1.29
1.30
1.31
1.32
1.33
1.34
1.35
1.36
1.37
1.38
1.39
1.40
1.41
1.42
1.43
1.44
1.45
1.46
1.47
1.48
1.49
1.50
1.51
1.52
1.53
1.54
1.55
1.56
1.57
1.58
1.59
1.60
1.61
1.62
1.63
1.64
1.65
1.66
1.67
1.68
1.69
1.70
1.71
1.72
1.73
1.74
1.75
1.76
1.77
1.78
1.79
1.80
1.81
1.82
1.83
1.84
1.85
1.86
1.87
1.88
1.89
1.90
1.91
1.92
1.93
1.94
1.95
1.96
1.97
1.98
1.99
1.100

SOMMAIRE

I – DEFINITION DU PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

- 1 - Finalité et textes de référence
- 2 - Méthode d'élaboration
- 3 - Recommandations d'isolation acoustique

II – HISTORIQUE ET HYPOTHESES PRISES EN COMPTE

III – LE PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

- 1 – Choix des indices et zonage
- 2 – Conséquences en terme d'urbanisme

IV – ANNEXES AU RAPPORT DE PRESENTATION

I – DEFINITION DU PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT (PEB)

1 – Finalité et textes de référence

L'objectif du plan d'exposition au bruit est de permettre un développement maîtrisé de l'urbanisation au voisinage de l'aérodrome de Mende-Brenoux, en évitant d'exposer de nouvelles populations aux nuisances sonores, et en préservant l'activité économique.

Il se compose d'un rapport de présentation et d'une cartographie faisant apparaître plusieurs zones de bruit pour lesquelles des restrictions à l'occupation des sols sont imposées.

Les documents d'urbanisme devront être compatibles avec ces dispositions.

Cet outil a été institué par la loi n° 85.696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme autour des aérodromes.

Le décret n° 2002-626 du 26 avril 2002 a fixé les conditions d'établissement des plans d'exposition au bruit et des plans de gêne des aérodromes et a modifié le code de l'urbanisme (art R 147-1 et suivants).

La liste des textes de référence figure en annexe I du rapport de présentation.

Les principales étapes de la procédure sont rappelées ci-dessous.

2 – Méthode d'élaboration

Le décret n° 2002-626 du 26 avril 2002 fixe les conditions d'établissement des PEB :

- Mise à l'étude d'un projet de révision de PEB (janvier 2007)
- Etablissement de l'avant projet de PEB par la direction générale de l'aviation civile , antenne méditerranée (janvier 2009).
- Prescription de la révision par le préfet.
- Consultation des communes et du syndicat mixte du schéma de cohérence territoriale du bassin de vie de Mende.
- Enquête publique.
- Consultation de l'affectataire de l'aérodrome
- Approbation du PEB.
- Mise à jour des documents d'urbanisme.

Le PEB prend en compte l'ensemble des hypothèses de développement et d'utilisation de l'aérodrome, établi sur la base du long terme.

La modélisation utilise l'indice Lden qui permet de calculer le niveau sonore moyen correspondant à l'ensemble des mouvements annuels et de le pondérer sur 24 heures en fonction des trois périodes différentes de la journée qui sont: le jour de 6h à 18h, la soirée de 18h à 22h et la nuit de 22h à 6h.

Il en résulte un document graphique représentant des courbes de même niveau de bruit qui délimite des périmètres à l'intérieur desquels vont s'appliquer des restrictions à l'urbanisme, et des recommandations d'isolation acoustiques pour les constructions autorisées dans ces zones de bruit.

Il délimite, selon le cas, trois ou quatre zones de bruit:

- Zone A de bruit fort comprise à l'intérieur de la courbe LDEN 70;
- Zone B de bruit fort comprise entre la courbe d'indice 70 et une courbe d'indice LDEN choisie entre 65 et 62;
- Zone C de bruit modéré comprise entre la limite de la zone B et la courbe d'indice LDEN choisie entre 57 et 55;
- Zone D comprise entre la limite de la zone C et la courbe d'indice LDEN 50. Cette zone est facultative.

Les restrictions d'urbanisme, à l'intérieur des zones A, B, C et D, sont fixées par l'article L 147-5 du code de l'urbanisme.

Elles sont synthétisées dans le tableau ci-après.

Prescriptions d'urbanisme applicables dans les zones de bruit des aérodromes

CONSTRUCTIONS NOUVELLES	ZONE A	ZONE B	ZONE C
Logements nécessaires à l'activité de l'aérodrome, hôtels de voyageurs en transit			
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales	dans les secteurs déjà urbanisés		
Immeubles d'habitation directement liés ou nécessaires à l'activité agricole	dans les secteurs déjà urbanisés		
Équipements de superstructures nécessaires à l'activité aéronautique	s'ils ne peuvent être localisés ailleurs		
Constructions à usage industriel, commercial et agricole	si elles ne risquent pas d'entraîner l'implantation de population permanente		
Équipements publics	s'ils sont indispensables aux populations existantes et s'ils ne peuvent être localisés ailleurs		
Maisons d'habitation individuelles non groupées			si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par équipements publics sous réserve d'un faible accroissement de la capacité d'accueil
Immeubles collectifs, habitat groupés (lotissement,...) parcs résidentiels de loisirs			
OPÉRATIONS DE RÉNOVATION DES QUARTIERS OU DE RÉHABILITATION DE L'HABITAT EXISTANT	sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil		sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil et si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par équipements publics sous réserve d'un faible accroissement de la capacité d'accueil
AMÉLIORATION ET EXTENSION MESURÉE OU RECONSTRUCTION DES CONSTRUCTIONS EXISTANTES	s'il n'y a pas d'accroissement assimilable à la construction d'un nouveau logement		s'il n'y a pas d'accroissement assimilable à la construction d'un nouveau logement et si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par équipements publics sous réserve d'un faible accroissement de la capacité d'accueil
Constructions			
	autorisées	autorisées sous conditions	interdites

3 -Recommandations d'isolation acoustique pour les constructions autorisées dans ces zones de bruit.

	A	B	C	Extérieur immédiat de la zone C (en l'absence de zone D)
Constructions d'Habitations exceptionnellement admises	45 db (A)	40 db (A)	35 db (A)	30 db (A)
Locaux d'enseignement et de soins	47 db (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 – HISTORIQUE ET HYPOTHESES PRISES EN COMPTE

L'aérodrome de Mende Brenoux a fait l'objet d'un PEB, approuvé par arrêté préfectoral n° 85-0759 du 28 juin 1985.

La parution du décret n°2002-626 qui a institué un nouvel indice de bruit, dorénavant utilisé, le Lden, les révisions générales des Plan d'occupation des sols des communes de Mende et de Brenoux et de nouvelles hypothèses de trafic, ont motivé le présent projet de révision du PEB.

Il est également à noter que le plan d'exposition au bruit est révisable tous les cinq ans.

Les nouvelles hypothèses prises en compte pour l'établissement du nouveau PEB sont résumées en annexe II.

En ce qui concerne la piste, sa longueur jusqu'à l'horizon 2025, retenue dans l'avant projet de plan de masse (APPM), non encore approuvé, est de 1400 m en rapport avec les 1302 m actuels.

Les modèles d'avions sont choisis parmi ceux susceptibles d'être exploités à l'horizon de l'étude et compatibles avec les caractéristiques techniques de l'aérodrome.

Les prévisions du trafic sont basées sur des estimations à long terme, en fonction des perspectives d'évolution.

Il convient également de signaler que le scénario proposé pour le long terme tient compte d'une pondération des mouvements en fonction de leur horaire.

III – LE PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

1 – Choix des indices et zonage

Dans le cadre de ce projet de révision du PEB, il a été prévu de retenir les indices suivants

Zone A: (de bruit très fort) zone comprise à l'intérieur de la courbe d'indice Lden 70

Zone B: (de bruit fort) zone comprise entre la courbe d'indice Lden 70 et Lden 65

Zone C: (de bruit modéré) zone comprise entre la courbe d'indice Lden 65 et la courbe d'indice Lden 57

La zone D (de bruit faible) comprise entre la limite extérieure de la zone C et la courbe d'indice Lden 50 ne sera pas reportée sur le projet de PEB. En effet, sur cette zone les constructions sont soumises à la réglementation acoustique en vigueur .

Les zones de bruit font l'objet d'une carte au 1/25 000 (pièce n°2 du PEB).

2 - Conséquences en terme d'urbanisation

- La zone A, de bruit très fort, est située à l'intérieur des limites de l'aérodrome. Il n'y a donc pas de conséquences sur l'urbanisation.
- La zone B, de bruit fort, est en majeure partie à l'intérieur des limites de l'emprise de l'aérodrome.
- La zone C, de bruit modéré, concerne :

– *Sur la commune de Mende:*

Une zone UT (emprise de l'aérodrome) où l'on trouve la tour de contrôle , le restaurant et des hangars.

Une petite partie de la zone IIND qui est une zone naturelle stricte.

Une infime partie de la zone INC qui est une zone agricole à protéger.

– *Sur la commune de Brenoux:*

Une zone UT(emprise de l'aérodrome)

Une petite zone IIND qui est une zone naturelle stricte

Une zone IINCb qui est une zone où l'on rencontre d'anciennes carrières.

Il est à noter que les POS de Mende et de Brenoux sont en cours de révision générale.

IV – ANNEXES AU RAPPORT DE PRESENTATION

- Annexe I - Textes de référence
- Annexe II - Hypothèses prises en compte

ANNEXE I

TEXTES DE REFERENCE

Code de l'aviation civile, article R222-5 relatif à la classification des aérodromes

Code de l'urbanisme, articles L.147-1 à L.147-8 et R.147-1 à R.147-11 portant dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes.

Décret 2002-626 du 26 avril 2002 fixant les conditions d'établissement des plans d'exposition au bruit et des plans de gêne sonore des aérodromes et modifiant le code de l'urbanisme.

Code de l'environnement, articles L.571-11, L 571-13, articles R.571-58 à 80 et articles R.571-85 à 90

Arrêté du 23/12/2004 relatif à la classification acoustique des aéronefs.

Circulaire du 19/01/1988 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes.

ANNEXE II

hypothèses prises en compte



LES HYPOTHESES

1 - Les Infrastructures

2 - Le Trafic

3 - Les Trajectoires

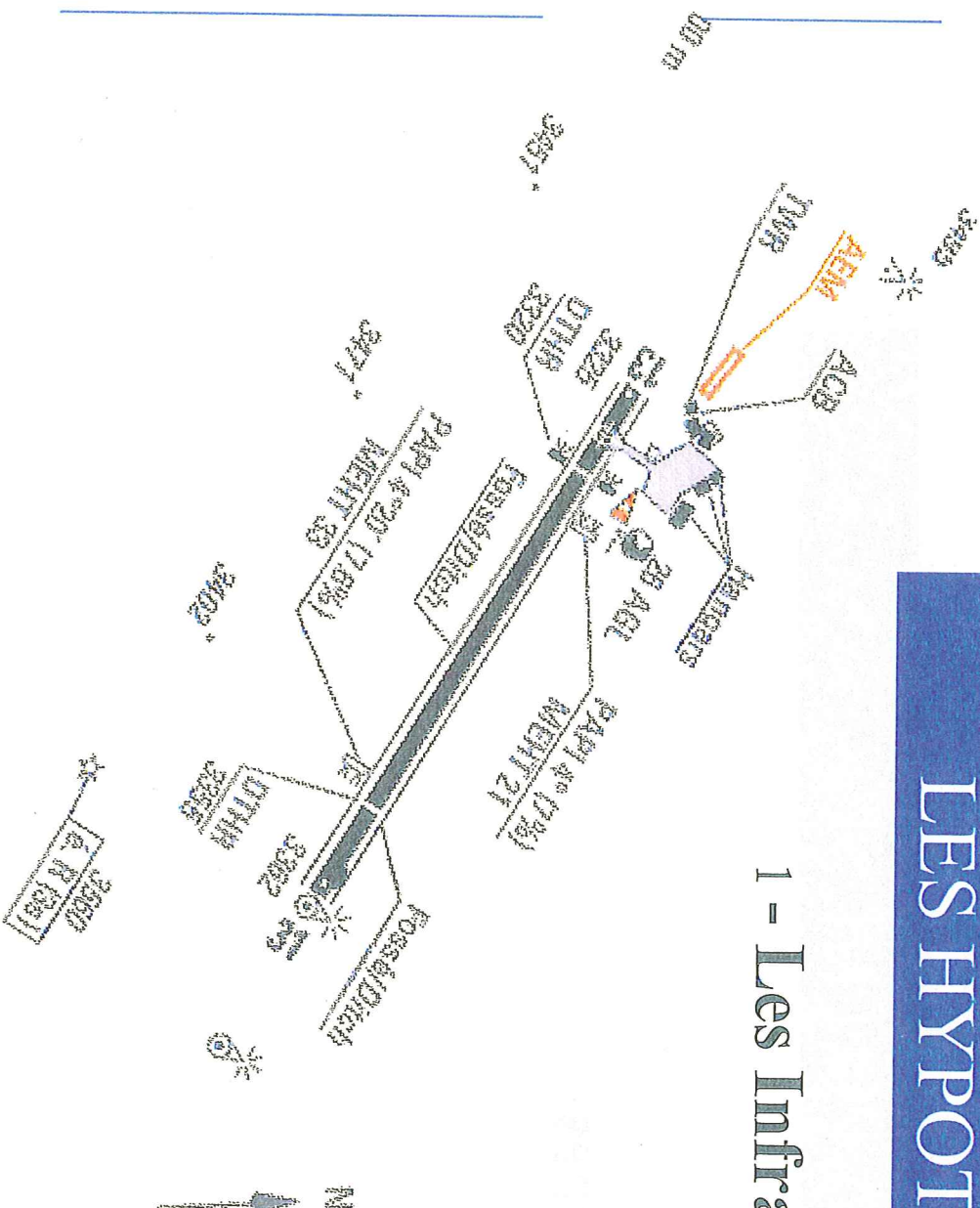


Projet de Plan d'Exposition au Bruit (APPB) de l'Aérodrome de MENDE - BRENOUX



LES HYPOTHESES

1 - Les Infrastructures





Projet de Plan d'Exposition au Bruit (APPEB) de l'Aérodrome de MENDE - BRENOUX



Caractéristiques

- Superficie aérodrome: 9 ha (MENDE) et 35 ha (BRENOUX).
- Bande d'envol incluant une Piste revêtue: balisage diurne + balisage nocturne
- longueur: 1300 - Largeur: 30 m - Altitude en pieds : 3362 feet (1110 m environ)
- Orientation mag. : 125° (ESE) /305° (WNW) – Revêtement en béton bitumineux
- Portance: 10 tonnes
- Coordonnées géographiques:
Latitude : 44° 30' 15'' N
* Longitude : 003° 31' 39'' E
- 1 Bretelle de liaison (10m x 143m) – 1 Aire de stationnement (7500 m2) - + Aire d'avitaillement - ASI + voie de services + clôtures
- 2 PAPIS (QFU 13 et 31) + 1 localizer/DME
- 1 VIGIE - Bâtiment d'exploitation :Bloc accueil restaurant – club-house – logement + 3 hangars
- 1 piste AEM – installations MTO – aire de jeux – Parking auto (50 places)

Présentation publique



Projet de Plan d'Exposition au Bruit (APPB) de l'Aérodrome de MENDE - BRENOUX



LES HYPOTHESES

A PARTIR DU TRAFIC REEL*

	2004	2005	2006	2007
VFR	6030	5410	3720	3070
IFR	120	80	60	40
Total	6150	5490	3780	3110

* Nombre de mouvements arrondis à la dizaine

VFR: Vols à vue

IFR: Vols aux instruments

Présentation publique

Sources de Trafic

- Les usagers basés : 1 école de formation sur avion et ULM: ACB de La Lozère – 2 sociétés de travail Aérien: CAUSSAIR et SARL Cabinet COUËT – 1 Club de Vol à voile avec école (avion remorqueur): une vingtaine d'aéronefs basés
 - 2 hangars abritant des avions de propriétaires privés.
- Les usagers extérieurs : l'aérodrome est ouvert à la circulation aérienne publique et sert occasionnellement de base d'entraînement aux structures de formation basées à Montpellier Méditerranée (Carcassonne –Muret) de pilotes professionnels (SEFA, ESMA, AIRWAYS) et de pilotes privés (aéro-clubs) qui peuvent générer de nombreux mouvements. Les aéronefs d'Etat : Armée – Douanes – Police – Protection Civile (3 mois d'été avec 1 hélico et 1 avion) etc.



METHODE DE CALCUL

Logiciel INM – Version 6.1 – SSBA/SE (Aix en Pce)

Répartition du trafic par QFU

Hypothèse retenue par QFU

- QFU 13 : 50 %
- QFU 31 : 50 %

Répartition par tranche horaire

Mouvements non commerciaux		
6h/18h	18h/22h	22h/6h
95 %	5 %	néant

QFU: direction magnétique d'une piste



METHODE DE CALCUL

Répartition du trafic par trajectoire

Procédures d'atterrissage : 50%

Procédures de décollage : 50%

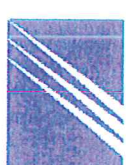
Répartition du trafic par activités

Tour de Piste : 70 %

Navigation : 30%



Projet de Plan d'Exposition au Bruit (APPEB) de l'Aérodrome de MENDE - BRENOUX



METHODE DE CALCUL

La modélisation a entraîné un regroupement des différents appareils utilisant la plate-forme par type représentatif de la capacité d'emport, de la motorisation et du niveau acoustique. Cette classification a été déterminée par les services de l'Aviation Civile.

5 types d'appareils ont été retenus :

Bi-turbo (DH830),

Bi-moteurs (BEC58),

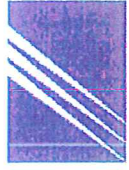
Mono moteur (GASEPV)

Mono moteur (GASEPF)

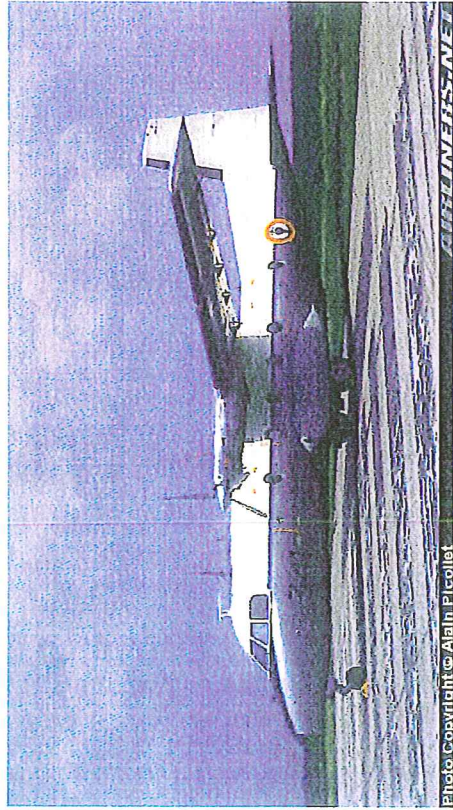
hélicoptères (Ecoureuil) :SA350



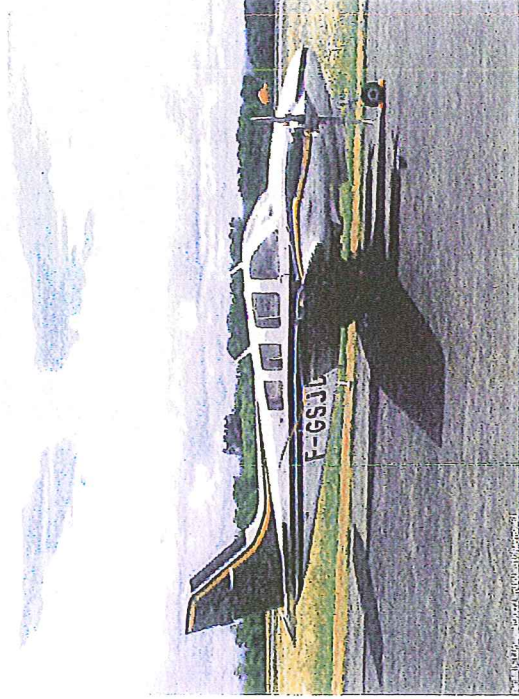
Projet de Plan d' Exposition au Bruit (APPEB) de l'Aérodrome de MENDE - BRENOUX



**Bi-turbo-Prop
(DASH830)**

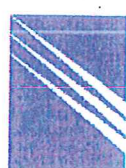


**Bi-moteurs
(BEC58)**

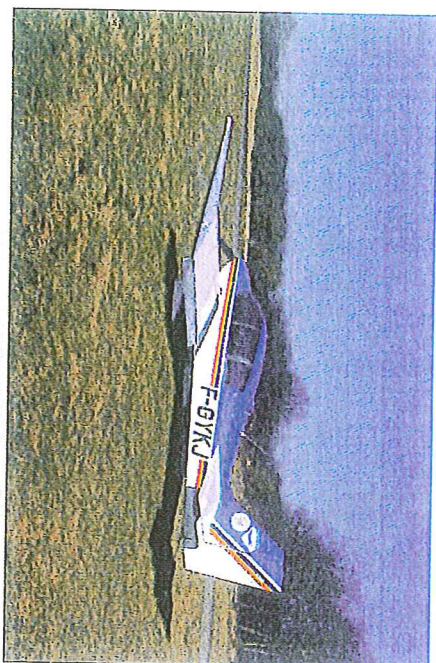




Projet de Plan d'Exposition au Bruit (APPEB) de l'Aérodrome de MENDE - BRENOUX



Mono moteur



Hélicoptères



Présentation publique



LES HYPOTHESES

Evolution du trafic en Mouvements aéronefs :

5100 mvts à court terme, TMJ 14
10 500 à moyen terme, TMJ 28
et 31 000 à long terme, TMJ 86

Aviation générale : (GASEPV-GASEPF) estimé sur la base de 89 %
du trafic total

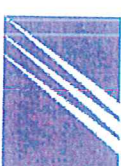
Bi turboprop: (Dash 830) 0,30%

bi moteur (BE58): 9, 5 % du trafic total

Hélicoptères légers : 1,20 % du trafic total

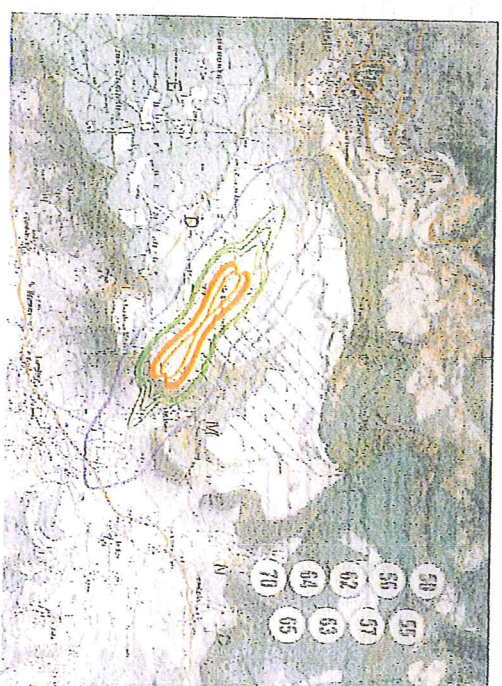


Projet de Plan d'Exposition au Bruit (APPEB)
de l'Aérodrome de MENDE - BRENOUX



UN DISPOSITIF REVISABLE TOUS LES 5 ANS

- Sur le choix des hypothèses Court, Moyen ou long terme
- Sur le choix des indices des zones B et C



**AERODROME
MENDE BRENOUX**

PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

2 - CARTOGRAPHIE

Préfecture de la Lozère
Direction Départementale des Territoires
Service Sécurité Risques Energie Construction
Unité Prévention des Risques
4, Avenue de la Gare
48000 Mende

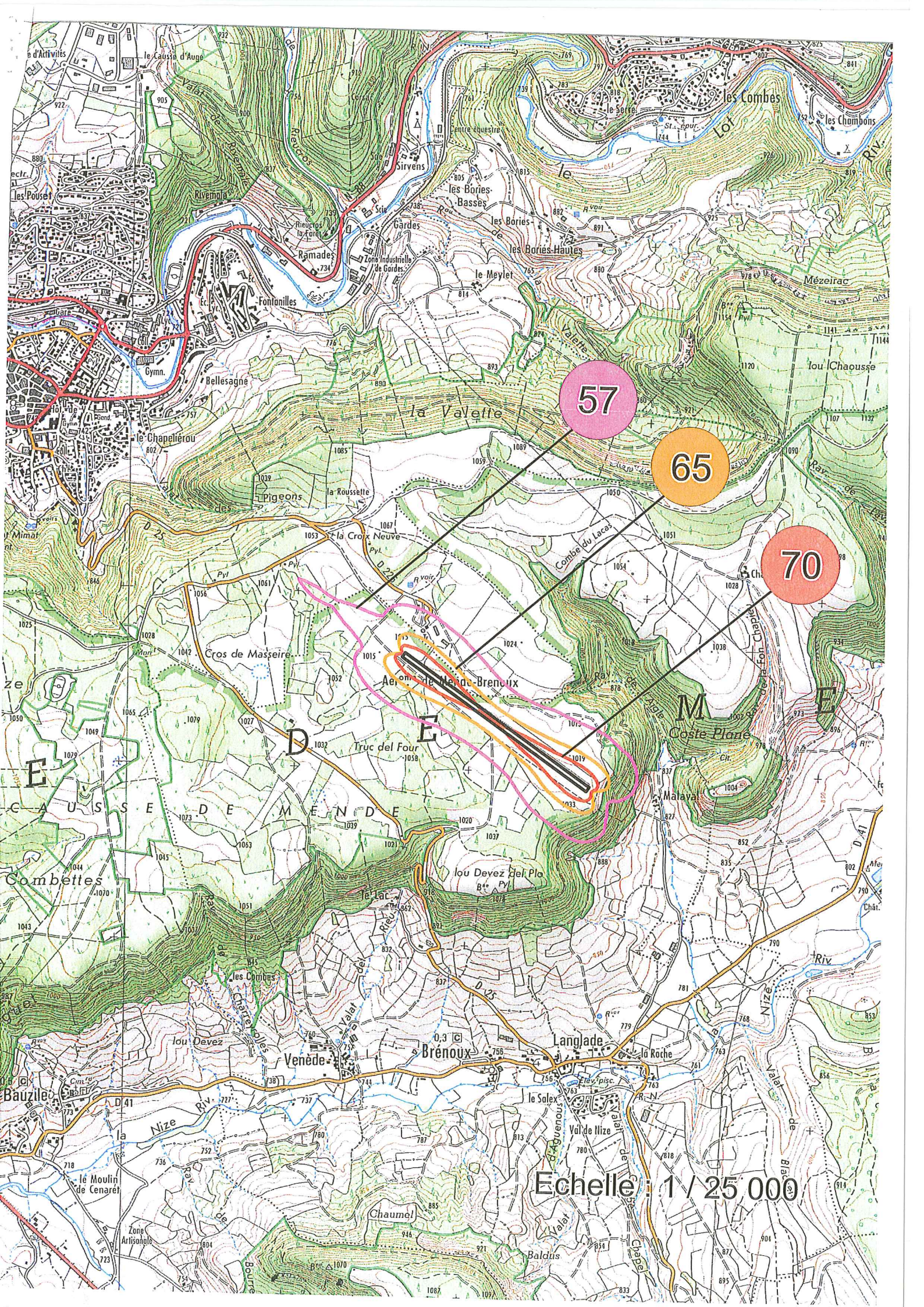
AERODROME

MENDE BRENOUX

PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

CARTE AU 1/25 000^{ème}

Préfecture de la Lozère
Direction Départementale des Territoires
Service Sécurité Risques Energie Construction
Unité Prévention des Risques
4, Avenue de la Gare
48000 Mende



57

65

70

Echelle 1 / 25 000

