

		<p>C, elles ne pourront plus être utilisées pour la construction d'immeubles d'habitation, à supposer que les règles d'urbanisme auraient permis une telle construction. Il est vrai que leur valeur pourrait se voir ainsi diminuée. Néanmoins, compte-tenu du caractère essentiellement forestier de l'emprise des zones de bruit du PEB, il est vraisemblable que peu de parcelles sont destinées à la construction et qu'ainsi l'impact du PEB sur la valeur du foncier est très faible.</p>	
<p>4 BREBION Bernard 197 ch . du Grand canadepy Le Beausset</p>	<p>Après avoir pris connaissance du dossier, estime que la notion de bruit n'est pas prise en compte en dehors des limites inscrites au PEB, et pourtant la frontière du bruit ne s'arrête pas à « une vue de l'esprit » Les conséquences sont « pollueur payeur. » Il existe des techniques anti bruit comme à l'aéroport de Lyon Bron. Il faut s'intéresser à la cause (origine) pour éviter les conséquences.</p>	<p>Les règles de délimitation des zones de bruit d'un PEB sont définies par les articles R.112-1 à R.112-3 du code de l'urbanisme. Elles précisent, notamment, que la valeur de l'indice de bruit est calculée sur la base de l'indice Lden exprimé en décibels (dB). L'indice de gêne sonore représente le niveau d'exposition totale au bruit. Il caractérise un niveau moyen de gêne sur une période de 24 heures. Des pondérations sont appliquées pour le calcul de l'indice aux vols opérés en soirée et de nuit, pour aboutir à une meilleure représentation de la gêne tout au long de la journée (les niveaux sonores de la soirée et de la nuit sont respectivement pénalisés de 5 dB et de 10 dB. L'indice Lden a été retenu au niveau européen dans le cadre de la</p>	<p>Dont acte</p>

		<p>directive 2002/49 et est l'indice de bruit de référence pour la plupart des cartes de bruit produites en France.</p> <p>La modélisation des zones exposées au bruit est réalisée à partir des hypothèses de trafic court, moyen et long termes et des procédures de circulation aérienne.</p> <p>La maîtrise des nuisances aéroportuaires repose sur trois piliers :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. la diminution du bruit des aéronefs par les progrès réalisés dans le domaine de l'aérodynamique et de la motorisation,</li> <li>2. l'éloignement des aéronefs des habitations par la maîtrise des trajectoires,</li> <li>3. la maîtrise de l'urbanisme aux abords de l'aéroport pour éviter d'exposer de nouvelles populations au bruit aéroportuaire.</li> </ol> <p>Le PEB concrétise la mise en œuvre du troisième pilier, et à cet égard, son approbation est un volet essentiel de la maîtrise des nuisances aéroportuaires. Néanmoins, les deux autres piliers font l'objet d'autres mesures, qui continueront indépendamment de l'approbation ou non du PEB : réduction de bruit à la source et maîtrise des trajectoires. Il n'est toutefois pas prévu par la</p>	
--	--	--	--

			<p>réglementation de mesure de bruit par un organisme indépendant dans le cas de l'aérodrome du Castellet.</p> <p>Le fait de se trouver au-delà de la limite extérieure du PEB n'implique pas l'absence de bruit dû à l'activité aéroportuaire, mais signifie que l'indice Lden calculé est inférieur à 50, en conséquence de quoi il n'est pas jugé nécessaire d'imposer des contraintes à l'urbanisation.</p>	
5	<p>ORRU Pierre Jean 166 Bd des Accacias Le Brûlat du Castellet</p>	<p>Après avoir pris connaissance du dossier, émet un avis défavorable à l'évolution de l'aérodrome du Castellet et à toutes les nuisances liées à ce développement (sonores, pollution, trafic routier accru) et craint un impact négatif sur sa qualité de vie.</p>	<p>Voir C1 L'aérodrome reste dans son périmètre actuel.</p>	<p>Dont acte</p>
6	<p>AQUILINA Gérard 14 rue Pierre Marie Curie Le Beausset</p>	<p>Nous craignons que les nuisances sonores ajoutées à celles du circuit n'augmentent considérablement et empêchent les riverains d'avoir un environnement serein.</p>	<p>Voir C1 Le bruit lié au décibel ressenti ne se cumule pas.</p>	<p>Dont acte</p>

Commune du Beausset (R.B)	Observations	Réponse du Maître d'oeuvre	Réponse du C.E
1	<p>M. GIULIANO Guy 24 rue de la Treille</p> <p>Est venu se renseigner. N'est pas concerné par le PEB</p>	<p>Ne nécessite pas de réponse</p>	

	Le Beausset	le P.E.B		
2	M et Mme SINGER 612 Ch. Du Beausset Vieux Le Beausset	Sont inquiets par les prévisions du trafic. Le circuit du Castellet suffisait !	Voir C1 et C6 Les prévisions de trafic sont des évaluations sur 10 à 15 ans.	Dont acte
3	M et Mme GONNET/ SINGER, 580 Ch du Beausset Vieux Le Beausset	Le PEB semble entendre que les nuisances sonores s'appliquent sur un large territoire. Nous craignons que le développement de l'activité de l'aérodrome (de 13000 à 49000 mouvements) ne provoque de graves nuisances sonores et environnementales.	Voir C1	Dont acte
4	M. VADON Bruno Dt 12 rue Portalis Le Beausset	Le PEB ne justifie pas les raisons d'une forte augmentation du nombre des rotations qui va augmenter d'autant les nuisances sonores. A quoi est due cette augmentation programmée ? Qu'en est-il des probables liaisons par hélicoptères pour les passagers qui débarquent ? Nuisances supplémentaires. Les zones définies au PEB n'intègrent en rien la réalité de l'impact sonore du trafic à venir (N et O du Beausset N du Castellet) Plutôt que de mettre des contraintes aux constructions à venir, mieux vaut mettre des limitations aux nuisances directes de l'activité aéroportuaire qui viennent se rajouter à celles du circuit tout proche. Sud Ste	Voir C1 et C4  Les remarques émises concernent le bruit de comportement et le bruit des infrastructures de transports terrestres, ce qui n'est pas l'objet du présent dossier.	Dont acte  Hors Enquête

5	Mme VALLETEAU DE MOULLIAC Sylvia	Baume ne doit pas être sacrifiée pour quelques milliers de privilégiés voyageant par avion chaque année.	Voir CPE3	
6	Mme BEN AMARA Sabine Dt 2070 Domaine Pierre Mouraou Le Beausset	Est venue consulter le dossier, transmettra un courrier  Est venue consulter le dossier, transmettra un courrier	Voir CPE4	
7	M. SABATON Guy Dt La Cauchois Le Beausset	Dénonce : -1 Aérodrome devenu Aéroport sans consultation  -Le survol incessant des hélicoptères et de l'avion de chasse ainsi que chaque samedi les nuisances sonores d'un petit avion qui fait de l'acrobatie,	Voir B4 et C1 Rappel des définitions : - l'aérodrome est l'ensemble des surfaces destinées aux mouvements des aéronefs - l'aéroport est l'ensemble des bâtiments et des installations qui servent au traitement des passagers ou du fret aérien. Il est situé sur un aérodromes En ce qui concerne la voltige, il est exact qu'il existe au droit de l'aérodrome du Castellet une zone de voltige. Il s'agit toutefois d'un espace aérien qui n'est pas directement lié à l'activité aéroportuaire et qui peut à ce titre être fréquenté par des aéronefs basés sur d'autres aérodromes. Ce type d'espace aérien n'est pas pris en compte par le PEB, qui n'est relatif qu'aux seuls mouvements générés par	Dont acte   Dont acte

			<p>-L'activité du Circuit et bientôt la LGV. Il n'y a plus qu'à chercher ailleurs.</p>	<p>l'infrastructure aéroportuaire, et non pas par l'ensemble de l'activité aéronautique.</p> <p>Les remarques émises concernent le bruit de comportement et le bruit des infrastructures de transports terrestres, ce qui n'est pas l'objet du présent dossier.</p>	Dont acte
8	Mme SABATON Sylvia Dt la Cauchois Le Beausset	Est venue consulter le dossier, transmettra un courrier		Voir CPE10	
9	Association Arc en Ciel Environnement Sis Paul St Exupéry Le Beausset re- présentée par Mme VOLPI-BRUN, et M. DUBOIS- LAYZET	Remettent un courrier en date du 25 mai 2016 au Commissaire Enquêteur. Constatent que le PER propose une limitation de la construction dans les zones soumises au bruit des avions autour de l'aéroport et la préconisation d'une isolation acoustique pour les constructions nouvelles. La seule proposition pour lutter contre la pollution sonore est donc de se calfeutrer chez soi dans une région où l'on peut vivre à l'extérieur 6 mois de l'année. L'augmentation du trafic prévue ne fera qu'accroître les nuisances (divers vols commerciaux, aviation d'affaire,	Voir C1, C4 et B4	Dont acte	

	<p>jets privés, avions de l'école de pilotage. Où est dans ce PEB la prise en compte de l'existant et les véritables solutions ? Ajoutent que le circuit du Castellet amplifie les nuisances de l'aéroport. Là le bruit est continu, intense, jour et nuit, et les doubles vitrages sont inefficaces. Là encore absolument aucune action pour réduire la nuisance : ni réel mur anti bruit, ni silencieux sur les engins, ni réduction drastique de l'émission autorisée (ce qui se fait sur d'autres circuits)</p> <p>Plus de trafic aérien, plus d'activité sur le circuit = Plus de CO<sup>2</sup> et de gaz à effet de serre = plus de réchauffement climatique. Pratiques contraires à l'esprit de l'accord de Paris (Cop 21) et cours de ratification. Faire tourner des bolides sur un circuit, prendre l'avion pour les déplacements des plus privilégiés au mépris du bien commun et des habitants de notre région sont des pratiques qui doivent évoluer vers la</p>	<p>Les bruits de comportement sont de compétence Maire. Les communes concernées par des nuisances sonores diverses (installations classées pour la protection de l'environnement, activités de loisirs, activités sportives, ...) peuvent établir un Plan d'action ou des chartes de bonnes conduites avec les exploitants de ces installations, en liaison avec les riverains et les associations.</p> <p>Ne concerne pas la présente enquête publique</p>	<p>Dont acte</p> <p>Hors Enquête</p>
--	--	---	--------------------------------------

D.M

10	STIEVENARD Pierre Dt 3470 RDN 8 Le Pas de Pouyen Le Beausset	sobriété et non vers le « toujours plus » Qu'en sera - il du bruit induit dans le futur par les transports routiers l'aérodrome desservant ? (Infrastructures routières, trafic accru etc...)	Voir C1 La modélisation des zones de bruit d'un aérodrome ne prend en compte que les activités aériennes.  Les cartes de bruit stratégiques et les Plans de prévention du bruit dans l'environnement des infrastructures de transports terrestres et des agglomérations élaborés par les autorités compétentes proposent des actions de prévention et de gestion des nuisances sonores. Voir le site du portail de l'État : <a href="http://www.var.gouv.fr/bruit-lie-aux-routes-et-voies-ferrees-r245.html">http://www.var.gouv.fr/bruit-lie-aux-routes-et-voies-ferrees-r245.html</a> et les sites du Conseil départemental, et ceux des agglomérations concernées :	Dont acte
11	COUTROT Laurence, Dt 1534 chemin de la Suffrene Le Castellet	Non aux atterrissages et décollages de nuit. A pris connaissance du dossier et remet un courrier au CE par lequel elle explique pourquoi la perspective de l'enquête est trop restreinte. La carte du PEB est mensongère en ce qu'elle analyse la zone de bruit que sur un territoire extrêmement limité, ce qui permet d'affirmer que 90 % de la population est épargnée par le bruit de	Voir C4, C1, B4 et B10	Dont acte

L. N



12	ABOTT Mary Dt 532 Ch du Grand Pin, Le Castellet	<p>l'aéroport ce qui est faux : ainsi, par exemple toute la zone fortement habitée Pipette, Pin vert, Valdaray etc, qui s'étend jusqu'au Brulât et à St Anne est lourdement concernée par les nuisances sonores de l'aéroport. Il est abusif de séparer arbitrairement les nuisances sonores de l'aéroport et de celles du circuit. En effet en termes de gêne psychique et physiologique pour la population concernée les deux effets se conjuguent et la nocivité de l'un vient amplifier celle de l'autre. Dans un pays où l'on vit les fenêtres ouvertes plus de 6 mois de l'année, il est vain de prétendre lutter contre le bruit à coup d'isolation phonique des maisons. Mieux vaut commencer par ne pas aggraver les nuisances sonores. Tout ceci conduit à demander une forte extension de la zone réelle d'exposition au bruit et donc du nombre d'habitants concernés et une limitation sérieuse des nuisances sonores, notamment nocturnes causées par l'aéroport.</p>	<p>Voir C4, C1, B4 et B10</p>	Dont acte
----	---	---	-------------------------------	-----------

13	LAUTMAN Jacques Dt 1534 Ch de la Suffrène Le Castellet	<p>1°) Il est regrettable que la Communauté de Commune Sud Ste Baume n'ait pas été capable de se prononcer dans les temps</p> <p>2°) – Ne pas tenir compte du circuit est inacceptable. En effet, subir le bruit continu du circuit certains jours et en même temps, des avions, bruit violent subit, produit une nuisance psychique considérable.</p> <p>3°) – Les habitants de ces zones faiblement construites ont choisi. La question se pose de savoir si la protection des zones rurales peut et doit être prise en compte.</p> <p>4°) – Les données utilisées dans ce dossier seront vite dépassées si l'aéroport se développe.</p> <p>En conséquence il semble nécessaire que l'usage de l'aéroport soit limité et interdit de nuit.</p>	<p>Les établissements publics de coopération intercommunale (communauté d'agglomération, communautés de communes, ...) et les communes concernées sont systématiquement consultées dans le cadre de la procédure.</p> <p>La Communauté de Commune Sud Sainte Baume a été consultée le 02 novembre 2015, mais n'a pas répondu.</p> <p>Voir B10</p> <p>Voir C1</p>	Dont acte
14	Assoc. « Les Ginstés Vigilants » Allée des Gi- nestés Le Beausset, représentée par M. JP FREDON et M. Laurent CAULET	<p>Remettent un courrier en date du 2 juin 2016 au Commissaire Enquêteur.</p> <p>Le PEB de l'aéroport du Castellet se présente comme une simple validation des zones de bruit entourant la piste de l'aéroport entraînant des contraintes particulières pour les constructions à venir.</p> <p>1/ Sur la méthode : Relèvent l'absence totale de prise en compte de la rose des vents sur le</p>	<p>Voir C1 et C4</p> <p>Le calcul des courbes de bruit annuelles repose sur des conditions météorologiques moyennes,</p>	Dont acte

	<p>secteur et de l'effet du relief sur la réflexion des bruits. La méthode retenue pour délimiter les zones de bruit ne leur sembla pas suffisamment pertinente et permet de réduire au maximum l'emprise de ces zones.</p>	<p>notamment un vent de face de 8 noeuds ou 14,8 km/h. Il n'est pas affiné en fonction de la période de la journée ou de l'année, mais cette approximation a cependant des effets limités et acceptables pour le calcul d'indices de bruit cumulatifs qui s'appuient sur des niveaux sonores moyens sur une année. Les paramètres de modélisation du bruit prennent également en compte la répartition moyenne des vents au cours de l'année, dont découle naturellement le taux d'utilisation de chaque sens de la piste.</p> <p>La topographie aux environs de l'aérodrome peut avoir un impact sur les niveaux sonores. Seule la variation de la distance entre la source de bruit (l'avion) et le récepteur au sol induite par le relief est prise en compte dans la méthode d'élaboration des cartes de bruit définie au niveau international.</p> <p>Un modèle numérique de terrain des environs de l'aérodrome du Castellet a été appliqué pour pouvoir estimer, même partiellement, l'impact du relief sur les niveaux de bruit calculés.</p> <p>Les règles de délimitation des zones de bruit d'un PEB sont définies par les articles R.112-1 à R.112-3 du code de l'urbanisme. Elles précisent, notamment, que la valeur de l'indice de</p>	
--	---	---	--

	<p>2/ L'évolution de l'aérodrome pose problème (Cf. prévisions d'évolution du trafic actuel, court, moyen et long terme), ainsi que le poids des avions turbo-réacteurs qui ne cesse d'augmenter.</p> <p>- 8 % des mouvements d'avion turbo sont prévus entre 18 et 22 h, 2 % sont prévus entre 22 et 6 h00</p> <p>- Le nombre de mouvements d'hélicoptères serait de 3000 à court terme et de 15000 à long terme. Les nuisances sonores d'un hélicoptère qui se déplace relativement lentement et à basse altitude sont particulièrement importantes et dépassent largement les zones de bruits proposées au PEB</p> <p>- Leur quartier est particulièrement impacté par les avions en phase d'atterrissage.</p>	<p>bruit est calculée sur la base de l'indice Lden exprimé en décibels (dB). Les zones exposées au bruit sont définies à partir des prévisions de développement de l'activité aérienne, des procédures de circulation aérienne et, s'il y a lieu, de l'extension prévisible des infrastructures.</p> <p>Les mouvements d'avions lourds sont très peu nombreux et en tout état de cause n'incluent pas des jumbo-jets de type B747, que l'infrastructure de l'aérodrome du Castellet ne permet pas d'accueillir. En ce qui concerne l'aviation d'affaire, la tendance est à l'augmentation du tonnage des avions, mais elle s'accompagne de progrès considérables en ce qui concerne les émissions sonores, si bien que cette évolution a plutôt tendance à diminuer le bruit perçu.</p>	<p>Dont acte</p>
--	---	---	------------------

3/ estiment que si le PEB est adopté ils subiront de plein fouet l'augmentation du trafic.

4/Craignent qu'avec le changement de gestionnaire de l'Aéroport ( VINCI Aéroport), l'activité aéroportuaire ne se multiplie et indique que le Directeur de l'Aéroport avait indiqué récemment que son objectif était de multiplier par 10 le trafic actuel ce qui ne correspond pas du tout aux chiffres du dossier d'enquête et évoquent également la possibilité de création d'infrastructures ( voie ferrée) pour desservir l'aérodrome.

-La question de la pollution atmosphérique n'est pas abordée (CO, hydrocarbures imbrûlés, COV, NOX particules fines) alors que la population est directement touchée et que cette pollution augmentera en proportion avec l'augmentation du trafic et la taille des appareils.

Constatent que les Objectifs du PEB sont la mise en conformité avec les nouvelles dispositions relatives aux conditions d'établissement de ce type de document d'urbanisme et l'adaptation aux nouvelles prévisions de développement de l'activité aérienne.

	<p>Comprennent le 1<sup>er</sup> objectif mais s'opposent fermement au second et regrettent que la question de la pollution atmosphérique ne soit pas abordée. Sont opposés au projet de PEB de l'Aéroport du Castellet.</p>			
15	<p>Association Toulon Var Déplacement, représentée par Mme VINCENTE CHASTEL et M. Jean Paul KLEIN, Les Terrasses des Gloriettes Le Beausset</p>	<p>Emettent un avis défavorable au projet de PRB et remettent un courrier explicatif au CE :</p> <p>1/ Ce plan ne donne qu'un aperçu théorique des zones de bruit touchées par l'extension des activités aériennes prévues :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Augmentation de la gêne sonore par le trouble du silence subit et de façon aléatoire (variabilité du trafic, gros porteur, hélicoptères)</li> <li>-Augmentation de la gêne et stress visuel lorsqu'un avion passe à faible hauteur de façon répétée au cours de la journée</li> <li>-Perturbation de la qualité de vie des résidents,</li> <li>-Limiter l'EP au bruit provenant de l'aérodrome n'est pas satisfaisant il faudrait également inclure un PEB pour le circuit automobile.</li> </ul> <p>2/ Impact négatif pour la communauté :</p>	<p>Voir C1 et C3</p> <p>La méthodologie retenue est le calcul d'un indice de bruit, le Lden, qui se veut davantage représentatif d'une gêne que d'un niveau sonore. Cet indice regroupe à la fois le bruit instantané lors du passage d'un avion et leur cumul sur une durée donnée, tenant ainsi compte du caractère chronique du bruit. En outre, il surpondère les mouvements de nuit et de soirée, considérant que ce sont les mouvements les plus gênants.</p>	Dont acte

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'augmentation très importante du trafic de cet aéroport privé est incompréhensible : Le nombre de mouvements annuels va être multiplié par 4 avec davantage de gros porteurs. 49000 Mouvements au total, Pour qui ? pourquoi ?</li> <li>• Inutile sur le plan économique car son activité est limitée à l'utilisation du circuit automobile, d'un réseau hôtelier de luxe d'une zone très restreinte et de déplacements privilégiés.</li> <li>• Incompréhensible sur le plan environnemental</li> <li>• Impact négatif sur la valeur de l'habitat existant et celle du foncier,</li> <li>• Perte d'attrait touristique et de qualité de vie</li> </ul>		
16	M. URSAT Paul Dt 10370 Ch. De Signes à OLLIOULES	Emet un avis défavorable au projet de PEB qui doit par ailleurs intégrer toutes les nuisances sonores, y compris celles en provenance du circuit automobile.	Voir B10  Dont acte
17	Mme LENFANT Claire Dt 62 49 Rte des Hauts du Camp, Le Castellet	Emet un avis défavorable au projet. Estime que les nuisances sonores actuelles sont déjà très importantes alors même que les habitations se situent à l'extérieur des zones de protection indiquées au dossier (Circuit	Voir C4, B10 et B7  En ce qui concerne la gêne ressentie vis-à-vis d'activités de vols à sensations ou de baptêmes de l'air à basse altitude réalisés par des  Dont acte

		<p>automobile, baptêmes de l'air au ras des la cime des arbres, voltiges durant la journée entière etc...)</p> <p>Aucun avantage pour les résidents et gros bénéfices pour les propriétaires de l'aéroport et du circuit.</p> <p>Quand on parle d'écologie, ce projet est un réel scandale.</p>	<p>exploitants d'aéronefs basés, aucune disposition ne permet de les prendre en considération dans le cadre du PEB. Il s'agit en effet d'activités très spécifiques non prévues par le modèle. Néanmoins, il est souhaitable que les personnes qui ressentent une gêne informent l'exploitant de ces aéronefs, via l'exploitant d'aérodrome, afin qu'il prenne connaissance de ces difficultés et qu'il adapte autant que possible son activité. Quoiqu'il en soit, ce n'est pas l'approbation ou non du PEB qui pourra répondre à cette préoccupation.</p>	
18	<p>Mme VOISIN Carole et M. VOISIN Eric 335 Bd des Cigales La Ciotat</p>	<p>Avis défavorable au projet de PEB.</p> <p>Dénoncent une augmentation de la pollution et estiment qu'il aurait fallu prendre en compte l'exposition chronique aux nuisances sonores occasionnées par les différents avions et hélicoptères 24h/24 h.</p> <p>Déclare subir déjà les nuisances du Parc d'attractions OK CORRAL le Dimanche et par vent d'Est celles causées par la voltige aérienne et le circuit automobile.</p> <p>Dire que la plaine de Cuges est destinée à être agricole et probablement bio !</p> <p>Ce plan ne concerne que l'urbanisme et ne prend pas en compte les gens déjà installés.</p>	<p>Voir B4, B7, B15 et C1</p>	<p>Dont acte</p>
19	<p>Mme CARRE Andrée Dt 606 Chemin de la</p>		<p>Voir B4 et C4</p>	<p>Dont acte</p>

L.D



	Fontaine des cinq sous Le Beausset	Donne un avis défavorable au PEB car l'impact dépasse le zonage décrit dans le dossier. La pollution autre que sonore existe aussi		
20 21	BOURRAS Jacques et TESTU Michèle 536 Ch de l'Espagnol Le Beausset	Constatent que malheureusement cette enquête ne concerne que l'urbanisme des zones concernées et ne prend pas en compte les nuisances sonores qui amènent justement les restrictions d'urbanisme. Il faut arrêter de faire croire à la population que l'on se préoccupe de sa tranquillité pour se donner bonne conscience. Il faut ajouter les nuisances du circuit automobile qui jouxte l'aéroport et dont personne ne se préoccupe. En conclusion sont opposés au projet de PEB car l'impact sonore dépasse largement les zones indiquées dans le document d'enquête. Mme TESTU déclare être opposée au projet	Voir B10 et C4	Dont acte
22	VALLIER Yves EVENOS	Estime surprenant que de tels projets puissent voir le jour à un moment où le monde entier s'interroge sur le respect de l'environnement et les différentes sortes de pollutions. Ce genre de projet ne peut servir que quelques privilégiés.	Voir C1	Dont acte

		Multiplier par 3 ou 4 les fréquences de passage d'avions augmente d'autant les nuisances pour la région et ses habitants		
23	M. et Mme LAFONT Jean Luc, La Migova Le Beausset	Se disent opposés à la hausse de trafic de l'aérodrome. Subissent déjà le circuit et les hélicoptères à basse et moyenne altitude. Disent en avoir marre de « l'albatros » qui tourne à n'importe quel moment de la journée ainsi que des petits avions. Estiment que l'enquête ne s'est pas déroulée de façon conforme car lorsqu'ils se sont présentés le 10 Juin à 11 h 15, l'agent d'accueil leur a dit que l'enquête était terminée, confondant les jours de permanence du CE et la durée de l'enquête. Ils ont dû insister pour pouvoir déposer leur observation et demandent combien de personnes ont-elles été renvoyées.	Voir C1, B7 et B17	Dont acte
			L'arrêté préfectoral définit les modalités de l'enquête publique.	M. et Mme LAFONT ont pu déposer leurs observations

	Commune de Signes (R.S)		Réponse du Maître d'oeuvre	Réponse du CE
1	KERNEIS Christian meau de Florette à ES les PINS	Remarques sur l'Avis d'enquête : 1/ Se plaint d'avoir transmis un Email le 10/5/2016 à l'adresse mairie. Plan @ville-le-castellet pour connaître le lien internet du site lui permettant de	L'arrêté préfectoral définit les modalités de l'enquête publique, et les modalités d'accès aux documents.	Le Commissaire Enquêteur se permet de faire observer que l'adresse mail C, indiquée dans l'arrêté inter préfectoral de référence n'est destinée qu'à recevoir les observations qui pourraient lui être communiquées par

	<p>prendre connaissance du dossier et reçu aucune réponse.</p> <p>2/Le dossier n'est pas consultable sur le site internet de la préfecture du var, à l'adresse mail indiquée sur l'avis d'enquête.</p> <p>3/ il n'est pas normal que CUGES ne bénéficie que d'une seule demi-journée de permanence contrairement aux autres communes où il y a 2 ou 3 visites. Cuges les Pins est aussi peuplée que les communes du Var.</p> <p>4/ remet ce jour au commissaire enquêteur un argumentaire avec avis défavorable au projet de PEB de l'Aérodrome du Castellet</p> <p>-Hypothèses de trafic : Qu'entend-t-on par court, moyen et long terme s'agit-il de 5, 10 et 15 ans ?</p>	<p>voie électronique (Article 4 de l'arrêté). Il pense cependant que les services municipaux auraient pu, par simple politesse, en informer M. KERNEIS. Il en a fait l'observation au service concerné. Le mail de M. KERNEIS est joint au registre courrier.</p> <p>Le Commissaire Enquêteur a vérifié personnellement. Le dossier du projet de Plan d'Exposition au bruit de l'Aérodrome du Castellet figure sur le site internet de la Préfecture du Var. Il a d'ailleurs donné à M. KERNEIS toutes indications utiles pour pouvoir accéder au site en question et prendre connaissance du dossier.</p> <p>Dont acte</p> <p>En ce qui concerne la modélisation du bruit, il est exact que le modèle procède de diverses simplifications de la réalité, ceci afin d'aboutir de</p>	<p>Dont acte</p>
--	--	--	------------------

L.D

-Comment justifier sur le plan économique un trafic correspondant à 49000 mouvements à terme ?

-Représentation des courbes isophones:

Il manque dans le dossier les cônes d'envol correspondant à chaque itinéraire de vol ou d'atterrissage,

-Le tracé des courbes isophones correspond à un calcul théorique, sans prise en compte des aléas et risques de perturbation,

- les courbes isophones se rapprochent considérablement des zones habitées de CUGES, l'enveloppe théorique se rapproche de 1000 m vers le noyau villageois de Cuges par rapport au PEB actuel,

-Nuisances

-l'augmentation des mouvements d'atterrissage et de décollage qui passera de 12000 à 49000 par an, engendrera des nuisances phoniques sur le territoire de la commune et l'aggravation de délestage de kérosène en phase d'atterrissage subis ponctuellement sur les zones naturelles du futur parc naturel de la Sainte Baume.

manière inévitablement imparfaite mais réaliste, à la production de cartes permettant d'éviter l'exposition de nouvelles populations au bruit aéroportuaire. Cette simplification a pour conséquence que des émergences sonores peuvent être constatées ponctuellement, qui ne sont pas prédéterminées par le modèle, mais ne sont ressenties que dans un secteur spécifique. Malgré cela, cette méthode reste globalement satisfaisante et est reconnue comme telle puisqu'elle est préconisée par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Elle est par ailleurs imposée par la réglementation européenne.

Les trajectoires retenues sont des hypothèses validées par l'exploitant d'aérodrome et correspondant aux principales trajectoires connues. Néanmoins, les pilotes n'ont pas d'obligation de suivre des trajectoires prédéterminées, et ils sont libres de choisir, en fonction des conditions du jour, d'autres itinéraires pour rejoindre l'aérodrome ou en partir. En outre, il existe une dispersion autour des trajectoires, qui est d'ailleurs prise en compte par le modèle de calcul. Il n'est ainsi pas anormal de

constater la présence d'avions éloignés des trajectoires mentionnées dans le dossier de PEB.

Les mouvements de court terme sont ceux qui sont prévus dans les années suivant immédiatement l'approbation du PEB, ceux de moyen terme dans 5 à 10 ans et ceux de long terme dans 10 à 15 ans. Il est à noter que la ventilation des mouvements sur le court, moyen ou long terme, ainsi que l'échéance retenue n'ont pas d'incidence majeure puisqu'au final, c'est la courbe enveloppe des trois termes qui sert de référence pour le PEB.

Les trajectoires des aéronefs ne peuvent pas être assimilées à des systèmes de type filaire constitués de rails, que les aéronefs suivraient avec précision. L'organisation de la circulation aérienne, l'utilisation ou non des systèmes de conduite de vol embarqués et les variables météorologiques (vent, température, pression...) conduisent à une dispersion latérale significative des trajectoires réelles. La trajectoire sol nominale prise en compte pour l'étude d'un PEB est donc la moyenne du faisceau de trajectoires correspondant

2.14

	<p>-L'avant-projet de modification du PEB mérite de la part du gestionnaire de l'aéroport une réunion d'information.</p>	<p>à un itinéraire spécifique. Elle est généralement définie géométriquement à partir de données comme les publications aéronautiques, mais elle peut aussi l'être à partir d'une analyse statistique de données radar.</p> <p>Pour tenir compte de la dispersion latérale dans le cas du PEB de l'aérodrome du Castellet, un "cône de dispersion" a été appliqué aux trajectoires nominales (faisceau de trajectoires de 0,5 nautiques de part et d'autre des trajectoires nominales), selon les standards recommandés par la méthode de calcul des courbes de niveau de bruit au voisinage des aéroports définie par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) ou par le rapport sur la méthode normalisée de calcul des courbes de niveau de bruit autour des aéroports civils de la Conférence Européenne de l'Aviation Civile (CEAC).</p>	
	<p>L'exploitant de l'aérodrome n'est pas l'autorité compétente en matière de PEB; le Préfet met en œuvre la procédure telle que définie dans les textes réglementaires.</p>		Dont acte

2	<p>FABRIS Joseph Dt 486 Chemin du Puits d'Entre- casteaux -Signes</p>	<p>A pris connaissance des dispositions du PEB. A pris connaissance du plan des trajectoires de vol et regrette qu'elles survolent, au départ ou à l'arrivée, les zones les plus peuplées des communes concernées alors qu'en les déplaçant légèrement à l'Est ou à l'Ouest on aurait pu limiter les nuisances et surtout améliorer la sécurité des habitants.</p>	<p>En ce qui concerne les trajectoires D13 mentionnées dans certaines remarques, elles ne survolent des zones habitées que loin de l'aérodrome. Les aéronefs au décollage atteignent rapidement une altitude importante, et sont fortement dispersés autour de la trajectoire moyenne, ce qui minimise l'impact sonore. C'est pourquoi les zones concernées sont en dehors des zones de bruit mentionnées au PEB, ce qui signifie que le Lden y est inférieur à 50, limite retenue pour l'information de la population sur un risque de gêne.</p>	Dont acte
3	<p>LOMBARDO Sauveur Dt Lotissement Saintes Fleurs - Signes</p>	<p>Est opposé au P.E.B qui se traduira par une extension du bruit encore plus importante que les nuisances sonores actuelles. Conteste la trajectoire de décollage D 13 qui passe juste au-dessus de la résidence Bois soleil - Saintes Fleurs et estime qu'un minimum d'égards pour la population aurait consisté à déplacer cette trajectoire plus au Sud Est là où il n'y a pas d'habitation. La préoccupation du projet devrait être avant tout la mise en avant de la sécurité et de la santé des citoyens.</p>	<p>Voir C1 et S2 La modélisation des zones exposées au bruit est réalisée à partir des hypothèses de trafic court, moyen et long termes et des procédures de circulation aérienne.  Le PEB a bien comme objectif de limiter l'urbanisation autour des aérodromes.</p>	Dont acte

4	VITOUX Philippe Dt 16 Lotissement Saintes Fleurs - Signes	A pris connaissance du dossier. Constate que son quartier est directement impacté par la trajectoire de décollage D 13. Joint un courrier pour exposer ses observations et faire des propositions pour préserver le quartier à forte densité de population.	Voir S2	Dont acte
<b>Commune de Cuges les Pins (RCP)</b>		<b>Réponse du Maître d'oeuvre</b>		
1	LE NORMAND François Dt Rte de Ribouw quartier Fourré rayé Cuges les Pins	Depuis 2 années environ constate que les avions passent au-dessus de sa maison et estime que le couloir aérien a changé. Constate également des traces de pollution d'hydrocarbures dans sa citerne d'eau.	Voir S1	Dont acte
2	M. KERNEIS Christian 25 hameau de Florette à Cuges les Pins	Remet 2 courriers au Commissaire Enquêteur afin qu'ils soient joints au registre d'Enquête et émet un avis défavorable au projet de PEB de l'aérodrome du Castellet. 1/Un courrier en date du 30 mai 2015 reprenant les termes du courrier ci-dessous et précisant avoir constaté ces derniers jours, des avions en approche d'atterrissage de	Voir S1	Dont acte



		l'aérodrome, dans l'axe du noyau villageois de Cuges les Pins, en dehors des trajectoires de vol nominales du PEB et réaffirme son opposition au PEB proposé. 2/ Un courrier en date du 19/05/2016 (Déjà traité ci-dessus C.F Observation RS N° 1),		
3	MAYER Michel 1023 Ch de la Curasse Cuges les Pins	Est opposé au projet d'extension de l'aéroport présenté par VINC qu'il estime démesuré. Estime subir aujourd'hui de plus en plus de nuisances sonores provoquées par cet aérodrome et n'ose imaginer les conséquences de son extension.	Voir C1 Il ne s'agit pas d'un projet d'extension de l'aérodrome.	Dont acte
4	FLECK Nicolas PANTEL Angélique 773 Ch de la Feutrière Cuges les Pins	1 courrier déjà enregistré sous le N° 9 Registre courrier	Voir CPE 9	Dont acte
5	COSTE Philippe Chemin des Favelouns Cuges les Pins	Constate que le document proposé est seulement destiné à maîtriser l'urbanisation dans les zones de bruit.	Voir C1	Dont acte

	<p>Cependant la lecture du rapport suscite les inquiétudes :</p> <p>L'augmentation du trafic se traduira par une augmentation des nuisances sonores et du bruit défini dans les couloirs aériens</p> <p>Evolution de la pollution des airs et des sols par les hydrocarbures et composés organiques volatils,</p> <p>Certains couloirs vont permettre des mouvements de Boeing ou d'Airbus A 319 à moins de 1000 m de zones à forte urbanisation.</p> <p>Se dit en attente d'explications et demande ce qui justifie une telle augmentation sans consultation de la population concernée.</p>	<p>Voir B2 et B14</p> <p>La population est consultée lors des enquêtes publiques prévue à cet effet. Il convient également de participer, en tant que citoyen aux enquêtes publiques liées au document d'urbanisme qui définit les zones d'urbanisation.</p>	<p>Dont acte</p>
--	---	--	------------------

### 3.5.2 – Registre Courrier Postal et électronique

N°	Nom	Observation	Réponse du Maître d'oeuvre	Réponse du C.E
	<p>KERNEIS Christian <a href="mailto:christian.kerneis@free.fr">christian.kerneis@free.fr</a></p>	<p>Adressé à <a href="mailto:mairie.plan@ville-lecastellet.fr">mairie.plan@ville-lecastellet.fr</a></p>	<p>Le commissaire enquêteur lui a transmis le lien. Le site référent est celui de la</p>	<p>C.f.RS 1</p>

		<p>Demande qu'il lui soit transmis le lien pour consulter par internet le dossier d'EP sur le projet de PEB du Castellet s'il existe, car il n'a pu trouver ce dossier sur les sites internet de la Préfecture du Var et des Bouches du Rhône.</p>	<p>Préfecture du Var puisque l'aérodrome se situe sur son territoire :  <a href="http://www.var.gouv.fr">www.var.gouv.fr</a>          Les menus et les rubriques dédiées sont accessibles et ont été vérifiés plusieurs fois pendant l'enquête publique, notamment pour voir si les pièces étaient aisément téléchargeables.</p>	
2	<p>CIL « Les Beaus-etants de la Couchoua          607 Ch de la Couchoua Le Beausset</p>	<p>1 courrier non daté 2 pages transmis le 25/5/2016 :          Le CIL regroupe environ 70 habitations dans le quartier de la Couchoua et ressent de plein fouet les nuisances de l'aéroport et du circuit.          1/Demande comment un aérodrome a pu devenir aéroport sans concertation publique.          Cette évolution appelle l'aéroport à être potentiellement complémentaire des aéroports de Marseille, Hyeres et Nice avec pour corollaire une augmentation significative du trafic mais encore une multiplication des rotations d'hélicoptères sur la région          2/Dénonce les nuisances sonores occasionnées par les activités touristiques (Baptêmes</p>	<p>Voir C1, B7 et B17</p>	<p>Dont acte</p>

		de l'air et du son) et plus particulièrement celles d'un MIG circulant à basse altitude ainsi que les exhibitions d'un avion de voltige 3/Rappelle pour mémoire les nuisances du circuit automobile. Conclut en rappelant que les nuisances sonores occasionnées par l'aéroport sont extrêmes et regrette le « pouvoir nuisance de groupes qui semblent avoir des appuis hautement efficaces au détriment des populations et à l'avantage de leurs intérêts.		
3	Sylvie VALLETEAU <i>mailto :s.valleteau@orange.fr</i>	Après être venue chercher des explications devant le CE a été surprise de constater que l'enquête ne concernait uniquement la délimitation des zones A,B,C et D concernant le bruit et la maîtrise de l'urbanisme aux alentours de l'aéroport. Estime que : -Les vents violents portent les bruits hors zone. -Dénonce l'obtention de permis de construire (hôtel à l'intérieur de la zone),	Voir C1, B4, S1  B14 C3	Dont acte

		<p>-A ce jour le trafic est amplement suffisant,          -L'aérodrome s'est transformé en aéroport sans que la population ait été informée,          -Les nuisances écologiques (retombées de particules de Kérosène) ont considérablement augmenté. Avec des effets sur les biens et la végétation (vignes, oliviers),          -Les nuisances sonores des avions, hélicoptères et du circuit automobile,          -S'inquiète des rumeurs de construction d'une gare, de l'accueil des services postaux sur l'aéroport et des transports low coast ainsi que la reprise de celui-ci par une grosse société.          Estime que l'enquête paraît un peu dépassée et que le Beausset va devenir une commune sinistrée</p>		
4	<p>Mme Sabine Ben AMARA          2070 Chemin de la Pierre Mouraou Le Beausset</p>	<p>1 Courrier en date du 1/6 :2016          Après être venue chercher des explications devant le CE a été surprise de constater que l'enquête ne concernait uniquement la délimitation des zones A,B, C et D concernant le</p>	Voir CPE3	Dont acte

	<p>bruit et la maîtrise de l'urbanisme aux alentours de l'aéroport :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Les vents violents portent les bruits hors zone.</li> <li>-Dénonce l'obtention de permis de construire (hôtel à l'intérieur de la zone), alors qu'elle bien que possèdent une propriété de plus de 30 hectares n'a pu obtenir la possibilité de s'agrandir.</li> <li>-A l'heure actuelle avec les événements existants (Grands Prix, Bol d'Or etc...), le trafic est suffisant.</li> <li>- Les nuisances écologiques (retombées de particules de Kérosène) ont considérablement augmenté. Avec des effets sur les biens et la végétation (vignes, oliviers),</li> </ul> <p>L'aérodrome s'est transformé en aéroport sans que la population ait été informée,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-S'inquiète des rumeurs de construction d'une gare, de l'accueil des services postaux sur l'aéroport et des transports low coast ainsi que la reprise de celui-ci par une grosse société.</li> </ul>		<p>Hors enquête</p> <p>Hors enquête</p> <p>Hors enquête</p>
--	---	--	---

P.N