



Maîtrise d'ouvrage :



Ministère de la Défense



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



Préfecture du Var

Aérodrome de « Hyères le Palyvestre (LFTH) »

Plan d'Exposition au Bruit (PEB)

Rapport de présentation



Vu pour être annexé à
l'arrêté préfectoral
en date du 08 AVR. 2015


FRANCK COUBLET

Maîtrise d'œuvre :

DDTM 83

Service environnement et forêt
pôle environnement et cadre de vie

Préfecture du Var

Boulevard du 112ème Régiment d'Infanterie

CS 31209

83070 TOULON CEDEX



Assistance technique :

Service National d'Ingénierie Aéroportuaire

Siège : 82 rue des Pyrénées 75970 Paris cedex 20

Site Méditerranée : 1 rue Vincent Auriol, CS 90890, 13627 Aix-en-Provence cedex 1



Date : 15 janvier 2015

SOMMAIRE

DDTM 83.....	1	IV) LA DECISION D'APPROBATION DU PEB.....	36
SOMMAIRE.....	2		
INTRODUCTION.....	3	ANNEXES	39
I) GÉNÉRALITÉS SUR LES PLANS D'EXPOSITION AU BRUIT.....	3	Annexe 1 : Procédure d'établissement et de révision d'un plan d'exposition au bruit	40
1) Méthode d'élaboration des PEB.....	3	Annexe 2 : Articles L.147-1 à L.147-8 DU CODE DE L'URBANISME	41
a) Evaluation de l'exposition au bruit à court, moyen et long terme.....	3	Annexe 3 : Articles R.147-1 à R.147-11 du CODE DE L'URBANISME	42
b) L'indice Lden.....	3	Annexe 4 : Trajectographie	44
2) Zones de bruit d'un PEB et règles d'urbanisme applicables.....	4	Annexe 5 : description des trajectoires	45
a) Restrictions d'urbanisation dans les zones de bruit	4	Annexe 6 : Plan d'exposition au bruit en vigueur	46
b) Isolation renforcée.....	4	Annexe 7 : Détail des hypothèses à court terme	47
c) Renouvellement urbain.....	4	Détail des hypothèses à court terme (suite)	48
d) Obligation d'information.....	4	Annexe 7.2 : Détail des hypothèses à moyen terme	49
3) Procédure d'établissement ou de révision d'un PEB.....	5	Détail des hypothèses à moyen terme (suite)	50
II) DEMARCHE DE REVISION DU PEB DE L'AÉRODROME DE « HYERES-LE-PALYVESTRE »... 6	6	Annexe 7.3 : Détail des hypothèses à long terme	51
1) Présentation de l'aérodrome d'Hyères-Le-Palyvestre.....	6	Détail des hypothèses à long terme (suite)	52
a) Généralités.....	6	Annexe 8.1 : Avant-Projet de Plan d'Exposition au Bruit – courbes court terme	53
b) La base aéronavale (BAN).....	7	Annexe 8.2 : Avant-Projet de Plan d'Exposition au Bruit – courbes moyen terme	54
c) La zone civile.....	7	Annexe 8.3 : Avant-Projet de Plan d'Exposition au Bruit – courbes long terme	55
d) Les principaux avions fréquentant la plate forme.....	8	Annexe 9 : Glossaire	56
2) Justification de la révision du PEB.....	9		
3) Élaboration technique de l'APPEB.....	9		
a) Hypothèses prises en compte.....	9		
b) Représentation graphique.....	10		
III) LE PROJET DE PEB DE L'AÉRODROME DE « HYERES-LE-PALYVESTRE »..... 12	12		
1) Représentation graphique.....	12		
2) Analyse urbanistique.....	12		
a) Communes concernées par le PEB de l'aérodrome de Hyères – Le Palyvestre	12		
b) Superposition du PEB en projet avec les POS/PLU « généralisés »	12		
c) Règlements du PEB en projet (résumé du chapitre 2a)	14		
d) Typologie des différentes zones du POS/PLU	14		
e) Croisement du règlement du PEB en projet avec les différentes zones du POS/PLU	14		
f) Relevé des surfaces concernées par les différentes zones des PEB	15		
g) Relevé des populations exposées au bruit dans les différentes zones des PEB	17		
h) Zoom sur des secteurs urbanisés et populations exposées	21		
i) Analyse par zoom de l'impact du PEB en projet	29		
j) Avis de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE)	30		
k) Établissement du projet de PEB	31		
l) Retour sur les avis suite aux consultations obligatoires.....	34		
m) Avis de la CCE en date du 28 octobre 2014.....	34		
n) Déroulé de la procédure d'enquête publique.....	35		

INTRODUCTION

Le plan d'exposition au bruit (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 réglemente 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 projet de PEB de l'aérodrome de Hyères-le-Palyvestre, soumis à PEB au titre de l'article L 147-2 du code de l'urbanisme et de l'arrêté du 28 mars 1988 modifié.

GÉNÉRALITÉS SUR LES PLANS D'EXPOSITION AU BRUIT

1) Méthode d'élaboration des PEB

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

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 et les conditions d'exploitation.

Ces hypothèses s'appuient sur les données et les perspectives envisageables au moment où le projet de PEB est élaboré.

b) L'indice L_{den}

La France a adopté en 2002 l'indice L_{den} (Level Day Evening Night, article R147.1 du code de l'urbanisme) pour l'établissement 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).

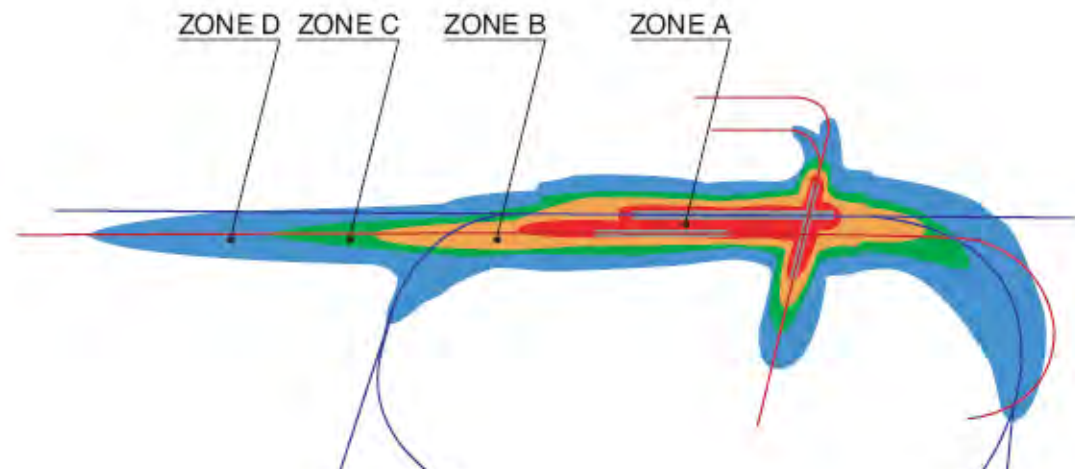
Le L_{den} est un indice de bruit, exprimé en décibels « dB(A) », qui représente le niveau d'exposition totale au bruit des avions en chaque point de l'environnement d'un aérodrome. Il tient compte :

- 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 avions 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.

Pour les aérodromes où le nombre annuel de mouvements commerciaux n'excède pas 10 000 dans l'une des trois hypothèses de court, moyen ou long terme et caractérisés par une forte variation saisonnière ou hebdomadaire de l'activité aérienne telle qu'elle est prise en compte pour l'élaboration du plan d'exposition au bruit, l'indice L_{den} est déterminé sur un nombre de jours compris entre 180 et 365 au regard des périodes de trafic effectif. Cette disposition ne s'applique pas aux aérodromes militaires figurant sur la liste fixée par l'arrêté du 18 avril 2013 du ministre de la Défense.

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 dB(A).

- La zone de bruit fort B

C'est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone A et la courbe dont l'indice peut être fixé entre les valeurs L_{den} 65 dB(A) et L_{den} 62 dB(A). [Pour les aérodromes mis en service après le 28 avril 2002, la valeur de l'indice servant à la délimitation de la limite extérieure de la zone B est obligatoirement 62.]

Pour les aérodromes militaires figurant sur la liste fixée par l'arrêté du 18 avril 2013 du ministre de la défense, la zone de bruit B est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone A et la courbe correspondant à une valeur d'indice L_{den} choisie entre 68 dB(A) et 62 dB(A).

- La zone de bruit modéré C

C'est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone B et la courbe dont l'indice peut être fixé entre les valeurs L_{den} 57 dB(A) et L_{den} 55 dB(A).

Pour les aérodromes où le nombre annuel de mouvements commerciaux n'excède pas 10 000 dans l'une des trois hypothèses de court, moyen ou long terme et caractérisés par une forte variation saisonnière ou hebdomadaire de l'activité aérienne telle qu'elle est prise en compte pour l'élaboration du plan d'exposition au bruit, la zone de bruit modéré 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 dB(A) et 52 dB(A).

Pour les aérodromes militaires figurant sur la liste fixée par l'arrêté du 18 avril 2013 du ministre de la défense, la zone de bruit modéré 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 64 dB(A) et 55 dB(A).

- La zone de bruit D

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

La zone D est obligatoire pour les aérodromes visés au I de l'article 1609 quater vicies 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 précédentes^[1].

[1] Actuellement, les aérodromes relevant de l'application de cet article sont Paris/Charles De Gaulle, Paris/Orly, Paris-Le Bourget, Nice, Lyon, Marseille, Toulouse, Bâle-Mulhouse, Bordeaux, Strasbourg, Nantes et Beauvais

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.

Ainsi, 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.

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'entraînent qu'un faible accroissement de 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 d'un plan d'exposition au bruit doivent faire l'objet de mesures d'isolation acoustique en application de l'article L 147-6 du code de l'urbanisme, 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	47 dB(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 en gras ont valeur de normes

La règle générale d'isolation acoustique des pièces principales et cuisines des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur impose un isolement acoustique minimum de 30 dB.

Références :

- arrêté du 6 octobre 1978 modifié relatif à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur
- circulaire interministérielle du 19 janvier 1988 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes
- arrêté du 30 juin 1999 relatif aux caractéristiques acoustiques des bâtiments d'habitation
- arrêtés du 25 avril 2003 relatifs à la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement, de santé et les hôtels

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 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.

Le tableau suivant précise les règles d'urbanisme applicables dans les différentes zones de bruit.

	ZONE A	ZONE B	ZONE C	ZONE D
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	Autorisés*
Autres types de constructions nouvelles à usage d'habitation (exemples : lotissements, immeubles collectifs à usage d'habitation)	Non autorisés		Non autorisés sauf dans le cadre d'opérations de reconstruction 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 au nuisances sonores	

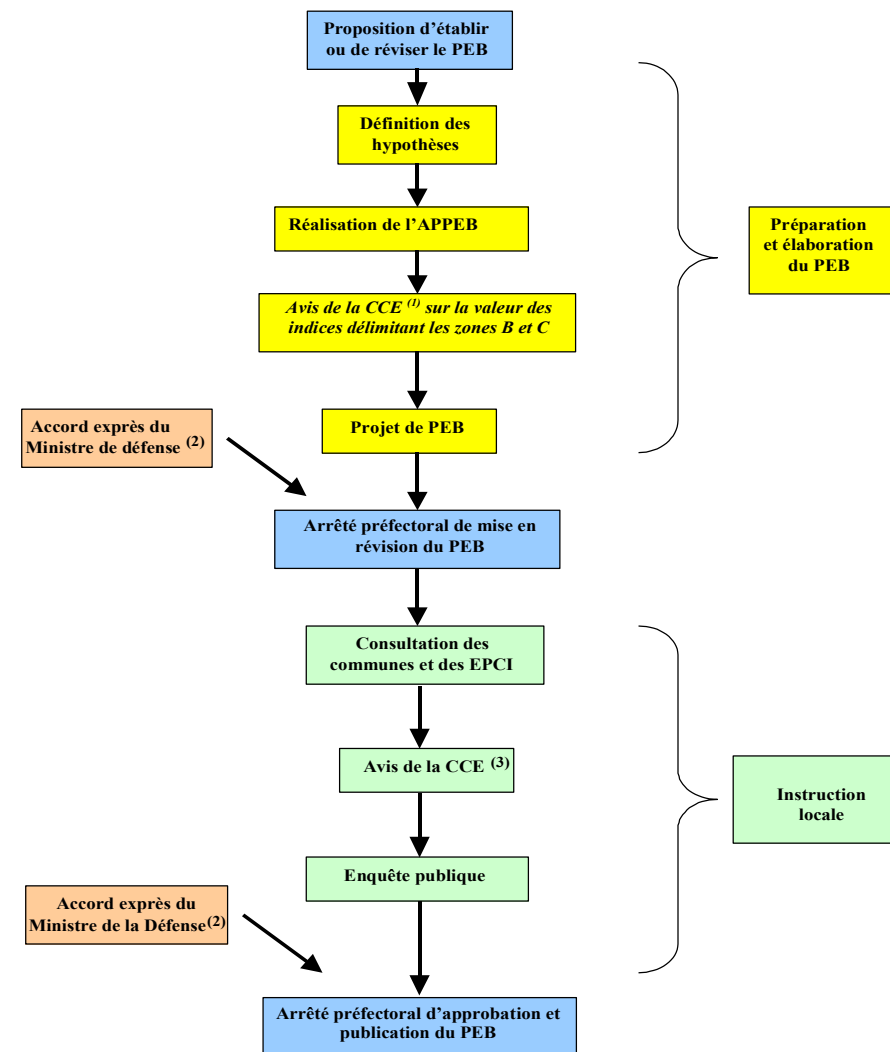
• sous réserve d'une isolation acoustique (cf annexe n°2) et, le cas échéant, de l'information des futurs occupants

3) Procédure de révision d'un PEB

La procédure d'établissement ou de révision d'un PEB telle que définie dans le code de l'urbanisme se déroule en deux étapes :

- la première étape aboutit à la définition du projet et à la décision d'établissement ou de mise en révision du PEB ;
- la seconde étape est consacrée au processus de consultation réglementaire et doit aboutir à l'approbation du nouveau PEB.

Le détail de la procédure est repris en annexe 1 du présent rapport de présentation.



(1) Le préfet recueille l'avis de la CCE, lorsqu'elle existe, sur les valeurs de l'indice Lden à prendre en compte pour déterminer la limite extérieure des zones B et C

(2) Accord exprès du ministre pour les aérodromes militaires ou d'intérêt national

(3) Avis de l'ACNUSA également pour les 10 principaux aéroports.

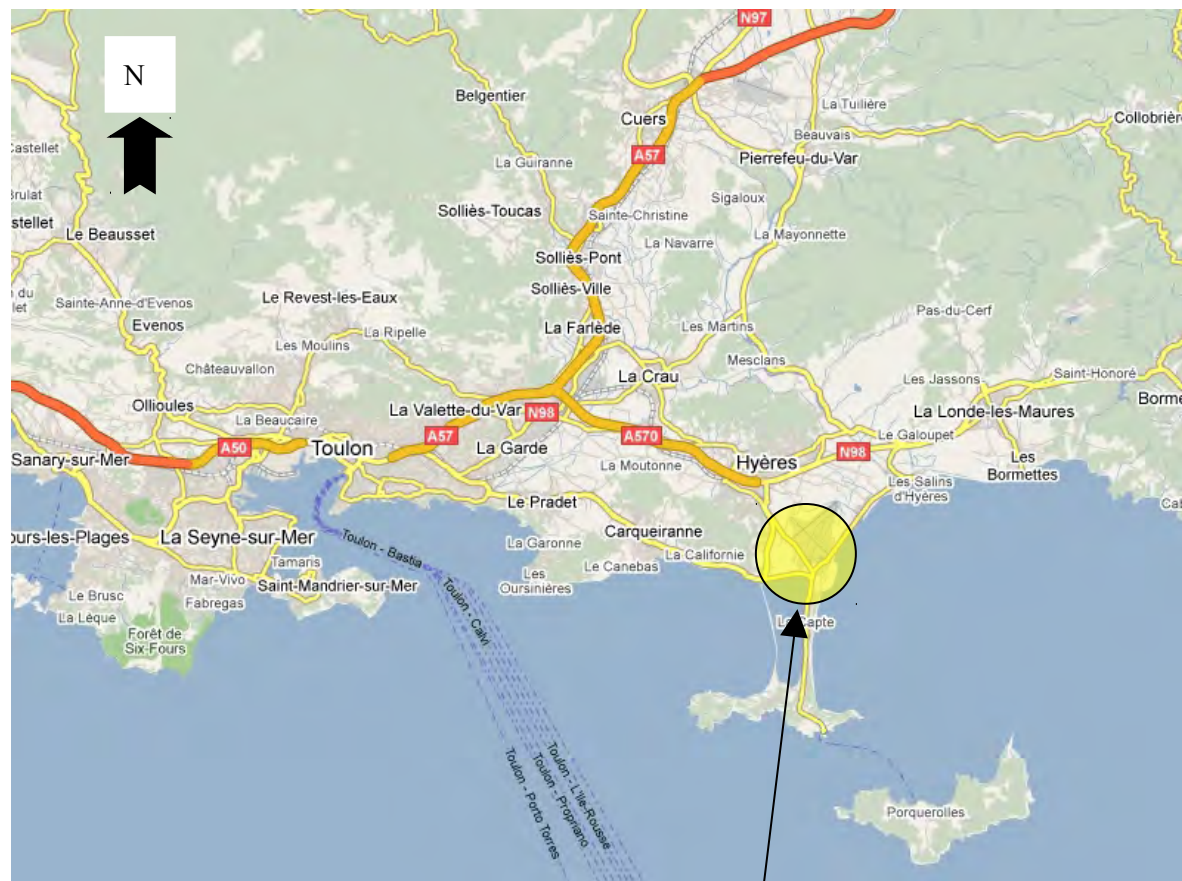
II) DEMARCHE DE REVISION DU PEB DE L'AÉRODROME DE « HYERES-LE-PALYVESTRE »

1)Présentation de l'aérodrome d'Hyères-Le-Palyvestre

a)Généralités

L'aérodrome est implanté dans le Var, au sud-est de la Commune d'Hyères.

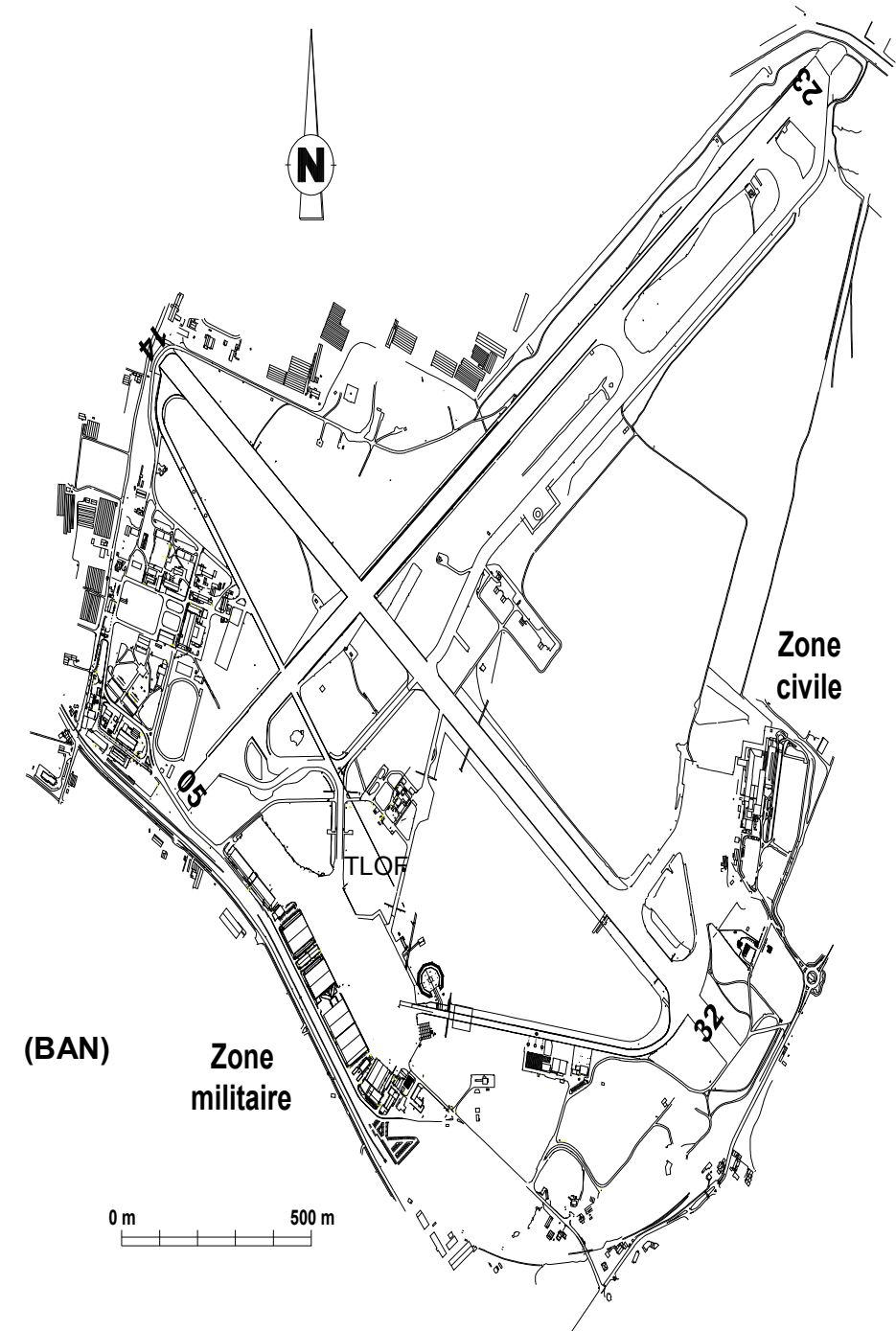
Plan de situation



L'aérodrome d'Hyères-le-Palyvestre

L'aérodrome d'Hyères le Palyvestre a été créé pour les besoins de la Défense Nationale. D'une superficie totale de 265 ha, il comprend d'une part la base aéronavale (BAN) de la marine nationale et d'autre part des installations civiles (sur 37 ha) destinées essentiellement au transport aérien. Il emploie 1600 personnes dont environ 150 dans la zone aéroportuaire civile.

Plan de masse de l'aérodrome



Affectation aéronautique

L'affectataire principal de l'aérodrome est le ministre de la Défense pour la marine nationale. L'affectataire secondaire est le ministre chargé de l'aviation civile. Le commandant de la Base Aeronautique Navale est directeur d'aérodrome. La gestion de la partie civile est assurée par la Chambre de Commerce et d'Industrie du Var (CCIV). Le code OACI (organisation de l'aviation civile internationale) de la plate forme est « LFTH ».

Infrastructures aéronautiques

L'aérodrome est doté des infrastructures suivantes (chaussées aéronautiques) :

- deux pistes sécantes de 2120 m et 1902 m (ces infrastructures étant au minimum de catégorie C au sens du code de l'aviation civile) ;
- une TLOF (aire de prise de contact et d'envol pour hélicoptères) ;
- des voies de circulation aéronautiques ;
- des aires de stationnement pour les avions et pour les hélicoptères.

Ces infrastructures sont au minimum de catégorie C au sens du code de l'aviation civile.

Plan de servitudes aéronautiques

L'aérodrome dispose d'un plan de servitudes aéronautiques (arrêté du 11 avril 1975).

Avant-projet de plan de masse (APPM)

L'aérodrome dispose d'un APPM approuvé le 4 avril 1972.

Plan d'exposition au bruit en vigueur

L'aérodrome dispose d'un plan d'exposition au bruit (PEB) approuvé le 24 novembre 1975.

b) La base aéronavale (BAN)

La base aéronavale assure les missions suivantes :

Missions à caractère opérationnel

1. Mise en œuvre et entraînement des formations basées ;
2. soutien du 1er port militaire français, l'escale militaire assure le transit de 9000 passagers et de 100 tonnes de fret.
3. Gestion de l'espace aérien de la région toulonnaise.
4. Contrôle aérien des avions civils utilisant l'aéroport de Toulon/Hyères.

Missions à caractère industriel et logistique

- Soutien des formations affectées ou stationnées.
- Soutien du service des douanes : organiquement indépendant, le détachement du service des douanes dispose de 7 appareils ;
- Soutien du Service des essences des armées : un dépôt du SEA est implanté sur le terrain de la BAN Hyères.
- Soutien de la sécurité civile : un « pélicandrome », assurant les pleins rapides en produits retardants des aéronefs de lutte contre le feu, est implanté sur la BAN

Les unités suivantes sont présentes sur la BAN :

- Centre d'entraînement et d'instruction de Hyères (C.E.I.)
- Centre d'Expérimentations Pratiques et de réception de l'Aéronautique navale (CEPA/10s)
- Ecole du Personnel de Pont d'Envol (E.P.P.E.)
- Flottes 31 F, 35 F et 36 F

- Détachement 32 F
- Section aérienne gendarmerie
- Douanes : sections avions et hélicoptères



En zone sud : les hangars de la BAN (Base Aéronavale)

c) La zone civile

La zone civile accueille le trafic commercial de l'**aéroport de Toulon-Hyères**. Celui-ci bénéficie d'une situation géographique privilégiée aux portes de la Provence et de la Côte d'Azur. L'aérogare passagers, d'une surface de 11 500 m², peut accueillir 1 500 000 passagers/an.

Ainsi, environ 750 000 personnes sont transportées par an dont 90 % par des aéronefs de transport public, soit entre 30 et 50 vols quotidiens vers les aéroports de Paris, Brest, Bordeaux et les aéroports européens.



En zone est : les installations civiles

d) Les principaux aéronefs fréquentant la plate forme



Le Rafale remplacera à terme le Super Etendard, le nombre de ses mouvements restant limité (150 par an).



Les hélicoptères constituent l'essentiel des mouvements (45 %).



Les aéronefs civils à réacteurs composent une part significative du trafic (35%).



L'aérodrome accueille également des avions de lutte contre les incendies.

2) Justification de la révision du PEB

Depuis 1992, de nombreuses évolutions en matière de bruit sont intervenues qui nécessitent la révision du PEB approuvé en 1975.

En particulier, l'article R 147-1 du code de l'urbanisme modifié en avril 2002 prévoit que les PEB doivent être établis sur la base du nouvel indice L_{den} en remplacement de l'indice psophique IP utilisé avant cette date. Cet indice L_{den} qui prend en compte de nouveaux paramètres comme les pondérations du bruit selon qu'il est émis de jour, en soirée ou de nuit, entraîne une modification des courbes de bruit des zones du PEB.

De plus, la structure du trafic aérien sur l'aérodrome d'Hyères a notablement changé, que ce soit pour le trafic militaire ou civil. Le projet de PEB prend en compte des hypothèses renouvelées en terme de type d'appareils, de procédures d'atterrissage ou de décollage et de nombre annuel de mouvements. Ces nouvelles hypothèses sont détaillées ci-après.

La dernière étude en date est un avant-projet de plan d'exposition au bruit (APPEB), intégrant les données actuelles et futures, a été élaboré en 2006-2007. Ce dossier a été soumis à la commission consultative de l'environnement le 6 décembre 2007.

Vis à vis de cette étude, la principale modification introduite par le présent document consiste en une nouvelle répartition du trafic entre les deux pistes (transfert d'une partie du trafic civil de la piste 14/32 vers la piste 05/23). Cette modification correspond à une meilleure prise en compte des pratiques des compagnies aériennes qui utilisent de préférence la piste principale jusqu'à des vents de travers de 25 nœuds. Cette pratique a été considérée comme applicable sur le long terme.

3) Elaboration technique de l'APPEB

a) Hypothèses prises en compte

Le recueil des hypothèses de trafic et de trajectoires (civiles et militaires) a permis l'élaboration de l'avant-projet de PEB (calcul des courbes de bruit). Conformément à la réglementation, cet APPEB prend en compte trois horizons : court, moyen et long terme, permettant d'aboutir à la définition des courbes enveloppe suivant quatre zones A, B, C et D.

Ces nouvelles hypothèses, élaborées par la BAN de Hyères, ont fait l'objet d'une validation par la BAN de Landivisiau (coordonnateur pour l'aéronautique navale), le 28 novembre 2008.

Infrastructures

Il n'est pas prévu de modification des infrastructures aéronautiques à court, moyen ou long terme. Elles se composent d'une TLOF (aire de décollage et d'atterrissage pour hélicoptères) et de deux pistes pour avions aux caractéristiques suivantes :

- Piste 05/23 = 2120 m
- Piste 14/32 = 1902 m
- Seuil décalé 05 = 218 m
- Seuil décalé 14 = 281 m
- Seuil décalé 32 = 109 m

Relief

Le relief a été pris en compte dans l'établissement des modélisations.

Composition du trafic

Le trafic pris en compte est lissé uniformément sur 365 jours.

Le trafic annuel et le trafic moyen journalier (TMJ) pris en compte sont les suivants :

	Nb mouvements/an	TMJ	Militaire	Civil
Court terme	30 217	83	61 %	39 %
Moyen terme	31 718	87	61 %	39 %
Long terme	33 297	91	60 %	40 %

On entend par mouvement (mvt): un décollage, un atterrissage ou un tour de piste.

Les tableaux joints en annexes font apparaître la répartition du trafic en fonction du nombre de mouvements annuels, du type de l'aéronef, de la répartition jour, soirée et nuit, de la procédure de vol, du QFU (orientation magnétique de la piste) et de la trajectoire.

Répartition du trafic par piste

Une nouvelle répartition du trafic est proposée de manière à être conforme aux pratiques actuelles et futures, en particulier celles des aéronefs civils (voir supra). Les pourcentages globaux de répartition sont les suivants :

- Piste 05 : 36 %
- Piste 23 : 35 %
- Piste 14 : 4 %
- Piste 32 : 19 %
- TLOF : 7 %

Types d'aéronefs

Le tableau suivant présente dans la première colonne les aéronefs indiqués par la BAN et dans la deuxième colonne, l'aéronef caractéristique retenu. On trouve dans la troisième colonne l'appareil pris en compte dans le logiciel INM. Certains aéronefs étant absents de la base de données INM, ils sont substitués par des appareils équivalents en terme de production de bruit.

Aéronefs représentés sur la base	Aéronef retenu	Aéronef pris en compte / INM
RAFALE	RAFALE	RAFALE
SUPER ETENDARD	SUPER ETENDARD	SUPER ETENDARD
A320 / A319 / A321 / B737 / F100 / Falcon / GLEX	A321	A321
TBM / Cessna / Tracker	BEECH	C12
C160 (Transall) / ATL2 / ATR42-72 / Canadair / E2C	ATLANTIQUE 2	DASH 8
HERCULES (C130) / P3C	HERCULES (C130)	HERCULES (C130)
AGUSTA 109 / Bell B212 B222 B205 B207	AGUSTA	AGUSTA
DAUPHIN / PANTHER / GAZELLE	DAUPHIN	DAUPHIN
AL3 / BO105 / EC135 / EC145 / ECUREUIL (SA350)	ECUREUIL (SA350D)	ECUREUIL (SA350D)
PUMA (SA330) / NH90 / COUGAR	PUMA (SA330)	PUMA (SA330)
SUPER FRELON / S65 (CH53) / LYNX	SUPER FRELON	S65 (CH53)

Trajectoires

La description des trajectoires ainsi que la trajectographie figurent en annexes 5 et 6.

b) Représentation graphique

Le présent dossier comporte les documents graphiques suivants.

plan établi à l'échelle réglementaire du 1/25 000° (dossier APPEB) :

- APPEB/SNIA-MED/LFTH de Juillet 2009 pour l'APPEB (courbes enveloppe)

plans à échelle réduite (inclus dans le présent rapport ou ses annexes) :

- APPEB-CT/SNIA-MED/LFTH de Juillet 2009 pour le court terme
- APPEB-MT/SNIA-MED/LFTH de Juillet 2009 pour le moyen terme
- APPEB-LT/SNIA-MED/LFTH de Juillet 2009 pour le long terme
- APPEB/SNIA-MED/LFTH de Juillet 2009 (courbes enveloppe)
- Trajectographie.

AVANT-PROJET DU PEB DE L'AÉRODROME DE HYÈRES LE PALYVESTRE



III) LE PROJET DE PEB DE L'AÉRODROME DE « HYERES-LE-PALYVESTRE »

1) Représentation graphique

Etabli à l'échelle 1/25 000^{ème}, conformément à l'article R147-5 du code de l'urbanisme, l'ensemble des trois [ou quatre] courbes résultant du choix des indices devient la représentation graphique du projet de PEB soumis à l'instruction administrative réglementaire.

Celle-ci est jointe au présent rapport.

2) Analyse urbanistique

La loi n°85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes, détermine les règles d'urbanisme applicables aux constructions dans les différentes zones de bruit d'un plan d'exposition au bruit (PEB).

Ces règles se traduisent principalement par des interdictions et limitations du droit de construire, reprises à l'article L.147-5 du code de l'urbanisme .

Dans ces conditions, l'impact du projet de PEB en matière d'urbanisme peut être apprécié :

- en évaluant, pour chacune des communes concernées, les surfaces concernées et les populations exposées par les zones de bruit (A-B-C-D) définies par la réglementation,
- en analysant pour chaque commune, les incidences du projet de PEB par rapport à la situation actuellement supportée par les communes avec l'application des dispositions du PEB approuvé le 24 novembre 1975.

Il convient de préciser que cette analyse est effectuée sur la base des documents d'urbanisme actuellement opposable et qu'elle ne peut préjuger des objectifs de développement et des dispositions d'utilisation du sol qui pourront être prises lors des révisions à venir de ceux-ci.

Ces mêmes documents d'urbanisme ont fait l'objet d'une révision depuis 1975 et ont alors intégré, à cette occasion, les dispositions du PEB en vigueur à ce jour.

a) Communes concernées par le PEB de l'aérodrome de Hyères – Le Palyvestre

Après élaboration du projet de PEB sur la base du nouvel indice sonore Lden (décret n°2002-626 du 26 avril 2002), le nombre de communes concernées par les dispositions réglementaires (zones A, B, C et D) du projet de PEB en terme d'urbanisme passe de une à deux communes.

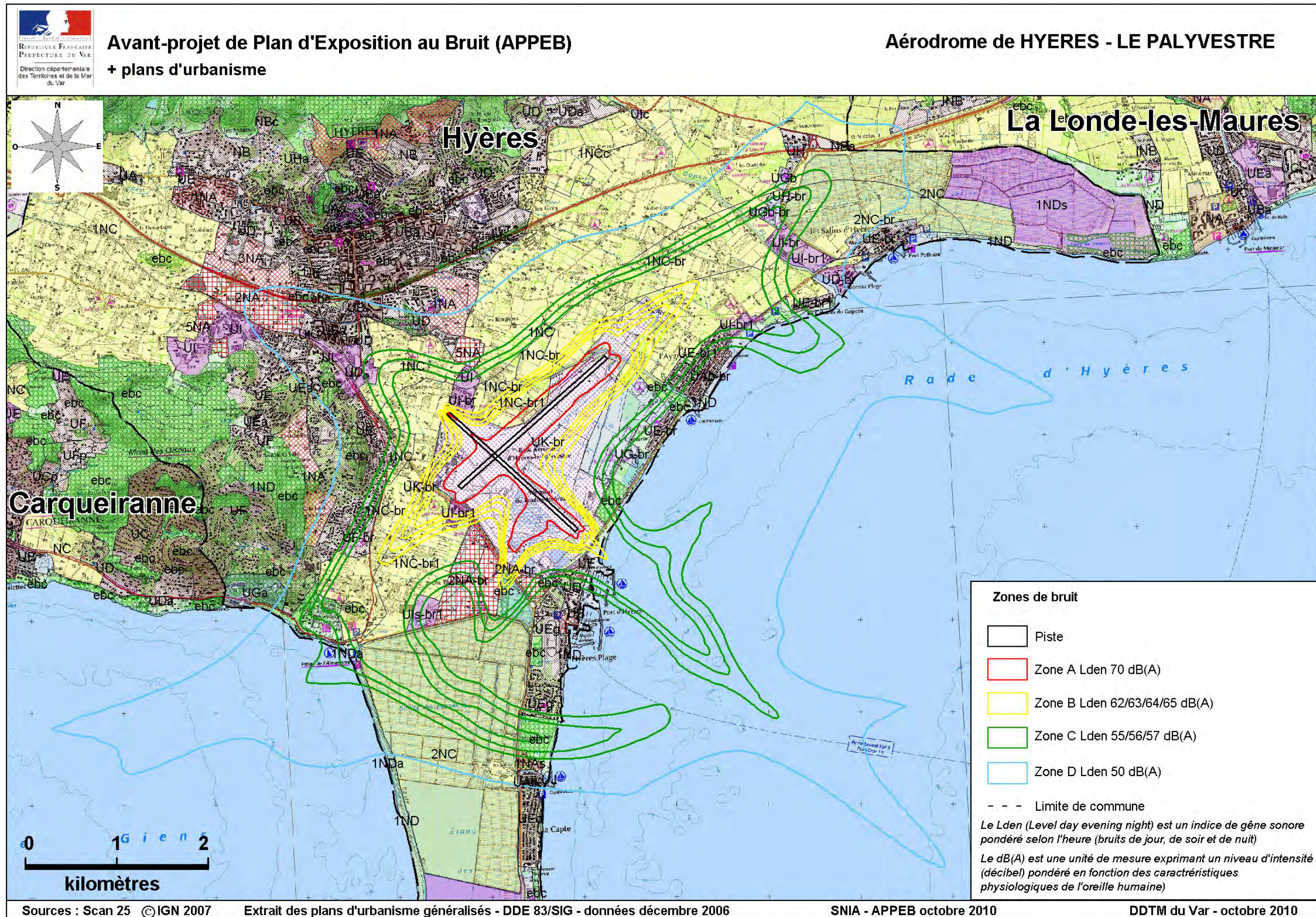
La commune de La Londe est nouvellement impactée par le projet de PEB et la commune de Hyères reste sous l'application des dispositions réglementaires du projet de PEB.

Ces deux communes sont dotées d'un Plan d'Occupation des Sols (POS) ou d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé.

	HYERES	LA LONDE
Documents d'urbanisme POS/PLU	POS approuvé le 25 juin 1999	révision totale PLU approuvée le 19 juin 2013
PEB en vigueur	24 novembre 1975	non concerné
PEB actualisé	concerné	concerné

b) Superposition du PEB en projet avec les POS/PLU « généralisés »*

* un POS/PLU « généralisé » rassemble les mêmes types de zonage sans distinction de sous-secteurs.



c) Règlements du PEB en projet (résumé du chapitre 2a)

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 secteurs déjà urbanisés, des maisons individuelles pourront être autorisées dès lors qu'elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances.

Dans les secteurs non urbanisés, le PEB interdit dans les différentes zones de bruit, les maisons d'habitation individuelles.

d) Typologie des différentes zones du POS/PLU

zones urbaines, dites zones U des POS et PLU, ce sont les secteurs déjà urbanisés et les secteurs où les équipements publics existants ou en cours de réalisation ont une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter;

zones d'urbanisation future, dites zones NA dans les POS et zones AU dans les PLU, qui peuvent être urbanisées à l'occasion, soit d'une modification du POS ou du PLU, soit de la création d'une zone d'aménagement concerté, ou lorsque l'implantation de nouvelles constructions reste compatible avec un aménagement cohérent de la zone, tel qu'il est défini par le règlement;

secteurs non urbanisés des zones NB dans les POS et zone N(x) dans les PLU, zones naturelles où des habitations peuvent être implantées en nombre limité.

e) Croisement du règlement du PEB en projet avec les différentes zones du POS/PLU

POS/PLU	Zone U	Zone NA ou AU	Zone NB ou N(x)
PEB			
Zone A du PEB	Constructions liées à l'activité aéronautique et logements de fonction	Constructions liées à l'activité aéronautique et logements de fonction	Pas de construction
Zone B	Constructions liées à l'activité aéronautique et logements de fonction	Constructions liées à l'activité aéronautique et logements de fonction	Pas de construction
Zone C	Création/extension si accroissement faible de la population	Pas de construction	Pas de construction
Zone D	Règles de construction à respecter	Règles de construction à respecter	Règles de construction à respecter

Méthodologie :

L'indice psophique **N** (IP) était utilisé dans les anciens PEB: Il représente l'impact du bruit du point de vue de la santé et de la gêne ressentie. Pour les nouveaux PEB, la mesure se fait en Lden. C'est un indice de gêne sonore pondéré selon l'heure (bruits de jour, de soir et de nuit). Il n'y a pas d'équivalence mathématique autre qu'une corrélation statistique entre l'IP et le Lden en raison de la différence entre les facteurs d'atténuation. Même s'il n'existe pas de conversion technique, on peut dire que IP 78 correspond environ à Lden 55 et que IP 69 correspond environ à Lden 50. Un repérage sur site effectué en octobre 2010 a complété ces résultats.

f) Relevé des surfaces concernées par les différentes zones des PEB

Les superficies évaluées sont données en hectares. Le calcul des surfaces a été fait à partir du logiciel MapInfo.

SURFACES CONCERNEES PAR LES ZONES DE BRUIT DU PEB EN VIGUEUR (en indice psophique **N)**

PEB en vigueur - HYERES			
Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
N >96	96 > N >89	89 > N >84	Non prévue par la réglementation relative à l'indice psophique
HYERES	506,66	749,26	
			1967

SURFACES CONCERNEES PAR LES ZONES DE BRUIT DU PEB EN PROJET (en indice Lden)

Avant-Projet de PEB - HYERES					
Zone A	Zone B				
Lden>70	70>Lden>65	70>Lden>64	70>Lden>63	70>Lden>62	
HYERES	91,72	122,08	162,77	212,14	271,56

Avant-Projet de PEB - HYERES												
Zone C												
	65>Lden>57	65>Lden>56	65>Lden>55	64>Lden>57	64>Lden>56	64>Lden>55	63>Lden>57	63>Lden>56	63>Lden>55	62>Lden>57	62>Lden>56	62>Lden>55
HYERES	759,39	1015,58	1345,34	718,7	974,89	1304,65	669,32	925,52	1255,27	609,9	866,1	1195,85

Avant-Projet de PEB - HYERES			
Zone D			
	57>Lden>50	56>Lden>50	55>Lden>50
HYERES	2838,49	2582,3	2252,54
LA LONDE	17,3	17,3	17,3
	2855,79	2590,6	2269,84

Le PEB en vigueur occupe une surface globale

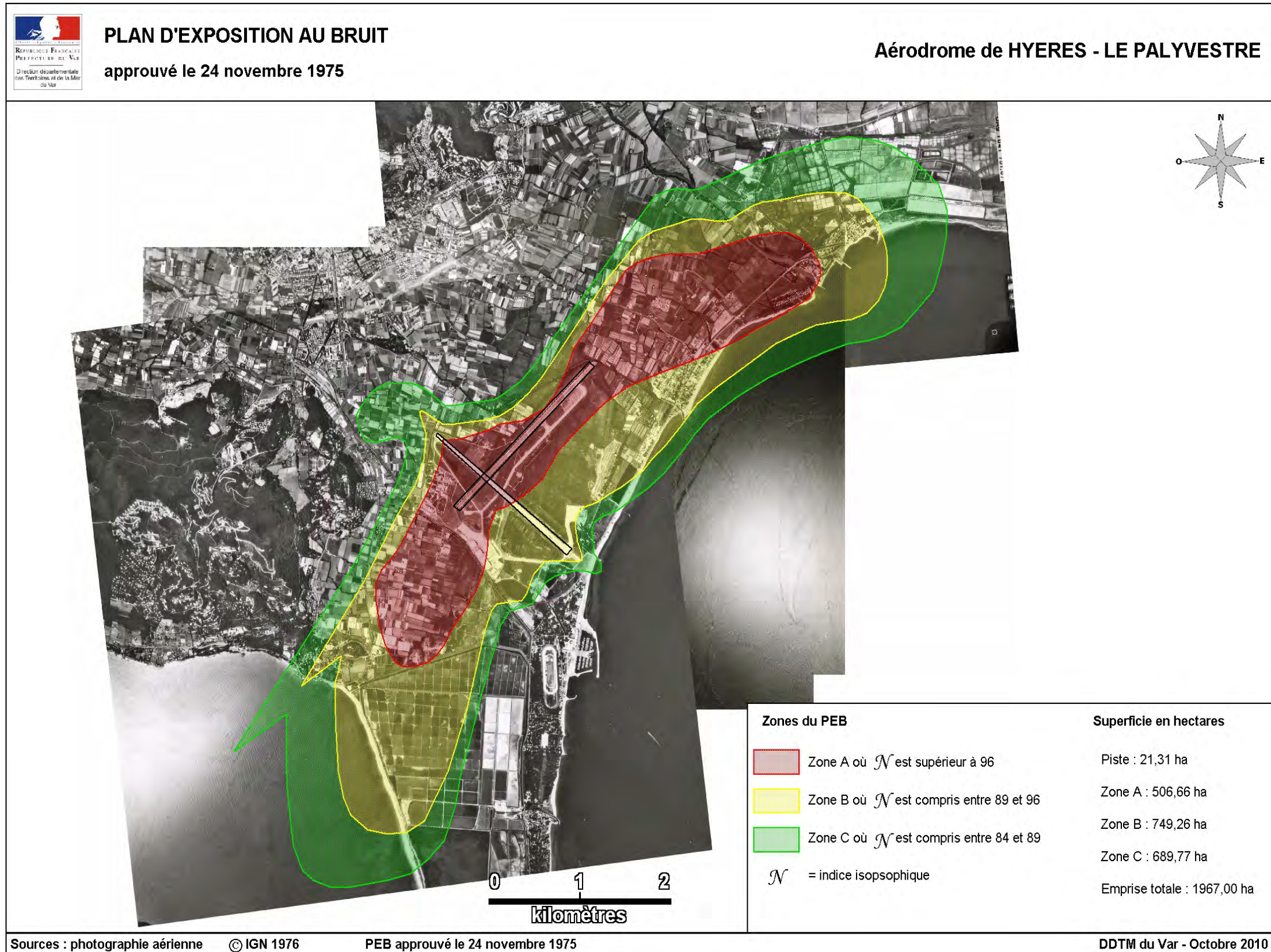
- supérieure au PEB en projet, hors zone D qui n'existe pas dans le PEB en vigueur (respectivement 1967 ha pour 1577 ha sans la zone D)

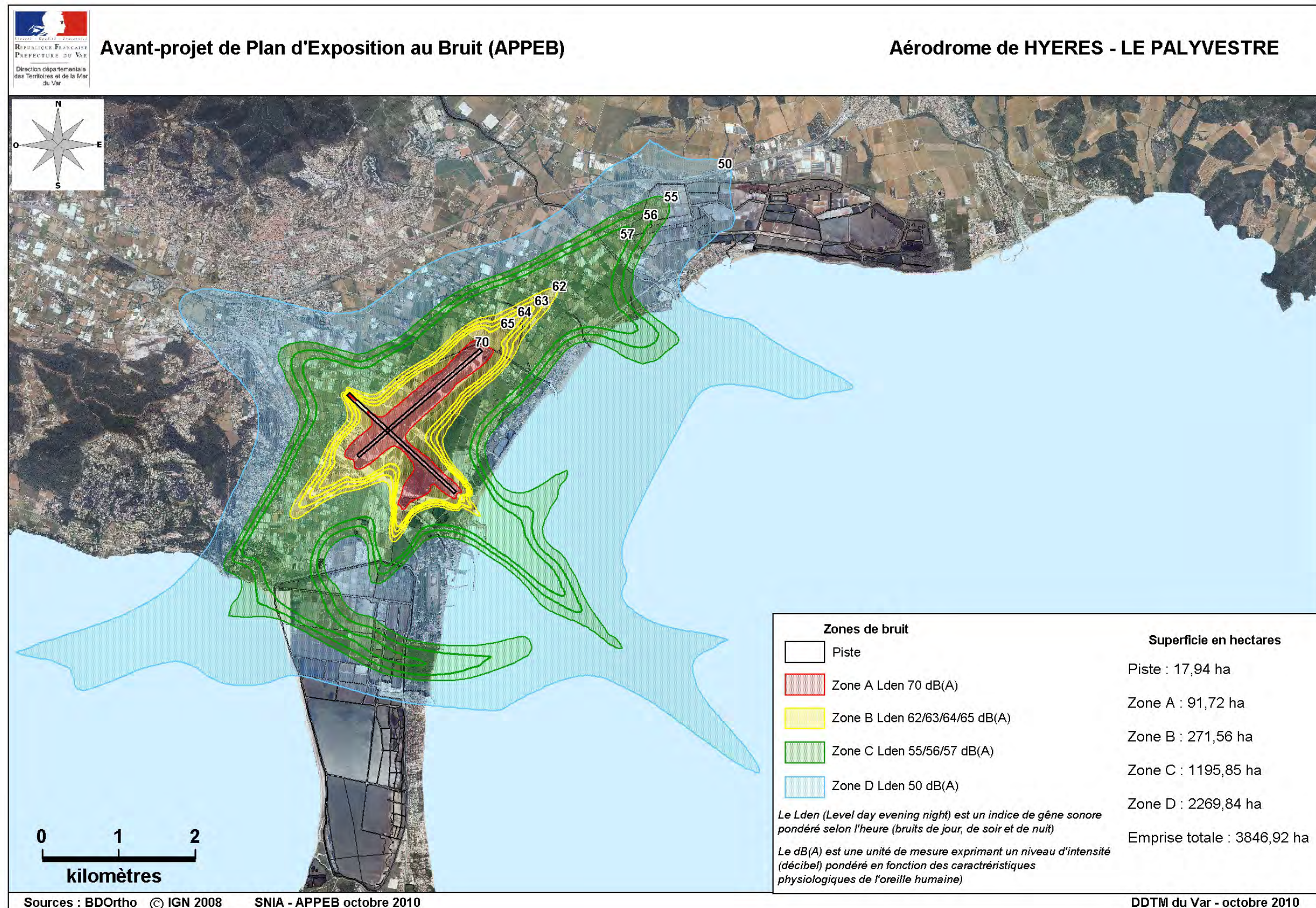
- inférieure au PEB en projet, en intégrant la zone D (respectivement 1967 ha pour 3847 ha)

La zone A correspond à l'emprise de l'aérodrome. Les zones A et B se sont réduites. La zone C impacte désormais des secteurs urbanisés au Sud/Est de la commune de Hyères-Le Palyvestre.

La zone D présente une emprise au sol importante et couvre notamment des secteurs urbanisés au Sud/Est et à l'Est de la commune de Hyères. La commune de La Londe est très faiblement concernée (environ 17 ha).

A noter que les surfaces calculées des différentes zones incluent les secteurs terrestres et maritimes





g) Relevé des populations exposées au bruit dans les différentes zones des PEB

Évaluation de la population résidente en nombre d'habitants (à la centaine près) ; application d'un ratio de 3 personnes par logement.

POPULATIONS EXPOSEES AU BRUIT PAR LE PEB EN VIGUEUR (en indice psophonique **N)**

	PEB en vigueur			
	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
	N >96	96 > N >89	89 > N >84	Non prévue par la réglementation relative à l'indice psophonique
HYERES	1475*	4542**	578	

* + 1 établissement d'enseignement

** + 1 établissement d'enseignement et + 4 établissements de santé

POPULATIONS EXPOSEES AU BRUIT PAR LE PEB EN PROJET(en indice Lden)

	Avant-Projet de PEB - HYERES				
	Zone A	Zone B			
	Lden>70	70>Lden>65	70>Lden>64	70>Lden>63	70>Lden>62
HYERES	0	36	78	159	374

	Avant-Projet de PEB - HYERES											
	Zone C											
	65>Lden>57	65>Lden>56	65>Lden>55	64>Lden>57	64>Lden>56	64>Lden>55	63>Lden>57	63>Lden>56	63>Lden>55	62>Lden>57	62>Lden>56	62>Lden>55
HYERES	2439	5429	8051	2397	5387	8009	2316	5306	7928	2101*	5091	7713

* + 1 établissement d'enseignement et 3 établissements de santé

	Avant-Projet de PEB - HYERES		
	Zone D		
	57>Lden>50	56>Lden>50	55>Lden>50
HYERES	56558***	53568**	50943*
LA LONDE	0	0	3
	56558	53568	50946

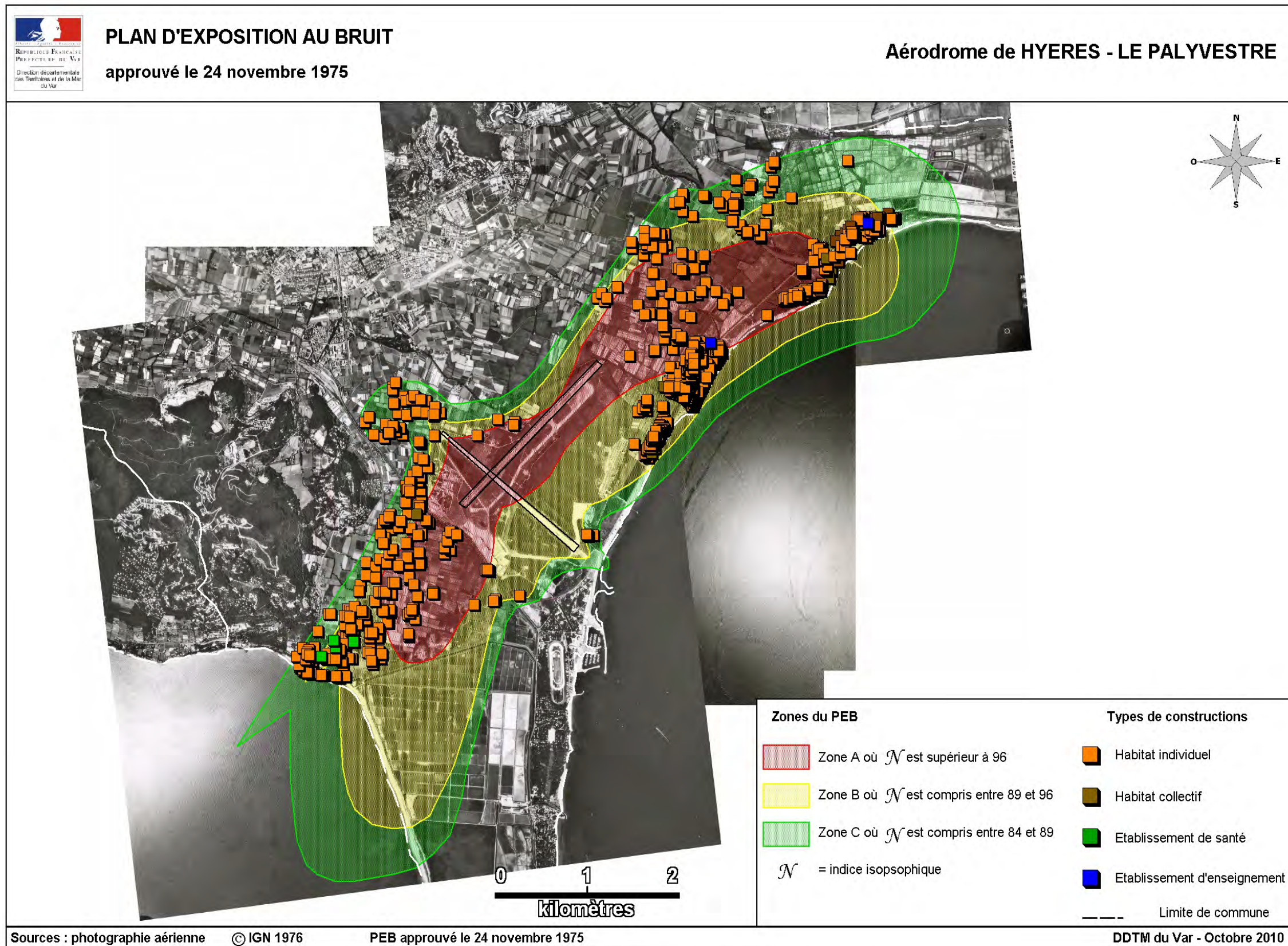
Nota : ces établissements ne sont mentionnés qu'une fois, bien qu'ils puissent appartenir à plusieurs colonnes. La somme de tous ces établissements représente donc l'ensemble des établissements impactés.

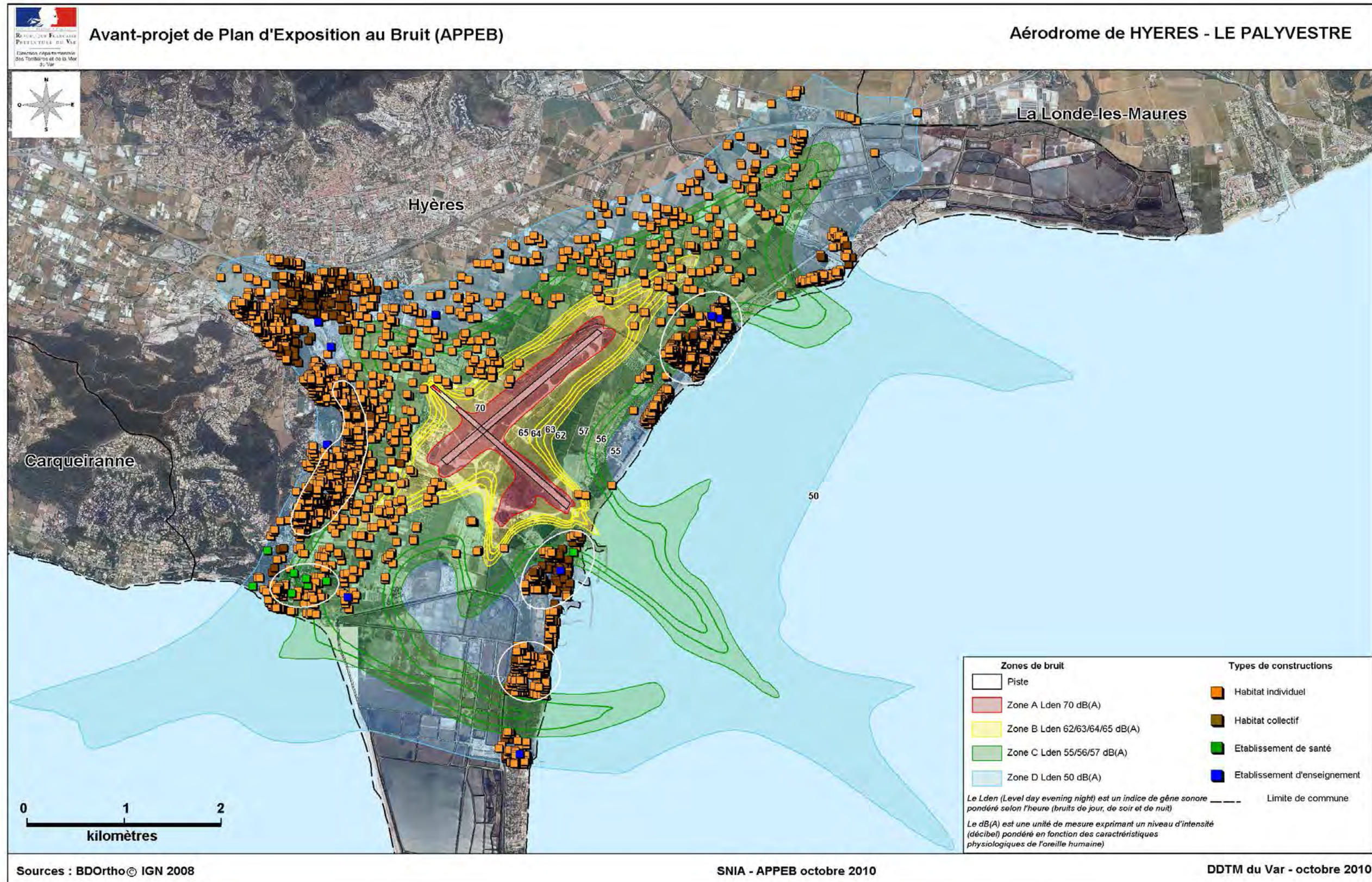
L'urbanisation dans les secteurs proches de l'aérodrome, zone B du PEB en projet, n'a pas été importante. On note que 2000 logements environ sont impactés par le bruit en zone C. En zone D, 20000 logements environ devraient être isolés selon des normes régies par les règles de construction et d'habitation, notamment en matière d'isolement acoustique.

* + 6 établissements d'enseignement et 2 établissements de santé

** + 1 établissement d'enseignement et 1 établissement de santé

*** + 1 établissement d'enseignement et 2 établissements de santé





h) Zoom sur des secteurs urbanisés et populations exposées**POPULATIONS EXPOSEES AU BRUIT PAR LE PEB EN VIGUEUR (en indice psophique **N**)**

	PEB en vigueur			
	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
	N >96	96 > N >89	89 > N >84	Non prévue par la réglementation relative à l'indice psophique
HYERES L'Aiguade	248*	924	0	
HYERES Le Port	0	0	0	
HYERES Les Pesquiers	0	0	0	
HYERES St Pierre des Horts	0	78**	57	
HYERES Notre Dame de Consolation - Costebelle - La Font des Horts	0	0	0	
	248	1002	57	

* + 1 établissement d'enseignement

** + 4 établissements de santé

POPULATIONS EXPOSEES AU BRUIT PAR LE PEB EN PROJET(en indice Lden)

	Avant-Projet de PEB - HYERES				
	Zone A	Zone B			
	Lden>70	70>Lden>65	70>Lden>64	70>Lden>63	70>Lden>62
HYERES L'Aiguade	0	0	0	0	0
HYERES Le Port	0	0	0	0	0
HYERES Les Pesquiers	0	0	0	0	0
HYERES St Pierre des Horts	0	0	0	0	0
HYERES Notre Dame de Consolation - Costebelle - La Font des Horts	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0

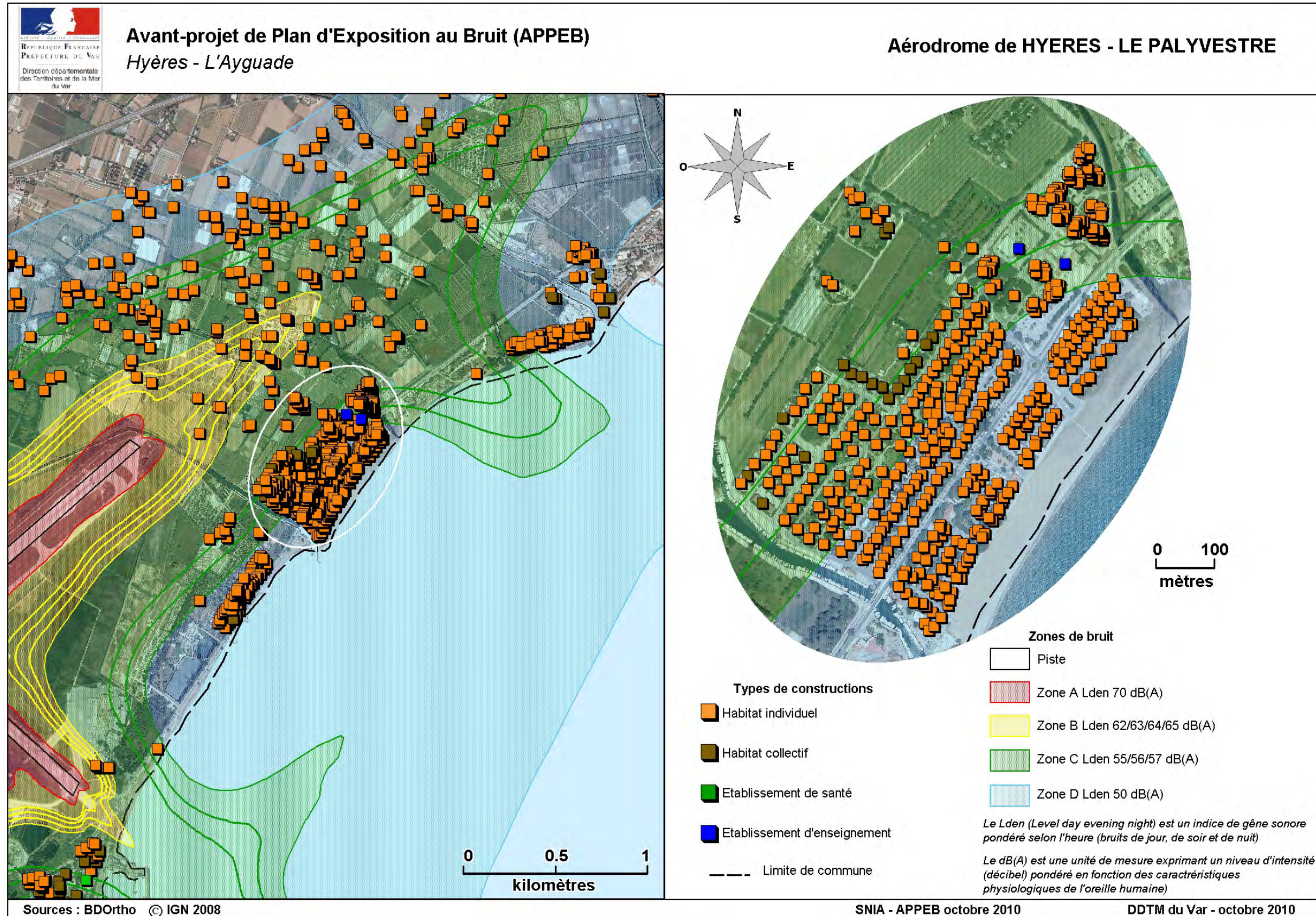
	Avant-Projet de PEB - HYERES					
	Zone C					
	65>Lden>57	65>Lden>56	65>Lden>55	64>Lden>57	64>Lden>56	64>Lden>55
HYERES L'Aiguade	290	932	1473	290	932	1473
HYERES Le Port	800	1948	2847	800	1948	2847
HYERES Les Pesquiers	0	0	149	0	0	149
HYERES St Pierre des Horts	45	99	150	45	99	150
HYERES Notre Dame de Consolation - Costebelle - La Font des Horts	39	201	485	39	201	485
	1174	3180	5104	1174	3180	5104
Avant-Projet de PEB - HYERES						

	Zone C					
	63>Lden>57	63>Lden>56	63>Lden>55	62>Lden>57	62>Lden>56	62>Lden>55
HYERES L'Aiguade	290	932	1473	290	932	1473
HYERES Le Port	800	1948	2847	800	1948	2847
HYERES Les Pesquiers	0	0	149	0	0	149
HYERES St Pierre des Horts	45	99	150	45*	99	150
HYERES Notre Dame de Consolation - Costebelle - La Font des Horts	39	201	485	39	201	39
	1174	3180	5104	1174	3180	4658

* + 3 établissements de santé

	Avant-Projet de PEB - HYERES		
	Zone D		
	57>Lden>50	56>Lden>50	55>Lden>50
HYERES L'Aiguade	1870*	1228*	687
HYERES Le Port	10061**	8913	8014*
HYERES Les Pesquiers	1259	1259	1110
HYERES St Pierre des Horts	108*	5*	3
HYERES Notre Dame de Consolation - Costebelle - La Font des Horts	2539	2377	2093
	15837	13782	11907

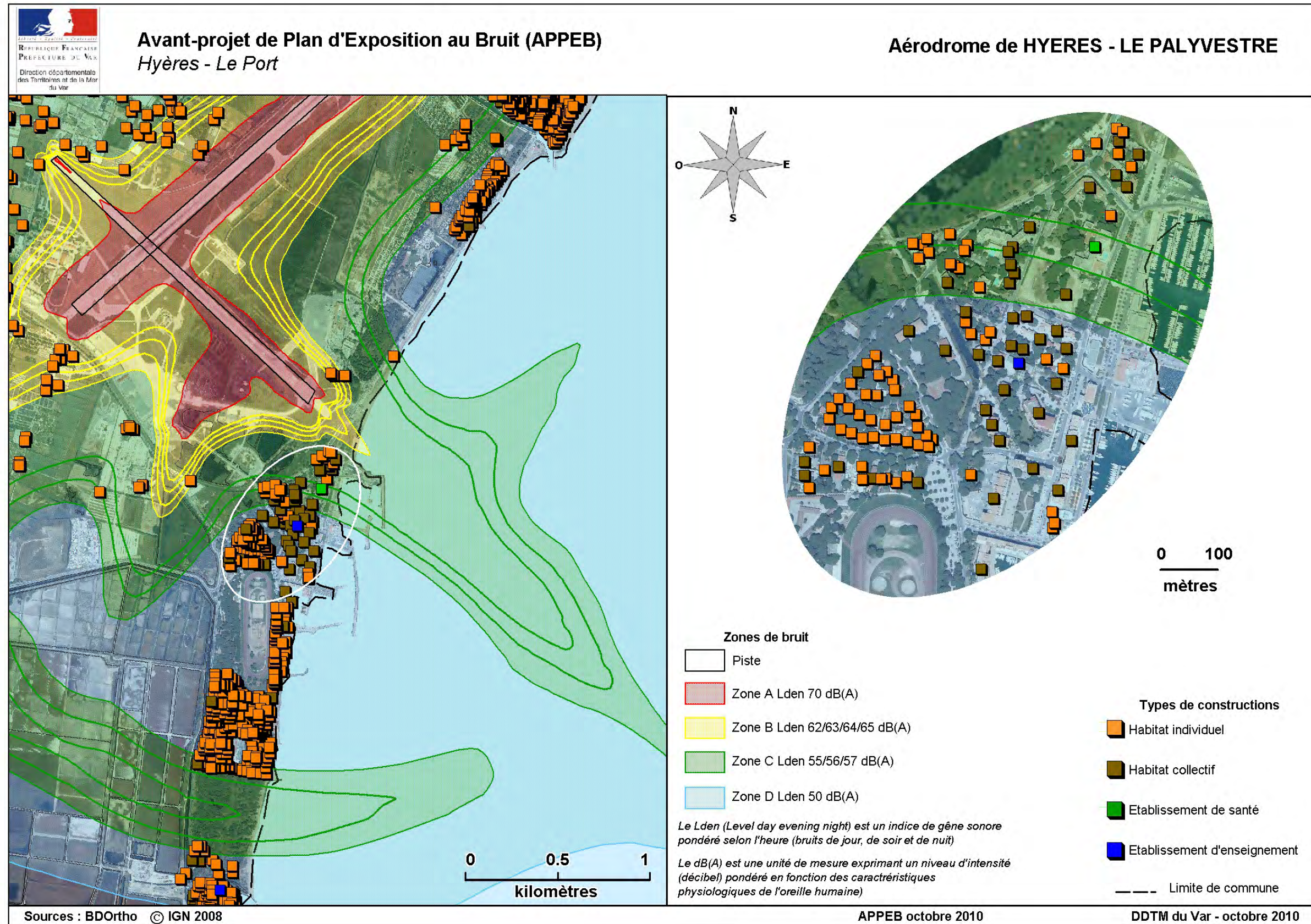
* + 1 établissement d'enseignement
 * + 1 établissement d'enseignement
 ** + 1 établissement de santé
 * + 1 établissement de santé



Sources : BDOrtho © IGN 2008

SNIA - APPEB octobre 2010

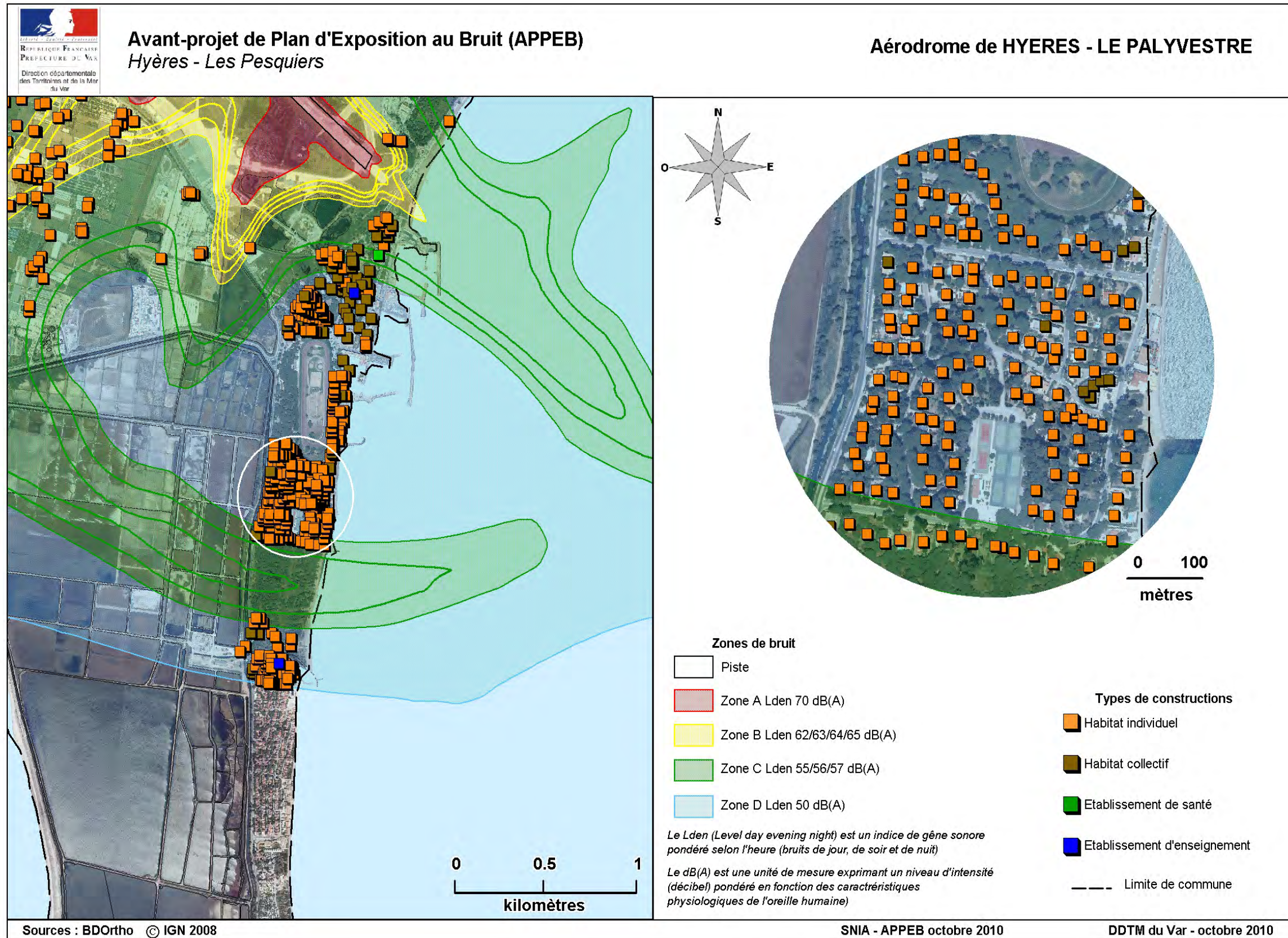
DDTM du Var - octobre 2010

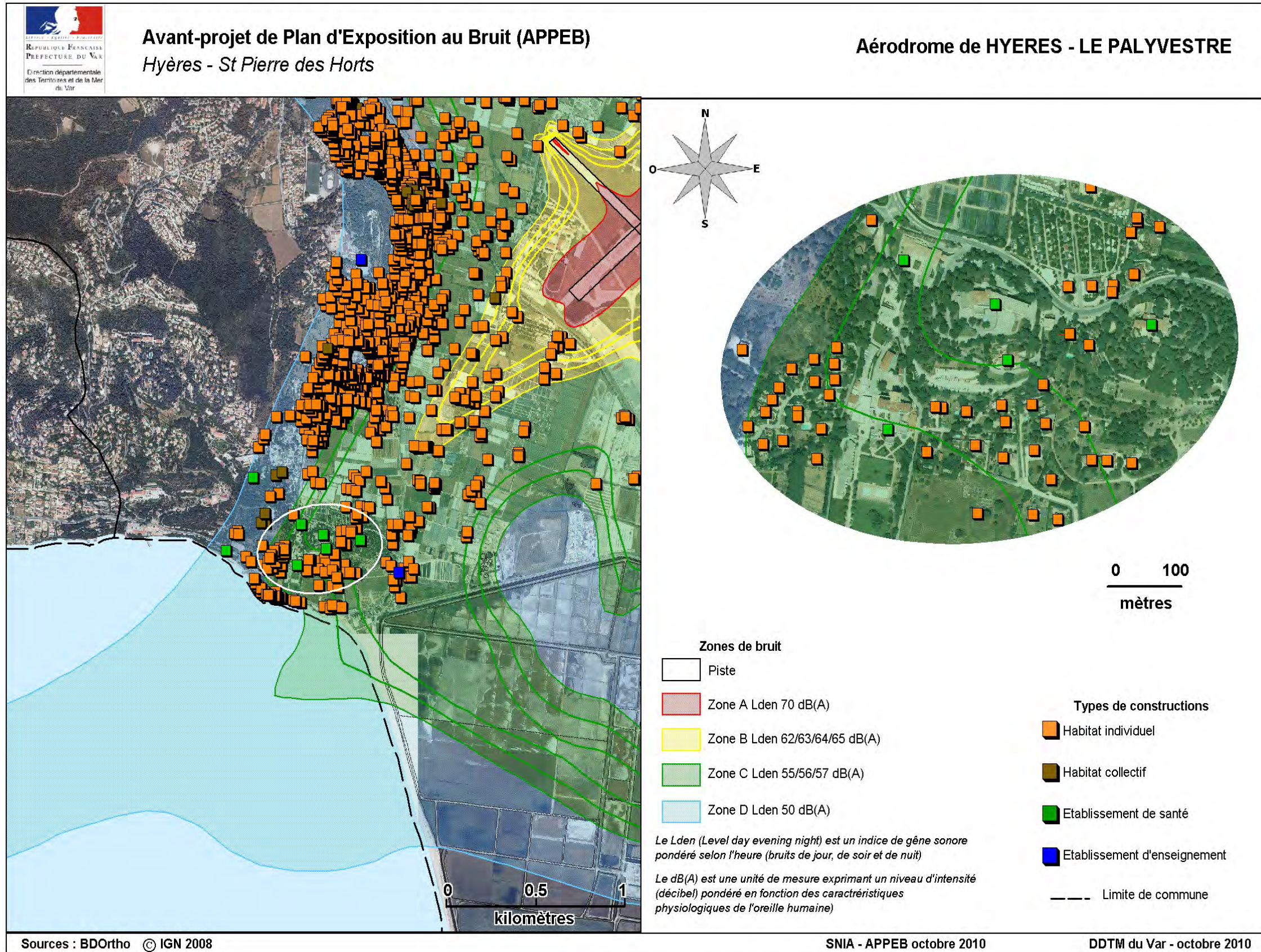


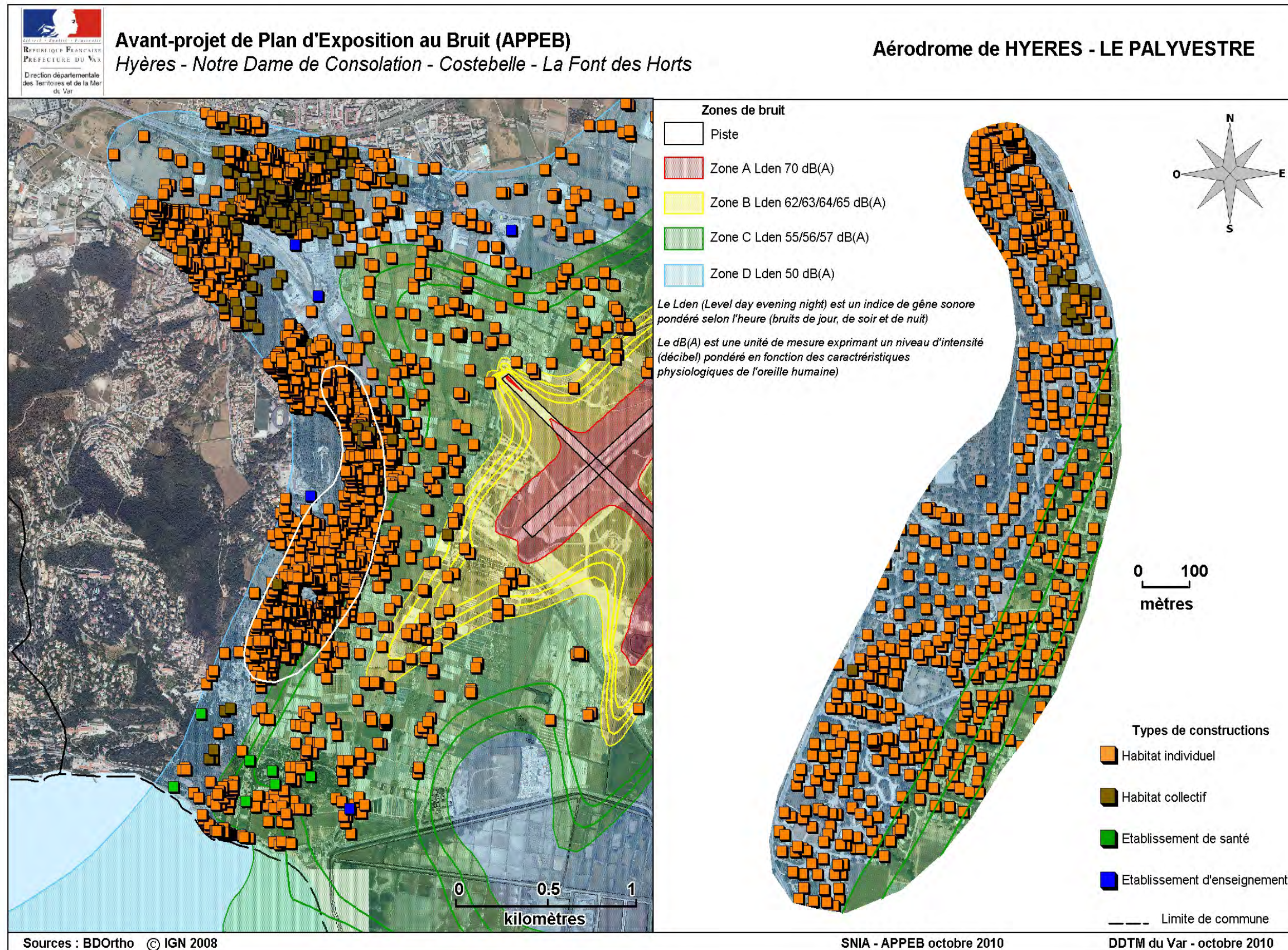
Sources : BDOrtho © IGN 2008

APPEB octobre 2010

DDTM du Var - octobre 2010







i) Analyse par zoom de l'impact du PEB en projet**Zoom sur le secteur du lotissement de l'Ayguade**

Le PEB en projet modifie favorablement la distribution des zones, une partie du lotissement de l'Ayguade passant de zone A en zone C et l'autre de B en D. Toutefois, Ce lotissement est d'ores et déjà très urbanisé.

En terme d'urbanisme, l'incidence du projet de PEB pour ce lotissement est donc favorable.

Zoom le secteur du Port de Hyères

Ce secteur est nouvellement impacté par le PEB en projet, par 3 zones :

Zone B: Incidence faible, car sur une étendue limitée de zones classées 1NDa ou 1ND.

Zone C: Incidence sur une partie du centre urbanisé du port

Zone D: Incidence sur l'autre partie du centre urbanisé du port

En terme d'urbanisme, l'incidence du projet de PEB pour ce secteur est donc très impactante.

Zoom sur le secteur du quartier des Pesquiers

Ce quartier est nouvellement impacté par le PEB en projet, par 2 zones :

Zone C: uniquement sur une bande d'une quinzaine de bâtiments au Sud du quartier

Zone D: Cette zone concerne le reste du quartier

Toutefois, Ce quartier est d'ores et déjà très urbanisé.

En terme d'urbanisme, l'incidence du projet de PEB pour ce quartier ne devrait pas être impactante.

Zoom sur le secteur de St Pierre des Horts

Le PEB en projet modifie favorablement la distribution des zones, une partie passant de zone B en zone C et l'autre partie de C en D, sur des zones classées ND ou NC.

En terme d'urbanisme, l'incidence du projet de PEB pour ce lotissement est donc favorable.

Zoom sur le secteur de Notre Dame de Consolation, Costebelle et La Font des Horts

Ce secteur est nouvellement impacté par le PEB en projet, par les zones C et D dans une zone de type U.

En terme d'urbanisme, l'incidence du projet de PEB pour ce secteur est impactante mais les possibilités de densification urbaine restent très limitées du fait d'une occupation déjà importante.

j) avis de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) du 20 juin 2013

Les membres de la CCE ont pris connaissance de l'APPEB et des objectifs de ce plan, à savoir protéger les populations exposées aux nuisances sonores générées par les aéronefs et éviter au maximum d'en exposer de nouvelles en limitant l'urbanisation à proximité immédiate.

Le choix des valeurs des courbes n'est donc pas anodin.

Les membres de la CCE se sont prononcés sur :

- I) la valeur de la courbe B,
- II) la valeur de la courbe C,
- III) et sur la prise en compte ou non de la zone D.

Le vote est réalisé à main levée.

Zones	Mise au vote des courbes	résultat du vote	proposition de la CCE
Zone B	Courbe 65 Courbe 64 Courbe 63 Courbe 62	Courbe 62	Retenue à l'unanimité
Zone C	Courbe 57 Courbe 56 Courbe 55	Courbe 57 6 voix contre et 18 voix pour Courbe 56 pas de vote Courbe 55 18 voix contre et 6 voix pour	Courbe 57 Retenue
Zone D	Courbe 50	Courbe 50	Retenue à l'unanimité

En ce qui concerne la zone C, les résultats du vote (courbe 57) ne garantissent pas une urbanisation limitée autour de l'aérodrome; de nouvelles populations pourront donc être exposées aux nuisances sonores liées à la proximité de l'aérodrome.

L'avis émis par les membres de la CCE ne permet pas de protéger du bruit un maximum de population.

Surfaces concernées suite à cet avis (en ha) :

	Avant-Projet de PEB			
	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
	Lden>70	70>Lden>62	62>Lden>57	57>Lden>50
HYERES	91,72	271,56	609,9	2838,49
LA LONDE	0	0	0	17,3

Populations concernées suite à cet avis :

	Avant-Projet de PEB			
	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
	Lden>70	70>Lden>62	62>Lden>57	57>Lden>50
HYERES L'Ayguade	0	0	290	1870
HYERES Le Port	0	0	800	10061
HYERES Les Pesquiers	0	0	0	1259
HYERES St Pierre des Horts	0	0	45	108
HYERES Notre Dame de Consolation - Costebelle - La Font des Horts	0	0	39	2539
	0	0	1174	15837

	Avant-Projet de PEB			
	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
	Lden>70	70>Lden>62	62>Lden>57	57>Lden>50
HYERES	0	374	2101	56558
LA LONDE	0	0	0	3

k) établissement du projet de PEB

Dans le cadre de la procédure réglementaire, le Préfet du Var doit procéder aux choix des valeurs de l'indice Lden à prendre en compte pour déterminer la limite extérieure des zones B et C, et décider de la prise en compte de la zone D dans le projet de PEB avant qu'intervienne la décision de réviser le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Hyères-Le Palyvestre.

Pour cela, le Préfet dispose d'une cadre réglementaire, à savoir :

- 1) Il peut s'appuyer sur l'avis simple formulé par la commission consultative de l'environnement (CCE).
- 2) Il doit mettre en œuvre la circulaire du 19 janvier 1988, rédigée par le ministre de la défense et le ministre de l'équipement, de l'aménagement du territoire et des transports, rappelle l'objectif de la loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes:
« la loi confirme l'objectif d'intérêt national de maîtriser l'urbanisation autour des aérodromes afin, d'une part, d'éviter d'exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit et, d'autre part, de préserver l'activité aéronautique et l'équipement aéroportuaire »

Afin de répondre aux objectifs fixés par les lois et les directives ministérielles à savoir la protection maximale des populations exposées aux nuisances sonores tout en garantissant l'activité aéroportuaire civile et militaire dans des conditions satisfaisantes intégrant les effets d'amélioration consentie (prise en compte de l'urbanisation, charte par exemple), afin de prendre en compte les doléances des riverains se plaignant du bruit et de ne pas exposer de nouvelles populations, **le Préfet décide :**

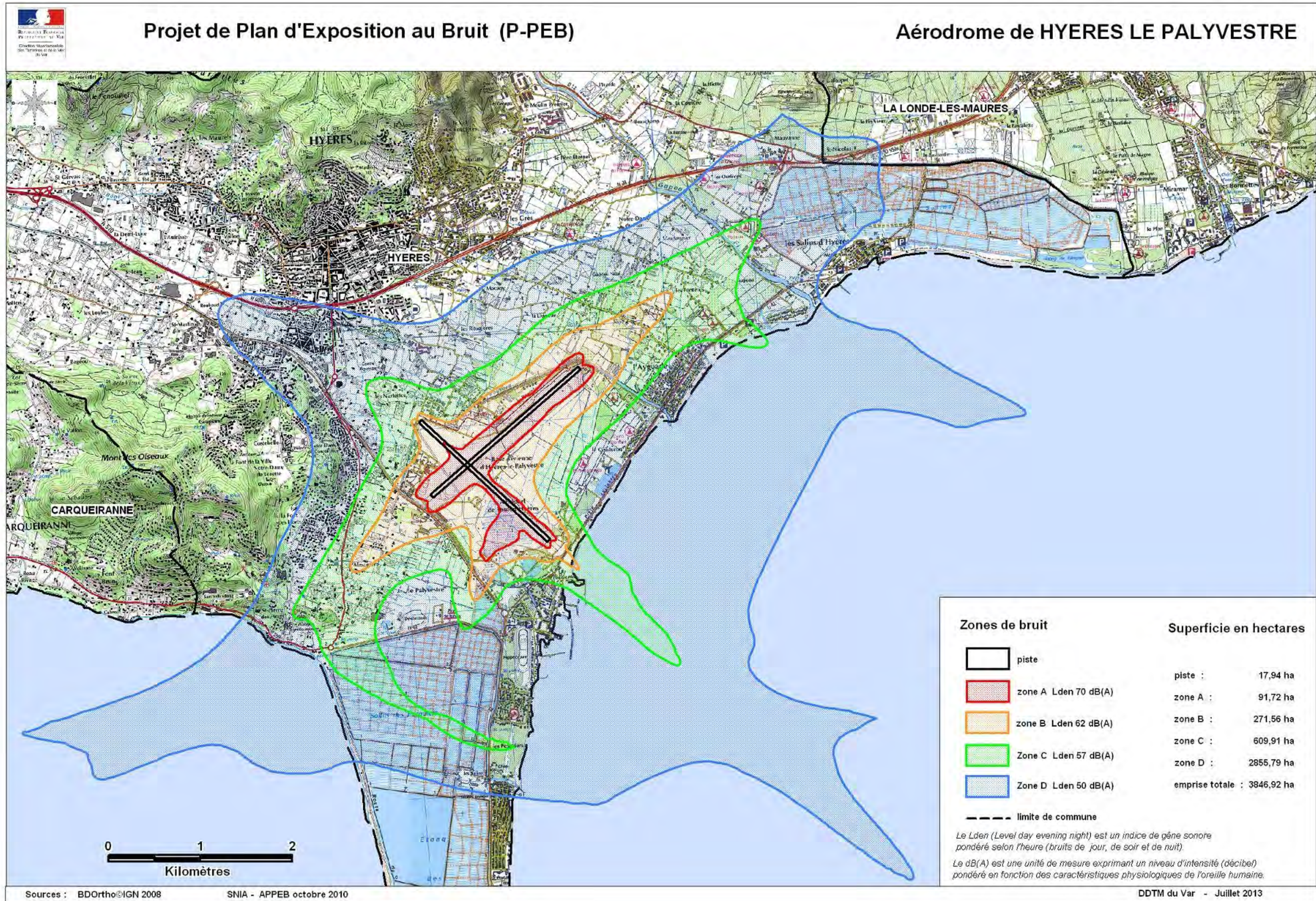
- **de retenir la valeur d'indice Lden 62 comme limite extérieure de la zone B ;**
- **de retenir la valeur d'indice Lden 57 comme limite extérieure de la zone C ;**
- **d'instituer une zone D d'information et d'isolation acoustique renforcée, dans un souci de transparence maximale.**

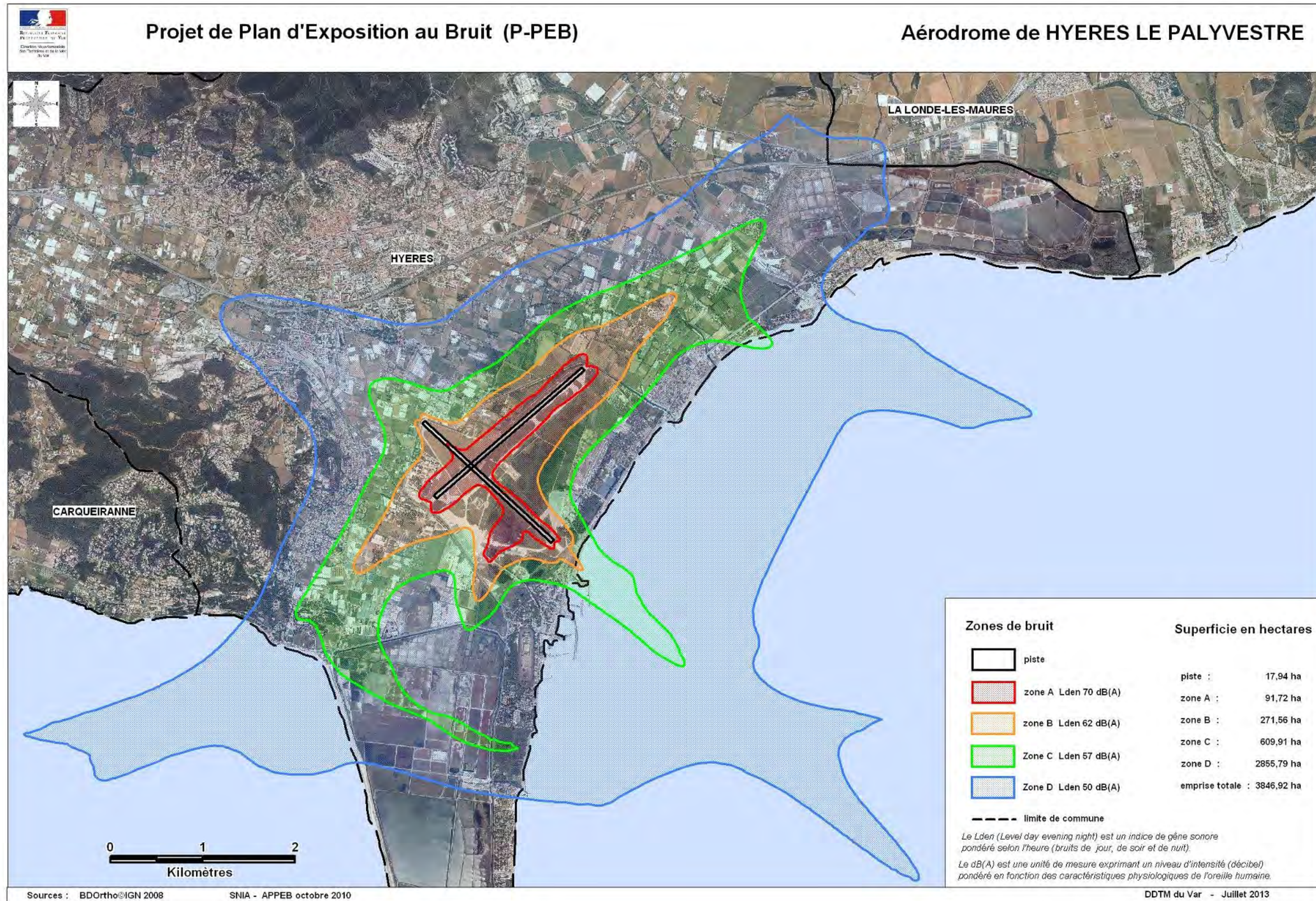
La décision de réviser le plan d'exposition au bruit va être notifiée par le préfet, accompagnée d'un projet de plan d'exposition au bruit, aux maires des communes concernées et, s'il y a lieu, aux présidents des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) compétents.

Le projet de plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome de Hyères-Le Palyvestre soumis à l'instruction administrative réglementaire comprendra :

- le présent rapport de présentation
- une représentation cartographique faisant apparaître les limites des zones A, B, C et D avec les valeurs d'indices retenues par le Préfet pour les courbes B et C établie à l'échelle 1 / 25 000^{ème}

Cette représentation figure ci-après au présent rapport.





l) retour sur les avis suite aux consultations obligatoires**1ère étape : la consultation des communes concernées et des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) compétents**

Par courrier en date du 13 février 2014, le préfet du Var a notifié aux collectivités territoriales concernées par le PEB de l'aérodrome de Hyères-Le Palyvestre sa décision de révision dudit PEB.

Conformément à l'article R.147-7 dernier alinéa du code de l'urbanisme, les conseils municipaux des communes concernées et les organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale compétents disposent d'un délai de deux mois pour faire connaître leur avis sur le projet communiqué. A défaut de réponse dans le délai imparti, l'avis est réputé favorable.

Le tableau ci-dessous récapitule les avis des collectivités territoriales consultées.

Collectivité	Saisine	Date réponse	Avis
Commune de Hyères	13 février 2014	Pas de réponse	Avis réputé favorable
Commune de La Londe-Les Maures	13 février 2014	Pas de réponse	Avis réputé favorable
Communauté d'agglomération TPM	13 février 2014	Pas de réponse	Avis réputé favorable

Sur 3 collectivités consultées, il y a eu 3 avis réputés favorable.

2ème étape : la consultation des membres de la CCE

Dès réception des avis ou, à défaut, dès l'expiration du délai mentionné au dernier alinéa de [l'article R.147-7](#), le projet de plan d'exposition au bruit accompagné des avis des conseils municipaux et, le cas échéant, des organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale compétents est transmis pour avis par le préfet à la commission consultative de l'environnement.

La commission consultative de l'environnement dispose d'un délai de deux mois à compter de la date de la saisine par le préfet pour formuler son avis sur le projet communiqué.

Par courrier en date du 29 juillet 2014, le préfet du Var a notifié aux membres de la CCE concernés par le PEB de l'aérodrome de Hyères-Le Palyvestre sa décision de révision dudit PEB.

Le tableau ci-dessous récapitule les avis reçus des membres.

Membres CCE	Saisine	Date réponse	Avis
TPM – JP. GIRAND	29 juillet 2014	19 septembre 2014	favorable
CG – F. ROUX	29 juillet 2014	19 septembre 2014	favorable
CIL Costebelle	29 juillet 2014	04 septembre 2014	défavorable
UHCNS	29 juillet 2014	16 septembre 2014	défavorable
Groupe CIL	29 juillet 2014	06 octobre 2014	défavorable

A défaut de réponse dans le délai imparti, l'avis est réputé favorable.

Parmi les 27 membres de la CCE consultés, 5 ont répondu dont 3 ont formulé un avis défavorable. Ainsi, pour les membres de la CCE, 22 avis sont réputés favorable.

En conclusion, 3 avis de collectivités réputé favorable, 2 avis favorable de membres de la CCE et 22 avis réputés favorable, soit 27 avis relevant d'un accueil favorable sur 30 entités consultés.

m) avis de la CCE en date du 28 octobre 2014

La parole est donnée aux CILs et associations :

L'UHCNS précise que la charte doit être respectée et à un lien avec le PEB. Elle évoque des trafics en dehors des périodes indiquées dans la charte. Le commandant précise que des mouvements d'avions sont prévus mais que des plans de vol dépendent d'autres facteurs (vent, déport de vols, ...).

CIL de l'Almanarre demande où en est l'achat des simulateurs ; c'est effectivement annoncé, mais, cela ne se traduira pas par une suppression totale des vols.

CIL des Pesquiers : les plans de vol ne semblent pas respectés. Le commandant assure faire des rappels aux pilotes. Les pilotes extérieurs à la base sont moins informés. Le secrétaire général propose qu'un courrier soit adressé à tous les opérateurs afin de respecter les zones de survol.

Le Maire de Hyères fait une distinction entre les nuisances constatées et les prescriptions en matière d'urbanisme. Il faut bien distinguer les deux problématiques. Le PEB implique des prescriptions en urbanisme. Il relève des difficultés à établir les nuisances et ses protections, à prendre en compte plutôt au niveau de la charte.

Les problèmes viennent des acteurs qui ne sont pas des opérateurs locaux ; le courrier de la BAN devrait rappeler les principes.

Tour de table et avis (20 votants) + la voix du Président

- 12 personnes se prononcent POUR + 1 président
- 6 personnes se prononcent CONTRE
- 2 personnes se sont abstenues

La CCE émet un avis favorable au projet de PEB.

n) déroulé de la procédure d'enquête publique

Le projet de plan d'exposition au bruit est soumis à enquête publique par le préfet dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article [L. 147-3](#) et selon les modalités fixées par le décret n° 87-339 du 21 mai 1987 définissant les modalités de l'enquête publique relative aux plans d'exposition au bruit des aérodromes.

Lorsque le plan d'exposition au bruit concerne un aérodrome affecté à titre exclusif, principal ou secondaire au ministère chargé de la défense, la procédure d'enquête est conduite dans le respect des conditions posées par les articles [R. 123-45](#) et [R. 123-46](#) du code de l'environnement.

Le projet de PEB est destiné à maîtriser l'urbanisation autour de l'aérodrome 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. Document d'urbanisme opposable, il est annexé au PLU.

Dans les formes prescrites par le code de l'environnement, une enquête publique relative au projet de plan d'exposition au bruit (P-PEB) de l'Aérodrome de Hyères–Le Palyvestre a été ouverte sur le territoire des communes de Hyères et de La Londe-Les Maures.

Par arrêté préfectoral en date du 08 octobre 2014, ladite enquête a été ouverte en mairies de Hyères et de La Londe les Maures le 29 octobre 2014 et s'est terminée le 28 novembre 2014.

Pendant la durée de l'enquête, toute personne a pu prendre connaissance du P-PEB aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux au public :

Mairie de Hyères 12 Avenue Joseph Clotis – 83400 Hyères	Mairie de La Londe les Maures Place du 11 novembre – 83250 La Londe Les Maures
Lundi au vendredi de 9 h à 12 h et 14 h à 17 h	Lundi au vendredi de 8 h à 12 h et de 13 h 30 à 16 h 30 Samedi de 9 h à 11 h

Le public a pu s'exprimer :

- soit en consignnant ses observations sur un registre d'enquête tenu à sa disposition en mairies de Hyères et de La Londe-Les Maures.
- soit en écrivant au commissaire enquêteur par correspondance à la mairie de Hyères, siège de l'enquête.
- soit en rencontrant le commissaire enquêteur, notamment lors des 6 jours de permanences

Permanences	Mairie de Hyères
Mercredi 29 octobre 2014	9 h - 12 h et 13 h - 16 h
Lundi 3 novembre 2014	13 h - 16 h
Jeudi 13 novembre 2014	9 h - 12 h
Mardi 18 novembre 2014	13 h - 16 h
Vendredi 28 novembre 2014	9 h - 12 h et 14 h - 17 h

Le public a été informé par les moyens suivants :

- Un avis au public faisant connaître l'ouverture de l'enquête ainsi que les conditions de déroulement publié quinze jours au moins avant le début de l'enquête, et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux locaux diffusés dans tout le département.
- Un avis d'enquête, publié quinze jours au moins avant le début de l'enquête et durant toute la durée de celle-ci par voie d'affiches et éventuellement par tous autres procédés en usage sur le territoire des communes de Hyères et de La Londe-Les Maures par les soins de leur maire. Un certificat établi par le maire et versé au dossier d'enquête justifie de cette formalité.

Le commissaire enquêteur a pu auditionner ou contacter toute personne ou service qu'il lui est apparu utile de consulter pour compléter son information sur le projet soumis à enquête publique. Le refus éventuel, motivé ou non, de demande d'information ou l'absence de réponse est mentionné par le commissaire enquêteur dans son rapport.

Quelques chiffres :

- 40 observations sur les 2 registres d'enquête
- 1 observation par courriel (mail)
- 1 observation par courrier
- 1 pétition avec une trentaine de signatures

Le commissaire enquêteur a établi un rapport qui relate le déroulement de l'enquête et examine les observations recueillies. Le rapport comporte l'objet du projet, la liste des pièces du dossier, une synthèse des observations du public, une analyse des propositions et contre-propositions produites durant l'enquête et les observations éventuelles du responsable du projet.

Il consigne dans un document séparé, ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet.

Le commissaire enquêteur a remis son avis le 29 décembre 2014 ; il s'agit d'un avis défavorable.

A noter :

Une copie du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur est tenue à la disposition du public pendant un an à compter de la date de la clôture de l'enquête :

- aux mairies de Hyères et de La Londe Les Maures,
- à la direction départementale des territoires et de la mer du Var, service aménagement durable,
- en préfecture du Var.

L'avis d'enquête publique ainsi que le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur sont mis en ligne sur le site internet de l'État dans le Var à l'adresse suivante : <http://www.var.gouv.fr>.

IV) LA DECISION D'APPROBATION DU PEB

Le plan d'exposition au bruit, éventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique, est défini.

Le dossier de PEB est adressé au Ministère de la Défense pour accord express.

Dès réception de cet avis, le Préfet du Var approuve le PEB.

S'en suivra la parution au recueil des actes administratifs (RAA), les publications et les parutions presse et les affichages, ainsi que la mise à disposition du public.

Le préfet du département notifie aux maires des communes concernées et, le cas échéant, aux présidents des établissements publics de coopération intercommunale compétents copie de l'arrêté et du plan d'exposition au bruit approuvé.

L'arrêté préfectoral et le plan d'exposition au bruit sont tenus à la disposition du public :

- à la mairie de chacune des communes concernées, et le cas échéant aux sièges des établissements publics de coopération intercommunale compétents,
- à la préfecture, notamment sur le site du Portail de l'Etat, www.var.gouv.fr

