

Plan Local d'Urbanisme Commune de Lançon-Provence



Annexes

Nuisances

Plan d'exposition au bruit – Aéroport de Salon-de-Provence



DIRECTION DES COLLECTIVITES
LOCALES ET DU CADRE DE VIE

Dossier suivi par:
Mlle BONHOMMET
Tél. : 04.91.15.69.14.

ARRÊTÉ
PORTANT APPROBATION DU PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT
DE L'AERODROME DE SALON-DE-PROVENCE

LE PREFET DE LA REGION PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR
PREFET DES BOUCHES-DU-RHONE
OFFICIER DE LA LEGION D'HONNEUR

Robert VERNA
Commissaire Enquêteur
u. L. J. J. J.

- VU le Code de l'Urbanisme, et notamment les articles L 147-1 à L 147-6 et R 147-1 à R 147-11,
- VU le Code de l'Aviation Civile,
- VU la loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes,
- VU le décret n° 87-339 du 21 Mai 1987 définissant les modalités de l'enquête publique relative aux plans d'exposition au bruit des aérodromes,
- VU le décret n° 87-340 du 21 mai 1987 fixant les conditions d'établissement des plans d'exposition au bruit des aérodromes,
- VU le décret n° 97-607 du 31 mai 1997 relatif aux règles de protection contre le bruit,
- VU la circulaire interministérielle du 19 janvier 1988 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes ,
- VU la décision préfectoral du 25 juillet 1978 rendant disponible le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Salon-de-Provence,
- VU l'arrêté préfectoral du 28 Janvier 1999 mettant en œuvre la révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Salon-de-Provence, dressé par le Service Technique des Bases Aériennes sous le n° STBA/EGU/A du 26 Juin 1976,
- VU le projet de plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Salon-de-Provence dressé par le Service Technique des Bases Aériennes sous le n° STBA/EGA/49/Dmc ter,
- VU les avis des communes de GRANS en date du 22 Février 1999,
de LANCON-DE-PROVENCE en date du 16 Mars 1999,
de SALON-DE-PROVENCE en date du 26 Février 1999,

- VU l'arrêté préfectoral du 12 Avril 1999 prescrivant la mise à l'enquête publique du projet de plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Salon-de-Provence,
- VU le rapport et les conclusions du commissaire-enquêteur,
- VU l'accord donné par le Ministre de la Défense - Direction de l'Infrastructure de l'Air - sous le n° 5680/DEF/DCIA/SDA/SU en date du 22 Juillet 1999,
- Considérant que l'approbation du plan d'exposition au bruit et le choix du périmètre extérieur de la zone C sont motivés par la volonté d'éviter que des populations nouvelles s'installent dans les secteurs où la gêne est réelle ou susceptible de l'être,
- Considérant qu'il y a lieu que l'avenir de l'aérodrome qui constitue d'une part un équipement indispensable à l'Armée de l'Air pour la formation de ses pilotes et d'autre part un atout économique pour la région de Salon-de-Provence, ne soit pas compromis par une évolution de l'urbanisation dans ces mêmes secteurs,
- Considérant que l'aérodrome militaire de Salon-de-Provence est une plate forme à usage restreint et que la structure de son trafic et son évolution sont bien maîtrisées, et que la recherche de conditions d'exploitation de l'aérodrome moins génératrices de nuisances phoniques a déjà été engagée et a partiellement abouti à la modification des conditions d'exploitation de l'aérodrome,
- Considérant que le choix de la courbe d'indice psophique 80 comme limite de la zone C a été fait au regard de l'urbanisation existante à Salon-de-Provence et Lançon-de-Provence et que le choix d'un indice de valeur moindre en application du décret du 31 Mai 1997 aurait conduit à des contraintes urbanistiques supplémentaires jugées excessives,
- Considérant que le plan d'exposition au bruit proposé n'implique aucun projet d'extension ou de modification des infrastructures de l'aérodrome,
- SUR proposition du Secrétaire Général de la Préfecture des Bouches-du-Rhône ;

A R R E T E

ARTICLE 1 : Le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome militaire de Salon-de-Provence annexé au présent arrêté est approuvé. La limite extérieure de la zone de bruit modéré (zone C) est la courbe correspondant à l'indice psophique 80.

ARTICLE 2 : Le plan d'exposition au bruit comprend:

- une notice explicative du P.E.B. de Salon-de-Provence,
- un document graphique au 1/25000 référé sous le n° STBA/EGA/49/Dmc ter de Juillet 1999, délimitant les zones de bruit fort (A et B) et la zone de bruit modéré (C).

ARTICLE 3 : Les plans d'occupation des sols des communes de Grans, Lançon-de-Provence et de Salon-de-Provence doivent être mis en compatibilité avec les dispositions du plan d'exposition au bruit, en particulier celles qui découlent de l'application de l'article L 147-5 du Code de l'Urbanisme.

ARTICLE 4 : Le présent arrêté et le plan d'exposition au bruit sont tenus à la disposition du public dans les mairies des communes de Grans, Lançon-de-Provence et Salon-de-Provence ainsi qu'à la Préfecture des Bouches-du-Rhône (Direction des Collectivités Locales et du Cadre de vie), à la Sous-Préfecture d'Aix-en-Provence et au Service Spécial des Bases Aériennes Sud Est.

ARTICLE 5 : Le présent arrêté fera l'objet d'un affichage en mairie de chacune des communes susvisées pour l'information du public. Un avis sera par ailleurs inséré dans deux journaux à diffusion régionale et locale dans le département des Bouches-du-Rhône.

ARTICLE 6 : Le présent arrêté et le plan d'exposition au bruit seront notifiés aux Maires des communes de Grans, de Lançon-de-Provence et de Salon-de-Provence.

ARTICLE 7 : Ce plan d'exposition au bruit entrera en vigueur en se substituant au précédent dès que les formalités de publicité prévues à l'article 5 susvisé seront effectives.

Il sera alors opposable à tous documents d'urbanisme.

ARTICLE 8 : Le Secrétaire général de la Préfecture des Bouches-du-Rhône, le Sous-Préfet d'Aix-en-Provence, le Directeur Départemental de l'Equipement, le Chef du Service Spécial des Bases Aériennes du Sud-Est et les Maires des communes visés à l'article 4, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de l'Etat.

Ampliation de cet arrêté sera adressée au Ministre de la Défense - Direction Centrale de l'Infrastructure de l'Air - ainsi qu'au Ministre de l'Equipement, des Transports et du Logement - Direction Générale de l'Aviation Civile -.

Marseille, le 28 JUL. 1999

Pour copie conforme

Le Directeur
des Collectivités Locales
et du Cadre de vie


Yves JALABERT

Pour le Préfet
Le Secrétaire Général Adjoint


Pierre GREGOIRE

Robert VERNAZ
Commissaire Enquêteur

le 10 janvier 2001



PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

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 psychologique 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 expressément prévu que les PEB existants valent PEB du titre de la présente loi dans l'attente

Robert VERNAZ
Commissaire Enquêteur

le 10 janvier 2001

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 (article 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 isopsophonique 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 psophonique 80 (ou courbe isopsophonique 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 psophonique 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 psophonique 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
B A S E S	Vol à voile, monomoteurs légers	24 000	320	Herbe Est
	Monomoteurs légers, entraînement	6 000	250	Herbe Ouest
	TUCANO	56 500	250	P I S T E P R I N C I P A L E
	EPSILON	5 000	250	
	ALPHAJET	3 000	2 500 mvts sur 100 jours et 500 mvts sur 250 jours	
N O B I S E S	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.

Répartition du trafic par QFU (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 $I_p > 96$. 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 $89 < I_p < 96$. Cette zone est limitée par la courbe $I_p = 96$ matérialisée par le trait discontinu décrit ci-dessus et la courbe $I_p = 89$ représentée par un trait continu.
- Zone C de bruit sensible à fort. Cette zone est limitée par la courbe $I_p = 89$ 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 isopsophonique 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 psophonique 80 définissant la limite extérieure de la courbe C par délibération en conseil municipal.

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 :



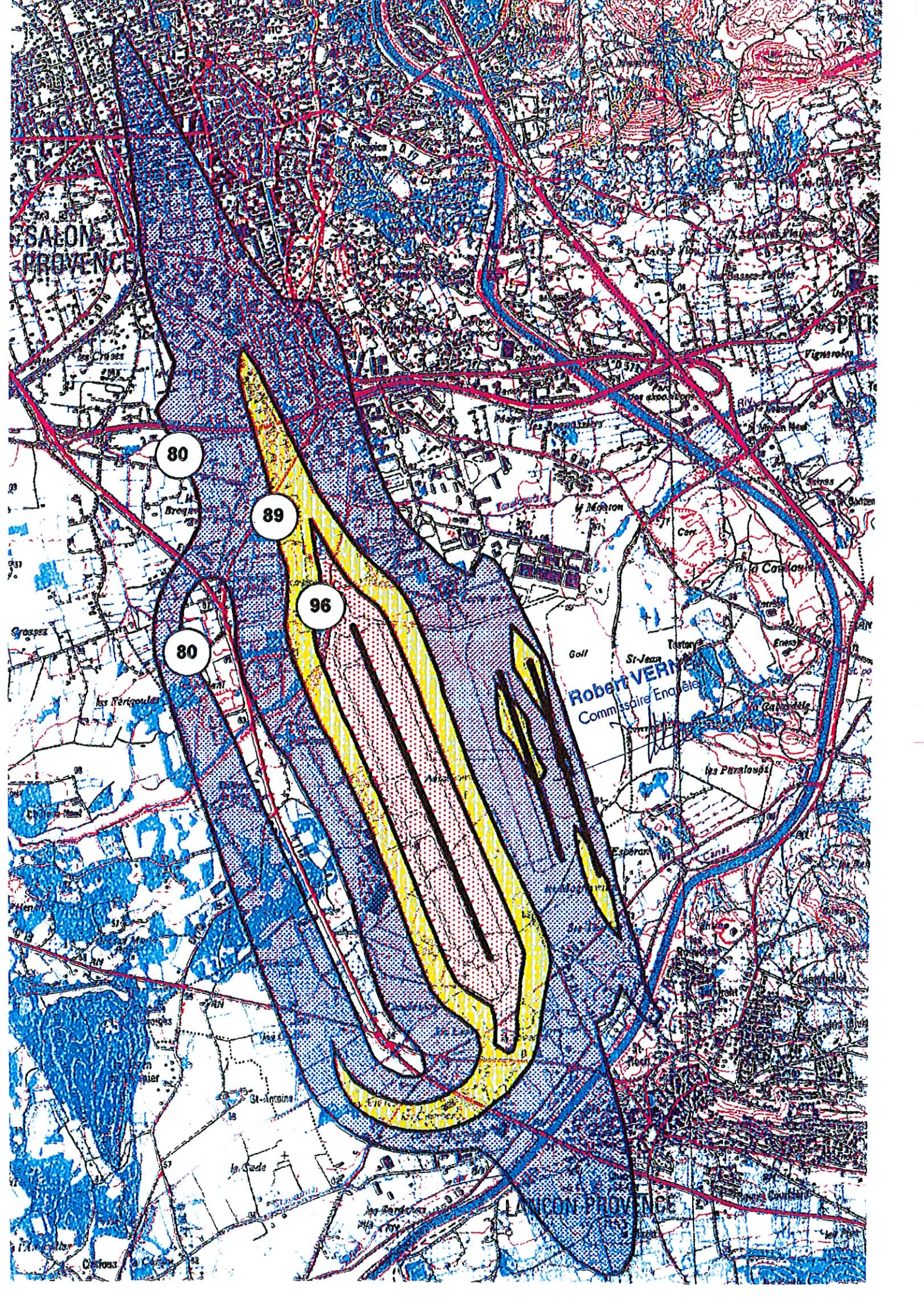
* ZONE A, où l'indice psophique est supérieur à 96



* 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



SALON PROVENCE

80

89

96

80

Robert VERNÉ
Commissaire Enquête

LANCUN PROVENCE

Plan Local d'Urbanisme Commune de Lançon-Provence



Annexes

Nuisances

Plan d'exposition au bruit – Aéroport de Marseille-
Provence

RAPPORT de PRESENTATION annexé à l'arrêté préfectoral
PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT
AERODROME de MARSEILLE PROVENCE

Le plan d'exposition au bruit est constitué du présent rapport de présentation et du plan à l'échelle 1/25000^{ème}.

I. Définition d'un plan d'exposition au bruit (PEB)

1. Finalité et textes de référence

Le PEB est un instrument juridique destiné à régler 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), au plan de sauvegarde et de mise en valeur et à la carte communale. Les dispositions de ces documents doivent être compatibles avec celles du PEB en vigueur. 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 principaux textes de référence sont les suivants :

- Code de l'urbanisme Articles L.147-1 à L.147-8, et R.147-1 à R147-11
- Loi n°85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aéroports
 - Décret n°87-339 du 21 mai 1987 définissant les modalités de l'enquête publique relative aux Plans d'exposition au bruit des aéroports
 - Loi n°99-588 du 12 juillet 1999 portant création de l'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA)
 - Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain (SRU)
 - Décret n°2002-626 du 26 avril 2002 fixant les conditions d'établissement des plans d'exposition au bruit et des plans de gêne sonore des aéroports et modifiant le code de l'urbanisme
 - Loi n° 2003-590 du 2 juillet 2003 - Urbanisme et habitat

2. Méthode d'élaboration

a) Une évaluation de l'exposition au bruit à court, moyen et long terme

Le PEB définit des zones autour de l'aéroport qui représentent l'exposition au bruit due au passage des avions et à laquelle les riverains sont susceptibles d'être soumis. Le PEB prend en compte des hypothèses à court, moyen et long terme de développement et d'utilisation de l'aérodrome. Les zones du PEB ne reflètent donc pas la réalité du moment, mais l'enveloppe des expositions au bruit des avions en Lden à court, moyen et long terme.

Pour ce faire, il est nécessaire d'anticiper à court, moyen et long terme, le trafic aérien, ce qui revient à établir des hypothèses réalistes concernant les données suivantes (pour les 3 horizons) :

- Nombre de mouvements annuels d'avions
- Typologie de la flotte des avions
- Répartition des mouvements par type d'avion
- Répartition des mouvements par trajectoire et par sens d'atterrissage/décollage
- Part des vols de jour (6h00-18h00), soirée (18h00-22h00) et nuit (22h00 – 6h00)

Les hypothèses retenues pour établir le PEB de l'aérodrome de Marseille Provence sont exposées au chapitre II.2.

b) L'indice Lden : le nouvel indice de bruit français et européen

En France, de 1985 à 2002, c'est l'indice psychologique (IP) qui avait été retenu, suite à une enquête sociologique. Cependant, cet indice était spécifique au bruit des avions et ne permettait donc pas la comparaison avec d'autres modes de transport. Il distinguait 2 périodes (jour 6h-22h et nuit 22h-6h).

En 2002, la France a adopté un nouvel indice de planification qui remplace l'IP : 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. Par ailleurs, la directive européenne n°2002/49/CE du 25 juin 2002 prescrit l'indice Lden pour le calcul des cartes de bruit stratégiques. 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 aérodrome. Il est exprimé en décibels A (dB(A)), et est calculé à l'aide de la formule suivante :

$$Lden = 10 \log \frac{1}{24} \left[12 \times 10 \frac{L_d}{10} + 4 \times 10 \frac{L_e + 5}{10} + 8 \times 10 \frac{L_n + 10}{10} \right]$$

The diagram illustrates the components of the Lden formula. It shows the formula with arrows pointing from descriptive labels to the corresponding terms in the equation. 'Niveau sonore moyen de la soirée' points to L_e . 'Pénalisation de 5 dB(A)' points to $L_e + 5$. 'Nuit' points to $L_n + 10$. 'Durée de la soirée en heures' points to the coefficient 4. 'Jour' points to the coefficient 12.

où :

Ld = Niveau sonore moyen à long terme pondéré A, tel que défini dans ISO 1996-2:1987, déterminé sur l'ensemble des périodes de jour d'une année. La période de jour s'étend de 6 heures à 18 heures ;

Le = Niveau sonore moyen à long terme pondéré A, tel que défini dans ISO 1996-2:1987, déterminé sur l'ensemble des périodes de soirée d'une année. La période de soirée s'étend de 18 heures à 22 heures ;

Ln = Niveau sonore moyen à long terme pondéré A, tel que défini dans ISO 1996-2 :1987, déterminé sur l'ensemble des périodes de nuit d'une année. La période de nuit s'étend de 22 heures à 6 heures le lendemain.

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 [par exemple 70 dB (A) dans la zone A]. 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 aérodromes 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.

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, sauf rares exceptions (cf. tableau suivant), interdites.

- La **zone C** de bruit modéré

C'est la zone comprise entre la courbe entre la limite extérieure de la zone B et la courbe correspondant à une valeur de l'indice Lden choisie entre 57 et 55.

Avant qu'intervienne la décision du préfet d'établir ou de réviser un plan d'exposition au bruit, la commission consultative de l'environnement (CCE), lorsqu'elle existe, est consultée par le préfet sur la valeur de l'indice Lden à prendre en compte pour la limite extérieure de la zone C (entre 55 et 57), et le cas échéant, celle de la zone B (entre 62 et 65).

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 de la population soumise aux nuisances sonores (cf. Tableau suivant).

- La **zone D** de bruit faible

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.

LES RÈGLES APPLICABLES SUR LES DROITS A CONSTRUIRE DANS LES ZONES D'UN PEB				
	ZONE A Lden ≥ 70	ZONE B 70 > Lden ≥ (62 à 65)	ZONE C (62 à 65) > Lden ≥ (55 à 57) (indices fixés par le préfet)	ZONE D * (55 à 57) > Lden ≥ 50
CONSTRUCTIONS NOUVELLES				
Logements nécessaires à l'activité aéronautique ou liés à celle-ci	Autorisés			
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales admises dans la zone	Autorisés dans les secteurs déjà urbanisés		Autorisés	
Constructions directement liées ou nécessaires à l'activité agricole				
Equipements publics ou collectifs	Autorisés s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes		Autorisés	
Constructions individuelles non groupées	Non autorisées		Autorisées si le secteur d'accueil est déjà urbanisé et desservi par des équipements publics et si elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances	
Autres types de constructions nouvelles à usage d'habitation (exemples : lotissements, immeubles collectifs à usage d'habitation)	Non autorisés			
INTERVENTIONS SUR L'EXISTANT				
Rénovation, réhabilitation de l'habitat existant	Autorisés pour permettre le renouvellement urbain sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances		Autorisées si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par équipements publics, si elles n'entraînent pas d'accroissement de la capacité d'accueil	
Amélioration, extension mesurée ou reconstruction des constructions existantes				
Opération de réhabilitation et de réaménagement urbain	Non autorisées		Autorisées sous réserve de se situer dans un des secteurs délimités pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existant, à condition de ne pas entraîner d'augmentation de la population soumise au nuisances sonores	
Autorisés sous réserve d'une isolation acoustique et de l'information des futurs occupants				

Remarque : L'isolation acoustique et l'information sont obligatoires dans toutes les zones du PEB.

* : La délimitation d'une zone D est obligatoire pour les aérodromes visés au 3 de l'article 266 septies du code des douanes applicable à l'aéroport Marseille-Provence.

II. Démarche de révision du PEB

1. Pourquoi et comment réviser un PEB ?

a) Historique de l'aérodrome

Le PEB en vigueur a été rendu disponible par arrêté préfectoral du 22 avril 1975.

Ce document correspond à un assemblage de différentes configurations d'aménagement de la plate-forme pour un trafic prévisible à terme de 80 000 mouvements d'aéronefs commerciaux :

L'infrastructure retenue en hypothèse long terme de l'époque comprenait :

- une piste principale allongée à 3680 m puis portée à 5000m,
- une 3^{ème} piste d'une longueur de 3000m, totalement en remblai sur l'étang.

Ce PEB ne tenait pas compte de l'exploitation de l'actuelle piste 2.

Le dernier avant projet de plan de masse (APPM) approuvé de l'aéroport date du 25 juillet 1960.

Un nouveau projet APPM, élaboré en 2001, repose sur l'optimisation de la gestion d'un doublet de pistes parallèles visant à accueillir un trafic composé d'une flotte aux performances homogènes, c'est à dire essentiellement le trafic commercial ou assimilé. Dans cette configuration, la piste 2, la plus éloignée des installations terminales est réservée aux atterrissages alors que la piste 1 sera utilisée pour les décollages.

Cette utilisation des deux pistes apporte une opportunité de décalage des trajectoires arrivées à l'ouest et de meilleure répartition du trafic sur des zones faiblement urbanisées, dans l'axe de la future piste 2, et ainsi permet de limiter la population touchée par la gêne sonore.

L'aéroport a retenu une reprise du trafic en passagers commerciaux à court et moyen termes compte tenu des fortes baisses enregistrées en 2001 (-8,2%) et en 2002 (-8%).

Rappelons que l'évolution annuelle moyenne a été de 4,2% sur la période 1991/2000 (6,2% pour les mouvements commerciaux).

b) L'application de la nouvelle réglementation

Les dispositions du décret instaurant l'indice Lden sont entrées en vigueur à compter du 1^{er} novembre 2002. Selon ces dispositions réglementaires, les PEB doivent désormais être calculés en indice Lden et doivent être révisés avant le 31 décembre 2005.

c) La prise en compte du court, moyen et long terme

Le PEB doit prendre en compte l'ensemble des hypothèses à court, moyen et long terme de développement et d'utilisation de l'aérodrome. Il s'agit de réaliser les calculs correspondant au court, moyen et long terme, puis de définir les zones du PEB comme étant l'enveloppe des courbes de chaque zone pour les trois termes.

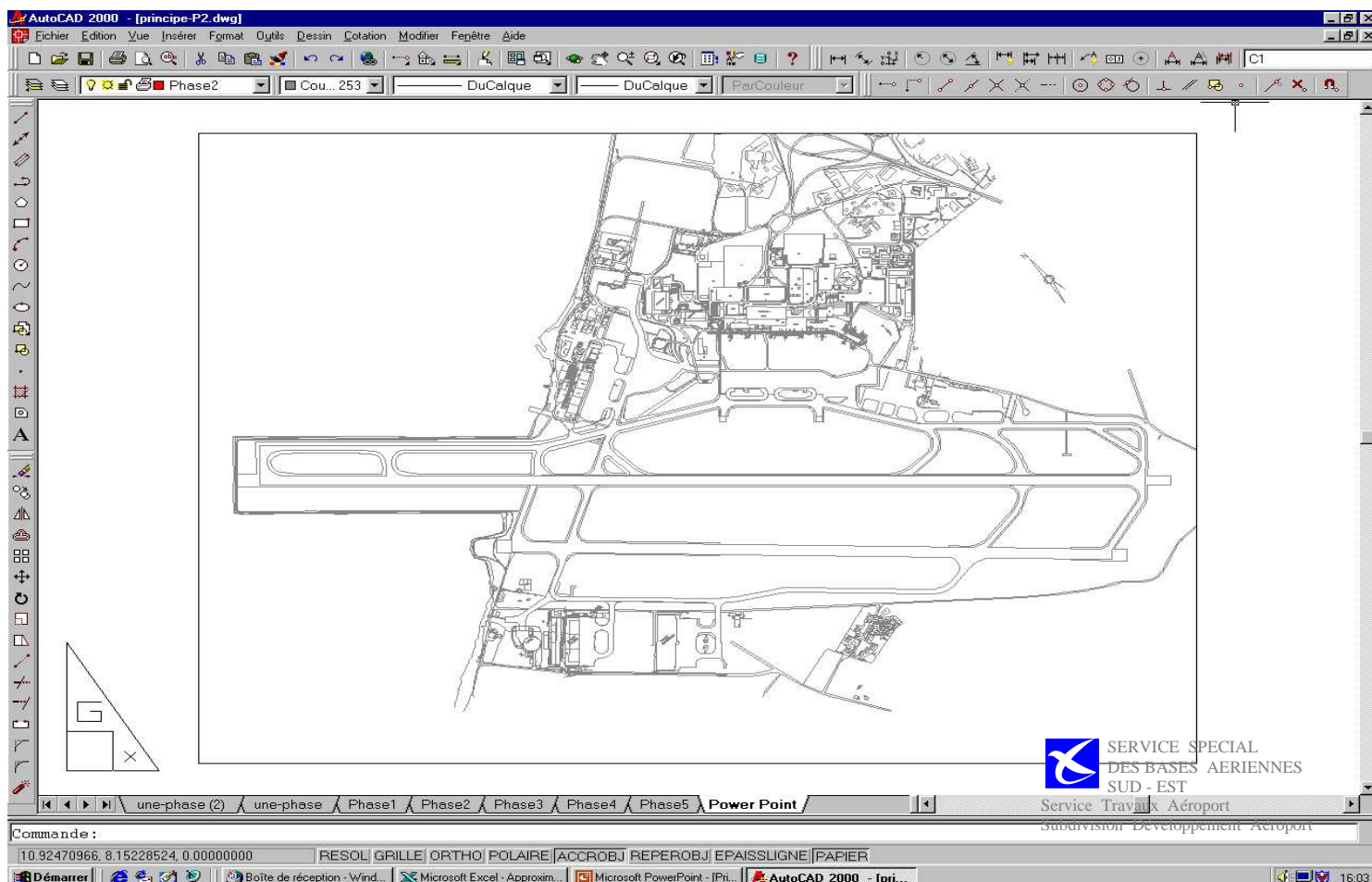
d) La possibilité de réviser le PEB tous les 5 ans

La Commission Consultative de l'Environnement (CCE), lorsqu'elle existe, doit examiner tous les cinq ans au moins la pertinence des hypothèses ayant servies à l'établissement du plan au regard de l'activité aérienne constatée. Elle peut proposer au préfet sa mise en révision.

2. Hypothèses prises en compte pour la définition des courbes isophoniques

2.1. Hypothèses à court terme

a) Les pistes :



Les infrastructures prises en compte sont celles existantes lors de l'élaboration des présentes hypothèses, à savoir 2004.

b) Le trafic aérien

1 – Evolution du trafic

◆ Mouvements commerciaux

Après passage en comité permanent de la CCE le 13 juin 2003, il est convenu de prendre le nombre de mouvements commerciaux de l'année 2000, chiffre le plus haut à ce jour, afin de ne pas pénaliser les personnes susceptibles de bénéficier d'une aide à l'insonorisation de leur logement dans le cadre de la révision du plan de gêne sonore.

Ce chiffre, retenu pour le Plan de Gêne Sonore est pris en compte pour l'élaboration du PEB court terme.

◆ Mouvements non commerciaux

• Hélicoptères

L'évolution moyenne annuelle sur la période 1996/2001 a été de 2,9 % avec de très fortes fluctuations selon les années en fonction des programmes d'essai d'Eurocopter.

Nous estimons la progression à 3 % pour les années 2001/2004. Ce chiffre 2004 est retenu pour l'élaboration du PEB court terme

• Sécurité Civile

Le trafic de la Sécurité Civile (hors hélicoptères) a légèrement baissé sur la période 1996/2001 (-0,5 %) mais a progressé de 2,2 % en 2001. L'hypothèse d'une hausse de 1 % pour la période 2001/2004 paraît réaliste. Ce chiffre 2004 est retenu pour l'élaboration du PEB court terme

• Aviation générale

Le trafic de l'aviation générale a été en baisse régulière de 1996 à 2001 (-5,2 % par an). Une nouvelle baisse de 2 % par an est retenue, tenant ainsi compte de la volonté de la concession de favoriser le développement de l'aviation commerciale plutôt que celui de l'aviation générale. Ce chiffre 2004 est retenu pour l'élaboration du PEB court terme

2 – Répartition du trafic par piste et par QFU

➤ Hypothèse retenue par piste

- Piste 1 : 95 %
- Piste 2 : 05 %

➤ Hypothèse retenue par QFU

- QFU 32 : 75 %
- QFU 14 : 25 %

Cette répartition correspond à la répartition moyenne de ces dernières années.

3 – Répartition par tranche horaire

	Mouvements commerciaux			Mouvements non commerciaux		
	6h/18h	18h/22h	22h/6h	6h/18h	18h/22h	22h/6h
2004	67,8 %	20,5 %	11,7 %	90,9 %	6,3 %	2,8 %

Pour la période 1996-2001 cette répartition reste quasiment stable. Les hypothèses retenues correspondent à la répartition calculée pour les années 2001/2002

4 – Répartition du trafic par trajectoire

➤ Procédures d’atterrissage

Les trajectoires d’approches finales en QFU 14 comme en QFU 32 sont rectilignes, les avions étant alignés sur l’axe des pistes très en amont du seuil. Les tableaux de répartition de trafic prévoient d’affecter 5% du trafic sur la piste 2. Cependant, lors de l’atterrissage face au nord, en l’absence de procédure d’approche aux instruments spécifique pour la piste 2, les aéronefs utilisent la procédure pour la piste 1. Ces valeurs sont donc affectées sur la trajectoire QFU 32/Piste 1/Arrivée T1 dans le logiciel INM.

➤ Procédures de décollage

- QFU 14 : juste après le décollage, une partie importante du trafic vire à gauche (cap 180°)
 - 57,8 % des flux vont vers le nord (VENTA)
 - 18,5 % des flux vont vers l’est (TRETS)
 - 23,8 % des flux vont vers l’ouest (9%) ou le sud (14,7%)

- QFU 32 : les trajectoires suivies sont rectilignes sur plusieurs nautiques, une dispersion s’opérant à 2,3 nautiques de l’aéroport. On retrouve logiquement la même répartition du trafic
 - 57,8 % des flux vont vers le nord (ZEBRA)
 - 18,5 % des flux vont vers l’est (VELLO)
 - 23,8 % des flux vont vers l’ouest ou le sud

La trajectoire VELLO est répartie en deux sous-trajectoires : l’une sur le petit rayon qui regroupe tous les turbo-propulseurs et l’autre qui regroupe tous les réacteurs.

Les volumes de dispersion autour des trajectoires nominales ont été pris en compte dans le logiciel INM afin de déterminer avec plus de précision les zones de survol.

En ce qui concerne les hélicoptères (Sécurité Civile et Eurocopter), l’ensemble des atterrissages se fait sur le taxiway à proximité d’Eurocopter. Pour les décollages, 25 % partent à l’ouest et 75 % à l’est . La répartition par QFU reste identique à celle des avions.

5 – Répartition par type d’avions

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.

- 26 types d’appareils ont été retenus pour les mouvements commerciaux
- 30 types d’appareils ont été retenus pour les mouvements non commerciaux

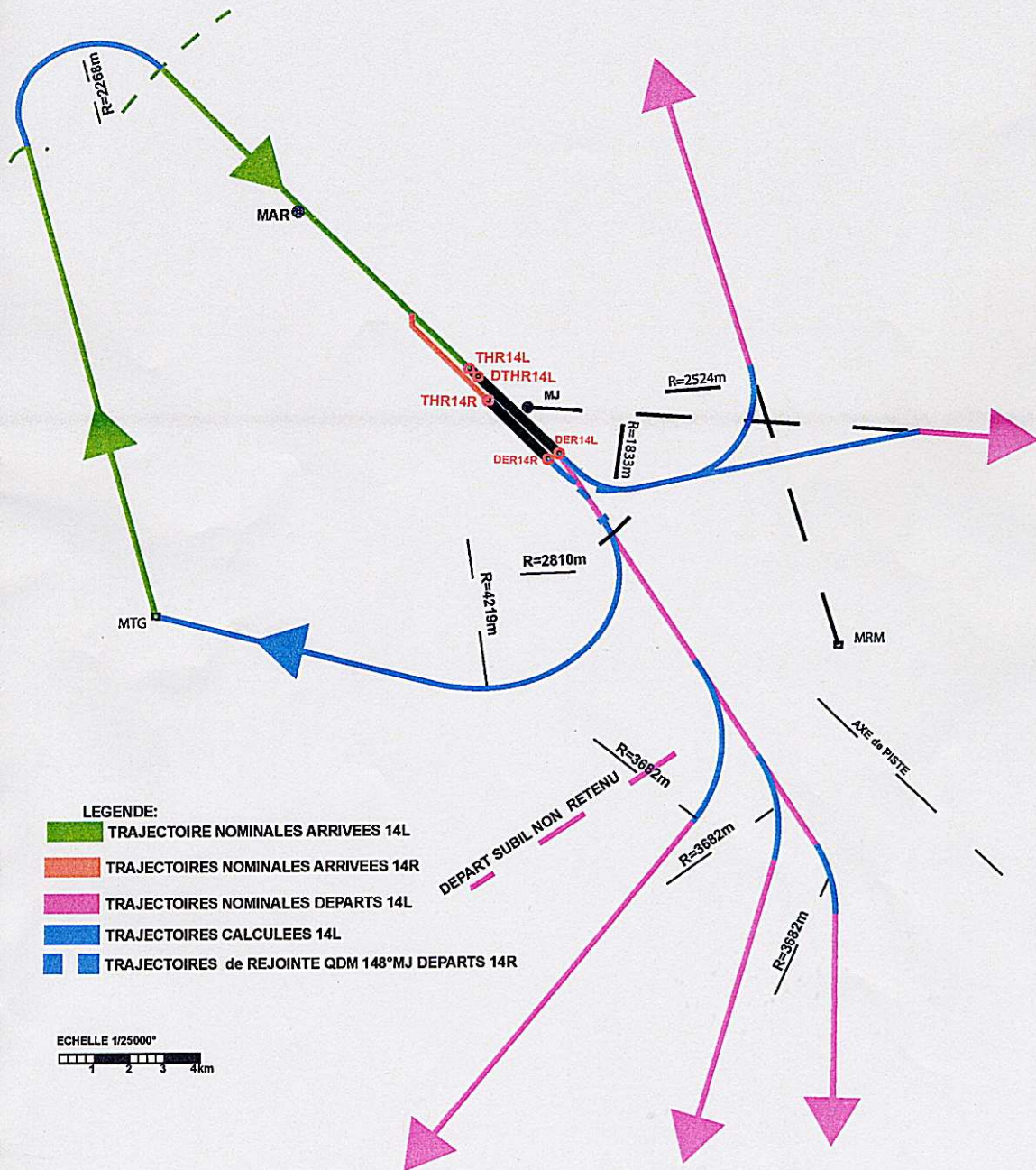
- dont 2 types d'appareils pour la Sécurité Civile
- dont 2 types d'appareils pour les hélicoptères

c) Les procédures de circulation aériennes

PEB COURT TERME-PGS MARSEILLE-PROVENCE

QFU 14L

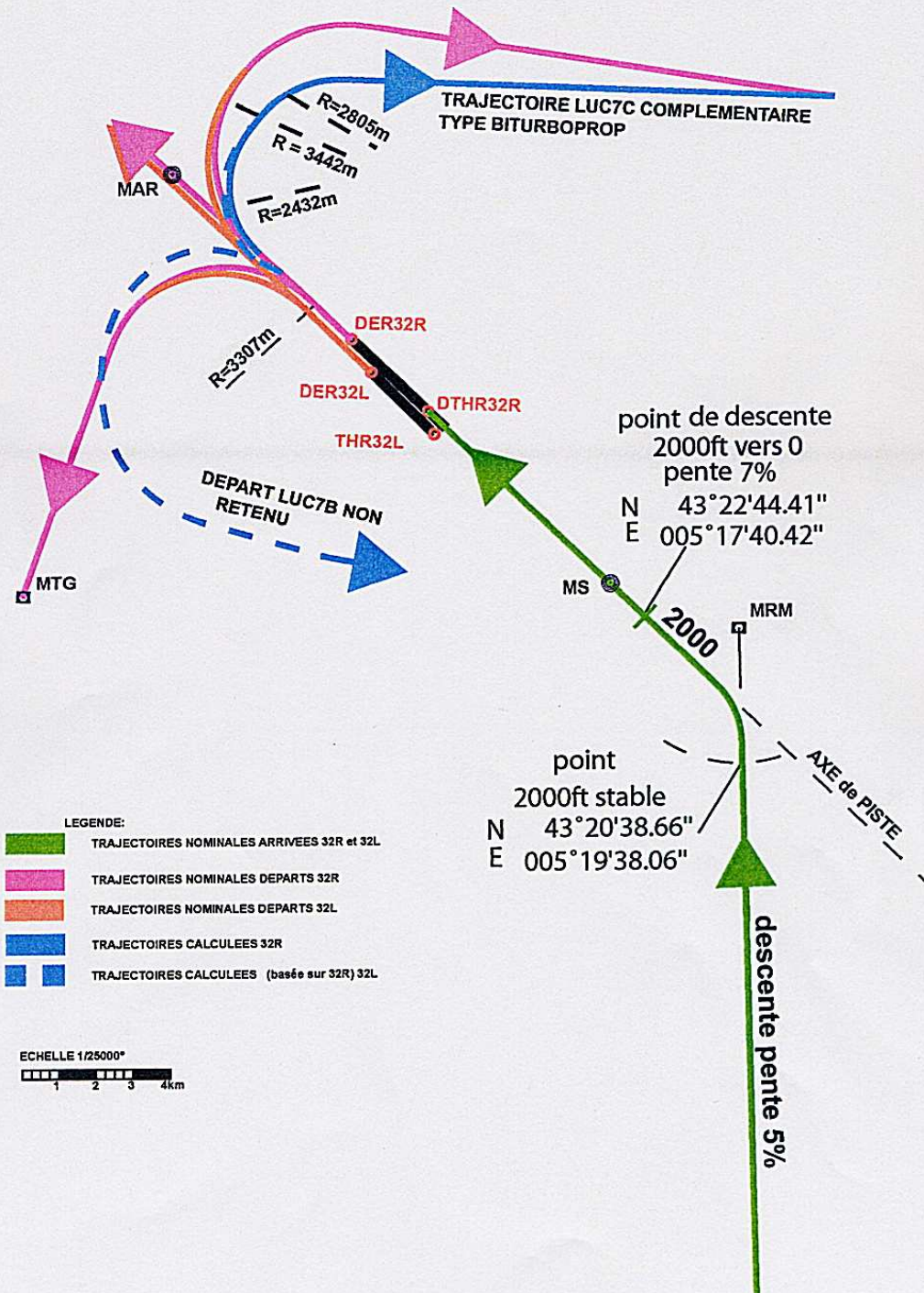
TRAJECTOIRES NOMINALES RETENUES dans INM



PEB COURT TERME-PGS MARSEILLE-PROVENCE

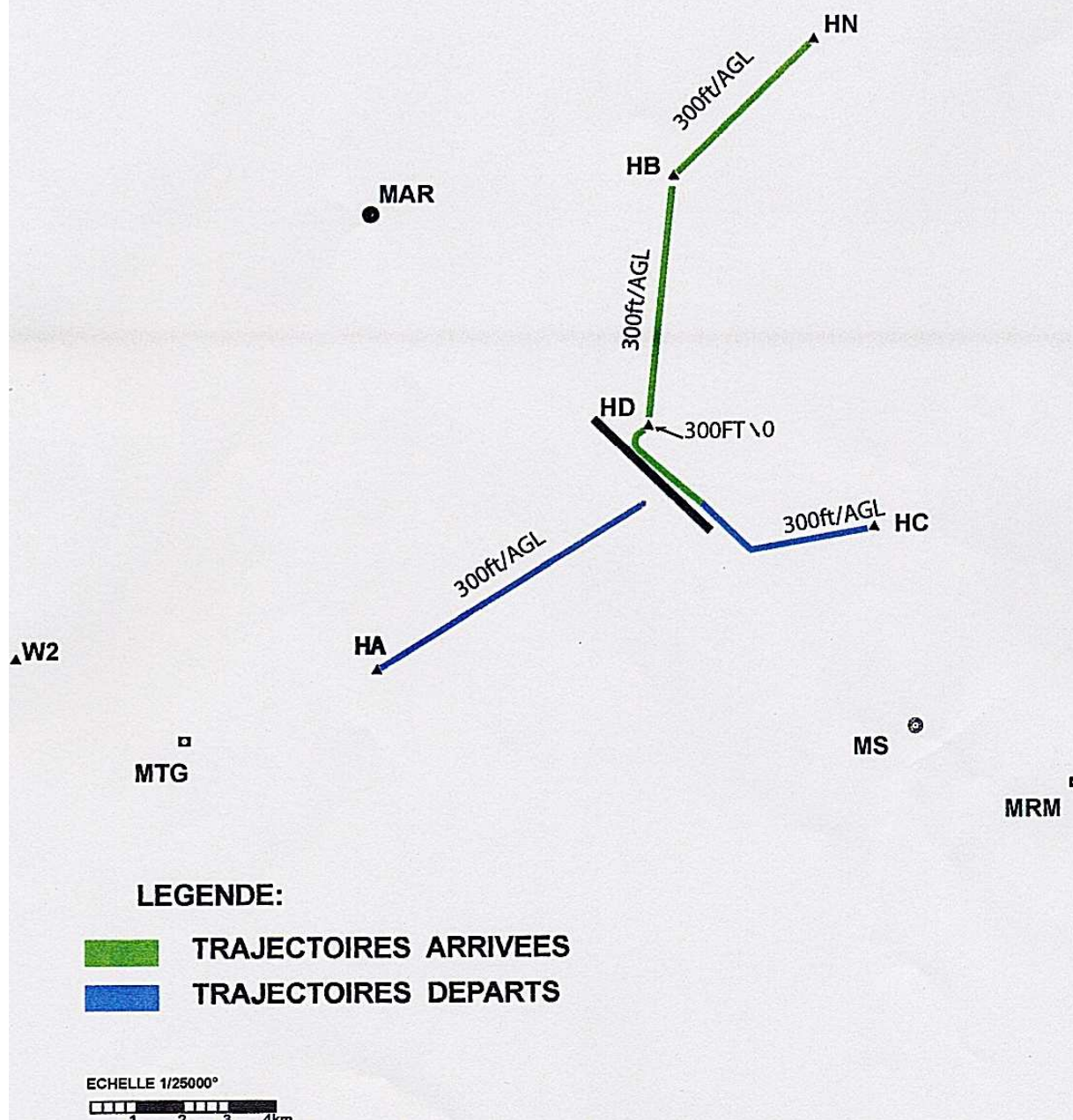
QFU 32R

TRAJECTOIRES NOMINALES RETENUES dans INM



PEB COURT TERME-PGS MARSEILLE-PROVENCE HELICOPTERES

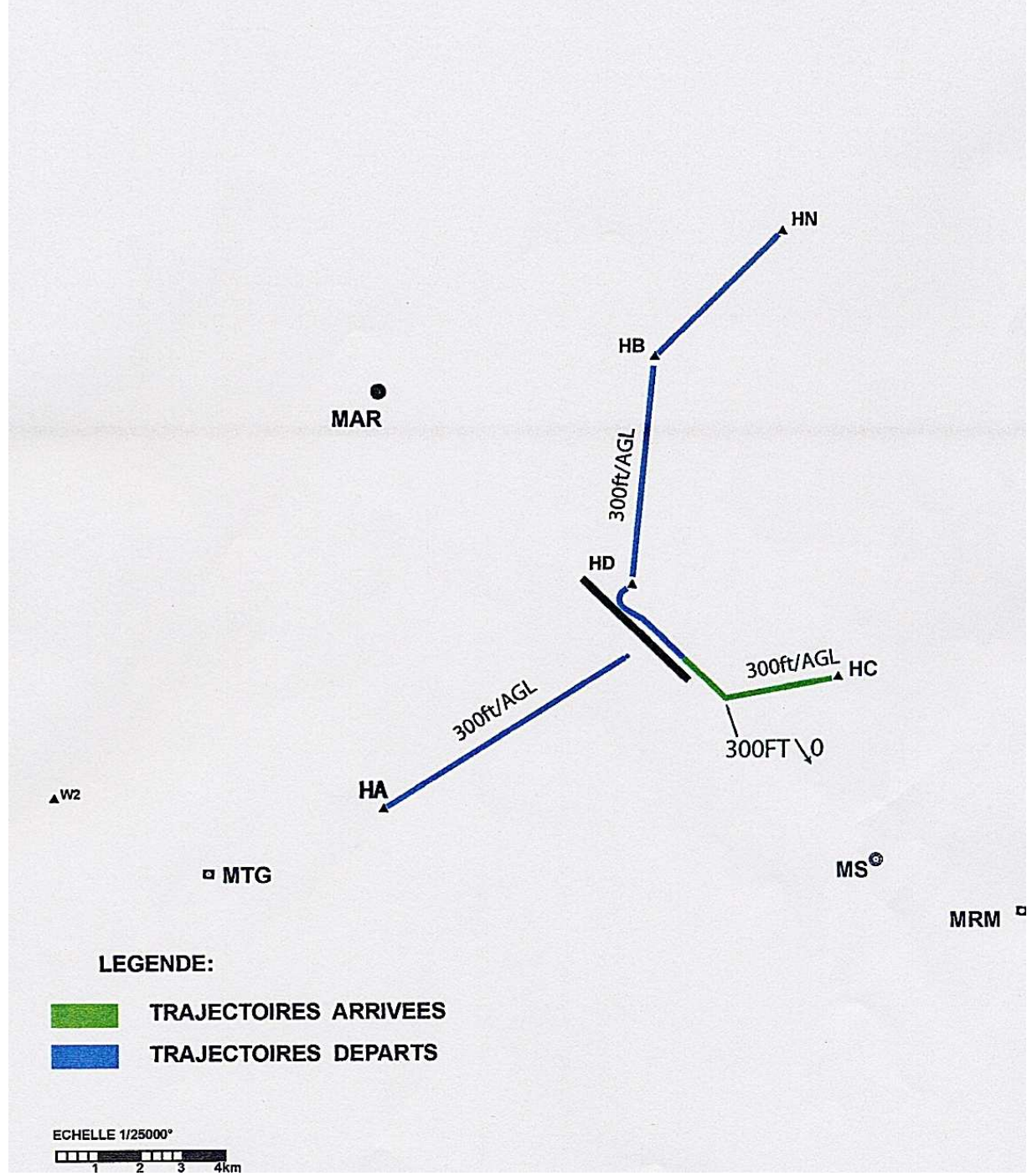
QFU14L



PEB COURT TERME-PGS MARSEILLE-PROVENCE

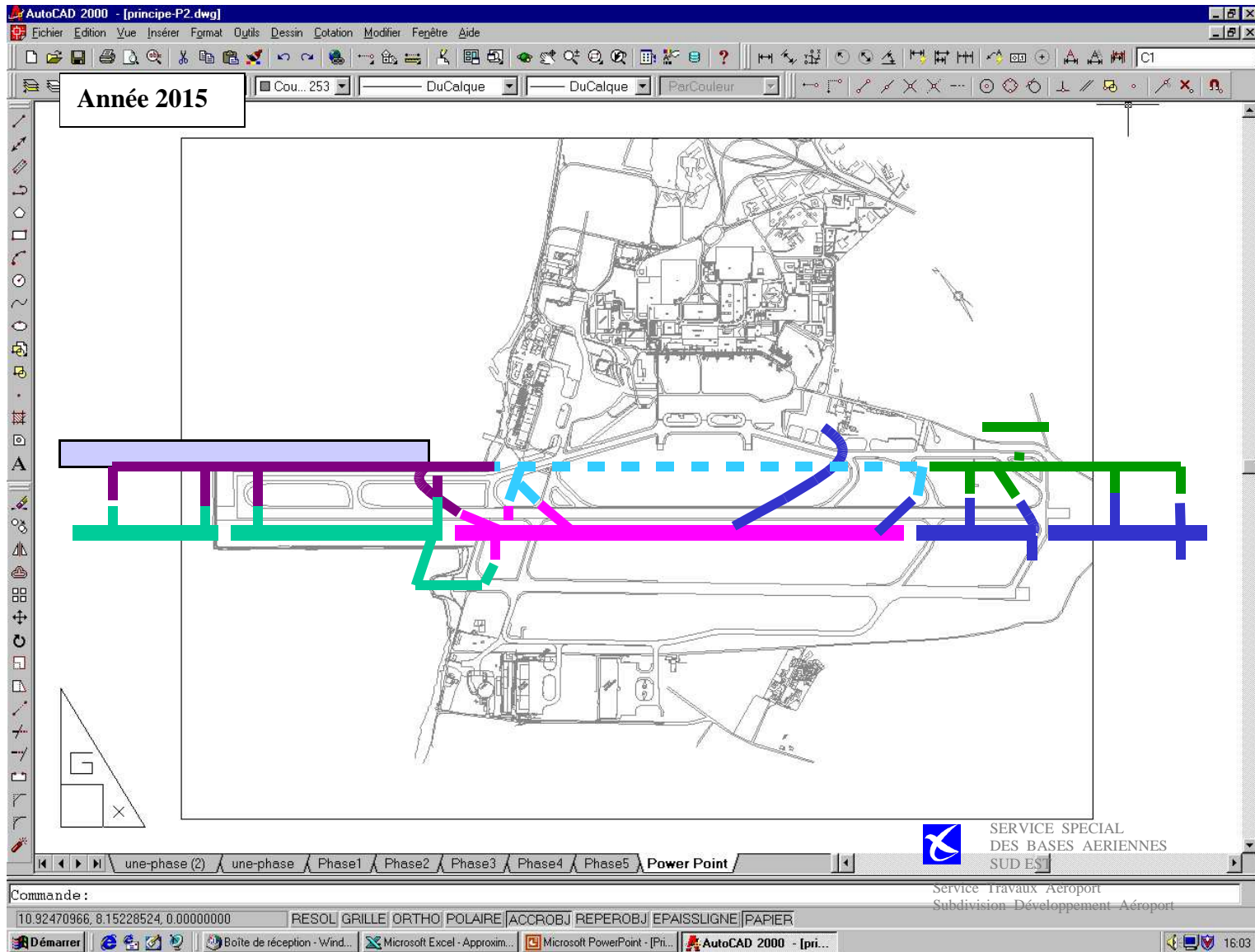
HELICOPTERES

QFU32R



2.2. Hypothèses à moyen terme

a) Les pistes



La piste 1 est optimisée et saturée. L'hélistation a été créée et plusieurs dégagements à grande vitesse ont été rajoutés en QFU 14 et QFU 32. Dans cette configuration de moyen terme, le système de piste est saturé. La capacité calculée est de l'ordre de 140 000 mouvements commerciaux.

b) Le trafic aérien

1 – Evolution du trafic

◆ Mouvements commerciaux

Afin de coller au plus près de la réalité, le nombre de passagers commerciaux retenu est égal à 5 800 000 en 2004.

Le taux de croissance annuel moyen retenu pour l'évolution en passagers commerciaux est de 6,7 % à compter de cette date jusqu'en 2007 inclus et de 4,5 % ensuite.

Les données nationales indiquent une évolution d'emport moyen de l'ordre de 1% par an. Cette hypothèse ayant fait l'objet d'une validation, la piste 1 arrivera à saturation avec 140 325 mouvements commerciaux à l'horizon 2015.

◆ Mouvements non commerciaux

• Hélicoptères

L'évolution moyenne annuelle sur la période 1996/2001 a été de 2,9 % avec de très fortes fluctuations selon les années en fonction des programmes d'essai d'Eurocopter.

Nous estimons la progression à 2 % après 2004 sachant que l'activité d'Eurocopter devrait se stabiliser autour de cette évolution. Tous les hélicoptères devraient atterrir sur la nouvelle héliportation.

• Sécurité Civile

Le trafic de la Sécurité Civile (hors hélicoptères) a légèrement baissé sur la période 1996/2001 (-0,5 %) mais a progressé de 2,2 % en 2001. L'hypothèse d'une stagnation après 2004 est retenue (flotte stable).

• Aviation générale

Une nouvelle baisse de 2 % par an est retenue, tenant ainsi compte de l'orientation de la concession de favoriser le développement de l'aviation commerciale plutôt que celui de l'aviation générale.

Trafic passagers commerciaux:	augmentation de 6,7 % par an 04-07
	augmentation de 4,5 % par an a/c 2008
Emport moyen :	augmentation de 1 % par an
Hélicoptères :	augmentation de 2,0 % par an
Sécurité Civile :	stable
Aviation générale :	diminution de 2 % par an

2 – Répartition du trafic par piste et par QFU

Cette répartition ne devrait pas évoluer à moyen terme :

➤ Hypothèse retenue par piste

- Piste 1 : 95 %
- Piste 2 : 05 %

➤ Hypothèse retenue par QFU

- QFU 32 : 75 %
- QFU 14 : 25 %

3 – Répartition par tranche horaire

Commentaire :

Les hypothèses concernant la répartition du trafic par tranche horaire sont confirmées pour les moyen et long termes.

	Mouvements commerciaux			Mouvements non commerciaux		
	6h/18h	18h/22h	22h/6h	6h/18h	18h/22h	22h/6h
Moyen terme	67,8 %	20,5 %	11,7 %	90,9 %	6,3 %	2,8 %

4 – Répartition du trafic par trajectoire

Les trajectoires à moyen terme ne devraient que très peu évoluer

➤ Procédures d'atterrissage

Les trajectoires d'approches finales en QFU 14 comme en QFU 32 sont rectilignes, les avions étant alignés sur l'axe des pistes très en amont du seuil. La trajectoire en 14 est allongée. Les tableaux de répartition de trafic prévoient d'affecter 5% du trafic sur la piste 2. Cependant, lors de l'atterrissage face au nord, en l'absence de procédure d'approche aux instruments spécifique pour la piste 2, les aéronefs utilisent la procédure pour la piste 1. Ces valeurs sont donc affectées sur la trajectoire QFU 32/Piste 1/Arrivée T1 dans le logiciel INM.

➤ Procédures de décollage

- QFU 14 : juste après le décollage, une partie importante du trafic vire à gauche (cap 180°)
 - 57,8 % des flux vont vers le nord (VENTA)
 - 18,5 % des flux vont vers l'est (TRETS)
 - 23,8 % des flux vont vers l'ouest (9%) ou le sud (14,7%)
- QFU 32 : les trajectoires suivies sont rectilignes sur plusieurs nautiques, une dispersion s'opérant à 2,3 nautiques de l'aéroport. On retrouve logiquement la même répartition du trafic
 - 57,8 % des flux vont vers le nord (ZEBRA)
 - 18,5 % des flux vont vers l'est (VELLO)
 - 23,8 % des flux vont vers l'ouest ou le sud

La trajectoire VELLO est répartie en deux sous-trajectoires : l'une sur le petit rayon qui regroupe tous les turbo-propulseurs et l'autre qui regroupe tous les réacteurs.

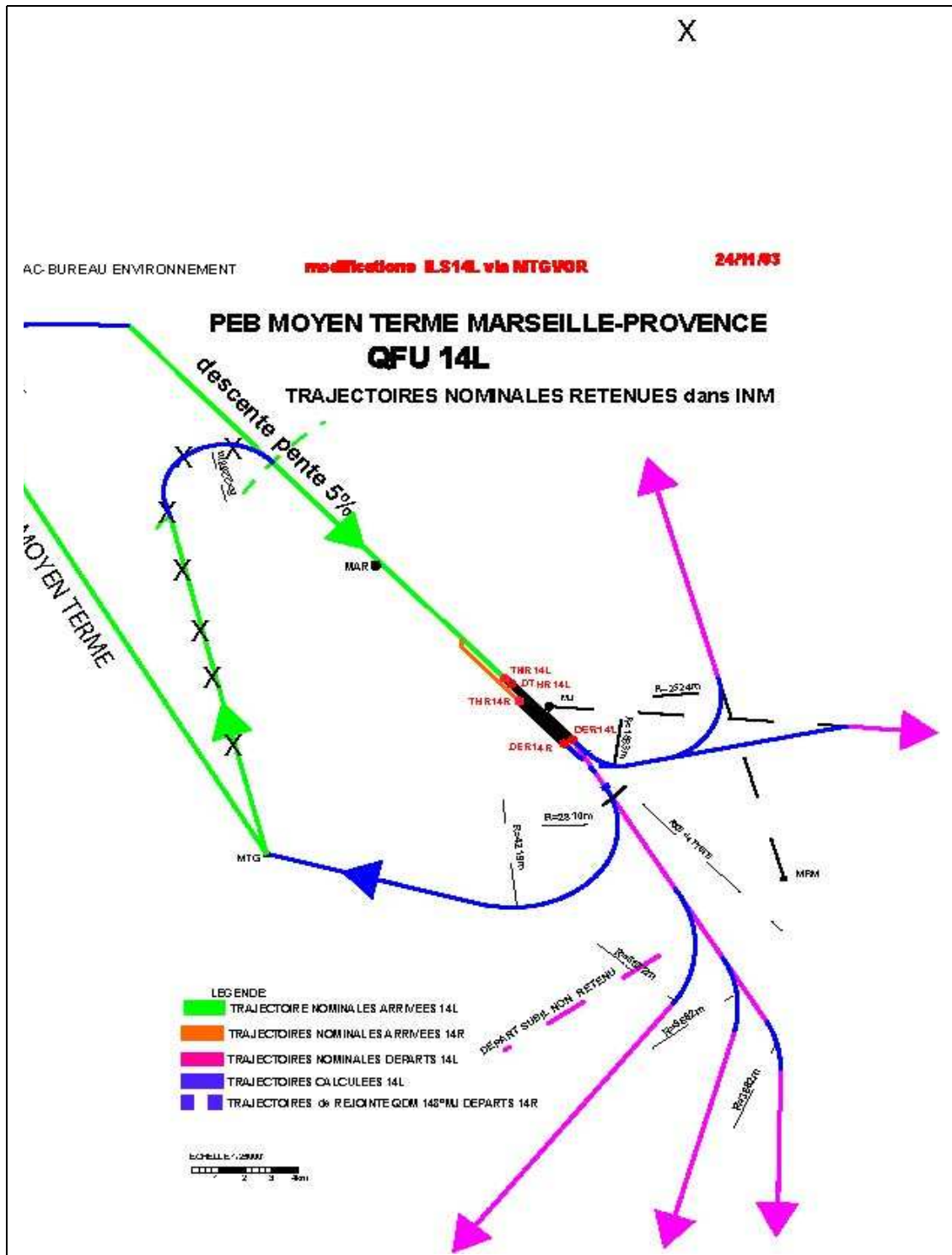
Les volumes de dispersion autour des trajectoires nominales ont été pris en compte dans le logiciel INM afin de déterminer avec plus de précision les zones de survol.

5 – Répartition par type d'avions

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. La répartition a tenu compte de l'évolution des avions et de leur motorisation et sur le fait que les plus bruyants ont disparu à moyen et long terme.

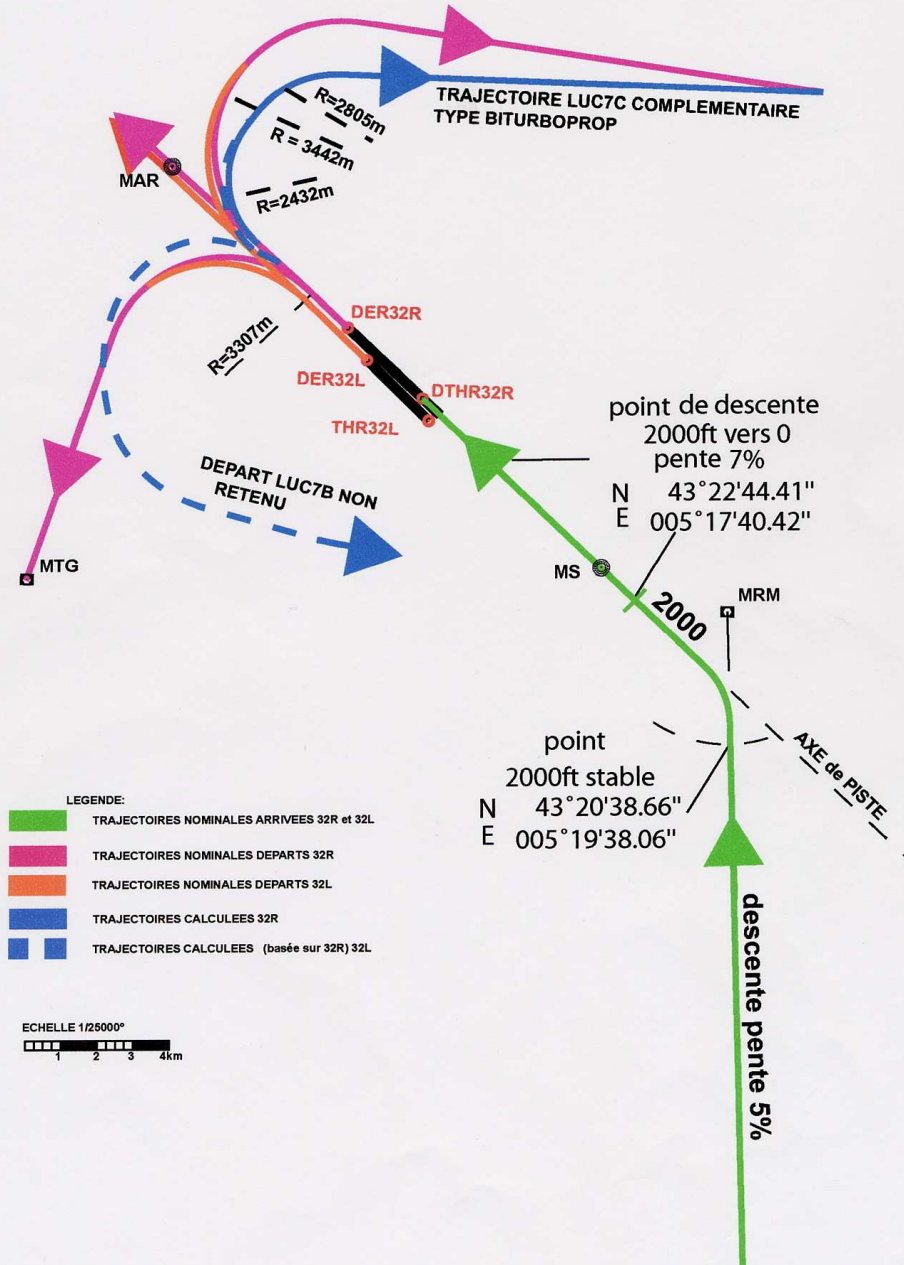
- 16 types d'appareils ont été retenus pour les mouvements commerciaux
- 17 types d'appareils ont été retenus pour les mouvements non commerciaux
- dont 2 types d'appareils pour la Sécurité Civile
- dont 2 types d'appareils pour les hélicoptères

c).Les procédures de circulation aériennes



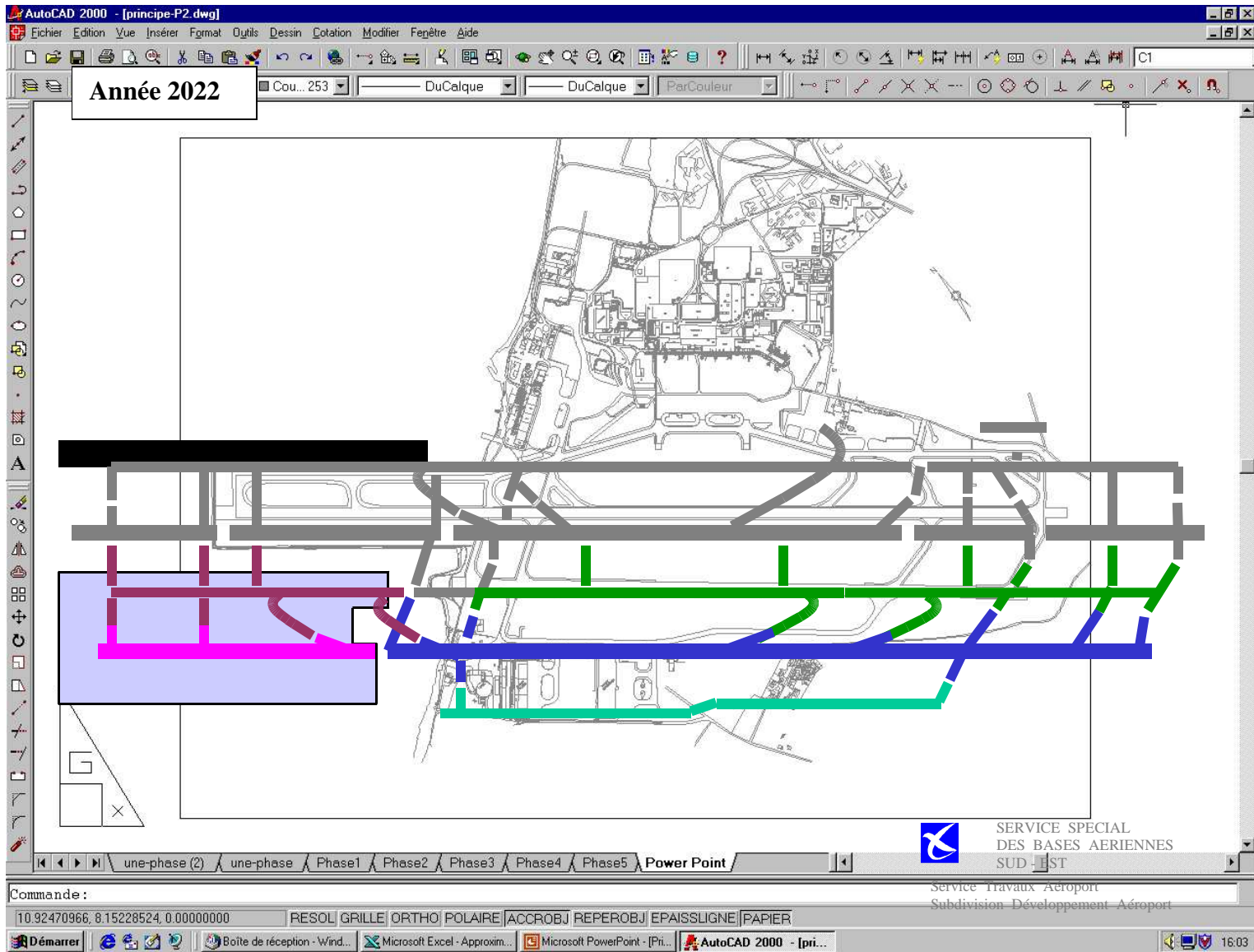
PEB MOYEN TERME MARSEILLE-PROVENCE QFU 32R

TRAJECTOIRES NOMINALES RETENUES dans INM



2.2. Hypothèses à long terme

a) Les pistes



En se projetant sur le long terme, le doublet de pistes spécialisées sera réalisé. La piste 1 sera réservée aux décollages et la piste 2 aux atterrissages. Le système de piste permettra une importante augmentation de capacité. Dans le cadre des hypothèses proposées, une capacité de 180 000 mouvements commerciaux est retenue ; il ne s'agit pas de la saturation complète du système.

1 – Evolution du trafic

◆ Mouvements commerciaux

Le taux de croissance annuel moyen retenu pour l'évolution en passagers commerciaux est de 4,5 % et l'emport moyen devrait évoluer de 1 % par an (données nationales), le doublet de pistes atteindra 178 115 mouvements commerciaux en 2022.

◆ Mouvements non commerciaux

● Hélicoptères

Nous estimons la progression à 2,0 % après 2004 sachant que l'activité d'Eurocopter devrait se stabiliser autour de cette évolution. Tous les hélicoptères devraient atterrir sur la nouvelle hélistation.

● Sécurité Civile

L'hypothèse d'une stagnation après 2004 est retenue (flotte stable)

● Aviation générale

Une nouvelle baisse de 2 % par an est retenue, tenant ainsi compte de l'orientation de la concession de favoriser le développement de l'aviation commerciale plutôt que celui de l'aviation générale.

2 – Répartition du trafic par piste et par QFU

➤ Hypothèse retenue par piste

- Piste 1 : 50 %
- Piste 2 : 50 %

➤ Hypothèse retenue par QFU

- QFU 32 : 75 %
- QFU 14 : 25 %

La piste 1 sera réservée aux décollages et la piste 2 aux atterrissages.

3 – Répartition par tranche horaire

Commentaire :

Les hypothèses concernant la répartition du trafic par tranche horaire sont confirmées pour les moyen et long termes.

	Mouvements commerciaux			Mouvements non commerciaux		
	6h/18h	18h/22h	22h/6h	6h/18h	18h/22h	22h/6h
Long terme	67,8 %	20,5 %	11,7 %	90,9 %	6,3 %	2,8 %

4 – Répartition du trafic par trajectoire

Les trajectoires à long terme devraient évoluer

➤ Procédures d'atterrissage

La trajectoire finale d'approches en QFU 14 est rectiligne, les avions étant alignés sur l'axe des pistes très en amont du seuil.

En arrivée QFU 32, deux trajectoires sont prises en compte :

- Une nouvelle trajectoire courbe, qui devrait permettre à cet horizon d'éviter le survol d'une partie habitée des quartiers de l'Estaque.
- La trajectoire droite du moyen terme translatée sur la piste 2.

A terme, lorsque tous les avions seront équipés de moyens de radionavigation permettant le suivi de la trajectoire courbe, et que celle-ci sera opérationnelle, le PEB sera susceptible d'être à nouveau révisé.

➤ Procédures de décollage

- QFU 14 : juste après le décollage, une partie importante du trafic vire à gauche (cap 180°)
 - 57,8 % remontent vers le nord (VENTA)
 - 18,5 % vont vers l'est (TRETS)
 - 23,8 % des flux vont vers le sud

- QFU 32 : les trajectoires suivies sont rectilignes sur plusieurs nautiques, une dispersion s'opérant à 2,3 nautiques de l'aéroport. On retrouve logiquement la même répartition du trafic

- 81,8 % remontent vers le nord (ZEBRA)
- 18,5 % vers l'est (VELLO)

La trajectoire vers l'ouest puis le sud devient non utilisable à cause du doublet afin d'éviter de perturber le système atterrissage – décollage.

La trajectoire VELLO est répartie en deux sous-trajectoires : l'une sur le petit rayon qui regroupe tous les turbo-propulseurs et l'autre qui regroupe tous les réacteurs.

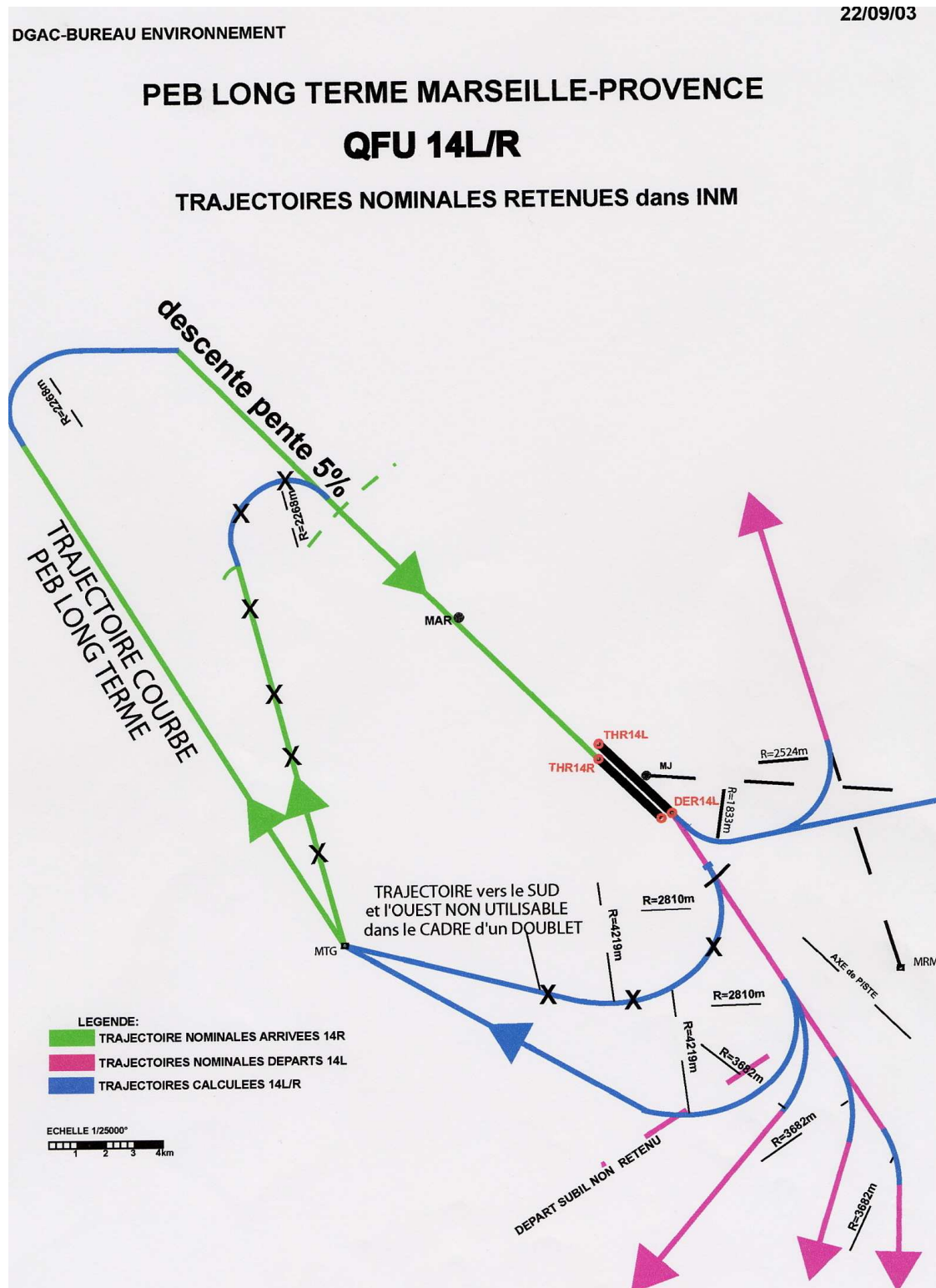
Les volumes de dispersion autour des trajectoires nominales ont été pris en compte afin de déterminer avec plus de précision les zones de survol.

5 – Répartition par type d'avions

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. La répartition a tenu compte de l'évolution des avions et de leur motorisation et sur le fait que les plus bruyants ont disparu à court et moyen terme.

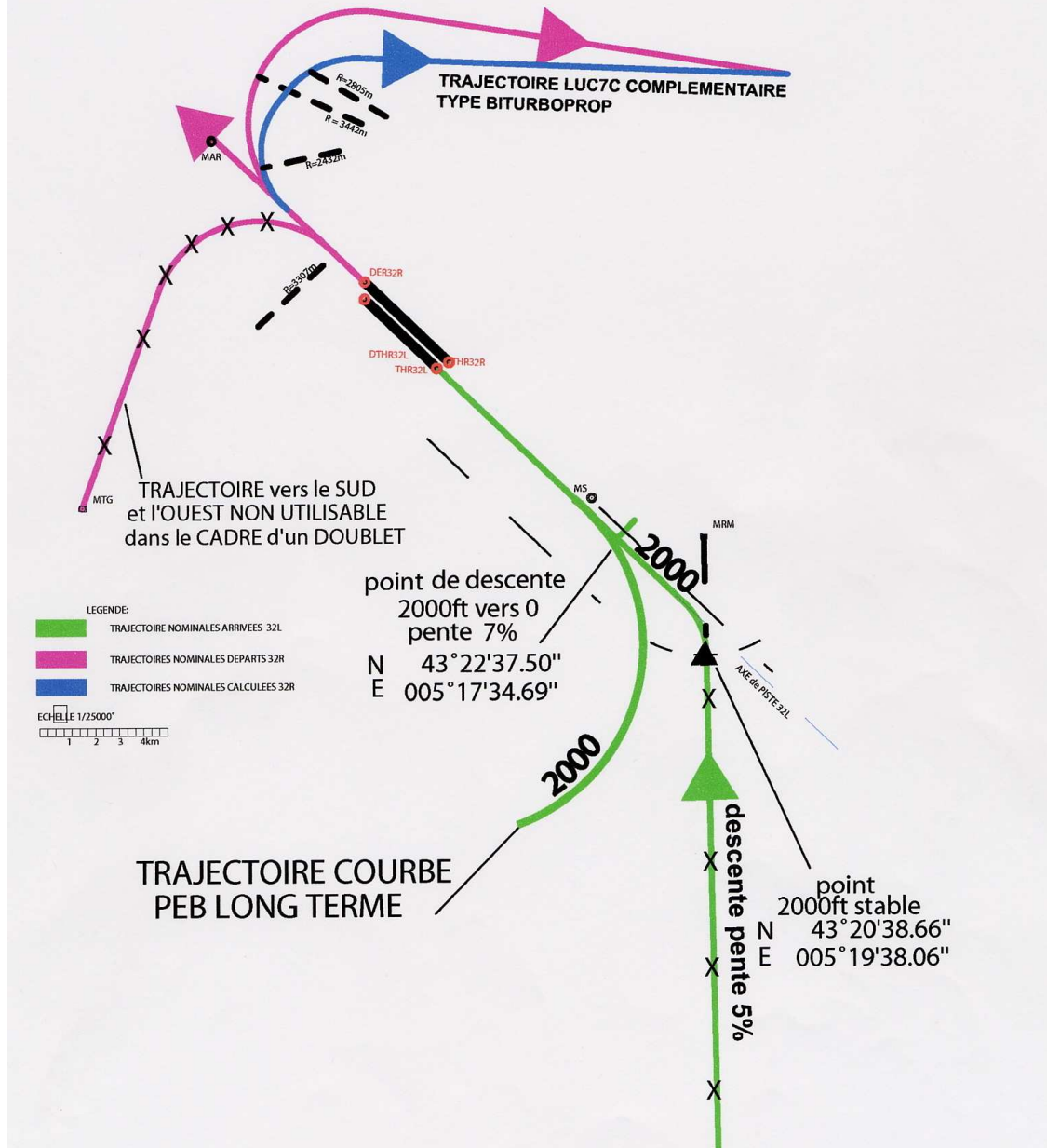
- 16 types d'appareils ont été retenus pour les mouvements commerciaux
- 17 types d'appareils ont été retenus pour les mouvements non commerciaux
- dont 2 types d'appareils pour la Sécurité Civile
- dont 2 types d'appareils pour les hélicoptères

c).Les procédures de circulation aériennes



PEB LONG TERME MARSEILLE-PROVENCE QFU 32R/L

TRAJECTOIRES NOMINALES RETENUES dans INM





PRÉFECTURE DES BOUCHES-DU-RHÔNE

DIRECTION DES COLLECTIVITES LOCALES
ET DU CADRE DE VIE
BUREAU DE L'URBANISME

Arrêté préfectoral portant approbation du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Marseille-Provence

**Le Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur,
Préfet des Bouches du Rhône
Officier de la Légion d'Honneur**

Vu le code de l'urbanisme, et notamment les articles L 147-1 à L 147-8 et R 147-1 à R 147-11,

Vu le code de l'environnement, et notamment les articles L 571-11 à L 571-13,

Vu le code général des impôts, et notamment l'article 1609 quatervicies A,

Vu le code de l'aviation civile, et notamment l'article L 227-5,

Vu le décret n° 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,

Vu la décision en date du 22 avril 1975 relative au plan d'exposition au bruit des aéronefs de l'aérodrome de Marseille-Marignane,

Vu l'avis de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Marseille-Provence en date du 21 juin 2004 sur la valeur de l'indice L_{den} des zones B et C,

Vu l'accord exprès du Ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer en date du 12 octobre 2004 relatif à l'engagement de la procédure de mise en révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Marseille-Provence,

Vu l'arrêté préfectoral du 21 décembre 2004 portant révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Marseille-Provence,

Vu les délibérations des communes et établissements publics de coopération intercommunale consultés,

Vu l'avis de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Marseille-Provence en date du 27 juin 2005,

Vu l'avis de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires en date du 22 juillet 2005,

Vu l'arrêté préfectoral du 23 août 2005 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique concernant la révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Marseille-Provence du 19 septembre 2005 au 28 octobre 2005,

Vu les conclusions et l'avis motivé de la commission d'enquête publique en date du 25 novembre 2005,

Vu l'accord exprès en date du 6 juillet 2006 du Ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer pour l'approbation du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Marseille-Provence,

Considérant que le plan d'exposition au bruit en vigueur nécessite d'être révisé pour prendre en compte les hypothèses de développement et d'exploitation de l'aérodrome à court, moyen et long terme,

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

Considérant, qu'au regard des enjeux locaux d'urbanisme, le choix des indices délimitant les zones B et C du plan d'exposition au bruit permet, sur la base des prévisions de trafic aérien ainsi que des trajectoires actuelles ou en projet, de limiter l'accroissement de la population dans les secteurs actuellement ou potentiellement exposés au bruit tout en préservant des perspectives de développement maîtrisé pour les communes concernées,

Sur proposition du Secrétaire Général de la Préfecture des Bouches-du-Rhône;

ARRETE

Article 1^{er} : Le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Marseille-Provence annexé au présent arrêté est approuvé.

Article 2 : Le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Marseille-Provence comprend:

- un rapport de présentation,
- une carte à l'échelle 1/25000^{ème} faisant apparaître le tracé des limites des zones A, B, C et D.

Article 3 : Les zones du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Marseille-Provence se définissent ainsi:

- la zone A délimitée par la courbe $L_{den} 70$
- la zone B délimitée entre les courbes $L_{den} 70$ et $L_{den} 65$
- la zone C délimitée entre les courbes $L_{den} 65$ et $L_{den} 55$
- la zone D délimitée entre les courbes $L_{den} 55$ et $L_{den} 50$

Article 4 : Le plan d'exposition au bruit concerne le territoire des communes suivantes: Aix-en-Provence, Berre-L'Etang, Cabriès, Châteauneuf-les-Martigues, Cornillon-Confoux, Gignac-la-Nerthe, Istres, Lançon-de-Provence, Marignane, Marseille, Miramas, Les Pennes-Mirabeau, Rognac, Le Rove, Saint-Chamas, Saint-Victoret, Vitrolles. Il sera sera notifié aux maires des communes concernées ainsi qu'au président de la Communauté Urbaine Marseille-Provence-Métropole et à la présidente de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix-en-Provence.

Il sera tenu à la disposition du public, aux jours et heures d'ouverture habituels, à la mairie de chacune des communes concernées, au siège de la Communauté Urbaine de Marseille-Provence-Métropole et de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix-en-Provence, à la préfecture des Bouches-du-Rhône, aux sous-préfectures d'Aix-en-Provence et d'Istres.

Article 5 : Cet arrêté fera l'objet d'une mention insérée, par les soins du Préfet, en caractères apparents, dans deux journaux habilités à publier les annonces légales dans le département des Bouches-du-Rhône. Il sera également affiché pendant un mois dans chacune des mairies concernées ainsi qu'au siège de la Communauté Urbaine de Marseille-Provence-Métropole et à celui de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix-en-Provence.

Article 6: La décision préfectorale du 22 avril 1975 relative au plan d'exposition au bruit des aéronefs de l'aérodrome de Marseille-Marignane est abrogée.

Article 7 : Le Secrétaire Général de la Préfecture des Bouches-du-Rhône, les Sous-Préfets des arrondissements d'Aix-en-Provence et d'Istres, le Directeur de l'Aviation Civile Sud-Est, le Chef du Service Spécial des Bases Aériennes du Sud-Est, le Directeur Départemental de l'Équipement, le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille-Provence, les maires des communes d' Aix-en-Provence, Berre-L'Etang, Cabriès, Châteauneuf-les-Martigues, Cornillon-Confoux, Gignac-la-Nerthe, Istres, Lançon-de-Provence, Marignane, Marseille, Miramas, Les Pennes-Mirabeau, Rognac, Le Rove, Saint-Chamas, Saint-Victoret, Vitrolles, le Président de la Communauté Urbaine de Marseille-Provence-Métropole et la Présidente de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix-en-Provence 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 des Bouches-du-Rhône.

Fait à Marseille, le 4 août 2006

Christian FREMONT

Zones	A	B	C	D
Indices (Lden)	70	65	60	50

maître d'ouvrage
préfecture des Bouches du Rhône



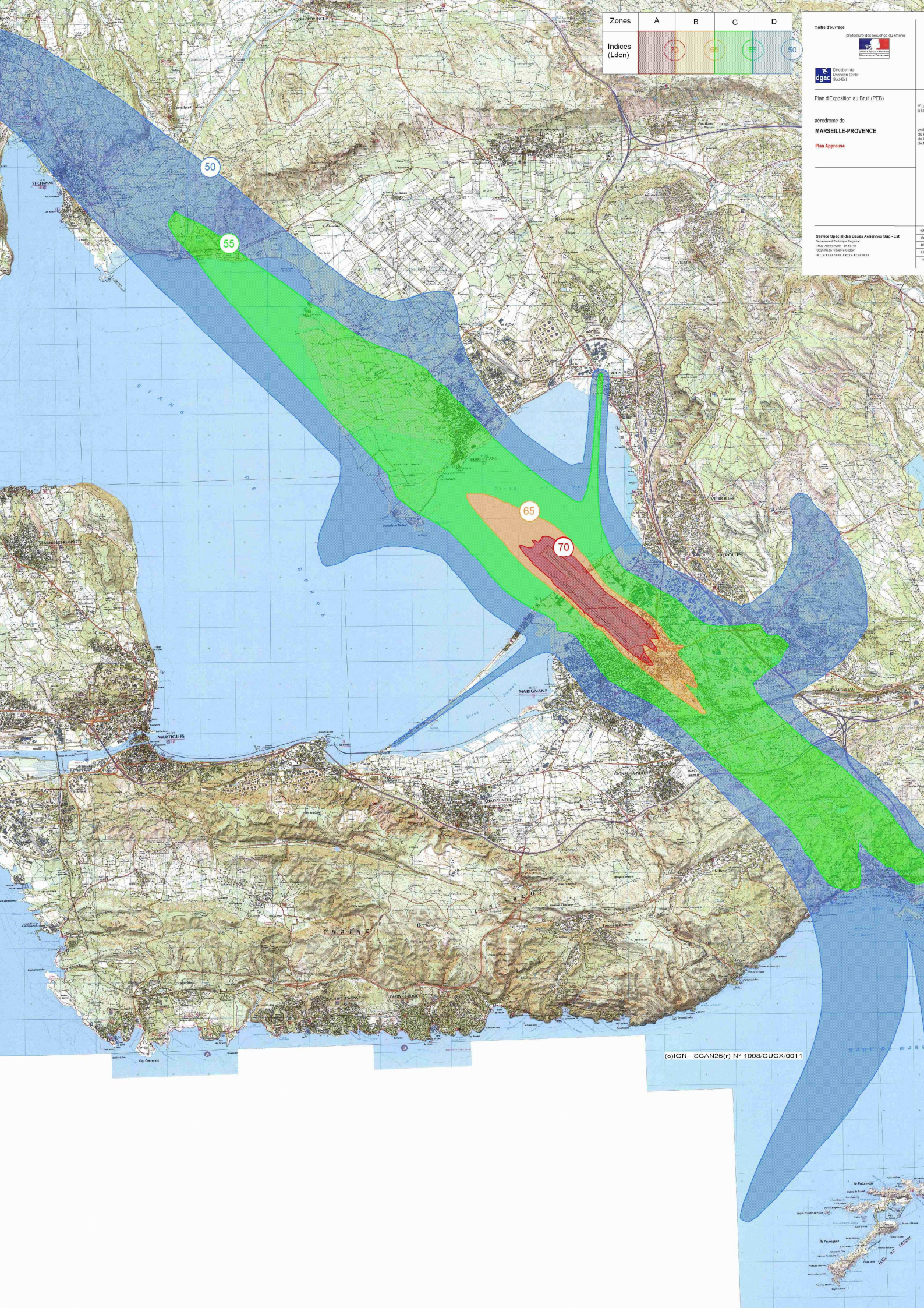
Direction de
l'Aviation Civile
Sud-Est
dgac

Plan d'Exposition au Bruit (PEB)

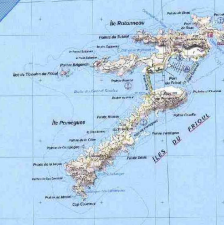
aérodrome de
MARSEILLE-PROVENCE

Plan Approuvé

Service Spécial des Bases Aériennes Sud - Est
Boulevard de l'Aviation Civile
13000 MARSEILLE
Tél. 04 42 23 78 99 Fax 04 42 23 78 23



(c)IGN - SCAN25(r) N° 1008/CUCX/0011



Plan Local d'Urbanisme Commune de Lançon-Provence



Annexes

Nuisances

Exposition au bruit des infrastructures de transport
terrestre

PREFECTURE DE LA REGION PROVENCE, ALPES, COTE-D'AZUR

PREFECTURE DES BOUCHES-DU-RHONE

**ARRETE RELATIF AU CLASSEMENT
SONORE DES VOIES FERREES**

RFF

**DU DEPARTEMENT
DES BOUCHES-DU-RHONE**

PREFECTURE DE LA REGION PROVENCE ALPES COTE D'AZUR
PREFECTURE DES BOUCHES DU RHONE

ARRETE RELATIF AU CLASSEMENT SONORE

DES VOIES RFF DES BOUCHES-DU-RHONE
CONCERNANT LES COMMUNES DE :

Aix-en-Provence, Alleins, Arles, Aubagne, Barbentane, Berre, Bouc-Bel-Air, Cabriès, Carnoux-en-Provence, Carry-le-Rouet, Cassis, Ceyreste, Cheval Blanc, Eguilles, Ensues-la-Redonne, Fos-sur-mer, Gignac, Grans, Graveson, Istres, La Barben, La Ciotat, Lamanon, Lambesc, Lançon-de-Provence, La Penne sur Huveaune, Le Rove, Les Pennes Mirabeau, Mallemort, Marignane, Marseille, Martigues, Meyrargues, Miramas, Orgon, Plan d'Orgon, Port-de-Bouc, Rognac, Rognonas, Salon, Saint-Cannat, Saint-Chamas, Saint-Martin-de-Crau, Saint-Victoret, Sausset-les-Pins, Septèmes, Simiane, Tarascon, Venelles, Ventabren, Vernègues, Vitrolles.

LE PREFET DE LA REGION PROVENCE, ALPES, COTE D'AZUR
PREFET DES BOUCHES DU RHONE

- Vu le code de la construction et de l'habitation, et notamment son article R 111-4-1 ;
- Vu la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, et notamment ses articles 13 et 14 ;
- Vu le décret n° 95-20 du 9 janvier 1995 pris pour l'application de l'article L 111-11-1 du code de la construction et de l'habitation et relatif aux caractéristiques acoustiques de certains bâtiments autres que d'habitation et de leur équipements ;
- Vu le décret n° 95-21 du 9 janvier 1995 relatif au classement des infrastructures de transports terrestres et modifiant le code de l'urbanisme et le code de la construction et de l'habitation ;
- Vu l'arrêté interministériel du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement ;

Vu l'arrêté interministériel du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit ;

Vu l'avis des maires concernés ;

Considérant que l'article 13 de la Loi du 31 décembre 1992 susvisée a posé les principes de la prise en compte des nuisances sonores pour la construction de bâtiments à proximité des infrastructures de transports terrestres, sur la base du classement de celles-ci au titre du bruit.

Considérant que, dans le département des Bouches-du-Rhône, il a été choisi de découper ou de regrouper les infrastructures concernées, existantes ou en projet, selon 12 secteurs ou réseaux homogènes :

- les voies routières (hors autoroute A8 concédée) répertoriées sur la commune d'Aix-en-Provence ;
- les voies routières (hors autoroute A54 concédée) répertoriées sur la commune d'Arles ;
- les voies routières répertoriées (hors autoroutes A8, A50 et A52 concédées) sur les communes d'Aubagne, La Ciotat, Gardanne, Les Pennes Mirabeau ;
- les voies routières répertoriées sur la zone 1 (commune de Marseille) ;
- les voies routières (hors autoroutes A7 et A54 concédées) répertoriées sur la commune de Salon de Provence ;
- les voies routières (hors autoroutes A8, A50 et A52 concédées) répertoriées sur la zone 2 (Cassis, Gémenos, Trets...) ;
- les voies routières (hors autoroutes A8 et A51 concédées) répertoriées sur la zone 3 (Est Berre, zone nord-est) ;
- les voies routières (hors autoroutes A7 et A54 concédées) répertoriées sur la zone 4 (Ouest Berre) ;
- les voies routières (hors autoroutes A7 et A54 concédées) répertoriées sur la zone 5 (Fos, Istres, Martigues, Port-de-Bouc, Saint-Mitre) ;
- le réseau des autoroutes concédées ASF du département des Bouches-du-Rhône (autoroutes A7, A8, A54) ;
- le réseau des autoroutes concédées ESCOTA du département des Bouches-du-Rhône (autoroutes A8, A50, A501, A51, A52, A521) ;
- le réseau ferroviaire du département des Bouches-du-Rhône.

Sur proposition du Directeur Départemental de l'Équipement ;

ARRETE :

ARTICLE 1

Les dispositions de l'arrêté interministériel du 30 mai 1996 susvisé sont applicables dans le département des Bouches-du-Rhône aux abords du tracé des infrastructures de transports terrestres mentionnées à l'article 2 du présent arrêté et représentées sur les plans joints en annexe.

Le présent arrêté de classement porte sur le réseau des voies RFF du département des Bouches-du-Rhône et concernant les communes de :

Aix-en-Provence, Alleins, Arles, Aubagne, Barbentane, Berre, Bouc-Bel-Air, Cabriès, Carnoux-en-Provence, Carry-le-Rouet, Cassis, Ceyreste, Cheval Blanc, Eguilles, Ensues-la-Redonne, Fos-sur-mer, Gignac, Grans, Graveson, Istres, La Barben, La Ciotat, Lamanon, Lambesc, Lançon-de-Provence, La Penne sur Huveaune, Le Rove, Les Pennes Mirabeau, Mallemort, Marignane, Marseille, Martigues, Meyrargues, Miramas, Orgon, Plan d'Orgon, Port-de-Bouc, Rognac, Rognonas, Salon, Saint-Cannat, Saint-Chamas, Saint-Martin-de-Crau, Saint-Victoret, Sausset-les-Pins, Septèmes, Simiane, Tarascon, Venelles, Ventabren, Vernègues, Vitrolles.

ARTICLE 2

Le tableau suivant donne pour chacun des tronçons d'infrastructures concernés par le présent arrêté :

- le nom de l'infrastructure et, le cas échéant, de la rue ;
- la liste des communes concernées ;
- la délimitation du tronçon (origine et fin) ;
- le classement dans l'une des 5 catégories définies dans l'arrêté interministériel du 30 mai 1996 susvisé ;
- la largeur des secteurs affectés par le bruit et situés de part et d'autre de ces tronçons, étant observé qu'un secteur affecté par le bruit est défini de part et d'autre de chaque voie classée. Sa largeur correspond à la distance mentionnée dans le tableau ci-après, reportée de part et d'autre de l'infrastructure, à partir du bord extérieur de la chaussée de la voie la plus proche ;
- le type de profil (rue en « U » ou tissu ouvert).

**CLASSEMENT SONORE DES VOIES RFF
DU DEPARTEMENT DES BOUCHES DU RHONE**

TGV MEDITERRANEE

Nom de la voie	communes concernées	Délimitation du tronçon		catégorie	Largeur des secteurs affectés par le bruit	Type de tissu
		Origine	Fin			
Ligne TGV	Plan d'Orgon	Km 646,776	Km 649,125	1	300 m	ouvert
Ligne TGV	Orgon	Km 649,125	Km 650,591	1	300 m	ouvert
Ligne TGV	Cheval Blanc	Km 650,591	km 653,643	1	300 m	ouvert
Ligne TGV	Orgon	km 653,643	km 655,953	1	300 m	ouvert
Ligne TGV	Senas	km 655,953	km 659,879	1	300 m	ouvert
Ligne TGV	Mallermort	km 659,879	km 664,003	1	300 m	ouvert
Ligne TGV	Alleins	km 664,003	km 668,032	1	300 m	ouvert
Ligne TGV	Vernègues	km 668,032	km 670,495	1	300 m	ouvert
Ligne TGV Tunnel de Lambesc	Vernègues Lambesc	km 670,495	km 670,935	non classé	non classé	non classé
Ligne TGV	Lambesc	km 670,935	km 678,996	1	300 m	ouvert
Ligne TGV	La Barben	km 678,996	km 679,692	1	300 m	ouvert
Ligne TGV	St Cannat	km 679,692	km 681,885	1	300 m	ouvert
Ligne TGV	Eguilles	km 681,885	km 685,002	2	250 m	ouvert
Ligne TGV	Eguilles	km 685,002	km 687,065	2	250 m	ouvert
Ligne TGV	Ventabren	km 687,065	km 691,830	2	250 m	ouvert
Lignes TGV	Aix	km 691,830	km 699,143	2	250 m	ouvert
Ligne TGV	Cabriès	km 699,143	km 702,285	2	250 m	ouvert
Ligne TGV Tranchées et tunnels	Cabriès Les Pennes Marseille	km 702,285	km 710,100	non classé	non classé	non classé
Ligne TGV	Marseille	km 710,100	km 711,166	3	100 m	ouvert

Ligne de Tarascon à Sète (810 000)

810 000	Tarascon	km 0,000	km 0,800	1	300 m	ouvert
---------	----------	----------	----------	---	-------	--------

Ligne de Paris à Marseille (830 000)

830 000	Rognonas	km 744,930	km 745,422	1	300 m	ouvert
830 000	Barbentane	km 745,422	km 748,484	1	300 m	ouvert
830 000	Graveson	km 748,484	km 754,344	1	300 m	ouvert
830 000	Tarascon	km 754,344	km 769,378	1	300 m	ouvert
830 000	Arles	km 769,378	km 788,720	1	300 m	ouvert
830 000	St Martin de Crau	km 788,720	km 800,670	1	300 m	ouvert
830 000	Istres	km 800,670	km 808,635	1	300 m	ouvert
830 000	Miramas	km 808,635	km 813,335	1	300 m	ouvert
830 000	St Chamas	km 813,335	km 822,138	1	300 m	ouvert

Nom de la voie	communes concernées	Délimitation du tronçon		catégorie	Largeur des secteurs affectés par le bruit	Type de tissu
		Origine	Fin			
830 000	Lançon	km 822,138	km 824,360	1	300 m	ouvert
830 000	Berre	km 824,360	km 830,775	1	300 m	ouvert
830 000	Rognac	km 830,775	km 835,809	1	300 m	ouvert
830 000	Vitrolles	km 835,809	km 842,699	1	300 m	ouvert
830 000	St Victoret	km 842,699	km 844,394	1	300 m	ouvert
830 000	Marignane	km 844,394	km 845,079	1	300 m	ouvert
830 000	Gignac	km 845,079	km 845,257	1	300 m	ouvert
830 000 Tunnel de la Nerthe	Gignac Les Pennes Marseille	km 845,257	km 849,890	non classé	non classé	non classé
830 000	Marseille	km 849,890	km 862,050	1	300 m	ouvert

Ligne de Lyon - Perrache à Marseille via Grenoble (905 000)

905 000	Meyrargues Venelles Aix	km 379,897	km 408,274	non classé	non classé	non classé
905 000	Aix	km 408,274	km 416,168	3	100 m	ouvert
905 000	Bouc Bel Air	km 416,168	km 416,345	3	100 m	ouvert
905 000	Gardanne	km 416,345	km 419,360	3	100 m	ouvert
905 000	Gardanne Bouc Bel Air Simiane Les Pennes Septèmes Marseille	km 419,360	km 442,200	non classé	non classé	non classé

Ligne d'Avignon à Miramas par Salon (925 000)

925 000	Orgon	km 38,048	km 40,880	1	300 m	Ouvert
925 000	Sénas	km 40,880	km 45,825	1	300 m	Ouvert
925 000	Lamanon	km 45,825	km 50,627	1	300 m	Ouvert
925 000	Salon	km 50,627	km 58,008	1	300 m	Ouvert
925 000	Grans	km 58,008	km 63,802	1	300 m	Ouvert
925 000	Miramas	km 63,802	km 68,544	1	300 m	Ouvert

Ligne de Marseille à Vintimille (930 000)

930 000	Marseille	km 0,000	km 12,122	1	300 m	ouvert
930 000	La Penne	km 12,122	km 12,841	1	300 m	ouvert
930 000	Aubagne	km 12,841	km 24,290	1	300 m	ouvert
930 000	Camoux	km 24,290	km 25,253	1	300 m	ouvert
930 000	Cassis	km 25,253	km 31,055	1	300 m	ouvert
930 000	La Ciotat	km 31,055	km 34,790	1	300 m	ouvert
930 000	Ceyreste	km 34,790	km 35,167	1	300 m	ouvert
930 000	La Ciotat	km 35,167	km 35,510	1	300 m	ouvert
930 000	Ceyreste	km 35,510	km 35,685	1	300 m	ouvert
930 000	La Ciotat	km 35,685	km 35,733	1	300 m	ouvert
930 000	Ceyreste	km 35,733	km 35,900	1	300 m	ouvert
930 000	La Ciotat	km 35,900	km 40,630	1	300 m	ouvert

Ligne de Miramas à l'Estaque (935 000)

Nom de la voie	communes concernées	Délimitation du tronçon		catégorie	Largeur des secteurs affectés par le bruit	Type de tissu
		Origine	Fin			
935 000	Miramas	km 809,280	km 812,130	1	300 m	ouvert
935 000	Istres	km 812,130	km 824,852	1	300 m	ouvert
935 000	Fos	km 824,852	km 826,161	1	300 m	ouvert
935 000	Fos Port de Bouc Martigues Sausset Carry Ensûès Le Rove Marseille	km 826,161	km 870,080	non classé	non classé	non classé

Ligne de Lavalduc à Fos Coussoul (935 901)

935 901	Fos	km 0,800	km 4,554	2	250 m	ouvert
---------	-----	----------	----------	---	-------	--------

ARTICLE 3

Les bâtiments d'habitation, les bâtiments d'enseignement, les bâtiments de santé, de soins et d'action sociale ainsi que les bâtiments d'hébergement à caractère touristique, à construire dans les secteurs affectés par le bruit mentionnés à l'article 2 ci-dessus, doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs conformément aux décrets n° 95-20 et 95-21 du 9 janvier 1995 susvisés.

Pour les bâtiments d'habitation, l'isolement acoustique minimum est déterminé selon les articles 5 à 9 de l'arrêté interministériel du 30 mai 1996 susvisé.

Pour les bâtiments d'enseignement, l'isolement acoustique minimum est déterminé selon les articles 5 et 8 de l'arrêté interministériel du 9 janvier 1995 susvisé.

Pour les bâtiments de santé, de soins et d'action sociale et les bâtiments d'hébergement à caractère touristique, l'isolement acoustique minimum est déterminé conformément aux arrêtés pris en application du décret du n° 95-20 du 9 janvier 1995 susvisé.

Des copies des arrêtés interministériels du 30 mai 1996 et du 9 janvier 1995 sont annexées au présent arrêté.

ARTICLE 4

Les niveaux sonores que les constructeurs sont tenus de prendre en compte, pour la détermination de l'isolation acoustique des bâtiments à construire, et inclus dans les secteurs affectés par le bruit définis à l'article 2 ci-dessus, sont les suivants :

Catégorie	Niveau sonore au point de référence, en période diurne (en dB(A))	Niveau sonore au point de référence, en période nocturne (en dB(A))
1	83	78
2	79	74
3	73	68
4	68	63
5	63	58

Ces niveaux sonores sont évalués en des points de référence situés, conformément à la norme NF S 31-130 «Cartographie du bruit en milieu extérieur», à une hauteur de 5 mètres au-dessus du plan de roulement et :

- à 2 mètres en avant de la ligne moyenne des façades pour les « rues en U » ;
- à une distance de l'infrastructure de 10 mètres, pour les voies en tissu ouvert (distance mesurée à partir du bord extérieur de la chaussée le plus proche). Ces niveaux sonores sont alors augmentés de 3 dB(A) par rapport à la valeur en champ libre, afin d'être équivalents à un niveau en façade. L'infrastructure est considérée comme rectiligne, à bords dégagés, placée sur un sol horizontal réfléchissant.

Les notions de rues en U et de tissu ouvert sont définies dans la norme citée précédemment.

ARTICLE 5

Les communes concernées par le présent arrêté sont celles mentionnées dans le tableau de classement figurant à l'article 2 ci-dessus, soit :

Aix-en-Provence, Alleins, Arles, Aubagne, Barbentane, Berre, Bouc-Bel-Air, Cabriès, Carnoux-en-Provence, Cassis, Ceyreste, Cheval-Blanc, Eguilles, Fos-sur-Mer, Gignac, Grans, Graveson, Istres, La Barben, La Ciotat, Lamanon, Lambesc, Lançon-de-Provence, La Penne sur Huveaune, Les Pennes Mirabeau, Mallemort, Marignane, Marseille, Meyrargues, Miramas, Orgon, Plan d'Orgon, Rognac, Rognonas, Salon de Provence, St-Cannat, St-Chamas, St-Martin-de-Crau, St-Victoret, Sénas, Septèmes-les-Vallons, Simiane, Tarascon, Venelles, Ventabren, Vernègues, Vitrolles

ARTICLE 6

Les périmètres des secteurs situés au voisinage des infrastructures de transports terrestres, qui sont affectés par le bruit, tels que définis à l'article 2 ci-dessus, devront être reportés à titre d'information dans les documents graphiques des POS (Plan d'occupation des sols), ainsi que dans les PAZ (Plan d'aménagement de zone) pour les ZAC (Zone d'aménagement concerté) et dans les PSMV (Plan de sauvegarde et de mise en valeur), conformément aux dispositions des articles R 123-19, R 311-10-2 et R 313-11 du Code de l'Urbanisme.

Le classement des infrastructures de transports terrestres et les secteurs affectés par le bruit, tels que définis à l'article 2 ci-dessus, ainsi que la référence du présent arrêté préfectoral et la mention des lieux où cet arrêté peut être consulté, devront figurer dans les annexes des POS, des PAZ et des PSMV, conformément aux articles R 123-24, R 311-10 et R 313-11 du Code de l'Urbanisme.

Conformément aux dispositions de l'article R 410-13 du Code de l'Urbanisme, le certificat d'urbanisme informera le demandeur, lorsqu'il y aura lieu, que son terrain se trouve dans le secteur situé au voisinage des infrastructures de transports terrestres mentionnées à l'article 2 ci-dessus et affecté par le bruit.

Ce dispositif a vocation à informer le maître d'ouvrage du bâtiment, de l'existence de secteurs affectés par le bruit, dans lesquels il lui appartient de respecter les règles de construction définies par les arrêtés préfectoraux en matière d'isolation acoustique.

ARTICLE 7

Le Secrétaire Général de la Préfecture des Bouches-du-Rhône, les Maires des communes concernées et le Directeur Départemental de l'Équipement des Bouches-du-Rhône, sont chargés chacun en ce qui les concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la Préfecture et affiché, durant un mois, à la mairie des communes concernées.

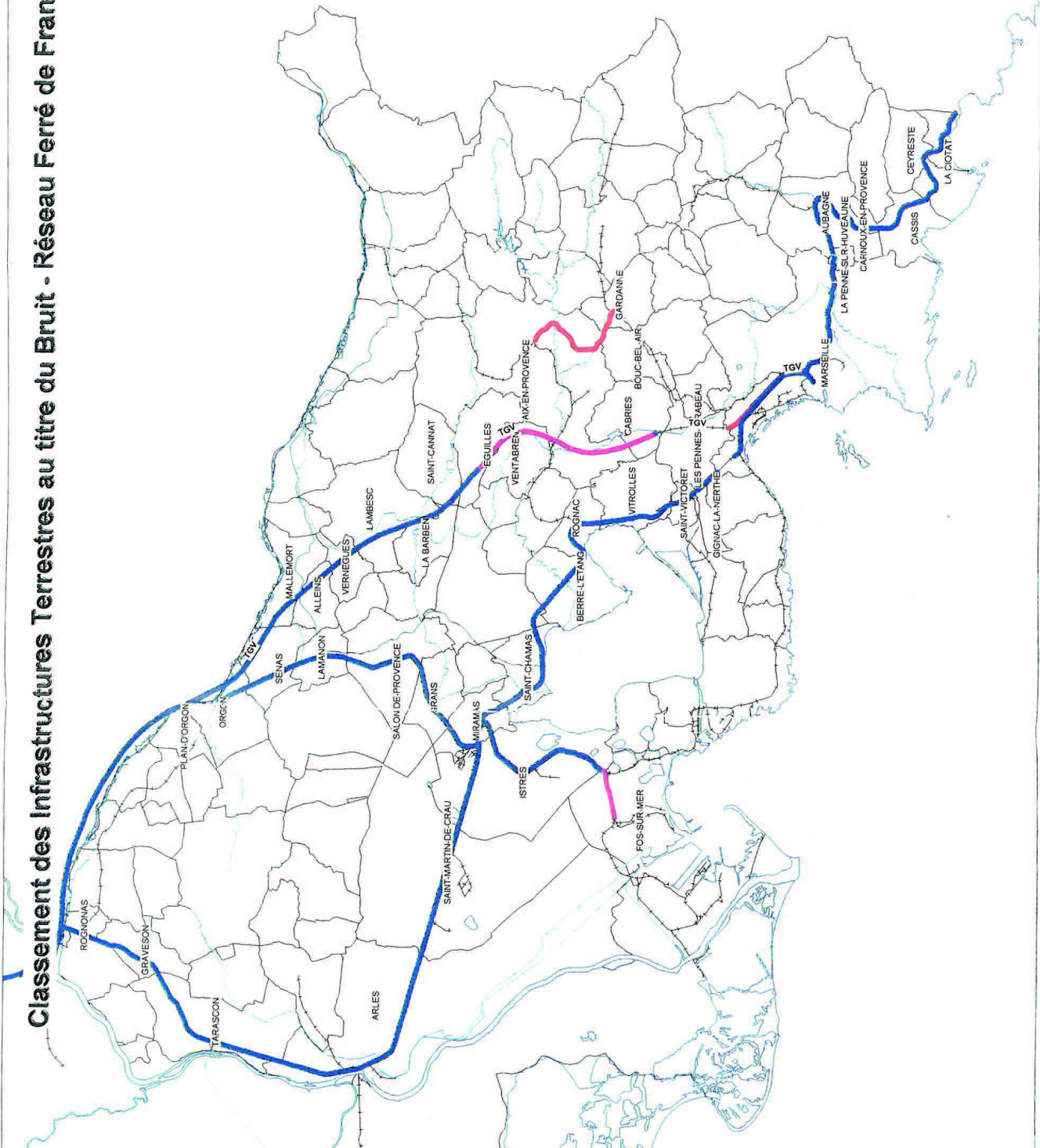
Une ampliation du présent arrêté sera également adressée au Président du Conseil Général des Bouches-du-Rhône.

A Marseille, le 11 DEC. 2000

**Pour le Préfet
Le Secrétaire Général**


Emmanuel BERTHIER

Classement des Infrastructures Terrestres au titre du Bruit - Réseau Ferré de France



Classement des voies	Largeur du secteur affecté par le bruit, de part et d'autre de la voie
C 1	300 m
C 2	250 m
C 3	100 m
C 4	30 m
C 5	10 m



Liberté - Égalité - Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DES BOUCHES-DU-RHONE

DIRECTION DEPARTEMENTALE DES TERRITOIRES ET DE LA MER
Service Urbanisme
RAA

Arrêté du 9 MAI 2016
portant révision du classement sonore des infrastructures de transports terrestres du
département des Bouches-du-Rhône

Le préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur,
Préfet de la zone de défense et de sécurité Sud,
Préfet des Bouches-du-Rhône

VU le code de la construction et de l'habitation, notamment ses articles L. 111-11 à L. 111-11-2, R. 111-4-1 et R.111-23-1 à R.111-23-3 ;

VU le code de l'environnement, notamment ses articles L. 571-10 et R. 571-32 à R. 571-43,

VU le code de l'urbanisme, notamment l'article R 153-53,

VU le décret n° 95-20 du 9 janvier 1995 pris pour l'application de l'article L. 111-11-1 du code de la construction et de l'habitation et relatif aux caractéristiques acoustiques de certains bâtiments autres que d'habitation et de leurs équipements ;

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

VU les arrêtés interministériels du 25 avril 2003 relatifs à la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement, dans les établissements de santé et dans les hôtels ;

VU les arrêtés préfectoraux du 11 décembre 2000 et du 14 avril 2004, relatifs au classement des infrastructures de transports terrestres dans les Bouches-du-Rhône;

VU la consultation préalable des gestionnaires en février 2012 sur le trafic et les caractéristiques de leur réseau routier,

VU la consultation des communes en date du 24 Mars 2015, et les avis formulés,

Considérant la nécessité de réexaminer les bases techniques des arrêtés en vigueur et d'intégrer les évolutions en terme d'infrastructures nouvelles bruyantes dans les Bouches du Rhône,

Sur proposition du Directeur Départemental Interministériel des Territoires et de la Mer des Bouches-du-Rhône,

ARRETE

ARTICLE 1

Le présent arrêté annule et remplace les arrêtés listés ci-dessous portant classement sonore des infrastructures de transports terrestres dans le département des Bouches du Rhône adoptés le 11 décembre 2000 et le 14 avril 2004 :

- Arrêté relatif au classement sonore des autoroutes (hors autoroutes A8, A50 et A52 concédées) routes nationales, départementales et communales de la zone 2 du département des Bouches du Rhône en date du 11 Décembre 2000,
- Arrêté relatif au classement sonore des autoroutes (hors autoroutes A7 et A54 concédées) routes nationales, départementales et communales de la zone 4 du département des Bouches du Rhône en date du 11 Décembre 2000,
- Arrêté relatif au classement sonore des autoroutes concédées ASF du département des Bouches du Rhône en date du 11 Décembre 2000,
- Arrêté relatif au classement sonore des autoroutes concédées ESCOTA du département des Bouches du Rhône en date du 11 Décembre 2000,
- Arrêté relatif au classement sonore des autoroutes (hors A8 concédée), routes nationales, départementales et communales de la commune d'Aix en Provence en date du 14 Avril 2004,
- Arrêté relatif au classement sonore des autoroutes, routes nationales, départementales et communales de la commune d'Arles en date du 14 Avril 2004,
- Arrêté relatif au classement sonore des autoroutes, routes nationales, départementales et communales de la commune de Marseille (zone 1) en date du 14 Avril 2004,
- Arrêté relatif au classement sonore des routes nationales, départementales et communales de la commune de Salon de Provence en date du 14 Avril 2004,
- Arrêté relatif au classement sonore des autoroutes (hors autoroutes A8 et A51 concédées) routes nationales, départementales et communales de la zone 3 du département des Bouches du Rhône en date du 14 Avril 2004,
- Arrêté relatif au classement sonore des autoroutes (hors autoroutes A8, A50 et A52 concédées) routes nationales, départementales et communales et concernant les communes de Aubagne, Gardanne, La Ciotat, Les Pennes Mirabeau en date du 14 Avril 2004,
- Arrêté relatif au classement sonore des autoroutes, routes nationales, départementales et communales de la zone 5 du département des Bouches du Rhône en date du 14 Avril 2004,

ARTICLE 2

Les dispositions de l'arrêté interministériel du 30 mai 1996 modifié susvisé sont applicables dans le département des Bouches-du-Rhône, aux abords du tracé des infrastructures de transports terrestres mentionnées à l'annexe n°1 du présent arrêté et représentées sur les cartes mises en ligne sur le site internet des services de l'Etat dans le département (rubrique « Politiques publiques » et sous-rubrique « Environnement, risques naturels et technologiques »).

ARTICLE 3

Les communes concernées sont les suivantes :

Aix-en-Provence	Gréasque	Plan d'Orgon
Allauch	Istres	Port-de-Bouc
Alleins	Jouques	Port-Saint-Louis-du-Rhône
Arles	La Barben	Puylobier
Aubagne	La Bouilladisse	Rognac
Auriol	La Ciotat	Rognes
Barbentane	La Destrousse	Rognonas
Belcodène	La Fare-les-Oliviers	Roquefort-la-Bédoule
Berre-l'Étang	La Penne-sur-Huveaune	Roquevaire
Bouc-Bel-Air	La Roque d'Antheron	Rousset
Boulbon	Lamanon	Saint-Andiol
Cabannes	Lambesc	Saint-Cannat
Cabriès	Lançon de Provence	Saint-Chamas
Cadolive	Le Puy-Sainte-Réparate	Saintes-Maries-de-la-Mer
Carnoux-en-Provence	Le Rove	Saint-Estève-Janson
Carry-le-Rouet	Le Tholonet	Saint-Etienne-du-Grès
Cassis	Les Pennes-Mirabeau	Saint-Martin-de-Crau
Ceyreste	Mallemort	Saint-Mitre-les-Remparts
Châteauneuf-le-Rouge	Marignane	Saint-Paul-lès-Durance
Châteauneuf-les-Martigues	Marseille	Saint-Remy-de-Provence
Châteaurenard	Martigues	Saint-Savournin
Coudoux	Mas-Blanc-les-Alpilles	Saint-Victoret
Cuges-les-Pins	Maussane-les-Alpilles	Salon-de-Provence
Eguilles	Meyrargues	Sausset-les-Pins
Ensues-la-Redonne	Meyreuil	Sénas
Eygalières	Mimet	Septèmes-les-Vallons
Eyguières	Miramas	Simiane-Collongue
Eyragues	Mollégès	Tarascon
Fontvieille	Noves	Trets
Fos-sur-Mer	Orgon	Velaux
Fuveau	Paradou	Venelles
Gardanne	Pélissanne	Ventabren
Gémenos	Peynier	Vernègues
Gignac-la-Nerthe	Peypin	Verquières
Grans	Peyrolles-en-Provence	Vitrolles
Graveson	Plan-de-Cuques	

ARTICLE 4

Le tableau figurant en annexe n°1 donne, pour chacun des tronçons d'infrastructures mentionnés, le classement dans une des cinq catégories définies par l'arrêté du 30 mai 1996 susmentionné, la largeur des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de ces tronçons, le type de tissu urbain, ainsi que les niveaux sonores que les constructeurs doivent prendre en compte pour la construction de bâtiments inclus dans ces secteurs.

La largeur des secteurs affectés par le bruit correspond à la distance comptée de part et d'autre de l'infrastructure à partir du bord extérieur de la chaussée la plus proche.

Le tableau figurant en annexe n°2 récapitule, pour chacune des communes, les tronçons d'infrastructures concernées et le classement dans une des cinq catégories définies par l'arrêté du 30 mai 1996 susmentionné.

ARTICLE 5

Les bâtiments d'habitation, les établissements d'enseignement, de santé, de soins, d'action sociale, de loisirs et de sports, ainsi que les hôtels et établissements d'hébergement à caractère touristique, à construire dans les secteurs affectés par le bruit mentionnés à l'article 2 du présent arrêté, doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits de l'espace extérieur, conformément aux dispositions des articles R. 571-34 et R. 571-43 du code de l'environnement.

Pour les bâtiments d'habitation, l'isolement acoustique minimum est déterminé selon les articles 5 à 9 de l'arrêté interministériel du 30 mai 1996 modifié susvisé.

Pour les établissements d'enseignement, l'isolement acoustique minimum est déterminé selon les articles 7 et 9 de l'arrêté interministériel du 25 avril 2003 susvisé.

Pour les établissements de santé, l'isolement acoustique minimum est déterminé selon les articles 7 et 8 de l'arrêté interministériel du 25 avril 2003 susvisé.

Pour les hôtels, l'isolement acoustique minimum est déterminé selon les articles 5 et 7 de l'arrêté interministériel du 25 avril 2003 susvisé.

ARTICLE 6

Les niveaux sonores que les constructeurs sont tenus de prendre en compte pour la détermination de l'isolation acoustique des bâtiments à construire inclus dans les secteurs affectés par le bruit définis à l'article 2 sont déterminés selon les articles 7 à 9 de l'arrêté interministériel du 23 juillet 2013 susvisé.

ARTICLE 7

Les périmètres des secteurs situés au voisinage des infrastructures de transport terrestre, qui sont affectés par le bruit, devront être reportés à titre d'information dans un ou plusieurs documents graphiques en annexe des POS (Plan d'occupation des sols) et des PLU (Plan local d'urbanisme) ainsi que dans les PSMV (Plan de sauvegarde et de mise en valeur), conformément aux dispositions des articles R 151-53 et R 313-6 du code de l'urbanisme.

Le classement des infrastructures de transport terrestre et les secteurs affectés par le bruit ainsi que la référence du présent arrêté préfectoral et la mention des lieux où cet arrêté peut être consulté, devront figurer dans les annexes des POS, des PLU et des PSMV, conformément aux articles R 151-53 et R 313-6 du code de l'urbanisme.

Conformément aux dispositions de l'article L 410-1 du code de l'urbanisme, le certificat d'urbanisme informera le demandeur, lorsqu'il y aura lieu, que son terrain se trouve dans le secteur affecté par le bruit d'une infrastructure de transport terrestre bruyante.

Ce dispositif a vocation à informer le maître d'ouvrage du bâtiment, de l'existence de secteurs affectés par le bruit, dans lesquels il lui appartient de respecter les règles de construction définies par les arrêtés préfectoraux en matière d'isolation acoustique.

ARTICLE 8

Le Secrétaire Général de la Préfecture des Bouches-du-Rhône, le Directeur Départemental Interministériel des Territoires et de la Mer des Bouches-du-Rhône, le Président de la Métropole Aix Marseille Provence et les Maires des communes concernées, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera affiché, durant un mois, à la mairie des communes concernées et au siège de la Métropole Aix-Marseille-Provence conformément à l'article R 571-41 du code de l'environnement.

Une copie du présent arrêté sera également adressée pour information :

- au Président du Conseil Départemental des Bouches du Rhône,
- aux Présidents des établissements publics de coopération intercommunale concernés (hors métropole Aix-Marseille-Provence),
- à la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et et du Logement,
- à la Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée,
- au Directeur Général de l'Agence Régional de Santé Provence-Alpes-Côte d'Azur.

ARTICLE 9

Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif de Marseille dans un délai de deux mois à compter de sa publication.

ARTICLE 10

Le présent arrêté est applicable à compter de sa publication au recueil des actes administratifs de la Préfecture des Bouches-du-Rhône et de son affichage en mairie des communes concernées.

Fait à Marseille, le 19 mai 2016

Le Préfet

Signé

Stéphane Bouillon

Classement sonore des infrastructures routières du département des Bouches-du-Rhône

COMMUNE DE LANCON-PROVENCE

