



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
VILLE DE CARCASSONNE

ARRÊTÉ

N° : 2025-0039

Service :
Pôle Ressources et Moyens Généraux

ARRÊTÉ PORTANT MISE A JOUR N°10 DU PLAN LOCAL D'URBANISME
DE CARCASSONNE

Le Maire de la Ville de Carcassonne, Chef-lieu du Département de l'Aude ;

Vu le Code de l'Environnement et notamment son article L.562.4 ;

Vu le Code de l'Urbanisme et notamment ses articles L.151-43, L.153-60, R.151-51 et R.153-18 ;

Vu la délibération du Conseil Municipal en date du 9 mars 2017 approuvant le Plan Local d'urbanisme de Carcassonne ;

Vu l'arrêté préfectoral n°DDTM-SUEDT-UPPP-2023-02, du 5 avril 2023 portant modification de l'arrêté n° 2007-11-0293 portant approbation du Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport de Carcassonne ;

Vu le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement des infrastructures de la commune de Carcassonne approuvé par le Conseil Municipal du 23 mai 2024 ;

Vu l'arrêté municipal N°2024-0175 du 4 juillet 2024 portant mise à jour n°10 du plan local d'urbanisme de Carcassonne ;

Considérant que l'arrêté municipal N°2024-0175 susvisé comporte une erreur dans les visas ;

Considérant que la date visée du Conseil Municipal n'est pas le 29 mai 2024 mais le 23 mai 2024 ;

Considérant donc qu'il y a lieu de rectifier cette erreur matérielle présente dans l'arrêté municipal susvisé ;

ARRÊTE

ARTICLE 1 :

Le présent arrêté annule et remplace toute disposition contraire antérieure relative au visa portant date de l'approbation de la mise à jour en Conseil Municipal

Les autres dispositions demeurent inchangées.

ARTICLE 2 :

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Carcassonne, approuvé le 9 mars 2017, est mis à jour à la date du présent arrêté.

A cet effet :

- Est annexé au Plan Local d'Urbanisme ;

➤ l'arrêté du Préfet de l'Aude du 5 avril 2023 portant modification de l'arrêté n° 2007-11-0293 portant approbation du Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport de Carcassonne,

➤ le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement des infrastructures de la commune de Carcassonne.

- Est complétée la liste des servitudes d'utilité publique annexée au PLU.

ARTICLE 3 :

La mise à jour est effectuée sur les documents tenus à la disposition du public, à la Mairie et à la Préfecture, à la Direction Départementale des Territoires et de la Mer.

ARTICLE 4 :

Le présent arrêté est affiché en Mairie pendant une durée d'un mois.

ARTICLE 5 :

La Directrice Générale des Services, la Directrice de l'Urbanisme sont chargées, chacune en ce qui la concerne, de l'exécution du présent arrêté qui est publié par voie électronique sur le site internet de la ville et adressé à Monsieur le Préfet de l'Aude.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

011-211100698-20250203-22988-AR

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 21/02/2025
Publication : 21/02/2025

Pour l'autorité compétente par délégation

Fait à Carcassonne, à l'hôtel de Ville,
Le 3 février 2025

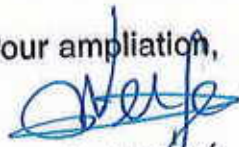
Le Maire,
Gérard LARRAT



Conformément à l'article R421-1 du Code de la Justice Administrative, le présent arrêté pourra faire l'objet d'un recours contentieux, devant le Tribunal Administratif compétent, dans un délai de deux mois à compter de sa date de notification ou de publication.

Conformément aux dispositions de la loi 78-17 du 06/01/1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, le bénéficiaire est informé qu'il dispose d'un droit d'accès et de rectification qu'il peut exercer, pour les informations le concernant auprès de la collectivité signataire du présent document.

Pour ampliation,


Isabelle VERGÉ

Arrêté préfectoral n° DDTM-SUEDT-UPPP-2023-02
portant modification de l'arrêté n° 2007-11-0293 portant approbation du Plan d'Exposition
au Bruit de l'aéroport de Carcassonne

Le Préfet de l'Aude
Chevalier de la Légion d'Honneur
Chevalier de l'Ordre National du Mérite

VU le code de l'environnement et notamment ses articles L. 123-1 et suivants, L. 571-11 et suivants, R123-2 et suivants et R.571-58 et suivants ;

VU le code de l'urbanisme et notamment ses articles L. 112-3 et suivants et R. 112-1 et suivants ;

VU le code général des collectivités territoriales ;

VU le code de l'aviation civile ;

VU le décret du 17 février 2021 portant nomination de Monsieur Thierry BONNIER en qualité de préfet de l'Aude ;

VU l'arrêté préfectoral n° 2007-11-0293 du 6 novembre 2007 portant approbation du Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport de Carcassonne et ses pièces annexes ;

CONSIDÉRANT que le Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport de Carcassonne a été approuvé sur la base des conclusions établies dans le rapport de présentation visé à l'arrêté du 03 juillet 2006, relatif à la mise en révision du Plan d'Exposition au Bruit ;

CONSIDÉRANT que le rapport de présentation n'a pas été visé à l'arrêté n°2007-11-0293 et annexé au Plan d'Exposition au Bruit ;

SUR proposition de Madame la Secrétaire Générale,

ARRETE

ARTICLE 1

Le rapport de présentation constitutif du dossier de révision du Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport de Carcassonne, amendé, est annexé au Plan approuvé.

ARTICLE 2

Les zones du Plan, leurs règlements et les autres documents du Plan sont inchangés :

- Lden 70 comme limite extérieure de la zone A ;
- Lden 62 comme limite extérieure de la zone B ;
- Lden 55 comme limite extérieure de la zone C ;
- Lden 50 comme limite extérieure de la zone D.

ARTICLE 3

Le présent arrêté sera notifié aux maires des communes d'Arzens, Carcassonne, Caux-et-Sauzens, Pennautier et Villesèquelande, ainsi qu'à la Communauté d'Agglomération Carcassonne Agglo.

ARTICLE 4

Tout recours à l'encontre du présent arrêté pourra être porté devant le tribunal administratif de Montpellier, soit par courrier (6 rue Pitot – CS 99002 – 34063 MONTPELLIER CEDEX 02), soit par voie électronique sur le site <https://www.citoyens.telerecours.fr>, dans un délai de deux mois suivant sa notification ou sa publication. Dans ce même délai, un recours gracieux pourra être introduit dans les deux mois suivant la réponse (le silence gardé pendant les deux mois suivant le recours emporte le rejet de cette demande).

ARTICLE 5

La secrétaire générale de la préfecture de l'Aude, le Directeur départemental des territoires et de la Mer de l'Aude et le Directeur Général de l'Aviation Civile Sud, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de l'Aude.

Carcassonne, le 05 AVR. 2023

Le Préfet,

Thierry BONNIER



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



AERODROME CARCASSONNE-SALVAZA

**Rapport de Présentation du Plan d'Exposition au
Bruit approuvé par arrêté préfectoral n°2007-11-
0293 du 6 novembre 2007**

NOTA BENE :

Ce rapport de présentation vient compléter le dossier du Plan d'exposition au Bruit conformément à l'article L112-7 du code de l'urbanisme.

A l'issue de la procédure administrative de révision du PEB, il a été décidé de retenir les indices suivants :

- **Lden 70 comme limite extérieure de la zone A**
- **Lden 62 comme limite extérieure de la zone B**
- **Lden 55 comme limite extérieure de la zone C**

et d'instituer une zone D.

Vu pour être annexé à l'arrêté préfectoral du

SOMMAIRE

- I Les objectifs du plan d'exposition au bruit
 - 1. Evaluation du bruit à court, moyen et long terme
 - 2. Indice Lden
 - 3. Contenu et modalité d'application

- II Présentation de l'Aéroport Carcassonne-Salvaza
 - 1. Activité aéronautique
 - 2. Prise en compte du bruit aéronautique

- III Hypothèses prises en compte pour la révision du plan d'exposition au bruit
 - 1. Trafic à court terme
 - 2. Trafic à moyen terme
 - 3. Trafic à long terme

- IV Élaboration du plan d'exposition au bruit
 - 1. Avant-Projet de plan d'exposition au bruit
 - 2. Déroulement de la procédure de révision
 - 3. Présentation du document soumis à l'enquête publique (graphique au 1/25000^{ème})
 - a) conséquences en termes d'emprise foncière
 - b) conséquences en termes d'urbanisation
 - commune de Carcassonne
 - commune de Caux et Sauzens

- V Consultations et approbation du PEB

Annexe

Rapport de présentation du projet de PEB visé à l'arrêté du 3 juillet 2006 relatif à la mise en révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Carcassonne.

I. Les objectifs du plan d'exposition au bruit (PEB)

Le PEB est un instrument juridique destiné à réglementer l'urbanisation en limitant les droits à construire dans les zones de bruit au voisinage des aéroports. Il doit être annexé au plan local d'urbanisme (PLU).

Le PEB est préventif : il permet d'éviter que des populations nouvelles s'installent dans les secteurs exposés ou susceptibles d'être exposés à un certain niveau de bruit.

Les conditions d'établissement des plans d'exposition au bruit ont été fixées par le décret n° 2002-626 du 26 avril 2002 modifiant le code de l'urbanisme.

I.1 - Evaluation du bruit à court, moyen et long terme

Le PEB prend en compte d'une part l'évolution des infrastructures c'est à dire essentiellement les pistes, les voies de circulation, d'autre part l'accroissement prévisionnel du trafic, l'évolution des flottes et enfin une réflexion sur les actuelles et futures procédures de circulation aérienne, c'est-à-dire les trajectoires suivies par les avions.

I.2 - Indice Lden

En 2002, la France a adopté un nouvel indice de planification : c'est l'indice Lden (Level Day Evening Night, décret 11⁰2002-626 du 26 avril 2002). Cet indice s'appuie sur une nouvelle enquête sociologique et prend en compte des périodes de jour, soirée et nuit. L'indice Lden tient compte :

- du niveau sonore moyen du passage des avions pendant chacune des 3 périodes (jour, soirée ou nuit) ;
- d'une pénalisation du niveau sonore selon cette période d'émission : le niveau sonore moyen de la soirée est pénalisé de 5 dB(A), et celui de la nuit est pénalisé de 10 dB(A).

Le Lden est l'indice de bruit qui représente le niveau d'exposition totale au bruit des avions en chaque point de l'environnement d'un aéroport. Il est exprimé en décibels A (dB(A)).

I.3 - Contenu et modalité d'application

L'indice Lden est calculé à l'aide d'un logiciel de bruit, en chaque point du territoire voisin de l'aéroport, à partir des hypothèses de trafic retenues. Le résultat est une courbe, dite isophonique, entourant les pistes et allongée dans l'axe des pistes en raison du bruit produit lors des opérations de décollage et d'atterrissage. Dans la zone comprise à l'intérieur de la courbe isophonique, le bruit sera supérieur à l'indice considéré. A l'extérieur de cette courbe, le bruit sera inférieur, décroissant à mesure que l'on s'éloigne.

- La zone A de bruit fort : c'est la zone comprise à l'intérieur de la courbe d'indice Lden 70.
- La zone B de bruit fort : c'est la zone comprise entre la courbe d'indice Lden 70 et la courbe d'indice Lden 62. Toutefois, pour les aéroports mis en service avant le 28 avril 2002, date de publication du décret 11⁰2002-626 du 26 avril 2002, la valeur de l'indice servant à la délimitation de la limite extérieure de la zone est comprise entre 65 et 62 dB(A).

Dans les zones A et B, toute construction neuve à usage d'habitation et toute action sur le bâti existant tendant à accroître la capacité d'accueil sont interdites.

- La zone C de bruit modéré : c'est la zone comprise entre la courbe de la limite extérieure de la zone B et la courbe correspondant à une valeur de l'indice Lden choisie entre 57 et 55 dB(A).

La loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain modifiée par la loi n°2002-3 du 3 janvier 2002 introduit une disposition nouvelle en ce sens qu'à l'intérieur des zones C, les plans d'exposition au bruit peuvent délimiter des secteurs où, pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou village existant, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées, à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation sensible de la population soumise aux nuisances sonores.

- La zone D de bruit (facultative) : elle est comprise entre la limite extérieure de la zone C et la courbe d'indice Lden 50. Cette zone ne donne pas lieu à des restrictions de droits à construire, mais étend le périmètre dans lequel l'isolation acoustique de toute nouvelle habitation et l'information des futurs occupants, acquéreurs ou locataires de logement, sont obligatoires.

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 le bien immobilier loué.

II. Présentation de l'aéroport de Carcassonne Salvaza

L'aéroport de Carcassonne Salvaza figure sur la liste n°1 (aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique). Il est classé en catégorie C (selon le code de l'aviation civile), il a été créé par l'Etat et appartient présentement à l'Etat.

Il a été affecté au Secrétariat Général à l'Aviation Civile (actuelle DGAC) par décision interministérielle du 22 novembre 1946 :

- à titre principal pour les besoins des transports aériens
- à titre secondaire pour les besoins de l'aviation de tourisme et du vol à voile

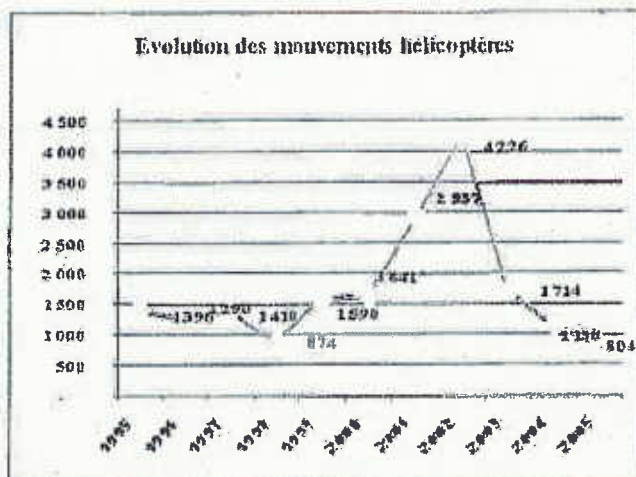
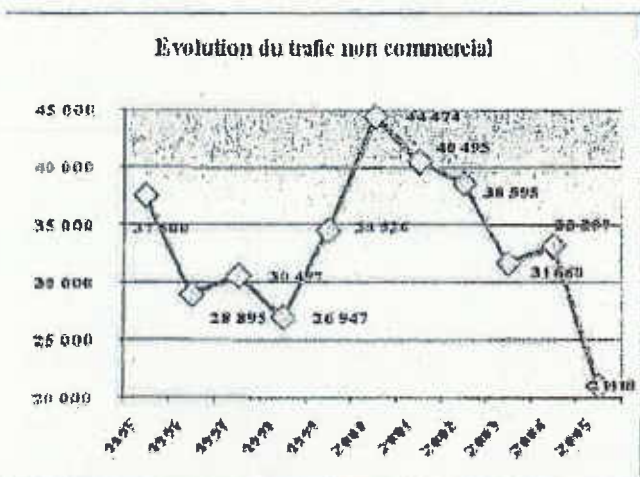
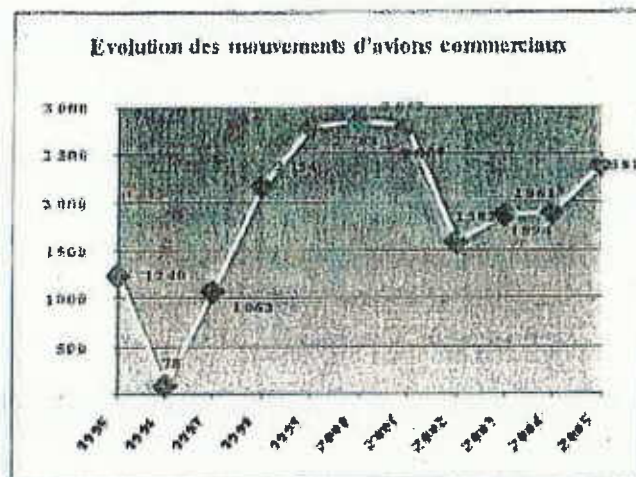
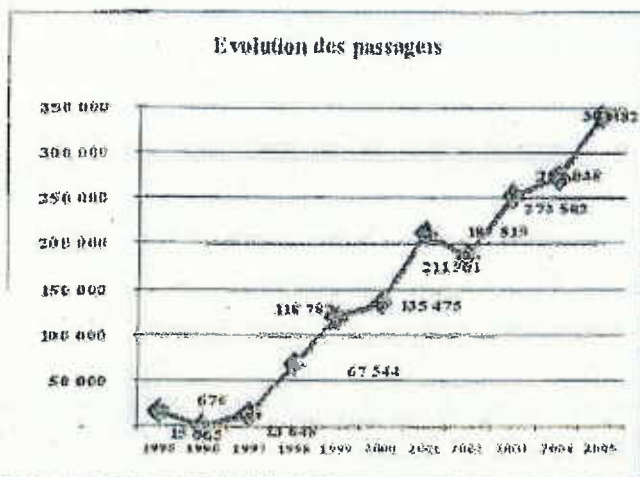
L'aéroport de Carcassonne Salvaza est actuellement concédé à la Chambre de Commerce et d'industrie de Carcassonne-Limoux-Castelnaudary selon une convention datant du 16 juin 2003, entrée en vigueur le 31 décembre 2003 (parution au JO de l'arrêté interministériel approuvant le cahier des charges et la convention de concession) pour une durée de cinq ans.

II.1 - Activité aéronautique

En 2003, année de référence pour l'étude, l'aéroport de Carcassonne Salvaza a accueilli **252 000 passagers**, l'activité se traduit par **1 860 mouvements d'avions commerciaux et 31 660 mouvements d'avions non commerciaux** (un « mouvement » représente un décollage ou un atterrissage d'aéronef (avion ou hélicoptère), un appareil qui atterrit et décolle aussitôt génère deux mouvements).

En 2004, le trafic passager a augmenté significativement à **273 000 passagers**, l'activité se traduit par **1 894 mouvements d'avions commerciaux et 33 300 mouvements d'avions non commerciaux (en hausse)**.

Les graphiques ci-après présentent l'évolution du trafic aérien de ces dernières années sur l'aéroport Carcassonne Salvaza :



L'Avant-Projet de Plan de Masse a été pris en considération par le Directeur de l'Aviation Civile Sud Est le 30 mai 1997, il retenait comme base une piste de 1950 mètres de longueur et un trafic à l'horizon 2015 d'environ 79450 mouvements (trafic commercial et non commercial confondus).

Depuis, la longueur de la piste a été portée à 2050 mètres, le projet de PEB s'appuie sur cette base ainsi que sur le nombre total de mouvements retenu à l'horizon ultime pour le PEB soit 68 000.

II.2 - Prise en considération du bruit aéronautique

La maîtrise à long terme des nuisances autour d'un aéroport est une donnée essentielle pour permettre le développement durable du transport aérien. L'avenir de l'aéroport de Carcassonne-Salvaza ne peut s'envisager que dans cette logique au regard de son environnement.

La prise en compte de la problématique bruit a déjà été étudiée. Un premier PEB de l'aéroport de Carcassonne-Salvaza a été élaboré en 1997.

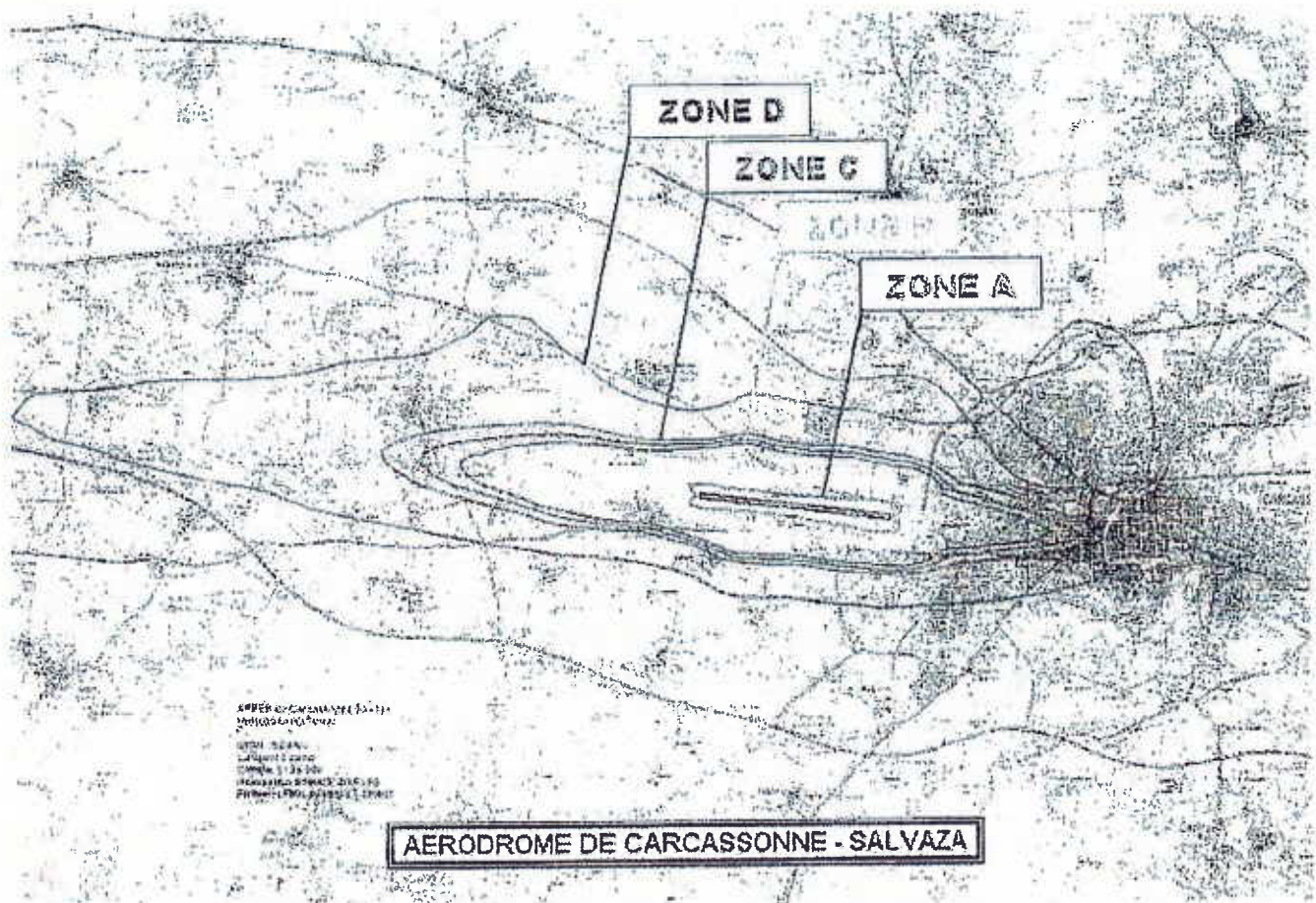
La réglementation de l'époque limitait les PEB à 3 zones de bruit avec l'indice IP (absence de zone D).

III. HYPOTHESES prises en compte pour la révision du PEB

Le plan d'exposition au bruit prend en compte l'ensemble des hypothèses de développement et d'utilisation de l'aérodrome :

- à court terme (5 à 10 ans)
- à moyen terme (15 à 20 ans)
- à long terme (au-delà de 20 ans).

Le PEB est constitué de l'enveloppe maximale des différentes courbes de gêne sonore obtenues pour ces trois horizons.



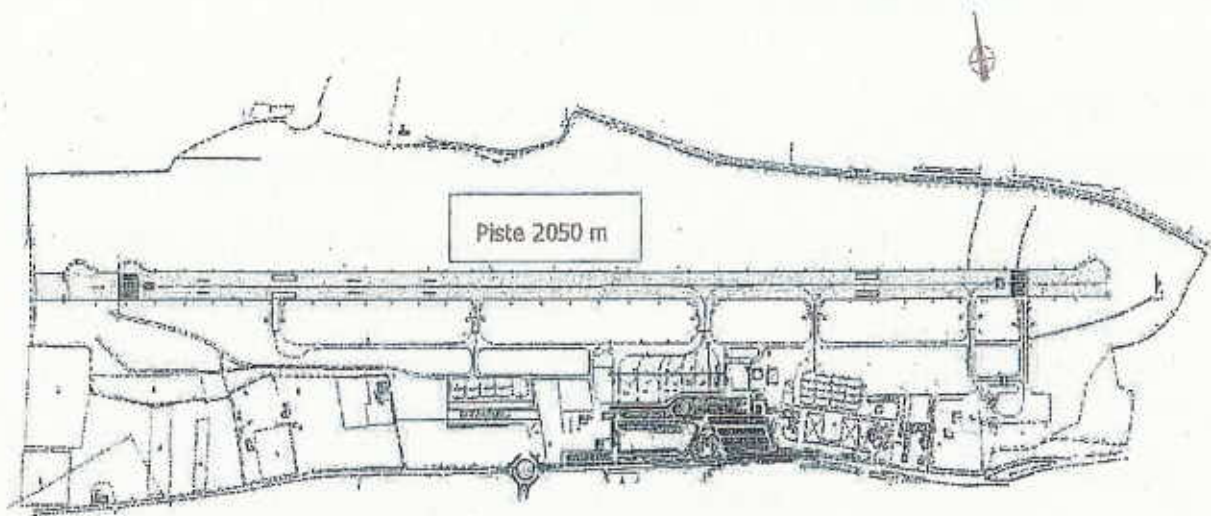
Les hypothèses qui ont servi de base au document présenté à la réunion en préfecture le 6 janvier 2006 sont exposées ci-après.

III.1 - COURT TERME (Entre 5 et 10 ans)

III.1.1 - Infrastructures :

Les infrastructures prises en compte sont celles existantes lors de l'élaboration de l'étude du PEB :

- une piste (QFU 10-28) longueur 2050 m pour 45 m de largeur.



III.1.2 - Le trafic retenu à cet horizon :

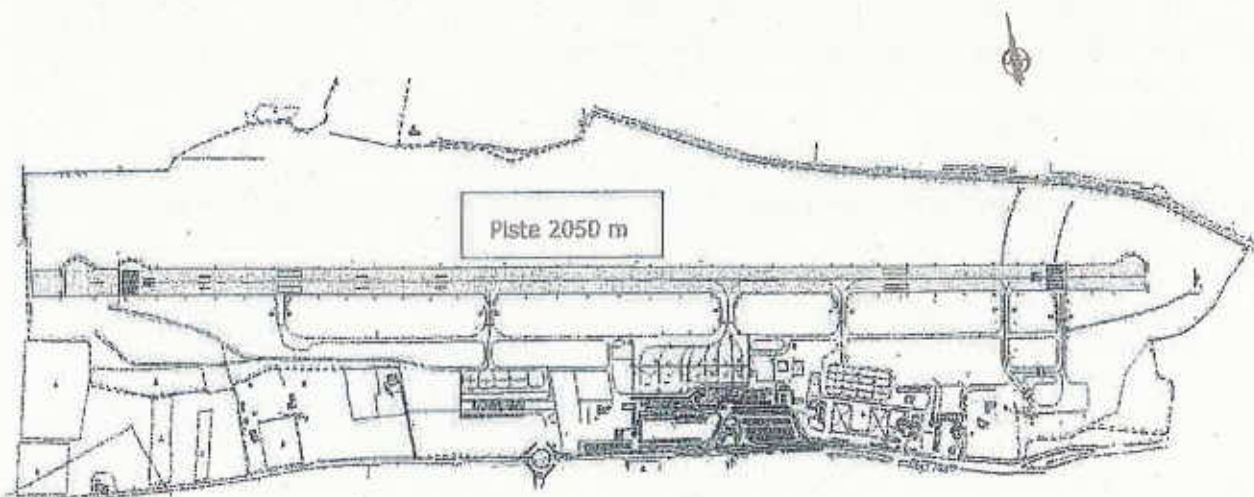
- a) Avions commerciaux : 2 000 mouvements
- b) Aéronefs non commerciaux : 35 000 mouvements

III.2 - MOYEN TERME (Entre 15 et 20 ans)

III.2.1 - Infrastructures:

Les infrastructures prises en compte sont identiques à celles retenues pour le court terme :

- une piste (QFU 10-28) longueur 2050 m pour 45 m de largeur.



III.2.2 - Le trafic retenu à cet horizon

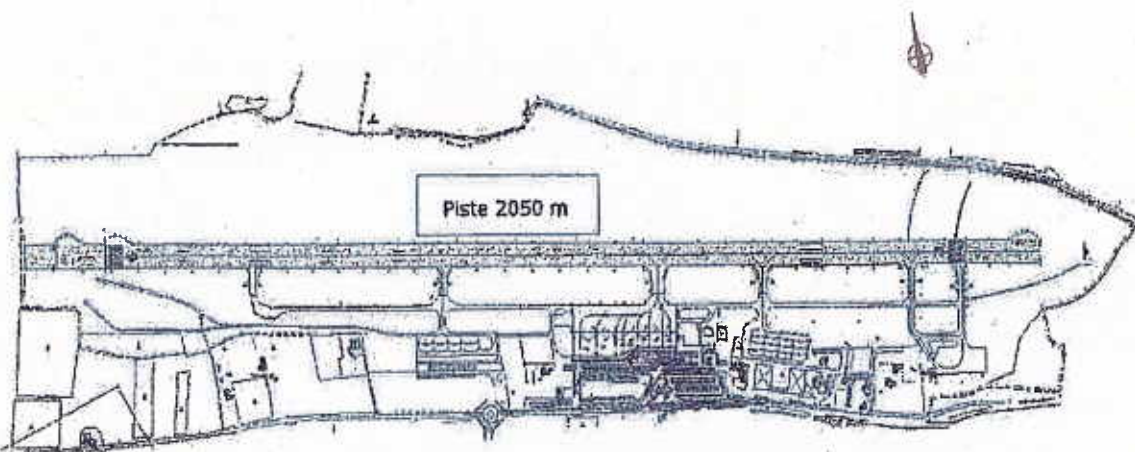
- a) Avions commerciaux : 6 000 mouvements
- b) Aéronefs non commerciaux : 45 000 mouvements

III. 3 - LONG TERME (Horizon au-delà de 20 ans)

III.3.1 - Infrastructures

Les infrastructures prises en compte sont identiques à celles retenues pour le court terme :

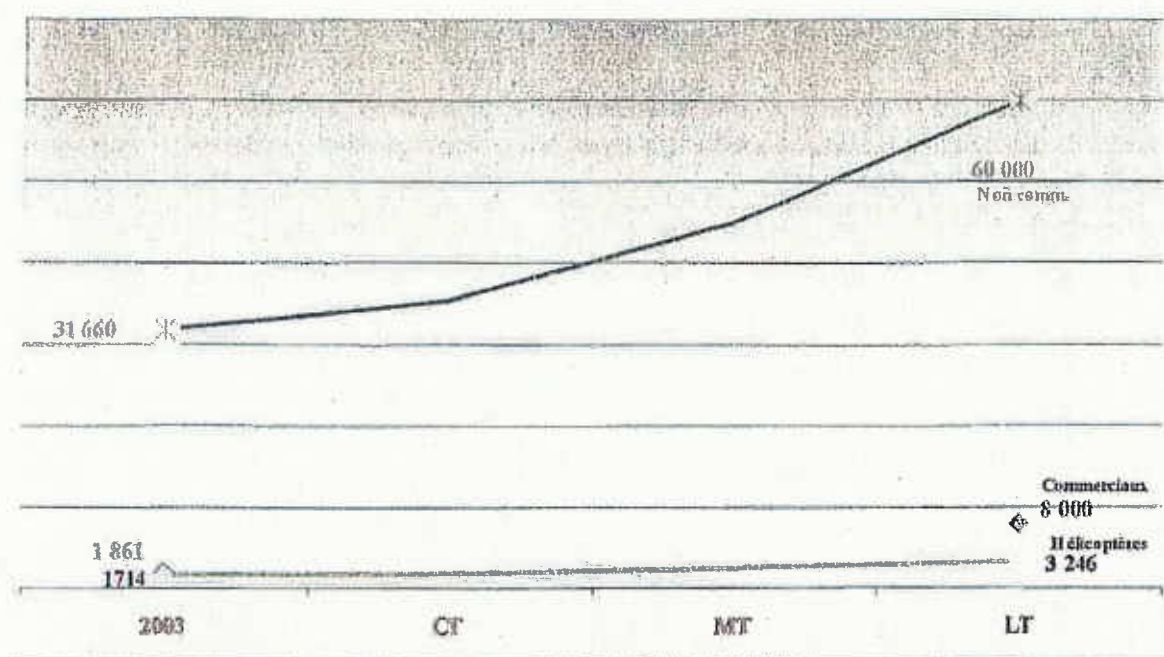
- une piste (QFU 10-28) longueur 2020 m pour 45 m de largeur, avec maintien des seuils décalés



III.3.2 - Le trafic retenu à cet horizon :

- a) Avions commerciaux : 8 000 mouvements
 - b) Aéronefs non commerciaux : 60000 mouvements
- dont 3 000 hélicoptères
 - dont 15 000 tours de piste d'entraînement (500 tours de piste d'avions commerciaux en entraînement)

Synthèse de l'évolution du trafic retenu sur la période considérée



III.3.3 - Répartition du trafic général par QFU (sens de piste)

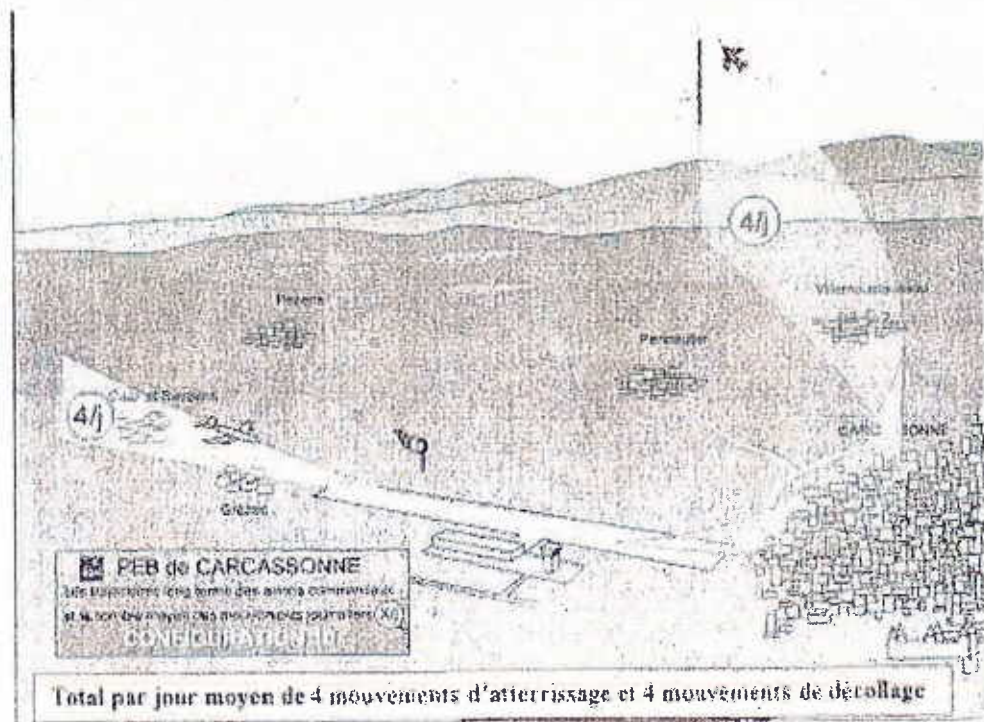
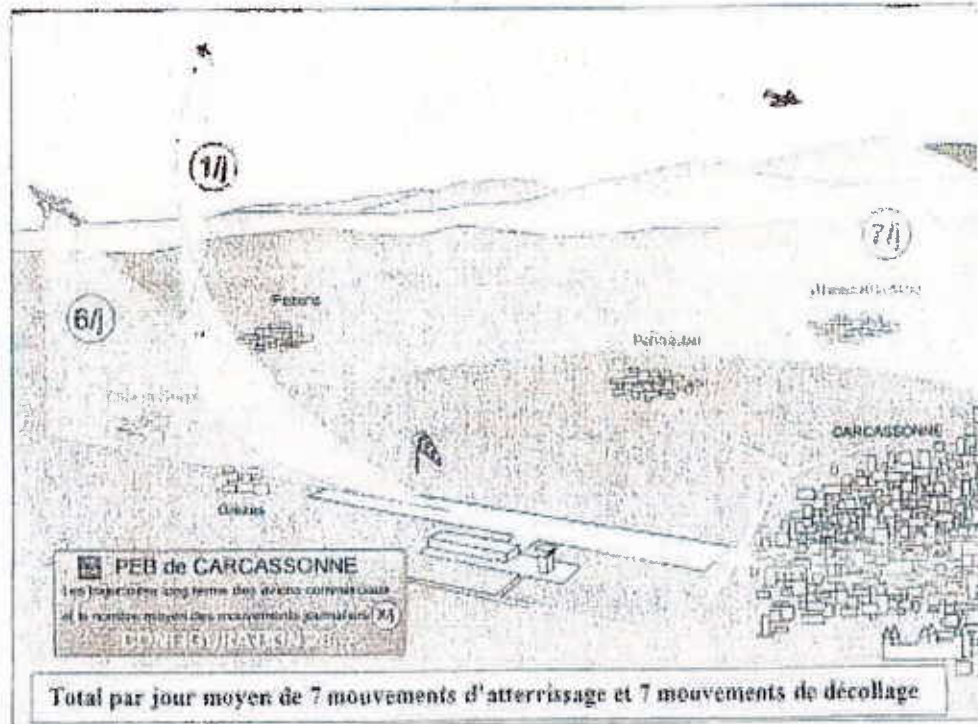


III.3.4 - Répartition par tranche horaire

Tranche horaire	6h 18h	Jour	Soirée	22h	Nuit	6h
Commerciaux		65%	21%		14%	
Non Commerciaux		94%	5%			

III.3.5 - Répartition par trajectoires (trafic commercial)

Trafic annuel moyen ramené à une journée QFU 10 utilisé à 35%, QFU 28 utilisé à 65%



III.3.6 - Répartition par type d'avions

a) Pour les mouvements commerciaux : 3 types



B737-800 (BOEING 737-800) **62 %**



ATR 42 (DHC 830) **24 %**



CL601 (Canadair Régional Jet) **14 %**

b) Pour les mouvements non commerciaux : 8 types (+ 2 types hélicoptères) dont les 3 plus utilisés:



GASEPV (TB20) **88 %**



BEC58P (Beech 58) **2,5 %**



SA330J (Ecureuil) **5%**

III.3.7 - Journée de référence :

Les trafics de la journée de référence sont obtenus en divisant les trafics annuels par 365 jours.

IV. Élaboration du PEB

IV.1 - Avant-Projet de PEB

Le document d'étude élaboré avec le logiciel INM (Integrated Noise Model) par le SSBA SE (réf. SSBA-SE LFMK-APPEB-220605 en date du 22 juin 2005) présentait la totalité des courbes permettant aux partenaires de la concertation (Préfet, services de l'Etat, élus des collectivités locales, professionnels de l'aéronautique) de faire un choix sur les indices Lden à retenir pour les zones du projet de PEB.

IV.2 - Déroulement de la procédure de révision

Lancement de la révision.

Lors de la réunion du 13 mars 2006, monsieur le Préfet de l'Aude a présenté un Avant-Projet de PEB s'inscrivant dans une logique d'information et de protection des populations devant résider dans l'ensemble des zones d'indice Lden supérieur à 50.

Le choix des indices et des courbes relève d'une préoccupation majeure, qui est de maîtriser l'accroissement de la population dans les zones de nuisances B et C et d'informer la population désirant s'installer en zone de nuisance D.

S'agissant des zones B et C, le choix s'est porté respectivement sur les indices Lden 62 et 55 permettant de définir les emprises les plus protectrices afin d'éviter d'exposer de nouvelles populations aux nuisances de bruit. Il a également été décidé de prescrire la mise en place d'une zone d'information D.

IV.3 - Présentation du document soumis à l'enquête publique

Il s'agit du plan élaboré par le SSBA-SE de mars 2006 (1/25000^{ème}), qui présente les zones délimitées par les courbes suivantes :

Zone A : indice Lden 70

Zone B : indice Lden 62

Zone C : indice Lden 55

Zone D : indice Lden 50

a) En termes d'emprise foncière

Globalement, ce projet de PEB couvre **2200 ha** terrestre en emprise totale.

Sur les 2200 ha affectés par le PEB :

1380 ha affectent le territoire de la commune de Carcassonne

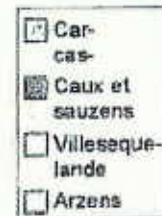
500 ha celui de Caux et Sauzens

190 ha celui de Villesèquelande

125 ha celui d'Arzens

5 ha celui de Pennautier

Carcassonne	Caux et sauzens	Villesèquelande	Arzens	Pennautier	2200
1380	500	190	125	5	
63%	23%	9%	6%	0%	



Taux de répartition par

b) Urbanisation concernée sur la commune de Carcassonne

La zone A est circonscrite sur le domaine actuel aéroportuaire existant et vierge de toute habitation.

La zone B affecte, outre le territoire aéronautique habité, une partie du hameau de Grèzes. On recense près de **30 logements** touchés représentant environ **75 habitants** concernés.

La zone C affecte une partie de la ville de Carcassonne sur le secteur ouest, jusqu'en limite du centre-ville, ainsi que la partie restante du hameau de Grèzes. On recense près de **1552 logements** touchés représentant environ **3880 habitants**.

c) Urbanisation concernée sur la commune de Caux et Sauzens

La zone A ne concerne pas cette Commune.

La zone B ne concerne pas cette Commune.

La zone C affecte une partie de la commune de Caux et Sauzens où l'on repère un habitat diffus. On recense près de **60 logements** touchés représentant environ **100 habitants** concernés.

V. Consultations et approbation du PEB

À la suite de la consultation des communes d'Arzens, Carcassonne, Caux et Sauzens, Pennautier et Villesèquelande et du président de la communauté d'agglomération du Carcassonnais du 17 juillet 2006, puis à la suite de l'enquête publique qui s'est déroulée du 6 novembre au 13 décembre 2006 et du rapport du Commissaire Enquêteur du 9 janvier 2007 concluant par un avis favorable à la révision du Plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Carcassonne-Salvaza, le préfet de l'Aude Bernard Lemaire a approuvé le 6 novembre 2007 le Plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Carcassonne par arrêté n°2007-11-0293.

ANNEXE

Rapport de présentation du projet de PEB visé à l'arrêté du 3 juillet 2006 relatif à la mise en révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Carcassonne.



C.R.

RAPPORT DE PRESENTATION du Projet de Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport de Carcassonne-Salvaza

Sommaire

I Les objectifs du plan d'exposition au bruit

- 1 Évaluation du bruit à court, moyen et long terme
2. Indice Lden
3. Contenu et modalité d'application

II Présentation de l'Aéroport Carcassonne Salvaza

- 1 Activité aéronautique
- 2 Prise en compte du bruit aéronautique

III Hypothèses prises en compte pour la révision du plan d'exposition au bruit

- 1 Trafic à court terme
2. Trafic à moyen terme
- 3 Trafic à long terme

IV Élaboration du projet de plan d'exposition au bruit

- 1 Avant Projet de plan d'exposition au bruit
- 2 Déroulement de la procédure de révision
- 3 Présentation du document soumis à l'enquête publique (graphique au 1/25000^{ème})

- a/ conséquences en terme d'emprise foncière
- b/ conséquences en termes d'urbanisation
 - commune de Carcassonne
 - commune de Caux et Sauzens

I. Les objectifs du plan d'exposition au bruit (PEB)

Le PEB est un instrument juridique destiné à réglementer l'urbanisation en limitant les droits à construire dans les zones de bruit au voisinage des aéroports. Il doit être annexé au plan local d'urbanisme (PLU).

Le PEB est préventif : il permet d'éviter que des populations nouvelles s'installent dans les secteurs exposés ou susceptibles d'être exposés à un certain niveau de bruit.

Les conditions d'établissement des plans d'exposition au bruit ont été fixées par le décret n° 2002-626 du 26 avril 2002 modifiant le code de l'urbanisme.

E.1 – Évaluation du bruit à court, moyen et long terme

Le PEB prend en compte d'une part l'évolution des infrastructures c'est à dire essentiellement les pistes, les voies de circulation, d'autre part l'accroissement prévisionnel du trafic, l'évolution des flottes et enfin une réflexion sur les actuelles et futures procédures de circulation aérienne c'est à dire les trajectoires suivies par les avions.

E.2 – Indice Lden

En 2002, la France a adopté un nouvel indice de planification : c'est l'indice Lden (Level Day Evening Night, décret n°2002-626 du 26 avril 2002). Cet indice s'appuie sur une nouvelle enquête sociologique et prend en compte des périodes de jour, soirée et nuit. L'indice Lden tient compte :

- du niveau sonore moyen du passage des avions pendant chacune des 3 périodes (jour, soirée ou nuit) ;
- d'une pénalisation du niveau sonore selon cette période d'émission : le niveau sonore moyen de la soirée est pénalisé de 5 dB(A), et celui de la nuit est pénalisé de 10 dB(A).

Le Lden est l'indice de bruit qui représente le niveau d'exposition totale au bruit des avions en chaque point de l'environnement d'un aéroport. Il est exprimé en décibels A (dB(A)).

E.3 -- Contenu et modalités d'application

L'indice Lden est calculé à l'aide d'un logiciel de bruit, en chaque point du territoire voisin de l'aéroport, à partir des hypothèses de trafic retenues. Le résultat est une courbe, dite isophonique, entourant les pistes et allongée dans l'axe des pistes en raison du bruit produit lors des opérations de décollage et d'atterrissage. Dans la zone comprise à l'intérieur de la courbe isophonique, le bruit sera supérieur à l'indice considéré. A l'extérieur de cette courbe, le bruit sera inférieur, décroissant à mesure que l'on s'éloigne.

- La zone A de bruit fort : c'est la zone comprise à l'intérieur de la courbe d'indice Lden 70.
- La zone B de bruit fort : c'est la zone comprise entre la courbe d'indice Lden 70 et la courbe d'indice Lden 62. Toutefois, pour les aéroports mis en service avant le 28 avril 2002, date de publication du décret n°2002-626 du 26 avril 2002, la valeur de l'indice servant à la délimitation de la limite extérieure de la zone est comprise entre 65 et 62 dB(A).

Dans les zones A et B, toute construction neuve à usage d'habitation et toute action sur le bâti existant tendant à accroître la capacité d'accueil sont interdites.

- La zone C de bruit modéré : c'est la zone comprise entre la courbe de la limite extérieure de la zone B et la courbe correspondant à une valeur de l'indice Lden choisie entre 57 et 55 dB(A).

La loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain modifiée par la loi n°2002-3 du 3 janvier 2002 introduit une disposition nouvelle en ce sens qu'à l'intérieur des zones C, les plans d'exposition au bruit peuvent délimiter des secteurs où, pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou village existant, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées, à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation sensible de la population soumise aux nuisances sonores.

- La zone D de bruit (facultative) : elle est comprise entre la limite extérieure de la zone C et la courbe d'indice Lden 50. Cette zone ne donne pas lieu à des restrictions de droits à construire, mais étend le périmètre dans lequel l'isolation acoustique de toute nouvelle habitation et l'information des futurs occupants, acquéreurs ou locataires de logement, sont obligatoires.

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 le bien immobilier loué.

II. Présentation de l'aéroport de Carcassonne Salvaza

L'aéroport de Carcassonne Salvaza figure sur la liste n°1 (aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique). Il est classé en catégorie C (selon le code de l'aviation civile), il a été créé par l'Etat et appartient présentement à l'Etat.

Il a été affecté :

- au Secrétariat Général à l'Aviation Civile (actuelle DGAC) par décision interministérielle du 22 novembre 1946 :

- à titre principal pour les besoins des transports aériens
- à titre secondaire pour les besoins de l'aviation de tourisme et du vol à voile.

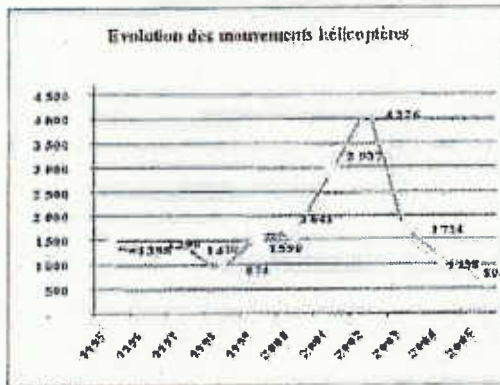
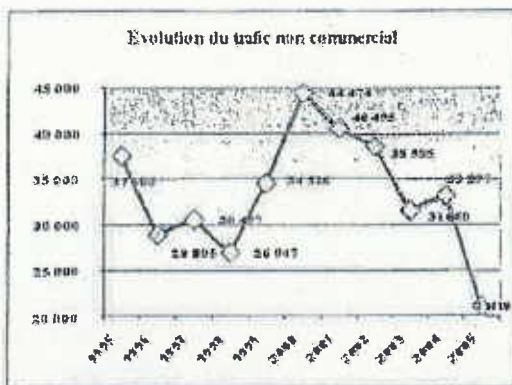
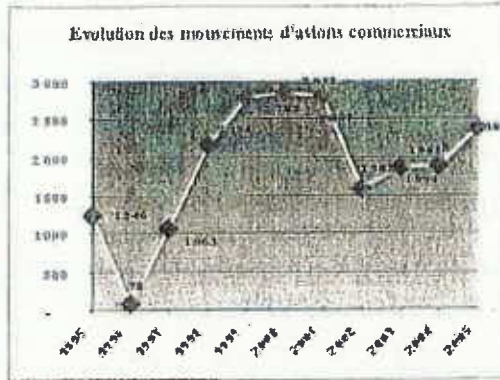
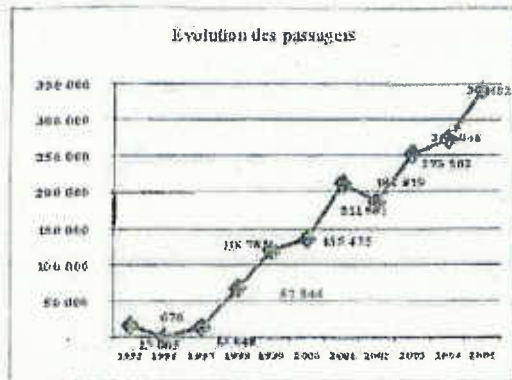
L'aéroport de Carcassonne Salvaza est actuellement concédé à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Carcassonne-Limoux-Castelnaudary selon une convention datant du 16 juin 2003, entrée en vigueur le 31 décembre 2003 (parution au JO de l'arrêté interministériel approuvant le cahier des charges et la convention de concession) pour une durée de cinq ans,

II.1 - Activité aéronautique

En 2003, année de référence pour l'étude, l'aéroport de Carcassonne Salvaza a accueilli 252 000 passagers, l'activité se traduit par 1 860 mouvements d'avions commerciaux et 31 660 mouvements d'avions non commerciaux (un « mouvement » représenté un décollage ou un atterrissage d'aéronef (avion ou hélicoptère), un appareil qui atterri et décolle aussitôt génère deux mouvements).

En 2004, le trafic passager a augmenté significativement à 273 000 passagers, l'activité se traduit par 1 894 mouvements d'avions commerciaux et 33 300 mouvements d'avions non commerciaux (en hausse).

Les graphiques ci après, présentent l'évolution du trafic aérien de ces dernières années, sur l'aéroport Carcassonne Salvaza :



L'Avant Projet de Plan de Masse a été pris en considération par le Directeur de l'Aviation Civile Sud Est le 30 mai 1997, il retenait comme base une piste de 1950 mètres de longueur et un trafic à l'horizon 2015 d'environ 79450 mouvements (trafic commercial et non commercial confondus). Depuis la longueur de la piste a été portée à 2050 mètres, le projet de PEB s'appuie sur cette base ainsi que sur le nombre total de mouvements retenu à l'horizon ultime pour le PEB soit 68 000.

II.2 - Prise en considération du bruit aéronautique

La maîtrise à long terme des nuisances autour d'un aéroport est une donnée essentielle pour permettre le développement durable du transport aérien. L'avenir de l'aéroport de Carcassonne-Salvaza ne peut s'envisager que dans cette logique au regard de son environnement.

La prise en compte de la problématique bruit a déjà été étudiée. Un premier PEB de l'aéroport de Carcassonne-Salvaza a été élaboré en 1997.

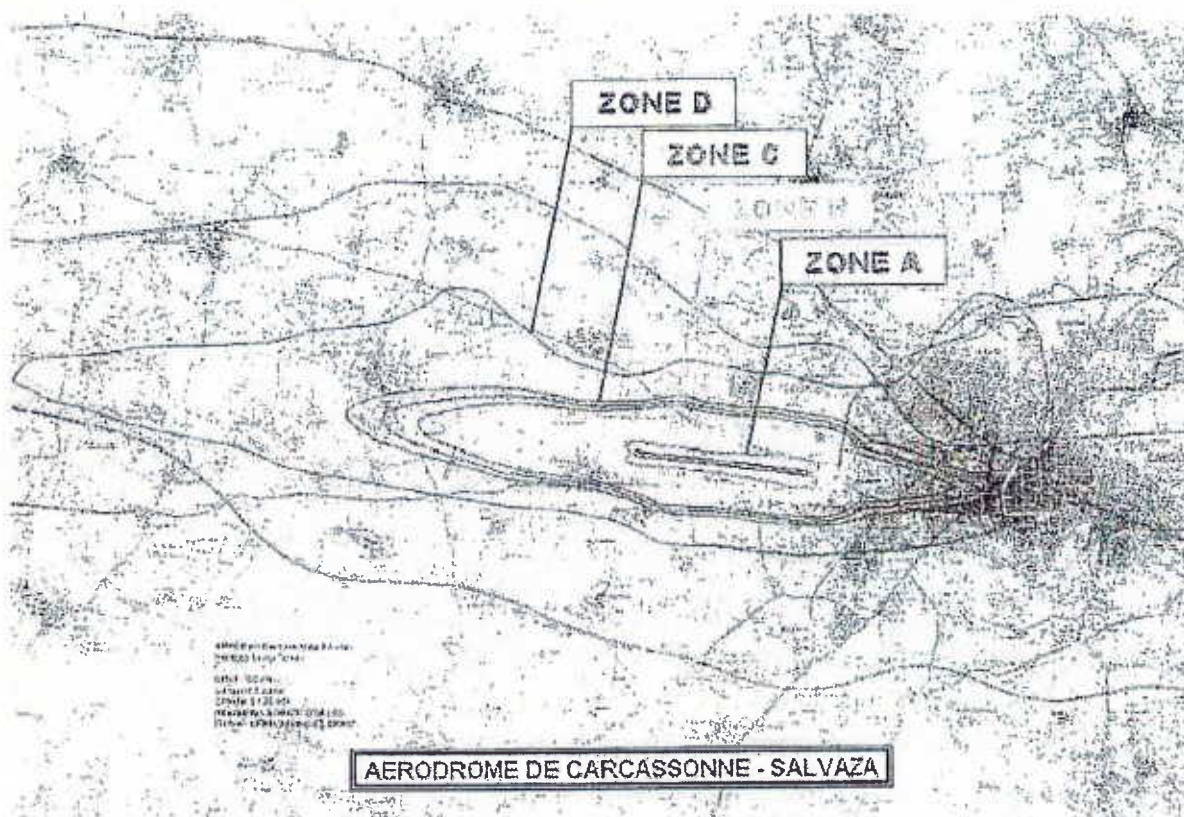
La réglementation de l'époque limitait les PEB à 3 zones de bruit avec l'indice IP (absence de zone D).

III. HYPOTHESES prises en compte pour la révision du PEB

Le plan d'exposition au bruit prend en compte l'ensemble des hypothèses de développement et d'utilisation de l'aérodrome :

- à court terme (5 à 10 ans)
- à moyen terme (15 à 20ans)
- à long terme (au delà de 20ans).

Le PEB est constitué de l'enveloppe maximale des différentes courbes de gêne sonore obtenues pour ces trois horizons.



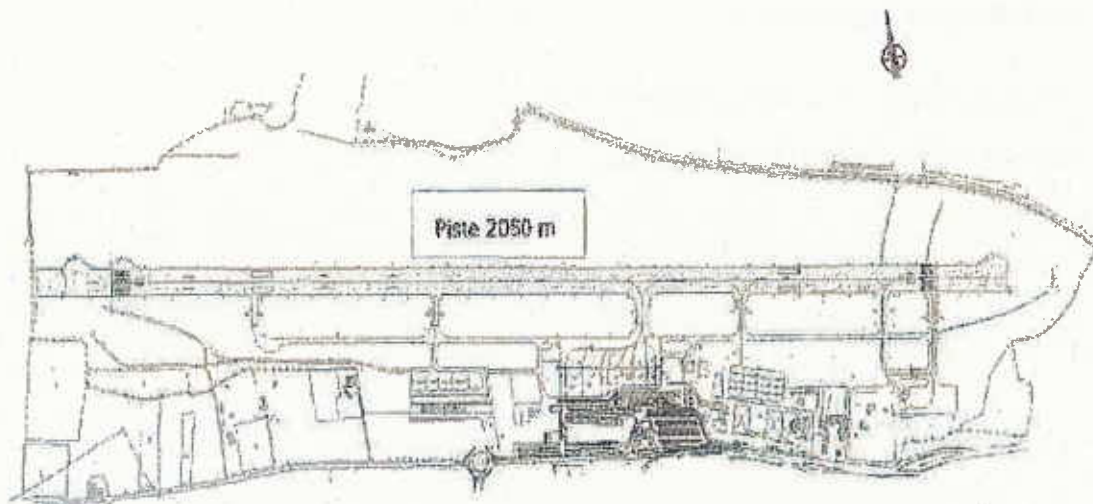
Les hypothèses qui ont servi de base au document présenté à la réunion en préfecture le 6 janvier 2006 sont exposées ci-après :

III.1 - COURT TERME (Entre 5 et 10 ans)

III.1.1 - Infrastructures :

Les infrastructures prises en compte sont celles existantes lors de l'élaboration de l'étude du PEB :

- une piste (QFU 10-28) longueur 2050 m pour 45 m de largeur.



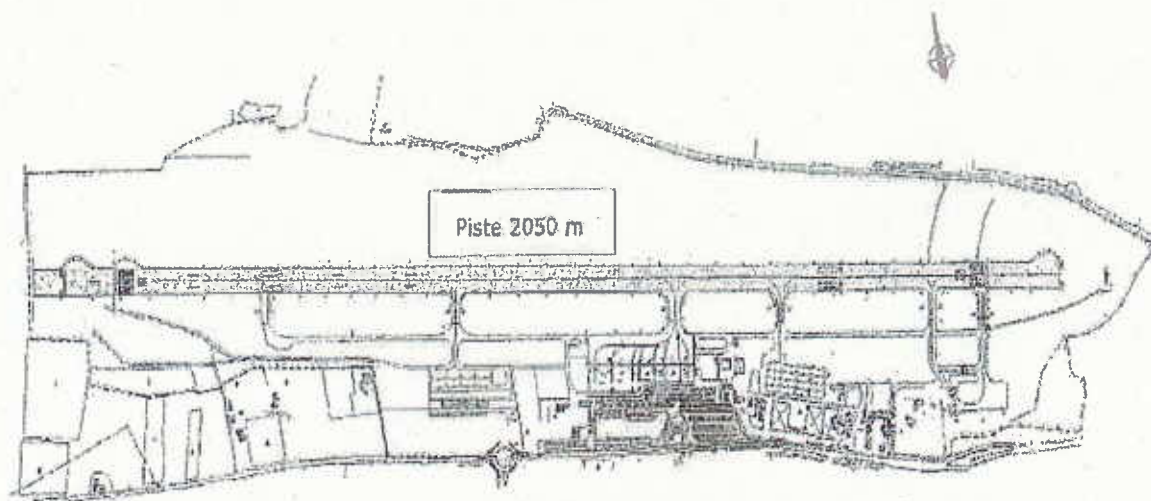
III.1.2 – Le trafic retenu à cet horizon:

- a) Avions commerciaux : 2 000 mouvements
- b) Aéronefs non commerciaux : 35 000 mouvements

III.2 - MOYEN TERME (Entre 15 et 20 ans)

III.2.1 – Infrastructures :

Les infrastructures prises en compte sont identiques à celles retenues pour le court terme
 - une piste (QFU 10-28) longueur 2050 m pour 45 m de largeur.



III.2.2 – Le trafic retenu à cet horizon :

a) Avions commerciaux : 6 000 mouvements

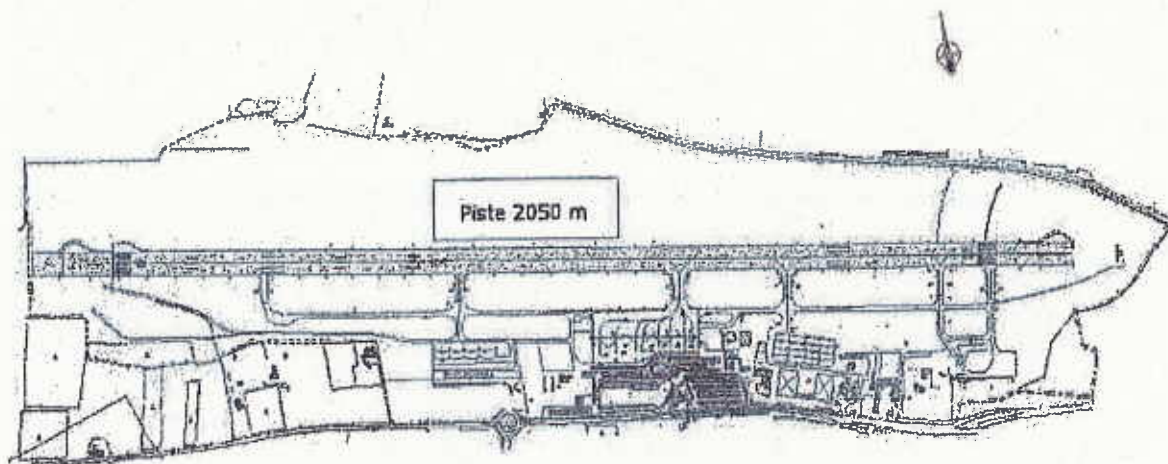
b) Aéronefs non commerciaux : 45 000 mouvements

III.3 - LONG TERME (Horizon au-delà de 20 ans)

III.3.1 - Infrastructures

Les infrastructures prises en compte sont identiques à celles retenues pour le court terme :

- une piste (QFU 10-28) longueur 2050 m pour 45 m de largeur, avec maintien des seuils décalés.



III.3.2 - Le trafic retenu à cet horizon :

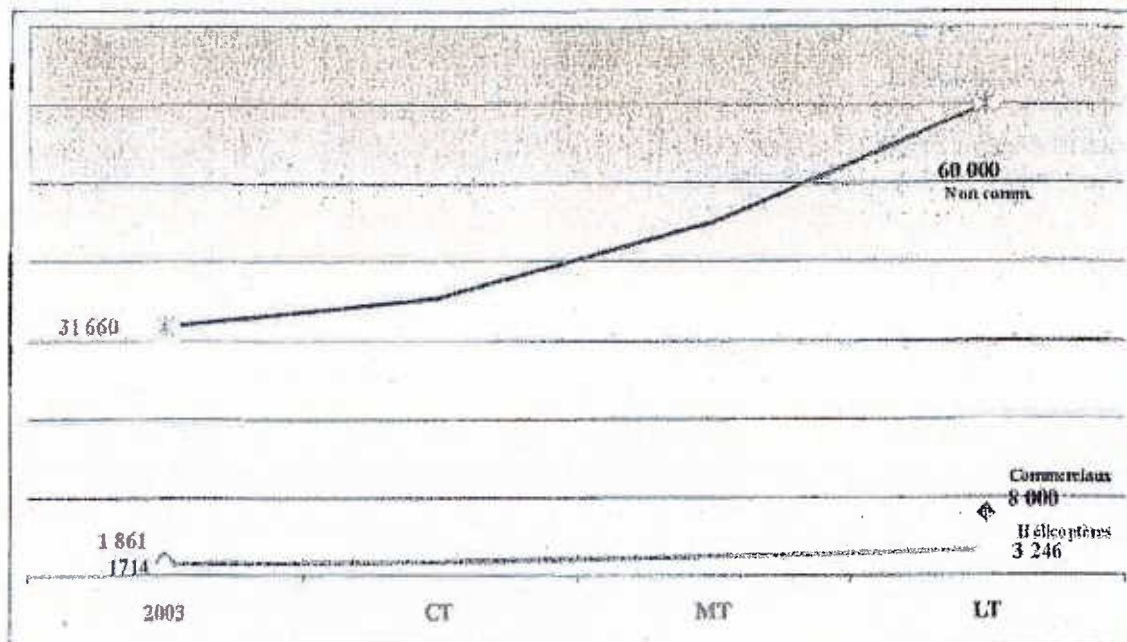
a) Avions commerciaux : 8 000 mouvements

b) Aéronefs non commerciaux : 60 000 mouvements

- dont 3 000 hélicoptères

- dont 15 000 tours de piste d'entraînement (500 tours de piste d'avions commerciaux en entraînement)

Synthèse de l'évolution du trafic retenu sur la période considérée



III.3.3 – Répartition du trafic général par QFU (sens de piste)

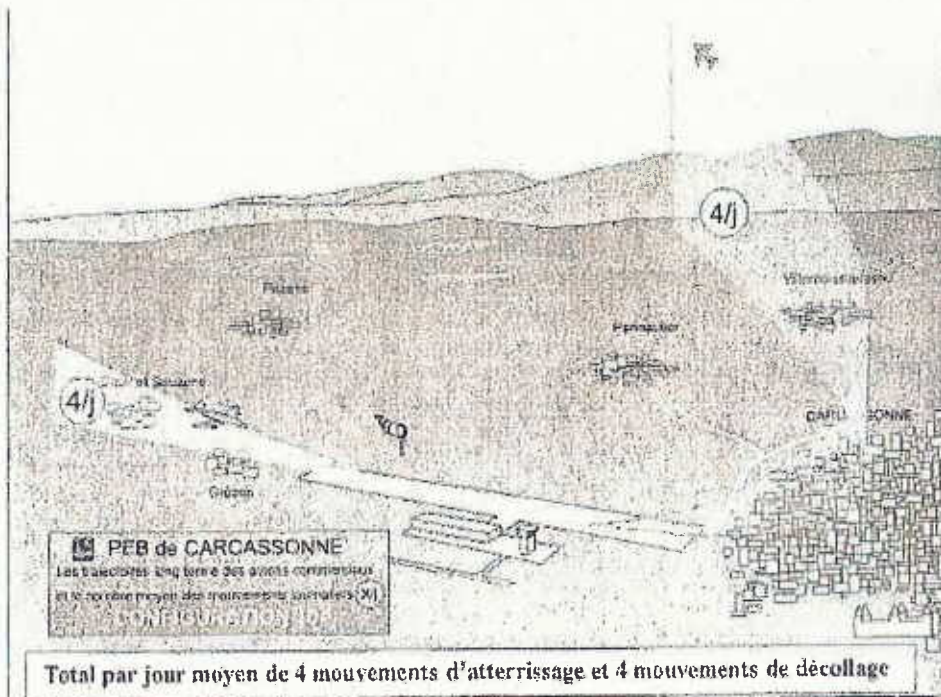


III.3.4 – Répartition par tranche horaire

Tranche horaire	6h 18h	Jour	Soirée	22h	Nuit
Commerciaux		65%		21%	14%
Non Commerciaux		94%		5%	

III.3.5 – Répartition par trajectoires (trafic commercial)

Trafic annuel moyen ramené à une journée QFU 10 utilisé à 35%, QFU 28 utilisé à 65%



III.3.6 – Répartition par type d'avions

a) Pour les mouvements commerciaux : 3 types



B737-800 (BOEING 737-800) 62 %



ATR 42 (DHC 830) 24%



CL601 (Canadair Régional Jet) 14 %

b) Pour les mouvements non commerciaux : 8 types (+2 types hélicoptères)
dont les 3 plus utilisés :



GASEPV (TB20) 88 %



BEC58P (Beech 58) 2,5 %



SA330J (Ecureuil) 5 %

III.3.7 – Journée de référence :

Les trafics de la journée de référence sont obtenus en divisant les trafics annuels par 365 jours.

IV. Élaboration du PROJET DE PEB

IV.1 - Avant Projet de PEB

Le document d'étude élaboré avec le logiciel INM (Integrated Noise Model) par le SSBA SE (réf. SSBA-SE .FMK-APPEB-220605 en date du 22 juin 2005) présentait la totalité des courbes permettant aux partenaires de la concertation (Préfet, services de l'État, élus des collectivités locales, professionnels de l'aéronautique) de faire un choix sur les indices Lden à retenir pour les zones du projet de PEB.

IV.2 - Déroulement de la procédure de révision

Lancement de la révision.

Lors de la réunion du 13 mars 2006, monsieur le Préfet de l'Aude a présenté un Avant Projet de PEB s'inscrivant dans une logique d'information et de protection des populations devant résider dans l'ensemble des zones d'indice Lden supérieur à 50.

Le choix des indices et des courbes relève d'une préoccupation majeure, qui est de maîtriser l'accroissement de la population dans les zones de nuisances B et C et d'informer la population désirant s'installer en zone de nuisance D.

S'agissant des zones B et C, le choix s'est porté respectivement sur les indices Lden 62 et 55 permettant de définir les emprises les plus protectrices afin d'éviter d'exposer de nouvelles populations aux nuisances de bruit. Il a également été décidé de prescrire la mise en place d'une zone d'information D.

IV.3 - Présentation du document soumis à l'enquête publique

Il s'agit du plan élaboré par le SSBA-SE de mars 2006, (1/25000^{ème}) qui présente les zones délimitées par les courbes suivantes :

Zone A : indice Lden 70
Zone B : indice Lden 62
Zone C : indice Lden 55
Zone D : indice Lden 50

a/ En terme d'emprise foncière

Globalement, ce projet de PEB couvre 2200 ha, terrestre en emprise totale.

Sur les 2200 ha affectés par le PEB

1380 ha affectent le territoire de la commune de Carcassonne

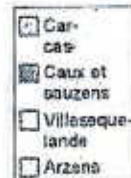
500 ha celui de Caux et Sauzens

190 ha celui de Villesèquelande

125 ha celui d'Arzens

5 ha celui de Pennautier

Carcassonne	Caux et sauzens	Villesèquelande	Arzens	Pennautier	
1380	500	190	125	5	2200
63%	23%	9%	6%	0%	



Taux de répartition par

b) Urbanisation concernée sur la commune de Carcassonne

La zone A est circonscrite sur le domaine actuel aéroportuaire existant et vierge de toute habitation.

La zone B affecte, outre le territoire aéronautique habité, une partie du hameau de Grèzes. On recense près de 30 logements touchés représentant environ 75 habitants concernés.

La zone C affecte, une partie de la ville de Carcassonne sur le secteur ouest, jusqu'en limite du centre-ville, ainsi que la partie restante du hameau de Grèzes. On recense près de 1552 logements touchés représentant environ 3880 habitants.

c) Urbanisation concernée sur la commune de Caux et Sauzens

La zone A ne concerne pas cette Commune.

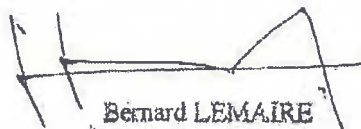
La zone B ne concerne pas cette Commune.

La zone C affecte une partie de la commune de Caux et Sauzens où l'on repère un habitat diffus. On recense près de 60 logements touchés représentant environ 100 habitants concernés.

V. Conclusion

Le présent projet de Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de CARCASSONNE-SALVAZA, élaboré à l'issue d'une démarche de concertation, constitue une bonne réponse au double impératif de préserver la capacité de développement de l'activité aéronautique à long terme en maîtrisant l'extension de la population dans les zones de nuisances et en maintenant des perspectives de croissance pour les communes concernées.

Le Préfet de l'Aude


Bernard LEMAIRE



LISTE DES SERVITUDES D'UTILITÉ PUBLIQUE

ANNEXE

I) Annexes Patrimoniales :

1. Archéologie
 - carte zones de présomption
 - arrêté région n° 100319, zones de présomption
 - carte secteur est localisation sites archéologiques
 - carte secteur ouest localisation sites archéologiques
 - extraits législation sauvegarde patrimoine archéologiques
 - identification et localisation vestiges archéologiques
2. Eléments Identifiés (OGS)
 - cartographie petit patrimoine & domaines
 - inventaire du petit patrimoine rural isolé
 - carte protection éléments patrimoines
 - inventaire éléments patrimoine
3. Sites et Monuments
 - arrêté du 3 octobre 1997 création du secteur sauvegardé aujourd'hui site patrimonial remarquable
 - liste SUP (UDAP)
 - liste sommaire des UP immeubles (DRAC)
 - site classé abords de la Cité
 - patrimoine AC1 - périmètre MH
 - patrimoine AC2 - sites inscrits

II) Annexes Servitudes d'Utilité Publique :

1. Aéroport
 - a. Dégagement
 - arrêté ministériel du 29.02.2016 (approbation du plan des servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Salvaza)
 - note annexe plan des servitudes aéronautiques
 - plan d'ensemble A1
 - plan de détail A2
 - zone dégagée d'obstacles A3
 - plan des adaptations A4
 - b. Radioélectriques
 - répertoire des servitudes radioélectriques
 - carte servitudes radioélectriques contre les obstacles

2. Couloir hertzien
3. EBC
4. emplacements réservés (carte + liste)
5. PPRi approuvé 7 mai 2014 et modifié le 24 novembre 2022
6. PPRiF approuvé 12 septembre 2011
7. Protection aire d'alimentation de captage de Maquens
8. RTE
9. SNCF
10. TIGF
 - AP 2015-005 d'autorisation de construction et d'exploitation de canalisation de transport de gaz
 - AP 2015-006 instituant les SUP
 - contraintes PLU/Servitudes relatives à l'établissement des canalisations de transport de gaz
 - plan de situation des ouvrages

III) Annexes Sanitaires

1. Eau Potable
 - périmètre de protection des Eaux pluviales
 - règlement distribution des eaux potables
 - schéma général d'alimentation en eau potable
2. Eaux Pluviales
 - carte compensation pluviale imperméabilisation
 - règlement assainissement pluvial
 - règlement assainissement
3. Ordures Ménagères
 - règlement service 2010
4. Plan des réseaux (EU – EP – AEP)
 - réseau d'assainissement
 - réseaux EP légende
 - réseau EP
5. Schéma d'assainissement
 - schéma du réseau d'assainissement
 - zonage collectif

IV) Autres Annexes

1. Classement sonore ITT
 - AP 2015 090-0007
2. Implantation emprises militaires
3. ICPE
 - liste des ICPE
4. Périmètre AOC
 - Périmètre d'exploitation
 - Siège d'exploitation
5. Périmètre droit de préemption urbain
 - Carte périmètre DPU renforcé
6. Périmètre ZAC
 - délibération création ZAC du Minervois
 - délibération création ZAC Montredon
 - localisation des périmètres de ZAC
7. Périmètre ZAD
 - délibération création ZAD 9 novembre 2004 –
 - localisation périmètre de ZAD
8. PEB Approbation 6 novembre 2007 et modifié le 5 avril 2023
 - arrêté n°2007 11 293
 - carte PEB
 - règlement PEB
9. Régime forestier
 - arrêté préfectoral 2009
 - arrêté régional 2000
 - carte plan de situation
10. Règlement local de publicité
 - carte zonage règlement
 - règlement de publicité
11. Route à grande circulation
 - décret n° 2010 – 578 du 31 mai 2010
 - carte route à grande circulation
12. ZNIEFF
 - 910030416
 - 910011720
 - 910030626

V) Mises à jour PLU 2017

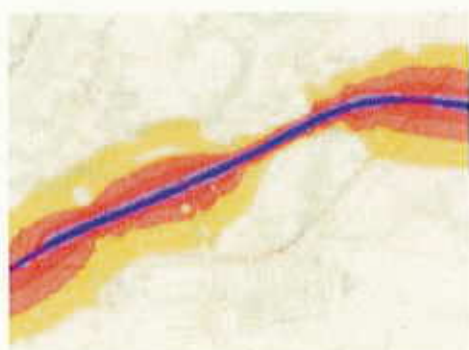
1. MAJ n° 1 DUP projet dérivation des eaux et instauration périmètre de protection
 - AP n°ARS DD11-CES-2018-002
2. MAJ n° 2
 - AP n°2013094-0006 prescrivant la constitution de servitudes sur la zone de l'ancienne fabrique de liants exploitée par la DDTM sur le territoire de la commune de Carcassonne
 - AP n° DREAL 2018-11-022 portant institution des servitudes d'utilités publiques prenant en compte la maîtrise des risques autour des canalisations de transport de gaz naturel ou assimilé, d'hydrocarbures et autres produits chimiques sur le territoire de la commune de Carcassonne
 - décret en date du 25 septembre 2017 portant classement des paysages du canal du Midi sur le territoire de Carcassonne
 - modification du périmètre de l'OGS suite au vote du Conseil Syndical du 8 juin 2016 et à sa validation en commission supérieure des sites perspectives et paysages du 8 décembre 2016
3. Maj n°3
 - AP n°3 DREAL-UD11-2019-005 du 1 Février 2019 créant des secteurs d'information des sols (SIS) dans le département de l'Aude
4. MAJ n°4
 - Délibération d'approbation et le dossier de la révision du Règlement Local de Publicité en date du 12 décembre 2019
 - Cahier de gestion du site classé des paysages du Canal du Midi
5. MAJ n°5
 - AP du 11 mars 2020 portant inscription au titre des monuments historiques de l'église paroissiale Saint-Gimer à Carcassonne (Aude)
6. MAJ n°6
 - AP du 10 décembre 2021 portant inscription au titre des monuments historiques de l'ancienne école normale d'instituteurs de Carcassonne (Aude)
7. MAJ n°7
 - AP du 15 juin 2022 portant inscription au titre des monuments historiques du château de Pech Redon à Pezens
8. MAJ n°8
 - AP du 24 novembre 2022 portant approbation de la modification du plan de prévention des risques naturels prévisibles d'inondation (PPRi) de la commune de Carcassonne
9. MAJ n°9
 - AP 15 mars 2024 portant inscription au titre des monuments historiques de la chapelle Notre-Dame de l'Abbaye à Carcassonne (Aude)
10. MAJ n°10
 - AP du 5 avril 2023 portant approbation de la modification du Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport de Carcassonne
 - Plan de Prévention du bruit dans l'Environnement des infrastructures de la commune de Carcassonne approuvé le 23 mai 2024



Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement des infrastructures de la commune de CARCASSONNE

PPBE

4^{ème} échéance 2024-2029



Projet soumis à la consultation du public
du 12/02/2024 au 15/04/2024

Directive n°2002/49/CE

Relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement

SOMMAIRE

Résumé non technique.....	3
1/ Rapport de présentation.....	4
2/ Prise en compte des zones calmes.....	7
3/ Objectifs de réduction du bruit dans les zones exposées.....	10
4/ Bilan des actions entreprises sur les dix dernières années.....	11
5/ Programme du Plan Global de Déplacement « Carcassonne AGGLO ».....	12
6/ Programme d'action de prévention et de réduction des nuisances pour les cinq années à venir.....	13
7/ Bilan de la consultation au public.....	15
Annexes.....	16

Résumé non technique

Dans le cadre de l'application de la Directive Européenne 2002/49/CE, relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement, les grandes agglomérations et grandes infrastructures de transports terrestres doivent faire l'objet de Cartes de Bruit Stratégiques (CBS) et de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

L'objectif de cette directive est de protéger la population et les établissements scolaires ou de santé des nuisances sonores excessives, de prévenir de nouvelles situations de gêne sonore et de préserver les zones de calme.

L'ambition de cette directive est également de garantir une information des populations sur leur niveau d'exposition sonore et sur les actions prévues pour réduire cette pollution.

Les textes de transposition de la directive ont été codifiés aux articles L.572-1 et suivants, R.572-1 et suivants, ainsi qu'à l'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit stratégiques et des plans de prévention du bruit dans l'environnement. Sont notamment visées par les textes, les infrastructures routières de plus de 3 millions de véhicules par an.

Conformément aux exigences réglementaires, la première étape d'élaboration du PPBE a consisté à dresser un diagnostic des secteurs où il convient d'agir. Pour y parvenir, les cartes de bruit stratégiques de quatrième échéance du département de l'Aude ont été approuvées et publiées le 20 février 2023.

La seconde étape a consisté à établir le bilan des actions réalisées depuis 10 ans et citées dans le cadre du précédent PPBE mis en délibération par la ville de Carcassonne le 06 février 2020 (Délibération N°29).

La troisième et dernière étape a consisté à recenser une liste d'actions permettant d'abaisser l'exposition sonore de nos concitoyens et à les organiser dans un programme global d'actions sur la période 2024-2029.

Le projet de PPBE a été présenté au Conseil Municipal, le 23 mai 2024.

Il a été mis en consultation du public du 12/02/2024 au 15/04/2024 inclus.

Le PPBE a été approuvé par le conseil municipal le 23 mai 2024, et est publié sur le site internet à l'adresse suivante : www.carcassonne.org

1/ Rapport de présentation

1.1/ Infrastructures concernées

Le présent PPBE concerne les voies routières communales de la ville de CARCASSONNE supportant un trafic annuel de plus de 3 millions de véhicules.

La ville de Carcassonne n'était pas concernée par des infrastructures de première et de deuxième échéance. En 2018, la Route Nationale 113, qui traversait Carcassonne, a été rétrocédée à la ville de Carcassonne.

Les Cartes de Bruit Stratégiques (CBS) de 3ème échéance des voies communales de l'Aude, approuvées par arrêté préfectoral en date du 8 novembre 2018, ont donc intégré ce nouvel axe, nommée **C1-Carcassonne**, comme appartenant au réseau routier de 3ème échéance de la ville de Carcassonne.

Ainsi, suivant l'Arrêté Préfectoral n°DDTM-SUEDT-MDD-2023-04 en date du 23 février 2023, les cartes de bruit stratégiques de 4ème échéance portant sur l'axe C1-Carcassonne représentent les voies suivantes :

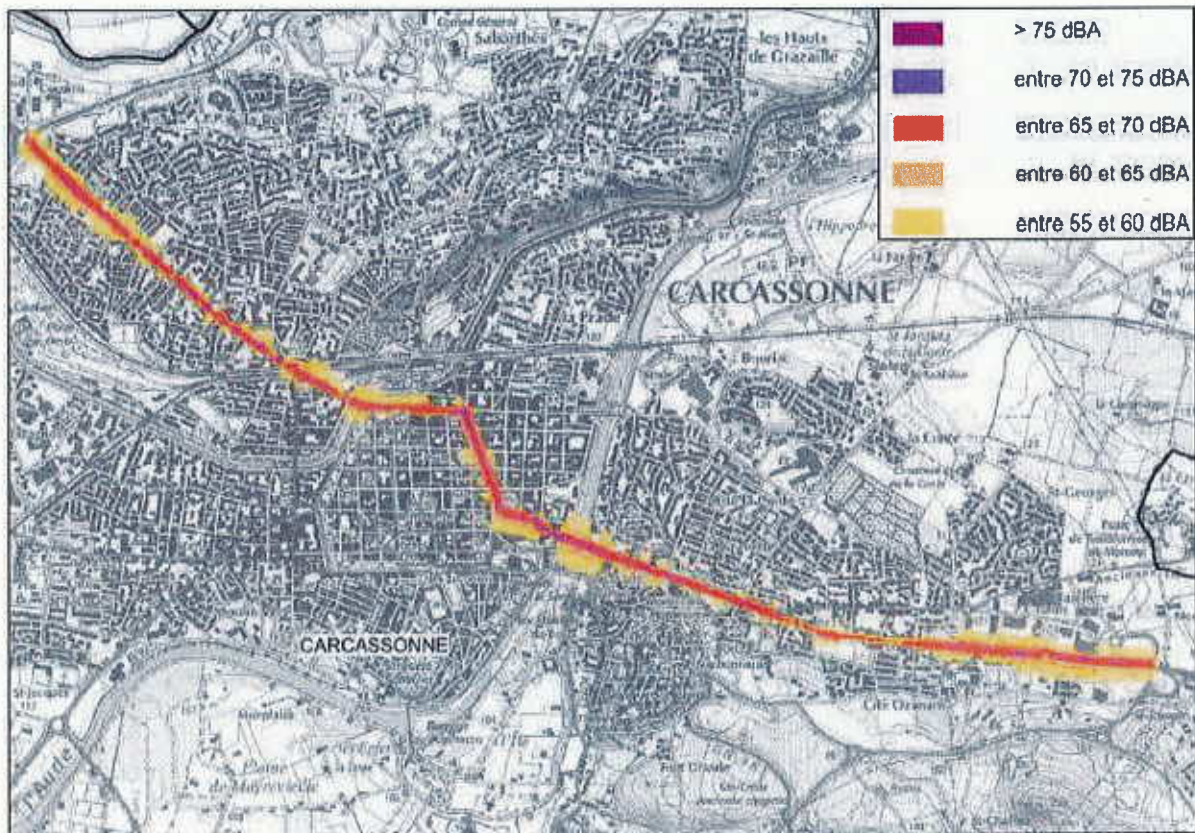
Nom voies	Point Repère Début	Point Repère Fin	Longueur
Avenue du 3 ^{ème} RPIMA	Embranchement rocade MONTLEGUN	RD6113 Est-Rond-point de l'Europe	500 mètres
Avenue du Général LECLERC	RD6113 Est-Rond-point de l'Europe	Pont neuf	2100 mètres
Avenue A. MULLOT	Pont neuf et début A. MULLOT	Début du square GAMBETTA « feu rouge »	100 mètres
Square GAMBETTA	Square GAMBETTA « feu rouge fin A. MULLOT »	Feu rouge à l'angle de l'école J JAURES	200 mètres
Boulevard J. JAURES	Rue de Verdun « angle école J JAURES »	Feux tricolores intersection route minervoise	400 mètres
Boulevard OMER SARRAUT	Feux tricolores intersection route minervoise	Pont de la paix	400 mètres
Avenue du Président F. ROOSEVELT	Pont de la paix	RD6113 Ouest – Giratoire Georges Pompidou	1800 mètres

1.2/ Synthèse des résultats de la cartographie

Cet axe, qui présente un linéaire d'environ 5,5 km identique à celui de la RN113 identifiée sur les CBS2, comprend notamment d'Est en Ouest les voiries suivantes : l'Avenue du 3ème RPIMA depuis le rond-point de l'Europe, l'Avenue du Général Leclerc, le Pont Neuf, l'Avenue Arthur MULLOT, le Square Gambetta, le Boulevard Jean Jaurès, le Boulevard Omer Sarraut et l'Avenue Franklin Roosevelt jusqu'au croisement avec le giratoire Georges Pompidou à l'Ouest.

a) Analyse des cartes de type A

Les cartes de type A représentent l'exposition aux différents niveaux de bruit.



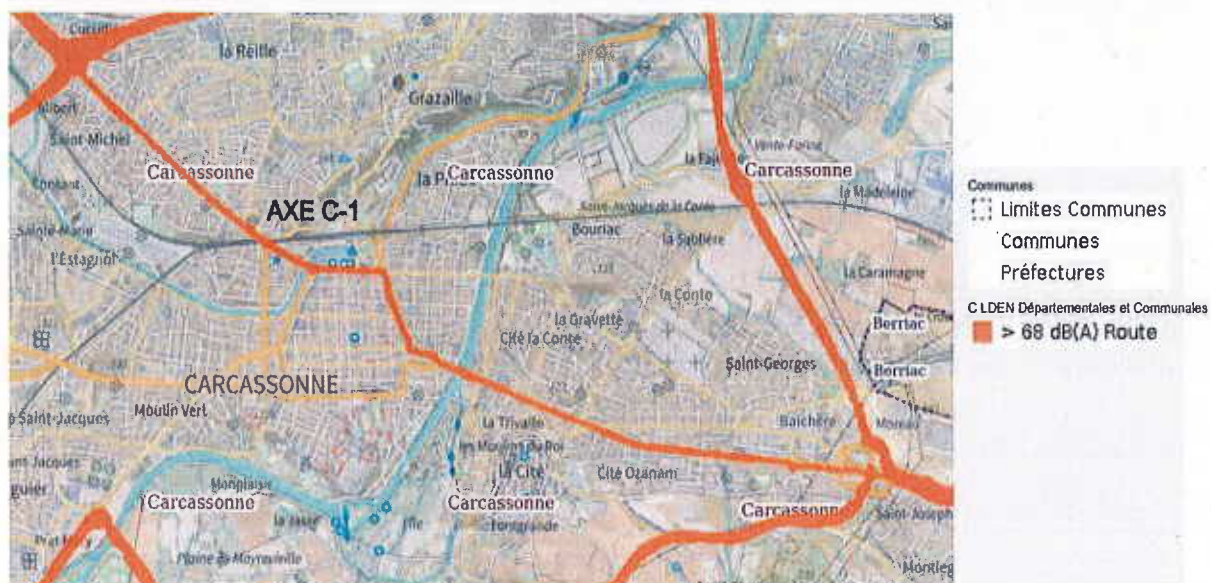
L'analyse des cartes de type A a permis d'extraire les résultats figurant dans les tableaux suivants. Ces tableaux indiquent, selon les indicateurs Lden et Ln, la répartition de la population exposée ainsi que le nombre d'établissements de santé et d'enseignement potentiellement impactés par tranche de niveau de bruit.

Exposition aux routes de la ville de CARCASSONNE > 3 millions véh/an			
Lden dB(A)	Nombre d'habitants	Nombre d'établissements de santé	Nombre d'établissements d'enseignement
55 à 60	598	2	11
60 à 65	343	1	0
65 à 70	333	1	9
70 à 75	488	0	0
>75	15	0	0
Total >55	1777	4	20

Exposition aux routes de la ville de CARCASSONNE > 3 millions véh/an			
Ln dB(A)	Nombre d'habitants	Nombre d'établissements de santé	Nombre d'établissements d'enseignement
50 à 55	339	1	2
55 à 60	335	2	11
60 à 65	483	1	0
65 à 70	15	1	9
>70	0	0	0
Total >50	1172	5	22

b) Analyse des cartes de type C

Les cartes de type C mettent en évidence les secteurs en dépassement des valeurs limites.



L'analyse des cartes de type C a permis d'extraire les résultats figurant dans les tableaux suivants. Ces tableaux indiquent, selon les indicateurs Lden et Ln, la répartition de la

population exposée aux dépassements des valeurs limites, ainsi que le nombre d'établissements de santé et d'enseignement dépassant potentiellement ces valeurs.

Exposition aux routes de la ville de CARCASSONNE > 3 millions véh/an			
Lden dB(A)	Nombre d'habitants	Nombre d'établissements de santé	Nombre d'établissements d'enseignement
> valeur limite de 68	690	1	4

Exposition aux routes de la ville de CARCASSONNE > 3 millions véh/an			
Ln dB(A)	Nombre d'habitants	Nombre d'établissements de santé	Nombre d'établissements d'enseignement
> valeur limite de 62	284	2	9

La base de données population, a été établie par le CEREMA à partir d'une exploitation de la BD TOPO de l'IGN (*La BD TOPO est une description vectorielle 3D des éléments du territoire et de ses infrastructures, de précision métrique, ...*) et des ratios de population/logement mis à disposition pour chaque commune par l'INSEE.

c) Evaluation des effets nuisibles

Publiées en 2018, des informations statistiques provenant des lignes directrices de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) sur le bruit dans l'environnement mettent en avant les relations dose-effet des effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement. L'arrêté du 4 avril 2006 modifié, relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement introduit une méthode de quantification des personnes exposées à trois de ces effets nuisibles : la cardiopathie ischémique (correspondant aux codes BA40 à BA6Z de la classification internationale ICD-11 de l'OMS), la forte gêne et les fortes perturbations du sommeil.

Nombre de personnes affectées par des effets nuisibles			
	Cardiopathie ischémique	Forte gêne	Fortes perturbations du sommeil
C1-Carcassonne	5	386	94

2/ Prise en compte des « zones calmes »

La directive européenne n° 2002/49/CE du 25/06/2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement prévoit la possibilité de repérer des zones reconnues pour leur intérêt

environnemental et patrimonial et bénéficiant d'une ambiance acoustique initiale de qualité qu'il convient de préserver.

2.1/ Objectifs de préservation des zones calmes

Les zones calmes sont définies dans l'article L.572-6 du Code de l'Environnement, comme des « espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues ».

Les objectifs sont de préserver les zones calmes du fait de leur faible exposition au bruit.

2.2/ Détermination des zones calmes

Les abords directs de la voie communale recensée dans la rédaction de ce PPBE (C1-Carcassonne) ne sont pas de nature à être éligibles au titre de zones calmes car ils présentent une ambiance sonore très urbaine et marquée par le bruit routier. On peut cependant noter la présence au sein de ce cœur de ville de Carcassonne de deux espaces très fréquentés et symboliques de la ville, à savoir le square Gambetta et le square André Chénier.

a) **Le square Gambetta**, aménagé sur plus d'un hectare au cœur du centre-ville de Carcassonne, a été complètement réaménagé en 2015 et accueille désormais un miroir d'eau, un carrousel, des jeux pour enfants, un kiosque de restauration ainsi que de très nombreux espaces fleuris. Ce vaste espace constitue ainsi un des principaux lieux de rassemblement de la commune, que ce soit à l'année pour les habitants et les touristes, mais également plus ponctuellement lors de rassemblement musicaux, d'expositions ou de commémorations sur le Monument de la Résistance. Il est à noter également que le musée des beaux-arts de la ville se trouve à l'extrémité Ouest de cet espace.



b) **Le square André Chénier** quant à lui, situé plus au Nord s'étend sur près de 1,4 hectare en bordure d'une zone portuaire et du Canal du Midi. Ce square qui a fait l'objet d'un important réaménagement en 2018, avec un jardin arboré et fleuri de près de 5 000 m², des jeux pour enfants et des aménagements pour les circulations douces, accueille également de très nombreuses festivités et concerts notamment en période estivale.



Le recensement effectué dans le cadre de ce chapitre permet de confirmer la présence de zones dites « calmes », même aux abords d'infrastructures de transport majeures. Ces zones concernent ici la présence de parcs et jardins publics très fréquentés par la population comme espaces de rassemblement et de détente au cœur du centre-ville de Carcassonne.

Du fait de leur proximité avec la voie, l'ambiance acoustique de ces zones est souvent marquée par la présence des voies routières mais leur caractère paysager et leurs aménagements urbanistiques au sein du centre urbain permettent d'en rendre la fréquentation appréciable et appréciée. C'est dans ce cadre que ces zones sont « indiquées » dans le présent PPBE.

Le PPBE a pour objectif d'afficher la résorption des Points Noirs du Bruit et s'intéresse donc aux populations résidant à proximité de ces axes. Il n'est ainsi pas prévu de mesures de protection pour des secteurs non habités et simplement fréquentés pour la pratique de loisirs.

3/ Objectifs de réduction du bruit dans les zones exposées

L'objectif des actions programmées par la commune sur la voirie (diminution des vitesses, modification de la largeur des voies, création de pistes cyclables) ainsi que les plans de réaménagements urbains (Square Gambetta et square A. Chénier) relevant principalement des champs de compétence de planification, urbanisme et sécurité routière nous permet d'estimer un gain en terme d'acoustique sur l'axe C1 suite à un comparatif des études CEREMA 2017/2022.

Ci-dessous un exemple concernant des valeurs Lden relevées :

	CBS CEREMA 3ème échéance 2017		CBS CEREMA 4ème échéance 2022	
	Lden	Lden >68	Lden	Lden >68
Nombre de personnes exposées		1156		690
55-60	707		598	
60-65	981		343	
65-70	1157		333	
70-75	599		488	
Superficie exposées Lden (en Km²)	Lden >75dB		Lden >75dB	
	0,185		0	

4/ Bilan des actions entreprises sur les dix dernières années

La ville de Carcassonne n'a pas attendu la rédaction de son PPBE pour agir sur le tronçon de route à l'étude. L'axe **C1- Carcassonne** traversant Carcassonne depuis le rond-point de l'Europe à l'Est, jusqu'au rond-point Georges Pompidou à l'Ouest, ex route nationale RN113, a été rétrocedée à la ville en mars 2018.

Depuis cette date, la mairie a engagé les actions suivantes ayant eu une incidence sur l'exposition au bruit :

Action 1 : Couches de roulement et Limitation de la vitesse de circulation		
Objectif : Réduire les niveaux sonores émis		
	Date	Budget
Réfection de la couche de roulement sur la section ouest de la voie concernée (entre le giratoire Pompidou et la rue André Citroën) avec la mise en place d'un nouvel enrobé BBSG sur une section de 1.2 km	Juillet 2019	420 000€
Réfection de la couche de roulement sur le Boulevard Omer Sarraut avec création d'un plateau ralentisseur afin d'abaisser la vitesse sur un secteur urbain très fréquenté (proximité Square André Chénier) et cette action a été accompagnée de la mise en place d'une zone 30	Mai 2018	280 000€
Mise en place d'un feu tricolore asservi à la vitesse au niveau du Pont d'Artigues, afin d'inciter les conducteurs à respecter la limite de vitesse	Mai 2018	650€

Action 2 : Espace dédié à la voiture et priorisation des modes doux		
Objectif : Limitation de la circulation automobile et incitation modes de transport doux		
	Date	Budget
Réfection d'une piste cyclable sur le Boulevard Omer Sarraut	Mars 2023	15 036€
Liaison cyclable entre Square A.CHENIER et Square GAMBETTA	2018 /2020	195 067€

Action 3 : Agencements urbanistiques		
Objectif : Squares jouxtant la voie C1-Carcassonne		
	Date	Budget
Réaménagements de la surface du square GAMBETTA	2013/2015	1 491 906€
Réaménagements square A.CHENIER et avenue Maréchal JOFFRE	2018	5 287 185€

En contraignant ainsi la circulation motorisée par des réductions de vitesse ou de section, tout en favorisant et en sécurisant les modes de déplacements doux que sont les cycles et la marche à pied, les actions prises par la Ville de Carcassonne conduisent à une réduction des nuisances sonores.

5/ Programme du Plan Global de Déplacement « Carcassonne AGGLO »

Aussi, nous noterons dans le Plan Global de Déplacement de Carcassonne Agglo de décembre 2019 les actions ci-dessous, à **l'étude ou en cours de réalisation**, qui permettent de diminuer les nuisances sonores et favoriser les déplacements alternatifs sur l'axe **C1-Carcassonne** :

Axe 1 : Agir sur le réseau viaire, la circulation et les livraisons de marchandises	
	Budget
1.Limiter la possibilité de transiter par la Bastide	30k€
2.Mener une étude sur les impacts d'une requalification des boulevards de la Bastide	75k€
6.Créer une charte d'aménagements de la voirie, des aménagements cyclables, de la gestion des vitesses...	25k€
7.Systématiser la pacification (zone30, ...) sur les axes principaux de traversées des centres-bourg	Selon les réalisations

Axe 2 : Agir sur le stationnement	
	Budget
8.Etude de l'évolution du stationnement sur Carcassonne	Intégré action 2
9.Développer des parkings P+Bus ou P+Marché aux entrées de ville de Carcassonne pour répondre aux besoins des actifs et des touristes	15k€ + réalisation

Axe 3 : Agir sur les transports collectifs et l'intermodalité	
	Budget
12.Faire de la gare de Carcassonne un pôle d'échanges multimodal	
13.Améliorer les correspondances entre RTCA et li0 en gare de Carcassonne dans une optique de trajets multimodaux	
16.Réaliser une halte ferroviaire au niveau de ZI la Bourriette	1M €

Axe 4 : Agir pour le développement des modes actifs	
	Budget
23.Piétonniser le « cœur de Bastide »	Selon les réalisations
24.Développer une carte des temps piétons autour d'itinéraires qualitatifs et de découverte qui incite à parcourir la ville sans voiture	30k€
25.Développer des voies douces pour favoriser les déplacements utilitaires	100k€
27.Développer le stationnement vélo sur Carcassonne et les polarités avec notamment du stationnement sécurisé adapté	88k€

Axe 5 : Agir sur le management de la mobilité et les solutions alternatives	
	Budget
33.Développer le covoiturage sur l'ensemble du territoire	45ke + travaux

6/ Programme d'action de prévention et de réduction des nuisances pour les cinq années à venir

6.1/ Description des actions prévues ou en cours de réalisation

Rappelons au préalable que la phase d'identification des zones bruyantes, par analyse des courbes iso phones des CBS, a démontré l'absence de Points Noirs du Bruit sur l'axe à l'étude. Par conséquent, aucune situation n'apparaît particulièrement problématique d'un point de vue de l'ambiance sonore subie par les riverains de cet axe.

Axe 1 : Pistes cyclables		
Objectif : Mode de déplacements alternatifs		
	Date	Budget initialement prévu
Résumé des actions prévues dans les 5 ans après l'adoption du PPBE. La commune de Carcassonne souhaite poursuivre sa politique entreprise de limiter la part de la voiture individuelle dans les déplacements, qui aura pour conséquence de diminuer les nuisances sonores d'origine routière. Un Plan « Pistes Cyclables » visant à doter la ville d'un véritable maillage de pistes pouvant relier les entrées Est et Ouest de la ville a ainsi été lancé.	En cours	Selon réalisations

Axe 2 : Opérations d'aménagements et de requalification de voiries

Dans un souci de qualité de vie de ses habitants, la Ville de Carcassonne a pour projet d'engager à moyen et long termes d'importants travaux de requalification et de réaménagement de l'ensemble des Boulevards situés en périphérie de la Bastide, incluant notamment certaines sections de l'ancienne RN113.

Ces travaux, qui sont actuellement au stade de l'avant-projet, intégreront l'ensemble des problématiques urbaines, à savoir les questions de stationnement, de sens de circulation, de la place des transports en commun et des modes doux dans les déplacements. Ces réflexions intégreront notamment la nécessité de mise en œuvre de dispositifs de réductions de la vitesse (feux asservis à la vitesse, zones 30, plateaux ralentisseurs, ...), d'aménagement de circulation et de traversées piétonnes sur l'ensemble du linéaire à l'étude.

L'entrée Est de la ville, qui constitue la principale entrée pour près de 3 millions de touristes, s'inscrit dans cette volonté et fait ainsi l'objet d'un projet de réhabilitation qui a notamment pour but de faire reculer les usages autour de la voiture pour réinscrire la ville à une échelle humaine.

Un projet de création de pôle multimodal sur le secteur de la gare permettra également à termes de créer un important pôle pour le développement des transports en commun (gare et gare routière), qui intégrera notamment à ses abords de nombreux espaces piétons et cycles.

6.2/ Motifs ayant présidé au choix des mesures retenues et analyse des coûts/avantages attendus

Les différents plans de réaménagement de l'espace urbain ont pour but une réduction des trafics de véhicules motorisés, des vitesses pratiquées et ainsi de favoriser les modes de déplacements alternatifs (piétons, vélos et covoiturage). Par ces actions passées et futures, les motifs de l'aménagement de l'axe C1 sont de prévenir de nouvelles situations de gênes sonores et protéger les populations vivant à proximité de cet axe ainsi que dans les zones calmes.

6.3/ Estimation du nombre de personnes concernées par une diminution du bruit suite aux mesures prévues dans le PPBE

La commune s'inscrit dans cette volonté de projets de réhabilitation de l'Axe C1 et plus particulièrement l'entrée Est de la ville, qui constitue la principale entrée pour des millions de touristes et dont le TMJA (Trafic Moyen Journalier Annuel) augmente chaque année.

Suite au comparatif des CBS de 3^{ème} échéance et de 4^{ème} échéance, nous pouvons constater une diminution de 466 personnes impactées en $L_{den} > 68dB$ et de 1682 personnes en L_{den} de 55 à 75 dB.

Cependant, la commune poursuivra sa politique de sécurisation des conditions de circulation et de limitation de la part de la voiture qui auront pour incidence une réduction des émissions sonores et de l'exposition des populations aux nuisances acoustiques.

Nonobstant, il n'est pas possible à l'heure actuelle, de déterminer précisément les gains des opérations futures mais ils pourront être mis en lumière lors des prochaines études.

7/ Bilan de la consultation du public

7.1/ Modalités de la consultation

En application de l'article R.572-9 du code de l'environnement, la consultation du public s'est déroulée du 12/02/2024 au 15/04/2024 inclus. Elle a fait l'objet d'un avis préalable par voie de presse dans les journaux MDI-LIBRE et INDEPENDANT dans son édition du 25 janvier 2024.

Le projet de plan du PPBE a été tenu à disposition du public pendant deux mois, du 12 février 2024 au 15 avril 2024 inclus, selon les modalités suivantes :

- A l'accueil de l'Hôtel de Ville sis 32 rue Aimé Ramond du lundi au jeudi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h30 et le vendredi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 16h00.
- Sur le site internet de la ville www.carcassonne.org dans l'onglet « Derniers avis de Publicité »

Le public pouvait s'exprimer soit sur le registre papier disponible à l'accueil de l'Hôtel de ville soit par courrier électronique par un lien spécialement prévu.

7.2/ Remarques du public et réponses aux observations

Au total, 5 observations recueillies, lesquelles n'ont pas nécessité de modification dans le PPBE. Voir annexe « Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) 4^{ème} échéance 2024-2029 /Note exposant les résultats de la consultation au public réalisée du lundi 12 février 2024 au lundi 15 avril 2024 inclus »

7.3/ Prise en compte des remarques dans le PPBE de la collectivité

Considérant que les réponses ont été intégrées dans le PPBE, le PPBE a été approuvé par le Conseil Municipal le 23 mai 2024.

Il est publié sur le site internet de la collectivité à l'adresse suivante : www.carcassonne.org

Annexes

- RAPPORT D'ETUDE CEREMA « janvier 2023 » CBS du département de l'AUDE.
- CBS 4^{ème} échéance du Département de l'AUDE réseau communal.
- Plan Global de Déplacement de « Carcassonne Agglo » décembre 2019
- Arrêté Préfectoral n°DDTM-SUEDT-MDD-2023-04 en date du 23 février 2023 portant approbation des cartes de bruit des infrastructures routières communales dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules, dans le département de l'Aude
- Annexe « Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) 4^{ème} échéance 2024-2029 /Note exposant les résultats de la consultation au public réalisée du lundi 12 février 2024 au lundi 15 avril 2024 inclus »