

# Plan d'Exposition au Bruit (PEB) révisé

Aérodrome de La Mole  
Département du Var



Date : Décembre 2017

Note de synthèse sur la consultation

VU pour être annexé à l'arrêté préfectoral  
en date du 16 JAN. 2018

Le Préfet du Var

Jean-Luc VIDELAINE

**Historique**

Date	Auteur	Commentaires
Septembre – Novembre 2017	Préfecture du Var	Enquête publique et remise du procès-verbal du commissaire enquêteur
Novembre 2017	Direction Départementale des Territoires et de la Mer	consultations des services de l'État (DGAC, DSAC SE, SNIA)
Décembre 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 Aménagement Durable/Bureau Environnement et cadre de vie

**adresse postale :** Préfecture du Var - DDTM – Service aménagement durable - 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](mailto:ddtm@var.gouv.fr) - site internet : [www.var.gouv.fr](http://www.var.gouv.fr)

**Sigles les plus souvent utilisés**

**ACNUSA :** autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires

**AIP :** publication d'information aéronautique

**AP-PEB :** avant projet de plan exposition au bruit

**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<sub>Amax</sub> :** niveau instantané maximum

**L<sub>den</sub> :** Level day evening night

**L<sub>n</sub> :** 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

**P-PEB :** projet de plan d'exposition au bruit

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

Note

Date : Décembre 2017

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)  
Le gestionnaire et l'exploitant de l'aérodrome

en coopération avec  
Base Aéronautique Navale (BAN)  
L'École de l'Aviation Légère de l'Armée de Terre (EALAT)

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  
Sécurité Civile

...

les collectivités territoriales du Var, notamment :  
les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) 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	16
Chapitre 3 : les modalités de prises en compte des observations	3.1 Sur la forme des différents documents présentés	22
	3.2 Sur le contenu	23
	3.3 Des recommandations	23
	3.4 Des éléments à prendre en compte	24
	3.5 Des avancées réelles suite aux autres enquêtes publiques des autres PEB	24
Conclusion	Rappel des principaux points soulevés	25
	Suite à donner	25
Annexe	Tableau détaillant toutes les observations et les remarques ainsi que les commentaires du gestionnaire/exploitant et ceux de l'État	26

# 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 10 janvier 2017.

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 La Mole, nommés par arrêté préfectoral actualisé le 1<sup>er</sup> août 2016, ont été consultés par écrit le 27 mars 2017.

La CCE (actualisation de l'arrêté de composition en date du 19 juin 2017) s'est exprimée favorablement le 20 juin 2017 sur le projet de 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 : Décembre 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](http://www.var.gouv.fr) avec une rubrique spéciale PEB
- à la transmission de l'information (DGAC, DSAC SE, commissaire enquêteur, ...),
- à l'analyse concertée des observations (DGAC, DSAC SE, SNIA, ...).

## 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'État. 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.

À 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 : Décembre 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 diffusions 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 efficaces et moins coûteux. La duplication papier a fait place à la mise à disposition en téléchargement en formats informatiques 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, reprographie, ... )

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
<b>Total TTC en euros</b>	<b>7000</b>

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 logiciels adéquats, 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](http://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 la Transition Écologique et Solidaire, 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, présidents de SCoT, 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 de l'aérodrome est systématiquement associé à la démarche tout au long de la procédure.

## 1.3 La mise à disposition du public

L'arrêté préfectoral n° 2017/14 du 25 août 2017 portant ouverture d'une enquête publique relative au projet de plan d'exposition au bruit (P-PEB) de l'aérodrome de La Mole indique qu'il sera procédé, sur le territoire des communes de La Mole et de Cogolin 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 (P-PEB) de l'aérodrome de La Mole.

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 mardi 26 septembre 2017 et se terminant le vendredi 27 octobre 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 La Mole.

Pendant la durée de l'enquête, toute personne pouvait prendre connaissance du projet de PEB :

- 1) en support papier aux horaires habituels d'ouverture au public dans les lieux suivants :
  - Direction Départementale des Territoires et de la Mer - Service Aménagement Durable - à Toulon
  - Mairies des communes concernées : La Mole et Cogolin
- 2) téléchargeable sur le site du Portail de l'État : [www.var.gouv.fr](http://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 : [contact@mairie-laMole.fr](mailto:contact@mairie-laMole.fr)
- 3) soit en rencontrant le commissaire enquêteur (7 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 de la DGAC, 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 le département du Var. Ces journaux seront versés au dossier d'enquête déposé en mairie. Il a été publié une annonce légale le 7 septembre 2017 et le 26 septembre 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 La Mole.

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, ... .

# 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 :

- 3 lieux de consultation du projet de PEB ont été ouverts : 2 dans les communes avec registre d'enquête et 1 en Préfecture avec un poste informatique mis gratuitement à disposition. Les 2 registres ont été remis, via le commissaire enquêteur, 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 25 novembre 2017, remis en Préfecture-DDTM le 28 novembre 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 important pour le grand public comparativement aux collectivités, sans doute du fait des nombreux échanges durant toutes les phases de procédures.

Niveau d'implication des collectivités et du public				
	Temps offert pour la réflexion	Saisines	Nombre de réponses	Taux de réponses parmi tous les participants
<b>EPCI et communes</b>	2 mois	1 EPCI 2 communes	0 délibération du conseil communautaire 0 délibération des conseils municipaux	0%
<b>Membres de la CCE</b>	2 mois	12 membres	0 courrier avant CCE 0 courrier remis en séance CCE 0 courrier post CCE	0%
<b>public</b>	1 mois	Tout public	15 observations	100,00%

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 : Décembre 2017

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 Aucun courrier/courriel Mairie Aucun courrier/courriel d'un particulier Aucun contact	Aucun courrier/courriel EPCI Aucun courrier/courriel Mairie 14 observations sur registres dont 1 courriel (de 2 personnes) + 1 courrier contacts directs pris avec le commissaire enquêteur (CE)	Aucun courrier/courriel EPCI 1 réunion du CE avec M. le maire de La Mole 1 réunion du CE avec M. le directeur de l'aérodrome de La Mole Aucun contact

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 La Mole	0	0	8
Registre de Cogolin	0	0	6
Courrier postal et électronique	1	0	0
<b>total</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>14</b>

Gestion des observations selon les différents moyens d'expression et type de supports		
Observations écrites	Observations des particuliers consignées dans les registres	13
	Effectuées par courrier libre	1
	Formulées dans une pétition	0
	Expédiées par fax	0
	Envoyées par messagerie électronique dédiée	1
	Envoyées sur autre messagerie	0
Observations orales	Délivrées verbalement en face à face ou en réunion avec le commissaire	0
	Exprimées par téléphone	

Ce sont donc 15 observations recensées qui seront analysées dans leur contenu.

Le rapport d'enquête du commissaire enquêteur indique :

14 remarques ont été portées sur les registres, soit par écriture directe ; soit par l'agrafage des courriers reçus. 13 personnes ont été reçues par le commissaire enquêteur lors des permanences, toutes de La Mole et de Cogolin. Elles résident ou sont propriétaires non loin de l'aérodrome. Ces 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.

Le 27 octobre 2017 à 16h30 le commissaire enquêteur a clos le registre d'enquête à la Mole.

Le 30 octobre 2017 à 9h00 le commissaire enquêteur a clos le registre d'enquête à Cogolin.

Le 30 octobre le commissaire enquêteur rencontre M. Cazaubon, maire de la Mole, pour lui présenter la synthèse de l'enquête et recueillir son avis.

Le 30 octobre le commissaire enquêteur rencontre MM. Fourques et Landri de la société l'Aéroport de Saint-Tropez pour leur présenter la synthèse de l'enquête et recueillir leurs avis.

Le 3 novembre 2017 le commissaire enquêteur a remis à la DDTM du Var son PV de synthèse. Il a commenté les observations au cours de cette réunion.

## 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, la DSAC et de la SNIA. 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
<p><b>en lien avec la procédure</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- données trafic*</li> <li>- opacité de la méthode de calcul (mode de calcul abstrait ne prenant pas en compte les nuisances réelles)*</li> <li>- trajectoires*</li> <li>- typologie des avions*</li> </ul> <p><b>en lien avec le document d'urbanisme</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la zone 3AU du PLU de la commune de La Mole #</li> <li>- l'interdiction de construire mentionnée au paragraphe 3,2,3 du rapport de présentation. °</li> </ul>	<p><b>en lien avec la réglementation</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- personnes victimes du bruit de l'aérodrome qui attendent des solutions#</li> <li>- personnes souhaitant connaître l'autorité de contrôle de l'État #</li> </ul> <p><b>sans lien avec la réglementation</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- personnes qui proposent des solutions (temps de chauffe des moteurs, zone de stationnement des avions...)</li> <li>- personne demandant la prise en compte du niveau réel du bruit plutôt que des calculs par modélisation.</li> </ul>	<p><b>en lien avec les nuisances sonores</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- bruit causé par le non-respect des circuits de pistes des aéronefs</li> <li>- nuisances causées par les points fixes et le stationnement des hélicoptères</li> <li>- nuisances causées par le respect des trajectoires d'atterrissage et de décollage</li> <li>- autres sources de bruit (événements ponctuels : meeting, tours de piste de voiture, alarme des bâtiments, ...)</li> <li>- nuisances causées par les vols de nuit militaires</li> <li>- personne demandant un document opposable à l'exploitant formalisant ses engagements</li> </ul> <p><b>en lien avec la charte de l'environnement de l'aérodrome</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- assurant le contrôle des activités de l'aéroport</li> <li>- personnes qui souhaitent avoir les analyses d'Air PACA</li> <li>- pollutions olfactives et dépôts de carbone mentionné</li> </ul> <p><b>en lien avec les bruits de comportement</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- activités de loisirs et aéro-club</li> <li>- activité automobile et tours de piste</li> </ul> <p><b>autres</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- légitimité de l'aéroport et de ses activités</li> </ul>

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 PEB
6 *****	1°	3 # # #	12

Majoritairement, les observations formulées ne concernent pas le projet de PEB ; preuve que les informations et ciblage du thème abordé ne sont pas claires pour le public.

## 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
Objectifs d'un PEB	<p>Le PEB a uniquement deux objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● permettre un développement maîtrisé de l'urbanisation au voisinage de l'aérodrome en évitant d'exposer de nouvelles populations aux nuisances sonores,</li> <li>● préserver l'activité aéronautique.</li> </ul> <p>Dans les zones définies par le plan d'exposition au bruit, l'extension de l'urbanisation et la création ou l'extension d'équipements publics sont interdites lorsqu'elles conduisent à exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit. L'article L112-10 du Code de l'urbanisme en définit les principes et les exceptions.</p> <p>Le PEB est un document d'urbanisme opposable aux tiers et aux documents d'urbanisme des communes. Le PEB s'impose au document d'urbanisme en vigueur, et pas l'inverse. Aussi, un permis de construire ne saurait être délivré dans les conditions d'interdiction, quelque soit la capacité d'accueil prévue au document d'urbanisme.</p>
Procédure liée au PEB	<p>En application de l'article L.112-5 du CU et de l'annexe à l'arrêté du 28 mars 1988, l'établissement d'un PEB est obligatoire pour l'aérodrome de La Mole.</p> <p>Dans une démarche pédagogique, une plaquette intitulée « PEB d'un aérodrome – Action préventive contre les nuisances sonores » visant à clarifier les éléments de procédure, la méthode et la terminologie, a été intégrée au dossier d'enquête publique.</p> <p>Les informations liées à la procédure de révision du PEB de l'aérodrome de La Mole et à son état d'avancement figurent sur le portail de l'État <a href="http://www.var.gouv.fr">www.var.gouv.fr</a> La procédure est définie par le code de l'urbanisme aux articles L112-3 et suivants et R112-1 et suivants.</p>
Méthodologie d'un PEB	<p>Tel qu'il est prévu par la réglementation en vigueur, le PEB est basé sur une modélisation mathématique simplifiée, identique pour tous les aérodromes au plan international. Du fait de son caractère universel, normalisé et moyenné, le calcul est nécessairement une représentation de la gêne sonore standardisée adaptée à la situation locale. 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. La modélisation des zones de bruit d'un aérodrome ne prend en compte que les activités aériennes. En ce qui concerne le nombre de mouvements, l'exploitant le limite bien que la capacité d'accueil de l'aérodrome soit supérieure. Certaines activités sont interdites entre le 14 juillet et le 31 août, ainsi que les dimanches et jours fériés.</p> <p>La modélisation est basée sur un nombre de mouvements moyens journaliers. L'ensemble des hypothèses utilisées (nombre de mouvements et trajectoires) a été mentionné dans le rapport de présentation. La modélisation ne prend jamais en compte ni les passages d'aéronefs isolés, ni la réverbération sonore sur les parois de relief. Un modèle numérique de la topologie des environs de l'aérodrome a été appliqué pour pouvoir estimer l'impact du relief sur les niveaux de bruit calculés.</p> <p>Enfin concernant la suggestion de contraindre l'aérodrome sur des valeurs de bruit instantané (pratiqué pour les 12 aéroports français les plus importants), la réglementation ne prévoit pas de le faire pour de petits aérodromes (coût trop importants).</p> <p>Depuis 2002, la modélisation se base sur le Lden qui est un indice de gêne sonore (et non de bruit) qui est commun à tous les modes de transport. La formule de l'indice Lden pour l'aviation est publiée dans le code de l'urbanisme.</p> <p>Néanmoins, pour l'adapter au mieux au contexte local, les limites des zones de bruit peuvent être modulées par le choix d'un indice limite Lden plus ou moins important dans une large fourchette prévue par la réglementation. Ici, le choix du préfet est conforme à celui validé par la CCE (approbation à l'unanimité) et n'a pas fait l'objet de remarques de la part des collectivités consultées.</p> <p>Le code de l'urbanisme prévoit que les hypothèses du PEB sont réexaminées par la CCE tous les cinq ans au moins. Aussi, si l'instance constate que les trajectoires évoluent durant ce délai, elle pourra proposer au préfet une mise en révision du PEB par anticipation.</p> <p>La totalité du PEB approuvé sera disponible sur le site des services de l'Etat dans le Var ainsi que sur le site Géoportail.</p>

Qualité du dossier	Suite à discussion avec le CE, § 3.2.3 page 11 du rapport de présentation sur l'ambiguïté du paragraphe 2, il sera apporté une modification pour éviter toute ambiguïté.
Trajectoires	Concernant la prise en compte des écarts latéraux : la dispersion latérale ( $\pm 0,5$ nautiques) a été appliquée à l'ensemble des trajectoires nominales retenues. Les trajectoires AH24NE et A24NE sont sensiblement identiques. Celles indexées « H » sont spécifiques aux hélicoptères. Cogolin est une zone de survol à éviter en approche. Le quartier du Val d'Astier se trouve dans l'axe de la piste. Il existe une réglementation qui impose aux pilotes des hauteurs minimales de survol, mais non applicables aux décollages et atterrissages. Au sein de la DGAC, la DSNA est le prestataire de services de navigation aérienne au sens des règlements européens du Ciel unique, et assume la responsabilité opérationnelle du contrôle aérien dans l'espace aérien français. En revanche, le contrôle d'approche des avions est pris en charge par la vigie de la tour de contrôle de l'aérodrome.
Vol de nuit	Les vols d'hélicoptères de nuit concernent l'activité militaire, soumise à habilitation. Cf. l'engagement-2 de la charte de l'environnement. L'exploitant de l'aérodrome n'est pas partie prenante dans la gestion de ces vols. L'aérodrome est fermé la nuit, sauf pour la sécurité civile et les canadiens.
Evolution du matériel lié aux aéronefs	Le renouvellement ou la modernisation du parc français d'avions légers est limité soit par l'aspect financier soit par l'impossibilité d'améliorer certaines performances acoustiques. Les nouvelles technologies apportent de nombreuses améliorations, notamment dans l'abaissement des niveaux sonores. L'arrivée sur le marché d'aéronefs moins bruyants et plus performants, permet de réduire le bruit d'environ 6 décibels par rapport aux limites fixées par l'OACI. Les moteurs auxiliaires de puissance (Auxiliary Power Unit – APU) fonctionnent avec du kérosène provenant des réservoirs de l'avion et sont utilisés pour alimenter l'avion en énergie électrique, en air conditionné, ainsi que pour démarrer les moteurs. Certains turbopropulseurs et certains avions d'affaires n'en disposent pas.
Evolution de la réglementation	L'intérêt général de l'aérodrome pour le transport aérien est reconnu par le ministre des transports (cf. arrêté du 15 mars 1973). Dans le but de protéger les populations des « grandes agglomérations », le décret du 20 octobre 2010 réglemente le trafic des hélicoptères dans près de 1000 communes.
Pollutions atmosphériques	Pour les activités aéroportuaires au sol, la DGAC a confié au CITEPA la réalisation d'un guide principal, décrivant les calculs pour l'ensemble des polluants atmosphériques, et d'un supplément dédié aux moteurs auxiliaires des avions (APU), destinés aux gestionnaires d'aéroports et aux associations agréées de surveillance de la qualité de l'air. Le PEB n'a pas vocation à intégrer l'ensemble des éventuelles pollutions hormis les nuisances sonores. Toutefois, l'exploitant propose de faire analyser des prélèvements.
Autres nuisances sonores	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.... Concernant l'alarme de l'aéroport et son déclenchement intempestif, il convient de prendre contact avec l'exploitant.
Activités de loisirs et évènementiels aériens	En France, le cadre réglementaire applicable aux manifestations aériennes est porté par l'arrêté du 4 avril 1996. Elles sont soumises à autorisation préfectorale. Concernant le meeting aérien de Ste Maxime, les autorisations au regard des espaces de vols sont du ressort de la DGAC.
Bruit de comportement	Les remarques émises concernant le bruit de comportement, le bruit des infrastructures de transports terrestres, la zone de voltige, les survols occasionnels lors de manifestations aériennes ponctuelles ou la thématique « inondation » ne sont pas l'objet du présent dossier.
Charte de l'environnement	La charte de l'environnement identifie dans son engagement 2 : le respect des plateformes hélico, le déplacement du point fixe des avions, veiller au respect des circuits de piste et sensibiliser au respect des trajectoires d'atterrissage et de décollage et aux procédures « moindre bruit ». La charte de l'environnement identifie dans son engagement-3 une campagne 2017-2018 de mesures de la qualité de l'air avec AIR PACA. Le site <a href="http://www.airpaca.org/">http://www.airpaca.org/</a> peut être consulté. Aucun dépassement de seuil dans ce secteur n'a été signalé à monsieur le préfet. Évènementiel, véhicule sur piste : engagement 2 de la charte – action « L'aéroport s'engage à informer toutes les parties prenantes (riverains, associations, collectivités) et à communiquer, en toute transparence, sur tout évènement qui aurait un impact sur l'environnement, et en particulier sur : les trafics spécifiques et les évènements exceptionnels ». Correctif au PV de synthèse – page 2 : « examen du projet de charte : il faut noter que malgré des demandes d'ajouts, la charte a été approuvée sans modification » :

Le PEB n'a pas pour but de légitimer l'aérodrome. Néanmoins comme toute infrastructure de transport, ses nuisances doivent être maîtrisées vis-à-vis du voisinage. Pour cela la réglementation française traduit l'approche équilibrée préconisée par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Le PEB n'a pas vocation à prendre en compte les éventuelles modifications des infrastructures aéroportuaires ; c'est un état à un instant T.

## 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 adopter 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 permanentes et continues est depuis longtemps prouvée.
Décibel  Décibel (A)		<b>L'intensité du son se mesure en décibel.</b>  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



		<p>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"> <li>1. la diminution du bruit des aéronefs par les progrès réalisés dans le domaine de l'aérodynamique et de la motorisation,</li> <li>2. l'éloignement des aéronefs des habitations par la maîtrise des trajectoires,</li> <li>3. la maîtrise de l'urbanisme aux abords de l'aéroport pour éviter d'exposer de nouvelles populations au bruit aéroportuaire.</li> </ol> <p>Le PEB concrétise la mise en œuvre du troisième pilier, et à cet égard, son approbation est un volet essentiel de la maîtrise des nuisances aéroportuaires.</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 La Mole.</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 : <a href="http://www.var.gouv.fr/bruit-lie-aux-routes-et-voies-ferrees-r245.html">http://www.var.gouv.fr/bruit-lie-aux-routes-et-voies-ferrees-r245.html</a> et les sites du Conseil départemental, et ceux des agglomérations concernées.</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 La Mole.
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 aménagement/urbanisme		Le PEB s'impose au SCoT, PLU, carte communale en vigueur. Le PEB ne comporte pas de volet environnemental.
PEB et PLU	Constate que le document proposé est	Le PEB a comme objectif de limiter l'urbanisation autour des aérodromes et d'éviter l'exposition de nouvelles populations aux nuisances sonores

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 : Décembre 2017

	seulement destiné à maîtriser l'urbanisation dans les zones de bruit.	d'un aéroport. 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'aéroport, 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'aéroport » 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'aéroports : les aéroports 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 aéroport.  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.  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>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</p>

		chaque type d'opération (arrivée ou départ). Les paramètres standards de puissance, régime moteur, vitesse,... propres à chaque aéronef sont donc pris en compte.
--	--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## 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

Malgré une vigilance extrême, une incompréhension a été signalée dans le rapport de présentation au paragraphe 3.2.3 ; laquelle a été corrigée telle que :  
– avant correction :

### 3.2.3. Règlements du PEB en projet

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.

– après correction, remplacée par :

### 3.2.3. Règlements du PEB en projet

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 exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit.

L'article L112-10 du code de l'urbanisme en précise les modalités, notamment les exceptions. Par exemple,

« ... 2° La rénovation, la réhabilitation, l'amélioration, l'extension mesurée ou la reconstruction des constructions existantes peuvent être admises lorsqu'elles n'entraînent pas un accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances. »

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 aéroports les démarches et les procédures
- de réaliser un bilan annuel des actions engagées ;
- de garantir la participation active de l'exploitant de l'aéroport ;
- 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.
- à destination du gestionnaire, de mettre en vigueur la charte qualité approuvée par la commission consultative de l'environnement ; et notamment une mise en place rapide de la démarche dans la foulée de l'enquête publique, avec des actions claires et transparentes vis-à-vis des utilisateurs de l'aéroport en ce qui concerne le respect des trajectoires.
- de mettre en place un réseau électrique 400Hz sur les postes de stationnement et la mise en place d'aspirateur de vapeur lors des pleins de carburants.

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

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

Note

Date : Décembre 2017

## 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

Dans sa démarche, afin de rendre un avis objectif sur le projet, le commissaire enquêteur précise avoir :

- analysé avec attention le projet
- recherché et/ou réclamé des informations complémentaires
- visité le site
- recueilli les observations du public
- transmis au demandeur un PV de synthèse
- analysé la réponse du demandeur au PV de synthèse
- examiné les inconvénients et les avantages du projet et dressé un bilan
- tenu compte de la régularité de l'enquête, qui s'est déroulée sans incident, des observations reçues et des analyses faites.

## 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



## Rappels des principaux points soulevés

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 établie 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. L'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.

La mise à disposition du public du projet de plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome de La Mole a conduit à une faible mobilisation des riverains de l'aérodrome, des personnes survolées, des associations et des collectivités locales.

Seule la commune de La Mole s'est manifestée en fin de procédure pour évoquer les problématiques urbanistiques de la zone 3AU du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune. La mairie confirme que ce secteur sera abandonné lors de la prochaine révision du PLU.

Une incompréhension dans le rapport de présentation du projet de PEB, en page 11, a été revue et corrigée.

Bien que n'ayant aucun lien de procédure et de contenu avec le PEB, la charte de l'environnement proposée par l'exploitant répondra sur bon nombre de points qui ne relèvent pas du PEB : c'est un outil permettant des améliorations et engageant les utilisateurs de l'aérodrome.

Le commissaire enquêteur a émis un avis favorable sur le PEB assorti de recommandations. A noter que les recommandations sont majoritairement à destination du gestionnaire : il demande la mise en vigueur de la charte qualité approuvée par la commission consultative de l'environnement dans la foulée, il recommande des actions claires et transparentes vis-à-vis des utilisateurs de l'aérodrome (le respect des trajectoires, par exemple), il recommande également la mise en place d'un réseau électrique 400Hz sur les postes de stationnement et la mise en place d'aspirateur de vapeur lors des pleins.

## Suite à donner

Les questions en lien direct avec le PEB et les recommandations du commissaire enquêteur ne sont pas de nature à remettre en cause le présent document. Le PEB est conforme et remplit ses obligations.

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**

Plan d'exposition au bruit

N° Observ.	NOM Prénom Qualité	Observation(s) relevée(s)	Remarques Du commissaire enquêteur	Réponses De l'État
<b>REGISTRE DE LA Môle</b>				
LM.1	M. FOURQUES et LANDRI	Visite pour demander si problèmes éventuels		sans commentaire
LM.2	Mme BREZUN Carole Future riveraine	Future riveraine j'ai souhaité prendre connaissance du futur agrandissement de l'aérodrome. J'ai obtenu les informations désirées.		Le PEB n'a pas vocation à prendre en compte les éventuelles modifications des infrastructures aéroportuaires ; c'est un état à un instant T. Toutes les informations liées à la procédure de révision du PEB de l'aérodrome de La Môle, et son état d'avancement, figurent sur le portail de l'État <a href="http://www.var.gouv.fr">www.var.gouv.fr</a> . Dès que le PEB sera approuvé l'arrêté préfectoral et ses pièces annexes seront disponibles sur le site des services de l'Etat dans le Var ainsi que sur le site Géoportail.
LM.3	M. HUBER André et Mme RAVEL Christine Association Partager la Terre	Prise d'information Après étude nous enverrons un courrier complémentaire.		voir réponses AP.1
LM.4	M. ALROUSSEAU Loïc	Information sur bruit (surtout Hélico et non respect des trajectoires) Problème de pollution lié aux carburants (présence sur ligne d'eau de la piscine) Respect plateforme Hélico Nouveaux pb du Bruit	Les nuisances sonores dans la zone du PEB qui sont de plusieurs origines : - Non-respect des circuits de piste - Non-respect des points fixes, Les nuisances sonores hors de la zone du PEB. Ces nuisances sont relevées surtout sur Cogolin et sur La Môle dans la zone Estet relevant principalement du non respect des trajectoires Les pollutions : les odeurs sont souvent citées. Des dépôts carbonés sont mentionnés Des analyses pourraient-elles être faites pour confirmer l'origine ?	Le bruit des hélicoptères a trois origines : le bruit du rotor principal, le bruit du rotor anti-couple et le bruit moteur. D'importants progrès technologiques ont permis l'arrivée sur le marché d'appareils moins bruyants et plus performants. La technologie d'aujourd'hui permet une réduction des niveaux de bruit d'environ 6 décibels par rapport aux limites fixées par l'OACI. L'objectif des constructeurs est de réduire jusqu'à 10 décibels en dessous de ces limites le bruit des hélicoptères de nouvelle génération. Depuis 2011, dans le but de protéger les populations des « grandes agglomérations », le trafic des hélicoptères y est réglementé. Le décret du 20 octobre 2010 interdit les vols d'entraînement et les vols touristiques au-dessus de ces agglomérations à forte densité de population. Ainsi, les manœuvres répétitives liées à la formation et les vols touristiques qui ne comportent pas une escale d'au moins une heure sont interdits dans ces zones. Au total ce sont près de 1000 communes qui sont concernées. Le renouvellement des flottes est le meilleur moyen de réduire les nuisances sonores d'hélicoptères, mais le faible développement de l'activité hélicoptères, ne permet pas un remplacement rapide du parc. 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. Avions légers - Le renouvellement de la flotte : Le renouvellement ou la modernisation du parc français d'avions légers - environ 8 000 avions dont près de 3 000 en aéro-clubs - est limité par le manque de moyens financiers des utilisateurs, mais aussi parce que certains avions ne peuvent être modifiés pour améliorer leur performance acoustique. 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, lorsque ces données sont disponibles). Pour tenir compte de la dispersion latérale dans le cas du PEB de l'aérodrome de La Môle, un "cône de dispersion" a été appliqué aux trajectoires nominales. Il s'agit d'un faisceau de trajectoires de 0,5 nautiques de part et d'autre des trajectoires nominales. Cette pratique s'appuie sur les standards recommandés par la méthode de calcul des courbes de niveau de bruit au voisinage des aéroports définie par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) ou par le rapport sur la méthode normalisée de calcul des courbes de niveau de bruit autour des aéroports civils de la Conférence Européenne de l'Aviation Civile (CEAC). Seules les boucles de tour de piste (mentionnées TDP dans le rapport de présentation) sont issues des publications aéronautiques et doivent être respectées par les pilotes. Il faut toutefois noter que, en raison des conditions aérologiques, des capacités des aéronefs et des difficultés de la navigation à vue, une dispersion autour de ces trajectoires est tolérée, dont le calcul des zones de bruit tient compte. Ce circuit d'aérodrome a été modifié en 2015 pour diminuer les nuisances sonores et c'est bien la version modifiée qui est utilisée pour le PEB. Il y a également eu la publication de nouvelles trajectoires d'approche pour hélicoptères publiées en 2015, mais celles-ci aboutissent au-delà du périmètre du PEB et se raccordent bien suivant les trajectoires mentionnées dans le rapport de présentation. Celles des trajectoires mentionnées dans le rapport de présentation qui ne sont pas par ailleurs publiées dans la documentation aéronautique destinée aux pilotes sont des hypothèses correspondant aux trajectoires les plus vraisemblables. Elles n'ont pas d'autre finalité que de permettre de modéliser les zones de bruit. Elles n'ont rien d'obligatoire et ne sont d'ailleurs pas communiquées aux exploitants d'aéronefs. L'aérodrome n'étant pas doté de moyens de surveillance des trajectoires à basse altitude, ces hypothèses n'ont pas été formulées à partir d'un échantillonnage des trajectoires réelles, mais à partir de considérations plus théoriques, sur la base des profils de vol usuellement pratiqués. De fait il est possible que les trajectoires moyennes réellement suivies soient légèrement décalées, mais il est vraisemblable qu'elles restent relativement centrales dans l'enveloppe du cône de dispersion prévu par le calcul de modélisation. Pollutions : Le PEB n'a pas vocation à intégrer l'ensemble des éventuelles pollutions hormis les nuisances sonores. D'autres supports peuvent apporter des réponses notamment la charte de l'environnement de l'aérodrome. Cette charte a été présentée par l'exploitant lors de la dernière Commission Consultative de l'Environnement (CCE). Sa signature est prévue prochainement. A noter que l'exploitant propose d'effectuer des prélèvements et de les faire analyser : Pollution/ qualité de l'air : engagement 3 de la charte - action "Mesures de la qualité de l'air avec AIR PACA : campagne été et hiver 2017". Action en cours, campagne estivale réalisée du 25/07 au 22/08 par Air Paca (14 points de mesure des polluants oxydes d'azote et benzène); campagne hivernale programmée du 21/11 au 19/12. Air Paca fournira tous les résultats début 2018. Pour les activités aéroportuaires au sol, la DGAC a confié au CITEPA (Centre Interprofessionnel Technique d'Etudes sur la Pollution Atmosphérique) la réalisation de guides qui décrivent de manière détaillée toutes les étapes de calcul pour chaque source d'émission. Le guide principal qui couvre l'ensemble des polluants atmosphériques (gaz à effet de serre dont le CO2, polluants locaux comme les oxydes d'azotes, les composés organiques volatils, les particules, etc) est accompagné d'un supplément dédié aux moteurs auxiliaires des avions (APU). Ces guides sont principalement destinés aux gestionnaires d'aéroports ainsi qu'aux associations agréées de surveillance de la qualité de l'air. Une charte de qualité de l'environnement sonore permet d'établir du lien entre l'exploitant, les utilisateurs d'un aérodrome et les riverains. Une charte environnement d'un aérodrome élargit les thèmes (bilan carbone, gestion des déchets, ...). Ces deux chartes ne sont pas l'objet du présent PEB. Elles sont indépendantes. Voir réponses AP.1 Le contrôle du respect de la trajectographie : Au sein de la direction générale de l'aviation civile (DGAC), la direction des services de la Navigation aérienne (DSNA) est le prestataire de services de navigation aérienne au sens des règlements européens du Ciel unique, et assume la responsabilité opérationnelle du contrôle aérien dans l'espace aérien français. En revanche, le contrôle d'approche des avions est pris en charge par la vigie de la tour de contrôle de l'aérodrome. *non-respect des circuits de piste : engagement 2 de la charte - action "Circuit de piste avions : veiller au respect des nouvelles trajectoires publiées dans l'AIP en 2015 (par les agents AFIS)" et "Circuit hélicoptères : veiller au respect des itinéraires recommandés publiés en 2015 et respect des consignes « anti-bruit » (par les agents AFIS)" * non-respect des points fixes" : engagement 2 de la charte - action "Déplacement du point fixe des avions afin de s'éloigner des zones habitées (sur leur poste de stationnement ou au point d'arrêt B, au plus loin de l'agglomération)"

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 : Décembre 2017

LM.5	M. et Mme CARLINI	<p>L'activité de l'aérodrome n'a aucun intérêt économique intéressant pour la commune et ses habitants. A part les risques de la pollution de l'air, danger de crash, de nuisance sonore, zone inondable nuisance de puis toujours Si d'autre commune souhaite, qu'il la prenne chez eux.</p>		<p>L'intérêt général de l'aérodrome pour le transport aérien est reconnu depuis que l'aérodrome initialement privé, autorisé par un arrêté préfectoral du 7 novembre 1964, a été agréé par le ministre des transports, par un arrêté du 15 mars 1973. L'aérodrome est doté d'une commission consultative de l'environnement (CCE) ayant vocation à prendre en compte les observations des riverains pour diminuer autant que possible les nuisances inhérentes à toute infrastructure de transport.</p> <p>Il y a pollution de l'air lorsque la présence d'une substance étrangère ou une variation importante dans les proportions de ses composants est susceptible, compte tenu des connaissances du moment, de provoquer un effet nocif ou de créer une nuisance ou une gêne (Conseil de l'Europe, février 1967). Aucune étude ou mesure ne vient corroborer cette affirmation. Ce point méritera d'être approfondi dans la charte de l'environnement.</p> <p>Danger de crash : Le PEB n'a pas vocation à prendre en compte la sécurité en vol. La sécurité aérienne relève de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), chargée de réglementer et de superviser la sécurité aérienne, le transport aérien et les activités de l'aviation civile en général. La praticité et l'activité de l'aérodrome sont assujetties à des demandes d'autorisations multiples, elles-mêmes régies par des contraintes réglementaires.</p> <p>Nuisance sonore : Le PEB tel qu'il est prévu par la réglementation en vigueur est basé sur une modélisation mathématique, identique pour tous les aérodromes au plan international, basée sur un nombre de mouvements moyens journaliers. Depuis 2002, elle se base sur le Lden qui est un indice de gêne sonore (et non de bruit) qui est commun à tous les modes de transport. La formule de l'indice Lden pour l'aviation est publiée dans le code de l'urbanisme et intègre : - le bruit de chaque mouvement d'avion, pris sur la durée du mouvement (et non la valeur instantanée maximale) - le nombre moyen de mouvements d'avion sur une année, ramené à une valeur journalière moyenne mais tenant compte de l'éventuelle saisonnalité de l'exploitation - une pénalisation des mouvements de soirée et de nuit : un mouvement de soirée (entre 18 et 22 h) est compté comme 3,2 mouvements de jour et un mouvement de nuit (22 h - 6h) comme 10 mouvements de jour. Les calculs de Lden au sol sont réalisés par le service national d'ingénierie aéroportuaire (SNIA) à l'aide du logiciel INM (integrated noise model) développé par la FAA (Federal Aviation Administration) aux USA. L'ensemble des hypothèses utilisées (nombre de mouvements et trajectoires) a été mentionné dans le rapport de présentation. Du fait de son caractère universel, normalisé et moyenné, le calcul est nécessairement une représentation de la gêne sonore standardisée qu'il convient d'adapter à la situation locale. La réglementation prévoit à cet effet que les limites des zones de bruit peuvent être modulées par le choix d'un indice limite Lden plus ou moins important dans une fourchette prévue par le code de l'urbanisme pour les zones B et C. Cette fourchette est très large : par exemple pour la zone C, le choix peut se faire entre 52 et 57, ce qui représente l'équivalent d'un quadruplement de la gêne. En outre la zone D est facultative. Cela permet d'adapter l'étendue du PEB au ressenti local : plus les zones de bruit sont étendues, mieux elles tiennent compte de la sensibilité des riverains les plus éloignés. Le choix qui a été fait par le préfet du Var pour La Môle est de retenir le Lden qui donne pour chaque zone de bruit B et C la plus grande étendue possible, et de conserver la zone D. Ce choix a maxima permet d'intégrer les particularités locales qui ne sont pas incluses dans le calcul : vols isolés d'avions de combat, réflexions du bruit sur le relief, habitudes de vie en extérieur qui aggravent le ressenti... Ces indices ont été validés par la CCE qui s'est réunie à l'occasion de l'élaboration du PEB (approbation à l'unanimité le 3 octobre 2016) et n'a pas fait l'objet de remarques de la part des collectivités qui ont aussi été consultées formellement dans le cadre de l'instruction du PEB.</p> <p>Zone inondable : Le PEB n'a pas pour objet la thématique « inondation ». Les personnes intéressées par ce sujet pourront se reporter au plan de prévention des risques (PPR) « inondation » approuvé par arrêté préfectoral du 02 août 2001 lié à la présence des rivières de la Môle et de la Verne sur le territoire de la Commune de la Môle, et plus particulièrement à son annexe 4-2 présentant une représentation des zones à risques aux abords de l'aérodrome sur fond photographie aérienne.</p>
LM.6 Voir Autre Provenance AP.1				voir réponses AP.1

LM.7	<p>Mme REMOND Sophie M. THOMAS Yves Mme GAUDRY Coline M. CAPELLE Clément M. GERARD Alain Mme PIGNARD Nina</p> <p>Riverains</p>	<p>Les habitants du quartier de Féougoux tiennent à signaler l'importante gêne sonore qu'ils subissent liée aux mouvements d'avions et hélicoptères qui transitent par l'aérodrome de la Môle.</p> <p>Les 4 trajectoires NE ne semblent pas être respectées car les aéronefs passent au dessus de nos maisons et à très basse altitude (en particulier à l'atterrissage).</p> <p>Nous souhaitons aussi signaler que lors de la Freeflight de Sainte-Maxime, des avions militaires de type rafale survolent par le même couloir, à fort basse altitude et à plein régime notre quartier. La Forte perturbation représente nuisance et danger.</p>	<p>Les nuisances sonores hors de la zone du PEB. Ces nuisances sont relevées surtout sur Cogolin et sur La Môle dans la zone Est et semblent relevées du non respect des trajectoires</p> <p>Les nuisances sonores causées par des événements qui n'ont rien à voir avec l'aérodrome :</p> <p>Le Freeflight de Sainte Maxime. Si, pour les avions basés sur l'aérodrome il n'y a pas de solution miracle, l'aérodrome peut demander aux vols militaires qui ne se posent pas à la Môle de respecter l'altitude 2100 pieds</p>	<p><i>Gênes sonores :</i> Il convient de ne pas confondre un PEB avec un plan de gêne sonore (PGS). Le PGS est un plan qui délimite des zones dans lesquelles les riverains peuvent bénéficier d'une aide à l'insonorisation de leur logement. Cette aide ne peut-être allouée que sous certaines conditions. Seuls les 12 principaux aéroports sont dotés d'un PGS.</p> <p><i>Nuisances sonores des hélicoptères :</i> voir LM.4.</p> <p><i>En ce qui concerne les trajectoires,</i> seules les boucles de tour de piste (mentionnées TDP dans le rapport de présentation) sont issues des publications aéronautiques et doivent être respectées par les pilotes. Il faut toutefois noter que, en raison des conditions aérologiques, des capacités des aéronefs et des difficultés de la navigation à vue, une dispersion autour de ces trajectoires est tolérée, dont le calcul des zones de bruit tient compte. Ce circuit d'aérodrome a été modifié en 2015 pour diminuer les nuisances sonores et c'est bien la version modifiée qui est utilisée pour le PEB. Il y a également eu la publication de nouvelles trajectoires d'approche pour hélicoptères publiées en 2015, mais celles-ci aboutissent au-delà du périmètre du PEB et se raccordent bien suivant les trajectoires mentionnées dans le rapport de présentation.</p> <p>En revanche, les autres trajectoires mentionnées dans le rapport de présentation, qui ne sont pas par ailleurs publiées dans la documentation aéronautique destinée aux pilotes, sont des hypothèses correspondant aux trajectoires les plus vraisemblables. Elles n'ont pas d'autre finalité que de permettre de modéliser les zones de bruit. Elles n'ont rien d'obligatoire et ne sont d'ailleurs pas communiquées aux exploitants d'aéronefs. L'aérodrome n'étant pas doté de moyens de surveillance des trajectoires à basse altitude, ces hypothèses n'ont pas été formulées à partir d'un échantillonnage des trajectoires réelles, mais à partir de considérations plus théoriques, sur la base des profils de vol usuellement pratiqués. De fait il est possible que les trajectoires moyennes réellement suivies soient légèrement décalées, mais il est vraisemblable qu'elles restent relativement centrales dans l'enveloppe du cône de dispersion prévu par le calcul de modélisation.</p> <p><i>En ce qui concerne les survols occasionnels lors de manifestations aériennes,</i> ils ne sont pas pris en compte dans la détermination des zones de bruit. Celles-ci sont représentatives de la gêne sonore due aux mouvements ayant lieu de manière régulière tout au long de l'année, et ne peuvent pas rendre pas compte des émergences sonores supplémentaires pouvant avoir lieu de manière ponctuelle.</p> <p>En France, le cadre réglementaire applicable aux manifestations aériennes est porté par l'arrêté du 4 avril 1996. Ce texte précise, entre autres, les obligations auxquelles se soumettent les pilotes de présentation en matière d'entraînement. Il définit également le rôle du directeur des vols (DV), acteur central du dispositif sur lequel repose toute manifestation aérienne.</p> <p>Toute manifestation aérienne doit être autorisée par le préfet de la région concernée. Pour ce faire, celui-ci s'appuie, notamment, sur des avis extérieurs – la mairie de la commune qui accueille l'événement, la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), les services de police et, bien sûr, la DGAC pour le volet aéronautique.</p> <p>Concernant le meeting aérien de Ste Maxime, les autorisations au regard des espaces de vols sont du ressort de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC).</p> <p>Pas de meeting sans autorisations préalables. Sécurité oblige, l'organisation d'un meeting, quelle que soit sa taille, doit satisfaire à des obligations et contraintes strictes pour garantir le bon déroulement des présentations en vol.</p> <p><i>Vols de réacteurs militaires type Rafale:</i> ceux-ci sont épisodiques, uniquement lors du Free Flight de Ste Maxime. On compte au maximum 1 passage par jour sur l'ensemble des 4 jours de la manifestation, soit 4 dans l'année. Le survol de la zone, selon les règles de l'air, peut s'effectuer à 500 pieds (150 mètres) / sol en toute sécurité. L'altitude de 2100 pieds dont il est fait mention, correspond à un découpage de l'espace aérien et non à une altitude minimale de survol. Le vol basse altitude permet aux spectateurs qui ne peuvent se déplacer à Ste Maxime de profiter du spectacle.</p> <p><i>Survol quartier de Féougoux:</i> ce quartier se situe sur l'axe de piste, approximativement à 2 km du point de toucher des roues et se situe dans le couloir d'arrivée.</p> <p><i>Danger et nuisances sonores :</i> voir LM.4 et 5</p>
LM.8	Mme ANTHOFER Stéphanie	(n'a pas laissé d'observation sur le registre ni d'écrit)	Relatives au manque de transparence du dossier et à la difficulté de compréhension.	<p>Préalablement au projet de PEB, objet de la présente enquête, est élaboré un avant-projet soumis à l'expertise des services techniques de l'État et présenté aux collectivités concernées ainsi qu'aux membres de la CCE. Lors de cette étape, chacun a pu faire diverses observations, éléments pris en compte par le préfet du Var.</p> <p>Dans une démarche pédagogique, une plaquette intitulée « PEB d'un aérodrome – Action préventive contre les nuisances sonores » et visant à clarifier les éléments de procédure, la méthode et la terminologie, a été intégrée au dossier d'enquête publique.</p>
LM.9 Voir Autre Provenance AP.2				voir réponses AP.2

REGISTRE DE COGOLIN				
CO.1	M. DI GIOVANNI Patrick Riverain	Habitant près du château Trémourières. En consultant l'annexe 1 : Trajectoires : il semble que les trajectoires « D24TDP » et « A24NE » et « D06NE » passe au dessus de ma maison et me cause des nuisances sonores importantes. Je demande le déplacement plus au sud de ces trajectoires. Privilégier la trajectoire « AH24NE ».	Les nuisances sonores hors de la zone du PEB. Ces nuisances sont relevées surtout sur Cogolin et sur La Môle dans la zone Est. Elles semblent relevées du non respect des trajectoires	<p><i>Concernant l'identification des trajectoires :</i> Voir réponses LM.4. Les trajectoires AH24NE et A24NE sont sensiblement identiques. La première est utilisée par les hélicoptères, la seconde par les avions.</p> <p><i>Trajectographie : voir réponses LM.7.</i> L'exploitant informe qu'une communication sera à faire sur les différentes trajectoires avions et hélicos. Les trajectoires indexées avec la lettre « H » dans le rapport de présentation sont celles spécifiques aux mouvements d'hélicoptères, qui doivent être modélisées séparément en raison d'un profil de vol différent des avions. La carte d'approche à vue publiée par le service d'information aéronautique identifie dores et déjà le secteur de Cogolin comme une zone dont le survol est à éviter en approche.</p> <p><i>Concernant la prise en compte des écarts latéraux :</i> La dispersion latérale a été appliquée à l'ensemble des trajectoires nominales retenues pour l'établissement du PEB. Il s'agit d'un faisceau de trajectoires de 0,5 nautiques de part et d'autre des trajectoires nominales. Les trajectoires indexées avec la lettre « H » dans le rapport de présentation sont celles spécifiques aux mouvements d'hélicoptères, qui doivent être modélisées séparément en raison d'un profil de vol différent des avions. La carte d'approche à vue publiée par le service d'information aéronautique identifie dores et déjà le secteur de Cogolin comme une zone dont le survol est à éviter en approche.</p> <p><i>Nuisances sonores :</i> voir réponses LM.4</p>
CO.2	M. et Mme BECHEREAU Riverains	Renseignements sur l'urbanisme.	Les nuisances sonores hors de la zone du PEB. Ces nuisances sont relevées surtout sur Cogolin et sur La Môle dans la zone Est et relèvent du non respect des trajectoires.	Le Plan d'exposition au bruit (PEB) est un document d'urbanisme opposable aux tiers qui s'impose au Plan local d'urbanisme (PLU) des communes. Il vise à organiser l'urbanisation proche des aérodromes en préservant l'activité aéroportuaire. La révision des PEB est en cours pour tenir compte des dernières évolutions réglementaires.
CO.3	M.CALIMODIO Gérard Riverain	Oui nuisances sonores importantes de nuit comme de jour. Nuits surtout hélicoptères. Et ne parlent pas de la pollution engendrée.	Les nuisances sonores hors de la zone du PEB. Ces nuisances sont relevées surtout sur Cogolin et sur La Môle dans la zone Est. Elles semblent de deux ordres : - Non respect des trajectoires Trajectoires à déplacer  Les nuisances sonores dues à l'activité militaire. Cela concerne des vols de nuit essentiellement.	<p><i>Vols de nuit :</i> Les vols d'hélicoptères de nuit concernent uniquement l'activité militaire. Dans le cadre des exercices sécurité défense, les hélicoptères de l'armée sont habilités à effectuer des exercices nocturnes. L'engagement 2 de la charte – action : « Mener des actions de sensibilisation auprès des services de l'armée concernant le trafic militaire nocturne » . L'exploitant de l'aérodrome n'est pas partie prenante dans la gestion des vols militaires dans ce secteur. Les hélicoptères militaires profitent de la topographie du lieu (vallée encaissée, qu'il y ait aérodrome ou pas). L'aéroport est fermé la nuit pour tout trafic. Néanmoins, la sécurité civile et les canadiens peuvent être amenés à voler de nuit, dans le cadre de la protection des biens et des personnes.</p> <p><i>Pollutions :</i> voir réponses LM.4 et 5</p>
CO.4	Mme RAYNAUD Magali Riveraine « Cogolin-Village »	Nuisances sonores et vols d'avions au dessus de la résidence, à certaines périodes. Parfois aussi des hélicoptères, le plus souvent dans le sens COGOLIN vers l'aérodrome.	Les nuisances sonores hors de la zone du PEB. Ces nuisances sont relevées surtout sur Cogolin et sur La Môle dans la zone Est. Elles semblent de deux ordres : Non respect des trajectoires	voir réponses LM.4
CO.5	Mme FRAU Alexia Riveraine	Nuisances sonores et vols d'avions et hélicoptères très importante au dessus du Val d'Astier. L'été et week-end énormément de vol au dessus du quartier. Hélicoptère la nuit très bruyant. Avions et hélicoptères vols très bas au dessus de la maison. Pollution engendrée sûrement très importante pendant les périodes de forte affluence. Nous souhaiterions un rythme moins important sur la période de forte affluence ou le déplacement des trajectoires.	Les nuisances sonores hors de la zone du PEB. Ces nuisances sont relevées surtout sur Cogolin et sur La Môle dans la zone Est. Elles semblent de deux ordres : Non respect des trajectoires  Les nuisances sonores dues à l'activité militaire. Cela concerne des vols de nuit essentiellement.	<p>Ce quartier se trouve dans l'axe de la piste.</p> <p><i>Vol de nuit :</i> voir réponses CO.3</p> <p><i>Le respect des plateformes hélico</i> est identifié dans la charte de l'environnement : engagement 2 de la charte - action "Privilégier un stationnement des hélicoptères au sud de la piste suffisamment éloigné de l'extrémité ouest de la piste pour éviter les nuisances sonores (surtout l'été)"</p> <p><i>Vols d'hélicoptères de nuit :</i> cf réponses CO.3.</p> <p><i>En ce qui concerne les hauteurs de survol</i>, ici qualifiées de « très basses », il existe une réglementation qui impose aux pilotes des hauteurs minimales de survol sur l'ensemble du territoire, mais qui ne s'applique pas aux manœuvres de décollage et d'atterrissage. Le Val d'Astier étant situé à moins de 3 km dans l'axe de la piste, il n'est pas anormal qu'il soit survolé à basse hauteur dans le cadre de ces manœuvres.</p> <p><i>Qualité de l'air :</i> cf réponses LM.4 et 5</p> <p><i>En ce qui concerne le nombre de mouvements</i>, l'exploitant le limite volontairement à 10 000 par an pour des raisons environnementales bien que la capacité d'accueil de l'aérodrome soit supérieure. En outre, afin d'éviter un trop grand nombre de mouvements en période de forte affluence, les activités d'entraînement et de tour de piste école sont interdits entre le 14 juillet et le 31 août, ainsi que les dimanches et jours fériés.</p> <p>Trajectographie : cf. réponses CO.1</p>
CO.6	M. et Mme QUARANTA JP Riverains	Les nuisances sonore importantes sont constatées lorsque la trajectoire d'approche passe entre la rivière La Môle et la Mairie de Cogolin : D06NE – A24NE. L'approche à privilégier est celle entre la Négresse et la rivière La Môle AH24NE qui évite totalement la ville de Cogolin.	Les nuisances sonores hors de la zone du PEB. Ces nuisances sont relevées surtout sur Cogolin et sur La Môle dans la zone Est. Elles semblent de deux ordres : Trajectoires à déplacer	<p><i>Nuisances sonores :</i> voir réponses LM.4</p> <p><i>Trajectographie :</i> voir réponses CO.1. Il est fait un amalgame entre les trajectoires avions et hélicoptères: AH24NE est une trajectoire hélicoptère que ne peuvent pas suivre les avions en raison du relief.</p>

AUTRES PROVENANCES				
<p>AP.1 (courriel reçu sur le site de la mairie de La Môle contact@marie-laMole.fr)</p>	<p>M. HUBER André et Mme RAVEL Christine  Association Partager la Terre</p>	<p><i>Nous habitons et travaillons en face des pistes de l'aérodrome/ aéroport de la Môle, à la ferme du Ménage, 789 route de Cogolin.</i> <i>Au sein de l'association Partager la Terre (http://partager-la-terre.fr/), nous cultivons des jardins potagers en appliquant les pratiques de l'agroécologie et nous animons des formations.</i> <i>Nous subissons tous les jours les nuisances sonores et olfactives liées à l'activité de l'aéroport.</i> <i>Le bruit perturbe nos activités notamment lors des formations et surtout en été.</i> <i>Ce que nous trouvons le plus pénible:</i> <i>- Les pilotes des avions qui font chauffer les moteurs longtemps avant de décoller, juste devant chez nous, parfois pendant 20 minutes et plus.</i> <i>- Les hélicoptères de l'armée qui arrivent par deux ou par trois et qui avancent très lentement avant de se poser et de repartir.</i> <i>- Les cours d'hélicoptère où les appareils tournent en boucle autour de l'aéroport et juste devant chez nous. Par ailleurs, cinq zones circulaires pour l'atterrissage et le parking des hélicoptères ont été créés l'an dernier, en face de notre habitation.</i> <i>- Les essais de voitures, parfois avec des voitures très bruyantes (sans pot d'échappement?) qui passent et repassent sur les pistes et s'élancent parfois en klaxonnant.</i> <i>- Les entraînements aux acrobaties courant octobre (pendant 5 jours en 2017).</i> <i>- L'alarme de l'aéroport qui sonne fréquemment (plusieurs fois par mois) pendant des heures et des heures, la nuit, et qui est arrêtée seulement le matin à l'ouverture de l'aéroport.</i> <i>Nous nous questionnons également sur la qualité de l'air lorsque le vent vient de l'Ouest (c'est le vent dominant). L'air peut devenir difficilement respirable, et ce, d'autant plus quand les pilotes laissent chauffer les moteurs pendant d'interminables minutes.</i> <i>L'été, nous observons également d'énormes soulèvements de poussière au décollage des hélicoptères.</i> <i>Une partie de ces désagréments pourrait être limitée si :</i> <i>- Le temps de chauffe des moteurs était réduit à moins de 5 minutes (ça ferait par ailleurs des économies de carburant)</i> <i>- L'aéroport n'était pas utilisé comme un circuit de vitesse automobile.</i> <i>- Les entraînements d'hélico survolaient aussi d'autres secteurs.</i> <i>- Le stationnement d'un grand nombre d'avions juste devant chez nous (le long de la RD98) était déplacé à l'autre extrémité des pistes. Idem pour les zones circulaires de stationnement des hélicoptères.</i> <i>- L'alarme de l'aéroport était maîtrisée.</i> <i>Nous aimerions savoir :</i> <i>- S'il pourrait être imposé aux pilotes de réduire le temps de chauffe des moteurs à moins de 5 minutes</i> <i>- Si le parcours des hélicoptères dans le cadre des formations pourrait couvrir d'autres zones</i> <i>- Si l'activité circuit de vitesse automobile pourrait être interrompue ou à défaut, si nous pourrions être prévenus lorsque de tels événements ont lieu, au moins 6 mois à l'avance afin que nous puissions adapter l'agenda de nos formations.</i> <i>- Comment nous procurer les résultats des campagnes de mesure de la qualité de l'air AIR PACA 2017</i> <i>- Quelle est l'autorité qui assure le contrôle des activités de l'aéroport.</i> <i>Nous avons appris que l'aéroport a élaboré une charte d'engagement pour l'environnement.</i> <i>Celle-ci précise notamment que lors d'événements exceptionnels, de trafic spécifique ou de travaux, l'aéroport s'engage à informer toutes les parties prenantes, et en particulier les riverains.</i> <i>De même, il s'engage à fournir les résultats des études sur le bruit, la qualité de l'air et la biodiversité.</i> <i>Bien que soyons les plus proches riverains, nous regrettons de n'avoir jamais reçu la moindre communication de la part de l'aéroport.</i></p>	<p>Les nuisances sonores dans la zone du PEB qui sont de plusieurs origines :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Non-respect des circuits de piste</li> <li>- Non-respect des points fixes,</li> <li>- Le chauffage des moteurs sur l'emplacement de stationnement, proches des habitations</li> </ul> <p>Il semble qu'il s'agisse plus du bruit des APU qui climatisent l'avion 30mn avant le décollage ? Comme il s'agit d'un élément de confort pour les passagers, un compromis réduisant les 30mn pourrait être trouvé.</p> <p>Les nuisances sonores hors de la zone du PEB. Ces nuisances sont relevées surtout sur Cogolin et sur La Môle dans la zone Est. Elles semblent de deux ordres :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Non respect des trajectoires</li> </ul> <p>Les nuisances sonores causées par des événements qui n'ont rien à voir avec l'aérodrome :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Les démonstrations de véhicules. Cette activité provoque des nuisances qui ne n'ont aucun lien avec l'aérodrome.</li> </ul> <p>Les nuisances sonores relevant d'une infraction : l'alarme de l'aéroport.</p>	<p>Situation géographique: (extrait du site internet)"Grâce à Patrice de Colmont, propriétaire du Domaine du Château de la Môle, l'association "Partager la Terre" s'installe depuis avril 2016 à la ferme du Ménage, à proximité du château. " L'aérodrome est présent depuis 1964.</p> <p>Concernant la source sonore : la modélisation des zones de bruit d'un aérodrome ne prend en compte que les activités aériennes.</p> <p>Nuisances sonores : voir réponses LM.4 APU : engagement 3 de la charte - action "Limitation des émissions polluantes : limiter l'utilisation des APU à 30 min et développer l'utilisation des GPU". Toutefois compte tenu de la situation géographique de la ferme (image / plan joint ci-dessous), toute mise en route est créatrice de nuisances sonores, au même titre que la RD98 qui se situe entre la ferme et l'aéroport et qui draine tous les poids lourds vers la presqu'île.</p> <p>Nuisances olfactives : La pollution de l'air n'est pas un sujet relevant du PEB. A titre purement informatif, Air PACA est l'Association Agréée par le ministère en charge de l'Environnement pour la Surveillance de la Qualité de l'Air de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (AASQA). C'est une structure associative. Elle est membre de la Fédération ATMO France. La qualité de l'air de la commune est donc contrôlée par AIRPACA. Aucun dépassement de seuil dans ce secteur n'a été signalé à monsieur le préfet. De plus, dans la Charte de l'environnement, l'exploitant prend des engagements en associant tous les utilisateurs de la plateforme. La politique de limitation des pollutions atmosphériques (non strictement formalisées) en fait partie et s'étend aussi aux équipements de la plateforme (en utilisant des véhicules électriques pour la plate-forme par exemple).</p> <p>Le contrôle du respect de la trajectographie : voir réponses LM.4.</p> <p>Concernant les temps de chauffe des moteurs des avions : Les moteurs auxiliaires de puissance (Auxiliary Power Unit – APU) sont situés en général à l'arrière de l'avion, dans le cône de queue. Ils fonctionnent avec du kérosène provenant des réservoirs de l'avion et sont utilisés pour alimenter l'avion en énergie électrique, en air conditionné, ainsi que pour démarrer les moteurs. Bien que la quasi-totalité des avions à réaction soient équipés d'un APU, certains turbopropulseurs et certains avions d'affaires n'en disposent pas.</p> <p>Hélicoptères de l'armée : voir réponses CO.3</p> <p>Concernant le respect des plateformes hélico : engagement 2 de la charte - action "Privilégier un stationnement des hélicoptères au sud de la piste suffisamment éloigné de l'extrémité ouest de la piste pour éviter les nuisances sonores (surtout l'été)".</p> <p>Évènementiel, véhicule sur piste: engagement 2 de la charte - action "L'aéroport s'engage à informer toutes les parties prenantes (riverains, associations, collectivités) et à communiquer, en toute transparence, sur tout évènement qui aurait un impact sur l'environnement, et en particulier sur : les trafics spécifiques et les événements exceptionnels"</p> <p>Une zone de volitage n'est pas un espace aérien directement lié à l'activité aéroportuaire. Ce type d'espace aérien n'est pas pris en compte par le PEB, qui n'est relatif qu'aux seuls mouvements générés par l'infrastructure aéroportuaire, et non pas par l'ensemble de l'activité aéronautique. Les remarques émisses concernent le bruit de comportement et le bruit des infrastructures de transports terrestres, ne sont pas l'objet du présent dossier. Les communes concernées par des nuisances sonores diverses (installations classées pour la protection de l'environnement, activités de loisirs, activités sportives, ...) peuvent établir un Plan d'action ou des chartes de bonnes conduites avec les exploitants de ces installations, en liaison avec les riverains et les associations.</p> <p>En ce qui concerne l'alarme et son déclenchement intempestif, il convient de prendre contact avec l'exploitant.</p> <p>En ce qui concerne la pollution/qualité de l'air, le site suivant peut être consulté : <a href="http://www.airpaca.org/">http://www.airpaca.org/</a>. Voir réponses LM.4.</p> <p>Les données « trafic » sont fournies par l'exploitant de l'aérodrome. Elles sont ensuite intégrées par la DSAC/SNIA comme paramètre dans le logiciel permettant la modélisation. La typologie des avions est fournie en annexe du rapport de présentation.</p> <p>Charte de l'environnement : voir réponses LM.4 et suivantes Une charte n'a pas vocation à mettre en œuvre de nouvelles procédures de circulation aérienne. Celle de La Môle s'y tient. Dans ce domaine, la charte contient uniquement des engagements visant au respect des procédures actuellement publiées par la voie de l'information aéronautique : les seules opposables aux pilotes. La charte ne contient aucun engagement à suivre des procédures de circulation aérienne (trajectoires) nouvelles, autres que celles publiées. Les seules procédures de circulation aériennes applicables (opposables aux pilotes) sont celles publiées par la voie de l'information aéronautique. Ce sont ces procédures qui ont servi de base à l'élaboration du PEB. Certains de ces points devraient être améliorés grâce à la nouvelle charte de l'environnement ; néanmoins ces remarques sont communiquées à l'exploitant d'aérodrome afin qu'il puisse identifier des pistes de progrès pour diminuer les nuisances mentionnées et en faire part au commissaire enquêteur le cas échéant. Enfin le riverain peut également saisir les représentants des associations siégeant à la commission consultative de l'environnement afin que ces sujets puissent être évoqués lors de la prochaine réunion de cette instance.</p>

<p>AP.2</p>	<p>Mme BIRON Catherine Riveraine</p>	<p>Avant de vous donner mon avis sur ce projet de révision du PEB, je tenais à vous faire part de quelques remarques. Tout d'abord je suis persuadé qu'aujourd'hui, selon les normes actuelles de protection de l'environnement, jamais un aérodrome n'obtiendrait l'autorisation de s'implanter dans la vallée de la Môle. D'autant plus quand on sait qu'au fil des années ses dirigeants successifs ont essayé de modeler le site et ses alentours selon leurs ambitions de développement, au mépris de l'environnement remarquable dans lequel on avait inconsidérément laissé s'installer cet établissement (constructions illégales régularisées après coup, abattage de 4000 arbres sous prétexte de respect des normes aéronautiques, tentative de détournement de la rivière...)</p> <p>Au niveau du bruit et de la pollution, il n'aurait pas dû non plus être autorisé à s'implanter dans cette vallée étroite et encaissée, où les bruits sont répercutés et amplifiés par les pentes des collines, où les gaz de combustion se concentrent et stagnent.</p> <p>La plupart des gens pensent qu'un PEB est destiné à limiter les nuisances sonores. Mais ce n'est pas le cas : il reconnaît simplement l'existence de nuisances et définit leur périmètre. En ce sens, un PEB renforce donc la légitimité de cet aérodrome. Et cela me gêne.</p> <p>Dans la mesure où ce PEB à l'étude n'est pas le premier, j'attendais qu'au moins il soit plus réaliste que le précédent. Mais, s'il élargit un peu certaines courbes, il reste basé sur les mêmes modèles mathématiques, des « moyennes » lissées, calculées à partir des normes de bruit communiqués par les constructeurs des modèles d'avions le plus fréquemment reçus sur l'aérodrome. Ces calculs abstraits de moyennes théoriques n'ont rien à voir avec ce qui est le plus désagréablement ressenti dans la réalité, c'est-à-dire les « pics » de bruit au décollage voire à l'arrivée de certains avions. Je ne suis pas sûre non plus qu'on tienne compte des pénibles entraînements d'hélicoptères, qui se succèdent des heures durant pendant les périodes où les avions sont moins nombreux.</p> <p>Bien sûr, on dira toujours qu'il s'agit là d'« exceptions ». De même lorsque les pilotes invités aux fêtes aéronautiques de villes voisines viennent s'entraîner au-dessus et autour de l'aérodrome. Ou quand, sous ce prétexte de fête aérienne, des « Rafale » et autres chasseurs surgissent brutalement en rase-mottes pour, à angle droit et à pleine poussée, monter en chandelle au ras de la tour de contrôle. Ils s'amusent, d'accord, ce sont des as, bien sûr, mais ils ne tiennent pas compte du fait que la vallée est habitée, que lorsqu'ils volent au ras du sol on ne les entend surgir que quand ils sont sur vous, et que le bruit pour ceux qui sont au sol est épouvantable et vous arrache les tympans. Un berger se plaint que son troupeau devient fou, ses chèvres se dispersent. Je pense aux cardiaques, ou aux personnes en promenade à cheval, par exemple, aux enfants que leur monture affolée, incontrôlable, pourrait jeter à terre et tuer. « C'est l'armée, on n'y peut rien », mieux encore, d'après l'aérodrome « ils viennent reconnaître la piste » (ce qui est absurde)... (et donc, s'il n'y avait pas d'aérodrome, ils ne viendraient pas!)...</p> <p>Bref, même sans tenir compte de ces « exceptions » hélas trop souvent renouvelées, je reste sceptique sur l'intérêt d'un tel PEB. Il ne correspond pas à notre réalité vécue, où le bruit réel n'est pas vraiment pris en compte.</p> <p>En conclusion : je ne m'oppose pas à ce PEB, mais je voudrais qu'il soit complété par un document, opposable à l'aérodrome, qui définirait en décibels les maximales de bruit tolérables à l'intérieur de chaque zone (incluant les « pics » et « exceptions »!) au lieu de se contenter d'admettre des moyennes abstraites qui ne veulent rien dire...</p> <p>Espérant que vous voudrez bien tenir compte de ces quelques remarques, je tiens à vous assurer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, de ma considération distinguée.</p>	<p>Les nuisances sonores hors de la zone du PEB. Ces nuisances sont relevées surtout sur Cogolin et sur La Môle dans la zone Est. Elles semblent de deux ordres : Non respect des trajectoires</p> <p>Les nuisances sonores causées par des événements qui n'ont rien à voir avec l'aérodrome : Le Freeflight de Sainte Maxime. Si, pour les avions basés sur l'aérodrome il n'y a pas de solution miracle, l'aérodrome peut demander aux vols militaires qui ne se posent pas à la Môle de respecter l'altitude 2100 pieds</p>	<p>Voir les réponses LM.4, LM.5, LM.7, CO.1, CO.3.</p> <p>Concernant la nécessité d'un PEB : En application de l'article L.112-5 du code de l'urbanisme, l'établissement d'un PEB est obligatoire pour l'aérodrome de La Môle. L'aérodrome figure en effet sur l'annexe à l'arrêté du 28 mars 1988 qui fixe « la liste des aérodromes non classés en catégories A, B ou C devant être dotés d'un plan d'exposition au bruit ».</p> <p>Le PEB n'a pas pour but de légitimer l'aérodrome, dont l'intérêt général pour le transport aérien est reconnu depuis 1973, et qu'il n'est pas envisagé de remettre en cause en raison de sa place importante dans le système aéroportuaire de la Côte d'Azur. Néanmoins comme toute infrastructure de transport, ses nuisances doivent effectivement être maîtrisées vis-à-vis du voisinage. Pour cela la réglementation française traduit l'approche équilibrée préconisée par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Cette approche repose sur quatre piliers qui sont : 1° la réduction du bruit à la source, grâce aux progrès importants réalisés par les constructeurs pour réduire les bruits de motorisation et les bruits aérodynamiques émis par tous les types d'aéronefs, 2° la maîtrise des trajectoires pour limiter l'exposition au bruit des populations existantes, réalisée localement par la modification de la trajectoire du tour de piste dont le respect par les pilotes est obligatoire, et par l'indication sur les cartes d'approche et d'atterrissage à vue des zones dont le survol est déconseillé pour des raisons environnementales ; 3° la maîtrise de l'urbanisme pour éviter d'exposer de nouvelles populations au bruit des aéronefs au voisinage de l'aérodrome, qui est bien le seul objet du PEB soumis à l'enquête, 4° la limitation du nombre de mouvements, économiquement très contraignante pour les exploitants d'aéronefs et de l'aérodrome, qui se traduit localement par une restriction volontaire à 10 000 mouvements par an et par l'interdiction des vols d'école et d'entraînement les dimanches et jours fériés ainsi que de ces vols tous les jours entre le 14 juillet et le 31 août.</p> <p>Ainsi le PEB n'est qu'un des aspects de la maîtrise des nuisances, et n'a pas vocation à figer définitivement un zonage qui serait destiné à légitimer des nuisances sonores. Au contraire, l'expérience montre que, lorsqu'un PEB est révisé à réglementation constante, la taille des zones a tendance à diminuer grâce aux progrès réalisés sur les autres piliers de la maîtrise des nuisances. Les règles de délimitation des zones de bruit et les modalités de calcul des valeurs de l'indice quantifiant la gêne sonore sont définies par les articles R.112-1 à R.112-3 du code de l'urbanisme. Ces règles précisent que le niveau d'exposition totale au bruit est représenté par l'indice « Lden », exprimé en décibels (dB(A)). En l'espèce, le nouveau PEB de La Môle, s'il est approuvé, sera plus étendu que le précédent qui datait de 1985, mais cela est dû à une modification de la méthode de calcul survenue en 2002 pour aligner la modélisation sur les recommandations internationales.</p> <p>Par ailleurs le PEB tel qu'il est prévu par la réglementation en vigueur est basé sur une modélisation mathématique simplifiée, identique pour tous les aérodromes au plan international, basé sur un nombre de mouvements moyens journaliers. Il n'est donc jamais représentatif des émergences dues aux passages d'aéronefs isolés, et ne prend pas en compte certains phénomènes comme la réverbération sur les parois de relief, car il n'existe pas de méthode validée pour le faire. Toutefois pour adapter le PEB à la réalité du contexte local, et notamment au ressenti du voisinage, les limites des zones de bruit peuvent être modulées par le choix d'un indice limite Lden plus ou moins important dans une large fourchette prévue par la réglementation. Le choix qui a ici été fait par le préfet est conforme à celui validé par la CCE qui s'est réunie à l'occasion de l'élaboration du PEB (approbation à l'unanimité) et n'a pas fait l'objet de remarques de la part des collectivités qui ont aussi été consultées formellement dans le cadre de l'instruction du PEB.</p> <p>Enfin concernant la suggestion de contraindre l'aérodrome sur des valeurs de bruit instantané, elle est assez proche de ce qui existe pour les grands aéroports (les 12 plus importants, soumis au contrôle de l'ACNUSA, autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires). Néanmoins la réglementation ne prévoit pas de le faire pour de petits aérodromes en raison du coût importants des moyens de mesure de bruit et de surveillance à mettre en œuvre.</p> <p>Collines avoisinantes : 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 du Castellet a été appliqué pour pouvoir estimer, même partiellement, l'impact du relief sur les niveaux de bruit calculés.</p> <p>Pour ce qui concerne les habitants situés au-delà des limites du PEB, il faut rappeler que le PEB a vocation à réglementer l'usage des sols au voisinage immédiat de l'aérodrome, pour éviter de nouvelles installations là où la gêne est maximale, et non en tous lieux où le passage des aéronefs peut être perçu. Cela ne serait pas acceptable pour les communes concernées qui verraient leurs perspectives de développement local totalement obérées, et imposerait des limitations excessives aux habitants les plus éloignés qui seraient sans doute rejetés. Ainsi si les zones distantes sont hors PEB, cela signifie qu'elles ne se voient pas imposer de limitations en matière d'urbanisme, mais cela ne signifie pas qu'il ne peut pas y avoir une gêne résiduelle ressentie par les habitants.</p> <p>Le code de l'urbanisme prévoit que les hypothèses du PEB sont réexaminées par la CCE tous les cinq ans au moins. Ainsi si l'instance constate que les trajectoires effectives sont sensiblement différentes de celles indiquées elle pourra, même avant cette échéance de cinq ans, proposer au préfet une mise en révision du PEB. Les représentants des professions aéronautiques n'ont toutefois pas fait de remarque à ce sujet lors des deux réunions de la CCE consacrées au projet de PEB ce qui laisse penser que les trajectoires mentionnées sont à ce jour bien représentatives des pratiques courantes.</p>
-------------	------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



REMARQUES DU COMMISSAIRE ENQUETEUR POST-ENQUETE				
	Commissaire enquêteur		Manque de transparence des calculs et difficultés de corréler les indices Lden avec le ressenti.	Voir LM.5 et AP.2
	Commissaire enquêteur		Difficultés pour l'instructeur des permis de construire de déterminer l'augmentation de la population soumise au bruit, car depuis la réforme du code de l'urbanisme il n'a pas accès aux aménagements intérieurs (nombre de chambres, de salles de bains, de cuisines).	Dans les zones définies par le plan d'exposition au bruit, l'extension de l'urbanisation et la création ou l'extension d'équipements publics sont interdites lorsqu'elles conduisent à exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit. L'article L112-10 du Code de l'urbanisme en définit les principes et les exceptions. Aussi, un permis de construire ne saurait être délivré dans les conditions d'interdiction, quelque soit la capacité d'accueil prévue au document d'urbanisme en vigueur.
	Commissaire enquêteur		L'interdiction de construire mentionnée au § 3.2.3 du rapport de présentation qui ne s'applique pas à la zone D	DDTM : § 3.2.3 page 11 du rapport de présentation. Il sera apporté une modification pour éviter toute ambiguïté et un rappel sera fait sur le L112-10 du code de l'urbanisme.
	Exploitant	Précisions apportées par l'exploitant de l'aérodrome :		<p>Correctif au PV de synthèse page 2 : « examen du projet de charte : il faut noter que malgré des demandes d'ajouts, la charte a été approuvée sans modification » :</p> <p>Précision de l'exploitant : la charte a été écrite en concertation avec tous les acteurs. De nombreux échanges ont eu lieu entre le mois de mars et de juin 2017. Chacun (notamment des riverains) a pu rajouter différents points, si ceux-ci ont fait consensus. « ce projet est approuvé au cours de la réunion du 3 octobre 2016 » :</p> <p>Précision de l'exploitant : la charte a été validée à l'unanimité en Commission Consultative de l'Environnement du 20 juin 2017 et a donc reçu officiellement un avis favorable</p> <p>page 3 : « 3) Les observations du public » Précisions de l'exploitant : Non-respect des trajectoires:engagement 2 de la charte - action " Sensibilisation des pilotes et compagnies au respect des trajectoires d'atterrissage et de décollage, ainsi qu'aux procédures « moindre bruit », par les agents AFIS et par une documentation spécifique". Les trajectoires tracées sont des trajectoires préconisées, s'effectuant "à vue" sans moyen radio-électrique guidant les avions. Il faut considérer "le trait" tracé, non pas comme une ligne à suivre mais comme le milieu d'un couloir.</p>