

Plan d'Exposition au Bruit (PEB)

Aérodrome de Fayence-Tourrettes
Département du Var



Date : Mars 2018

Note de synthèse sur la consultation

VU pour être annexé à l'arrêté préfectoral

en date du 25 MAI 2018

Le Préfet du Var

Jean-Luc VIDELAINE

Historique

Date	Auteur	Commentaires
Nov - Déc 2017	Préfecture du Var	enquête publique
Janvier 2018	Direction Départementale des Territoires et de la Mer	remise du procès-verbal du commissaire enquêteur - consultations des services de l'État (DGAC, DSAC SE, SNIA)
Mars 2018		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 - site internet : 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_{Amax} : niveau instantané maximum

L_{den} : Level day evening night

L_n : Level night

OACI : organisation de l'aviation civile internationale

PEB : plan d'exposition au bruit

PGS : plan de gêne sonore

PLU : plan local d'urbanisme

POS : plan d'occupation des sols

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**

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

Note

Date : Mars 2018

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

Maîtrise d'ouvrages et Assistance
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 de PEB	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	22
	3.3 Des recommandations	22
	3.4 Des éléments à prendre en compte	23
	3.5 Des avancées réelles suite aux autres enquêtes publiques des autres PEB	23
Conclusion	Rappel des principaux points soulevés	24
	Suite à donner	24
Annexe	Tableau résumant les observations et les commentaires des services de l'État	25

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**

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

Note

Date : Mars 2018

page **4**

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 consultées le 05 juillet 2017.

Dès réception des avis ou, à défaut, dès l'expiration du délai mentionné à l'article R112-13, 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.

Concernant l'aérodrome de Fayence-Tourrettes, aucune demande de constitution d'une CCE n'a été formulée. Ainsi, aucune CCE n'a été constituée.

Une démarche participative ouverte au plus grand nombre

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

- au respect de la procédure de consultation et de l'enquête publique,
- au respect de la participation du plus grand nombre (services de l'État, gestionnaires/exploitants, collectivités territoriales, établissements publics, personnes privées, ...),
- à la lisibilité des supports et des documents produits souvent illustrés, adaptés pour une meilleure compréhension et appropriation du sujet,
- à la communication, notamment sur le site internet, Portail de l'Etat : www.var.gouv.fr avec une rubrique spéciale PEB
- à la transmission de l'information (DGAC, 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 000ème 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 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 aéroports : **représentant de l'État**
pilotage pour l'élaboration du PEB : **DDTM du Var**

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

Note

Date : Mars 2018

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
Total TTC en euros	7000

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

L'envoi par courriel en format pdf des documents à certaines administrations et partenaires a permis d'éviter la duplication excessive de documents papier même si certains regrettaient de ne pas avoir été destinataire des documents papier. Il n'était pas possible d'envisager l'envoi de cd pour la consultation du public ; l'ensemble des lieux n'étant pas équipés d'ordinateur accessible au grand public et de 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 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'appuis techniques (DGAC, DSAC, SNIA, ... service juridique) 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° 2017/21 du 27 octobre 2017 portant ouverture d'une enquête publique relative au projet de plan d'exposition au bruit (P-PEB) de l'aérodrome de Fayence - Tourrettes indique qu'il sera procédé, sur le territoire des communes de Fayence et de Tourrettes 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 **Fayence - Tourrettes**.

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 lundi 20 novembre 2017 et se terminant le vendredi 22 décembre 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 Fayence.

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 : Fayence et Tourrettes
- 2) téléchargeable sur le site du Portail de l'État : www.var.gouv.fr

Moyens d'expression offerts

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

- 1) soit en remplissant le registre d'enquête ouvert tenu à sa disposition en mairies,
- 2) soit par courrier libre remis au commissaire enquêteur
- 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 03 novembre 2017 et le 20 novembre 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 Fayence - Tourrettes.

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

autorité compétente établissant les plans d'exposition au bruit (PEB) des aérodromes : **représentant de l'État**
pilotage pour l'élaboration du PEB : **DDTM du Var**

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

Note

Date : Mars 2018

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 22 janvier 2018, remis en Préfecture-DDTM le 23 janvier 2018.

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, ne nécessitant plus d'observation.

Niveau d'implication des collectivités et du public				
	Temps offert pour la réflexion	Saisines/informations	Nombre de réponses	Taux de participation
EPCI et communes	2 mois	1 EPCI / 1 SCoT 2 communes	1 délibération du conseil communautaire 2 avis des conseils municipaux	75,00%
public	1 mois	Tout public	15 observations	100,00%

Réception 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 3 observations sur registre (1 à Fayence et 2 à Tourrettes) et 1 courriel 3 dépôts de pièces supplémentaires 11 contacts directs pris avec le commissaire enquêteur (CE) dont les 3 dépôts de pièces supplémentaires	Aucun courrier/courriel EPCI Aucune réunion du CE avec les maires Aucune réunion du CE avec le directeur de l'aérodrome 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 Fayence	0	0	1
Registre de Tourrettes	0	0	2
Courrier postal et électronique	0	0	1
total	0	0	4

Gestion des observations selon les différents moyens d'expression et type de supports		
Observations écrites	Observations des particuliers consignées dans les registres	3
	Effectuées par courrier libre	0
	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 (dont 3 avec dépôts de pièces supplémentaires)	11
	Exprimées par téléphone	

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

Le rapport d'enquête du commissaire enquêteur indique :

3 remarques ont été portées sur les registres par écriture directe . 11 personnes ont été reçues par le commissaire enquêteur lors des permanences, essentiellement de Fayence. 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 22 décembre 2017 à 17h00 le commissaire enquêteur a clos le registre d'enquête à Fayence et à 17h30 à Tourrettes.

Le 29 décembre 2017 le commissaire enquêteur a transmis à Monsieur le Préfet du Var, via la DDTM, son PV de synthèse des observations par internet.

Il a commenté les observations au cours d'une réunion avec la chef du bureau en charge du dossier à la DDTM du Var le 02 janvier 2018.

Un mémoire en réponse des éléments apportés par l'État, maître d'ouvrage, constitué d'une lettre DDTM en date du 11 janvier 2018 et d'une annexe DSAC SE, a été adressé au commissaire enquêteur par courriel le 11 janvier 2018.

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 le 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>en lien avec la procédure</p> <ul style="list-style-type: none"> - données trafic * - opacité de la méthode de calcul (mode de calcul abstrait ne prenant pas en compte les nuisances réelles) * - trajectoires * - typologie des avions * - topographie* <p>en lien avec le document d'urbanisme</p> <ul style="list-style-type: none"> - constructibilité des zonages ° - obligations d'isolation phonique # 	<p>en lien avec la réglementation</p> <ul style="list-style-type: none"> - personnes victimes du bruit de l'aérodrome qui attendent des solutions# <p>sans lien avec la réglementation</p> <ul style="list-style-type: none"> - personne demandant la prise en compte du niveau réel du bruit plutôt que des calculs par modélisation. 	<p>en lien avec les nuisances sonores</p> <ul style="list-style-type: none"> - bruit causé par le non-respect des circuits de pistes des aéronefs - nuisances causées par le respect des trajectoires d'atterrissage et de décollage - autres sources de bruit (ULM, hélicoptères, écoles de pilotage...) - nuisances causées par les vols de nuit <p>en lien avec les bruits de comportement</p> <ul style="list-style-type: none"> - activités de loisirs et aéro-club <p>en lien avec les activités annexes</p> <ul style="list-style-type: none"> - limitation des vols d'ULM et d'hélicoptères - personne demandant la prise en compte de la perspective d'évolution de l'activité ULM. <p>autres</p> <ul style="list-style-type: none"> - légitimité de l'aéroport et de ses activités - évolution de l'activité aérienne sur le long terme - traçabilité par enregistrement des mouvements aéronautiques

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
5 *****	1°	2 ##	11

Majoritairement, les observations formulées ne concernent pas le projet de PEB ; preuve que les informations et ciblages 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"> ● permettre un développement maîtrisé de l'urbanisation au voisinage de l'aérodrome en évitant d'exposer de nouvelles populations aux nuisances sonores, ● préserver l'activité aéronautique. <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 Fayence - Tourrettes.</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 Fayence - Tourrettes et à son état d'avancement figurent sur le portail de l'État www.var.gouv.fr 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 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 peuvent être réexaminées tous les cinq ans au moins, notamment en cas de modifications significatives et substantielles. Le préfet pourra alors mettre le PEB en révision.</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	Les requérants n'ont pas émis de remarques sur la qualité du dossier.

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. 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. 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.
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....
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. 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 mise en place d'une charte de l'environnement par l'exploitant et les acteurs gravitant autour ou jouissant des infrastructures aéroportuaires est un bon compromis qui sera recommandé dans le cadre de l'aérodrome de Fayence-Tourrettes. Une charte peut, par exemple, indiquer dans un des engagements : 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 », s'engager 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 ».

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, sauf si elles modifient le niveau des nuisances sonores ; 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)		L'intensité du son se mesure en décibel. Un filtre est utilisé sur les appareils de mesure, le filtre (A) pour rendre compte de la sensibilité particulière de l'oreille humaine, qui n'est pas la même selon les différentes fréquences (l'oreille est plus sensible aux fréquences moyennes qu'aux fréquences graves et aiguës). On parle alors de décibel (A) ; c'est l'unité que l'on rencontre dans toutes les réglementations. 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

		<p>linéaire. La sensation transmise au cerveau par l'ouïe n'est pas proportionnelle à l'intensité sonore.</p> <p>Les niveaux sonores sont mesurés au moyen d'une échelle de compensation logarithmique, exprimée en décibel (dB).</p> <p>Une exposition de l'ouïe à des niveaux sonores élevés - typiquement de l'ordre de 90 dB(A) - provoque un affaiblissement momentané de la sensibilité auditive. En cas d'exposition durable et permanente, la perte peut être définitive.</p> <p>La sensibilité du trafic sur l'étendue des zones de bruit est modérée. Ainsi un doublement du trafic prévu n'aurait pour effet que d'augmenter le Lden de +3, et inversement une division par deux minorerait le Lden de -3. Autrement dit, une sous-estimation ou à l'inverse une surestimation du trafic futur, qui serait constaté à moyen et long terme et contredirait les hypothèses retenues, n'aurait qu'un effet modéré sur l'étendue des zones de bruit.</p> <p>Les règles de délimitation des zones de bruit d'un PEB sont définies par les articles R.112-1 à R.112-3 du code de l'urbanisme. Elles précisent, notamment, que la valeur de l'indice de bruit est calculée sur la base de l'indice Lden exprimé en décibels (dB).</p>
Gêne sonore et indice Lden		<p>La méthodologie retenue est le calcul d'un indice de bruit, le Lden, qui se veut davantage représentatif d'une gêne que d'un niveau sonore. Cet indice regroupe à la fois le bruit instantané lors du passage d'un avion et leur cumul sur une durée donnée, tenant ainsi compte du caractère chronique du bruit. En outre, il surpondère les mouvements de nuit et de soirée, considérant que ce sont les mouvements les plus gênants.</p> <p>L'indice de gêne sonore représente le niveau d'exposition totale au bruit. Il caractérise un niveau moyen de gêne sur une période de 24 heures. Des pondérations sont appliquées pour le calcul de l'indice aux vols opérés en soirée et de nuit, pour aboutir à une meilleure représentation de la gêne tout au long de la journée (les niveaux sonores de la soirée et de la nuit sont respectivement pénalisés de 5 dB et de 10 dB. L'indice Lden a été retenu au niveau européen dans le cadre de la directive 2002/49 et est l'indice de bruit de référence pour la plupart des cartes de bruit produites en France.</p>
Nuisances aéroportuaires		<p>La maîtrise des nuisances aéroportuaires repose sur trois piliers :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. la diminution du bruit des aéronefs par les progrès réalisés dans le domaine de l'aérodynamique et de la motorisation, 2. l'éloignement des aéronefs des habitations par la maîtrise des trajectoires, 3. la maîtrise de l'urbanisme aux abords de l'aéroport pour éviter d'exposer de nouvelles populations au bruit aéroportuaire. <p>Le PEB concrétise la mise en œuvre du troisième pilier, et à cet égard, son approbation est un volet essentiel de la maîtrise des nuisances aéroportuaires.</p> <p>Néanmoins, les deux autres piliers font l'objet d'autres mesures, qui continueront indépendamment de l'approbation ou non du PEB : réduction de bruit à la source et maîtrise des trajectoires.</p> <p>Il n'est toutefois pas prévu par la réglementation de mesure de bruit par un organisme indépendant dans le cas de l'aérodrome de Fayence - Tourrettes.</p>
Autres types de bruit	bruit des infrastructures de transports terrestres (route, autoroute..)	<p>La modélisation des zones de bruit d'un aérodrome ne prend en compte que les activités aériennes.</p> <p>Le classement sonore des voies bruyantes (autoroutes, routes départementales, voies ferrées, ...) relève d'un arrêté préfectoral (voir Portail de L'État).</p> <p>Les bruits de comportement sont de compétence Maire.</p> <p>Les communes concernées par des nuisances sonores diverses (installations classées pour la protection de l'environnement, activités de loisirs, activités sportives, ...) peuvent établir un Plan d'action ou des chartes de bonnes conduites avec les exploitants de ces installations, en liaison avec les riverains et les associations.</p>
Analyses multicritères		<p>Le bruit ne se cumule pas.</p> <p>Les réglementations ne prévoient pas d'analyses multicritères.</p>
Prévention et gestion du bruit		<p>Les cartes de bruit stratégiques et les Plans de prévention du bruit dans l'environnement des infrastructures de transports terrestres et des agglomérations élaborés par les autorités compétentes proposent des actions de prévention et de gestion des nuisances sonores.</p> <p>Voir le site du portail de l'État : http://www.var.gouv.fr/bruit-lie-aux-routes-et-voies-ferrees-r245.html et les sites du Conseil départemental, et ceux des agglomérations concernées.</p>

Une confusion entre les acteurs et leur rôle

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

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 seulement destiné à maîtriser l'urbanisation	Le PEB a comme objectif de limiter l'urbanisation autour des aérodromes et d'éviter l'exposition de nouvelles populations aux nuisances sonores d'un aérodrome..

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**

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

Note

Date : Mars 2018

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

Des éléments techniques du dossier difficiles à appréhender

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

Les définitions	Principaux motifs évoqués par les requérants	Réponses de l'État
Méthode		En ce qui concerne la modélisation du bruit, il est exact que le modèle procède de diverses simplifications de la réalité, ceci afin d'aboutir de manière inévitablement imparfaite mais réaliste, à la production de cartes permettant d'éviter l'exposition de nouvelles populations au bruit aéroportuaire. Cette simplification a pour conséquence que des émergences sonores peuvent être constatées ponctuellement, qui ne sont pas prédéterminées par le modèle, mais ne sont ressenties que dans un secteur spécifique. Malgré cela, cette méthode reste globalement satisfaisante et est reconnue comme telle puisqu'elle est préconisée par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Elle est par ailleurs imposée par la réglementation européenne.
Hypothèses de trafics		Le décret n°2012-1470 du 26 décembre 2012 a adapté les modalités d'élaboration des PEB à certaines catégories d'aérodromes : les aérodromes de petite taille qui accueillent un trafic irrégulier et limité. Les nouvelles règles sont conçues de manière à s'adapter à la diversité des configurations locales. Elles ont été appliquées pour cet aérodrome. Si le trafic aérien est une donnée nécessaire pour élaborer le PEB, ce n'est pas le PEB qui en est le fait générateur, mais bien la plateforme aéroportuaire et les services associés. Ainsi, le trafic évoluera indépendamment du PEB, que celui-ci soit approuvé ou non. Le seul effet de l'approbation sera d'éviter d'exposer de nouvelles populations au bruit lié à l'activité aéroportuaire (code l'urbanisme articles L112 et R112). Les prévisions de trafic sont des évaluations sur 10 à 15 ans. 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. 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

		<p>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>Les effets d'activités très spécifiques sont non prévues par le modèle. Néanmoins, il est souhaitable que les personnes qui ressentent une gêne informent l'exploitant de ces aéronefs, via l'exploitant d'aérodrome, afin qu'il prenne connaissance de ces difficultés et qu'il adapte autant que possible son activité. Quoiqu'il en soit, ce n'est pas l'approbation ou non du PEB qui pourra répondre à cette préoccupation.</p> <p>La base de données internationale ANP (aircraft noise and performance - base de données européenne) prise en compte par le logiciel de modélisation de courbes de bruit comporte des informations sur les performances des différents aéronefs, dont des profils de vol standards pour chaque type d'opération (arrivée ou départ). Les paramètres standards de puissance, régime moteur, vitesse,... propres à chaque aéronef sont donc pris en compte.</p>

Les incompréhensions relevées incitent à trouver des pistes d'amélioration

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

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

Mais, plusieurs pistes d'amélioration sont envisageables :

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

Chapitre 3 : les modalités de prises en compte des observations

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

Le commissaire enquêteur ayant fait des propositions afin d'améliorer la qualité du rendu cartographique, deux cartes ont été rajoutées en annexe.

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

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

3.2 Sur le contenu

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

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

3.3 Des recommandations

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

- de poursuivre la mise en ligne sur le Web des démarches relatives au PEB afin d'informer quasiment en temps réel des procédures mises en œuvre et de leur état d'avancement ;
- de présenter aux acteurs Bruit, notamment les EPCI et les communes concernés, des aérodromes les démarches et les procédures
- de réaliser un bilan annuel des actions engagées ;
- de garantir la participation active de l'exploitant de l'aérodrome ;
- de s'attacher à identifier les secteurs les plus sensibles afin qu'ils soient préservés du bruit et de porter ses éléments à la connaissance des communes en charge de l'aménagement du territoire, afin de ne pas exposer davantage de population aux nuisances sonores.
- à destination du gestionnaire, de proposer l'établissement d'une charte de l'environnement, avec des actions claires et transparentes vis-à-vis des utilisateurs de l'aérodrome en ce qui concerne le respect des trajectoires, permettant d'améliorer la qualité de vie des riverains.

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**

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

Note

Date : Mars 2018

page **22**

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
- poursuivre la mise à jour des actualités « aérodromes » sur le site de la Préfecture

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, à reprogrammer.
- 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. L'exploitant y contribue en fournissant les données relatives à l'aérodrome.

Le bruit lié au comportement des pilotes ou usagers de l'aérodrome est souvent abordé par les requérants. Ils engendrent des nuisances mal ressenties par les riverains. Ces points peuvent être évoqués au travers de l'élaboration d'une Charte de l'environnement à l'initiative de l'exploitant, établie collégialement.

La DSAC SE a répondu très précisément sur les différents points, notamment les nuisances sonores, les hypothèses de trafic et les trajectoires.

La DDTM a complété sur les éléments de procédure et les aspects urbanistiques. Sur ce dernier point, il est également précisé que la révision du document d'urbanisme de la commune 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 Fayence - Tourrettes a conduit à une faible mobilisation des riverains de l'aérodrome, des personnes survolées, des associations et des collectivités locales. A l'inverse, les pilotes et utilisateurs s'y sont intéressés lors d'échanges avec le commissaire enquêteur.

Les communes de Fayence et de Tourrettes ne se sont pas manifestées directement lors de l'enquête, mais au préalable, comme le prévoit la procédure..

Le commissaire enquêteur (CE) a émis un avis favorable sur le PEB, assorti de réserves. Il demande que le rapport de présentation soit complété d'un fond de carte identique à celui de la page 16 avec report des zones du projet et du zonage d'urbanisme en vigueur à la date de création du PEB sur chacune des communes. La réserve a été levée par le rajout de deux cartes supplémentaires mises en annexe. Le CE préconise d'inciter fortement l'exploitant de l'aérodrome à réaliser une charte de l'environnement sonore et un CES dans les plus brefs délais. La réserve a été levée avec la production d'un courrier à l'attention de l'exploitant l'invitant à réaliser une Charte ; l'établissement de courbes de l'environnement sonore n'étant dévolu qu'aux grands aéroports. Enfin, les données de trafic ayant fait l'objet d'interrogations, le CE demande un réexamen des données au plus tard dans 5 ans. Ce dernier point n'est pas une requête mais est prévu par les textes réglementaires, ce qui permet de lever obligatoirement la réserve émise.

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

N° Obs.	NOM Prénom Qualité	Observation(s) relevée(s)	Remarques du commissaire enquêteur	Réponses de l'État
REGISTRE de Fayence				
RF1	M. ROCHETTE Jean-Paul 303 chemin du Terme Tourrettes	<p>Depuis 20 ans, je m'oppose véhémentement auprès des maires respectifs de Fayence (MM. Truc et Fabre) et de Tourrettes (MM. Poujol et Bourge) contre les écoles de pilotage d'hélicoptères sur l'aérodrome du canton.</p> <p>En vain. C'est absolument scandaleux.</p> <p>Les nuisances bruits durent chaque fois entre 1/2h et 1h. Or, que je sache, il n'est nul besoin d'un aérodrome pour ce genre d'exercice. Sur le plateau entre Tourette et St Paul les nuisances seraient quasiment nulles....</p> <p>Il n'est pas nécessaire d'espérer pour entreprendre ni de réussir pour persévérer !</p> <p>Devrais-je encore subir les mêmes nuisances au cimetière ?</p> <p>Modéré - le 12.12.2017 (signature)</p>		<p>La naissance de l'aérodrome de Fayence a eu lieu par décret du 30 septembre 1929, signé par le Président de la République Gaston Doumergue et le Ministre de la guerre André Maginot. En 1946, l'aérodrome de Fayence-Tourrettes est devenu la plate-forme de référence des véliplanes azuréens. Depuis 1977, il se trouve réservé à la pratique du vol à voile ; l'aérodrome est devenu le premier centre européen de vol à voile. Il génère, à ce titre, une partie de l'activité touristique de la commune et de la région, dans l'accueil d'utilisateurs français et européens.</p> <p>Comme toute infrastructure de transport, les nuisances sonores 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 :</p> <p>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.</p> <p>L'établissement d'un plan d'exposition au bruit (PEB) est obligatoire pour l'aérodrome de Fayence-Tourrettes en application de l'article L.112-5 du code de l'urbanisme. En effet, l'aérodrome figure 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>L'objectif d'un PEB est double : permettre un développement maîtrisé de l'urbanisation au voisinage de l'aérodrome en évitant d'exposer de nouvelles populations aux nuisances sonores et préserver l'activité aéronautique.</p> <p>Le PEB est un document d'urbanisme opposable aux tiers qui s'impose au Plan Local d'Urbanisme (PLU) des communes. Sans remettre en question la présence de l'aérodrome et sa légitimité, le PEB vise à organiser l'urbanisation proche des aérodromes.</p> <p>Les modalités d'élaboration d'un PEB sont définies dans la réglementation, notamment le Code de l'urbanisme et le Code de l'environnement. Le PEB est basé sur une modélisation mathématique simplifiée, identique pour tous les aérodromes au plan international, c'est-à-dire à caractère universel, normalisé et moyenné, 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. 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. La formule de l'indice Lden pour l'aviation est publiée dans le code de l'urbanisme et intègre :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>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)). 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) sont mentionnés dans le rapport de présentation. Du fait de son, 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.</p> <p>La détermination du zonage : pour l'aérodrome de Fayence-Tourrettes, après consultation des collectivités, le préfet du Var a retenu 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 (ex : vols isolés d'avions de combat, réflexions du bruit sur le relief, habitudes de vie en extérieur qui aggravent le ressenti...). Ces indices n'ont 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. Le code de l'urbanisme prévoit que les hypothèses du PEB sont réexaminées tous les cinq ans au moins.</p> <p>Le bruit lié aux hélicoptères : 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'organisation de l'aviation civile internationale. 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 celui des voilures tournantes.</p> <p>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 nationaux sont dotés d'un PGS.</p>

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**

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

Note

Date : Mars 2018

<p>11</p>	<p>M. GELAY Gérard</p> <p>41 Chemin du Terme Tourrettes</p> <p>Riverain</p>	<p>Bonjour,</p> <p>Je témoigne comme habitant à environ 1 km de la piste principale, sous l'entrée de la prise de terrain planeur, pour se poser face à l'est.</p> <p>Pilote de Planeur, relâché à Fayence-Tourrette en 2011, ne vole pas en ce moment à cause du cout !</p> <p>Ancien Président pendant 3 ans (1999 – 2001) du Club de Planeur et de l'Aéroclub d'Angers par présidence tournante. Terrain qui venait d'être déplacé d'Avrillé à Marcé, un petit bourg près d'une nationale et à 30 km du terrain initial.</p> <p>Ingénieur Aérospatial, spécialiste des Matériaux Composites, habilité de nombreuses fois au Confidentiel Défense et Secret Défense, Certifié ISO 9000.</p> <p>De manière générale, je ne souffre pas du bruit d'autant que je suis un passionné et qu'il est éminemment variable, car la trajectoire dépend du pilote remorqueur et du planeur.</p> <p>Ce terrain doit être absolument sauvegardé car c'est un poumon vert, une zone difficilement cultivable, en plein dans le vent dominant, donc très froide et soumise au gel.</p> <p>Pour toutes les populations, dont les collectivités par courte vue ou appâts financier, ont transformé, un terrain d'aviation générale en zone commerciale, cela s'est révélé partout un fiasco et une perte du patrimoine et de la diversité de terrain unique dans le Monde.</p> <p>On peut considérer que depuis 1900, l'Administration n'a pas fait son travail de conseil et supervision, en ne suggérant pas et n'imposant pas l'allongement de la piste principale.</p> <p>Cela aurait permis avec 1000 m de piste, 100 m de dégagement à chaque bout, soit 1200 mètre de câble potentiel, de pouvoir y installer un treuil qui fasse monter les planeurs simples à 600 m et les doubles entre 400 et 500 m en fonction du vent, comme cela se fait certes en plaine à Angers, à l'époque le plus moderne et plus beau Club de France, d'ailleurs j'y ai organisé une Assemblée Générale.</p> <p>A Marcé les seuls reproches et là ou est intervenu le Préfet de l'époque, c'est sur le vol moteur avec cette obligation de tour de piste, car finalement et comme en planeur, un pilote est lâche lorsqu'il se pose bien, la répétition des passages toujours au-dessus des mêmes maisons, ulcérait les habitant et pourtant était dans la procédure.</p> <p>Et la voltige en Stampe, qu'il n'avait pas trouvé mieux de la faire à proximité du terrain mais au moment de l'apéro et du repas !</p> <p>Le problème s'est de même posé également ici, lors du développement anarchique des écoles d'ULM et est maintenant résolu.</p> <p>Remarques, lors de mes premiers vols pour être relâché, j'ai été étonné que nous survolions à pleine puissance du remorqueur le Domaine de</p>	<p>Pour ce qui concerne les habitants situés au-delà des limites du PEB : voir réponse RT1.</p> <p>Pour les définitions des zones et possibilité de construction : voir l'article L112-10 du Code de l'urbanisme qui en définit les principes et les exceptions.</p> <p>Nuisance et gênes sonores : voir réponse F1 Le sens du vent peut influencer la gêne ressentie, toutefois cette gêne n'est pas modélisée dans le calcul des zones de bruit car il n'existe pas actuellement de méthode validée pour le faire. La DSAC n'a pas de données concernant la rose des vents à Fayence-Tourrettes, néanmoins il est vraisemblable que le vent dominant est plutôt de secteurs est-ouest, compte tenu de l'orientation des pistes. Ces dernières sont en effet en principe conçues pour favoriser des mouvements face au vent.</p> <p>Les conditions météorologiques locales peuvent à la fois affecter les conditions de propagation du son dans l'air et les performances des aéronefs.</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 de Fayence-Tourrettes a été appliqué pour pouvoir estimer, même partiellement, l'impact du relief sur les niveaux de bruit calculés. L'altitude sol est prise en compte dans le modèle déterminant les zones de bruit pour calculer la distance source-récepteur.</p> <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, lorsque ces données sont disponibles). Pour tenir compte de la dispersion latérale dans le cas du PEB de l'aérodrome de Fayence-Tourrettes, 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).</p> <p>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.</p> <p>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 aéronefs est pris en charge par la vigie de la tour de contrôle de l'aérodrome.</p> <p>Objectif d'un PEB : voir réponse F1</p> <p>Genèse de l'aérodrome et vocation : voir réponse F1.</p> <p>Seul l'exploitant et le propriétaire d'un aérodrome ont un pouvoir de prospection sur les évolutions de l'activité basée sur leur site d'exploitation et de leurs infrastructures.</p> <p>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.</p> <p>Une zone de voltige 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.</p> <p>Les remarques émises 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>Préalablement au projet de PEB, est élaboré un avant-projet soumis à l'expertise des services techniques de l'État et présenté aux collectivités concernées. Lors de cette étape, chacun peut faire divers observations, éléments pris en compte par le préfet du Var. Toutes les informations liées à la procédure d'élaboration du PEB de l'aérodrome de Fayence-Tourrettes, et son état d'avancement, figurent sur le portail de l'État www.var.gouv.fr. Dès que le PEB sera approuvé l'arrêté préfectoral et ses pièces annexes seront disponibles sur le site des services de l'État dans le Var ainsi que sur le site Géoportail. 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> <p>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.</p> <p>Les nuisances sonores occasionnées par les avions légers, en particulier à l'occasion des tours de pistes, sont dénoncées par les riverains des aérodromes. La circulaire interministérielle du 6 décembre 2005 préconise des actions locales, parmi lesquelles : la concertation, la maîtrise de l'urbanisation et la réduction du bruit à la source (installation de silencieux sur les échappements et d'hélices silencieuses). La gêne ressentie conduit parfois à limiter, voire interdire de vol, les avions non équipés de silencieux à certaines heures des week-ends et jours fériés. En complément des actions prises dans le cadre de la circulaire, la DGAC développe le projet "classification des avions légers selon leur indice de performance sonore" (CALIPSO) pour concilier de manière durable l'intérêt des usagers de l'aviation légère et les attentes des riverains.</p> <p>Par ailleurs la DGAC subventionne des silencieux d'échappement, des hélices silencieuses et apporte un soutien financier aux programmes de recherche sur les nouveaux dispositifs atténuateurs.</p>
-----------	---	---	---

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**

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

Note

Date : Mars 2018

		<p>Terre Blanche, sans aucune protestation des habitants au dire de mon instructeur et du Président.</p> <p>RECOMMANDATIONS :</p> <p>Eviter ABSOLUMENT la volonté de fermeture, d'autant qu'il sert aux hélicoptères des Douanes et de l'École du Luc, peut permettre le secours d'avions légers en route ou au départ de Mandelieu.</p> <p>Préparer un plan permettant de passer au remorquage par des ULM moins bruyants et surtout moins chers à l'heure et permettre en étendant la piste, la mise en place d'au moins un treuil, nettement moins coûteux et surtout très très silencieux .</p> <p>Tourrettes le 19 décembre 2017,</p> <p>NB : Lorsque l'Administration sera effectivement en démarche d'Assurance Qualité, le document «Donnez votre Avis » sera DIRECTEMENT ACCESSIBLE, et pas à travers un Gymkhana dont elle est friande, mais qui nous coûte le Record Mondial de la dépense publique !!</p>		
Observations orales retranscrites par le CE – Fayence, dont trois avec le dépôt de pièces écrites				
F1	<p>Mme PEYRACCHIA Annie</p> <p>266A chemin de Malvoisin</p> <p>Fayence</p> <p>Section D parcelles 121,122, 1321,1322,124 et 125</p> <p>Riveraine</p>	<p>Elle a consulté le dossier sur Internet. Elle constate que le rapport de présentation ne prend pas en compte les habitations de son quartier, notamment sur les pages 16 et suivantes.</p> <p>Située à la limite des zones C et D (52) page 16 sur rapport de présentation, elle s'interroge sur la situation de sa propriété qui ne porte pas de carré orange sur les cartes et se demande si cela signifie la démolition de ses biens. Elle juge le dossier peu clair.</p> <p>Elle s'étonne de l'indication, page 6, de l'axe de roulage derrière les bâtiments ACB et restaurant. Étant très gênée par le bruit de roulage des avions qui passe dans la réalité à l'Ouest des installations, elle en déduit que l'axe de roulage du plan n'est pas respecté.</p> <p>Elle situe l'origine de bruit gênant sur le secteur de la ligne rouge non conforme au tracé bleu du dossier.</p> <p>Elle rappelle son souhait déjà formulé auprès de divers instances de limiter les activités aéronautiques, notamment de ne pas autoriser les hélicoptères, voir les ULM.</p> <p>L'obligation d'isolation s'impose-t-elle aux constructions existantes ? Compte-tenu de leur structure, les bâtiments anciens doivent respirer. L'information des locataires est-elle obligatoirement écrite ?</p>	<p><i>Il s'agit d'un des plans de l'étude. Après vérification sur la carte du projet proposé de PEB, portant la limite C à la courbe isophonique 54, les propriétés cités sont en zone D. Sans objet</i></p> <p><i>Elle n'a pas réalisé que le projet proposé était le plan du dernier chapitre du rapport et faisait l'objet d'un document séparé au 125000ème. Cette remarque confirme le peu de clarté du dossier pour le public.</i></p> <p><i>Son habitation et celles de ses voisins n'étant pas repérées sur les cartes de l'étude (ainsi que d'autres), il m'apparaît justifié de s'interroger sur la fiabilité du nombre d'habitations et de populations exposées au risque de bruit pris en compte dans le tableau page 15.</i></p> <p><i>Bien que sûrement gênant, il s'agit de problèmes de gestion des activités au sol sans incidence sur le présent projet.</i></p> <p>Hors sujet</p> <p><i>L'obligation s'applique aux constructions nouvelles, reconstructions, rénovation, amélioration pour respecter les niveaux sonores maximum imposés dans chaque zone, ce qui n'interdit pas de mettre en œuvre des mesures d'isolation phonique spécifiques à la nature particulière des bâtiments anciens.</i></p>	<p>Prise en compte de l'évolution urbanistique : les procédures PEB et les procédures du document d'urbanisme n'avancent pas au même rythme. De plus, l'analyse des impacts urbanistiques a été produite au moment de l'avant-projet de PEB. Bien que non obligatoire, une carte du rapport de présentation (RP), avec les données dont nous disposons au regard de l'état actuel de nos connaissances, sera ajoutée en annexes 9 et 10 du RP.</p> <p>Carré orange: le dénombrement des maisons individuelles, identifiées par un carré orange, est une composante du recensement approximatif du nombre de personnes impactées. Il convient de préciser qu'il est comptabilisé trois personnes par maison identifiée, et que la somme de cette population est arrondie à la centaine près. La présence ou l'absence de report d'habitat n'est donc pas rédhibitoire.</p> <p>En revanche, dans les zones définies par le plan d'exposition au bruit, l'urbanisation y est réglementée par des prescriptions spécifiques. 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.</p> <p>Axe de roulage : les axes de piste pris en considération dans le projet de PEB sont ceux mentionnés sur la carte publiée par le service de l'information aéronautique (SIA) notamment sur le feuillet GMC (ground movements chart). En effet, à moins de consignes particulières approuvées par l'autorité et publiées dans l'information aéronautique, les avions doivent utiliser les axes de piste publiés pour décoller, y compris les planeurs remorqués, en application de la réglementation en vigueur (arrêté du 17 juillet 1992 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les avions). Les consignes particulières approuvées par la DSAC à Fayence prévoient uniquement l'utilisation ponctuelle d'axes orientés à 147° et 269°. Ces axes n'ont pas été pris en compte dans la modélisation en raison de leur utilisation qui doit rester isolée, donc sans impact notable sur l'enveloppe des zones de bruit.</p> <p>La trajectoire dite de « mise en piste 28 » mentionnée sur le document de consignes locales de l'aéroclub, communiqué lors de l'enquête publique, n'entre pas dans ce cadre. D'une part elle semble concerner des opérations régulières et non ponctuelles, d'autre part elle apparaît sur un axe orienté selon le radial 255° et non 269°. Cette modalité d'exploitation de la plateforme sera discutée avec l'exploitant lors du prochain audit de suivi de l'homologation du terrain afin de retrouver une exploitation conforme aux publications en vigueur.</p> <p>Origine de la gêne sonore ressentie différente de celle du PEB : voir réponse I1.</p> <p>La réglementation impose aux pilotes des hauteurs minimales de survol sur l'ensemble du territoire. Elle est d'au moins 500 ft (l'équivalent de 150 m) en campagne et est plus élevée au-dessus des agglomérations. Il est toutefois rare que les avions évoluent, même en campagne, à moins de 1000 ft (l'équivalent de 300 m), qui est la hauteur standard pour s'intégrer à la circulation d'aérodrome. Néanmoins ce qui précède ne s'applique pas aux manœuvres de décollage et d'atterrissage, il est donc normal de voir évoluer des avions à basse hauteur aux abords d'un aérodrome, particulièrement aux abords des axes de pistes.</p> <p>Limitation des activités aéronautiques : voir réponse RT1.</p> <p>Obligation d'isolation des bâtiments : 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>Les prescriptions architecturales d'isolation phonique sont rendues obligatoires pour les constructions et extensions nouvelles avec l'approbation du PEB ; sans effet rétroactif sur le bâti existant.</p> <p>L'information des locataires : l'information des locataires est obligatoire lors de la contractualisation d'un bail postérieur à l'approbation d'un PEB ; la mention devra alors y être apposée.</p>

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**

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

Note

Date : Mars 2018

			<i>L'information aux locataires ou en cas de vente est obligatoire et écrite. Ces précisions figurent en annexe 5 du rapport de présentation du dossier. Conséquences collatérales de la création d'un PEB. Hors sujet.</i>	
F2	M. HERMAN Louis 335 chemin du puits du plan Est 4 Fayence	Propriétaire d'un ULM et usager de l'aérodrome. La lecture du dossier lui paraît incohérente en raison des données chiffrées et de l'utilisation réelle des pistes.	<i>Devant la complexité du sujet, je lui ai demandé de me rédiger une note.</i>	<p>La détermination des hypothèses de trafic relève du propriétaire de l'aérodrome, ici le syndicat mixte pour l'aménagement et l'exploitation du centre de vol à voile du Pays de Fayence. Il est à noter qu'il n'existe aucun moyen pour enregistrer et décompter le trafic, qui est donc nécessairement basé sur des ordres de grandeurs. Il s'agit donc bien d'hypothèses plutôt que de données à proprement parler.</p> <p>Ces hypothèses ont été collectées par la DSAC lors d'une réunion ayant eu lieu sur site le 12 décembre 2013, en présence du président du syndicat mixte, et de cadres de l' « association aéronautique Provence Côte d'Azur » (AAPCA), association à laquelle le propriétaire a confié l'exploitation de l'aérodrome. Était notamment présent le chef pilote de l'AAPCA, qui est la personne la mieux qualifiée pour décrire les trajectoires réellement suivies par les aéronefs localement.</p> <p>A l'issue de cette réunion, l'AAPCA a demandé une modification des trajectoires initialement envisagées par la DSAC. Les nouvelles trajectoires lui ont été soumises début 2014 et n'ont dès lors plus fait l'objet de remarques particulières. L'AAPCA devait également se renseigner auprès de l'école d'ULM pour estimer le nombre de mouvements de cette activité, et a validé la valeur de 18 000 mouvements sans développement à moyen ni long terme par un courriel du 3 juin 2014, dont le président du syndicat mixte était destinataire en copie. L'instruction du dossier s'est poursuivie sur cette base qui n'a alors fait l'objet d'aucune contestation.</p> <p>Ce n'est que le 19 avril 2016 que le président du syndicat mixte a écrit au préfet du Var pour contester les hypothèses antérieures, qu'il qualifiait de « projection hypothétique et pour le moins fantaisiste ». Dans ce même courrier le président indiquait son intention d'infléchir le développement non vélicole de la plateforme par « une restriction des usages qui permettrait de façon définitive de figer les hypothèses de trafic ».</p> <p>Cette déclaration étant contradictoire avec les éléments présentés jusque-là par l'exploitant, le préfet a demandé au propriétaire de statuer en dernier ressort, et d'arrêter sa position de manière formelle par une délibération de son conseil syndical, ce qu'il a fait le 13 septembre 2016, ramenant le trafic ULM à 12 760 mouvements annuels, sans croissance à long terme. Dès lors, cette nouvelle valeur a été retenue, puisqu'elle correspond à la volonté exprimée par le propriétaire de l'aérodrome pour dimensionner le dispositif de protection de son propre terrain vis-à-vis des risques liés à l'urbanisation au voisinage et à sa politique de restriction des usages.</p> <p>Définition d'un « mouvement » : sont considérés comme mouvements pour la modélisation soit un décollage (en général vers un autre aérodrome), soit un atterrissage (en général en provenance d'un autre aérodrome), soit un tour de piste. Ce dernier comprend lui-même un atterrissage et un décollage, mais n'est compté que comme un seul mouvement. Les mouvements d'école ULM sont principalement des tours de piste, mais parfois comptés par erreur comme deux mouvements lorsque les intéressés ne connaissent pas cette différenciation. Dès lors il est possible que la sous-estimation mentionnée par les intervenants ULM résulte en réalité simplement d'une manière différente d'estimer les mouvements. L'impact d'une éventuelle sous-estimation, fut-elle avérée, est en réalité mineur pour l'établissement d'un PEB.</p> <p>Utilisation réelle des pistes : voir autres réponses (orientation peu précise du questionnement)</p>
F3	M. HERMAN Louis 335 chemin du puits du plan Est 4 Fayence	<p><u>Dépôt de pièce écrites → synthétisée :</u></p> <p>Elle porte sur deux éléments de base servant à la détermination des courbes isophoniques, à savoir :</p> <p>1 - le trafic :</p> <ul style="list-style-type: none"> des données de mouvements erronées en raison d'une absence de consultation des usagers de l'aérodrome, de la non prise en compte de toutes les structures de formation de pilotage exerçant sur le site, d'une prévision de trafic à long terme à évolution « zéro » par rapport à 2017, alors que durant les 20 dernières années la pratique ULM a quadruplé en France (4000 en 1996 ; plus de 16000 en 2017) et à Fayence (1 en 2005 et plus de 40 en 2017). <p>2 – les trajectoires : En désaccord avec la carte page 8 non conforme à la pratique.</p> <ul style="list-style-type: none"> 3 trajectoires pour les atterrissages, survols à 300m jusqu'en début de finale, d'où Décollages suivi d'un virage à droite pour la piste 10R et à gauche pour la 28G. La 32 ne sert que très rarement pour es atterrissage planeurs. D'autres trajectoires ne sont pas répertoriées. <p>« Résumé : les tours de piste au moteur s'effectuent dans le secteur Sud uniquement d'où arrivent et repartent les aéronefs motorisés à destination ou en provenance de Fayence-Tourrettes, à partir ou jusqu'à 300m du sol. »</p>	<i>Voir analyse par thèmes</i>	<p>Données trafic : voir réponses RT1 , RT2 et F2.</p> <p>Prise en compte des différentes structures du site : voir réponse I1 – zone de vol</p> <p>Prévision trafic à long terme : voir réponses RT1 et RT2.</p> <p>Trajectoires et pratique : les zones de PEB ont été construites en utilisant les profils de vol standard, qui modélisent les pentes de montée pour le décollage et de descente pour les atterrissages. Il n'est pas anormal que les aéronefs se trouvent bas à proximité des arbres en phase finale selon ces modèles, ou semblent se trouver bas, selon l'appréciation nécessairement subjective que peut faire un observateur depuis le sol. La réglementation impose aux pilotes des hauteurs minimales de survol sur l'ensemble du territoire. Elle est d'au moins 500 ft (l'équivalent de 150 m) en campagne et est plus élevée au-dessus des agglomérations. Il est toutefois rare que les aéronefs évoluent, même en campagne, à moins de 1000 ft (l'équivalent de 300 m), qui est la hauteur standard pour s'intégrer à la circulation d'aérodrome. Néanmoins ce qui précède ne s'applique pas aux manœuvres de décollage et d'atterrissage, il est donc normal de voir évoluer des aéronefs à basse hauteur aux abords d'un aérodrome, particulièrement aux abords des axes de pistes. Les trajectoires utilisées ont été validées par le chef pilote de l'aéroclub assurant l'exploitation de la plateforme, et n'avaient pas jusque-là fait l'objet de remarques. La modélisation tient compte d'une dispersion autour des trajectoires nominales de +/- 0,5 NM en route, pour tenir compte des variations normales de trajectoire en fonction des habitudes différentes des pilotes et des conditions du jour pouvant entraîner des écarts. Il faut également noter que d'une manière générale le chevelu de trajectoires a été défini de manière fine sur ce projet, ce qui conduit à une certaine complexité de modélisation, et à un fort étalement des zones de bruit, à même de prendre en compte un grand nombre de situations. Si l'expérience confirmait une différence notable et permanente de trajectographie à l'avenir, il est toutefois toujours possible de modifier le PEB à l'occasion d'une prochaine révision dans 5 ans. La réglementation permet en effet au préfet de décider, en cas de modification substantielle, la mise en révision du PEB.</p> <p>Tours de piste au moteur: en ce qui concerne les trajectoires, 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.</p> <p>Les trajectoires de simple roulage au sol, qui ne font pas partie de la manœuvre de décollage ou d'atterrissage proprement dite, ne sont pas considérées comme dimensionnantes du point de vue des zones de bruit, et ne sont donc pas intégrées à leur calcul. En revanche, le décollage est bien pris en compte dans la définition des zones de bruit, depuis le point d'alignement sur l'axe de piste, point à partir duquel le pilote met plein gaz pour atteindre la puissance moteur nécessaire au décollage.</p> <p>La trajectoire dite de « mise en piste 28 » mentionnée sur le document de consignes locale de l'aéroclub, communiqué lors de l'enquête publique, n'entre pas dans ce cadre. D'une part elle semble concerner des opérations régulières et non ponctuelles, d'autre part elle apparaît sur un axe orienté selon le radial 255° et non 269°. Cette modalité d'exploitation de la plateforme sera discutée avec l'exploitant lors du prochain audit de suivi de l'homologation du terrain afin de retrouver une exploitation conforme aux publications en vigueur.</p>
F4	Mme SAUTEL Pascale et M. MOROSINI Stéphane	Les prévisions à 15 ans ne correspondent à la réalité . S'occupant de l'école de pilotage ULM installée dans le hangar proche de l'aérodrome , ils ont été questionnés sur les données de trafic		Données trafic et prévisions prises en compte : voir réponses RT, RT2 et F2.

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**

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

Note

Date : Mars 2018

page **30**

	7 bis av du Docteur Hochet 06160 Juan-les-pins	et leurs prévisions à long terme. Les données du dossier ne correspondent pas à celles qu'ils ont fourni.		
F5	Mme SAUTEL Pascale et M. MOROSINI Stéphane 7 bis av du Docteur Hochet 06160 Juan-les-pins	<u>Dépôt de pièces écrites → synthétisées :</u> Plusieurs documents ne sont pas en relation directe avec l'objet de la présente enquête ; Ils concernent des événements hors du périmètre destinés à ma connaissance de l'environnement de l'aérodrome. D'autres sont de droit public et exposent l'évolution des données de trafic au cours des études du PEB : <procès verbal du comité syndical du syndicat mixte du 23 septembre 2016 sur la réduction des valeurs, dito délibération de Fayence. Signalent le non respect des consignes locales de l'aérodrome et m'en remet un exemplaire ainsi que des photos. Les observations restent les mêmes que Monsieur Herman, même si les chiffres varient très légèrement.		Voir réponses F3
F6	M. PICCIOLI Christian Président du Comité Régional ULM PACA Meyragues	<u>Dépôt de documents → synthétisés :</u> Après énumération des nombres d'adhérents, est rappelée la progression de 3% par adhérents depuis 2009 en PACA. Les mouvements constatés sont de 20 000/an avec les ULM venant de l'extérieur. Considérant que l'évolution est du côté des ULM , il demande que cette perspective d'évolution de cette activité soit inscrite et prise en compte dans le dossier .	<i>Ces documents m'ont été remis par Mme SAUTEL lors de sa visite du 22 décembre. Selon elle, M. PICCIOLI l'a informé les transmettre par le site Internet dédié de la Préfecture qui ne les aurait pas enregistrés en raison de pièces jointes.</i> <i>Voir analyse par thèmes.</i>	Prise en compte de l'évolution du trafic ULM : voir réponse F2.
F7	M. BILLET Bernard 53 allée des châtaigniers Domaine de Séguret 83600 Les Adrets de l'Estérel Pilote et instructeur de l'école de pilotage ULM + CLUT Club de Fayence Tourrettes. Membre du Comité de la fédération française ULM PACA	Comité de la fédération française ULM PACA : 4000 en 1996, 16000 en 2017. Quelques données : • 84 DbA maxi , mesure de sonomètre à proximité de la source de bruit (1m) . • sur Fayence-Tourrettes, il y avait en 2003, 2 ULM aujourd'hui 40 à 50 unités. • Aérodrome classé en CAP (Circulation Aérienne Publique) : pas de limitation d'usage possible. • Augmentation des machines : env 3% l'an, mais augmentation du nombre de pilotes plus important car souvent il y a plusieurs pilotes pour 1 machine. Un ULM peut remorquer les planeurs monoplaces avec moins de nuisances générales, mais refus de l'organisme gestionnaire. Valeurs du dossier très sous-évaluées : • Ecole : 1 instructeur = 3 élèves à 6 tour de piste = soit environ 10 mouvements par élèves x 3 = 30x 250j = 7500 x 2 instructeurs = 15000 mouvements an. • + Pilotes individuels = environ 400 • + 2 instructeurs en micro entreprises indépendants avec machine personnelle et références légales = 5000 mouvements an • + mouvements montagne . => 24000 mouvements en 2017 environ dans une évaluation rapide . auxquels s'ajoutent les mouvements d'hélicoptères de passage, notamment pour le restaurant et le golf .	<i>Voir analyse par thèmes</i>	Remorquage de planeur monoplace par ULM : en l'état actuel des outils de modélisation, il n'existe pas de méthode pour prendre en compte les progrès réalisés en matière de réduction à la source pour l'aviation générale. En effet, il n'existe que deux modèles d'avions légers disponibles dans le logiciel utilisé (logiciel INM 7), au contraire des versions d'avions lourds (Airbus, Boeing...) qui sont toutes détaillées. Néanmoins les progrès dans ce sens doivent être encouragés par l'exploitant d'aérodrome afin de réduire la gêne perçue par les riverains. Données trafic très sous évaluée : voir réponses précédentes RT1, RT2 et F1. Contrôle des mouvements : la vigie de la tour de contrôle prend en charge les avions lorsqu'ils ont été alignés par le contrôle d'approche. Le contrôleur d'aérodrome surveille visuellement la phase finale de l'avion qui utilise un système d'aide à l'atterrissage (ILS, Instrument Landing System) pour suivre la trajectoire avec précision. Sur les grands aéroports, le contrôleur d'aérodrome transfère la responsabilité du contrôle de l'avion au contrôleur au sol, sitôt la piste dégagée. Ce dernier guide les appareils jusqu'aux parkings comme il le fait dans l'autre sens pour le décollage. 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. L'exploitant indique les procédures relatives : – à la répartition de la gestion du trafic sur l'aérodrome entre les services de l'exploitant et ceux chargés de la circulation aérienne ; – à la coordination avec les services du contrôle d'aérodrome sur l'aire de trafic, y compris la gestion des avis de vent fort et de forte pluie ; – à l'attribution des postes de stationnement ; – aux autorisations de repoussage et de démarrage des aéronefs ; – au placement et guidage des aéronefs. Concernant les obligations de traçabilité des mouvements aéronautiques par l'enregistrement sur registre, seuls certains types d'aéronefs sont concernés. Petits aérodromes à maintenir : voir réponse RF1

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**

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

Note

Date : Mars 2018

		<p>A noter :</p> <ul style="list-style-type: none"> • ULM, avion, hélicoptère n'ont pas d'obligation de registre d'enregistrement à l'aérodrome. • Carnet sur l'aérodrome : rempli par le pilote, obligatoire pour les aéronefs certifiés (?) mais déclaratif pour les ULM. Seul les mouvements des remorqueurs sont constatables. <p>Beaucoup de petits aérodromes comme Fayence Tourrettes ont disparu. Il faut éviter que cela continue .</p>		
F8	<p>M. GACHET Daniel</p> <p>942C chemin de la Grette</p> <p>Fayence</p> <p>Au nom de plusieurs riverains.</p> <p>Avocat.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • les nuisances sonores et le trafic vont en augmentant. • Les hélicoptères passent à basse altitude très fréquemment et beaucoup de tours du style baptême de l'air. Entendu ce jour vers 11h00 en faisant des tours . • Des avions à gros turbo propulseur atterrissent vers 2 ou 3 h du matin . Il s'agirait d'une riche famille propriétaire de Fayence . • L'été, les tracteurs de planeurs décollent ou atterrissent avec une fréquence moyenne toutes les 5 mn à très basse altitude. Impossible de s'entendre parler. <p>Un tracteur de planeur est très bruyant . Les ULM ne sont pas très nuisants car de petite cylindrée et pourrait tracter des monoplaces. Le respect des règles de savoir vivre de la part des pilotes suffirait pour que la cohabitation soit bonne pour tous.</p> <p>Il s'interroge sur la période à laquelle les mesures de bruit ont été effectuées. En été, au plus fort de la fréquentation ?</p>	<p><i>Après vérification, ce jour vers 11h00, il s'agissait de cours de pilotage en ULM.</i></p> <p><i>Interrogé sur la topographie du lieu de sa résidence, il apparaît qu'il habite à flans de coteaux.</i></p> <p><i>Les logiciels de modélisation tiennent compte de la période de mesurage et rééquilibre en fonction des fréquentations.</i></p> <p><i>Voir analyse par thèmes.</i></p>	<p>Nuisances sonores et augmentation du trafic : voir réponses précédentes.</p> <p>Vol à basse altitude : voir réponse F1 et F3</p> <p>Vol de nuit : l'aérodrome de Fayence-Tourrettes est ouvert de jour.</p> <p>Remorquage de planeur : voir réponses F7.</p> <p>Saison de mesures de bruit : voir réponse RF1 – nuisances sonores.</p>
Observations orales retranscrites par le CE – Tourrettes				
T1	<p>M. CHABAUD Gabriel</p> <p>52 chemin de Maracabre</p> <p>Tourrettes</p>	<p>Accepte les vols à voile , mais est très gêné par le bruit des ULM et de leurs écoles , parfois en nombre de passages importants, ainsi que les hélicoptères venant des écoles de pilotage d'hélicoptères de Mandelieu.</p> <p>Des activités nouvelles très bruyantes comme baptême de l'air.</p> <p>Il est situé hors du projet de PEB , mais à une altitude 315m pour 230m à l' aéroport. Les aéronefs ne survolent pas les habitations à 300m mini, mais plus bas au raz des arbres. La topographie des lieux environnant a-t-elle été prise en compte ?</p> <p>Mise en cause des mesures de bruit compte tenu de l'éloignement de son pavillon et de la topographie des lieux.</p> <p>Conteste les prévisions d'évolution à 15 ans de zéro pour les ULM et les Hélicoptères .</p>	<p><i>Voir analyse par thèmes.</i></p>	<p>Nuisances sonores liées à l'activité des ULM et hélicoptères : voir réponses RF1 et RT1.</p> <p>Activités nouvelles : voir réponse I1 – zone de voltige.</p> <p>Altitude de survol : la réglementation impose aux pilotes des hauteurs minimales de survol sur l'ensemble du territoire. Elle est d'au moins 500 ft (l'équivalent de 150 m) en campagne et est plus élevée au-dessus des agglomérations. Il est toutefois rare que les aéronefs évoluent, même en campagne, à moins de 1000 ft (l'équivalent de 300 m), qui est la hauteur standard pour s'intégrer à la circulation d'aérodrome.</p> <p>Néanmoins ce qui précède ne s'applique pas aux manœuvres de décollage et d'atterrissage, il est donc normal de voir évoluer des aéronefs à basse hauteur aux abords d'un aérodrome, particulièrement aux abords des axes de pistes.</p> <p>Mesures de bruit : voir réponse RT1</p> <p>Habitation hors périmètre du PEB : voir réponse I1</p> <p>Topographie : voir réponse I1</p> <p>Prévisions de trafic : voir réponses RT1 et RT2 et F2.</p>
T2	<p>M. OLAGNIER Pascal</p> <p>106 chemin de la Ravanelle</p> <p>06530 Spéracédes</p>	<p>Pilote instructeur , aurait donné des valeurs erronées divisées par 2. il y a deux ans .</p> <p>Utilisateurs extérieurs : environ 25 ULM en progression, au moins 8000 mouvements.</p> <p>Pas d'évolution sur 15 ans: impossible. C'est l'activité aéronautique qui augmente le plus.</p> <p>Passage à 300m au dessus des habitations à moteur réduit , mais pour atterrir sans danger il est obligé souvent de descendre plus bas à l'approche du terrain.</p> <p>Il est appelé fréquemment par Mme CHABAUD excédée par la répétition des mouvements plus que par le bruit lui-même.</p> <p>A noter : La capacité de l'aérodrome est loin d'être atteinte .</p> <p>Souhaite la pérennité de l'aérodrome.</p>	<p><i>Voir analyse par thème.</i></p>	<p>Données trafic : voir réponses RT1 , RT2 et F2.</p>

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**

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

Note

Date : Mars 2018

T3	M.POHAU 53 impasse du mûrier Tourrettes	<p>évoque une éventuelle création d'une Dropping Zone sur ou à proximité de l'aérodrome. Des hélicoptères se posent déjà près du bâtiment Mobaipa avec ou sans autorisation (serait destinée aux joueurs du golf). DZ à prévoir sur la hauteur à proximité ou sur le golf.</p> <p>Le dossier ne prend pas en compte une telle éventualité . En conséquence, le présent dossier ne peut conduire à une autorisation officielle.</p> <p>Il s'inquiète d'une plate-forme terrassée à l'extrême Ouest de l'aérodrome.</p> <p>Il n'est pas opposé à l'aérodrome, mais totalement contre une DZ.</p>	<i>Voir analyse par thème.</i>	<p>Dropping Zone : une drop zone est une zone destinée à la réception des parachutistes. Nous n'avons pas d'information sur la réalisation d'une telle zone dans le secteur qui au demeurant n'aurait pas d'impact sur le PEB.</p> <p>Le terme est parfois utilisé pour désigner une hélisurface. Si c'est dans ce sens qu'il a été employé lors de l'enquête publique, l'information qui nous a été donnée lors de la collecte des hypothèses est qu'il existerait un projet d'hélisurface à Saint-Paul-en-Forêt. En ce qui concerne l'aérodrome de Fayence-Tourrettes, il est déjà autorisé aux hélicoptères sans aménagement complémentaire et le trafic concerné a bien été pris en compte dans les hypothèses d'établissement du PEB.</p> <p>Evolution du PEB : le PEB pourra être révisé si des modifications substantielles interviennent (données trafic exponentielles, suppression de pistes, ...).</p> <p>Toutes les informations liées au PEB de l'aérodrome de Fayence-Tourrettes figurent sur le portail de l'État www.var.gouv.fr. Dès que le PEB sera approuvé, l'arrêté préfectoral et ses pièces annexes seront disponibles :</p> <ul style="list-style-type: none"> • en téléchargement sur le site des services de l'État dans le Var (ainsi que sur le site Géoportail), • en consultation papier dans les mairies de Fayence et de Tourrettes.
----	---	--	--------------------------------	---