

ARTICLE UX 3 – CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES PUBLIQUES OU PRIVEES ET D'ACCES AUX VOIES OUVERTES AU PUBLIC

3.1 Conditions de desserte par les voies automobiles

Les terrains destinés à la construction doivent être desservis par des voies publiques ou privées, existantes, aménagées ou nouvelles, dont les caractéristiques sont suffisantes au regard de l'importance et de la destination du projet. Elles doivent notamment permettre la circulation des engins de lutte contre l'incendie conformément à la réglementation en vigueur.

Les voies nouvelles doivent avoir une largeur de plateforme égale ou supérieure à 12 mètres. Une largeur de plateforme égale ou supérieure à 8 mètres est admise pour les voies destinées à desservir un maximum de 2 activités.

Lorsqu'elles se terminent en impasse, les voies doivent être aménagées dans leur partie terminale afin de permettre aux véhicules poids lourds et de service de faire aisément demi-tour. L'aire de retournement prévue doit permettre d'inscrire un cercle de 22 mètres de diamètre (hors trottoirs).

Les dispositions ci-dessus de largeur de voies et d'aménagement d'impasse ne s'appliquent pas dans le cas de voies desservant uniquement des ouvrages nécessaires au fonctionnement des réseaux publics ou d'intérêt collectif.

3.2 Conditions de desserte par les chemins piétonniers ou vélos

Les opérations d'aménagement d'ensemble doivent prendre en compte les circulations piétonnes, soit dans le cadre de l'aménagement des voies de desserte, soit par des espaces spécifiques séparés des voies.

Les aménagements réalisés doivent assurer la continuité des parcours piétons-cycles, en se raccordant aux cheminements ouverts au public, existants ou prévus à proximité immédiate du terrain concerné.

3.2 Conditions d'accès :

Les accès doivent être adaptés à la nature et à l'importance du projet, et être conçus de manière à assurer la sécurité des usagers. Cette adaptation sera appréciée en fonction :

- du positionnement sécurisé de l'accès : lorsque le terrain est riverain de plusieurs voies, l'accès au terrain s'effectuera, sauf impossibilité technique, à partir de la voie présentant le moindre risque pour la circulation générale désignée par l'autorité compétente.
La création d'accès depuis la RD731 est interdite.
- de la largeur de l'accès : les nouveaux accès automobiles doivent avoir une largeur minimale de 4 mètres, mesurée au droit de la voie ou de l'emprise publique qui dessert le terrain.

ARTICLE UX 4 – CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES RESEAUX PUBLICS D'EAU, D'ELECTRICITE ET D'ASSAINISSEMENT ET CONDITIONS D'ASSAINISSEMENT INDIVIDUEL

4.1 Desserte par le réseau d'eau potable

- Toute construction à usage d'habitation, d'activité ou d'équipement abritant du personnel ou recevant des visiteurs et tout local pouvant servir au repos ou à l'agrément de personnes doit être alimentée en eau potable par raccordement à un réseau respectant la réglementation en vigueur en termes de pression et de qualité.
- Pour tout bâtiment raccordé au réseau public et par une ressource alternative (puits, source ...), les deux réseaux doivent être physiquement séparés de telle sorte qu'aucun retour d'eau ne soit possible.
- L'autorité compétente doit être saisie pour toute utilisation d'une eau autre que celle du réseau public. En fonction du débit prélevé et de l'usage de l'eau, une procédure de déclaration ou d'autorisation sera mise en œuvre.

4.2 Conditions d'assainissement des eaux usées

- Dans les secteurs d'assainissement collectif définis dans le zonage d'assainissement communal, toute construction doit évacuer ses eaux usées par des canalisations souterraines raccordées au réseau collectif d'assainissement, en respectant les caractéristiques de ce réseau. Le cas échéant, un pré-traitement sera requis afin de rendre des eaux usées conformes aux normes fixées par l'exploitant du réseau.
- Dans les zones d'assainissement non collectif définies dans le zonage d'assainissement communal, les constructions doivent évacuer leurs eaux usées vers un dispositif d'assainissement individuel conforme aux filières autorisées par la réglementation et approuvées par le service d'assainissement non collectif local.
- L'évacuation directe des eaux usées non traitées est interdite dans les fossés, cours d'eau et réseaux pluviaux.

4.3 Conditions d'assainissement des eaux pluviales

- Les eaux pluviales issues des toitures des constructions seront résorbées sur le terrain d'assiette du projet, soit au moyen de puisards d'infiltration, soit à ciel ouvert sous la forme d'espaces verts paysagers, ou le cas échéant au moyen de chaussée réservoir.
- Les eaux pluviales et les eaux de lavage issues des chaussées, aires de stationnement, de stockage ou de dépôt seront collectées et tamponnées, avant d'être rejetées dans le réseau public, après accord du gestionnaire. Le cas échéant, un pré-traitement des eaux sera exigé, par débourdeur-deshuileur, bassin de rétention, ...
- Dans la zone UX : le débit en sortie de lot ne doit pas excéder 100 l/s/ha ou les aménagements des lots ne doivent pas engendrer un coefficient de ruissellement supérieur à 0,38.
- Dans la zone UXa : le débit en sortie de l'ensemble de la zone UXa ne doit pas excéder 3 l/s/ha.

4.4 Desserte par les réseaux divers

Les branchements aux lignes des réseaux de distribution d'énergie doivent être réalisés en souterrain.

ARTICLE UX 5 – SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS CONSTRUCTIBLES

Non réglementé.

ARTICLE UX 6 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET AUX EMPRISES PUBLIQUES

6.1 Sauf indication particulière au Document graphique ou dans les Orientations d'aménagement et de programmation, les constructions doivent être implantées :

- à 25 mètres minimum depuis l'alignement (ou à défaut la limite d'emprise) de la RD731,
- à 6 mètres minimum depuis l'alignement (ou à défaut la limite d'emprise) des autres voies et emprises publiques.

6.2 Une implantation avec un recul moindre que ceux prévues à l'alinéa 6.1 est admise dans les cas suivants :

- en cas d'extension de constructions existantes déjà implantées à une distance moindre, à condition de ne pas réduire le recul existant,
- pour les constructions de service public ou d'intérêt collectif, du fait d'exigences de fonctionnement.

6.3 Un recul d'implantation plus important que ceux prévus aux alinéas 6.1 et 6.2 ci-dessus peut être imposé par l'autorité compétente lorsque des conditions particulières de sécurité doivent être respectées.

ARTICLE UX 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

7.1 Les constructions doivent être implantées avec un recul minimum de 5 mètres depuis les limites séparatives.

7.2 Une implantation avec un recul moindre que celui prévu ci-dessus est admise dans les cas suivants :

- l'extension de constructions existantes déjà implantée à une distance moindre, à condition de ne pas réduire le recul existant,
- les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

7.3 Un recul d'implantation plus important que ceux prévus aux alinéas 7.1 et 7.2 ci-dessus peut être imposé par l'autorité compétente lorsque des conditions particulières de sécurité doivent être respectées.

ARTICLE UX 8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE

La distance entre deux constructions non contiguës ne peut être inférieure à 4 mètres.

ARTICLE UX 9 - EMPRISE AU SOL DES CONSTRUCTIONS

La surface maximale d'emprise au sol des constructions (existantes + projetées) par rapport à la surface du terrain est fixée à 70 %.

ARTICLE UX 10 – HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

10.1 Conditions de mesure :

La hauteur maximale est calculée à partir du sol avant travaux :

- au faîtage des toitures pour une toiture en pente,
- à l'acrotère pour un toit terrasse,

Sur terrain plat, elle est mesurée le long de chaque façade de la construction. Lorsque le terrain naturel ou la voie est en pente, la hauteur maximale est mesurée à la partie médiane de la façade.

10.2 Dispositions générales :

- Dans la zone UX, la hauteur des constructions ne peut excéder :
 - 12 m dans le cas d'une toiture en pente,
 - 9 m dans le cas d'un toit terrasse.
- Dans la zone UXa, la hauteur des constructions ne peut excéder :
 - 20 m dans le cas d'une toiture en pente,
 - 17 m dans le cas d'un toit terrasse.

Dans tous les cas, la hauteur de construction doit être conforme aux prescriptions des servitudes liées aux installations de l'aérodrome de Cognac-Châteaubernard (servitudes de protection des installations radioélectriques contre les obstacles, servitudes aéronautiques de dégagement).

10.3 Dispositions particulières :

Une hauteur supérieure à celles indiquées à l'alinéa 10.2 ci-dessus est admise dans les cas suivants :

- en cas d'extension par surélévation d'une construction existante dont une partie excède déjà la hauteur maximale prescrite. Dans ce cas, la hauteur maximale autorisée est celle de la construction existante,
- sous réserve d'être justifiées, en cas d'exigences techniques ou architecturales liées aux bâtiments à destination économique et/ou au fonctionnement de l'activité (telles que les contraintes liées aux cheminées, silos, stockages ou transformations de produits ...).

ARTICLE UX 11 – ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS

11.1 - Dispositions générales

Les constructions doivent présenter une simplicité de volume, une qualité d'aspect et de matériaux garantissant une harmonie d'ensemble, et une intégration harmonieuse dans le paysage environnant.

Les pastiches et imitations de styles architecturaux extérieurs à la région sont interdits.

Les matériaux fabriqués en vue d'être recouverts d'un parement ou d'un enduit, tels que briques creuses ou agglomérés, ne doivent pas être laissés apparents sur les façades des constructions et des clôtures.

Des adaptations aux dispositions du présent article pourront être admises dans les cas d'utilisation de matériaux renouvelables, permettant d'éviter l'émission de gaz à effet de serre ou de production d'énergie renouvelable.

11.2 - Dispositions pour les constructions

Volumétrie des constructions

Les constructions doivent être issues de la combinaison de volumes simples (parallélépipède, prisme, cube ...).

Aspect des façades

Les façades "avant et "arrière", au regard de la voie principale de desserte de la parcelle doivent être traitées avec le même soin.

Le nombre total de matériaux mis en œuvre et apparents est limité à trois, dans un souci de cohérence architecturale.

Pour les menuiseries extérieures, tous les aspects de matériaux sont admis (bois, PVC, acier, aluminium, ...) dans la mesure où ils sont peints ou laqués.

Le nombre de couleurs apparentes est limité à trois afin de préserver une harmonie.

Le blanc en grande surface et les gammes de couleur trop claires sont interdites. Les couleurs vives seront employées uniquement sur les éléments architecturaux ou accessoires de petites surfaces, telles que les menuiseries.

L'alternance de couleurs différentes de bardage est interdite.

Aspect des toitures

Les toitures terrasses, à pente faible ou nulle, sont admises à condition qu'un dispositif architectural (acrotère ...) vienne masquer le matériau de couverture, sauf si son aspect extérieur est de qualité suffisante pour rester apparent.

Les éventuels équipements techniques posés en toiture (blocs de ventilation, climatiseurs, ...) doivent être intégrés dans un volume ou masqués par une paroi.

11.3 - Dispositions pour les clôtures

Les clôtures ne sont pas obligatoires.

Lorsqu'elles sont implantées, elles doivent être composées de panneaux à mailles métalliques soudées sur poteaux métalliques ou bois, de teintes verte (RAL 6011), grise (RAL souris 7031) ou noire.

Les haies venant doubler une clôture feront appel aux essences locales (cf. palette végétale en annexe du Règlement).

Les clôtures ne doivent pas dépasser 2 mètres de hauteur. Une hauteur supérieure est admise pour des raisons de sécurité liée à la nature des constructions ou installations implantées, ou des activités exercées sur le terrain concerné.

ARTICLE UX 12 – OBLIGATIONS EN MATIERE DE REALISATION D'AIRES DE STATIONNEMENT

12.1 Obligations minimales pour le stationnement des véhicules automobiles

- Constructions à destination de bureaux, y compris pour les professions libérales et les parties bureaux des activités artisanales ou industrielles :
1 place de stationnement par tranche de 50m² de surface de plancher.
- Constructions à destination de commerce ou de services :
 - hébergements hôteliers : 1 place de stationnement par chambre
 - restauration : 1 place de stationnement par tranche de 10 m² de salle de restaurant
 - autres commerces et services : 1 place de stationnement par tranche de 50m² de surface de plancher.
- Constructions à destination d'activité artisanale ou industrielle :
1 place de stationnement par tranche de 200m² de surface de plancher.
- Constructions à destination d'entrepôt :
1 place de stationnement par tranche de 400m² de surface de plancher.
- Équipements d'intérêt collectif et services publics :
 - Établissements d'enseignement : 2 places de stationnement par classe.
 - Autres établissements : Le nombre de places nécessaires sera examiné au cas par cas en fonction de la capacité d'accueil des installations.

12.2 Modalités d'application et de réalisation des stationnements

- Le stationnement des véhicules automobiles, correspondant aux besoins des constructions à créer ou à étendre, doit être réalisé en dehors des voies publiques.
- Les places de stationnement exigées doivent être réalisées sur le terrain d'assiette de l'opération ou dans son environnement immédiat, à moins de 300 mètres.
- La surface à prendre en compte pour chaque place de stationnement est d'environ 12,5 m² pour l'emplacement uniquement.
- En cas d'extension d'une construction existante, l'obligation de création de places de stationnement s'applique aux surfaces créées.
- En cas de changement de destination d'une construction existante, la norme applicable est celle correspondante à la destination nouvelle.
- Si un projet comporte plusieurs destinations, les normes applicables à chacune de ces destinations doivent être satisfaites au prorata de leur surface ou de leur nombre.

ARTICLE UX 13 – OBLIGATIONS EN MATIERE DE REALISATION D'ESPACES LIBRES, D'AIRES DE JEUX ET DE LOISIRS, ET DE PLANTATIONS

- Les espaces verts à conserver ou aménager doivent représenter au moins 20% de la superficie totale du terrain
- Les aires de stockage et de dépôts extérieurs de matériaux ou matériels des activités (non compris les aires d'exposition des produits destinés à la vente) seront disposées et aménagées de manière à être masquées à la vue, ou occultées le plus possible, par rapport à la RD731 :
 - soit disposées derrière les constructions par rapport à la route,
 - soit occultées par des éléments végétaux ou bâtis (haie, muret, panneaux en bois, ...),
 - soit disposées à une distance suffisante de la voie compte tenu du volume des matériaux ou matériels qu'elles sont destinées à accueillir.
- **Dans la zone UX**, le traitement des espaces libres paysagers et des plantations sera conforme aux règles suivantes :
 - Les espaces collectifs publics :
 - La bande paysagère le long de la RD731 sera engazonnée et plantée d'une haie champêtre discontinue avec des arbustes d'essences locales, aux formes naturelles (arbustes à port libre).
 - Les boisements champêtres constituant les limites de la zone avec la campagne seront plantés d'arbres et d'arbustes d'essences locales aux formes naturelles (arbres non formés en tige, arbustes à port libre).
 - Les voies de desserte seront accompagnées d'arbres d'alignement, de part et d'autre de la voie. L'emprise des voies sera traitée de façon dissymétrique, un côté pour les éventuels déplacements piétons, l'autre étant engazonné afin de donner un caractère "rural".
 - Les espaces privatifs :
 - les limites parcellaires seront obligatoirement plantées de chaque côté de la clôture sous la forme de haie champêtre, irrégulièrement boisée, avec des arbustes d'essences locales aux formes naturelles.
 - Pour les lots situés le long de la voie interne, la bande de terrain comprise entre la limite de l'emprise publique et le bâtiment sera traitée sous la forme d'un espace de représentation engazonné et planté (arbres et arbustes).

- **Dans la zone UXa**, le traitement des espaces libres paysagers et des plantations sera conforme aux règles suivantes :
 - Les espaces verts de limites de la zone avec la zone agricole, en bordure de la voie de desserte principale, et en bordure de la RD731 seront plantés d'arbres et d'arbustes d'essences locales aux formes naturelles (arbres non formés en tige, arbustes à port libre).
 - Les abords des éventuelles voies de desserte internes de la zone intégreront :
 - . un traitement végétal (engazonnement et/ou plantations d'arbres ou arbustes et/ou noues plantées, ...) qui sera adapté à la largeur de la chaussée et à la mise en valeur de l'image de la zone (marquage des entrées, des carrefours, ...),
 - . les nécessités de déplacements piétons.
- Ces aménagements pourront être intégrés dans l'espace collectif (accotement des voies) ou dans les terrains privés, selon les modalités opérationnelles choisies pour la zone.

– **Prescriptions applicables aux éléments de paysage végétal identifiés et protégés**

 Les haies et alignements arborés :

Sont interdits :

- le défrichage des linéaires de haies identifiés, et l'abattage d'arbres faisant partie des alignements identifiés, sauf demande d'autorisation dûment justifiée par le mauvais état phytosanitaire, ou par risque avéré pour les biens et/ou les personnes,
- l'émondage, l'étêtage ou la taille de manière trop agressive des arbres de grand développement,
- les constructions, installations ou aménagements de sols qui risquent de remettre en cause la pérennité ou la continuité des linéaires identifiés, du fait de la nature du projet ou de leur proximité immédiate avec les éléments protégés.

Est toutefois admise la réduction par défrichage ponctuel des linéaires de haies identifiées, en cas de nécessité pour la création d'un accès, d'un chemin d'exploitation, d'un cheminement piéton-vélo ou d'un passage d'un réseau public.

Ces réductions doivent avoir un caractère limité au regard du linéaire de haie identifié, et être proportionnées à la largeur de l'aménagement d'accès ou de chemin envisagé.

Dans le cas des alignements arborés, les arbres supprimés ou tombés faisant partie des alignements identifiés seront remplacés par des essences équivalentes.

ANNEXE 6 – SERVITUDES D’UTILITE PUBLIQUE – PEB
ARCHEOLOGIE



**COMMUNE DE
SALLES D'ANGLES**



PLAN LOCAL D'URBANISME

Révision

Dossier de PLU approuvé

Pièce Annexe n°6.3 : PLAN DES SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE

PROCEDURE	PRESCRIT	PROJET ARRETÉ	APPROUVÉ
ELABORATION PLU	le 27.10.2005	le 11.02.2008	Le 03.11.2008
MODIFICATION N°1	le 28.02.2012		le 17.12.2012
REVISION	le 24.02.2015	le 27.04.2017	le 28.06.2018

créham

VU POUR ETRE ANNEXE A
LA DECISION EN DATE DU :

LE PRESIDENT DE LA COMMUNAUTE
D'AGGLOMERATION :

MINISTRE DE LA DEFENSE DIRECTION DE L'INFRASTRUCTURE "AIR"
DEPARTEMENT DE LA CHARENTE

Approuvé par décret en date du : 29 Septembre 1983
Publié au Journal Officiel N° 234/c du 08 Octobre 1983

BASE AERIEENNE DE COGNAC CHATEAUBERNARD

N° CCT 016.53.012

SERVITUDES RADIOELECTRIQUES PT1

PROTECTION CONTRES LES PERTURBATIONS ELECTROMAGNETIQUES

Service à consulter dans le cas où une installation
commerciale ou industrielle est prévue
dans les zones de servitudes

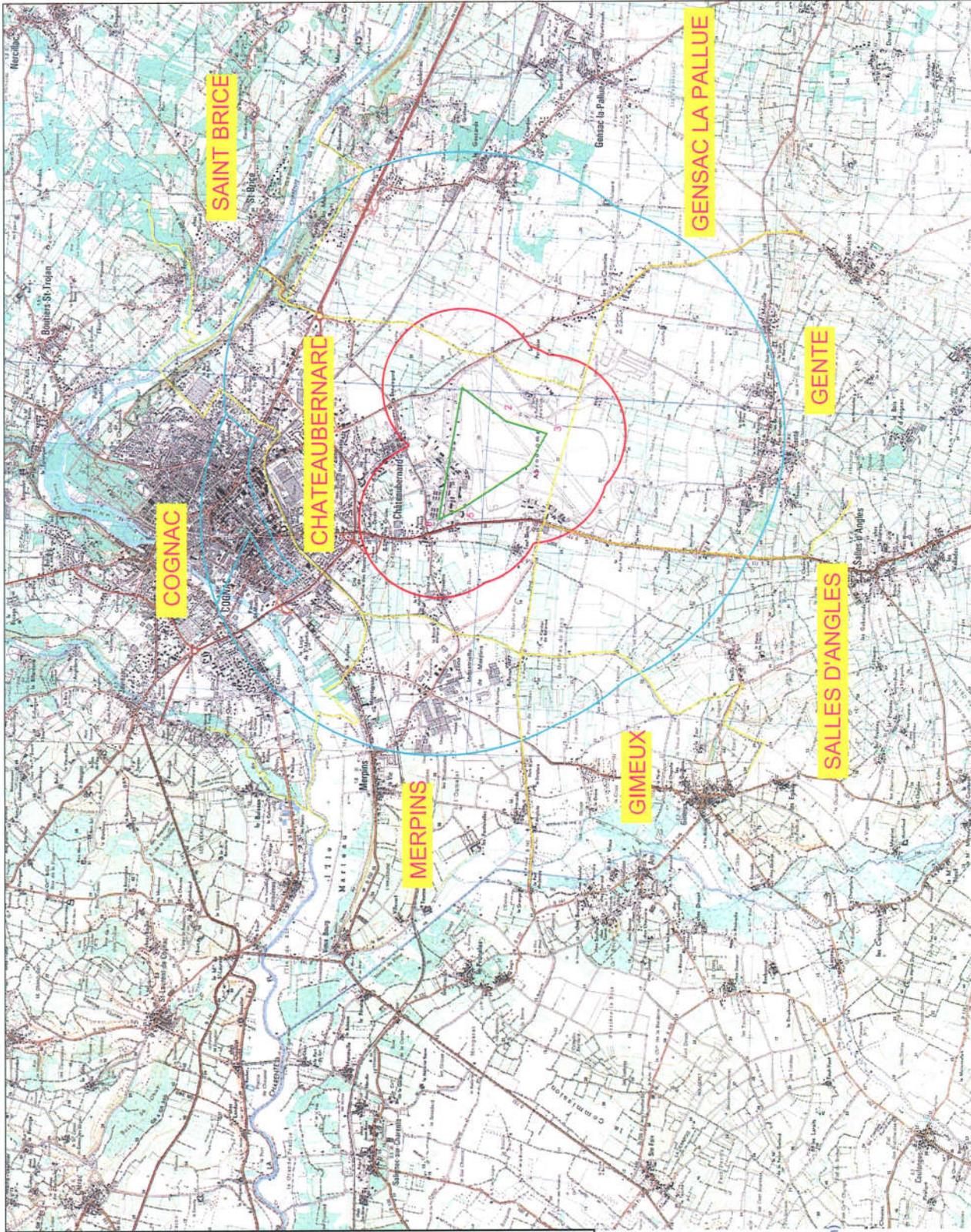
Direction Départementale de l'Équipement
des Territoires
43 Rue du Docteur Duracelli
10016 ANGOULEME CEDEX

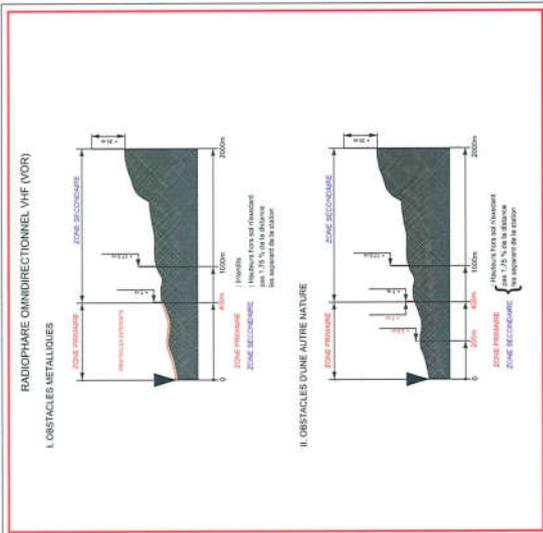
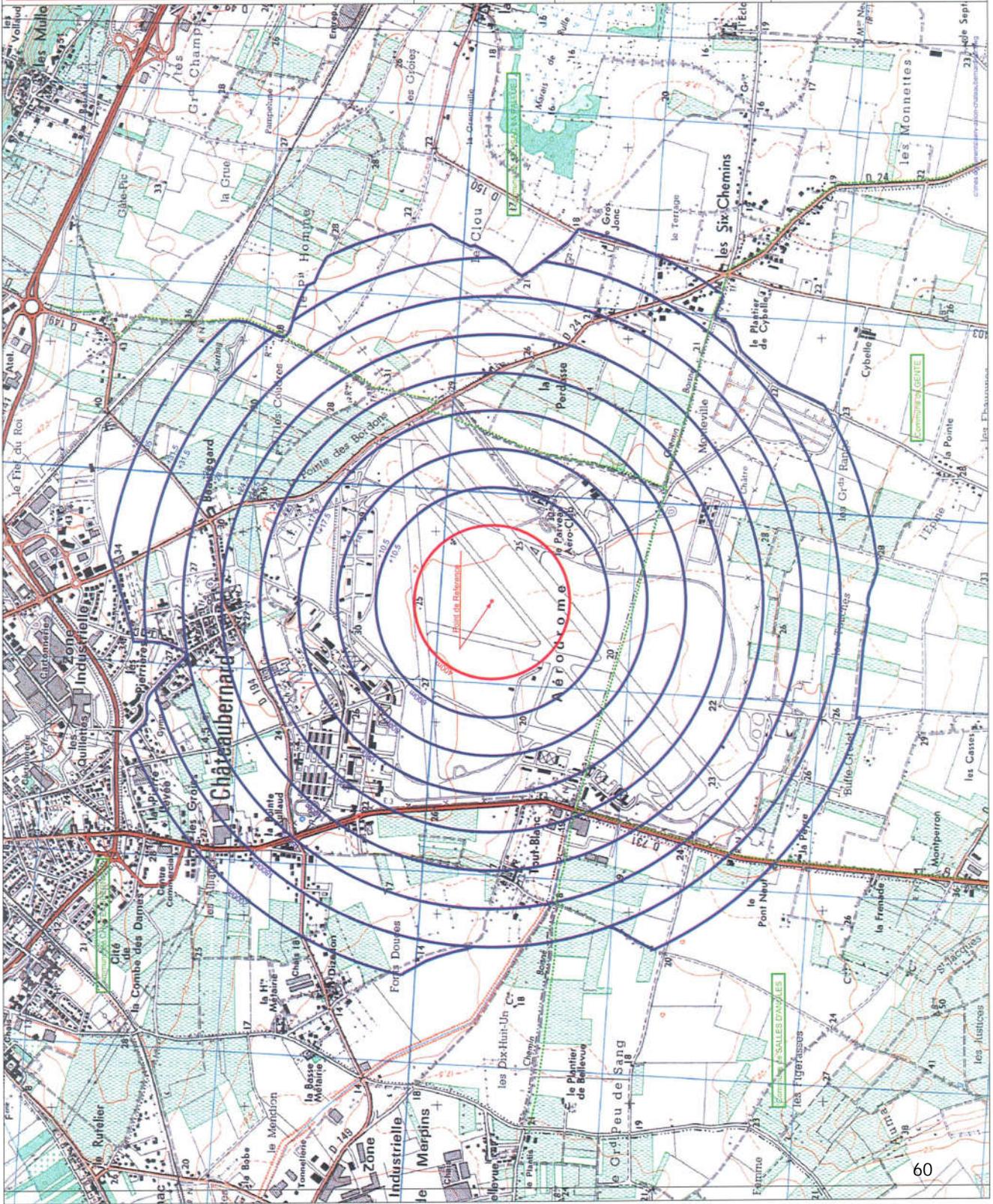
LEGENDE

- 1 GONIO VHF-UHF
- 2 TACAN
- 3 RADARS PAR-SRE-SPAR
- 4 TOUR DE CONTROLE
- 5 CENTRE RECEPTION MF-VHF-UHF
- 6 STATION HERTZIENNE
- ZONE DE GARDE RADIOELECTRIQUE (R=1000m)
- ZONE DE PROTECTION RADIOELECTRIQUE (R=3000m)
- LIMITE DE L ILOT
- LIMITES DE COMMUNES
- 5 COMMUNES DONT LE TERRITOIRE EST INTERESSE
PAR LES ZONES DE SERVITUDES

c:\mes documents\serv-avion-chateaubernard\PT1.dwg

ECHELLE : 1:25 000





CENTRE DE COGNAC -Aérodrome N CCT : 16.24.001

**SERVITUDES RADIOELECTRIQUES
CONTRE LES OBSTACLES
PT2**

ECHELLE : 1:50.000

LEGENDE

- 25 : Point de Référence
- : Ligne de Zone Primaire
- : Ligne de Zone Secondaire
- : Limite Communale
- : Terrain Naturel (Reconstruction y compris les constructions en cours dans les zones réglementées de servitudes)

Plus avancés au décret du :

- Service des Aéroports
- Direction Départementale de l'Équipement de la Charente (Service des Aéroports)
- 41, RUE DU DOCTEUR CHARLES DURROSELE 16109 ANCOULEME CEDEX

22 AVRIL 1981

COMMUNES FRAPPEES DE SERVITUDES

- CHATEAUBERNARD
- GENSAC LA PALLUE
- GENTIE
- SALLES D'ANGLES

INSTALLATION :

- RADIOPHARE OMNIDIRECTIONNEL VHF (VOR)

DATE : 24.03.80 ST/M/A : 661

Mode de consultation

A consulter chaque fois qu'une construction est envisagée dans les zones réglementées de servitudes.

Mode de consultation

A consulter chaque fois qu'une construction est envisagée dans les zones réglementées de servitudes.

SERVITUDE PT2
RADAR SRE-NG
RELAIS HERTZIEN

Service à consulter dans le cas où une construction dans les zones de servitudes dérogé au décret pour être dans les zones

Direction Départementale de l'Équipement de la Région de Bordeaux
 43 rue du Docteur Durouaille
 33076 ANGOULÈME

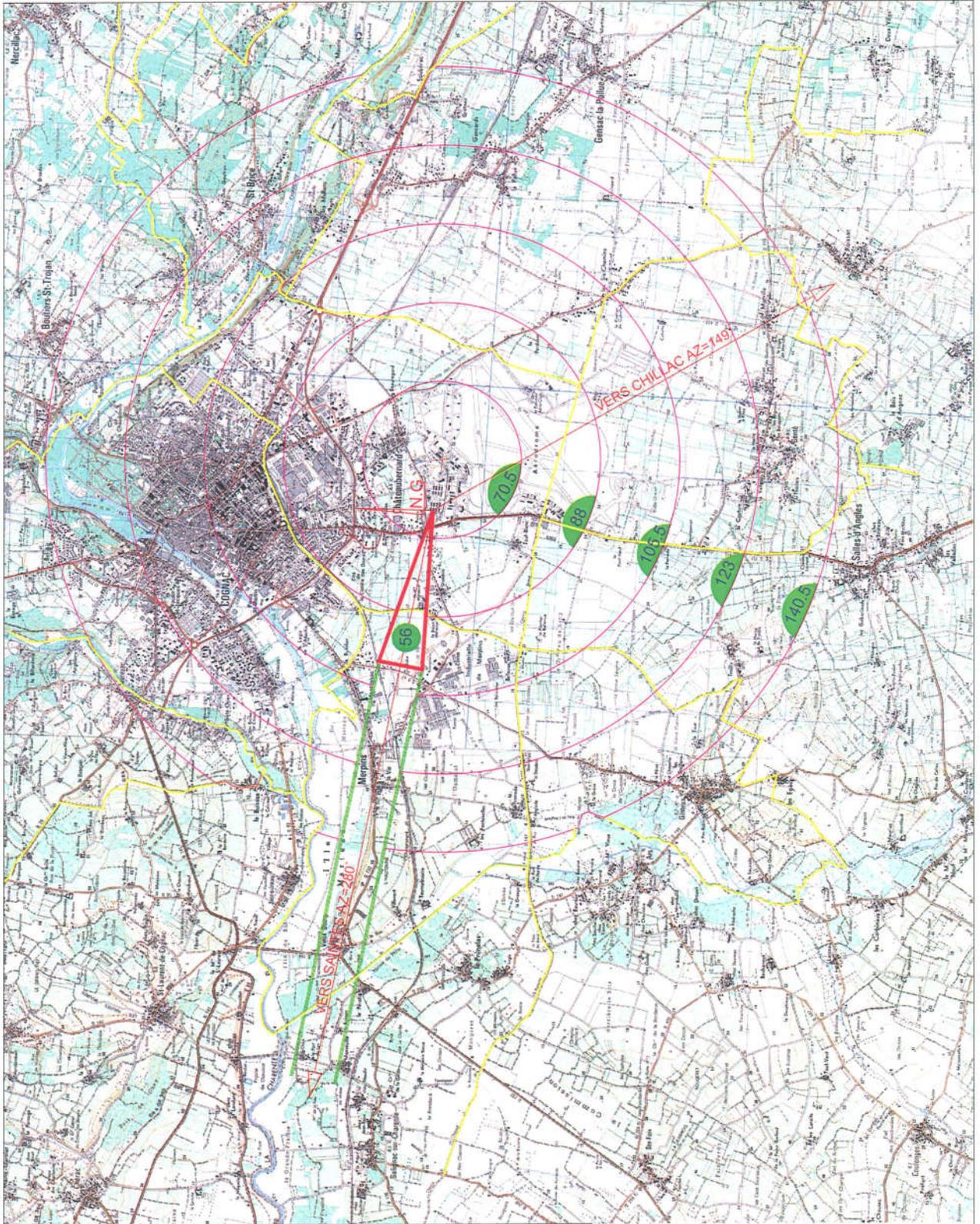
ECHELLE 1/25000



Service à consulter dans le cas où une construction dans les zones de servitudes dérogé au décret pour être dans les zones

LEGENDE

-  RADAR SRE-NG
-  RELAIS HERTZIEN
-  SECTEUR DE DÉGAGEMENT DU RELAIS HERTZIEN
-  SECTEUR DE DÉGAGEMENT DU RADAR SRE-NG
-  ZONE SPECIALE DE DÉGAGEMENT
-  LIMITE DE COMMUNES
-  COMMUNES DONT LE TERRITOIRE EST INTERESSE PAR LES ZONES DE SERVITUDES
-  COTE NGF LIMITES POUR LES OBSTACLES DE TOUTES NATURE



Maîtrise d'ouvrage



Ministère de la Défense



**Direction centrale du service
d'infrastructure de la défense**

**Base aérienne 709
COGNAC-CHATEAUBERNARD**

Préfecture de la
Charente

Préfecture de la
Charente-Maritime

Vu pour être
annexé à mon Arrêté

PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT


François BURDEYRON


LE PRÉFET,

Henri MASSE

Rapport de présentation



Maîtrise d'oeuvre

Direction départementale de l'équipement de la Charente
43, rue du Docteur Duroselle - 16016 Angoulême cedex



assistance à maîtrise d'oeuvre

Service national d'ingénierie aéroportuaire
département programmation environnement aménagement
82, rue des Pyrénées - 75970 PARIS cedex 20



antenne Atlantique

Domaine de Pelus - 12, avenue Pythagore - BP 70285 - 33697 MÉRIGNAC cedex

Mai 2009

SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	3
<u>I) GÉNÉRALITÉS SUR LES PLANS D'EXPOSITION AU BRUIT.....</u>	<u>4</u>
<u>1) Méthode d'élaboration des PEB.....</u>	<u>4</u>
a) Evaluation de l'exposition au bruit à court, moyen et long termes.....	4
b) L'indice Lden.....	4
<u>2) Zones de bruit d'un PEB et règles d'urbanisme applicables.....</u>	<u>5</u>
a) Restrictions d'urbanisation.....	5
b) Isolation renforcée.....	6
c) Renouvellement urbain.....	6
d) Obligation d'information.....	6
<u>3) Procédure de révision du PEB.....</u>	<u>8</u>
<u>II) DÉMARCHE DE RÉVISION DU PEB DE L'AÉRODROME DE COGNAC-CHÂTEAUBERNARD.....</u>	<u>9</u>
<u>1) Présentation de l'aérodrome de Cognac-Châteaubernard.....</u>	<u>9</u>
<u>2) Justification de la révision du PEB.....</u>	<u>10</u>
<u>3) Elaboration technique de l'avant-projet de PEB.....</u>	<u>11</u>
a) Hypothèses prises en compte.....	11
b) Représentation graphique.....	17
<u>4) Choix des limites des zones B et C.....</u>	<u>19</u>
<u>III) LE PROJET DE PEB DE L'AÉRODROME DE COGNAC-CHÂTEAUBERNARD.....</u>	<u>19</u>
CONCLUSION	20

INTRODUCTION

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

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

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

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

L'objet du présent rapport est de présenter le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Cognac-Châteaubernard soumis à PEB au titre de l'article L147-2 du code de l'urbanisme.

D) GÉNÉRALITÉS SUR LES PLANS D'EXPOSITION AU BRUIT

1) Méthode d'élaboration des PEB

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

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

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

- les infrastructures,
- le trafic,
- les procédures de navigation aérienne,
- les conditions d'exploitation.

Ces hypothèses s'appuient sur les données et les perspectives envisageables au moment où le projet de PEB est élaboré. Tous les cinq ans au moins, la commission consultative de l'environnement (CCE) doit examiner la pertinence des prévisions ayant servi à l'établissement du plan. Elle peut proposer au préfet sa mise en révision.

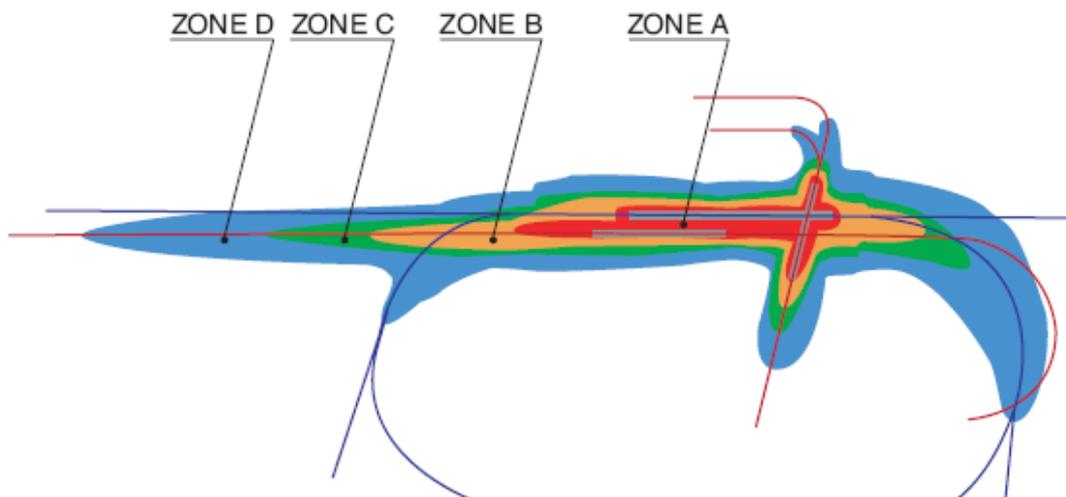
b) L'indice L_{den}

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

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

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

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



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

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

- La zone de bruit fort A

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

- La zone de bruit fort B

C'est la zone comprise entre la courbe d'indice L_{den} 70 et la courbe dont l'indice peut être fixé entre les valeurs L_{den} 62 et L_{den} 65.

- La zone de bruit modéré C

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

- La zone de bruit D

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

La zone D est obligatoire pour les aérodromes visés au I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts, c'est-à-dire les aérodromes pour lesquels le nombre annuel des mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes a dépassé 20 000 lors de l'une des 5 années civiles précédentes¹.

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

a) Restrictions d'urbanisation

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

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

¹ En 2008, les aérodromes relevant de l'application de cet article sont Paris/Charles De Gaulle, Paris/Orly, Nice, Lyon, Marseille, Toulouse, Bâle-Mulhouse, Bordeaux, Strasbourg, Nantes

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

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

b) Isolation renforcée

Les constructions nouvelles autorisées dans les zones de bruit doivent faire l'objet de mesures d'isolation acoustique renforcée, les niveaux d'isolation acoustique devant être atteints dans les différentes zones du PEB étant les suivantes :

	Zone A	Zone B	Zone C	Extérieur immédiat de la zone C
Constructions à usage d'habitation exceptionnellement admises	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	30 dB(A)
Locaux d'enseignement et de soins	47dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	30 dB(A)
Locaux à usage de bureaux ou recevant du public	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	30 dB(A)

Seuls les niveaux précisés pour la zone C ont valeur de normes (circulaire interministérielle du 19 janvier 1988 relative à l'urbanisme au voisinage des aéroports).

c) Renouvellement urbain

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

En outre, la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain modifiée par la loi n°2002-3 du 3 janvier 2002 a introduit une disposition nouvelle : à l'intérieur des zones C, les plans d'exposition au bruit peuvent délimiter des secteurs où, pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou de villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées, à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores : ces secteurs peuvent être délimités postérieurement à l'approbation du PEB, à la demande de la commune compétente en matière de plan local d'urbanisme, par arrêté préfectoral et après enquête publique.

d) Obligation d'information

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

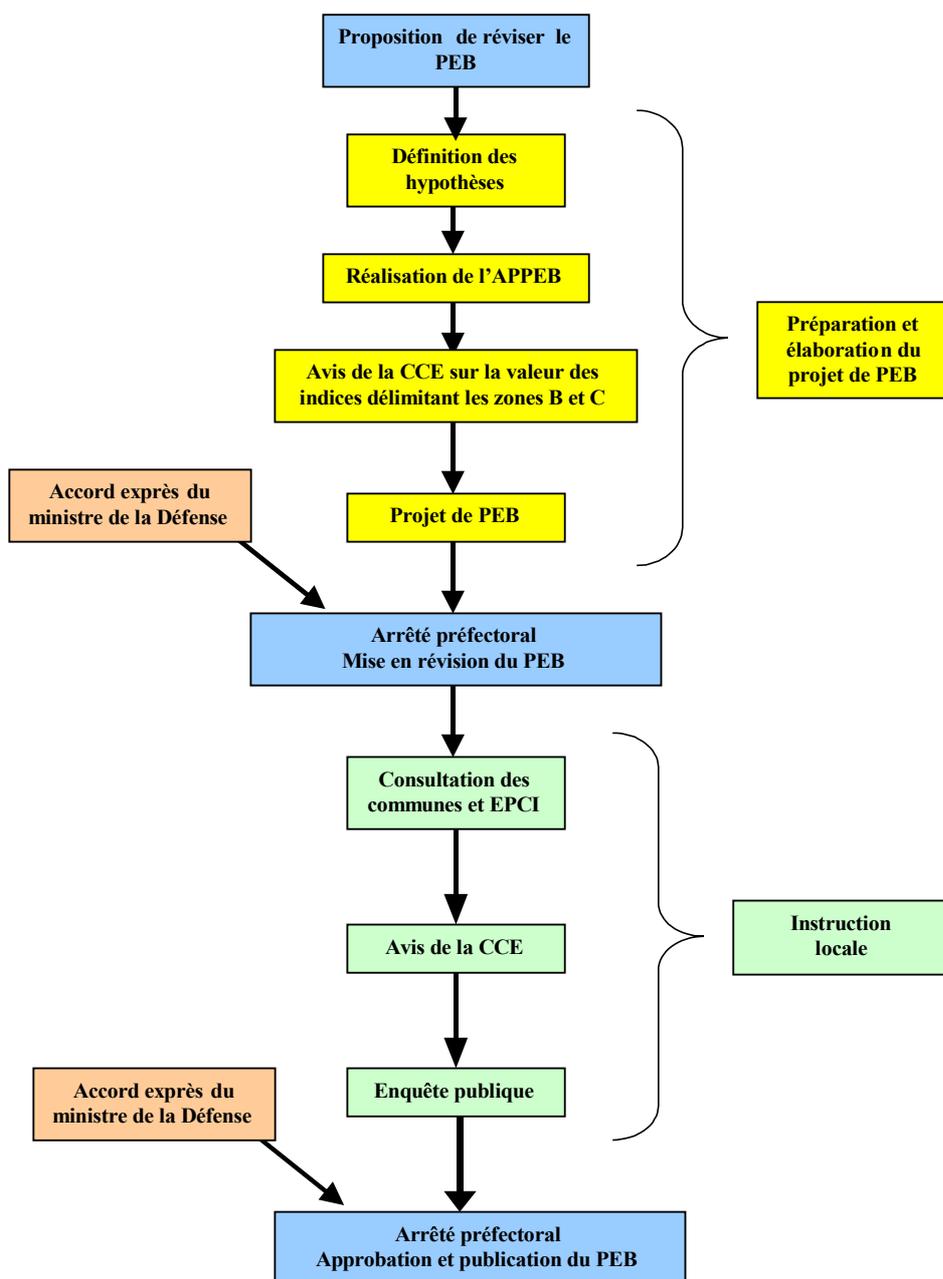
	ZONE A $L_{den} \geq 70$	ZONE B $70 > L_{den} \geq (62 \text{ à } 65)$	ZONE C $(62 \text{ à } 65) > L_{den} \geq (55 \text{ à } 57)$ (indices fixés par le préfet)	ZONE D $(55 \text{ à } 57) > L_{den} \geq 50$
CONSTRUCTIONS NOUVELLES A USAGE D'HABITATION				
Logements nécessaires à l'activité aéronautique ou liés à celle-ci	Autorisés *			Autorisés *
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales admises dans la zone	Autorisés * dans les secteurs déjà urbanisés	Autorisés *		
Constructions directement liées ou nécessaires à l'activité agricole				
Constructions individuelles non groupées	Non autorisées		Autorisées * si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par des équipements publics et si elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances	
Autres types de constructions nouvelles à usage d'habitation (exemples : lotissements, immeubles collectifs à usage d'habitation)	Non autorisés		Opérations de reconstruction autorisées * si rendues nécessaires par une opération de démolition en zone A ou B, dès lors qu'elles n'entraînent pas d'accroissement de la population exposée aux nuisances, que les normes d'isolation phonique fixées par l'autorité administrative sont respectées et que le coût d'isolation est à la charge exclusive du constructeur	
EQUIPEMENTS PUBLICS OU COLLECTIFS				
Création ou extension	Autorisée * s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes		Autorisée *	Autorisée *
INTERVENTIONS SUR L'EXISTANT				
Rénovation, réhabilitation améliorée, extension mesurée ou reconstruction des constructions existantes	Autorisée * sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances			Autorisées *
Opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain	Non autorisées		Autorisées * sous réserve de se situer dans un des secteurs délimités pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existant, à condition de ne pas entraîner d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores	

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

3) Procédure de révision du PEB

La procédure de révision du PEB telle que définie dans le code de l'urbanisme s'est déroulée en deux étapes :

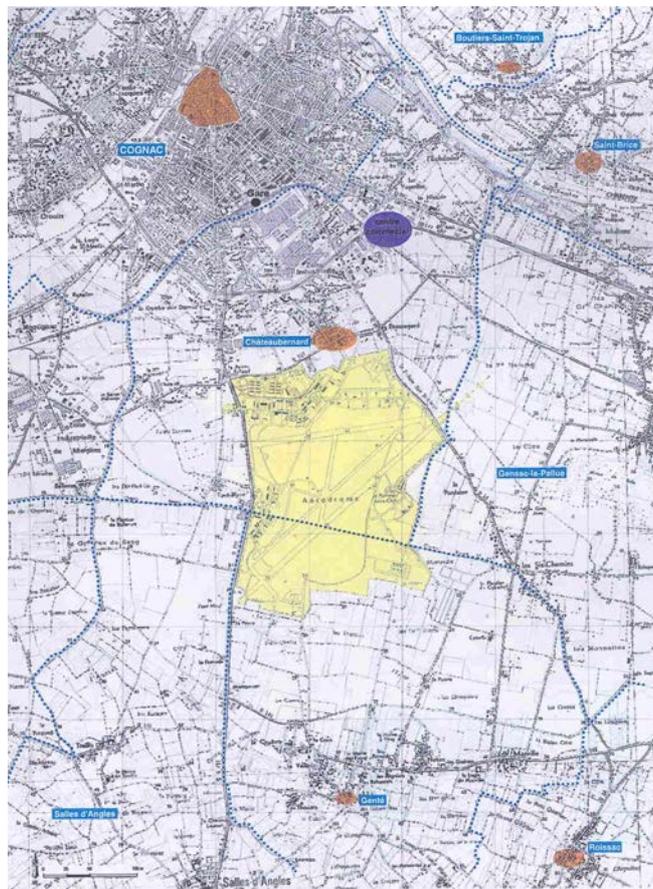
- la première étape a abouti à la définition du projet et à la décision de mise en révision du PEB ;
- la seconde étape a été consacrée au processus de consultation réglementaire et a abouti à l'approbation du nouveau PEB.



II) DÉMARCHE DE RÉVISION DU PEB DE L'AÉRODROME DE COGNAC- CHÂTEAUBERNARD

1) Présentation de l'aérodrome de Cognac-Châteaubernard

L'aérodrome de Cognac-Châteaubernard est situé au nord-ouest du département de la Charente, et installé au sud de la ville de Cognac. Son emprise d'environ 455 hectares s'étend sur le territoire des communes de Châteaubernard, Genté, Salles d'Angles et Gensac la Pallue.



Les mouvements des avions sur cet aérodrome sont liés à :

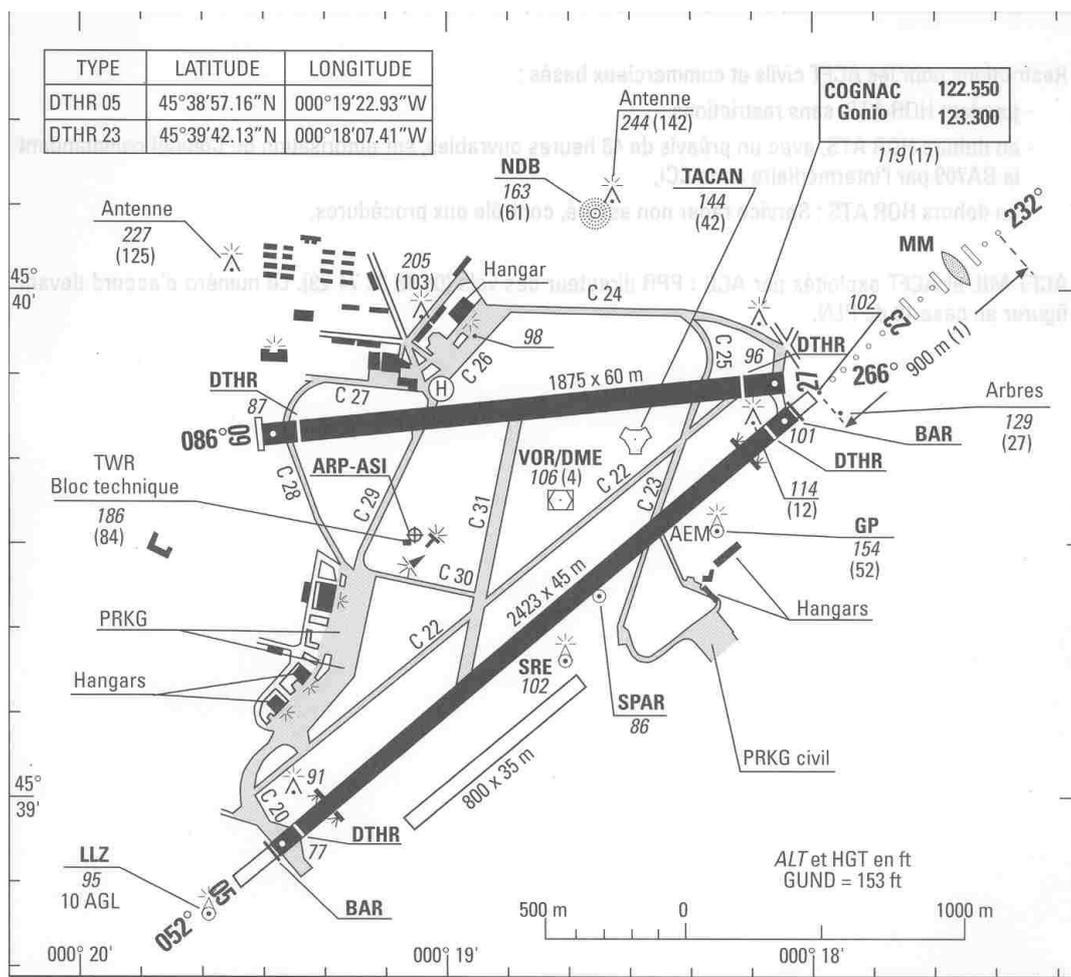
- des activités principalement axées sur les missions de formation école de la base. Les missions susceptibles d'être prochainement dévolues à la base aérienne ont été intégrées, en particulier la permanence opérationnelle (PO).

Au demeurant, la plate forme va accueillir l'activité drone, faible dans un premier temps sur des engins à piston puis peu à peu plus importante sur des appareils équipés de turbopropulseurs.

- des activités liées à l'aéroclub civil.

Ces activités s'effectuent dans le cadre des infrastructures suivantes :

- une piste revêtue 05-23 de 2 423 m x 45 m disposant de seuils décalés à chaque extrémité ;
- une piste revêtue 09-27 de 1 875 m x 60 m disposant de seuils décalés à chaque extrémité ;
- une piste en herbe 05-23 de 800 m x 35 m.



2) Justification de la révision du PEB

L'aérodrome disposait d'un PEB rendu applicable par arrêté préfectoral du 30 mai 2002. Il avait été approuvé sur le fondement de la loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes.

L'étude avait été réalisée avec un trafic escompté à l'horizon 2010 retenant un nombre de mouvements (**noté mvts**) quotidiens de 252 mvts, ce qui représentait 92 000 mvts annuels.

Une actualisation du PEB de l'aérodrome Cognac-Châteaubernard, s'est avérée nécessaire du fait :

- de la modification des hypothèses de trafic ;
- de la nécessité de mettre en conformité le projet avec la nouvelle réglementation (article R 147-1 du code de l'urbanisme) qui impose l'utilisation de l'indice L_{den} comme indice de référence pour le calcul des PEB.

L'étude a reposé sur la base d'éléments de trafic et d'étude des procédures de décollage et d'atterrissage fournis par la direction centrale du service d'infrastructure de la Défense et par l'état-major de l'armée de l'air dont les hypothèses ont été remises le 23 mai 2005 et précisées le 26 mars 2007.

3) Elaboration technique de l'avant-projet de PEB

a) Hypothèses prises en compte

Infrastructures aéronautiques

Il est pris pour hypothèse que celles-ci ne subiraient pas de modification notable à l'échéance considérée (long terme = années 2015 à 2020). Aussi l'ensemble des simulations prend-il en compte les infrastructures dans leur situation actuelle, telles que décrites au paragraphe 3-2 ci-avant.

Perspectives d'évolution du trafic

Les hypothèses de trafic militaire dans les moyen et long termes tiennent compte des paramètres suivants :

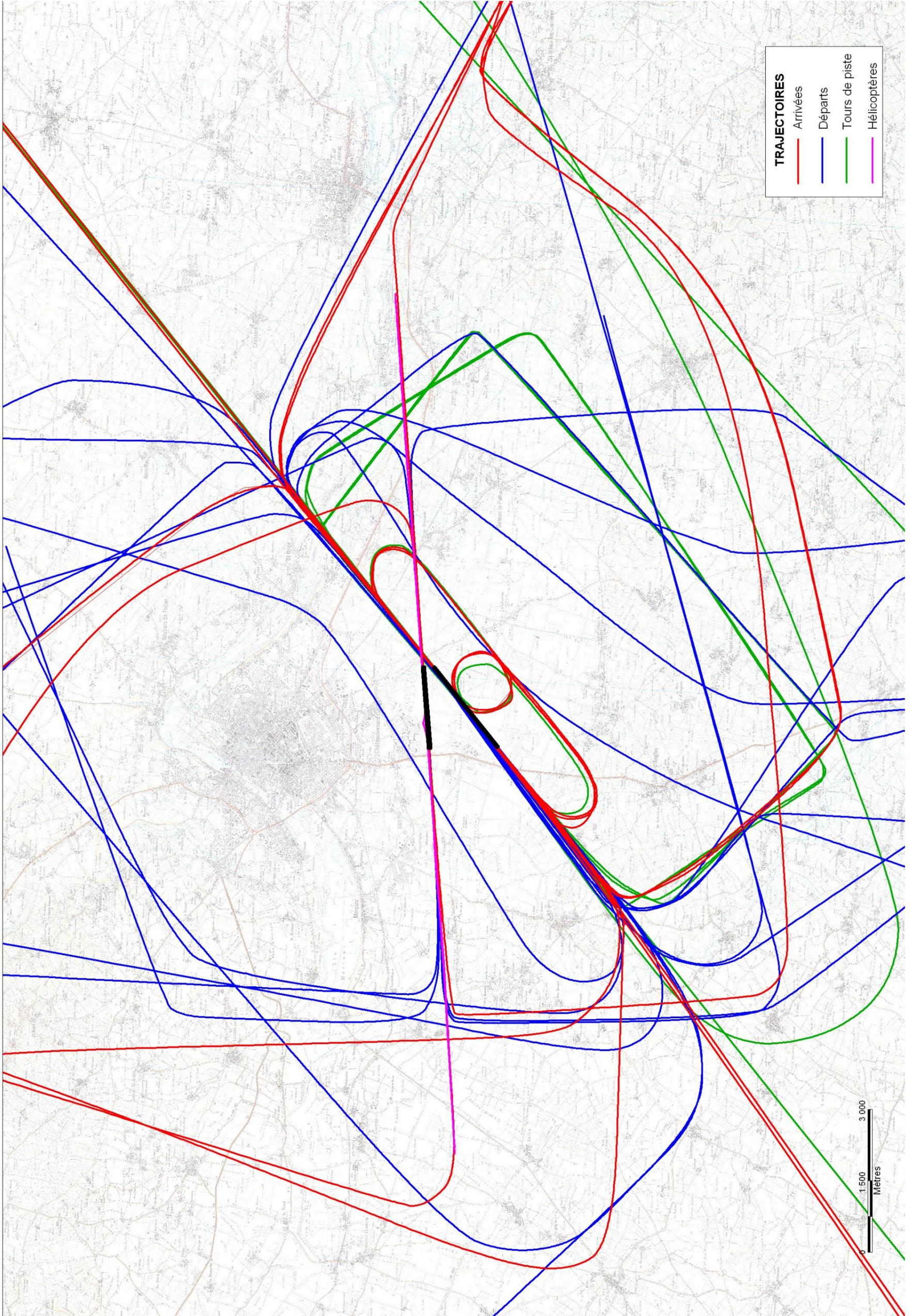
- une activité de permanence opérationnelle identique à l'activité actuelle, intégrant l'arrivée progressive du Rafale dans les forces,
- une activité de monomoteur Epsilon s'établissant progressivement à 80 000 mouvements annuels en lieu et place des 50 000 actuels selon une répartition au décollage de 60% pour la piste 05/23 et 40% pour la piste 09/27,
- une diminution de l'activité C.160 / C.130 / A400M d'environ 10% à moyen terme puis 20% dans le long terme afin de tenir compte du retrait progressif d'une partie des Transall de la flotte,
- à moyen et long termes, des mouvements sur drones à raison de 2,5 vols par jour,
- le reste de l'activité militaire demeurera sans changement par rapport au présent trafic.

Aucune évolution de trafic civil, très faible en volume, n'est envisagée sur la plate-forme aux trois échéances temporelles.

Les hypothèses globales de travail que les conditions précédentes sous-tendent sont données ci-après :

	Nombre de procédures annuelles		
	Court terme	Moyen terme	Long Terme
Avion de chasse M2000, Rafale, Alphajet	1 830	1 780	1 792
Avions école et entraînement EPSILON, TUCANO	51 064	65 679	80 294
Avions de transport C160 / C130, CASA, M20 réacteurs d'affaires civils	334	316	294
Hélicoptères	438	438	438
Aéroclub / aviation légère Be58P, CAN 206	2 108	2 108	2 108
Drones	530	1 325	1 325
TOTAL	56 304	71 646	86 251

Les pages suivantes présentent le tableau de répartition du trafic pour chaque terme de l'étude ainsi que les procédures de circulation aérienne utilisées à proximité de la plate-forme, qui ne devraient pas subir d'évolution à moyen et long termes.



Trajectoires et exploitation

A ce stade, il paraît sans doute utile de rappeler que les aéronefs (avions et hélicoptères) ne circulent pas sur des trajectoires (cheminements) immuables, ceci pour un certain nombre de raisons, qu'elles soient d'ordre météorologique, liées aux performances des aéronefs ou encore liées à la nécessité, pour les services du contrôle aérien, d'assurer la fluidité du trafic sans dégradation de la sécurité, tout en traitant une flotte d'aéronefs hétérogène en termes de comportements (vitesses notamment) et de caractéristiques (taille).

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

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

L'utilisation des pistes par sens est le suivant :

Répartition des trafics sur chaque direction de piste	Décollage QFU 23 (vers le sud-ouest)	Décollage QFU 05 (vers le nord-est)	Atterrissage QFU 23 (vers le sud-ouest)	Atterrissage QFU 05 (vers le nord-est)	Décollage QFU 27 (vers l'ouest)	Décollage QFU 09 (vers l'est)	Atterrissage QFU 27 (vers l'ouest)	Atterrissage QFU 09 (vers l'est)
Avions de chasse	65 %	35 %	67 %	33 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Avions école-Entraînement	25 %	30 %	60 %	30 %	41 %	4 %	4 %	6 %
Avions de transport	68 %	30 %	68 %	32 %	2 %	0 %	0 %	0 %
Hélicoptères	0 %	0 %	0 %	0 %	58 %	42 %	58 %	42 %
Aéroclub / Aviation légère	69 %	31 %	69 %	31 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Drone	0 %	0 %	0 %	0 %	66 %	34 %	66 %	34 %

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

Type d'activité	Jour (6h00 – 18h00)	Soirée (18h00 – 22h00)	Nuit (22h00 – 6h00)
Avions de chasse	91 %	5 %	4 %
Avions école - entraînement	80 %	11 %	9 %
Avions de transport	83 %	14 %	3 %
Hélicoptères	84 %	9 %	7 %
Aviation légère	79 %	21 %	-
Drones	100 %	-	-

Journée caractéristique

Suivant la répartition de trafic au cours de l'année (caractère saisonnier de l'activité, activités d'entraînement concentrées sur de courtes périodes, forte variation de l'activité suivant les jours de la semaine, etc.) et afin d'asseoir la modélisation sur des situations réellement représentatives de l'exposition au bruit, il est pertinent de prendre en compte le trafic observé ou estimé sur une (ou plusieurs) journée(s) caractéristique(s) plutôt que de retenir la simple moyenne annuelle de trafic.

Ainsi, la modélisation de l'exposition au bruit sur l'aérodrome de Cognac-Châteaubernard prend-elle en considération les périodes d'activité suivantes :

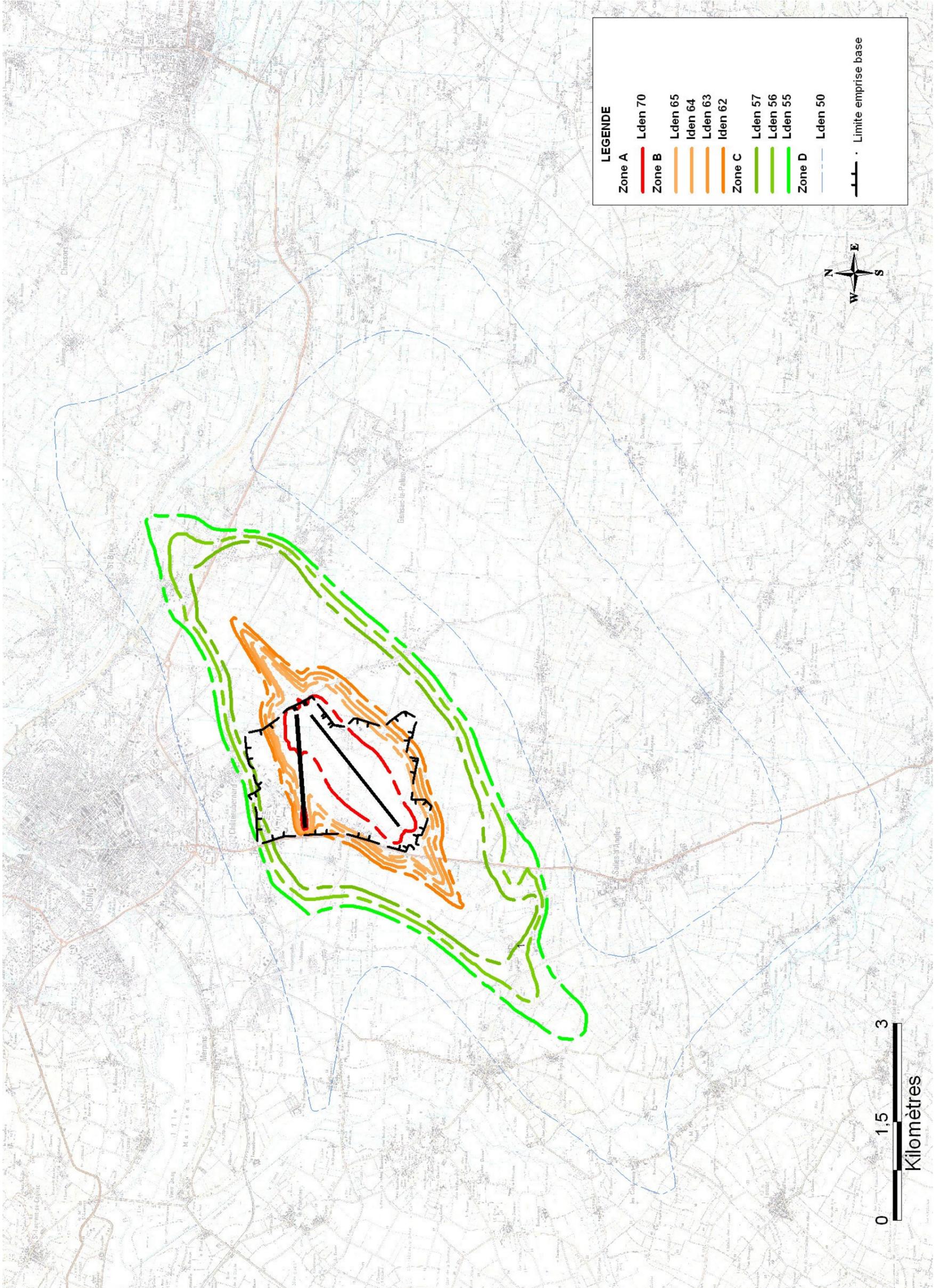
Type d'activité	Nombres de jours annuels d'activité
Avions de chasse	265
Avions école / entraînement	265
Avions de transport	Court terme : 113 Moyen terme : 102 Long terme : 90
Hélicoptères	265
Aéroclub, aviation légère	365
Drones	265

b) Représentation graphique

Pour chaque indice de bruit, le tracé de la courbe enveloppe des courbes des trois termes devient la courbe de l'indice considéré de l'avant-projet de plan d'exposition au bruit, dont la représentation graphique est présentée ci-après.

Sont représentées les courbes de la zone A, de la zone D, et les variantes pour les courbes des zones B et C.

- zone A, de bruit fort : $70 \text{ dB} \leq L_{\text{den}}$;
- zone B, de bruit fort : $62, 63, 64 \text{ ou } 65 \text{ dB} \leq L_{\text{den}} < 70 \text{ dB}$;
- zone C, de bruit modéré : $55, 56 \text{ ou } 57 \text{ dB} \leq L_{\text{den}} < 62, 63, 64 \text{ ou } 65 \text{ dB}$;
- zone D, facultative : $50 \text{ dB} \leq L_{\text{den}} < 55, 56 \text{ ou } 57 \text{ dB}$.



4) Choix des limites des zones B et C

Compte tenu :

- des prescriptions de l'article R 147-2 du code de l'urbanisme autorisant le choix de la courbe extérieure de la zone B entre les valeurs d'indice L_{den} 65 et 62, et le choix de la courbe extérieure de la zone C entre les valeurs d'indice L_{den} 57 et 55 ;
- de l'avis de la commission consultative de l'environnement en date du 16 novembre 2007 ;
- de l'état actuel de l'urbanisation autour du site ;
- de la tendance générale à une diminution non négligeable des zones d'assujettissement, même si quelques zones situées à l'est de l'aérodrome se trouvent soumises à des contraintes nouvelles ;
- des perspectives d'urbanisation aux alentours de l'aérodrome ;

le préfet a décidé :

- **de retenir la valeur d'indice L_{den} 62 comme limite extérieure de la zone B,**
- **de retenir la valeur d'indice L_{den} 55 comme limite extérieure de la zone C,**
- **d'instituer une zone D d'information, dans un souci de transparence maximale.**

III) LE PROJET DE PEB DE L'AÉRODROME DE COGNAC-CHÂTEAUBERNARD

Etabli à l'échelle 1 / 25 000^{ème}, l'ensemble des quatre courbes résultant du choix des indices devient la représentation graphique du projet de PEB qui a été soumis à l'instruction administrative réglementaire.

Celle-ci est jointe au présent rapport.

CONCLUSION

Les acteurs en charge de la base aérienne 709 de Cognac-Châteaubernard, site économique important à l'échelle de l'agglomération de Cognac, ont souhaité que son développement soit maîtrisé.

Le nouveau plan d'exposition au bruit des aéronefs, élaboré en prenant en compte des hypothèses à court, moyen et long termes de développement et d'utilisation de l'aérodrome, contribuera, dans la durée, à atteindre cet objectif, en limitant l'installation de nouvelles populations dans les zones concernées par les nuisances sonores.

Considérant que ce document a pour objet d'édicter des contraintes d'urbanisme s'appliquant aux personnes privées comme aux autorités chargées de la planification urbaine, il est à noter que pour la base aérienne de Cognac-Châteaubernard, la situation apparaît tout à fait favorable dans la mesure où la plate-forme aéroportuaire est particulièrement bien implantée et intégrée au sein de l'agglomération de Cognac.

L'étude permet de mettre en évidence une réduction sensible de l'aire de nécessaire maîtrise de l'urbanisation (zones A, B et C) par rapport au précédent plan d'exposition au bruit en date du 30 mai 2002 ; ce constat atteste une diminution globale de la nuisance à l'échelle des communes concernées.

Pour autant, l'accroissement de la sensibilité de la population aux nuisances de bruit et son attachement légitime à une meilleure qualité de vie ont conduit à retenir les niveaux de bruit les plus protecteurs pour délimiter les zones B et C du nouveau plan d'exposition au bruit ; ceci se traduit, dans certains secteurs, par un élargissement de celles-ci.

En corollaire des considérations précédentes, on notera également que pour l'évolution future des emprises « libérées », il y a lieu, par précaution, de retenir des usages du sol compatibles avec les nuisances liées à l'exploitation de l'aérodrome ; il serait donc opportun de les utiliser en tant que zones d'activités et/ou zones naturelles et agricoles.

Les plans locaux d'urbanisme devraient ainsi s'attacher à une maîtrise de l'urbanisation élargie à des secteurs non couverts par les restrictions d'urbanisme induites par le plan d'exposition au bruit, en particulier dans la zone de bruit D de ce dernier, ce qui constituerait un enjeu fort en terme de développement durable.

De: [BRICCHI-DUHEM Héloïse](#)
Envoyé: lundi 11 février 2019 15:46
À: jm.lortet@e-xo.fr
Objet: Re: Demande d'information SALLES D'ANGLES
Pièces jointes: Salles_d'Angles_Pont_Neuf_plan opérations.pdf

Bonjour Monsieur,

les parcelles concernées par le projet de chais ont déjà fait l'objet d'opérations de diagnostic en 2011 et en 2017 dans le cadre de la création de la ZAC du Pont Neuf. Une opération de fouille a également été réalisée sur une partie du terrain en 2012 (cf. carte).

Les terrains sont donc désormais libres de toute contrainte archéologique et ne feront plus l'objet de prescriptions à ce titre.

Cordialement,

Héloïse Bricchi-Duhem
Service régional de l'archéologie
DRAC Nouvelle-Aquitaine
Site de Poitiers
Pour les fichiers lourds (5 Mo et plus) merci de les expédier par
<http://zephyrin.ext.culture.fr>

----- Message original -----

Sujet : Demande d'information SALLES D'ANGLES

De : jm.lortet@e-xo.fr

Pour : heloise.bricchi-duhem@culture.gouv.fr

Date : 31/01/2019 À 11:22:41

Madame BRICCHI-DUHEM,

Dans le cadre d'une étude d'incidences ou d'impacts relative à la construction de chais pour la distillerie du VIEUX CHÊNE sur la commune de SALLES D'ANGLES, (voir liste des parcelles et planche cadastrale en pj), vous serait-il possible de me dire si cette parcelle a déjà fait l'objet d'un diagnostic archéologique ou s'il sera nécessaire d'en réaliser un ?

Vous serait-il possible de me transmettre une carte des sites connus autour de l'entreprise ?

J'ai également inclus dans les pièces jointes le plan zoomé du PLU de la commune, les parcelles cadastrales sont incluses en zone UX.

Je reste à votre disposition pour toute question.

En vous remerciant par avance.

Très cordialement.

Jean-Marie Lortet
Chargé d'études



Conseils en Environnement et Risques Industriels
Dossiers réglementaires
Déclaration, enregistrement, autorisation, ...
Due diligence
Mise en conformité d'installations

Merci de nous aider à préserver l'environnement en n'imprimant ce courriel et les documents joints que si nécessaire.



Figure 9 : plan général des interventions archéologiques réalisées à la ZAE du Pont-Neuf de Salles-d'Angles entre 2011 et 2017 (cadastre de Salles-d'Angles, section ZA ; coordonnées planimétriques : RGF93CC46).

ANNEXE 7 – ECHANGES AVEC LE SDIS

De : Cédric Musset <cedric.musset@e-xo.fr>

Envoyé : lundi 24 juin 2019 12:43

À : 'LELONG Cyril' <LELONG.C@sdis16.fr>; 'armand.gruaud@developpement-durable.gouv.fr' <armand.gruaud@developpement-durable.gouv.fr>

Cc : 'GRUAUD Armand - DREAL Nouvelle-Aquitaine/UD 16-86/SEC/SEICD'

<armand.gruaud@developpement-durable.gouv.fr>; 'DURAN' <duransas@orange.fr>

Objet : RE: Suite réunion

Bonjour Commandant,

Merci beaucoup pour ces précisions.

Si j'ai bien compris votre mail :

- en l'absence d'effets dominos sur les structures voisines, la surface à prendre en compte pour la défense incendie (temporisation, extinction et protection) ainsi que le dimensionnement de la rétention est la surface de la cellule isolée.
- Pour les stockages extérieurs, l'indépendance est donc retenue si l'EDD démontre l'absence d'effets dominos et si un mur coupe-feu REI240 est mis en place.

Dans le projet de Mr DURAN, le mur sera dimensionné pour éviter l'obtention de flux thermiques supérieurs à 8 kW/m² en toiture de la cellule voisine, et les chais seront éloignés suffisamment pour éviter la propagation d'un incendie. Dans ces conditions, sauf objection de votre part, nous partirons sur le cas n°1 évoqué précédemment à savoir :

- Cas n°1 : on reste sur des chais recoupés en 2 :
 - Pour une cellule de chai de 617 m² supposée indépendante (mur coupe-feu 4h avec acrotère d'un mètre en toiture **et en façades**) : la base de calcul est la suivante : 0,9 x la surface du chai + 70 m³ par tranche de 30 m :
 - la réserve d'eau doit faire : 1233 m²/2 X 0,9 = 555 m³ soit 570 m³ + 6 lances à 70 m³ soit 420 m³ de protection = **TOTAL 990 m³ (en réunion cette valeur a été retenue à 1200 m³)**. La réserve doit être dotée de 6 aires d'aspiration.
 - La rétention déportée doit faire à minima : 17124/2/2 = 860/2 = 430 m³

Monsieur GRUAUD, êtes-vous d'accord sur l'exigence réglementaire de rétention correspondant à 50% de la cellule ?

En vous remerciant pour toutes ces précisions.

Très cordialement.

Cédric MUSSET



Conseils en Environnement et Risques Industriels
Dossiers réglementaires
Déclaration, enregistrement, autorisation, ...
Due diligence
Mise en conformité d'installations

59 avenue de Beaupréau, Local 5, 17390 RONCE LES BAINS,
Fixe : +33(0)9 51 19 84 24
Mobile : +33 (0)6 63 55 85 22
Email : cedric.musset@e-xo.fr

De : LELONG Cyril <LELONG.C@sdis16.fr>

Envoyé : lundi 24 juin 2019 11:03

À : 'Cédric Musset' <cedric.musset@e-xo.fr>; armand.gruaud@developpement-durable.gouv.fr

Objet : RE: Suite réunion

Cédric Musset <cedric.musset@e-xo.fr>; 'GRUAUD Armand - DREAL Nouvelle-Aquitaine/UD 16-86/SEC/SEICD' <armand.gruaud@developpement-durable.gouv.fr>; 'DURAN' <duransas@orange.fr>

Monsieur Musset Monsieur Gruaud,

Après relecture de la réglementation, je vous transmets mes réflexions suite à notre réunion du 12 juin 2019 chez M. DURAN relative au projet de construction de 3 chais sur la commune de Salles d'Angles par la SCI des chais du pont et à votre mail, ci-joint en date du 14 juin 2019 à 11h34 avec comme objet : « rétention et indépendance des chais »

Le projet consiste en la construction de 3 chais identiques dont les caractéristiques sont :

- Superficie de 1233 m².
- Volume d'alcool de 17124 hl
- Division de la superficie du chai par 2 du fait de la mise en œuvre d'un mur de recoupement, avec acrotère, REI 240.

Lors de nos échanges relatifs à la défense incendie du site, 2 cas ont été évoqués (cas 1 les chais sont recoupés, cas 2 les chais ne sont pas recoupés).

En fait, pour un site soumis à déclaration, le cas n°1 ne peut pas être pris en compte. En effet, les chais recoupés ne sont pas indépendants. La distance d'éloignement de l'un envers l'autre n'est pas supérieure à 6 ou 15 mètres. De fait, il ne forme qu'un seul et même chai et donc la superficie à prendre en compte est de superficie total soit 1233 m².

Toutefois pour un site soumis à autorisation, une étude de danger et donc de flux thermique sera réalisée. Même si l'indépendance des chais reste applicable, dans ce cas, les valeurs à prendre en compte sont celles des flux thermiques d'au moins 8 kW/m² afin de définir, réglementairement, s'il y a risque de propagation ou non.

De fait s'il y a propagation entre deux chais, la surface à prendre en compte pour la défense incendie (temporisation, extinction et protection) ainsi que le dimensionnement de la rétention est la surface totale des chais non isolés.

En conclusion, je ne peux pas répondre pour le moment à votre demande de définir les volumes de la défense incendie et de la rétention du fait de l'absence de réalisation de l'étude de danger.

Concernant le positionnement de la défense incendie, elle doit être située à moins de 200 mètres des bâtiments à défendre et à plus de 1,5 x la hauteur des bâtiments.

De plus, les aires d'aspiration et les réserves types « poche d'eau » doivent être situées en dehors des flux thermiques de 3kW/m².

Concernant la fosse d'extinction, un point d'eau doit être situé à proximité, son débit doit être dimensionné par les installations présentes et donc être calculé par l'exploitant. Il en est de même pour le dimensionnement de la fosse d'extinction.

Enfin, pour répondre à votre interrogation sur les stockages extérieurs, le doublement des distances et les murs REI240. Il n'y a pas, à mon sens, d'interprétation possible. Sans mur coupe-feu, la distance d'éloignement est doublée. La construction d'un mur coupe-feu revient en fait au même que si vous stockiez l'alcool dans un bâtiment composé de mur coupe-feu, qui verra sa toiture s'effondrer en 1/2 h. Le principe générale pour limiter la propagation d'un feu reste toujours : écran / distance.

Je vous souhaite une bonne journée.

Cordialement.

Service départemental d'incendie et de secours de la Charente



Commandant Cyril LELONG
Chef du service ICPE
Groupement Opérations
43 rue Chabernaud
16340 L'ISLE D'ESPAGNAC
Tél : 05 45 39 35 00
Courriel : service.prevention@sdis16.fr

De : Cédric Musset <cedric.musset@e-xo.fr>

Envoyé : mercredi 12 juin 2019 17:29

À : 'GRUAUD Armand - DREAL Nouvelle-Aquitaine/UD 16-86/SEC/SEICD'

<armand.gruaud@developpement-durable.gouv.fr>; LELONG Cyril <LELONG.C@sdis16.fr>; 'DURAN' <duransas@orange.fr>

Cc : 'ArchiXO' <archixo@orange.fr>

Objet : Suite réunion

Bonjour Monsieur GRUAUD, Commandant LELONG,

J'ai repris nos propos de ce matin en réactualisant, à tête reposée, avec les valeurs que le Commandant nous a communiqué, ce qui diffère un tout petit peu pour une valeur que nous avons calculé.

- Cas n°1 : on reste sur des chais recoupés en 2 :
 - Pour une cellule de chai de 617 m² supposée indépendante (mur coupe-feu 4h avec acrotère d'un mètre en toiture **et en façades**) : la base de calcul est la suivante : 0,9 x la surface du chai + 70 m³ par tranche de 30 m :
 - la réserve d'eau doit faire : 1233 m²/2 X 0,9 = 555 m³ soit 570 m³ + 6 lances à 70 m³ soit 420 m³ de protection = **TOTAL 990 m³ (en réunion cette valeur a été retenue à 1200 m³)**. La réserve doit être dotée de 6 aires d'aspiration.
 - La rétention déportée doit faire à minima : 17124/2/2 = 860/2 = 430 m³
- Cas n°2 : on ne recoupe pas les chais :

- Pour une cellule de 1233 m², la base de calcul est 1 x la Surface du Chai + 80 m³ par tranche de 30 m ;
- la réserve d'eau doit faire : 1233 x 1 = 1233 soit 1260 m³ pour l'extinction + 4 X 80 m³ pour la protection soit 320 m³ = **TOTAL 1580 m³ d'eau.**
- La rétention déportée doit faire à minima : 17124/2 = 860 m³.
- 8 aires d'aspiration pour la réserve incendie

Pour le repositionnement des installations :

- Il faudrait donc descendre fosse d'extinction et rétention déportée vers les parcelles rétrocedées, tout en restant à 15m, puis décaler les chais vers le nord et essayer de positionner une réserve d'eau comme mentionné précédemment.
- La réserve d'eau côté initialement prévu est préférable. Il faut rester à une distance du chai à minima = à 1,5 x la hauteur du chai ; si c'est un bassin ;
- Si c'est une poche, il faut être en dehors des périmètres d'effets thermiques,
- Les points de pompage des engins du SDIS doivent être à D > 25 m du chai ;

La fosse d'extinction devra être alimentée en eau par une tuyauterie de 100 mm avec une vanne manœuvrable à distance et nous devons justifier son dimensionnement dans l'étude de dangers.

Merci à tous d'apporter vos commentaires ou corrections si je me suis mépris ou si j'ai omis certains éléments.

Monsieur DURAN : pourriez-vous s'il vous plait nous confirmer les parcelles cadastrales qui vous seraient cédées par la CDA ?

Restant à votre disposition pour toute question.

Très cordialement.

Cédric MUSSET



Conseils en Environnement et Risques Industriels
 Dossiers réglementaires
 Déclaration, enregistrement, autorisation, ...
 Due diligence
 Mise en conformité d'installations

59 avenue de Beaupréau, Local 5, 17390 RONCE LES BAINS,

Fixe : +33(0)9 51 19 84 24

Mobile : +33 (0)6 63 55 85 22

Email : cedric.musset@e-xo.fr

**ANNEXE 8 – FICHES DESCRIPTIVES DES MASSES D’EAUX
SOUTERRAINES**