

Plan d'Exposition au Bruit (PEB)

Aérodrome de Cuers – Pierrefeu
Département du Var



Date : 04 juillet 2017

Note de synthèse sur la consultation

VU pour être annexé à l'arrêté préfectoral
en date du 11 AOUT 2017 Le Préfet du Var


Jean-Luc VIDELAÏNE

Historique

Date	Auteur	Commentaires
Avril – Mai 2017	Préfecture du Var	Enquête publiques et remise du procès-verbal du commissaire enquêteur
Mai – Juin 2017	Direction Départementale des Territoires et de la Mer	consultations des services de l'État (DGAC, DSAC SE, SNIA, BAN)
Juin - Juillet 2017		traitement des observations et analyses
		préparation de la note présentant les résultats
		rédaction en version définitive de la note exposant les résultats de la consultation

Affaire suivie par

DDTM83/Service Environnement et Forêt/Bureau Environnement et cadre de vie

adresse postale : Préfecture du Var - DDTM – Service environnement et forêt - bureau environnement et cadre de vie - Boulevard du 112ème Régiment d'Infanterie - CS 31209 - 83070 TOULON CEDEX

localisation géographique : Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Var - 244 avenue de l'Infanterie de Marine à Toulon (proche du port - en face des pompiers)

tél : 04 94 46 83 83 - fax : 04 94 46 32 50 - courriel : ddtm@var.gouv.fr - site internet : www.var.gouv.fr

Sigles les plus souvent utilisés

ACNUSA : autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires

AIP : publication d'information aéronautique

APPM : avant-projet de plan de masse

ATT : atterrissage

BAN : base aéronautique navale

CCE : commission consultative de l'environnement

CE : commissaire enquêteur

CE : communauté européenne

CIL : commission d'intérêt local

dB(A) : décibel A (unité retenue pour représenter les sensibilités en intensité et en fréquence de l'oreille humaine, qui permet de traduire la sensibilité de l'oreille plus forte aux sons aigus qu'aux sons graves)

DDTM : direction départementale des territoires et de la mer

DEC : décollage

DGAC : direction générale de l'aviation civile

DME : dispositif ou système équipement de mesure de la distance

DSAC : direction des services de l'aviation civile

EPNdB : Effective Perceived Noise Decibel (unité de base pour la certification des avions à réaction qui se caractérise par une forte pondération des fréquences moyennes à élevées fortement génératrices de gêne)

HQE : haute qualité environnementale

L_{Amax} : niveau instantané maximum

L_{den} : Level day evening night

L_n : Level night

OACI : organisation de l'aviation civile internationale

PEB : plan d'exposition au bruit

PGS : plan de gêne sonore

PPBE : plan de prévention du bruit dans l'environnement

PSA : plan de servitudes aéronautiques

QFU : appellation provenant de l'ancien code radio dénommé code Q et correspondant à l'orientation magnétique de la piste

TNSA : taxe sur les nuisances sonores aériennes

VOR : radiophare omnidirectionnel VHF

autorité compétente établissant les plans d'exposition au bruit (PEB) des aérodromes : **représentant de l'État**

pilotage pour l'élaboration du PEB : **DDTM du Var**

Note

Date : 04 juillet 2017

assistance à maîtrise d'ouvrage : **DGAC DSAC SNIA**

Le plan d'exposition au bruit (PEB)

est, certes, régi par un processus organisationnel dicté par des législations complexes
reprises pour la plupart dans les Codes (code de l'urbanisme, code de l'environnement, code de l'aviation civile, code des relations entre le public et l'administration, ...)
mais est surtout le fruit d'un travail collaboratif

Que ceux qui y ont grandement participé
en soient ici remerciés

Représentant de l'État – autorité compétente
Préfecture du Var

Pilote désigné de l'opération
Direction Départementale des Territoires et de la Mer

Assistance à maîtrise d'ouvrages
Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC)
Direction des Services de l'Aviation Civile (DSAC)
Service national de l'ingénierie aéronautique (SNIA)

en collaboration avec
Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL)
Base Aéronautique Navale (BAN)
L'École de l'Aviation Légère de l'Armée de Terre (EALAT)
Le gestionnaire et l'exploitant de l'aérodrome

en association avec
Agence Régionale de Santé (ARS)
Agence De l'Environnement et de la maîtrise de l'Énergie (ADEME)
Agence Nationale pour l'Habitat (ANAH)
Météo France
La Sécurité Civile

...

les collectivités territoriales du Var, notamment :
les établissements publics de coopération intercommunale et les communes
sans oublier la participation active des élus et des services techniques

le grand public associé à la démarche
et son porte-parole, le commissaire enquêteur

Note exposant les résultats de la consultation

Le **Plan d'Exposition au Bruit** (PEB) est un document prévu par la loi 85-696 du 11 juillet 1985 qui régleme l'urbanisme au voisinage des aéroports de façon à ne pas exposer de nouvelles populations aux nuisances sonores. C'est un document d'urbanisme fixant les conditions d'utilisation des sols exposés aux nuisances dues au bruit des aéronefs. Le PEB vise à interdire ou limiter les constructions pour ne pas augmenter les populations soumises aux nuisances. Il anticipe à l'horizon 15/20 ans le développement de l'activité aérienne, l'extension des infrastructures et les évolutions des procédures de circulation aérienne.

Il comprend un rapport de présentation et une carte à l'échelle du 1 : 25 000ème qui indique les zones exposées au bruit. L'importance de l'exposition est indiquée par les lettres A, B, C, ou D.

Zone A : Exposition au bruit très forte

Zone B : Exposition au bruit forte

Zone C : Exposition au bruit modérée

Zone D : Exposition au bruit faible

Le PEB est établi par le Préfet de département selon une procédure administrative définie dans le code de l'urbanisme (article R112-8 et suivants) et évoquée dans le code de l'environnement, dans le code de l'aviation civile et dans le code des relations entre le public et l'administration. Le déroulé de la procédure prévoit des consultations et une enquête publique. La présente note expose les résultats de la consultation.

Objet de la consultation	Mise à disposition du public du projet	Page 5
	Contenu du dossier	6
	Textes réglementaires régissant la consultation	7
	Les aspects financiers de la consultation	8
Chapitre 1 : organisation de la consultation	1.1 L'information permanente délivrée	9
	1.2 Les consultations des instances	9
	1.3 La mise à disposition du public	10
	1.4 Les publications dans la presse ou autres supports	10
Chapitre 2 : réactions au projet	2.1 Résultat de participations	11
	2.2 L'analyse des observations	13
	2.3 Les principaux enseignements	15
Chapitre 3 : les modalités de prises en compte des observations	3.1 Sur la forme des différents documents présentés	21
	3.2 Sur le contenu	21
	3.3 Des recommandations	22
	3.4 Des éléments à prendre en compte	22
	3.5 Des avancées réelles suite aux autres enquêtes publiques des autres PEB	22
Conclusion	Rappel des principaux points soulevés	23
	Suite à donner	23
Annexe	Tableau détaillant toutes les observations et les remarques ainsi que les commentaires du gestionnaire/exploitant et ceux de l'État	24

Objet de la consultation

L'objet de la présente note est de présenter en synthèse les résultats de la consultation et d'apporter des premiers éléments de réponse aux observations formulées.

Mise à disposition du public

Les enjeux de la consultation

Cette consultation est une attitude globale de demande d'avis sur un projet, par la consultation de personnes intéressées par une décision avant qu'elle ne soit prise. L'autorité, qui souhaite prendre une décision, la présente aux personnes concernées ou susceptible de l'être, et engage un dialogue avec eux. L'autorité reste libre de sa décision.

Au-delà des consultations effectuées lors des différentes étapes, le législateur a souhaité associer le public au sens large : la population d'un département, les habitants d'un lieu, les riverains, les comités d'intérêt local, les comités de quartier, les associations, ...) avant la phase finale d'établissement du Plan d'exposition au bruit (PEB).

Chacun est ainsi libre de s'exprimer sur le contenu du document et sur les mesures envisagées pour améliorer la prise en compte des nuisances sonores sur les zones ou points identifiés comme sensibles.

Une consultation de compétence État

L'article L112-16 du code de l'urbanisme, créé par l'Ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015, édicte que le plan d'exposition au bruit est établi par l'autorité administrative compétente de l'État, après consultation des communes intéressées. L'autorité en charge de cette consultation est celle compétente pour son élaboration.

Le PEB est de compétence État, confié au Préfet du Var et piloté par la Direction Départementale des Territoires et de la Mer qui se voit confier la procédure de la consultation et la mise en œuvre.

L'article R112-13 du code de l'urbanisme, créé par le décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015 précise qu'à compter de la notification de la décision d'établir ou de réviser un plan d'exposition au bruit, les conseils municipaux des communes concernées et, le cas échéant, les organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) 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.

Les EPCI et les communes concernées ont été consultés le 20 octobre 2016.

Dès réception des avis ou, à défaut, dès l'expiration du délai mentionné à l'article R. 112-13, le projet de PEB 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 (CCE), lorsqu'elle existe, pour les autres aérodromes.

La CCE dispose d'un délai de deux mois à compter de la date de la saisine pour formuler son avis sur le projet communiqué. A défaut de réponse dans les délais impartis, ces avis sont réputés favorables.

Les membres de la CCE de l'aérodrome de Cuers - Pierrefeu, nommés par arrêté préfectoral (actualisation en date du 06 mars 2017), ont été consultés le 07 mars 2017.

autorité compétente établissant les plans d'exposition au bruit (PEB) des aérodromes : **représentant de l'État**

pilotage pour l'élaboration du PEB : **DDTM du Var**
assistance à maîtrise d'ouvrage : **DGAC DSAC SNIA**

Note

Date : 04 juillet 2017

page **5**

Une démarche participative ouverte au plus grand nombre

La DDTM du Var a mis en place une véritable démarche de concertation. Elle a veillé constamment :

- au respect de la procédure de consultation et de l'enquête publique,
- au respect de la participation du plus grand nombre (services de l'État, gestionnaires/exploitants, collectivités territoriales, établissements publics, personnes privées, ...),
- à la lisibilité des supports et des documents produits souvent illustrés, adaptés pour une meilleure compréhension et appropriation du sujet,
- à la communication, notamment sur le site internet, Portail de l'Etat : www.var.gouv.fr avec une rubrique spéciale PEB
- à la transmission de l'information (DGAC, BAN, commissaire enquêteur, ...),
- à l'analyse concertée des observations (DGAC, DSAC SE, SNIA, BAN, ...).

Contenu du dossier

Outre l'arrêté préfectoral, le PEB comprend les documents prévus à l'article L112-7 du code de l'urbanisme, à savoir :

- un **rapport de présentation** : il définit, à partir des prévisions de développement de l'activité aérienne, de l'extension prévisible des infrastructures et des procédures de circulation aérienne, des zones diversement exposées au bruit engendré par les aéronefs.
Il les classe en fonction de l'intensité décroissante du bruit en zones A et B, dites zones de bruit fort, C, dite zone de bruit modéré, et D. Ces zones sont définies en fonction des valeurs d'indices évaluant la gêne due au bruit des aéronefs fixées par décret en Conseil d'Etat.
La délimitation d'une zone D est facultative à l'exception des aérodromes mentionnés au [I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts](#).
- une **cartographie** : l'article R112-4 précise que le plan d'exposition au bruit est établi à l'échelle du 1/25 000 et fait apparaître le tracé des limites des zones de bruit dites A, B, C et, le cas échéant, D. Il rappelle les valeurs d'indice retenues pour définir les zones A et D et précise la valeur d'indice servant à définir la limite extérieure des zones B et C. Il prend en compte l'ensemble des hypothèses à court, moyen et long terme de développement et d'utilisation de l'aérodrome concerné.

A noter que le PEB qui sera annexé à l'arrêté préfectoral comportera, en plus :

- la présente note exposant les résultats de la consultation.

Textes réglementaires régissant la consultation

Le principe d'information et de participation du public résulte d'une part d'une prise de conscience des impacts de certains projets d'aménagement ou d'équipement et d'autre part d'une évolution dans la conception du principe de concertation préalable à la réalisation des projets d'aménagement du territoire influencée par les théories dites de « la nouvelle gouvernance ».

Textes fondateurs de la concertation publique

Au cours des années 1985-2000, des dispositions législatives et réglementaires inscrivent le principe de participation dans le système juridique français. La consultation du public et des associations en amont des décisions d'aménagement a été rendue obligatoire par la loi n° 85-729 du **18 juillet 1985** et la loi du **2 février 1995** dite « Barnier » et le renforcement de la protection de l'environnement complété par un décret du **10 mai 1996**.

Une charte de la concertation a été établie le **5 juillet 1996** avec 3 objectifs majeurs : promouvoir la participation des citoyens aux projets, améliorer le contenu des projets, fournir aux différents partenaires des bases.

La loi n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité intègre un nouveau chapitre intitulé « Participation du public à l'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement ayant une incidence importante sur l'environnement ou l'aménagement du territoire ». Cette loi sur la démocratie de proximité a renforcé le dispositif visant à développer la participation des citoyens dans les processus de décision.

Les principes édictés par le Code des relations entre le public et l'administration (articles L134-1 et suivants et R134-3 et suivants) :

- L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration d'une décision administrative. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par l'administration compétente avant la prise de décision.
- Lorsque l'enquête publique porte sur une opération qui concerne le territoire de plusieurs départements ou de départements de plusieurs régions, elle est ouverte par arrêté conjoint des préfets compétents. Si le projet concerne principalement le territoire d'un de ces départements, le préfet de ce département est désigné dans l'arrêté pour coordonner l'organisation de l'enquête publique et en centraliser les résultats.
- Lorsque l'opération projetée doit être réalisée sur le territoire de plusieurs départements mais qu'elle concerne principalement l'un d'eux, l'enquête publique est ouverte à la préfecture du département sur le territoire duquel la plus grande partie de cette opération doit être réalisée.
- Le préfet du département où doit se dérouler l'opération projetée en vue de laquelle l'enquête publique est demandée désigne, par arrêté, un commissaire enquêteur. Les observations sur le projet sont également reçues par le commissaire enquêteur,
- Le commissaire enquêteur transmet le dossier et les registres assortis du rapport énonçant ses conclusions au préfet.

Les procédures et les modalités appliquées par la DDTM du Var

En amont du projet, la concertation s'est mise en place dès le lancement de la procédure d'élaboration du projet de PEB pour permettre :

- le dialogue entre les différents acteurs (techniciens, élus, ...),
- la présentation en avant première des documents constituant l'avant-projet de PEB,
- la présentation des règles de la consultation pour éviter toute confusion et préciser ses objectifs, sur quoi elle va porter, les modalités d'échange, son périmètre, les conditions d'élaboration de son bilan, ses suites, sa place dans le processus de décision,
- la connaissance des modalités de diffusion des documents et de mise à disposition : il est indispensable que l'ensemble des documents soit diffusé à tous les partenaires et que chaque intéressé puisse les consulter, de fait l'information doit être accessible aux non spécialistes (les sites internet sont des outils intéressants pour la réussite de la concertation),
- d'apprécier le coût global de la concertation.

La DDTM du Var s'est appliquée à garantir le bon déroulement de la démarche de la consultation et de la mise à disposition du public. Dans la phase de dépouillement, elle a veillé à étudier toutes les observations avec impartialité. Elle a pris l'appui de techniciens au sein de la DGAC-DSAC-SNIA. Elle a consulté l'exploitant. Elle a ensuite veillé à harmoniser ou à dégager un consensus aussi large que possible.

A noter, il y a souvent ambiguïté sur la finalité de la concertation qui n'est pas d'intégrer le désir de chacun ni de donner satisfaction à tous. Ce qui est recherché c'est un élargissement de la gamme des éclairages et une meilleure intégration des dimensions sociales, culturelles, environnementales dans les phases de programmation du projet qui soit de nature à orienter différemment certaines options techniques : « avec la concertation on fait entrer le social dans le technique ».

autorité compétente établissant les plans d'exposition au bruit (PEB) des aérodromes : **représentant de l'État**

pilotage pour l'élaboration du PEB : **DDTM du Var**
assistance à maîtrise d'ouvrage : **DGAC DSAC SNIA**

Note

Date : 04 juillet 2017

page **7**

Les aspects financiers de la consultation

Les frais engendrés par la consultation sont à la charge de l'État. Ils sont de plusieurs ordres :

- les frais d'émoluments et de déplacement du commissaire-enquêteur,
- les frais de publications officielles dans la presse habilitée à recevoir les avis et les annonces légales, à plusieurs stades de la procédure, dans deux journaux à diffusion locales et régionales parfois,
- les frais de reproduction,
- les frais divers (envois postaux, livraison,.....)

Les frais restent importants. Mais, l'administration fait tout pour réduire les coûts. Par exemple, désormais, ils sont basés sur des moyens modernes, jugés plus efficient et moins coûteux. La duplication papier a fait place à la mise à disposition en téléchargement en formats adaptés, majoritairement du pdf.

ont été réalisés :

- les publications (6 avis dans deux journaux différents renouvelés une fois) ;
- l'impression des registres mis à disposition du public ;
- l'impression des documents, à savoir le rapport de présentation contenant les annexes et la cartographie, ainsi que le projet d'arrêté préfectoral ;
- la livraison des documents et des registres, notamment en mairies et en sous-préfectures ;
- les frais de déroulement de la consultation (envois postaux, fax, ...) ;
- la mobilisation des agents hors unité (webmestre, reprographe, ...)

Une estimation globale permet d'établir le tableau des dépenses estimées, de façon générale, pour la consultation d'un plan d'exposition au bruit (PEB) :

Dépenses estimées par poste	
Postes de dépenses	en euros
Émoluments et frais de déplacement du commissaire enquêteur	1 000 à 4 000
Impression - reprographie	1500
Publication	3000
Livraison	100
Frais divers	400
Mobilisation temps coût agents	1000
Total TTC en euros	7000

Les prix ont été calculés au plus juste, conciliant économie et qualité.

L'envoi par courriel en format pdf des documents à certaines administrations et partenaires a permis d'éviter la duplication excessive de documents papier même si certains regrettaient de ne pas avoir été destinataire des documents papier. Il n'était pas possible d'envisager l'envoi de cd pour la consultation du public ; l'ensemble des lieux n'étant pas équipés d'ordinateur accessible au grand public et de logiciel adéquat, notamment pour la lecture des cartographies très présentes dans le document. L'utilisation du site web – portail de l'État - a aussi été un moyen de communiquer à moindres frais.

Les frais engendrés par une consultation font partie des éléments volontairement portés à la connaissance de tous afin que chacun prenne conscience que cette démarche représente un coût certain pour la société.

Chapitre 1 : organisation de la consultation

1.1 L'information permanente délivrée

La démarche de concertation, organisée par la DDTM du Var, associe prioritairement et selon le type d'aérodromes, les services de l'État suivants : DREAL PACA, DGAC, DSAC SE, SNIA, BAN, EALAT, ADEME, ARS, ... Certaines de ces entités auront notamment à prendre connaissance des observations formulées et à y apporter des éléments de réponses qui seront ensuite analysés pour les proposer dans le cadre du PEB dans sa version définitive. Les autres partenaires informés de la démarche, peuvent à tout moment intervenir.

Le portail de l'État www.var.gouv.fr comporte une rubrique « environnement » et une sous-rubrique « bruit » dont un article dédié aux PEB. La rubrique fait l'objet d'une actualisation permanente. <http://www.var.gouv.fr/plan-d-exposition-au-bruit-peb-a3473.html>

1.2 Les consultations des instances

La consultation s'est effectuée durant les différentes phases d'élaboration du PEB (avant-projet de PEB, projet de PEB, PEB).

Pour ce qui concerne la phase de consultation, il convient de faire la distinction entre :

- les consultations obligatoires (les Ministères de l'écologie, de la Défense, la DREAL PACA, les EPCI compétents, les communes concernées, ...)
- les consultations pouvant être jugées nécessaires pour apporter un éclairage (ADEME, ARS, ANAH, ...)
- la consultation du public.

La consultation des instances est engagée auprès :

- du niveau décisionnel (Ministères concernés, direction régionale, direction départementale, Préfecture(s), ...) afin de valider les avant-projets et les projets et la version définitive du Plan.
- du niveau de conseils et d'appui techniques (DGAC, DSAC, SNIA, ...) pour analyser les propositions et vérifier leurs adéquations avec d'autres réglementations par exemple.
- du niveau territorial (collectivités territoriales du type EPCI compétentes, communes concernées, ..) pour faire converger les enjeux et apprécier leur application sur un territoire donné tout en intégrant les notions d'aménagement et d'urbanisme.

La DDTM a saisi les directions et les services compétents institutionnels par courriel/courriers à plusieurs reprises. Toutes les collectivités, bien que désireuses de participer activement et d'être informée, n'ont pas toutes suivi la procédure ; certaines n'ont pas répondu malgré des sollicitations, des relances et des explications téléphoniques.

L'exploitant est systématiquement associé à la démarche tout au long de la procédure.

1.3 La mise à disposition du public

ARRETÉ PRÉFECTORAL n° 2017/04 du 23 mars 2017 portant ouverture d'une enquête publique relative au projet de plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Cuers - Pierrefeu

indique qu'il sera procédé, sur le territoire des communes Pierrefeu, Cuers et Puget-Ville dans le département du Var, à une enquête publique, dans les formes prescrites par le code de l'environnement, relative au projet de plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome **Cuers - Pierrefeu**.

Le préfet du Var est chargé de coordonner l'organisation de l'enquête et d'en centraliser les résultats.

Durée et période de la consultation

L'enquête publique s'est déroulée pendant 1 mois, débutant le mercredi 19 avril 2017 et se terminant le vendredi 19 mai 2017.

Une information en a été faite par voie de presse. Les communes concernées étaient en charge d'afficher l'avis informatif en Mairie, ou à défaut l'arrêté préfectoral.

Lieux et supports

Le siège de l'enquête est fixé en mairie de Pierrefeu.

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

- 1) en support papier aux horaires habituels d'ouverture au public dans les lieux suivants :
 - Direction Départementale des Territoires et de la Mer - Service Environnement Forêt - à Toulon
 - Mairies des communes concernées : Pierrefeu, Cuers et Puget-Ville
- 2) téléchargeable sur le site du Portail de l'État : www.var.gouv.fr

Moyens d'expression offerts

Toute personne souhaitant s'exprimer sur le projet de PEB a pu le faire uniquement durant la mise à disposition de 1 mois :

- 1) soit en remplissant le registre d'enquête ouvert tenu à sa disposition en mairies,
- 2) soit par courrier libre remis au commissaire enquêteur ou par mail à l'adresse suivante : pebaerodromecuerspierrefeu@gmail.com
- 3) soit en rencontrant le commissaire enquêteur (10 permanences dans les différentes communes)

Il était spécifié que « l'ensemble des avis collectés feront l'objet d'une étude attentive. Après analyse des observations, les résultats seront consignés dans une note. ».

1.4 Les publications dans la presse ou autres supports

Les outils d'information et de communication sont avant tout destinés au grand public.

L'information légale du public se fait :

- par voie de presse par un avis au public faisant connaître l'ouverture de l'enquête ainsi que les conditions de déroulement, publié dans la rubrique « annonces légales » d'un journal diffusé dans le(s) département(s) concerné(s). La publication est réalisée par les soins du préfet du Var et aux frais du service infrastructure de la défense à Lyon, en caractères apparents, 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 les départements du Var et des Bouches-du-Rhône. Ces journaux seront versés au dossier d'enquête déposé en mairie. Il a été publié une annonce légale le 30 mars et le 18 avril 2017 dans 2 journaux à diffusion locale : Var-Matin et La Marseillaise.
- L'avis d'enquête sera, quinze jours au moins avant le début de l'enquête et durant toute la durée de celle-ci, publié par voie d'affiches et éventuellement par tous autres procédés en usage sur le territoire des communes concernées par les soins de leur maire. Il sera justifié de l'accomplissement de cette formalité par un certificat établi par le maire et versé au dossier d'enquête.
- Dans les mêmes conditions, l'avis d'enquête sera affiché dans la zone publique de l'aérodrome de Cuers - Pierrefeu.

En complément, d'autres moyens sont utilisés : mail aux acteurs directement concernés, notamment exploitant, bulletin municipal, information sur panneaux lumineux, articles de presse, site web des communes, ...

autorité compétente établissant les plans d'exposition au bruit (PEB) des aérodromes : **représentant de l'État**

pilotage pour l'élaboration du PEB : **DDTM du Var**
assistance à maîtrise d'ouvrage : **DGAC DSAC SNIA**

Note

Date : 04 juillet 2017

page **10**

Chapitre 2 : réactions au projet de PEB

Pour favoriser l'accès à l'information, ont été déployés :

- un courrier informatif pour les maires et parfois une information téléphonique,
- un site internet pour délivrer de l'information sur le déroulement et le contenu du projet de PEB,
- un téléchargement des pièces du dossier sur le portail de l'État à la rubrique « enquête publique »,
- un support papier dans chaque commune et au siège de la DDTM à Toulon

Pour favoriser l'expression, plusieurs dispositifs ont été mis en place :

- 4 lieux de consultation du projet de PEB ont été ouverts : 3 dans les communes avec registre d'enquête et 1 en Préfecture-DDTM. Les 3 registres ont été remis à la DDTM.
- parmi les possibilités de réponses : mise à disposition d'un registre par commune, d'une adresse mail, d'une adresse postale pour la réception des courriers adressés au commissaire enquêteur.

Il n'a pas été signalé d'irrégularités ou d'incidents constatés (défaut d'affichage ou de publication dans la presse, disparition d'une pièce du dossier, refus de montrer les documents, pressions faites sur des particuliers, ...) de quelque nature que ce soit.

Le commissaire enquêteur a rendu son rapport et ses conclusions datés du 19 juin 2017 en Préfecture-DDTM le 21 juin 2017 .

Les observations ont fait l'objet d'une analyse et d'un regroupement par thématique. La consignation des observations est reprise dans un tableau de suivi mis afin de faciliter la démarche d'analyse des services de l'État gestionnaires (voir annexe).

2.1 Résultat de participations

La forte mobilisation de la DDTM83, tant sur l'information que sur le déploiement de supports, visait à inciter les collectivités et la population à participer. Le taux d'implication s'est révélé plus important pour le grand public et plus modeste pour les collectivités.

Comparatif entre l'implication des collectivités et du public				
	Temps offert pour la réflexion	Saisines	Réponses Nombre	Taux de réponses Pourcentage
EPCI et communes	2 mois	2 et 3	0 délibération du conseil ou courrier	0%
Membres de la CCE	2 mois	18	1 courrier remis en séance par la commune de Pierrefeu	6%
public	1 mois	Tout public	6 avis avec 8 observations dont 1 avis sur l'un des 3 registres	-

autorité compétente établissant les plans d'exposition au bruit (PEB) des aérodrômes : **représentant de l'État**

pilotage pour l'élaboration du PEB : **DDTM du Var**
assistance à maîtrise d'ouvrage : **DGAC DSAC SNIA**

Note

Date : 04 juillet 2017

page **11**

Réception en DDTM83 des courriers ou des messages électroniques (courriel), de visites ou contacts téléphoniques		
Avant la consultation	Durant le mois de consultation	Après la consultation
Aucun courrier/courriel EPCI 1 courrier/courriel Mairie remis lors de la dernière CCE Aucun courrier/courriel d'un particulier Aucun contact	Aucun courrier/courriel EPCI 1 courrier/courriel Mairie 1 observation sur registre, 6 courriels de 3 personnes Aucun contact	Aucun courrier/courriel EPCI Aucun courrier/courriel Mairie Aucun courrier/courriel d'un particulier Aucun contact
1 avis avant l'ouverture officielle de la consultation.	8 avis durant le mois de la consultation.	Aucune observation après la consultation.

Nombre d'avis formulés sur support (registre ou courrier/courriel)			
Support	Avis favorables	Avis défavorables	Se sont exprimés mais n'ont pas émis d'avis
Registre de Cuers	0	0	0
Registre de Pierrefeu	0	0	1
Registre de Puget-Ville	0	0	0
Courrier postal et électronique	0	0	5
total	0	0	8

Gestion des observations selon les différents moyens d'expression et type de supports		
Observations écrites	Observations des particuliers consignées dans les registres	1
	Effectuées par courrier libre	1
	Formulées dans une pétition	0
	Expédiées par fax	0
	Envoyées par messagerie électronique dédiée	3
	Envoyées sur autre messagerie	1
Observations orales	Délivrées verbalement en face à face ou en réunion avec le commissaire	Il a été conseillé de bien vouloir formuler par écrit les interrogations ou les questionnements ; seules des indications liées à l'organisation et à la procédure ont été délivrées.
	Exprimées par téléphone	

Ce sont donc 8 avis recensés comportant des observations qui seront analysées dans leur contenu.

Le commissaire enquêteur indique :

- « Outre les élus ou responsables d'urbanisme des trois communes, j'ai reçu cinq personnes lors des permanences, toutes de Pierrefeu-du-Var, la plupart résidentes ou propriétaires non loin de l'aérodrome. Ces cinq personnes venaient pour exposer leurs doléances sur le bruit généré par certains aéronefs civils de l'aérodrome et pour savoir ce qu'est un Plan d'Exposition au Bruit. Elles n'ont pas souhaité laisser d'avis sur le registre. »

2.2 L'analyse des observations

Durant 1 mois, le commissaire enquêteur étudie les observations. Il remet un procès-verbal d'enquête au service instructeur qui en fait une première analyse. Cette dernière lui est transmise afin qu'il complète son rapport. Il rédige ses conclusions. L'ensemble est remis au service en charge de l'enquête publique. Le service instructeur en dispose ensuite et en fait une analyse complète avec l'appui des services techniques de la DGAC-DSAC-SNIA et BAN. La DDTM rédige une note au Préfet exposant les résultats.

Regard sur la totalité des observations

A la lecture des observations, il convient de faire un premier tri pour séparer les questionnements liés au PEB de l'aérodrome concerné des autres thématiques abordées ; certaines n'ayant pas de lien direct avec le bruit lié aux aérodromes.

Teneur des observations ...		
... liées au PEB révisé de l'aérodrome	... liées au PEB en général	... hors champ du PEB
en lien avec la procédure données trafic trajectoires forme de l'enveloppe des courbes typologie des avions en lien avec le document d'urbanisme les constructions se rapprochent de l'aérodrome modification d'une zone en faveur d'une autre jugée moins pénalisante en terme de constructibilité	en lien avec la réglementation personnes victimes du bruit de l'aérodrome qui attendent des solutions personnes qui ne comprennent pas pourquoi ils ne bénéficieront pas de protection sans lien avec la réglementation personnes qui proposent des solutions ...	en lien avec les infrastructures de transport terrestres (ITT) bruit généré par autre source de bruit (route) en lien avec les bruits de comportement essais de turbine activités de loisirs et aéroclubs autres pollutions

La DDTM83 prend l'engagement de faire connaître les sujets évoqués auprès des gestionnaires et/ou des autorités compétentes. Cette transmission interviendra sous différentes formes et dans les meilleurs délais.

Gestion des observations après tri			
Messages liés au PEB	Messages entrant dans le champ réglementaire du PEB	Messages entrant dans d'autres champs réglementaires	Messages hors zone géographique
8	4	4	0

Majoritairement, les observations formulées concernent le PEB, preuve d'une bonne information et ciblage du thème abordé.

Analyse des requêtes formulées sur le PEB

Synthèse générale des observations que l'on retrouve sur la plupart des PEB, regroupées par thème

Thèmes abordés	Synthèse réponses apportées par les services de l'État
Qualité du dossier	<p>Les échelles des cartes-plans-photographies aériennes ne sont pas comparables. L'échelle graphique remplace souvent l'échelle numérique. Les zooms ont été réalisés pour apporter une meilleure lisibilité.</p> <p>L'analyse urbanistique est conforme aux textes en vigueur pour l'établissement d'un rapport de PEB.</p> <p>Le PEB et le plan des gênes sonores (PGS) sont deux documents différents. Il n'y a pas de PGS sur les aérodromes militaires et les petits aérodromes.</p> <p>Le contenu du dossier de PEB est régi par des règles strictes définies dans le Code de l'environnement (carte au 1 : 25 000ème par exemple)</p>
Compatibilité avec le PLU	<p>Le PEB s'impose au PLU, et non l'inverse.</p> <p>Les services de l'État et les services de l'urbanisme des communes concernées par le PEB travailleront en étroite collaboration pour l'application des articles L.112-3 à L.112-15 du code de l'urbanisme, relatifs à la constructibilité.</p>
Nuisances	<p>Les plans de gêne sonores (PGS) ne s'appliquent pas aux plateformes militaires.</p> <p>D'une manière générale et sur la plupart des plateformes françaises concernées, les PEB ne prennent en compte que les procédures de circulation aérienne en nombre de mouvements (décollages, atterrissages et tours de piste) à l'exclusion des déplacements au sol et des essais moteurs. Cette pratique s'appuie sur des textes au niveau français, européen et international.</p> <p>Une charte de qualité sur l'environnement sonore devra être établie par le gestionnaire de l'aérodrome en collaboration avec les représentants des riverains avec un suivi annuel .</p>
Modification du zonage	<p>Les courbes de bruit ont été modélisées avec le logiciel de calcul INM en fonction des hypothèses de trajectoires, de types d'aéronefs et de leur nombre (de nouvelles courbes ne peuvent être établies qu'en modifiant ces hypothèses).</p> <p>Ces données sont transmises par le gestionnaire de l'aérodrome.</p> <p>Le choix de la valeur des indices s'est fait par vote à main levée au cours d'une réunion de la CCE, à laquelle participait, notamment les communes concernées.</p> <p>Sur l'ensemble des consultations réalisées (EPCI, communes, membres de la CCE), seules la commune de Pierrefeu a exprimé un avis défavorable.</p>
Divers	<ul style="list-style-type: none"> - plan de gêne sonore : l'objectif du PGS est de déterminer des zones ouvrant droit à l'aide à l'insonorisation. - indemnisation des riverains : conformément au code général des impôts article 1609 quater viciés A, l'aérodrome de Cuers-Pierrefeu n'est pas concerné par ces dispositions ouvrant droit à une aide à l'insonorisation.

2.3 Les principaux enseignements

Lors d'une enquête publique, peu de remarques évoquent un satisfecit notamment sur la réglementation en vigueur, la qualité du document qu'il juge sérieux et gage de progrès futurs et des études produites, le niveau d'écoute des interlocuteurs, la mobilisation des services, les financements dégagés par l'État, ...

Le grand public attend surtout une prise en compte de leurs doléances, voire de leurs plaintes, à titre collectif (CIL, associations, ...) mais aussi individuelles. Des requérants, souvent déboutés dans leurs précédentes démarches (plaintes, signalement auprès des gestionnaires ou des collectivités) espèrent être entendus et profitent de l'occasion pour s'exprimer très librement. Certains se lancent dans le conseil, proposent des solutions qu'ils jugent pertinentes et de bon aloi, veulent définir des stratégies à adoptées ou choisir les meilleurs équipements. Mais, aucun fondement technique ou financier ne vient étayer ces propositions.

Malgré la pédagogie déployée par le Commissaire enquêteur, le public fait souvent des confusions, des amalgames ou émet des remarques sans lien avec le sujet présenté, soulevant des problèmes de société plus larges. Chacune des observations est étudiée avec la plus grande attention. Après études et vérification, les commentaires des autorités sont volontairement synthétiques pour ne pas reprendre les éléments déjà contenus dans le dossier (rapport de présentation, annexes et résumé non technique) et apportent une réponse ciblée. Les réponses des services de l'État restent basées sur la réglementation. Elles apportent surtout de la lisibilité sur les aspirations du Plan d'exposition au bruit et des précisions sur les modalités de réalisation et d'application.

La thématique Bruit difficile à appréhender pour le Grand Public

Chaque dossier présenté à l'enquête publique aborde un thème très précis, voire pointu techniquement. Le sujet du bruit lié à un aéroport est spécifique.

Les définitions	Principaux motifs évoqués par les requérants	Réponses de l'État
Aérodrome Aéroport		- 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 aérodrome L'aérodrome reste dans son périmètre actuel.
Activités aéroportuaires		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.
Valeur foncière		En ce qui concerne la perte de valeur du foncier, il convient de distinguer les constructions existantes des parcelles non bâties. Les immeubles soumis au bruit aéroportuaire peuvent voir leur valeur diminuée du fait de la gêne sonore. Néanmoins, l'approbation ou non du PEB n'aura pas d'effet sur cette dévalorisation, ou très marginalement, dans la mesure où il ne sera plus possible d'envisager des mutations dans le cadre d'opérations ayant pour vocation d'augmenter le nombre d'habitants. Reste le cas des parcelles non bâties. A l'intérieur de la courbe délimitant la zone 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.
Mouvements		Un atterrissage est un mouvement. Un décollage est un mouvement.
Bruit et santé		Du point de vue médical, une corrélation nette entre l'état de santé et le degré d'exposition à des nuisances sonores permanente et continue est depuis longtemps prouvée.
Décibel		L'intensité du son se mesure en décibel.

Décibel (A)		<p>Un filtre est utilisé sur les appareils de mesure, le filtre (A) pour rendre compte de la sensibilité particulière de l'oreille humaine, qui n'est pas la même selon les différentes fréquences (l'oreille est plus sensible aux fréquences moyennes qu'aux fréquences graves et aiguës). On parle alors de décibel (A) ; c'est l'unité que l'on rencontre dans toutes les réglementations.</p> <p>Filtre (A) : l'ouïe humaine est exposée en permanence à des ondes sonores. La perception de ces ondes sonores n'est cependant pas un phénomène linéaire. La sensation transmise au cerveau par l'ouïe n'est pas proportionnelle à l'intensité sonore.</p> <p>Les niveaux sonores sont mesurés au moyen d'une échelle de compensation logarithmique, exprimée en décibel (dB).</p> <p>Une exposition de l'ouïe à des niveaux sonores élevés - typiquement de l'ordre de 90 dB(A) - provoque un affaiblissement momentané de la sensibilité auditive. En cas d'exposition durable et permanente, la perte peut être définitive.</p> <p>La sensibilité du trafic sur l'étendue des zones de bruit est modérée. Ainsi un doublement du trafic prévu n'aurait pour effet que d'augmenter le Lden de +3, et inversement une division par deux minorerait le Lden de -3. Autrement dit, une sous-estimation ou à l'inverse une surestimation du trafic futur, qui serait constaté à moyen et long terme et contredirait les hypothèses retenues, n'aurait qu'un effet modéré sur l'étendue des zones de bruit.</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).</p>
Gêne sonore et indice Lden		<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> <p>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 directive 2002/49 et est l'indice de bruit de référence pour la plupart des cartes de bruit produites en France.</p>
Nuisances aéroportuaires		<p>La maîtrise des nuisances aéroportuaires repose sur trois piliers :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. la diminution du bruit des aéronefs par les progrès réalisés dans le domaine de l'aérodynamique et de la motorisation, 2. l'éloignement des aéronefs des habitations par la maîtrise des trajectoires, 3. la maîtrise de l'urbanisme aux abords de l'aéroport pour éviter d'exposer de nouvelles populations au bruit aéroportuaire. <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.</p> <p>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.</p> <p>Il n'est toutefois pas prévu par la réglementation de mesure de bruit par un organisme indépendant dans le cas de l'aérodrome de Cuers-Pierrefeu.</p>
Autres types de bruit	bruit des infrastructures de transports terrestres (RD, LN, Autoroute..)	<p>La modélisation des zones de bruit d'un aérodrome ne prend en compte que les activités aériennes.</p> <p>Le classement sonore des voies bruyantes (autoroutes, routes départementales, voies ferrées, ...) relève d'un arrêté préfectoral (voir Portail de L'État).</p> <p>Les bruits de comportement sont de compétence Maire.</p> <p>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>
Analyses multicritères		<p>Le bruit ne se cumule pas.</p> <p>Les réglementations ne prévoient pas d'analyses multicritères.</p>
Prévention et gestion du bruit		<p>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.</p> <p>Voir le site du portail de l'État : http://www.var.gouv.fr/bruit-lie-aux-routes-et-voies-ferrees-r245.html et les sites du Conseil départemental, et ceux des agglomérations concernées.</p>

Une confusion entre les acteurs et leur rôle

Les définitions	Principaux motifs évoqués par les requérants	Réponses de l'État
Le Préfet		Le Préfet est l'autorité compétente pour élaborer ou réviser un PEB. Il mandate la DDTM pour la mise en œuvre de la procédure administrative telle que définie dans les textes réglementaires, notamment la réalisation du dossier. Elle s'appuie sur les services techniques (DGAC-DSAC SE-SNIA) et l'exploitant de l'aérodrome.
L'exploitant de l'aérodrome		L'exploitant de l'aérodrome n'est pas l'autorité compétente en matière de PEB. Il fournit les données trafics. Les mouvements mentionnés correspondent aux prévisions validées avec l'exploitant, qui a été interrogé dans le cadre de la préparation du PEB. Les trajectoires retenues sont des hypothèses validées par l'exploitant d'aérodrome. Il diffère selon qu'il s'agit d'un aérodrome militaire (BAN, EALAT) ou civil.
ACNUSA		L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires est chargée de contrôler l'ensemble des dispositifs de lutte contre les nuisances générées par le transport aérien. Elle peut émettre des recommandations sur toute question relative aux nuisances environnementales générées par le transport aérien sur et autour des aéroports. Elle doit également satisfaire à un devoir d'information et de transparence notamment vis-à-vis des riverains. Elle dispose de pouvoirs spécifiques sur les 11 principales plateformes, et d'un pouvoir de sanction à l'encontre des compagnies aériennes. Cet aérodrome n'entre pas dans le champ de consultation de l'ACNUSA.
Membres de la CCE		La commission consultative de l'environnement, lorsqu'elle existe, est consultée sur toute question d'importance relative à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aérodrome qui pourrait avoir une incidence sur l'environnement. Elle peut également, de sa propre initiative, émettre des recommandations sur ces questions. Une CCE existe pour l'aérodrome de Cuers-Pierrefeu.
Le Maire		Il est informé et consulté lors de la procédure du PEB. Après l'approbation du PEB, il a obligation de l'intégrer au document d'urbanisme et d'appliquer les règles restrictives de constructibilité.
L'établissement public de coopération intercommunale		L'EPCI compétent juridiquement en matière de nuisances sonores est directement impliqué. L'EPCI dont le périmètre impacte le territoire est informé.

Une procédure PEB méconnue du Grand Public

Les définitions	Principaux motifs évoqués par les requérants	Réponses de l'État
PEB et enquête publique		Le législateur en a défini les contours de la procédure liée au bruit des aérodromes. Certaines communes établissent des « Plans Bruit » ou des « chartes environnementales » évoquant tous les bruits existants sur leur commune et les mesures de prévention et de gestion associées.
Durée période ...		L'arrêté préfectoral définit les modalités de l'enquête publique (le nombre et le lieu des permanences, par exemple) et les modalités d'accès aux documents. La commune dont le périmètre du PEB ou son impact est le plus prégnant est désigné comme siège de l'enquête. 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.
PEB et PNR		Le PEB s'impose au SCoT, PLU, carte communale en vigueur. Le PEB ne comporte pas de volet environnemental.

autorité compétente établissant les plans d'exposition au bruit (PEB) des aérodromes : **représentant de l'État**

pilotage pour l'élaboration du PEB : **DDTM du Var**
assistance à maîtrise d'ouvrage : **DGAC DSAC SNIA**

Note

Date : 04 juillet 2017

page **17**

PEB et PLU	Constate que le document proposé est seulement destiné à maîtriser l'urbanisation dans les zones de bruit.	Le PEB a comme objectif de limiter l'urbanisation autour des aérodromes et d'éviter l'exposition de nouvelles populations aux nuisances sonores d'un aérodrome. Le PEB est un document d'urbanisme fixant les conditions d'utilisation des sols exposés aux nuisances dues au bruit des aéronefs. Ces conditions d'utilisation ne sont opposables qu'après approbation et n'ont pas d'effet rétroactif. Ayant pour but d'éviter l'installation de nouvelles populations qui pourraient être gênées par le bruit de l'aérodrome, le PEB n'a en effet pas d'avantage particulier pour les résidents. Mais il n'a pas non plus d'inconvénient, puisque le PEB n'impose pas de contrainte sur l'habitat existant. Ainsi sont autorisés, même après approbation du PEB, la rénovation, la réhabilitation, l'extension mesurée ou la reconstruction des immeubles existants, sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil.
Collectivités territoriales		Les établissements publics de coopération intercommunale (communauté d'agglomération, communautés de communes, ...) compétents et les communes concernées sont systématiquement consultés dans le cadre de la procédure. Il leur appartient de répondre ou pas. A défaut de réponse dans un délai imparti, leur avis est réputé favorable.
Avant-projet de PEB Projet de PEB et PEB		Le qualificatif « projet » indique un stade de la procédure. Pour simplifier, il existe 3 stades : AP-PEB : collecte de données et modélisation P-PEB : lancement officiel de la procédure et des consultations PEB : décision du Préfet ; le PEB s'impose au PLU. Le PEB se limite à la thématique Bruit ; il ne s'agit pas d'un projet d'aménagement du type « extension de l'aérodrome » liée à d'autres procédures.
Dossier de PEB		Le dossier, rapport de présentation et plan au 1/25000ème, est conforme à la législation en vigueur La procédure de PEB ne prévoit pas d'étude d'impacts.
Constructibilité		Dans le périmètre du PEB, elle est définie dans l'article L112-10 et suivant du code de l'urbanisme créé par l'ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015.

Des éléments techniques du dossier difficiles à appréhender

Les éléments techniques du dossier peuvent avoir suscités une incompréhension du grand public, notamment sur les seuils imposés par la réglementation.

Les définitions	Principaux motifs évoqués par les requérants	Réponses de l'État
méthode		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 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.
Hypothèses de trafics		Le décret n°2012-1470 du 26 décembre 2012 a adapté les modalités d'élaboration des PEB à certaines catégories d'aérodromes : les aérodromes de petite taille qui accueillent un trafic irrégulier et limité. Les nouvelles règles sont conçues de manière à s'adapter à la diversité des configurations locales. Elles ont été appliquées pour cet aérodrome. Si le trafic aérien est une donnée nécessaire pour élaborer le PEB, ce n'est pas le PEB qui en est le fait générateur, mais bien la plateforme aéroportuaire et les services associés. Ainsi, le trafic évoluera indépendamment du PEB, que celui-ci soit approuvé ou non. Le seul effet de l'approbation sera d'éviter d'exposer de nouvelles populations au bruit lié à l'activité aéroportuaire (code l'urbanisme articles L112 et R112). Les prévisions de trafic sont des évaluations sur 10 à 15 ans.

		<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>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.</p> <p>Un PEB peut être révisé tous les 5 ans si des modifications substantielles interviennent.</p>
Représentation des courbes isophones		<p>La méthodologie est européenne.</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>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).</p> <p>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>
Trajectoires		<p>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 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>Les pilotes n'ont pas d'obligation de suivre des trajectoires prédéterminées. 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.</p>
Paramètres météorologiques et orographiques		<p>Le calcul des courbes de bruit annuelles repose sur des conditions météorologiques moyennes, notamment un vent de face de 8 nœuds 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. Un modèle numérique de terrain des environs de l'aérodrome a été appliqué pour pouvoir estimer, même partiellement, l'impact du relief sur les niveaux de bruit calculés.</p>
Périmètre du PEB		<p>La modélisation des zones de bruit d'un aérodrome ne prend en compte que les activités aériennes.</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>
Type d'aéronefs		<p>Les hélicoptères ont été pris en compte dans la simulation, en utilisant un modèle mathématique adapté distinct de celui des avions, simulant un bruit caractérisant leur motorisation et le bruit spécifique des voilures tournantes.</p>

		<p>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 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> <p>La base de données internationale ANP (aircraft noise and performance - base de données européenne) prise en compte par le logiciel de modélisation de courbes de bruit comporte des informations sur les performances des différents aéronefs, dont des profils de vol standards pour chaque type d'opération (arrivée ou départ). Les paramètres standards de puissance, régime moteur, vitesse,... propres à chaque aéronef sont donc pris en compte.</p>
--	--	---

Les incompréhensions relevées incitent à trouver des pistes d'amélioration

En premier lieu, la note exposant les résultats de la consultation rend compte du déroulement de la démarche et de ses apports. Elle n'est pas synonyme d'évaluation puisqu'elle ne porte ni jugement de valeur, ni regard critique sur les observations énoncées. Elle ne vise pas non plus à répondre de façon immédiate et exhaustive aux demandes exprimées mais à voir comment elles peuvent être intégrées à la démarche.

La procédure du PEB et les méthodes de modélisation relèvent du réglementaire ; elles doivent être suivies de façon impérieuse.

Mais, plusieurs pistes d'amélioration sont envisageables :

- les informations délivrées peuvent être plus pédagogiques et rendues plus accessibles.
- les supports peuvent être améliorés dans leur contenu en vue d'une vision plus pédagogique que technique.

Chapitre 3 : les modalités de prises en compte des observations

Il est souvent relevé des observations sur la forme des documents présentés à la consultation. Bien que cadrés réglementairement, le rapport de présentation apparaît comme trop technique à bon nombre de lecteurs non spécialistes. Ce point est crucial : il en sera tenu compte afin de vulgariser les données techniques et de mieux faire passer l'information. La DDTM du Var poursuivra ce travail sur les prochaines procédures d'établissement des PEB.

3.1 Sur la forme des différents documents présentés

De façon immédiate, il conviendra de :

- relire pour évacuer les éventuelles coquilles ou fautes d'orthographe
- vérifier les sigles et les abréviations
- compléter les coordonnées manquantes ou obsolètes
- améliorer la lisibilité des « cartouches » des cartes

Lors des prochains dossiers d'avant-projet de PEB et projet de PEB, il sera :

- proposé un résumé non technique (RNT)
- préparé un glossaire avec des définitions simples

3.2 Sur le contenu

Suite à une vigilance extrême, aucune erreur n'a été signalée dans le rapport de présentation et les documents graphiques.

Le PEB sera uniquement relu et complété par les éléments liés aux résultats de la consultation : texte explicatif, précisions cartographiques, détail d'exposition, présentation générale, définitions.

3.3 Des recommandations

Au regard des observations émises par le public et les collectivités, il est proposé :

- de poursuivre la mise en ligne sur le Web des démarches relatives au PEB afin d'informer quasiment en temps réel des procédures mises en œuvre et de leur état d'avancement ;
- de présenter aux acteurs Bruit, notamment les EPCI et les communes concernés, des aérodromes les démarches et les procédures
- de réaliser un bilan annuel des actions engagées ;
- de garantir la participation active de l'exploitant de l'aérodrome ;
- de s'attacher à identifier les secteurs les plus sensibles afin qu'ils soient préservés du bruit et de porter ses éléments à la connaissance des communes en charge de l'aménagement du territoire, afin de ne pas exposer davantage de population aux nuisances sonores.

3.4 Des éléments à prendre en compte

Une forte demande des élus (et EPCI) qui souhaitent être informés de la démarche :

- d'informer l' élu au démarrage de la démarche
- de connaître l'interlocuteur en mairie afin de lui adresser l'information (adj au maire à l'urbanisme, secrétaire général,...)
- de faire le lien avec le document d'urbanisme (et son état d'avancement)
- de faire des points réguliers avec les gestionnaires/exploitants pour récolter l'information et les données trafics,
- de formaliser des éléments écrits compréhensibles et diffusables,
- ...

Les riverains (et CIL, CIQ) d'aérodrome méritent une attention particulière :

- une information pédagogique pour expliquer la démarche du PEB, sa mise en œuvre, les différentes étapes (diagnostic, études, travaux, contrôles, ...)
- des supports adaptés

Les personnes intéressées sur la thématique Bruit dans son ensemble :

- informer la Mairie des sites dédiés
- rappeler la compétence des autorités
- rappeler les textes réglementaires en matière de nuisances sonores

3.5 Des avancées réelles suite aux autres enquêtes publiques des autres PEB

- une réunion technique conviant les services techniques des mairies concernées par le périmètre d'un PEB le 12 octobre 2016
- des fiches d'information par aérodrome mis en ligne sur le portail de l'État
- une plaquette expliquant ce qu'est un PEB

autorité compétente établissant les plans d'exposition au bruit (PEB) des aérodromes : **représentant de l'État**

pilotage pour l'élaboration du PEB : **DDTM du Var**
assistance à maîtrise d'ouvrage : **DGAC DSAC SNIA**

Note

Date : 04 juillet 2017

Conclusion

Rappels des principaux points soulevés

La mise à disposition du public du projet de plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome de Cuers-Pierrefeu a conduit à une très faible mobilisation des riverains de l'aérodrome, des personnes survolées, des associations et des collectivités locales. Seule la commune de Pierrefeu-du-Var s'est manifestée en fin de procédure pour évoquer les problématiques urbanistiques d'un hameau au regard des projets d'aménagement envisagés de la commune d'étendre l'urbanisation dans ce secteur.

Pour ce qui relève de l'évaluation du bruit dans l'environnement, les questions sont essentiellement sur la méthodologie employée (les données trafics, la prise en compte du relief, ...), qui rappelons-le est définie au niveau européen. A noter que l'exploitant a participé en contribuant aux explications demandées par le commissaire enquêteur.

Le bruit de comportement (survol à basse altitude des habitations, vols statiques, ...) sont des points fréquemment abordés car ils engendrent des nuisances mal ressenties par les riverains. Ils peuvent être évoqués au travers d'une Charte de l'environnement établis collégialement.

La DGAC a répondu très précisément sur les différents points, notamment la modélisation, les données du trafic et le type d'appareils, les trajectoires, le survol. La BAN, en tant qu'exploitant, a donné des éléments sur les données « trafics ».

La DDTM a complété sur les éléments de procédure et les aspects urbanistiques. Sur ce dernier point, il est également précisé que la révision des documents d'urbanisme offre aussi la possibilité au grand public de s'exprimer sur les aménagements existants et futurs des zones dédiés à l'urbanisation ou autres activités.

L'ensemble de ces points est développé dans le tableau des observations et des réponses de l'État.

Suite à donner

Les questions en lien direct avec le PEB ne sont pas de nature à remettre en cause le présent document. Par conséquent, il est proposé d'approuver et de publier le PEB dans la configuration proposée.

**Tableau
résumant les observations
et
les commentaires des services de l'État**

Nota : les remarques du commissaire enquêteur figurent dans le dossier remis par celui-ci et disponible en ligne sur le Portail de L'État

N° <u>Observ.</u>	NOM Prénom Qualité	Observation(s) relevée(s)	Remarques Du commissaire enquêteur	Réponses De l'État
<u>COMMUNE DE PIERREFEU-DU-VAR</u>				
L1	M. MARTINELLI Patrick Maire De Pierrefeu-du-Var	<p>La commune de Pierrefeu-du-Var a prescrit en date du 10 décembre 2015 par délibération n°10/12/15-09 la révision générale de son Plan Local d'Urbanisme.</p> <p>A ce jour, le projet d'aménagement et de développement durable est en cours de rédaction et celui-ci envisage une ouverture à l'urbanisation maîtrisée de certaines zones et en l'occurrence de celle du hameau des Platanes.</p> <p>Le souhait de la commune n'est pas de densifier de manière illimitée et incontrôlée ce hameau. Toutefois, il est envisagé que le futur document d'urbanisme permette de donner un peu plus de constructibilité à cette zone actuellement classée en zone naturelle mais qui comporte déjà un tissu urbain homogène et qui de surcroît est totalement limitrophe avec la zone UH qui caractérise le hameau.</p> <p>A ce titre, je souhaiterais donc que le zonage « Zone C » envisagé par le projet de Plan d'Exposition au Bruit présenté dans le cadre de l'enquête publique et concernant le hameau des Platanes, soit modifié en zonage « Zone D » afin de permettre à la commune et aux administrés de ne pas subir trop fortement les contraintes liées à ce Plan d'Exposition au Bruit.</p>	<p>PLU en cours de rédaction et souhait de la commune de donner de la constructibilité dans la zone du hameau des Platanes.</p> <p>Demande de modification de la zone « C » en zone « D » pour le hameau des Platanes afin de permettre à la commune et aux administrés de ne pas subir trop fortement les contraintes liées au PEB.</p>	<p>Le Plan d'exposition au bruit (PEB) s'impose au document d'urbanisme en vigueur, et pas l'inverse.</p> <p>Le PEB définit les modalités liées à l'urbanisation dans les 4 zones (A, B, C et D). Ces règles sont précisées en page 5 du rapport de présentation du P-PEB.</p> <p>Le PLU doit en tenir compte lors de l'élaboration des règlements des différentes zones du document d'urbanisme.</p> <p>Dans le cadre de la procédure de révision du PEB, la commune a bénéficié de plusieurs niveaux d'informations lors des différentes étapes :</p> <p>1) L'avant-projet de PEB a été transmis aux communes concernées ; la commune de Pierrefeu-du-Var n'a pas émis d'observation.</p> <p>La Commission consultative de l'environnement (CCE) s'est réunie le 28 janvier 2016 ; la commune de Pierrefeu, présente en tant que membre a participé au vote des différentes courbes. Les membres de la CCE ont émis un avis, par vote à main levée, sur le choix des indices Lden des courbes B et C lors de la réunion. Pour la courbe C, le Lden 52 a été choisie (10 voix pour et 5 voix contre).</p> <p>2) Le préfet a suivi cet avis pour l'établissement de l'arrêté préfectoral de mise en révision du PEB.</p> <p>3) Le projet de PEB a été transmis pour avis aux collectivités le 20 octobre 2016. L'avis de la commune de Pierrefeu a été réputé favorable car sans réponse après le délai légal de 2 mois.</p> <p>4) Les membres de la CCE ont été convoqués par courrier du 07 février 2017 à la CCE programmée le 07 mars 2017 afin de leur présenter les résultats de la consultations des collectivités. La commune de Pierrefeu a remis en séance un écrit faisant connaître les motivations de son avis défavorable. Le document a été joint à l'enquête publique.</p> <p>Les services aménagement-urbanisme de la mairie ont eu connaissance de l'avant-projet et du projet de PEB. Ils possédaient les documents nécessaires à la prise en compte des contraintes liées au PEB et pouvaient donc envisager une rédaction du PADD en conséquence dans le cadre de l'élaboration de leur document d'urbanisme. A noter que la rédaction du PADD n'est pas terminée et que par conséquent, le PLU n'est pas arrêté à ce jour.</p> <p>Il convient de rappeler que le PEB est un document visant la maîtrise de l'urbanisme autour des aérodromes.</p> <p>Les courbes de bruit sont modélisées avec le logiciel de calcul INM en fonction des hypothèses de trajectoires, de types d'aéronefs et de leur nombre. De nouvelles courbes ne peuvent être établies qu'en modifiant ces hypothèses. Ces données sont fournies par le gestionnaire de l'aérodrome.</p> <p>Le choix d'un autre niveau de bruit pourrait être envisagé à condition qu'il n'impacte pas de nouvelles populations venant s'installer. Or, la densification d'un secteur où les nuisances sonores sont bien identifiées ne répondrait pas aux objectifs du PEB et de santé publique.</p>
C1	Mme. BAR Janique M. STUNZI Martin Propriétaires Hameau de Beauvais	<p>Par hasard nous avons appris que vous avez fait une enquête publique quand aux nuisances de l'aérodrome.</p> <p>Nous sommes résidents suisses, mais nous avons une maison à Beauvais. Aussi nous voulons déposer que les avions de loisir sont de plus en plus nombreux. Surtout l'écologie est pénible. Pendant 2 heures de suite un avion décolle et atterrit ... Le problème est, nous pensons, que ce sont de vieux avions, qui font beaucoup de bruit.</p> <p>Le bruit militaire est moindre que il y a 10 ans, mais la aussi nous pensons que la nuisance au niveau du bruit des essais de turbine, des nouveaux hélicoptères qui font des essais au dessus du hameau, ainsi que la pollution, est importante.</p> <p>Nous espérons que vous pouvez joindre notre avis à votre enquête.</p>	<p>Observation de nuisances.</p> <p>Pas de lien direct avec l'enquête publique.</p>	<p>Les modalités d'information relatives à une enquête publique sont définies dans les textes législatifs et réglementaires. Elles sont reprises dans l'arrêté préfectoral de mise à l'enquête jointe au dossier d'enquête.</p> <p>Les données trafic sont fournis par l'exploitant de l'aérodrome et ensuite intégrés comme paramètre dans le logiciel permettant la modélisation.</p> <p>La typologie des avions est fournie en annexe du rapport de présentation.</p> <p>Le ressenti du bruit est différent selon les personnes, le contexte climatique, ...</p> <p>Les gênes sonores ressenties en dehors des zones du PEB peuvent être examinées dans le cadre d'une charte de qualité de l'environnement sonore établie par le gestionnaire de l'aérodrome en concertation avec les représentants des riverains concernés.</p>

R1	M. <u>BERTHIER</u> Propriétaire Chemin du Plan	A de nombreuses reprises, nous avons remarqué des versements de liquides blanchâtres dans la rivière <u>Farembert</u> dont nous sommes mitoyens. Des avions militaires font le point fixe dès 6h du matin jusqu'à 11h00 non seulement le bruit est très élevé de plus la pollution du kérosène brûlé se dépose sur les vignes et ma toiture. Difficile de faire du raisin « bio ».	Observation de nuisances. Pas de lien direct avec l'enquête publique.	Les questions de « pollution » sont hors contexte du présent <u>PEB</u> . Ne nécessite pas de réponse. Gênes sonores ressenties : voir réponse C1 Il est opportun de rappeler d'une part, que les plans de gêne sonores ne s'appliquent pas aux plateformes militaires et d'autre part, que la liste des aérodromes dotés d'un <u>PGS</u> est fixée par arrêté. Ils sont, à ce jour, au nombre de 12 et touchent les aéroports français les plus importants. Les principaux textes relatifs à l'établissement de ces plans ont été codifiés dans les codes suivants : Code de l'environnement Articles L571-15 et L571-16, Article R571-88, Article R571-66, Article D571-67, Article R571-68, Articles R571-73 et R571-78, Article R571-85 à R571-87 et Article R571-90 Code de l'urbanisme Article R147-2 et Article L147-7-1 Code des Transports Article L6361-5 et Article L6361-7
<u>COMMUNE DE CUERS</u>				
			pas d'observation dans le registre d'enquête publique	
<u>COMMUNE DE PUGET-VILLE</u>				
			pas d'observation dans le registre d'enquête publique	
<u>AUTRES PROVENANCES</u>				
C2	M. <u>LAFFITE</u> Philippe Membre club sportif aéro	Je me permets de vous rappeler l'importance en droit français du principe d'antériorité tant de fois bafoués au profit d'intérêts immobiliers particuliers. Pourquoi tant de terrains français d'aviation ont-ils été grignotés, mités, fermés en raison de spéculations foncières ? L'activité aéronautique, dont la France a été pionnière dans l'histoire de l'aviation mondiale, se trouve de plus en plus entravée. En effet, notre activité aéronautique (qui pour l' <u>Aéroclub</u> du Var remonte à 1934) génère aussi des emplois directs (ateliers de maintenance, sécurité nationale par la présence militaire, fourniture de services comme l'avitaillement, activités associatives à caractère social ou humanitaire) et indirects (restauration, tourisme, hôtellerie, ...) permet de promouvoir l'aéronautique à partir du seul aérodrome, non privé, ouvert à la Circulation Aérienne Publique, avec une piste en dur, du département du Var. Elle doit pouvoir continuer sans être pénalisée par des contraintes excessives qui pourraient aussi impacter sa sécurité.	Défense de l'aérodrome et du cadre environnemental. Pas de lien direct avec l'enquête publique.	Les éléments historiques figurent dans le rapport de présentation. L'objectif du <u>PEB</u> est de protéger les populations nouvelles et de maintenir l'activité de l'aérodrome. Les silencieux La charte de qualité de l'environnement sonore permet d'établir du lien entre l'exploitant, les utilisateurs d'un aérodrome et les riverains.

AUTRES PROVENANCES				
C2	M. <u>LAFFITE</u> Philippe Membre club sportif <u>aéro</u>	<p>Je me permets de vous rappeler l'importance en droit français du principe d'antériorité tant de fois bafoués au profit d'intérêts immobiliers particuliers. Pourquoi tant de terrains français d'aviation ont-ils été grignotés, mités, fermés en raison de spéculations foncières ?</p> <p>L'activité aéronautique, dont la France a été pionnière dans l'histoire de l'aviation mondiale, se trouve de plus en plus entravée.</p> <p>En effet, notre activité aéronautique (qui pour l'<u>Aéroclub</u> du Var remonte à 1934) génère aussi des emplois directs (ateliers de maintenance, sécurité nationale par la présence militaire, fourniture de services comme l'avitaillement, activités associatives à caractère social ou humanitaire) et indirects (restauration, tourisme, hôtellerie, ...) permet de promouvoir l'aéronautique à partir du seul aéroport, non privé, ouvert à la Circulation Aérienne Publique, avec une piste en dur, du département du Var.</p> <p>Elle doit pouvoir continuer sans être pénalisée par des contraintes excessives qui pourraient aussi impacter sa sécurité.</p> <p>Les clubs sportifs (aidés par leur fédération) ont fait des efforts financiers considérables pour monter des silencieux efficaces sur leurs avions, limitant ainsi l'impact sonore. La charte de bon voisinage mise en place depuis plusieurs années par les responsables des structures sportives et des riverains, ainsi que le cadre réglementaire que ces dernières mettent un point d'honneur à respecter, donnent satisfaction sans qu'il soit besoin de rajouter des contraintes supplémentaires.</p> <p>Le cadre environnemental exceptionnel de la plateforme aéroportuaire de <u>CUERS</u> doit être préservé, tant par ses activités aéronautiques que pour la découverte du milieu naturel. Sa mise en valeur par l'activité agricole (notamment viticole et oléicole), des promenades pédestres ou cyclistes dans les collines environnant directement la piste ne peuvent être que positives.</p> <p>Préserver l'environnement et l'activité aéronautique indispensable au département n'est donc pas contradictoire.</p>	<p>Défense de l'aéroport et du cadre environnemental.</p> <p>Pas de lien direct avec l'enquête publique.</p>	<p>Les éléments historiques figurent dans le rapport de présentation.</p> <p>L'objectif du <u>PEB</u> est de protéger les populations nouvelles et de maintenir l'activité de l'aéroport.</p> <p>Les silencieux</p> <p>La charte de qualité de l'environnement sonore permet d'établir du lien entre l'exploitant, les utilisateurs d'un aéroport et les riverains.</p> <p>La charte environnement d'un aéroport élargit les thèmes (bilan carbone, gestion des déchets, ...).</p> <p>Ces deux chartes ne sont pas l'objet du présent <u>PEB</u>. Elles sont indépendantes.</p>

	<p>M. QUIROGA Didier Gérant</p>	<p>Il vous de prendre connaissance du projet de révision cité en référence 1) le ne sera pas un spécialiste de l'aviation et vous livre une analyse basée sur un simple constat des faits tels qu'ils sont en parallèle des éléments du projet de révision du PEB établi suivant les principes de la référence 2), ce dernier ne reflète pas la nuisance sonore réelle de l'aérodrome, du fait de l'activité spécifique de quelques petits avions, non pris en compte dans votre projet (la référence 2 article 4.2.2, demande la prise en compte de ces activités dans le PEB). Des données et des analyses du projet de révision du PEB sont annexées. Les conclusions et recommandations qui s'appliquent sur ces données sont donc elles aussi annexées.</p> <p>Pour vous résumer ma réaction personnelle, quelques avions qui volent beaucoup dans certains secteurs semblent avoir un échappement défectueux, créent un maillage de nuisance en pratiquant de façon quasi exclusive, les tours de piste et les touch and go.</p> <p>J'ai signalé au commandant de la base aérienne de Hyères affectataire principal de l'aérodrome de Cuers, qui ne m'a pas répondu, ce point et des pratiques non conformes des utilisateurs de la piste, survols basse altitude, touch and go répétés, non respect des axes de la piste, vol stationnaire sur les tours de piste d'ILM.</p> <p>La variation de niveau sonore des différents avions semblant par leur taille appartenir à la même catégorie et doivent répondre aux mêmes normes est importante et se traduit à mes yeux la question de la conformité de ces avions vis à vis de leur émissions sonores.</p> <p>Voilà dans des conditions climatiques sévères ou de nuit. Le rapport ne prend pas en compte les vols à acrobatic (ce qu'il aurait dû) comme évoqués dans la référence 2, ni les vols d'avions légers à réaction. Je tiens à vous signaler la dangerosité des vols de ces derniers pour les populations ; leur bruit soudain et effrayant est source d'accidents (voir accidents de Solihull Park) ; automats de vols dans des zones aussi habitées pour le plaisir d'un seul me semble choquant.</p> <p>Le projet montre bien l'activité intense normale des petits avions sur cet aéroport : J'ai relevé les indications suivantes : 22 950 mouvements indiqués sur une période de 224 jours dont 20% en tours de piste dont 0% en DFT/SDFTO (point tour de piste) et 0% après 22h.</p> <p>Il est clair pour moi que ces données sont erronées, et il suffit de venir un week-end de beau temps entre 11h00 et 15h00, et un beau jour de juillet après 22h00 pour constater l'incertitude des données. Si je n'ai pas d'éléments pour le décompte des 22950 mouvements, et si les 224 jours me semblent un peu excessif, je peux affirmer que la majorité des mouvements de ces avions ont lieu entre 11h00 et 15h00 et principalement les week-end étendus au vendredi plus quelques belles journées.</p> <p>La concentration de ces vols est donc importante et trop importante de mon point de vue ; cette concentration génère un bruit important qui doit être pris en compte dans le PEB sous la forme d'un inventaire de mouvements de l'ordre de 23 pouvant monter à 60. Les tours de piste courts et touch and go réglementés dans mes indications données au commandant de la base plus de 50% de ces mouvements. Et l'utilisation des tours de piste courts plus de 10% les vols entre 22h00 et 0600 du matin, représentent environ 150 mouvements par an.</p> <p>Mes projections sont elles aussi erronées ne prévoyant pas de développement de ces activités d'aviation légère ; il suffit de regarder le développement des hangars et de faire une projection sur les 5 années à venir pour comprendre que sans aucune limitation les 50 000 mouvements annuels seront largement dépassés avant 2020.</p> <p>Le PEB se doit de présenter des mesures visant à limiter l'exposition de la population à ces nuisances ; si l'aviation est une activité, dans le cas d'un aéroport comme Cuers s'agissant d'une nuisance sonore limitée par des activités récréatives de quelques uns, il me semble que vos services se doivent de présenter et prendre les mesures simples comme : - contrôle réel des avions et leur conformité - limitation du nombre de mouvements par avion</p> <p>Si je prends le constat de ce qui se passe réellement dans les faits, et je considère que les bilans de mouvement liés à l'aviation civile légère vous ont été communiqués par l'Association de la Zone Civile de Cuers-Pierrefeu (AZCCP), les dispositions de l'ACT concernant la gestion de la piste civile à titre associatif ne sont plus respectées. Dans ce cadre, cette ACT est à dénoncer et la procédure d'un appel d'offres pour la gestion de cette partie civile me semble indispensable pour la mise en place d'un gestionnaire professionnel garantissant le respect des règles d'utilisation de l'aéroport.</p>	<p>- Observation de nuisances sonores bien supérieures à celles annoncées.</p> <p>- Contestation des données fournies.</p> <p>- Contestation des prévisions d'activité à moyen et long terme (développement des hangars).</p>
--	-------------------------------------	--	---



Hyères, le 4 mai 2017



FORCE DE L'AERONAUTIQUE NAVALE
Aéronautique navale de Hyères
Contrôle local d'aérodrome

Monsieur,

Nous avons pris connaissance de votre courriel du 11 mars concernant les activités aériennes civiles sur l'aérodrome de Cuers-Pierrefeu.

Nous sommes conscients des gênes sonores engendrées par les avions utilisant ce terrain. Aussi, depuis plusieurs années, des mesures anti bruit existent et sont inscrites dans la documentation aéronautique du terrain. Elles contribuent notamment à limiter à deux tours de piste l'entraînement pour les avions de passage, non basés à Cuers. L'édition de NOTAM afin de restreindre les périodes d'entraînement à certaines heures de la journée en période estivale est également réalisée.

Le personnel de la BAN d'Hyères fait respecter strictement ces limitations lorsque que le terrain est effectivement contrôlé au profit des activités militaires. En dehors de ces périodes, il revient à l'AZCCP de s'assurer du respect des limitations. Nous leur ferons bien sûr part de votre exaspération. Enfin, les appareils cités dans votre mail appartiennent à des associations basées sur l'aérodrome de Cuers qui ne sont donc pas soumis à la restriction du nombre de tour de piste.

Veillez croire, Monsieur, en l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le capitaine de vaisseau Ludovic Segond
commandant l'aéronautique navale d'Hyères,
signé : Ludovic Segond

Destinataire :
Monsieur QUIROGA
Domaine de l'Allamande
710 chemin des mourvèdres
83390 Cuers

BCRM de Toulon - BAN HYERES - BP 200 - 83800 TOULON CEDEX 9 - Tél : 04.22.44.42.21 - Fax : 04.22.44.49.29
federic.quiroga@intradef.souv.fr

C4	M. MELZANI René président de l'aéroclub	<p>En tant que président d'aéroclub, j'ai bien pris connaissance de la mise à jour du projet de Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome de Cuers-Pierrefeu.</p> <p>Je suis étonné de la non symétrie des zones C et D entre l'Est et l'Ouest de la piste, suivant qu'on utilise la piste 29 ou la piste 11.</p> <p>Ainsi, les zones définies me semble convenir lorsque la piste 29 et le circuit nord sont en service. Les zones C et D à l'ouest de la piste correspondent à celles survolées lors de la montée initiale et de la branche vent traversier.</p> <p>Comme nous utilisons aussi la piste 11 par vent de secteur Est, je ne vois pas sur le plan de zone C et D pour la branche vent traversier dans cette configuration. Ce qui veut dire, sauf erreur d'interprétation de ma part, qu'il est possible d'urbaniser à loisir la zone sous cette branche, ce qui, dans ce cas, ne manquera pas de poser des problèmes d'interférences entre l'activité aéronautique et ces riverains. Merci de bien vouloir m'éclairer sur ce point et sur l'interprétation de cette dissymétrie des zones C et D, peut-être dues aux différences de relief ?</p> <p>A toute fin utile, je vous joins ci-dessous la carte d'atterrissage à vue montrant les deux options possibles pour les décollages et atterrissages en piste 11 ou 29 et circuit nord.</p>	<p>- Remarques 1 à 4 du courriel du 19 mai 2017, contestation des données fournies (trajectoires qui correspondraient au cas où l'aérodrome est contrôlé (10% du temps), activité de la piste 11 minimisée, ...),</p> <p>- Usage civil mal pris en compte.</p>	<p>En ce qui concerne la forme dissymétrique des courbes entre le côté ouest et le côté est, elle provient bien de la prise en compte du relief lors de la modélisation sous INM. En effet, la topographie aux abords de l'aérodrome peut avoir un impact sur les niveaux sonores (variation de la distance source-récepteur qui aboutit dans ce cas à une forme de "come", dont le tracé se prolonge et suit celui des trajectoires arrivées/départ et TDP nord).</p> <p>La non-symétrie s'explique par le relief des barres de Cuers présent en base main gauche piste 11.</p> <p>En 2016, sur 20 463 mouvements :</p> <ul style="list-style-type: none"> 1 266 ont été effectués en piste 11 685 ont été effectués en piste 29 <p>Le reste des mouvements, le terrain n'était pas contrôlé, l'information n'est donc pas disponible (en 2016, le terrain a été contrôlé 107 jours pendant une ou plusieurs heures),</p>
C5	M. MELZANI René président de l'aéroclub M. BULTE Daniel	<p>Mail du 15 mai 2017</p> <p>Bonjour Monsieur et merci pour votre réponse.</p> <p>Cependant elle ne répond pas totalement à ma question car le guide mentionné ne précise que la méthode et non les données d'entrée. Par exemple, le guide précise dans son paragraphe 4.2:</p> <p>4.2. Le trafic</p> <p>Le volume de trafic, sa typologie détaillée (type avion/série/motorisation) ainsi que sa répartition par piste, par QFU, par trajectoire et par tranche horaire (jour, soirée, nuit) doivent être définis le plus précisément possible.</p> <p>Aucune activité ne doit être négligée a priori.</p> <p>Quelles sont donc les valeurs de ces données de volume de trafic prises en compte pour chaque QFU dans l'élaboration de ce PEB, notamment pour le cas des tours de piste (guide, para 4.2.3.), comme le montre l'exemple du tableau du paragraphe 4.2 de ce guide ?</p>		<p>Les hypothèses de trafic et de trajectoires ont été fournies par les autorités militaires (répartition du trafic par QFU, nombre de jours d'activités, trajectoires, etc.).</p>

C6	<p>M. <u>MELZANI René</u> président de l'aéroclub</p> <p>M. <u>BULTE Daniel</u> M. <u>MORELLE Alain</u> M. <u>LAURAC Jacques</u></p>	<p>Nous avons bien analysé les données sur le trafic pris en compte dans l'élaboration du PEB, données disponibles dans le document mis en ligne à : http://www.var.gouv.fr/IMG/pdf/2.1._rapport_de_presentati_n.pdf.</p> <p>Cette analyse nous conduit à faire les remarques suivantes :</p> <p>1° La carte des trajectoires des vols à l'arrivée correspond au cas où l'aérodrome est contrôlé. Or l'aérodrome est à environ 90% du temps non contrôlé.</p> <p>Donc en temps normal (aérodrome non contrôlé), les arrivées par le Sud et les finales par une base droite ou gauche sont impossibles ainsi que les passages à la verticale de la piste pour tourner directement vers le dernier virage (Ref arrêté sur l'utilisation des aérodromes).</p> <p>2° Pourquoi l'amplitude des vols civils ne couvre t'elle pas la totalité de l'année (234 jours pris en compte alors que les avions civils volent tous les jours JO et JNO) contrairement à l'activité militaire (365 jours mentionnés alors qu'il n'y a pas de mouvements militaires quand l'AIA est fermé, donc en JNO) ?</p> <p>3° Le rapport 55 % d'activité en piste 11 et 45 % d'activité en piste 29 ne reflète pas la réalité d'exploitation de la piste par les aéronefs civils car, compte tenu de la voie de circulation goudronnée récemment côté civil entre les points d'arrêt C2 et C1, la piste 11 est souvent privilégiée, même avec une composante de vent faible inférieure à 10 km/h.</p> <p>4° Par transposition avec les PEB d'autres aérodromes du Var, l'incompréhension demeure sur l'absence d'une relative symétrie entre les zones de bruit pour les pistes 11 et 29 de Cuers. Le différence de relief explique-t-elle cette dissymétrie ?</p> <p>En conclusion, et sauf erreur d'interprétation de notre part, il nous semble que les hypothèses de trafic prises en compte dans l'élaboration du PEB reflètent mal le trafic des usagers civils basés sur la plateforme.</p>		<p>Éléments identiques au courrier C4</p> <p>En 2016, sur 20 463 mouvements :</p> <p>1 266 ont été effectués en piste 11 685 ont été effectués en piste 29</p> <p>Le reste des mouvements, le terrain n'était pas contrôlé, l'information n'est donc pas disponible (en 2016, le terrain a été contrôlé 107 jours pendant une ou plusieurs heures),</p>
----	--	---	--	---