Plan Local d'Urbanisme

Révision Générale N° 1

TOME 2

PIECE 5.3

SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE - CONTRAINTE

Mise en révision générale par délibération n° 307/04	du 20 juillet 2004
Approbation du plan local d'urbanisme par délibération du SAN OP n° 434/11	du 19 décembre 2011
Mise à jour par arrêté du SAN OP n° 37/12	du 09 juillet 2012
Modification simplifiée n° 1 approuvée par délibération du conseil municipal n° 2013/51	du 29 avril 2013
Modification simplifiée n° 2 approuvée par délibération du conseil municipal n° 2014/03	du 27 janvier 2014
Modification simplifiée n° 3 approuvée par délibération du conseil municipal n° 2014/45	du 07 avril 2014
Modification n° 4 approuvée par délibération du conseil municipal n° 2015/133	du 30 novembre 2015
Révision générale n° 1 approuvée par délibération du conseil municipal n° 2017/132	du 02 octobre 2017

Mairie de Grans
Hôtel de Ville
Boulevard Victor Jauffret
13450 GRANS
Tel : 04 90 55 99 70

Plan Local d'Urbanisme

Révision Générale N° 1

TOME 2

PIECE 5.3.1

PEB DE L'AERODROME DE SALON DE PROVENCE

Mise en révision générale par délibération n° 307/04	du 20 juillet 2004
Approbation du plan local d'urbanisme par délibération du SAN OP n° 434/11	du 19 décembre 2011
Mise à jour par arrêté du SAN OP n° 37/12	du 09 juillet 2012
Modification simplifiée n° 1 approuvée par délibération du conseil municipal n° 2013/51	du 29 avril 2013
Modification simplifiée n° 2 approuvée par délibération du conseil municipal n° 2014/03	du 27 janvier 2014
Modification simplifiée n° 3 approuvée par délibération du conseil municipal n° 2014/45	du 07 avril 2014
Modification n° 4 approuvée par délibération du conseil municipal n° 2015/133	du 30 novembre 2015
Révision générale n° 1 approuvée par délibération du conseil municipal n° 2017/132	du 02 octobre 2017

Mairie de Grans
Hôtel de Ville
Boulevard Victor Jauffret
13450 GRANS
Tel : 04 90 55 99 70

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT
DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE

AERODROME DE SALON DE PROVENCE

PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

ECHELLE : 1/25 000

5.4.1

N° Plan : STBA/EGA/49/Dirc ter

SERVICE TECHNIQUE
DES BASES AERIENNES

JUILLET 1999

SERVICE TECHNIQUE DES BASES AERIENNES
DEPARTEMENT ETUDES GENERALES ET D'AMENAGEMENT
31, AVENUE DU MARECHAL LECLERC - 94381 BONNEUIL SUR MARNE CEDEX

INDICATIONS GENERALES SUR LA NATURE ET LA SIGNIFICATION DU PLAN

Le présent document est établi pour l'application des dispositions de la loi 85-696 du 11 Juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes (Art. L 147-1 à L 147-6 du Code de l'Urbanisme)

- Il a été élaboré en fonction des prescriptions du décret n° 97-607 du 31 Mai 1997 fixant les conditions d'établissement des plans d'exposition au bruit des aérodromes (Art. R 147-1 à R 147-11 du Code de l'Urbanisme)

1 - HYPOTHESE DE BASE

	BASES			NON BASES				
	TUCANO	EPSILON	ALPHAJET	MONO ENTRAI NEMENT	VOL A VOILE	LIAISON MS760	CHASSE F1.M2000 JAGUAR	TRANSPORT C3130.N252
Mvts annuels	56 500	5 000	3 000	6 000	2 400	1 000	700	600
Nbre de jours d'activité	250	250	2 500 mvts sur 100 j et 500 mvts sur 250 j	250	320	250	250	250

Le trafic annuel pris en compte est 97 000 mouvements environ.

2 - METHODE DE CALCUL ET RESULTATS

Le calcul est basé sur la détermination en chaque point du sol environnant l'aérodrome d'un indice psophique. Il représente le niveau d'exposition au bruit des aéronefs.

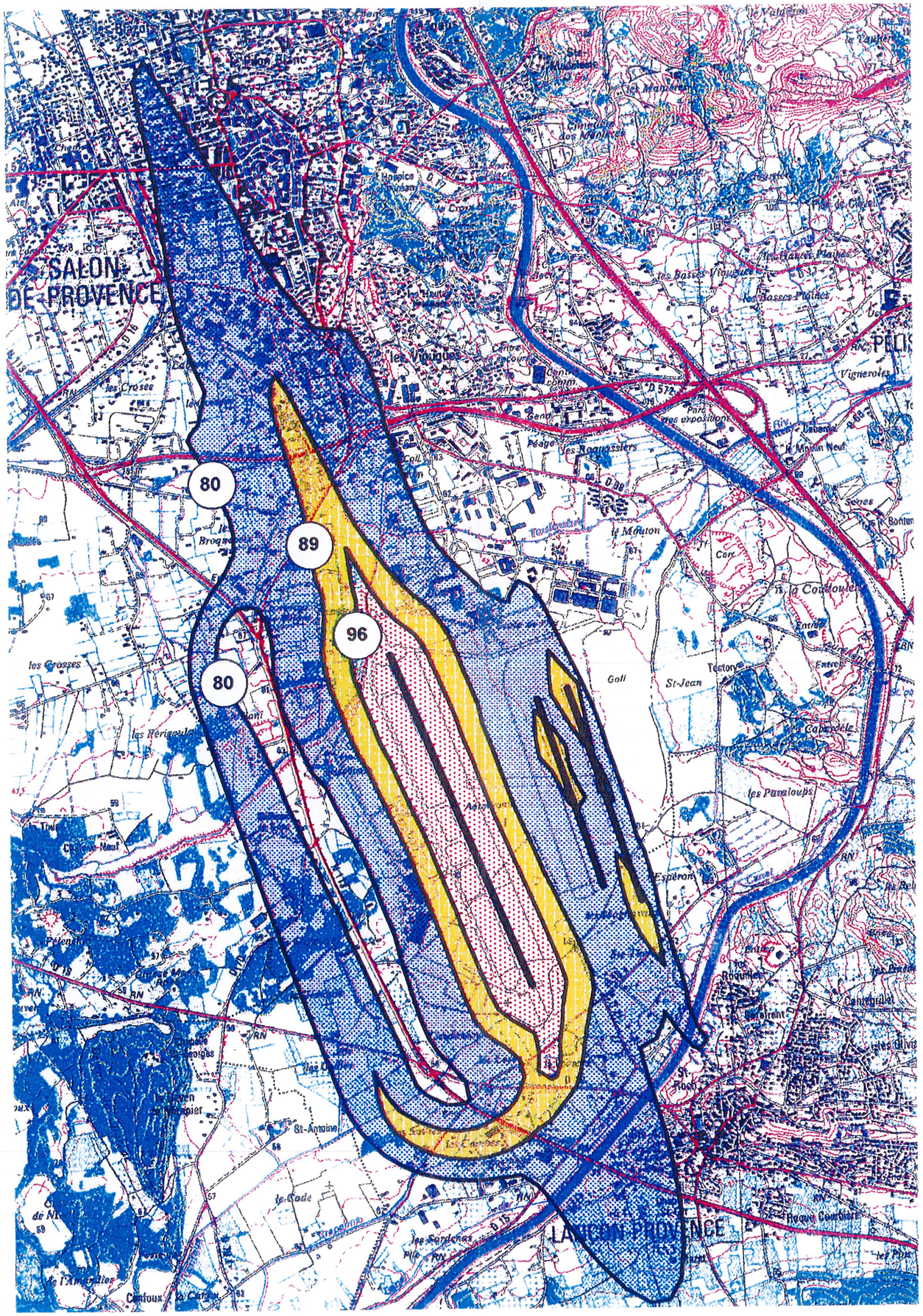
Les abords des aérodromes sont partagés en trois zones :

Les zones de bruit fort, dites :

* ZONE A, où l'indice psophique est supérieur à 96

* ZONE B, où l'indice psophique est compris entre 96 et 89

la zone de bruit modéré, dite ZONE C, où l'indice psophique est compris entre 89 et 80



AERODROME DE SALON-DE-PROVENCE

PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

5. 4. 2

NOTICE EXPLICATIVE DU PEB DE SALON

La présente notice s'inscrit dans le cadre de la procédure finale d'approbation de révision du Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de SALON-DE-PROVENCE après enquête publique et vaut rapport de présentation dudit PEB.

La procédure de révision prévoit de consulter les communes concernées par le PEB pour le choix de l'indice psophique délimitant l'extérieur de la zone C.

Cette enquête publique en application de l'article L147-3 du Code de l'Urbanisme a été organisée conformément à la loi n° 83-630 du 12 Juillet 1983 et au décret n° 85-453 du 23 Avril 1985.

Elle s'est déroulée du 17 Mai 1999 au 16 Juin 1999. Les conclusions du commissaire enquêteur sont favorables.

1 - SITUATION JURIDIQUE DE L'AERODROME

Le Ministère de la Défense (Armée de l'Air) est affectataire unique de l'aérodrome de SALON-DE-PROVENCE.

2 - SITUATION GEOGRAPHIQUE DE L'AERODROME

L'aérodrome de SALON-DE-PROVENCE se situe sur le territoire des communes de SALON-DE-PROVENCE et de LANCON-DE-PROVENCE, au Sud/Ouest du centre ville de SALON et au Nord/Ouest de celui de LANCON.

Il comprend une piste revêtue de 2 000 m de longueur orientée 16/34 par rapport au Nord géographique :

- 3 pistes en herbe :
  - longueur 1 100 m, orientée 17/35 piste Ouest
  - longueur 1 250 m, orientée 17/35 piste Est
  - orientée 09/37, non utilisée.

3 - PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

3.1 - Historique

En Juillet 1978 l'aérodrome de Salon de Provence a fait l'objet d'un plan d'exposition au bruit établi par le Service Technique des Bases Aériennes (STBA), plan n° EGU49A annexé à la décision préfectorale du 25.07.78, rendu disponible pour l'application de la directive d'aménagement national relative à la construction dans les zones de bruit des aérodromes. La loi n° 85-696 du 11 Juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes a expressement prévu que les PEB existants valent PEB du titre de la présente loi dans l'attente

de leur révision. Compte tenu de l'ancienneté de ce PEB, Monsieur le Préfet a décidé par arrêté du 28 Janvier 1999 d'engager une procédure de révision. La loi n° 85-696 du 11 Juillet 1985 prévoit que soit établi un plan d'exposition au bruit et que la modulation de l'indice servant à la détermination de la limite extérieure de la zone C se fait à l'intérieur d'une plage de valeur d'indice comprise entre 84 et 72 (articele R 147-2 du Code de l'Urbanisme) modifié par le décret n° 97-607 du 31 Mai 1997.

Monsieur le Préfet lors de la présente mise en révision du PEB a également retenu ce choix de la courbe isopsophique 80 comme limite extérieure de la zone C du PEB, pour être soumis à l'avis des communes.

Le choix de M. le Préfet résulte d'une consultation interservice, dont la procédure est rappelée ci-dessous, et la décision de l'armée de l'air.

Le 20 Juin 1997, une réunion technique inter-services, présidée par M. le Sous Préfet d'Aix-en -Provence s'est tenue au SSBA-SE pour examiner le choix de courbe C du projet de PEB de Salon de Provence.

Du fait de la configuration des villes par rapport à la base aérienne, la discussion avait porté sur un choix de courbe 78 ou 80 et l'autorité militaire avait initialement opté pour le choix de la limite C à 78.

Une deuxième réunion inter-services a eu lieu à la sous-préfecture d'Aix-en-Provence le 9 Avril 1998.

Une nouvelle réunion de concertation s'est tenue le 10 Décembre 1998 en mairie de SALON, présidée par Monsieur le Sénateur-Maire de SALON, en présence des élus des communes voisines, du Général commandant l'école de l'air et de Monsieur le sous-préfet. A l'issue de cette réunion, le Général commandant l'école de l'air, s'est engagé à demander à l'autorité militaire de bien vouloir reconsidérer son avis sur la limite extérieure de zone C de 78 à 80.

Par courrier du 23 Décembre 1998 à Monsieur le Préfet, le Ministre de la Défense indiquait un choix de limite extérieure de zone C du projet de PEB à l'indice psophique 80 (ou courbe isopsophique 80).

Par arrêté du 28 Janvier 1999, Monsieur le Préfet a lancé la procédure de révision du PEB de l'aérodrome de Salon de Provence. Par courrier du même jour il a notifié la décision de réviser le plan d'exposition au bruit aux trois maires des communes concernées par ce dernier en vue de consultation des conseils municipaux. Mention de l'arrêté de révision a été faite le 9 Février 1999 par insertion, dans les journaux la Provence et la Marseillaise.

Le conseil municipal de Grans a délibéré le 22 Février 1999, et a donné son avis favorable au projet de PEB assorti d'une « réserve du respect des trajectoires indiquées par la cartographie du PEB. »

Le conseil municipal de Salon de Provence a délibéré le 26 Février 1999 et a émis un avis favorable sur le projet de PEB « tel qu'il figure sur les documents annexés (indice psophique retenu pour la zone de bruit C : 80). »

Le conseil municipal de Lançon de Provence a délibéré le 16 Mars 1999 et a émis un avis favorable au projet de PEB et sur le choix d'indice psophique 80.

3.2 - Bases d'élaboration du projet

Etabli en 1998, sur la base d'une prévision de trafic de 97 000 mouvements estimée à partir des statistiques du trafic passé et de son évolution prévisible, il prend en compte quasiment tous les trafics, y compris sur les pistes en herbe.

Le trafic ci-dessous est exprimé en mouvements ; un mouvement correspond soit à un atterrissage soit à un décollage.

	TYPE D'APPAREIL	Nombre de mouvements	Nombre de jour d'activité	Piste utilisée
BASES	Vol à voile, monomoteurs légers	24 000	320	Herbe Est
	Monomoteurs légers, entraînement	6 000	250	Herbe Ouest
	TUCANO	56 500	250	PISTE PRINCIPALE
	EPSILON	5 000	250	
	ALPHAJET	3 000	2 500 mvts sur 100 jours et 500 mvts sur 250 jours	
NON BASES	Liaison MS 760	1 000	250	
	Chasse F1, M2000, Jaguar	700	250	
	Transport, C130, N262	600	250	

Certaines activités n'ont pas été prises en compte dans l'élaboration du PEB :

- les hélicoptères qui ne représentent qu'un mouvement par jour,
- la voltige car il s'agit d'une activité très particulière qu'il est impossible de modéliser.

Toutefois, leur incidence sur le PEB aurait été marginale.

<u>Répartition du trafic par QFU</u> (le QFU étant la direction magnétique de la piste)

Les pourcentages d'utilisation des différents QFU sont les suivants (en % du trafic total) :

Piste principale :

QFU 16 : 36 % des mouvements
QFU 34 : 64 % des mouvements

Pistes en herbe :

QFU 17	:	36 % des mouvements
QFU 35	:	64 % des mouvements

Le trafic est exprimé en nombre de mouvements (1 mouvement = 1 décollage ou un atterrissage).

Description des trajectoires

Les trajectoires sont schématisées en annexe 1.

Des représentations sur fond de plan sont fournies en annexes 1 et 2. L'annexe 3 est sans fond de plan.

Les trajectoires au QFU arrivées 34 et QFU 16 "vol à vue" sur la piste principale sont représentées en trait bleu à l'annexe 2.

Au QFU 16, les arrivées et les départs en tours de piste (piste principale) en régime VFR (vol à vue) des Tucanos sont représentées en trait vert à l'annexe 2.

Les départs "vol à vue" sur la piste principale sont représentés en trait rouge à l'annexe 2.

Au QFU 16 les arrivées et les départs aux instruments sur la piste principale sont représentées en trait rouge à l'annexe 3.

Les avions légers empruntent la piste en herbe aux QFU 17/35 à l'Ouest.

Les avions remorqueurs utilisent la piste en herbe aux QFU 17/35 à l'Est (circuit représenté en trait vert à l'annexe 3).

3.3 - Document graphique

Le document graphique fait apparaître les trois zones de bruit :

- Zone A de bruit intense où Ip > 96. Cette zone se situe à l'intérieur de la courbe représentée par un trait discontinu entourant la piste principale.
- Zone B de bruit fort à très fort ou 89 < Ip < 96. Cette zone est limitée par la courbe Ip = 96 matérialisée par le trait discontinu décrit ci-dessus et la courbe Ip = 89 représentée par un trait continu.
- Zone C de bruit sensible à fort. Cette zone est limitée par la courbe Ip = 89 représentée par un trait continu et une courbe dont l'indice est de 80 représentée par un trait discontinu.

4 - IMPACT DU PEB SUR L'URBANISME EXISTANT

Commune de GRANS

L'impact du PEB de l'aérodrome de SALON-DE-PROVENCE sur les communes de GRANS est tout à fait minime. Cette communes est à peine touchées par la zone C avec la courbe d'indice 80.

Commune de LANCON-DE-PROVENCE

Une partie de l'urbanisation Ouest et Nord en périphérie immédiate du centre historique de LANCON est touchée par la zone C du PEB.

Commune de SALON-DE-PROVENCE

L'axe de la piste principale de l'aérodrome passe à l'Ouest du coeur historique de la ville.

Une partie du centre ville et des quartiers Ouest et Nord/Ouest sont situés en zone de bruit C.

5 - CHOIX DE LA LIMITE DE LA COURBE C

Le choix de l'indice isopsophique 80 définissant la limite extérieure de la courbe C est apparue à l'autorité militaire et à Monsieur le Préfet comme un compromis acceptable entre la protection nécessaire de l'aérodrome et les besoins de protection des populations contre l'exposition trop forte au bruit.

Les trois communes concernées par le plan d'exposition au bruit à savoir Salon de Provence, Lançon de Provence et Grans ont approuvé ce choix de l'indice psophique 80 définissant la limite extérieure de la courbe C par délibération en conseil municipal.