



**Vu pour être annexé à  
l'arrêté préfectoral  
en date du 25 MAI 2018**

**Le Préfet du Var**

**Jean-Luc VIDELAINE**

**Maîtrise d'ouvrage :**



**MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE  
Direction générale de l'Aviation civile (DGAC)  
Direction de la sécurité de l'Aviation civile Sud-Est (DSAC-SE)**



**Préfecture du Var**

**PRÉFET DU VAR**

---

**Aérodrome de FAYENCE-TOURRETTES**

---

**Plan d'Exposition au Bruit (PEB)**

**Rapport de présentation**

---

**Maîtrise d'œuvre : DDTM 83**



**Direction départementale des Territoires et de la mer du Var**

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  
244 avenue de l'Infanterie de Marine à Toulon  
Téléphone 04 94 46 83 83 – Fax 04 94 46 32 50  
Courriel ddtm@var.gouv.fr

**Maîtrise d'oeuvre technique : SNIA-MED**

**Service National d'Ingénierie Aéroportuaire**



Département Programmation Environnement Aménagement  
Siège : 82 rue des Pyrénées 75970 Paris cedex 20  
Site Méditerranée : 1 rue Vincent Auriol, CS 90890, 13627 Aix-en-Provence cedex 1  
Tél : 04 42 33 75 11

**Date : mars 2018**

SOMMAIRE

**Introduction**.....3

**1. Le plan d'exposition au bruit : généralités**.....3

**1.1. Évaluation de l'exposition au bruit**.....3

        1.1.1. L'indice Lden.....3

        1.1.2. Courbes isophoniques et délimitation de zones de bruit.....3

**1.2. Règles d'urbanisme applicables aux différentes zones**.....4

        1.2.1. Restrictions d'urbanisation dans les zones de bruit.....4

        1.2.2. Isolation acoustique renforcée.....4

        1.2.3. Renouvellement urbain.....4

        1.2.4. Obligation d'information.....4

    1.3. Procédure d'établissement du PEB.....5

**2. Démarche d'établissement du PEB de l'aérodrome de Fayence-Tourrettes**.....6

**2.1. Présentation de l'aérodrome de Fayence-Tourrettes**.....6

        2.1.1. Situation administrative.....6

        2.1.2. Activités.....6

        2.1.3. Infrastructures.....6

        2.1.4. Documents de planification aéroportuaire existants.....6

**2.2. L'avant-projet de plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Fayence-Tourrettes**.....7

        2.2.1. Evaluation de l'exposition au bruit à court, moyen et long terme.....7

        2.2.2. Hypothèses prises en compte pour l'étude du PEB.....7

            Hypothèses relatives aux infrastructures.....7

            Hypothèses relatives au trafic.....7

                Court terme (CT).....7

                Long terme + 15 ans (LT).....7

            Hypothèses relatives aux trajectoires et aux conditions d'exploitation.....8

**3. L'avant-projet de PEB de l'aérodrome de Fayence-Tourrettes**.....9

**3.1. Etude technique**.....9

        3.1.1. Résultats de la modélisation et courbes enveloppes.....9

        3.1.2. Les zones de l'avant-projet de PEB.....9

        3.1.3. Choix des limites des zones B et C et de l'instauration d'une zone D.....9

**3.2. Analyse urbanistique**.....10

        3.2.1. Communes concernées par le PEB de l'aérodrome de Fayence-Tourrettes.....10

        3.2.2. Superposition du PEB en projet avec les documents d'urbanisme.....10

        3.2.3. Règlements du PEB en projet.....10

        3.2.4. Typologie des différentes zones du POS/PLU.....12

        3.2.5. Relevé des surfaces concernées par les différentes zones du PEB.....13

        3.2.6. Relevé de l'estimation des populations exposées au bruit dans les différentes zones du PEB.....15

        3.2.7. Zoom sur des secteurs urbanisés.....17

        3.2.8. Analyse par commune de l'impact du PEB en projet.....21

        3.2.9. Réunions d'échanges avec les collectivités et visite sur site.....23

**4. Le projet de PEB**.....25

**4.1. Etablissement du projet de PEB**.....25

**4.2. Retour sur les avis suite aux consultations** .....25

**4.3. Déroulé de la procédure d'enquête publique** .....27

**5. Le PEB approuvé**.....28

**ANNEXES**

### Introduction

L'objet de ce rapport est de présenter le plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome de Fayence-Tourrettes en projet.

Le bruit des aéronefs est le motif le plus important de mécontentement des habitants au voisinage de tout aérodrome. Il peut fortement compromettre son exploitation du fait des pressions exercées par les riverains. Afin d'assurer un développement durable de l'activité aéronautique, le principe retenu est de limiter autant que possible le nombre de personnes susceptibles de subir la gêne résultant du bruit des aéronefs. Plusieurs mesures sont mises en œuvre en parallèle à cet effet : réduction par les constructeurs du bruit émis par les aéronefs, évitement par les pilotes du survol des zones les plus densément habitées, et enfin maîtrise foncière par les services en charge de l'urbanisme. Cette dernière mesure est prévue en droit français dans le code de l'urbanisme<sup>1</sup>.

Le dispositif législatif et réglementaire prévoit ainsi des dispositions particulières au voisinage des aérodromes, fixant les conditions d'utilisation des sols exposés au bruit des aéronefs. Un PEB délimite des zones dans lesquelles des prescriptions limitent la possibilité d'installer de nouvelles populations. A cette fin, ce plan est annexé aux documents d'urbanisme des territoires concernés.

Dès 1985<sup>2</sup>, trois zones de bruit dites A, B et C ont été instaurées. Une nouvelle zone D a été introduite en 1999<sup>3</sup>. Initialement, l'intensité du bruit définissant les zones en question était déterminée à l'aide d'un indice psophysique. Cet indicateur a été remplacé par le Lden en 2002<sup>4</sup>. Ce nouveau mode de calcul, conforme aux recommandations internationales, a pour effet de modifier sensiblement la forme des zones de bruit. Enfin la situation particulière des aérodromes de petite taille qui accueillent un trafic irrégulier et limité, comme celui de Fayence, a été mieux prise en compte dans les règles d'établissement des PEB depuis la fin 2012<sup>5</sup>.

Le PEB est établi par l'autorité administrative et nécessite de consulter les communes intéressées et la commission consultative de l'environnement lorsqu'elle existe. Il est soumis à enquête publique.

Il doit être établi :

- pour tous les aérodromes classés selon le code de l'aviation civile en catégorie A, B et C<sup>6</sup>,
- pour les aérodromes figurant sur une liste établie par l'autorité administrative<sup>7</sup>.

C'est à ce dernier titre que l'aérodrome de Fayence-Tourrettes est concerné. L'aérodrome de Fayence-Tourrettes n'étant pas encore doté d'un PEB, il est nécessaire de l'établir.

1 articles L112-3 à L112-17 et R112-1 à R112-17 du code de l'urbanisme, dont le texte est reproduit aux annexes 6 et 7 du présent document.

2 loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisation au voisinage des aérodromes

3 loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 portant création de l'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires

4 décret n° 2002-626 du 26 avril 2002

5 décret n° 2012-1470 du 26 décembre 2012

6 l'article R222-5 du code de l'aviation civile définit les catégories servant à classer les aérodromes terrestres et les hydrobases destinés à la circulation aérienne publique

7 liste fixée par les arrêtés du 28 mars 1988 et du 17 janvier 1994

### 1. Le plan d'exposition au bruit : généralités

Les articles du code de l'urbanisme relatifs au PEB sont reproduits en annexe 6 (partie législative) et en annexe 7 (partie réglementaire).

#### 1.1. Évaluation de l'exposition au bruit

Afin d'évaluer le niveau sonore dû à l'activité aéronautique aux abords d'un aérodrome, la méthode recommandée par l'organisation de l'Aviation civile internationale, prescrite au niveau communautaire et intégrée au droit français depuis 2002<sup>8</sup> est l'indice Lden (Level Day Evening Night).

##### 1.1.1. L'indice Lden

Le Lden est un indice représentant un niveau sonore, exprimé en décibels pondéré en fréquence suivant la courbe « A » représentant la sensibilité de l'oreille humaine, en abrégé dB(A). L'indice Lden quantifie le niveau d'exposition totale au bruit des aéronefs en chaque point de l'environnement d'un aérodrome. Il tient compte :

- du niveau sonore moyen du passage des aéronefs pendant chacune des trois périodes de la journée c'est-à-dire le jour (6h00 - 18h00), la soirée (18h00 - 22h00) et la nuit (22h00 - 6h00) ;
- d'une pénalisation du niveau sonore selon la période d'émission :
  - le niveau sonore moyen de la soirée est pénalisé de 5 dB(A), ce qui signifie que l'impact d'un mouvement opéré en soirée est considéré comme équivalent à environ trois mouvements opérés de jour ;
  - le niveau sonore de la nuit est quant à lui pénalisé de 10 dB(A) ce qui signifie qu'un mouvement de nuit équivaut à 10 mouvements de jour.

La valeur de l'indice Lden est calculée à l'aide d'un modèle mathématique, en chaque point du territoire voisin de l'aérodrome, à partir des hypothèses de trafic retenues. L'outil de modélisation intègre les niveaux sonores émis par les différents aéronefs, les paramètres de vol (trajectoires, profils) et les lois de propagation du bruit dans l'air.

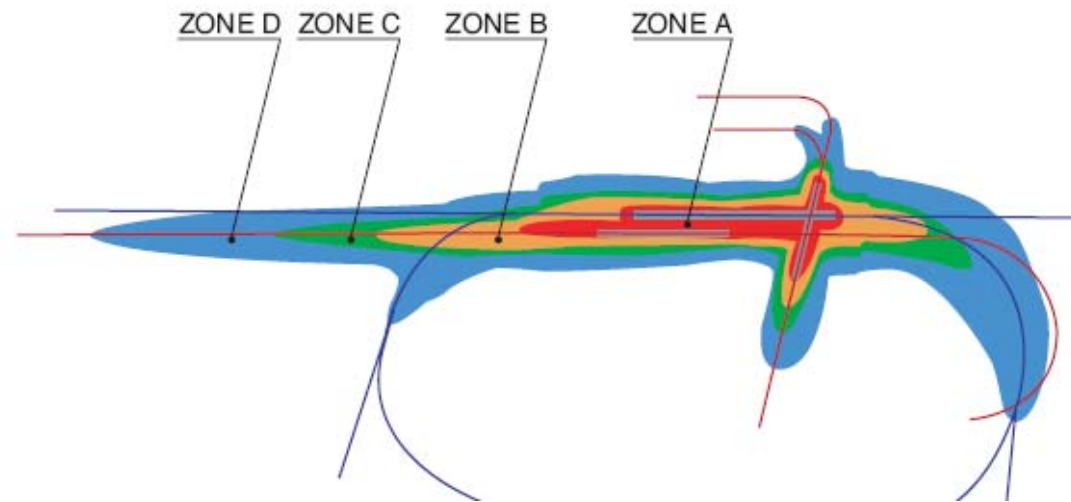
La gêne due au bruit des aéronefs est considérée comme négligeable lorsque le Lden est inférieur à 50 dB(A). Un écart de 3 dB(A) entre deux valeurs de Lden correspond à un doublement de la gêne, un écart de 10 dB(A) correspond à une multiplication de la gêne par 10.

##### 1.1.2. Courbes isophoniques et délimitation de zones de bruit

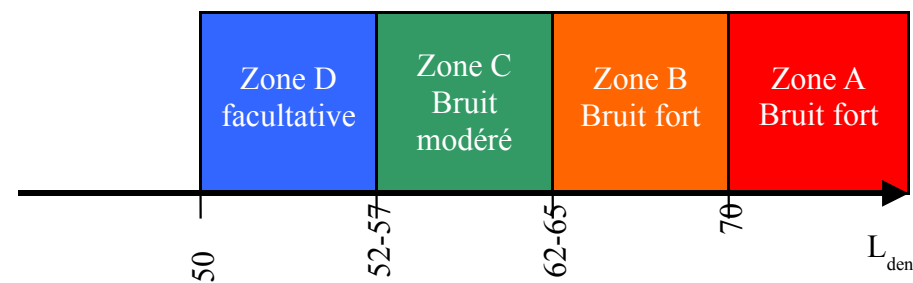
Pour chacun des termes envisagés, les valeurs de l'indice Lden sont calculées au voisinage de l'aérodrome.

Les points de même indice définissent des courbes, dites isophoniques. Dans la zone comprise à l'intérieur d'une courbe isophonique, le bruit est supérieur à l'indice considéré (par exemple 70 dB(A) dans la zone A) à au moins un des horizons envisagés. A l'extérieur de cette courbe, le bruit est inférieur et décroît à mesure que l'on s'éloigne.

8 article R112-1 du code de l'urbanisme



Le PEB délimitera trois ou quatre zones de bruit autour de l'aérodrome. En effet, l'instauration de la zone D, obligatoire pour certains grands aéroports, est facultative pour l'aérodrome de Fayence-Tourrettes.



L'article R112-3 du code de l'urbanisme autorise pour les aérodromes existants ayant moins de 10 000 mouvements commerciaux annuels de choisir un indice L<sub>den</sub> pour les limites entre les zones B, C, D dans la gamme suivante :

- une valeur entière de L<sub>den</sub> entre 62 et 65 inclus pour la limite entre la zone B et C ;
- une valeur entière de L<sub>den</sub> entre 52 et 57 inclus pour l'extérieur de la zone C.

Le choix définitif des valeurs limites entre les zones, ainsi que de la prise en compte ou non de la zone D, est décidé après analyse du contexte relatif à l'urbanisation des communes concernées.

## **1.2. Règles d'urbanisme applicables aux différentes zones**

### **1.2.1. Restrictions d'urbanisation dans les zones de bruit**

Le code de l'urbanisme prescrit des restrictions d'urbanisation pour les constructions à usage d'habitation et pour les équipements publics ou collectifs, le principe général consistant à ne pas accroître la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances sonores.

Dans les zones A et B, seuls peuvent être autorisés :

- les logements et les équipements publics ou collectifs liés à l'activité aéronautique,
- les logements de fonction nécessaires aux activités industrielles et commerciales admises dans la zone,
- et les constructions nécessaires à l'activité agricole.

A l'intérieur de la zone C sont autorisées :

- les constructions individuelles non groupées à condition d'être situées dans un secteur déjà urbanisé et desservi par des équipements publics et dès lors qu'elles n'accroissent que faiblement la capacité d'accueil du secteur ;
- les opérations de reconstruction rendues nécessaires par une opération de démolition en zone A ou B, dès lors :
  - qu'elles n'entraînent pas d'accroissement de la population exposée aux nuisances,
  - que les normes d'isolation phonique sont respectées,
  - et que le coût d'isolation est à la charge exclusive du constructeur.

La zone D ne donne pas lieu à des restrictions de droits à construire mais les obligations mentionnées ci-après d'isolation acoustique renforcée des nouvelles constructions et d'information des futurs occupants s'y appliquent.

### **1.2.2. Isolation acoustique renforcée**

Les constructions nouvelles autorisées dans les zones de bruit doivent faire l'objet de mesures d'isolation acoustique renforcée (cf. tableau en annexe 5).

### **1.2.3. Renouvellement urbain**

Dans les zones A, B et C, la rénovation, la réhabilitation, l'amélioration, l'extension mesurée et la reconstruction sont admises à condition qu'elles n'impliquent pas d'accroissement de la capacité d'accueil d'habitants.

En outre à l'intérieur des zones C, les PEB peuvent délimiter des secteurs où, pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou de villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées, à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores<sup>9</sup>. Ces secteurs peuvent être délimités postérieurement à l'approbation du PEB, à la demande de la commune compétente en matière de plan local d'urbanisme, par arrêté préfectoral et après enquête publique.

### **1.2.4. Obligation d'information**

A l'intérieur des trois (ou quatre) zones de bruit :

- tout contrat de location de biens immobiliers doit comporter une clause claire et lisible précisant la zone de bruit où se trouve localisé le bien ;
- tout certificat d'urbanisme doit spécifier l'existence de la zone de bruit et l'obligation de respecter les règles d'isolation acoustique.

<sup>9</sup> loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain modifiée par la loi n°2002-3 du 3 janvier 2002



# Aérodrome de FAYENCE-TOURRETTES – Rapport de présentation du PEB

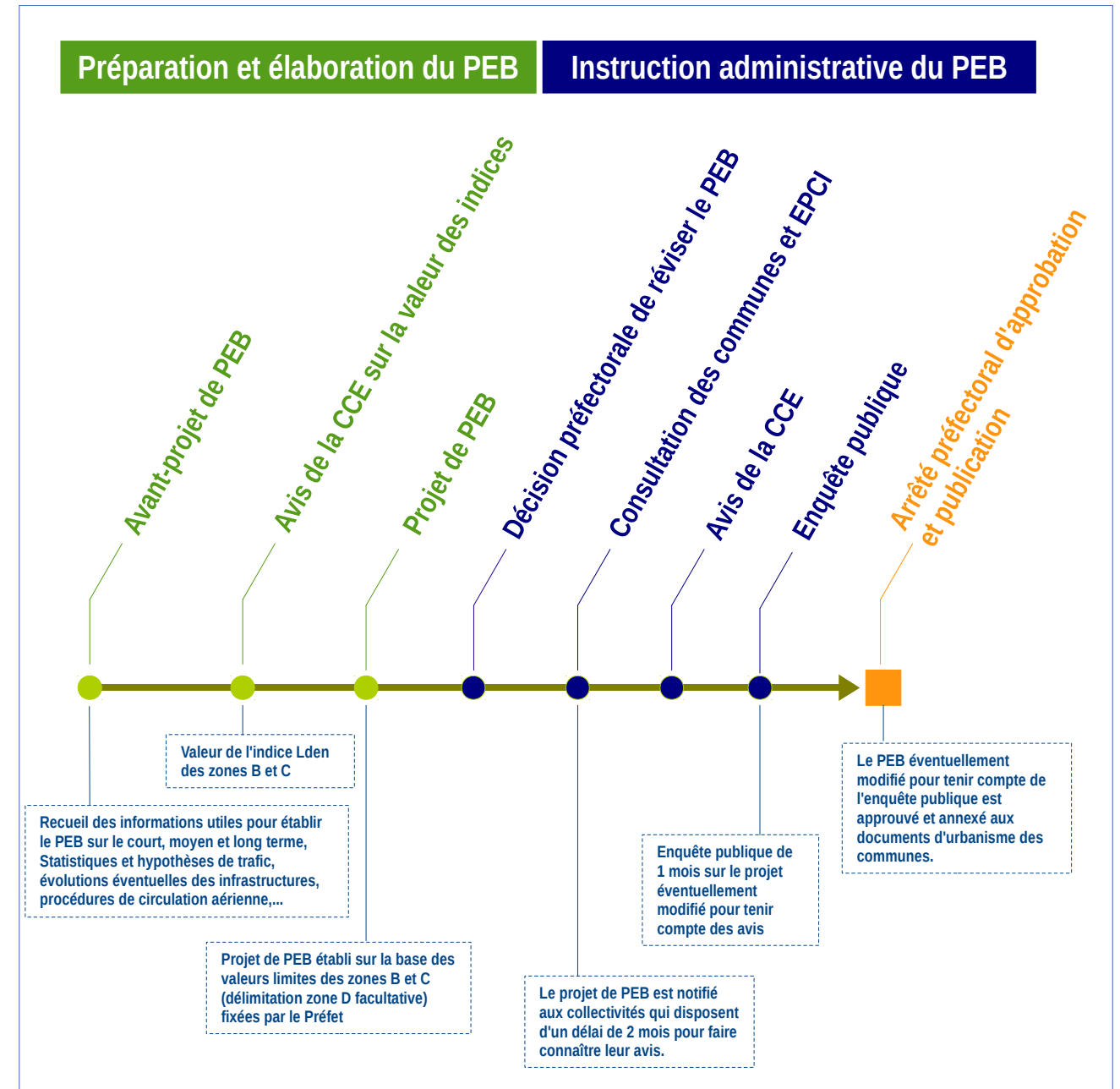
Limitations du droit de construire dans les zones de bruit d'un PEB (article L112-10 du code de l'urbanisme)

	ZONE A Lden ≥ 70	ZONE B 70 > Lden ≥ (62 à 65)	ZONE C (62 à 65) > Lden ≥ (52 à 57)	ZONE D <sup>10</sup> (52 à 57) > Lden ≥ 50
<b>CONSTRUCTIONS NOUVELLES</b>				
Logements nécessaires à l'activité aéronautique ou liés à celle-ci	Autorisés*			
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales admises dans la zone	Autorisés* dans les secteurs déjà urbanisés	Autorisés*		
Constructions directement liées ou nécessaires à l'activité agricole	Autorisés*			
Équipements publics ou collectifs	Autorisés* s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes		Autorisés*	
Constructions individuelles non groupées	Non autorisées		Autorisées* si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par des équipements publics et si elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances	
Autres types de constructions nouvelles à usage d'habitation (exemples : lotissements, immeubles collectifs à usage d'habitation)	Non autorisées		Opérations de reconstruction autorisées* si rendues nécessaires par une opération de démolition en zone A ou B, dès lors qu'elles n'entraînent pas d'accroissement de la population exposée aux nuisances, que les normes d'isolation phonique fixée par l'autorité administrative sont respectées et que le coût d'isolation est à la charge exclusive du constructeur	
<b>INTERVENTIONS SUR L'EXISTANT</b>				
Rénovation, réhabilitation, amélioration, extension mesurée ou reconstruction des constructions existantes	Autorisés* sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances			Autorisés*
Opération de réhabilitation et de réaménagement urbain	Non autorisées		Autorisées* sous réserve de se situer dans un des secteurs délimités pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existant, à condition de ne pas entraîner d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores	

## 1.3. Procédure d'établissement du PEB

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

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



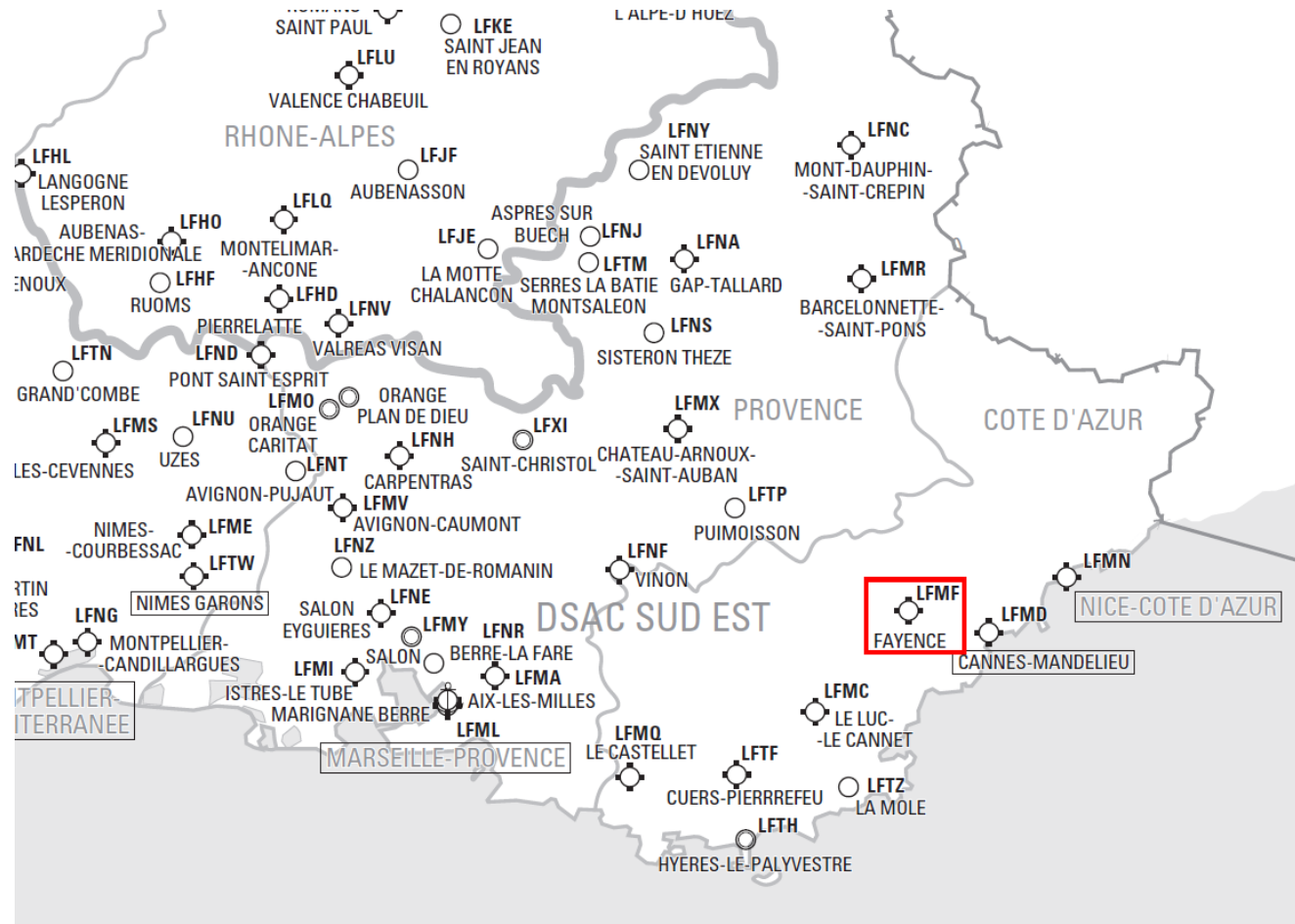
Le détail de la procédure est repris en annexe 4.

\* sous réserve d'une isolation acoustique et de l'information des futurs occupants

10 la délimitation d'une zone D est facultative dans le cas de l'aérodrome de Fayence

**2. Démarche d'établissement du PEB de l'aérodrome de Fayence-Tourrettes**

**2.1. Présentation de l'aérodrome de Fayence-Tourrettes**



Situation géographique de l'aérodrome de Fayence (SIA)

**2.1.1. Situation administrative**

Territoire : région Provence-Alpes-Côte d'Azur, département du Var (83), communes de Fayence et Tourrettes

Personne dont relève l'aérodrome : Syndicat Mixte pour l'Aménagement et l'Exploitation du Centre de Vol à Voile

Affectataire de l'aérodrome<sup>11</sup> : à titre principal le ministère chargé des transports pour les besoins de l'aviation légère et sportive ;

Exploitant : Association Aéronautique Provence Côte d'Azur (AAPCA)

Ouverture la circulation aérienne publique (CAP) : oui

Indicateur OACI : LFMF.

Classement au titre de l'article D222-1 du code de l'aviation civile : catégorie D (« Aérodromes destinés à la formation aéronautique, aux sports aériens et au tourisme et à certains services à courte distance »).

<sup>11</sup> Arrêté du 6 novembre 1954

**2.1.2. Activités**

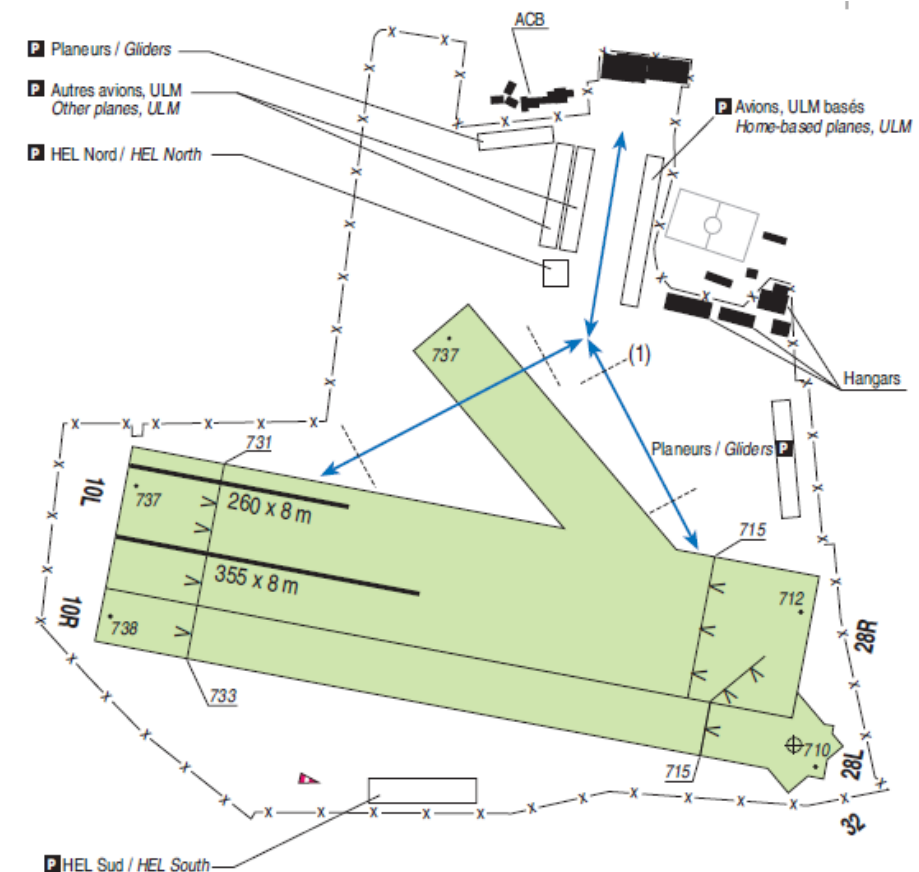
L'aérodrome est constitué de parcelles de terrains des communes de Fayence et Tourrettes cédées à l'État à partir de 1931, permettant la création d'une plateforme d'environ 50 ha en 1937. Après une période d'utilisation à des fins militaires, le terrain retrouve une utilisation de loisir à partir de 1946. Grâce à des conditions aérologiques favorables et à sa position au pied des Alpes-du-Sud, le terrain devient, et reste aujourd'hui, un pôle renommé pour l'enseignement et la pratique du vol à voile, notamment du vol d'onde et du vol en montagne. Outre cette activité, l'aérodrome est le siège d'une école d'ULM. Il reçoit également un trafic occasionnel d'hélicoptères et d'avions légers non basés.

**2.1.3. Infrastructures**

L'aérodrome a maintenant une superficie de 60,01 ha. Il est doté de trois pistes en herbe dont les caractéristiques sont détaillées ci-dessous.

RWY	QFU	Dimensions	TODA	ASDA	LDA
10R	100	830 x 60	830	830	725
28L	280	830 x 60	830	830	690
10L	100	785 x 160	785	785	680
28R	280	785 x 160	785	785	665
32	319	650 x 80			

L'exploitation de ces trois pistes est prise en compte dans le projet de PEB.



Carte d'infrastructure publiée par le service d'information aéronautique le 18 septembre 2014 (altitudes exprimées en ft, 1 ft = 0,3048 m)

**2.1.4. Documents de planification aéroportuaire existants**

L'aérodrome est doté des documents suivants :

- avant projet de plan masse (APPM) approuvé le 7 juillet 1983 par décision ministérielle n°198/DRAC-SE/DO-PC du 9 janvier 1975 (référence plan n°2410c index 3 du 05/11/1974) actualisé par le plan n°2410c index 4 de décembre 1993
- plan de composition générale (PCG) n°A 130/3 d'octobre 1976 approuvé le 9 mars 1978 par décision n° 1839/DRAC-SE/DO-PC 2, actualisé par le plan n°83-36-02 de septembre 2001
- plan de servitude aéronautique (PSA) approuvé par arrêté du 20 mai 1985

**2.2. L'avant-projet de plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Fayence-Tourrettes**

**2.2.1. Evaluation de l'exposition au bruit à court, moyen et long terme**

Les zones de bruit de l'avant-projet de plan d'exposition au bruit ont été définies en tenant compte :

- des infrastructures,
- du trafic (nombre de mouvements annuels),
- des trajectoires des aéronefs et des conditions d'exploitation.

Les zones de bruit sont issues d'hypothèses à trois horizons de développement et d'utilisation de l'aérodrome (court, moyen et long terme).

En ce qui concerne Fayence, les différents termes ont été établis ainsi :

- court terme ;
- long terme (+15 ans).

Les hypothèses permettant de calculer les indices de bruit ont été établies sur la base des informations fournies par l'exploitant.

**2.2.2. Hypothèses prises en compte pour l'étude du PEB**

L'ensemble de ces hypothèses a été validé par une délibération du comité syndical du syndicat mixte pour l'aménagement et l'exploitation du centre de vol à voile du Pays de Fayence en date du 13 septembre 2016.

**Hypothèses relatives aux infrastructures**

Il n'est pas prévu de modification des infrastructures actuelles pouvant avoir une incidence sur le plan d'exposition au bruit.

**Hypothèses relatives au trafic**

L'aérodrome est le siège d'une intense activité vol-à-voile, en raison d'un environnement aérologique particulièrement favorable, et d'une école ULM. En conséquence, la majorité des mouvements recensés sur l'aérodrome sont dus aux avions remorqueurs et aux ULM.

Les avions fréquentant l'aérodrome de Fayence-Tourrettes sont de type monomoteur à piston. Tous les aéronefs ont été modélisés par substitution à l'aide de deux aéronefs « génériques » de la base de données avions du modèle ayant cette motorisation. Le modèle le moins bruyant a été retenu pour modéliser les ULM, le modèle le plus bruyant pour les autres avions (y compris les remorqueurs)<sup>12</sup>.

Compte tenu de la tendance observée les années précédentes et des prévisions de l'exploitant, le scénario retenu est celui d'un maintien du trafic actuel aux différents termes à l'exception des remorqueurs, en raison

<sup>12</sup> ces avions sont respectivement notés GASEPF et GASEPV dans les tableaux de l'annexe 2.

du développement modéré de l'activité vol à voile (+1 % par an).

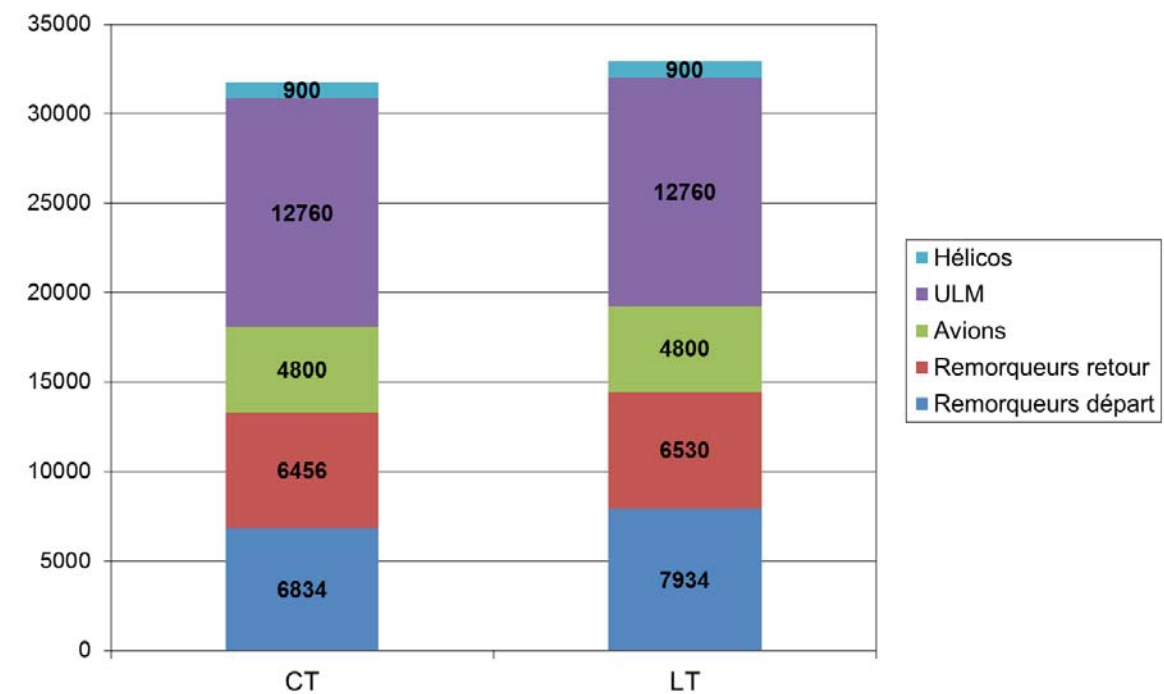
**Court terme (CT)**

- remorqueurs + autonomes départ (GASPV) 6 834 mouvements
- remorqueurs retour (GASPF) 6 456 mouvements
- autres avions 4 800 mouvements
- ULM (ultra-léger motorisé) 12 760 mouvements
- Hélicoptères 900 mouvements

**Long terme + 15 ans (LT)**

Croissance prévue des remorqueurs et planeurs autonomes : +1 % par an

- remorqueurs départ (GASPV) 7934 mouvements
- remorqueurs retour (GASPF) 6530 mouvements
- autres avions 4800 mouvements
- ULM 12 760 mouvements
- Hélicoptères 900 mouvements



Un mouvement est défini comme un décollage (départ), un atterrissage (arrivée) ou un tour de piste (TDP). La répartition entre les différents types de mouvements est la suivante.

Tout aéronef extérieur arrivant sur le terrain devant en repartir, et tout aéronef basé quittant le terrain devant y revenir, le nombre de mouvements à l'arrivée est égal au nombre de mouvements au départ. Seuls les avions et les ULM réalisent des TDP dans le cadre de l'entraînement des pilotes. La répartition entre arrivées, départs et TDP est précisée dans le tableau ci-dessous.



## Aérodrome de FAYENCE-TOURRETTES – Rapport de présentation du PEB

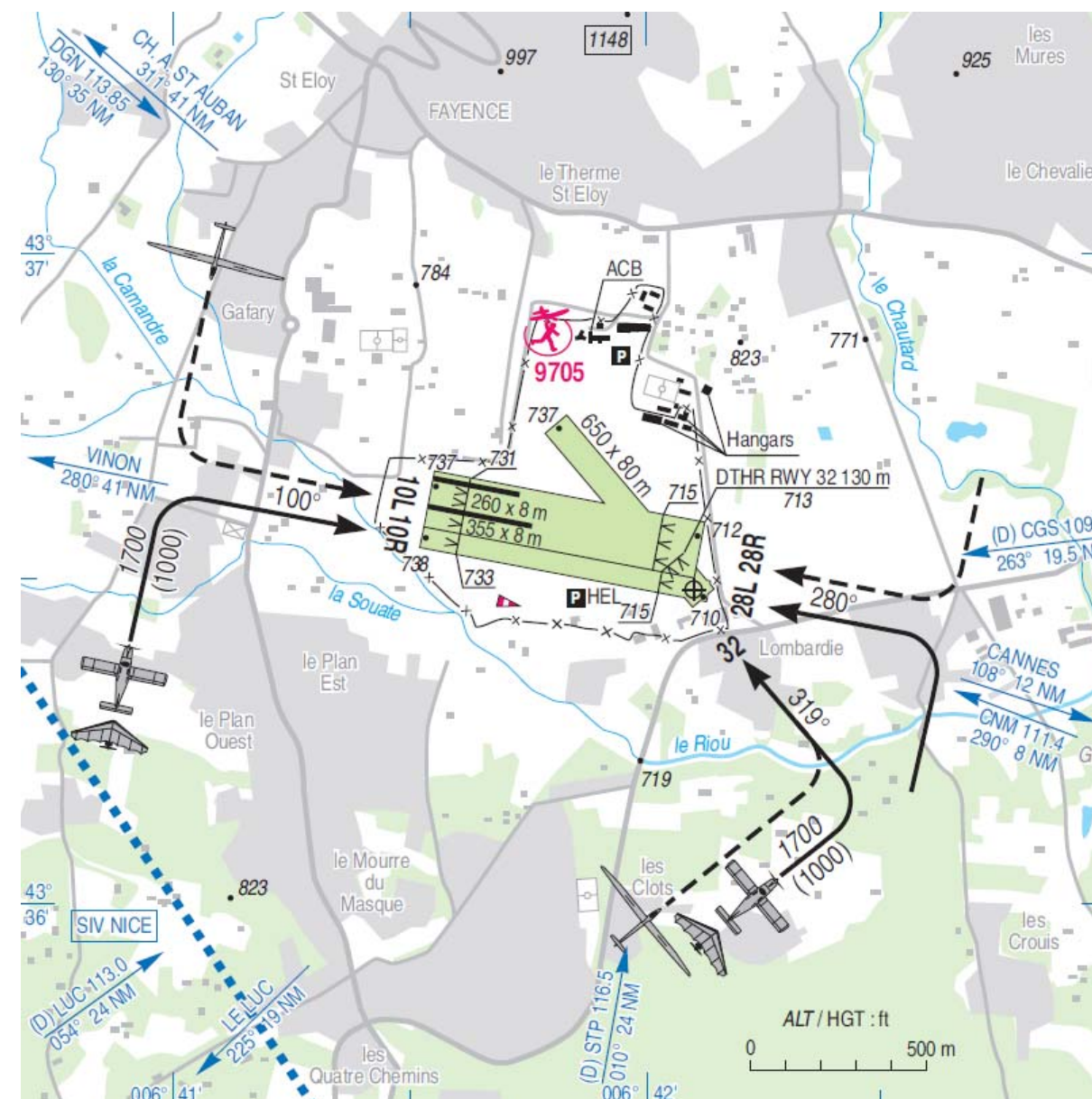
	ARRIVEES	DEPARTS	TDP
Avions	31,25%	31,25%	37,5%
ULM	35%	35%	30%
Hélicoptères	50%	50%	
Remorqueurs	50%	50%	

Le trafic est essentiellement concentré sur les heures de jour (au sens de l'article R112-1 du code de l'urbanisme, c'est-à-dire de 6 h à 18 h). Néanmoins pour tenir compte de rares mouvements tardifs il a été retenu que 1 % des mouvements ont lieu en soirée (soit entre 18 h et 22 h). Le tableau de répartition journalière est le suivant.

	Remorqueurs	Avions ULM HEL
Jour (6h – 18 h)	99 %	99 %
Soir (18h – 22h)	1 %	1 %
Nuit (22h – 6h)	0 %	0 %

Enfin il a été tenu compte de la saisonnalité du trafic, celui-ci étant faible en novembre, décembre et janvier. Pour cela les mouvements ont été répartis sur une « période de trafic effectif » inférieure à 365 jours comme le prévoit l'article R112-2 du code de l'urbanisme. Le nombre de jours de référence a été fixé à 321.

### Hypothèses relatives aux trajectoires et aux conditions d'exploitation



Carte d'atterrissage au 18 septembre 2014 (SIA)

Les trajectoires nominales identifiées avec les usagers de l'aérodrome sont décrites sur les cartes jointes en annexe 1. Elles sont au nombre de 35.

Il a été tenu compte d'une hauteur de circuit d'aérodrome à 1000 ft (300 m), comme il est indiqué sur la carte d'atterrissage en vigueur ci-dessus.

La répartition du trafic sur les trajectoires est récapitulée sur les tableaux en annexe 2.



### 3. L'avant-projet de PEB de l'aérodrome de Fayence-Tourrettes

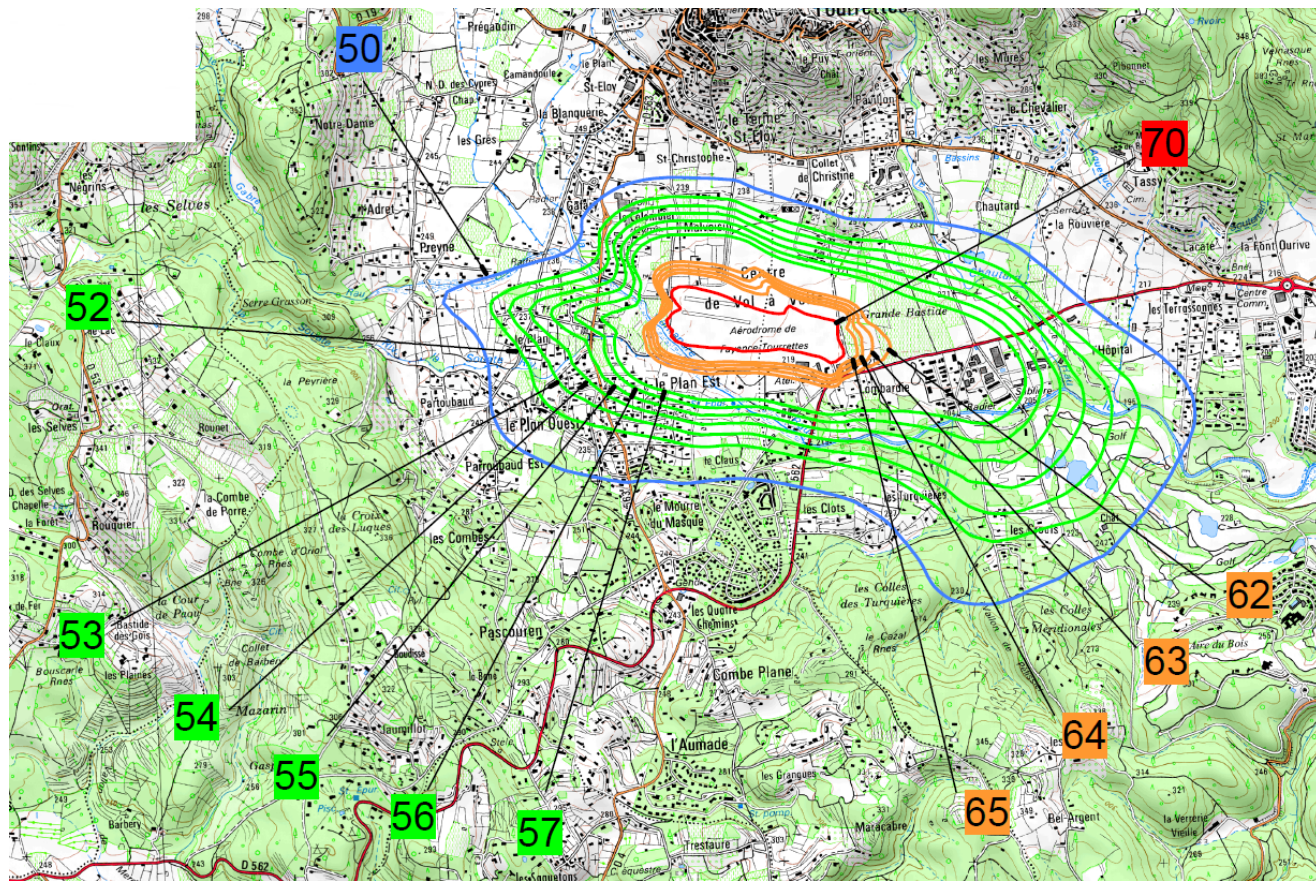
#### 3.1. Etude technique

##### 3.1.1. Résultats de la modélisation et courbes enveloppes

Les résultats de la modélisation numérique du bruit à court et long terme sont représentés en annexe 3.

L'avant-projet de PEB est basé sur l'enveloppe des résultats à court et long termes, reproduite ci-dessous. Il figure la totalité des choix possibles :

- toutes les valeurs limites entre les zones B et C (courbes oranges 62 à 65), et C et D (courbes vertes 52 à 57) sont représentées,
- la zone D (courbe bleue 50) est représentée, alors qu'elle est facultative et qu'elle ne sera pas nécessairement retenue dans le projet.



Le projet soumis à l'instruction administrative sera établi à l'échelle 1 / 25 000e, lorsque seront arrêtés les valeurs limites et le choix de retenir ou non la zone D.

Ainsi le projet de PEB ne comportera qu'une seule courbe verte (limite entre les zones C et D) et une seule courbe orange (limite entre les zones B et C). L'emprise des zones de bruit sera fonction du choix de l'indice retenu pour ces courbes.

##### 3.1.2. Les zones de l'avant-projet de PEB

Les communes concernées par l'avant-projet de PEB sont Fayence et Tourrettes, principalement dans leur partie sud. Les communes limitrophes de Seillans et Saint-Paul-en-Forêt ne sont pas sous l'emprise du plan.

##### 3.1.3. Choix des limites des zones B et C et de l'instauration d'une zone D

Les valeurs d'indice proposées pour la limite extérieure de la zone C et de la zone B ainsi que l'éventuelle création d'une zone D résultent d'une analyse des perspectives d'urbanisation aux alentours de l'aérodrome (prévisions de développement des constructions) décidées et prévues par les communes dans leurs documents d'urbanisme, étant rappelé que le PEB est sans effet sur les constructions existantes.

Il résulte d'un compromis entre la nécessité de respecter la volonté des communes et celle d'éviter l'augmentation de la population dans les secteurs que l'on sait devoir être exposés dans le futur aux nuisances dues au bruit des aéronefs.

Le choix d'instaurer une zone D résulte d'une préoccupation de transparence maximale, la zone D étant une zone d'information et d'isolation renforcée des constructions.

Les limites des zones B et C, qu'il paraît souhaitable de retenir, et l'instauration ou non d'une zone D sont définies par le préfet de département, qui décide alors d'établir le PEB sur ces bases. Cette décision est notifiée aux maires des communes concernées et, s'il y a lieu, aux présidents des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), compétents en matière d'urbanisme. La notification de la décision d'établir le PEB constitue le point de départ du délai de deux mois prévu pour la consultation des conseils municipaux des communes ou des organes délibérants des établissements de coopération intercommunale (art. R112-10 et suivants du code de l'urbanisme).

Les limites proposées pour les zones B et C servent de base aux réflexions des communes, et le cas échéant, des établissements de coopération intercommunale. A l'issue de consultations notamment, le projet de PEB éventuellement modifié est soumis à une enquête publique de droit commun.

**3.2. Analyse urbanistique**

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

Ces règles se traduisent principalement par des interdictions et limitations du droit de construire . Elles sont reprises à l'article L.112-10 du code de l'urbanisme .

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

- en évaluant, pour chacune des communes concernées, les surfaces concernées et les populations exposées par les zones de bruit (A-B-C-D) définies par la réglementation,
- en analysant pour chaque commune, les incidences du PEB par rapport à la situation urbanistique actuelle.

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

Ces mêmes documents d'urbanisme ont fait l'objet d'une ou plusieurs révisions depuis le premier PEB de 1985 mais n'ont pas alors intégré, c'est donc toujours ce premier PEB qui a été mis en annexe du document d'urbanisme.

**3.2.1. Communes concernées par le PEB de l'aérodrome de FAYENCE-TOURRETTES**

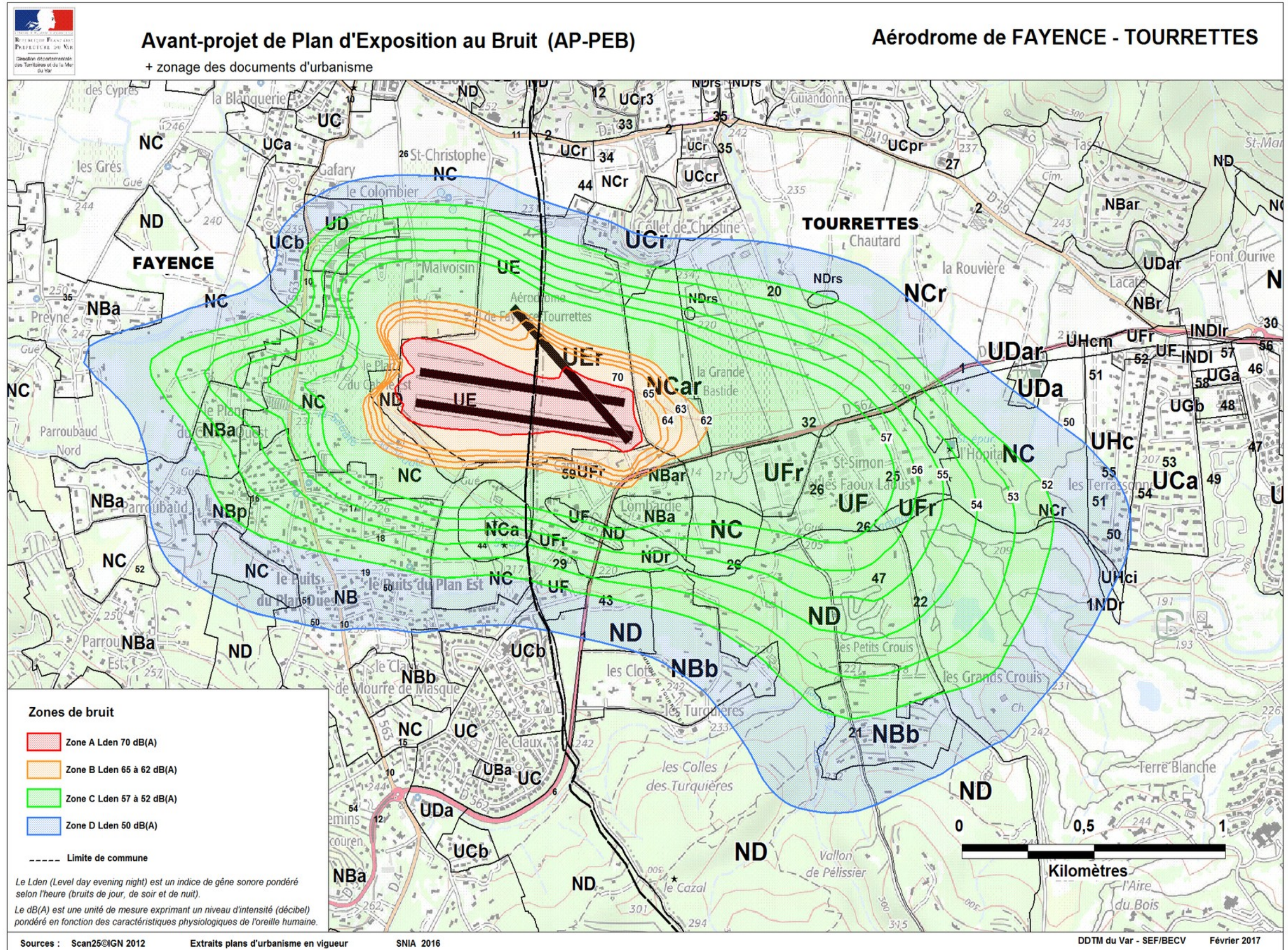
Après élaboration de l'avant-projet de PEB sur la base du nouvel indice sonore Lden (décret n°2002-626 du 26 avril 2002), le nombre de communes concernées par les dispositions réglementaires (zones A, B, C et D) en terme d'urbanisme s'établit à deux communes.

Ces deux communes sont dotées d'un Plan d'Occupation des Sols (POS) approuvé à la date d'établissement du PEB en projet.

	FAYENCE	TOURRETTES
Documents d'urbanisme POS/PLU	POS approuvé le 28 août 1991, modifié le 29 septembre 2011	POS approuvé le 29 juin 1993, modifié le 16 juin 2014
PEB en vigueur	Pas de PEB approuvé	Pas de PEB approuvé
PEB actualisé	concerné	concerné

**3.2.2. Superposition du PEB en projet avec les documents d'urbanisme**







### 3.2.3. Règlements du PEB en projet

Le PEB prescrit des restrictions d'urbanisation pour les constructions à usage d'habitation et pour les équipements publics ou collectifs ; le principe général consistant à ne pas accroître la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances sonores.

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

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

### 3.2.4. Typologie des différentes zones du POS/PLU

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

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

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



## Aérodrome de FAYENCE-TOURRETTES – Rapport de présentation du PEB

### Méthodologie :

L'indice psophique  $N$  (IP) était utilisé dans les anciens PEB: Il représente l'impact du bruit du point de vue de la santé et de la gêne ressentie.  
 Pour les nouveaux PEB, la mesure se fait en Lden. C'est un indice de gêne sonore pondéré selon l'heure (bruits de jour, de soir et de nuit).  
 Il n'y a pas d'équivalence mathématique autre qu'une corrélation statistique entre l'IP et le Lden en raison de la différence entre les facteurs d'atténuation.  
 Un repérage sur site a été effectué en 2016 pour compléter les résultats.

### 3.2.5. Relevé des surfaces concernées par les différentes zones du PEB

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

#### SURFACES CONCERNÉES (en hectares) PAR LES ZONES DE BRUIT DU PEB EN PROJET (en indice Lden)

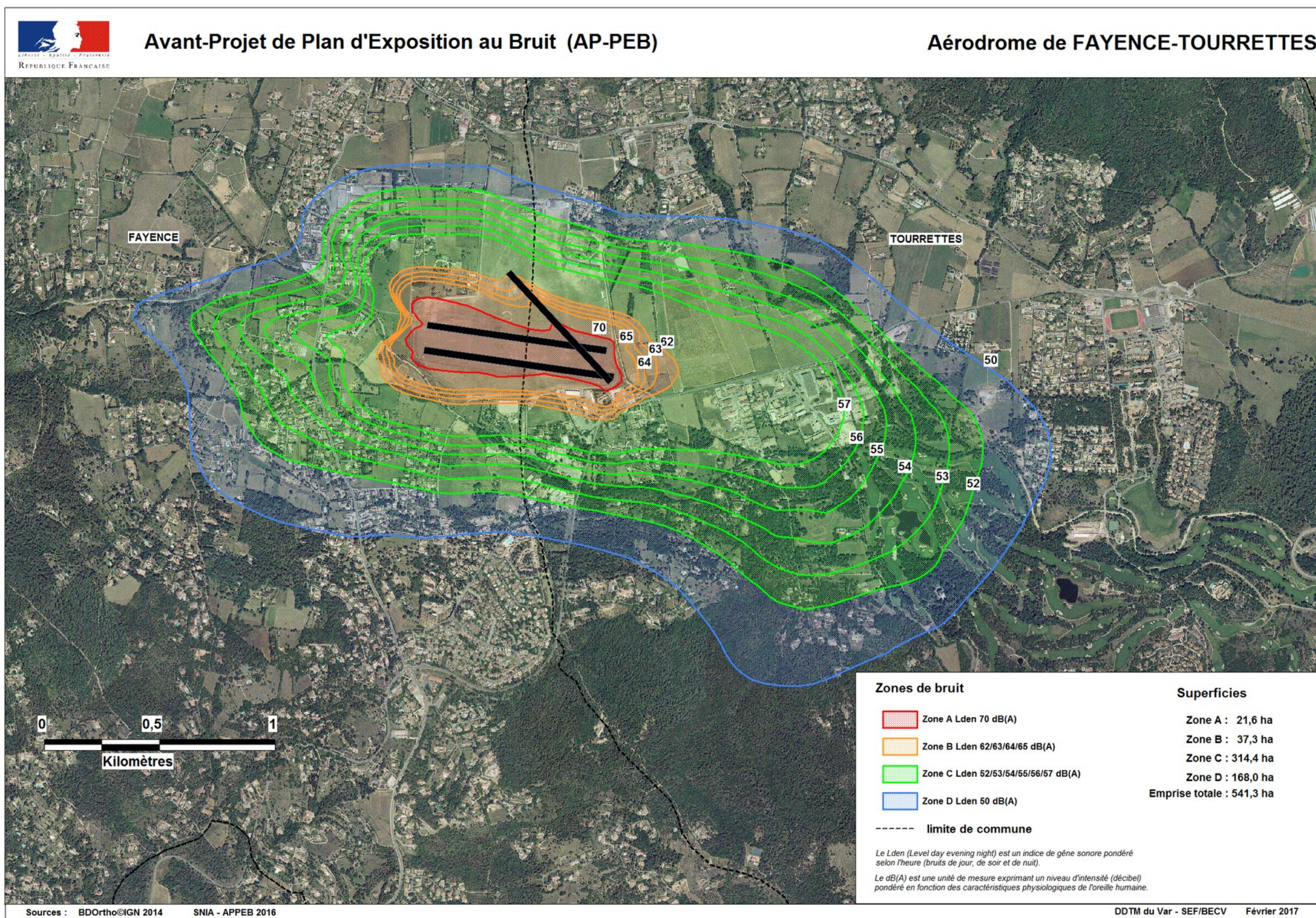
<b>Avant-Projet de PEB</b>																	
Zone A	Zone B					Zone C											
Lden>70	70>Lden>65	70>Lden>64	70>Lden>63	70>Lden>62	65>Lden>57	65>Lden>56	65>Lden>55	65>Lden>54	65>Lden>53	65>Lden>52	64>Lden>57	64>Lden>56	64>Lden>55	64>Lden>54	64>Lden>53	64>Lden>52	
FAYENCE	13,3	9,7	12,6	15,8	19,5	37,6	48,0	61,1	76,8	96,0	119,1	34,6	45,1	58,2	74,0	93,1	116,2
TOURRETTES	8,3	7,8	10,3	13,5	17,8	69,3	88,2	110,5	138,7	174,3	215,0	66,9	85,7	108,0	136,2	171,8	212,5
	21,6	17,5	22,9	29,3	37,3	106,9	136,2	171,6	215,6	270,3	334,1	101,5	130,8	166,2	210,2	264,9	328,7

<b>Avant-Projet de PEB</b>													
Zone C (suite)													
	63>Lden>57	63>Lden>56	63>Lden>55	63>Lden>54	63>Lden>53	63>Lden>52	62>Lden>57	62>Lden>56	62>Lden>55	62>Lden>54	62>Lden>53	62>Lden>52	
FAYENCE	31,4	41,9	54,9	70,7	89,9	112,9	27,8	38,2	51,2	67,1	86,3	109,3	
TOURRETTES	63,7	82,5	104,9	133,1	168,7	209,4	59,4	78,2	100,6	128,8	164,3	205,1	
	95,1	124,4	159,8	203,8	258,6	322,3	87,2	116,4	151,8	195,9	250,6	314,4	

<b>Avant-Projet de PEB</b>						
Zone D						
	57>Lden>50	56>Lden>50	55>Lden>50	54>Lden>50	53>Lden>50	52>Lden>50
FAYENCE	146,8	136,3	123,3	107,5	88,2	65,2
TOURRETTES	248,4	229,7	207,3	179,1	143,6	102,8
	395,2	366,0	330,6	286,6	231,8	168,0

Le PEB en projet occupe une surface globale de 541,3 ha.  
 La zone A correspond à l'emprise de l'aérodrome. Les zones B à D couvrent des zones d'habitations ainsi que d'enseignement.







**Aérodrome de FAYENCE-TOURRETTES – Rapport de présentation du PEB**

3.2.6. Relevé de l'estimation des populations exposées au bruit dans les différentes zones du PEB

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

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

<b>Avant-Projet de PEB</b>																	
Zone A	Zone B				Zone C												
Lden>70	70>Lden>65	70>Lden>64	70>Lden>63	70>Lden>62	65>Lden>57	65>Lden>56	65>Lden>55	65>Lden>54	65>Lden>53	65>Lden>52	64>Lden>57	64>Lden>56	64>Lden>55	64>Lden>54	64>Lden>53	64>Lden>52	
FAYENCE	0	6	9	12	12	84	129	219	363	549	678	81	213	213	360	546	675
TOURRETTES	0	6	6	6	27	225	252	276	291	315	375	225	276	255	291	315	375
	0	12	15	18	39	309	381	495	654	864	1053	306	489	468	651	861	1050

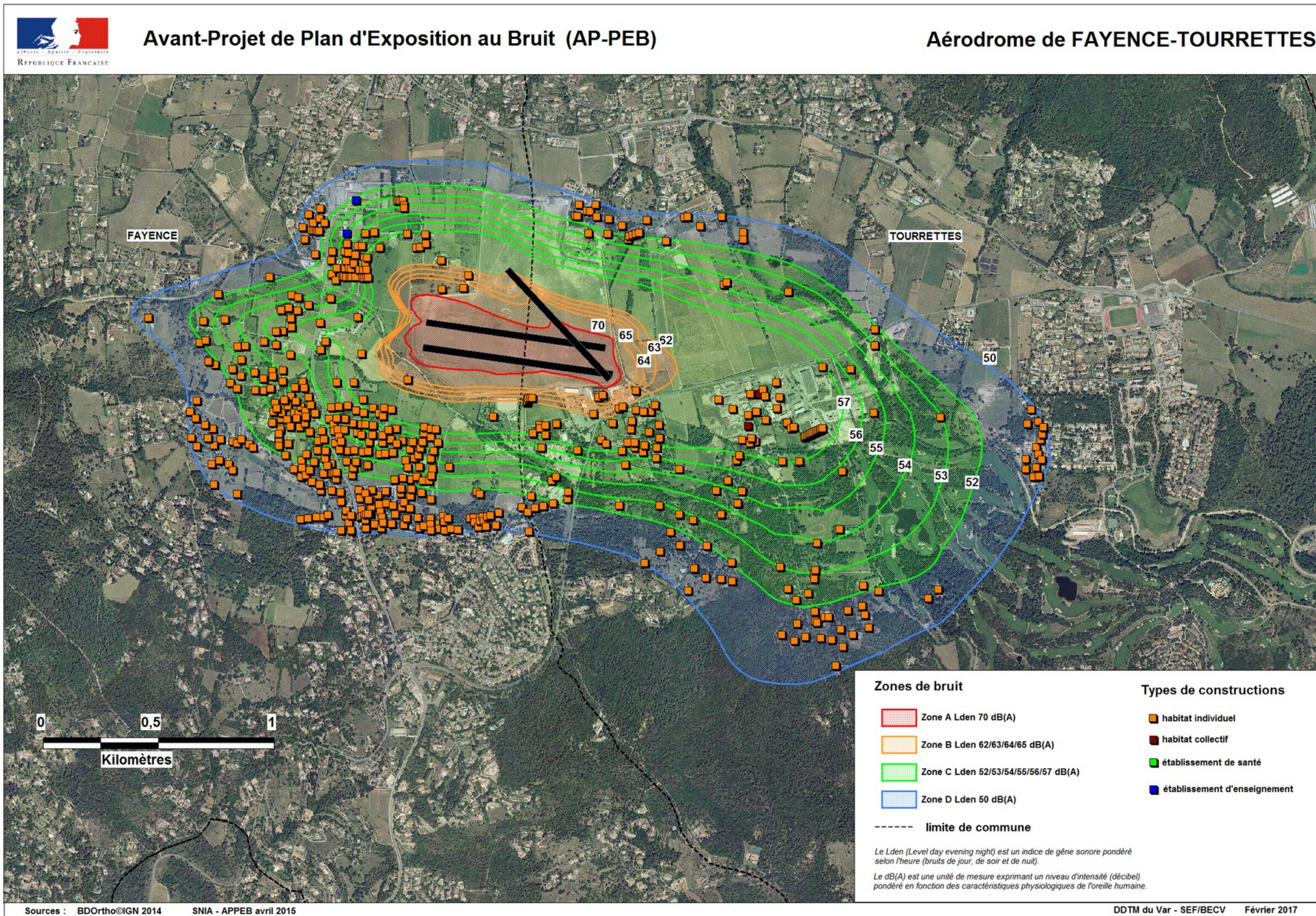
<b>Avant-Projet de PEB</b>												
Zone C (suite)												
	63>Lden>57	63>Lden>56	63>Lden>55	63>Lden>54	63>Lden>53	63>Lden>52	62>Lden>57	62>Lden>56	62>Lden>55	62>Lden>54	62>Lden>53	62>Lden>52
FAYENCE	78	129	213	357	543	672	78	129	213	357	543	672
TOURRETTES	225	252	276	291	315	375	204	231	255	270	294	354
	303	381	489	648	858	1047	282	360	468	627	837	1026

<b>Avant-Projet de PEB</b>						
Zone D						
	57>Lden>50	56>Lden>50	55>Lden>50	54>Lden>50	53>Lden>50	52>Lden>50
FAYENCE	1008	957	873	729	543	414
TOURRETTES	369	342	318	303	279	219
	1377	1299	1191	1032	822	633

Le PEB en projet impacte près de 600 logements, majoritairement individuels.

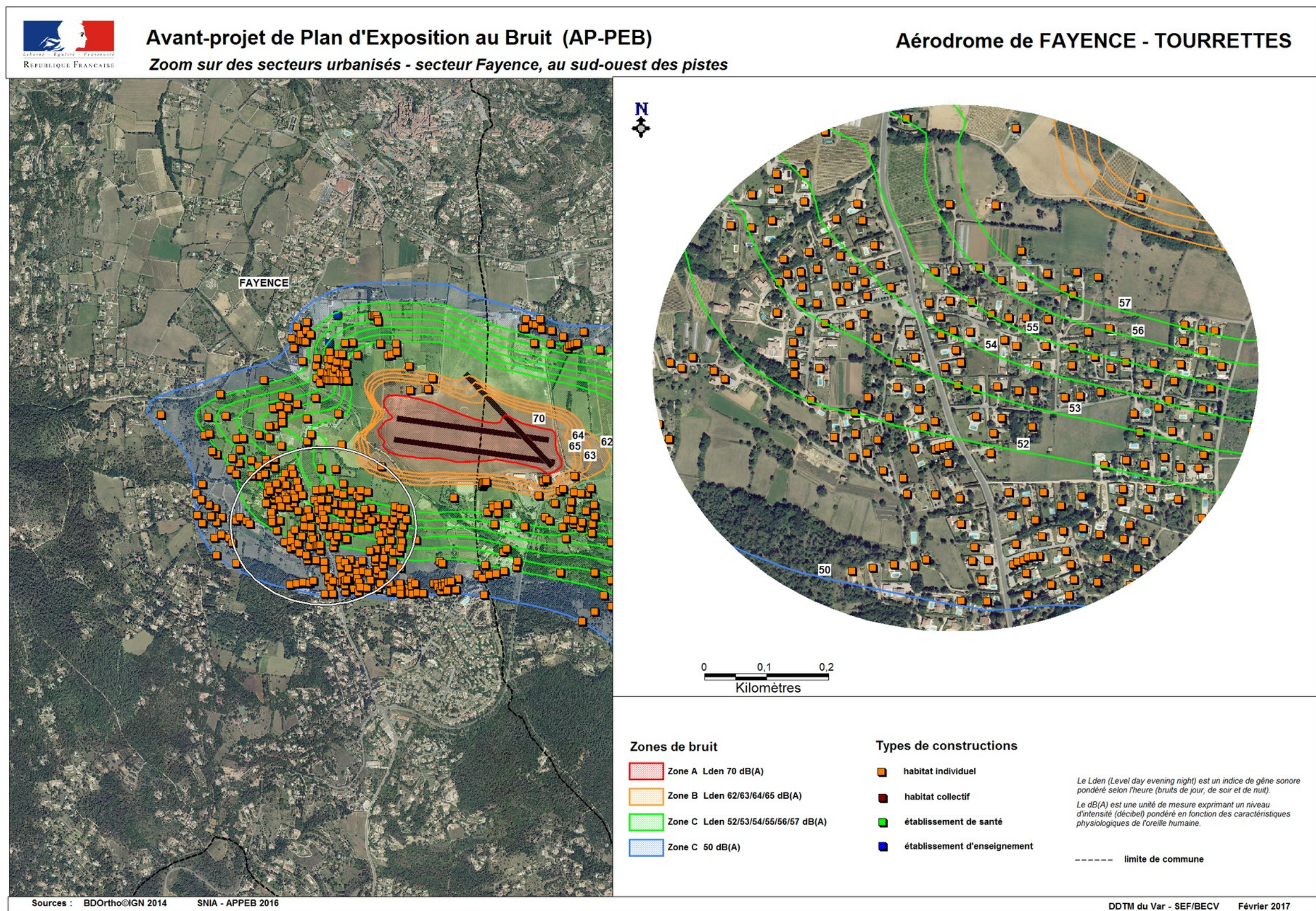
Deux établissements d'enseignement sont en zone C, sur la commune de FAYENCE : le collège « Marie Mauron » et l'école maternelle « La Colombe ».



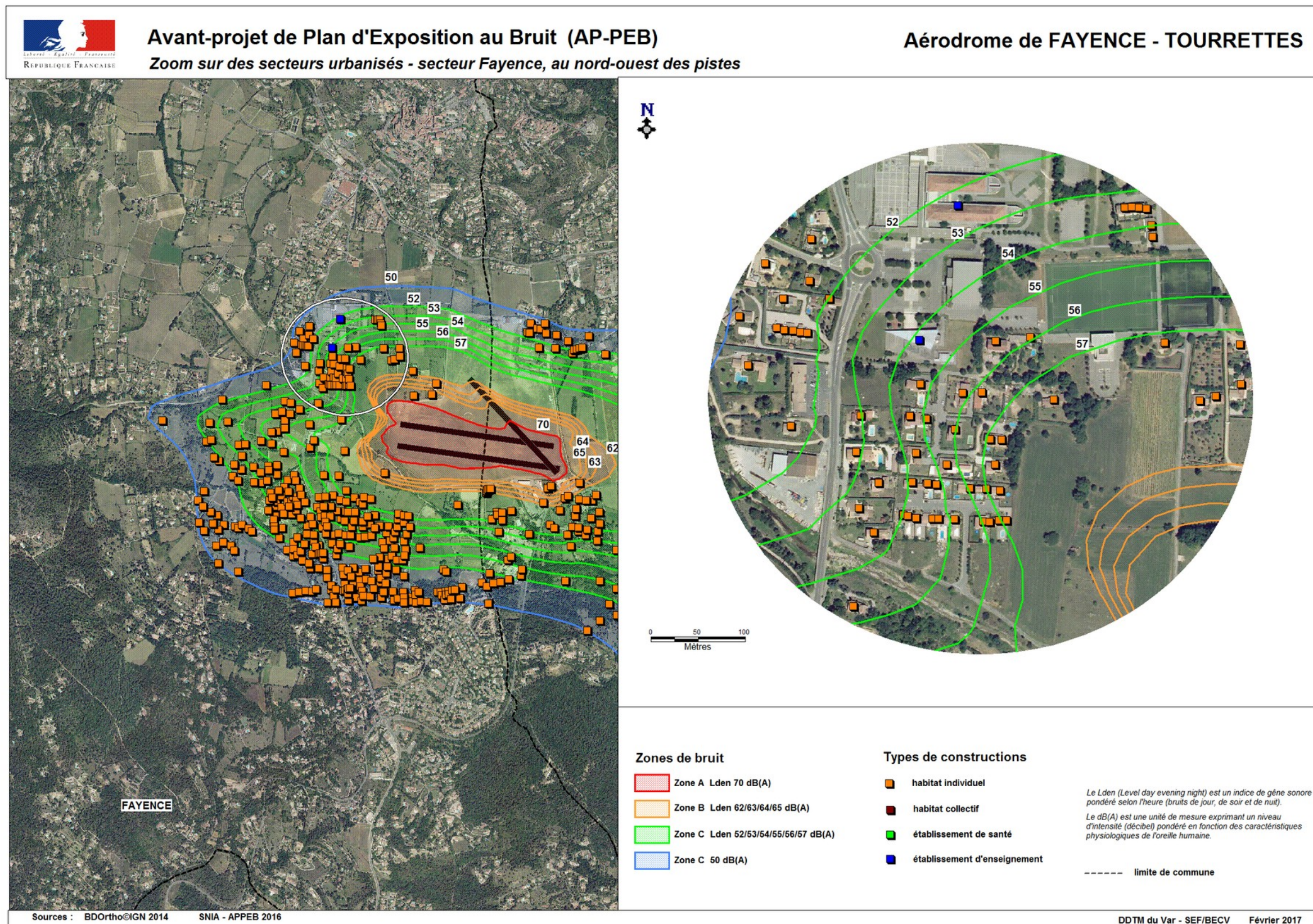




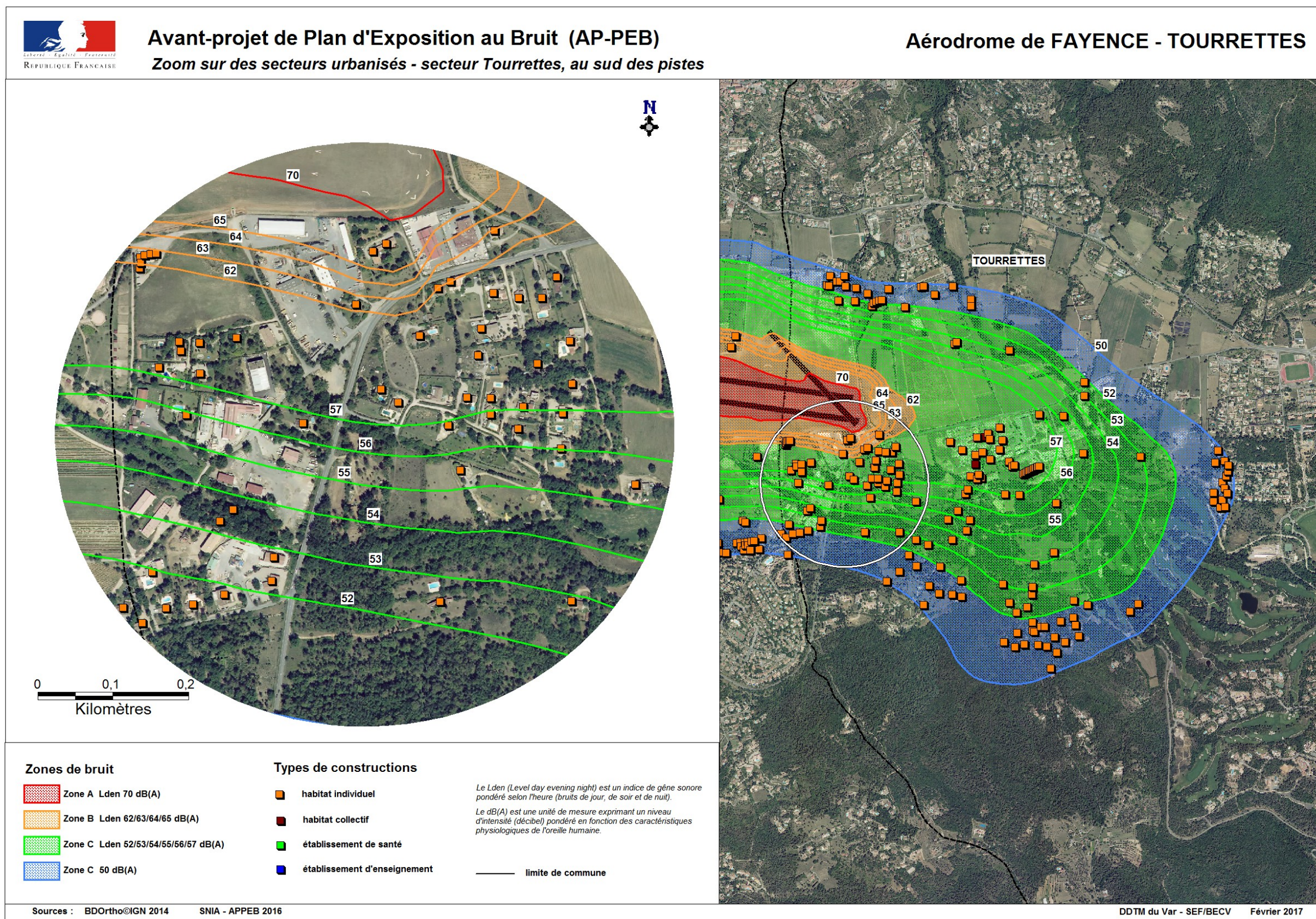
3.2.7. Zoom sur des secteurs urbanisés



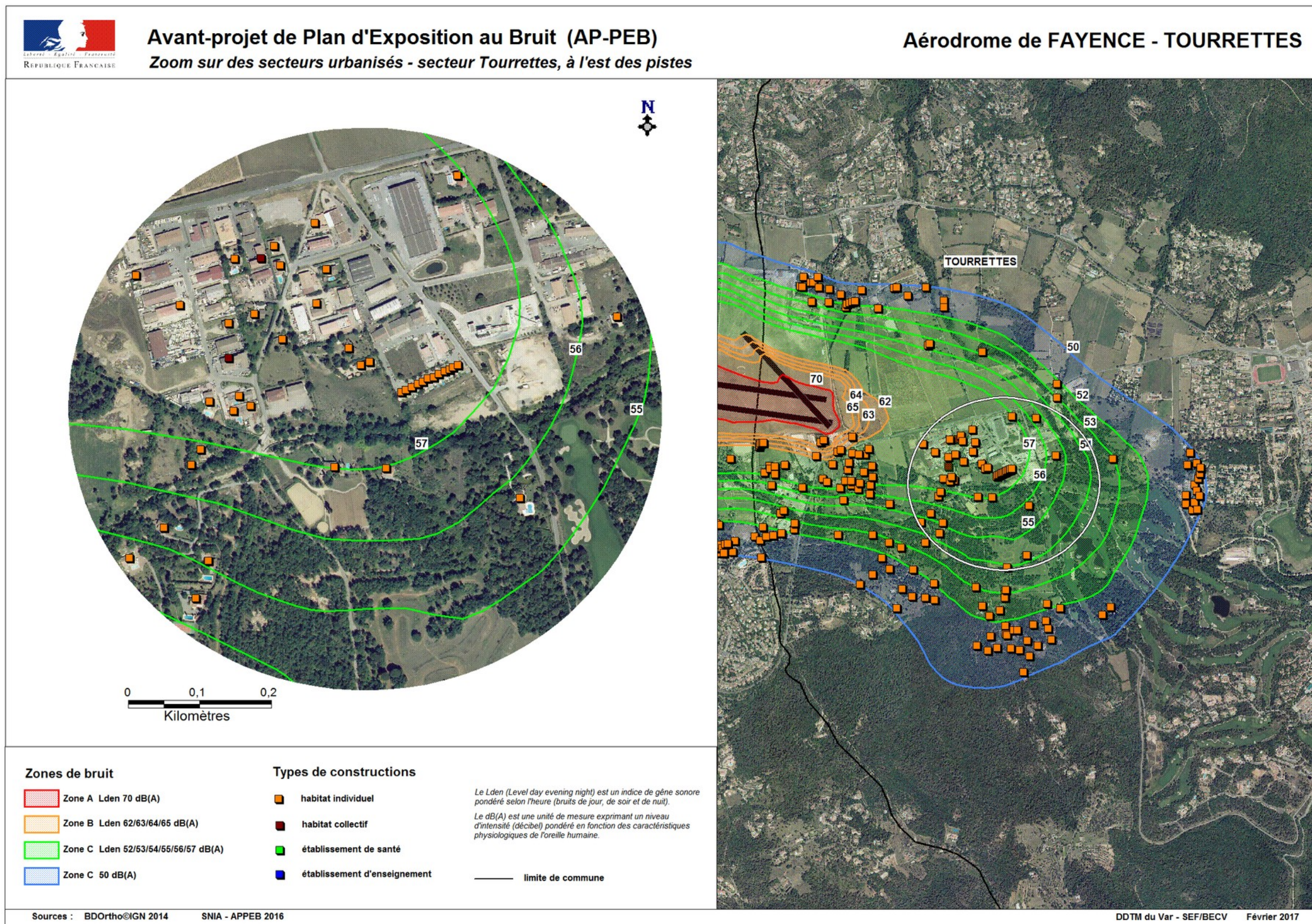












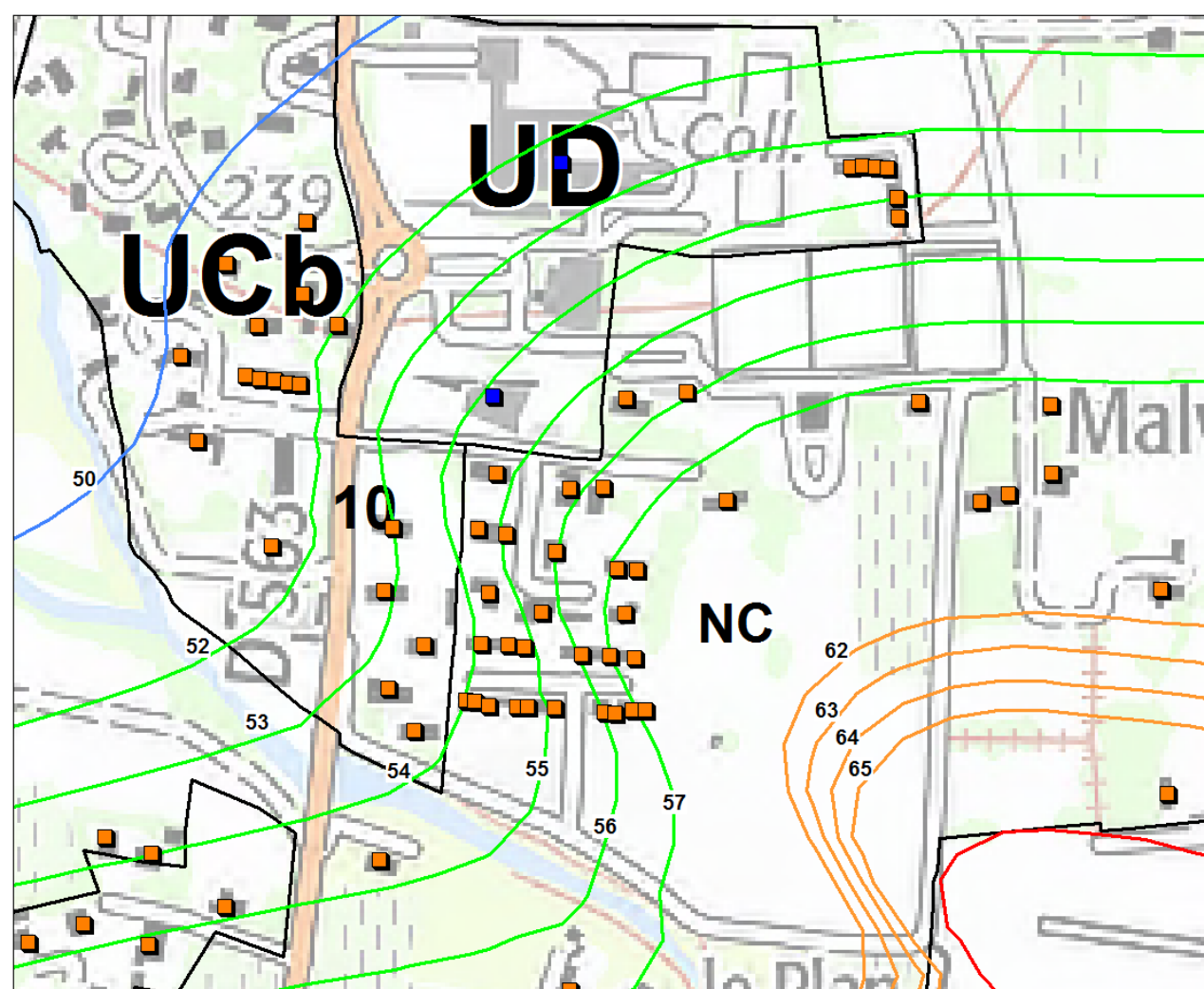


3.2.8. Analyse par commune de l'impact du PEB en projet

Il s'agit de superposer le PEB en projet avec le document d'urbanisme en vigueur au moment de l'établissement du PEB en projet.

Commune de Fayence

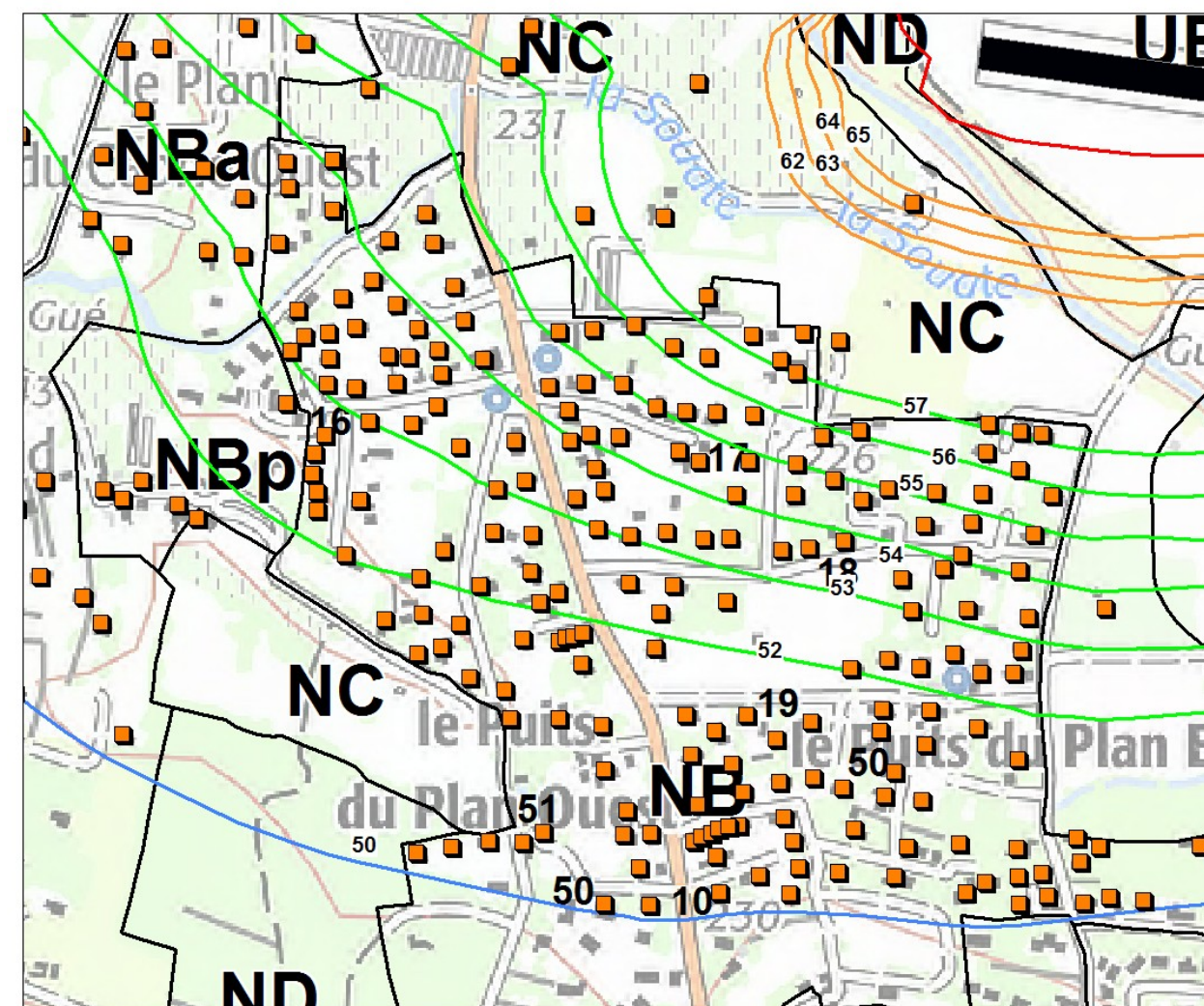
Secteur situé au Nord-Ouest des pistes



Ce secteur est constitué d'habitat individuel et comprend deux établissements d'enseignement. Une partie est située en zone NC agricole et une autre en zone UD réservée aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

En terme d'urbanisme, l'incidence du projet pour ce secteur est peu impactante.

Secteur situé au Sud-Ouest des pistes



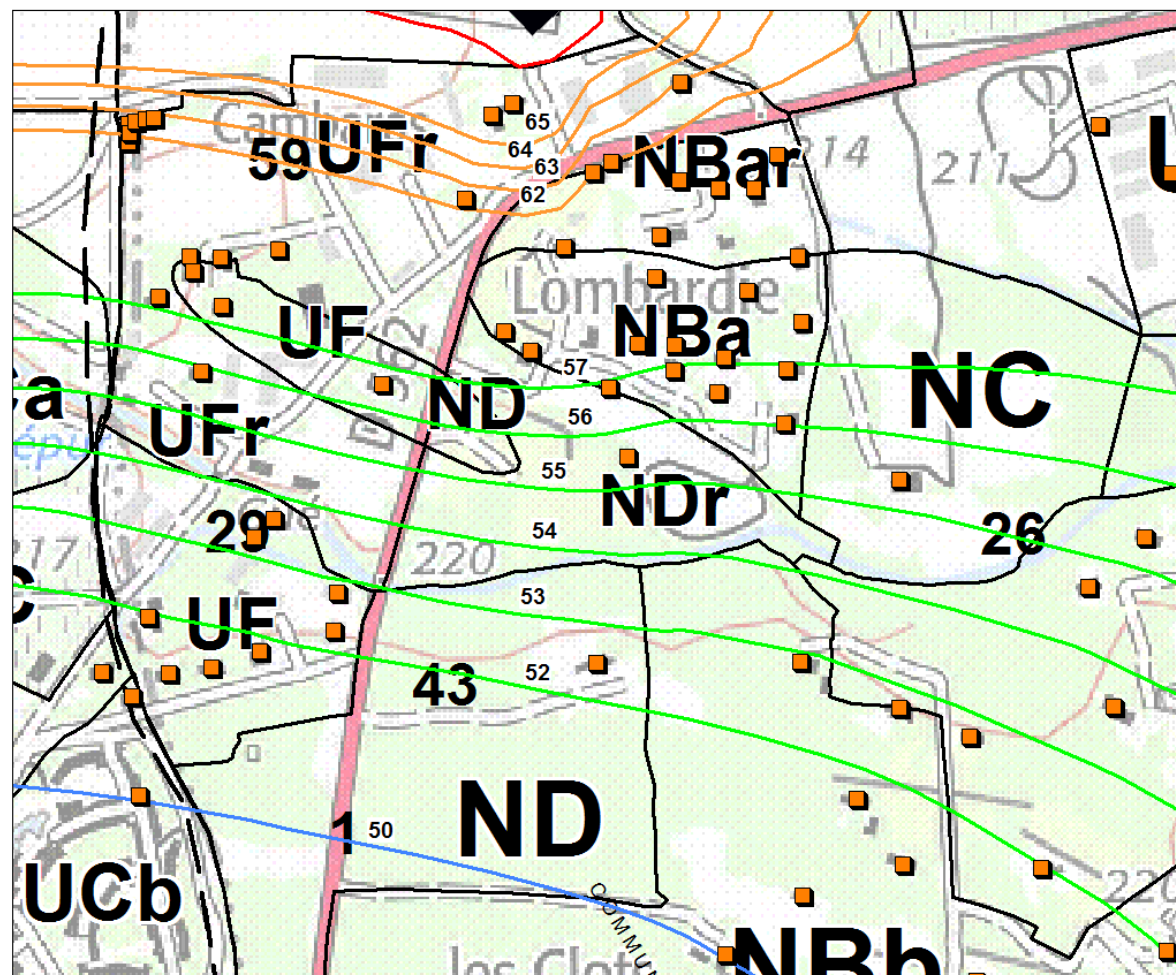
Ce secteur situé principalement en zonage NB d'habitat individuel diffus, l'extension de l'urbanisation y est actuellement limitée.

En terme d'urbanisme, l'incidence du projet pour ce secteur est peu impactante.



Commune de Tourrettes

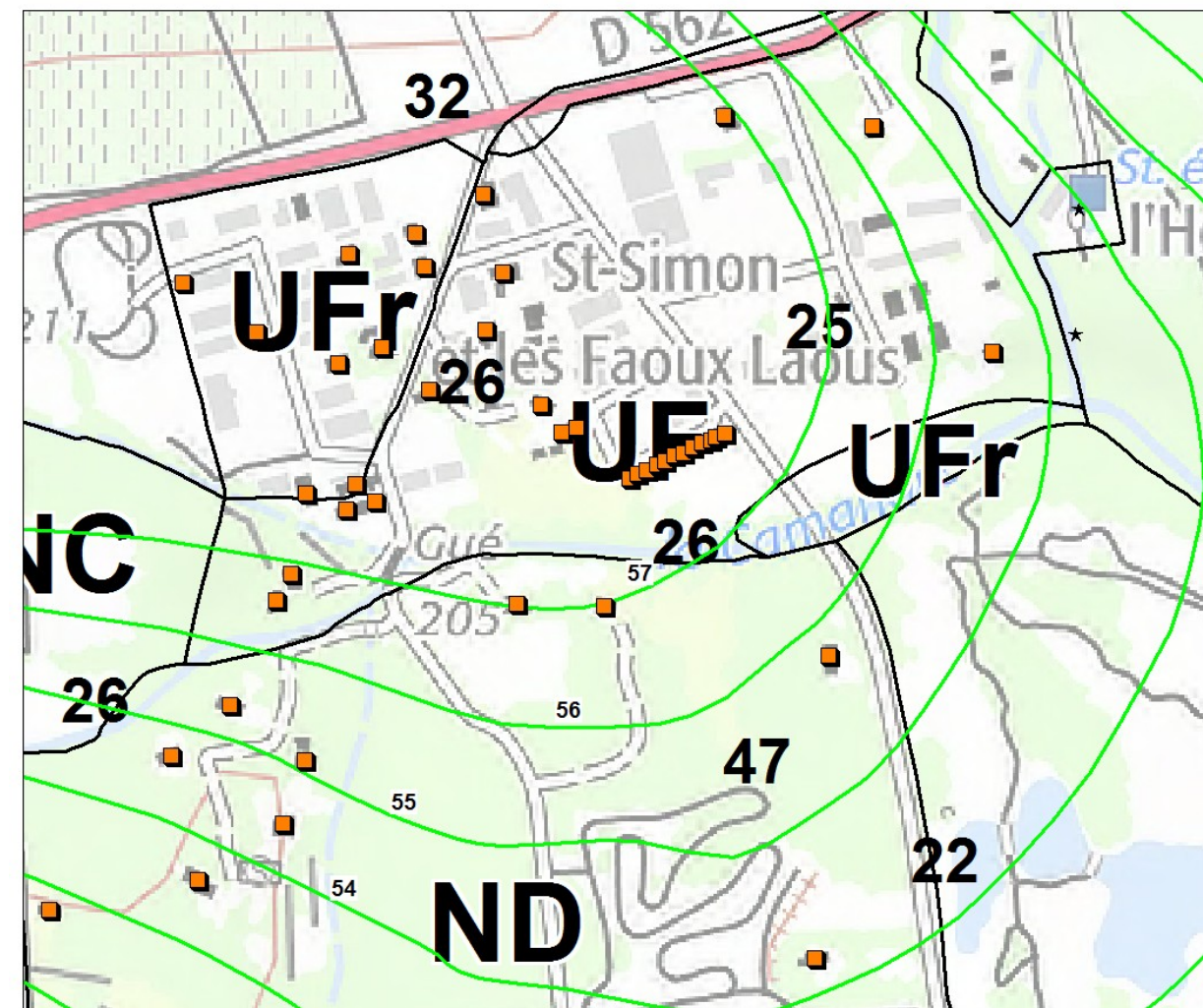
Secteur situé au Sud des pistes



Secteur situé en zone UF affectée principalement aux activités artisanales, commerciales et de services, ainsi qu'en zone NB d'habitat diffus.

En terme d'urbanisme l'incidence du projet sur ce secteur est peu impactante.

Secteur situé à l'Est des pistes



Ce secteur est situé pour la plus grande partie en zone UF, affectée principalement aux activités artisanales, commerciales et de services.

En terme d'urbanisme, l'incidence du projet de PEB sur ce secteur est peu impactante.



## Aérodrome de FAYENCE-TOURRETTES – Rapport de présentation du PEB

### 3.2.9. Réunions d'échanges avec les collectivités et visite sur site.

Tout projet, ou plan, qui vise à changer l'état des choses porte en lui sa contestation potentielle.

Si le processus de consultation lié à l'élaboration d'un Plan d'exposition au bruit est clairement défini par la procédure administrative régie par les textes, il laisse une part d'appréciation sur la concertation préalable.

S'agissant d'un aérodrome ne bénéficiant pas d'une commission consultative de l'environnement, il est apparu important de mener une concertation informelle tout au long de la procédure d'élaboration de l'avant-projet de PEB.

L'initiative portée par l'autorité compétente permet de répondre aux attentes des principaux requérants, à savoir les acteurs institutionnels. A noter qu'il n'y a pas eu de souhaits de rencontre ou d'échanges émanant des acteurs de la société civile.

Ainsi, est résumé l'historique des principaux échanges.

Date	Type de rencontre	Partie prenante	Thèmes abordés	Effets attendus	Observations
12 décembre 2013	première réunion tenue sur l'aérodrome	exploitant (AAPCA), syndicat mixte créateur de l'aérodrome (et maire de Fayence) et DGAC/DSACSE	en vue de déterminer les hypothèses d'élaboration du PEB	Définition de l'emprise du PEB et positionnement des différentes courbes des 4 zones	
21 novembre 2014	Première saisine de la DDTM				
18 avril 2016	réunion interne préparatoire	DDTM/SEF DDTM/STEV	projet de zonage du PLU	superposer les courbes enveloppes de bruit AP-PEB1	Permet d'identifier les secteurs ayant vocation à être urbanisés
09 mai 2016	visite du SPD sur le terrain	SPD DGAC CG83 Maires et conseillers	valeurs communiquées sur-estimées et demande qu'elles soient revues	Vérification des paramètres si nécessaires les courbes sont réétudiées	équilibre à maintenir entre l'activité de l'aérodrome et l'urbanisation des deux communes. Il ne peut pas être dérogé à la mise en place du PEB qui a déjà pris beaucoup de retard
12 mai 2016	réunion PPA en Mairie	Maire STEV	PLU et carte préparatoire avec AP-PEB1	carte à caractère provisoire uniquement diffusée aux maires de Fayence et Tourrettes	discussion entre exploitant et DSAC sur les trafics

Date	Type de rencontre	Partie prenante	Thèmes abordés	Effets attendus	Observations
24 mai 2016	échanges fichiers SIG/MapInfo	SEF DDTM	analyse des dents creuses dans le cadre de l'élaboration du PLU de Fayence avec prise en compte des Permis accordés	Fonciers analysés en U et AU  Les zooms seront faits sur les dents creuses uniquement pour bien localiser les différentes courbes et les différents niveaux de bruit et argumenter le choix de la courbe qui sera retenue pour la zone C	le PEB est formalisé sur une base de l'existant construit (et pas de prospective ou travaux à venir)(et pas sur des permis accordés ou non). Le PEB n'est pas un document de prospective
13 juin 2016	réunion technique sous la présidence du secrétaire général de la sous-préfecture de Draguignan sur le site de l'aérodrome Fayence -Tourrettes	SPD DDTM DGAC SNIA AAPCA communes	DGAC présente l'AP PEB1 positionné sur les hypothèses de trafics	Pas d'évolution car nouveaux trafics non transmis par l'exploitant	ne mentionne pas l'étude d'un AP-PEB 2 et n'apporte pas d'éléments de réponse aux communes concernant la modification des hypothèses de trafic retenues
20 juin 2016	Transmission des données trafics	AAPCA	AAPCA a transmis les données par mail à la DGAC		
05 juillet 2016	réunion technique en sous-préfecture de Draguignan	SPD DGAC SNIA DDTM STEV	restitution des résultats du reparamétrage de l'AP PEB	Hypothèses - période sur 321 jours au lieu de 300j - diminution du nombre de mouvements des remorqueurs sur la tranche horaire 18H-22H et 6H-18H - changement de type d'appareil à l'atterrissage moins bruyant L'ensemble de ces modifications amène à une réduction du trafic : à court terme 31 750 mouvements (au lieu de 41 200) et long terme 32	Une première simulation des courbes enveloppe a été présentée : pour les zones B (65 à 62) et C (57 à 52) la réduction de l'emprise des courbes enveloppe est importante (décalage de l'ordre de 2 courbes : la 54 équivaut à l'ancienne 56).  Suite à venir : obtenir la validation de ces nouvelles hypothèses par l'exploitant et le syndicat mixte



## Aérodrome de FAYENCE-TOURRETTES – Rapport de présentation du PEB

Date	Type de rencontre	Partie prenante	Thèmes abordés	Effets attendus	Observations
				924 mouvements (au lieu de 44 100)	
10 août 2016	courrier du sous-préfet transmis au syndicat mixte			courrier avec les hypothèses de trafic révisées à la baisse (hypothèses communiquées par l'exploitant d'aérodrome, donc validées par l'exploitant d'aérodrome et acceptées par la DSACSE), en lui demandant de délibérer sous 2 mois sur ces nouvelles hypothèses de trafic	démarche visant à faire valider ces hypothèses, puisque les précédentes ont été contestées
13 sept 2016	Délibération du syndicat mixte pour l'aménagement et l'exploitation du centre de vol à voile du pays de Fayence		validation des nouvelles hypothèses par le syndicat mixte	approbation des nouvelles hypothèses de trafics	délibération simplement sur le nombre de mouvements et les trajectoires, sachant qu'ensuite les élus seront naturellement consultés dans le cadre de la procédure d'instruction réglementaire et prendront connaissance des résultats correspondants en termes d'impact sur l'urbanisme (courbes de bruit)
23 sept 2016		DSACSE/DELCAZ		un nouveau dossier d'AP PEB sera élaboré par la DSACSE	
14 nov 2016		DSAC	envoi de l'AP-PEB2 au Préfet		
02 déc 2016		DSAC	produit les documents au format A3 : le rapport d'étude technique en		

Date	Type de rencontre	Partie prenante	Thèmes abordés	Effets attendus	Observations
			version texte modifiable et la carte au 1/25 000ème avec cartouche normalisé (recto-verso)		
19 déc 2016			consultation du service STEV pour avis	choix de la courbe B ne pose aucune difficulté (Lden 62), choix de la courbe C avec position médiane (55 ? 54 ?) permet de répondre positivement aux parties d'aménagement de la commune mais surtout de confirmer le rôle de l'État à savoir la protection des populations exposées aux nuisances sonores. La courbe D sera évidemment maintenue.	Documents liés à la procédure Projet de PEB en cours d'élaboration par DDTM/SEF
23 janvier 2017	réception avis STEV			La courbe C 54 nous apparaît être un bon compromis entre la protection des populations et le développement des deux communes.	Pour mémoire, la commune de Fayence avait souhaité que ce soit la courbe C56 du PEB 1 qui soit prise en compte, ce qui correspond aujourd'hui aux courbes C 53 et 54 du PEB2.
fév 2017			Préparation du nouveau rapport de présentation		Finalisation
mars 2017	Consultation DGAC				Pour valider P-PEB qui fera l'objet de la mise en révision

PLU Fayence et Tourrettes en cours d'élaboration au moment de l'établissement du PEB en projet :  
 PLU Fayence arrêté par DCM du 06/06/16  
 PLU Tourrettes devrait avoir lieu en 09/16



## 4 – Le projet de PEB

### 4.1. Établissement du projet de PEB

#### 4.1.1. Le Préfet décide des valeurs à retenir pour le projet de PEB

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

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

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

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

- de retenir la valeur d'indice Lden 62 comme limite extérieure de la zone B ;
- de retenir la valeur d'indice Lden 54 comme limite extérieure de la zone C ;
- d'instituer une zone D d'information et d'isolation acoustique renforcée, dans un souci de transparence maximale.

Une information a été faite aux collectivités territoriales lors d'une réunion organisée en sous-préfecture de Draguignan le 29 juin 2017.

**En application de l'article R112-8 du Code de l'urbanisme, l'arrêté préfectoral d'élaboration du PEB a été pris le 04 juillet 2017 sur la base du projet de plan d'exposition au bruit (P-PEB).**

**Le projet de plan d'exposition au bruit (P-PEB) de l'aérodrome de Fayence-Tourrettes soumis à l'instruction administrative réglementaire comprendra :**

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

#### 4.1.2. Le Préfet notifie sa décision

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

Bien que non prévu par les textes, le dossier est également transmis, pour information, au Président du Schéma de cohérence territoriale (SCoT).

Cette transmission notifiant la décision a été effectuée le 05 juillet 2017.

### 4.2. Retour sur les avis suite aux consultations

Par courrier en date du 05 juillet 2017, le préfet du Var a notifié aux collectivités territoriales concernées par le PEB de l'aérodrome de Fayence-Tourrettes sa décision d'élaboration dudit PEB.

Conformément à l'article R.112-13 du Code de l'urbanisme, les conseils municipaux des communes concernées et les organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale compétents disposent d'un délai de deux mois pour faire connaître leur avis sur le projet communiqué. A défaut de réponse dans le délai imparti, l'avis est réputé favorable.

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

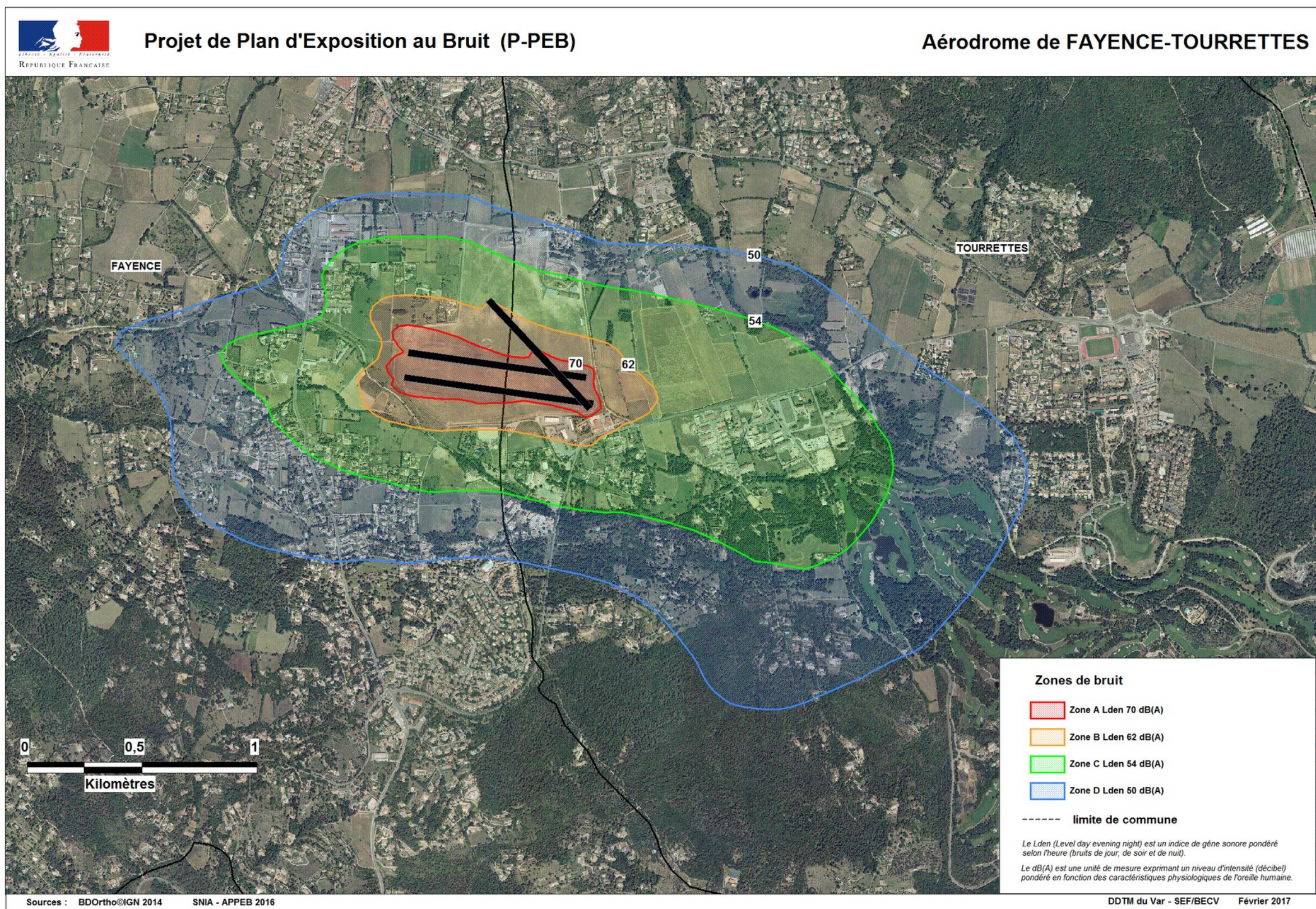
Le tableau ci-dessous récapitule les consultations des collectivités territoriales et les avis.

Collectivité	Date de Saisine	Date Réponse	Avis
Commune de Fayence	05 / 07 / 2017	DCM du 24 / 07 / 2017	Avis favorable A noter : le plan annexé à la DCM est l'Avant-Projet de PEB long terme. Or, la commune devait se prononcer sur le projet de PEB. Le choix des courbes à long terme est cependant validé.
Commune de Tourrettes	05 / 07 / 2017	Courrier du 01 / 08 / 2017	Avis favorable
Communauté de communes Pays de Fayence	05 / 07 / 2017		Pas de réponse Avis réputé favorable
SCoT Pays de Fayence	05 / 07 / 2017		Pas de réponse Avis réputé favorable

En résumé

- 2 collectivités (EPCI, SCoT) consultées, 2 n'ont pas répondu
- 2 communes consultées, 2 ont répondu.







**4.2. Déroulé de la procédure d'enquête publique**

Le projet de plan d'exposition au bruit (P-PEB) est soumis à enquête publique par le préfet dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article L. 112-16 et selon les modalités fixées par le décret n° 87-339 du 21 mai 1987 définissant les modalités de l'enquête publique relative aux plans d'exposition au bruit des aérodromes.

Les objectifs du PEB sont rappelés : le PEB est destiné à maîtriser l'urbanisation autour de l'aérodrome en limitant les droits à construire dans les zones de bruit et en imposant une isolation acoustique renforcée pour les constructions autorisées dans les zones de bruit. Document d'urbanisme opposable, il est annexé au PLU.

Dans les formes prescrites par le code de l'environnement, une enquête publique relative au projet de plan d'exposition au bruit (P-PEB) de l'aérodrome de Fayence-Tourrettes a été ouverte sur le territoire des communes de Fayence et Tourrettes.

Par arrêté préfectoral en date du 27 octobre 2017, ladite enquête a débuté en mairies de Fayence et Tourrettes.

Un dossier et un registre d'enquête ont été tenus à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête en mairies de Fayence et Tourrettes. Toute personne a pu en prendre connaissance aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux au public :

Mairies	Horaires
<b>Mairie de Fayence</b> 2 Place de la République – 83440 FAYENCE	<b>Mairie de Tourrettes</b> 2 place de la Mairie – 83440 Tourrettes
Lundi au vendredi : 8 h à 12 h et 13 h 30 à 17 h	Lundi au vendredi : 9 h à 12 h et 14 h à 17 h

Le dossier a été en outre consultable pendant la durée de l'enquête sur le site internet de l'État dans le Var à l'adresse suivante : <http://www.var.gouv.fr>.

L'accès gratuit au dossier a été également possible depuis un poste informatique installé en préfecture du Var aux heures d'ouverture habituelles de celle-ci.

Le public a pu consigner ses observations et propositions sur les registres d'enquête tenus à sa disposition par les mairies de Fayence et Tourrettes. Ces registres, établis sur feuillets non mobiles, ont été ouverts, cotés et paraphés par le commissaire enquêteur.

Le public a pu également les adresser par courrier postal au siège de l'enquête ou par voie dématérialisée en utilisant le formulaire de « contact » accessible sur le site internet des services de l'État dans le Var à l'adresse ci-dessus.

Les courriers électroniques ont été accessibles sur le site internet mentionné ci-dessus et transmis au commissaire enquêteur qui les a visés, les a numérotés et les a annexés au registre d'enquête pour être tenus à disposition du public.

Le commissaire enquêteur s'est tenu à la disposition du public pour recevoir ses observations écrites ou orales, aux jours et heures ci-dessous mentionnés en mairies de Fayence et Tourrettes :

Permanences	Mairie de Fayence	Mairie de Tourrettes
lundi 20 novembre 2017	9 h – 12 h	14 h – 17 h
lundi 27 novembre 2017	14 h – 17 h	9 h – 12 h
jeudi 30 novembre 2017	9 h – 12 h	14 h – 17 h
jeudi 7 décembre 2017	14 h – 17 h	9 h – 12 h
jeudi 14 décembre 2017	9 h – 12 h	14 h – 17 h
lundi 18 décembre 2017	14 h – 17 h	9 h – 12 h
vendredi 22 décembre 2017	14 h – 17 h	9 h – 12 h

Pendant la durée de l'enquête, le commissaire enquêteur a pu :

- recevoir toute information et, s'il estimait que des documents seraient utiles à la bonne information du public, demander au maître d'ouvrage de communiquer ces documents au public,
- visiter les lieux concernés, à l'exception des lieux d'habitation, après en avoir informé au préalable les propriétaires et les occupants,
- entendre toutes les personnes concernées par le projet, plan ou programme qui en ont fait la demande et convoquer toutes les personnes dont il a jugé l'audition utile,
- organiser, sous sa présidence, toute réunion d'information et d'échange avec le public en présence du maître d'ouvrage.

Le commissaire enquêteur remet son rapport et ses conclusions au préfet à la fin de l'enquête.

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

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



**Quelques chiffres clés :**

8 remarques en permanence + 1 sur registre pour Fayence

3 remarques en permanence, 2 sur registre + 1 courriel pour Tourrettes

Le commissaire enquêteur a transmis au Préfet, par courriel du 29 décembre 2017, une synthèse des observations écrites et orales recueillies au cours de l'enquête publique.

Enfin, le commissaire enquêteur a rendu, le 22 janvier 2018, son rapport et ses conclusions. Il émet un avis favorable, avec réserves, sur ce projet.

**A noter :**

Ces éléments seront portés à la connaissance du public dans les conditions de lieux prévues à l'article 3 de l'arrêté de mise à l'enquête, et le cas échéant par tout moyen approprié. Une copie du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur est tenue à la disposition du public pendant un an à compter de la date de la clôture de l'enquête :

- aux mairies de Fayence et Tourrettes,
- à la direction départementale des territoires et de la mer du Var, service aménagement durable,
- en préfecture du Var.

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

**5. LE PEB APPROUVÉ**

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

Le dossier de PEB est adressé à la Direction de la sécurité de l'aviation civile Sud-Est pour relecture et accord.

Puis, le Préfet du Var approuve le PEB.

S'ensuivront les publications : la parution au recueil des actes administratifs (RAA), les parutions Presse et les affichages.

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

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

- à la mairie de chacune des communes concernées, et le cas échéant aux sièges des établissements publics de coopération intercommunale compétents,
- à la préfecture, notamment sur le site du Portail de l'État, [www.var.gouv.fr](http://www.var.gouv.fr)

**Pour mémoire**

**L'arrêté préfectoral** est assorti de pièces annexes composant le dossier de PEB.

**Le PEB comprend :**

- un rapport de présentation assorti de ses annexes ;
- une représentation cartographique à l'échelle du 1/25 000<sup>ème</sup> faisant apparaître les limites des zones A, B, C et D.

Ces deux documents, annexés à l'arrêté préfectoral, font partie intégrante de la décision.

**Une note** exposant les résultats de la consultation est également jointe.





**Maîtrise d'ouvrage :**



**MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE**  
Direction générale de l'Aviation civile  
Direction de la sécurité de l'Aviation civile Sud-Est



**Préfecture du Var**

---

**Aérodrome de « FAYENCE-TOURRETTES »**

---

**Plan d'Exposition au Bruit (PEB)**

**Annexes**

---

**Maîtrise d'œuvre : DDTM**



**Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Var**

Adresse postale : Préfecture du Var  
DDTM – Service environnement et forêt  
bureau environnement et cadre de vie  
Boulevard du 112ème Régiment d'Infanterie  
CS 31209  
83070 TOULON CEDEX  
Tél: 04 94 46 83 83  
mail : ddtm@var.gouv.fr

Localisation géographique  
244 avenue de l'Infanterie de Marine à Toulon

**Assistance technique : SNIA-MED**



**Service National d'Ingénierie Aéroportuaire**

1, rue Vincent Auriol  
13617 Aix-en-Provence cedex 1  
Tél : 04 42 33 75 11

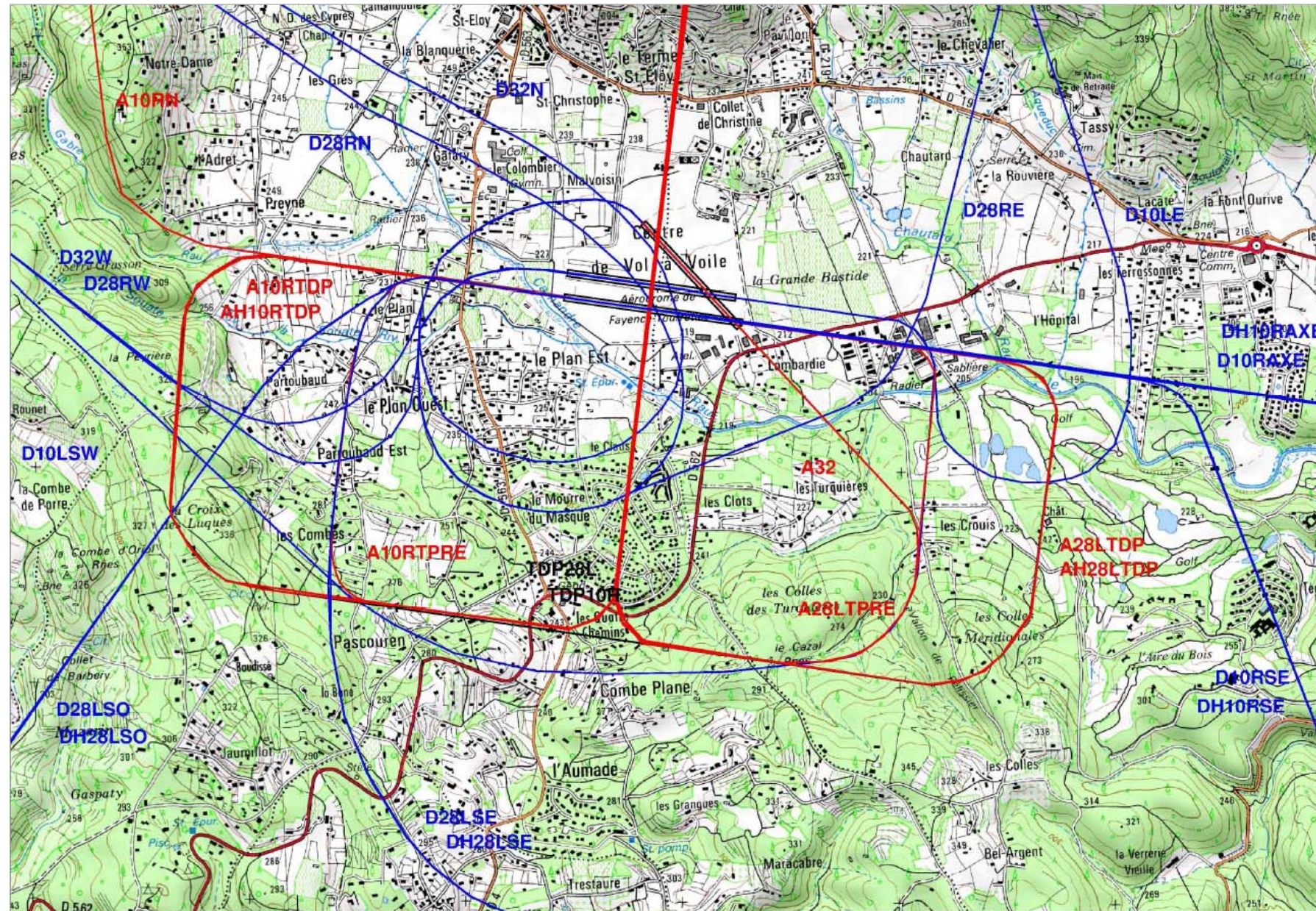


## **Table des matières**

ANNEXE 1 : trajectoires.....	3
ANNEXE 2 : répartition du trafic sur les trajectoires.....	4
ANNEXE 3 : plans aux deux horizons d'étude.....	5
Court terme.....	5
Long terme.....	5
ANNEXE 4 : procédure d'établissement et de révision d'un plan d'exposition au bruit.....	6
ANNEXE 5 : niveaux d'isolation acoustique devant être atteints dans les différentes zones du PEB.....	7
ANNEXE 6 : articles L.112-3 à L.112-17 du code de l'urbanisme.....	7
ANNEXE 7 : articles R.112-1 à R.112-17 du code de l'urbanisme.....	9
ANNEXE 8 : glossaire.....	12
ANNEXE 9 : courbes du projet de PEB sur fond photographie aérienne .....	13
ANNEXE 10 : courbes du projet de PEB avec fonds PLU .....	14
ANNEXE 11 : projet de courrier destiné à l'exploitant de l'aérodrome.....	15



ANNEXE 1 : trajectoires





**Aérodrome de FAYENCE-TOURRETTES – Annexes au Rapport de présentation du PEB**

**ANNEXE 2 : répartition du trafic sur les trajectoires**

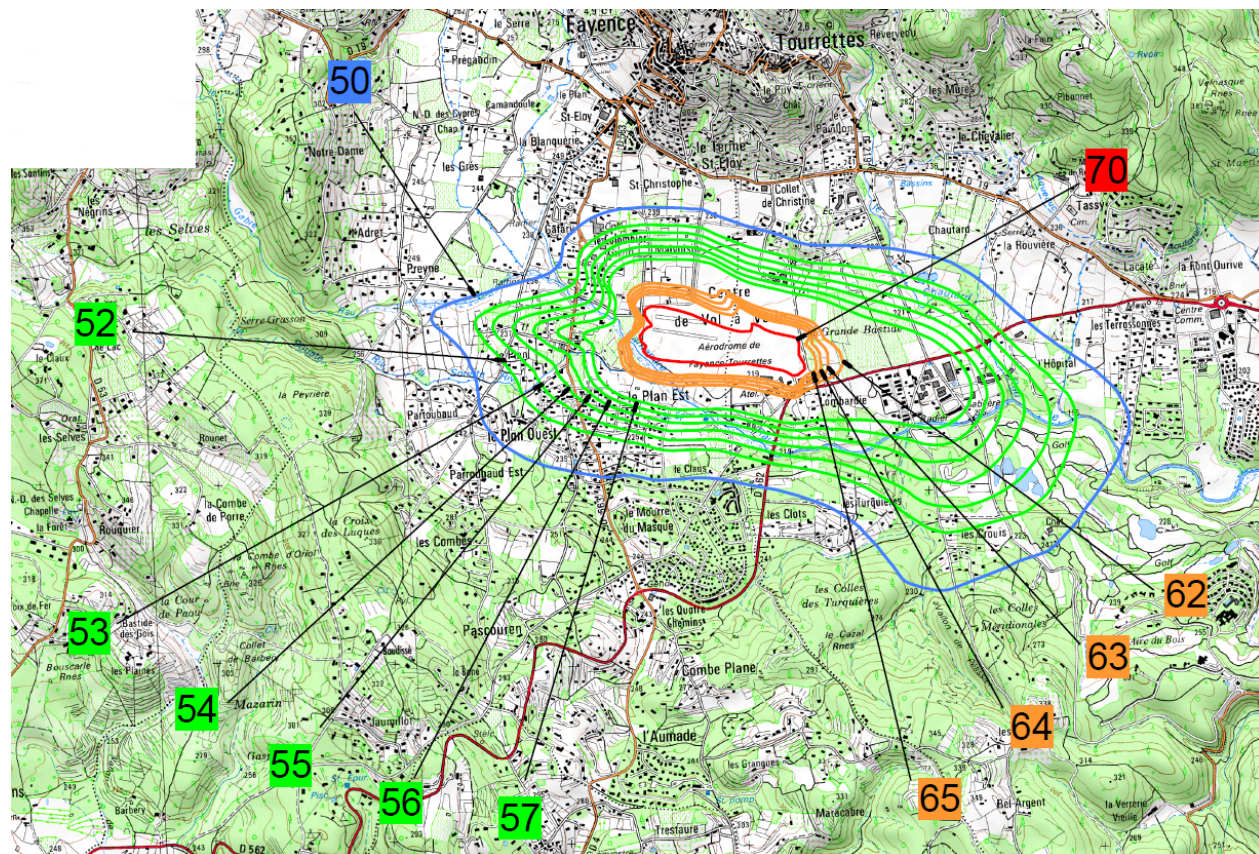
Type d'appareil	Type d'appareil utilisé pour la modélisation INM	A10RTPRE	A10RN	A28LTPRE	A32	D10LSW	D10LE	D28RW	D28RE	D28RN	D32W	D32N	TDP10R	TDP28L	A10RTPAV	A28LTPAV	D10RAXE	D10RSE	D28LSO	D28LSE	A10RTPUL	A28LTPUL	D10RAXE	D10RSE	D28LSO	D28LSE	
REMORQUEURS	GASEPV					40%	40%	4%	4%	4%	4%	4%															
REMORQUEURS	GASEPF	60%	20%	12%	8%																						
AVIONS	GASEPV												31,88%	5,62%	26,56%	4,69%	7,81%	18,75%	1,56%	3,13%							
ULM	GASEPF												25,5%	4,5%							29,75%	5,25%	8,75%	21%	1,75%	3,5%	

Type d'appareil	Type d'appareil utilisé pour la modélisation INM	AH10RTDP	AH28LTDP	DH10RAXE	DH10RSE	DH28LSO	DH28LSE
HELICOPTERES	SA350D	42,5%	7,5%	12,5%	30%	2,5%	5%
HELICOPTERES	SA355F	42,5%	7,5%	12,5%	30%	2,5%	5%



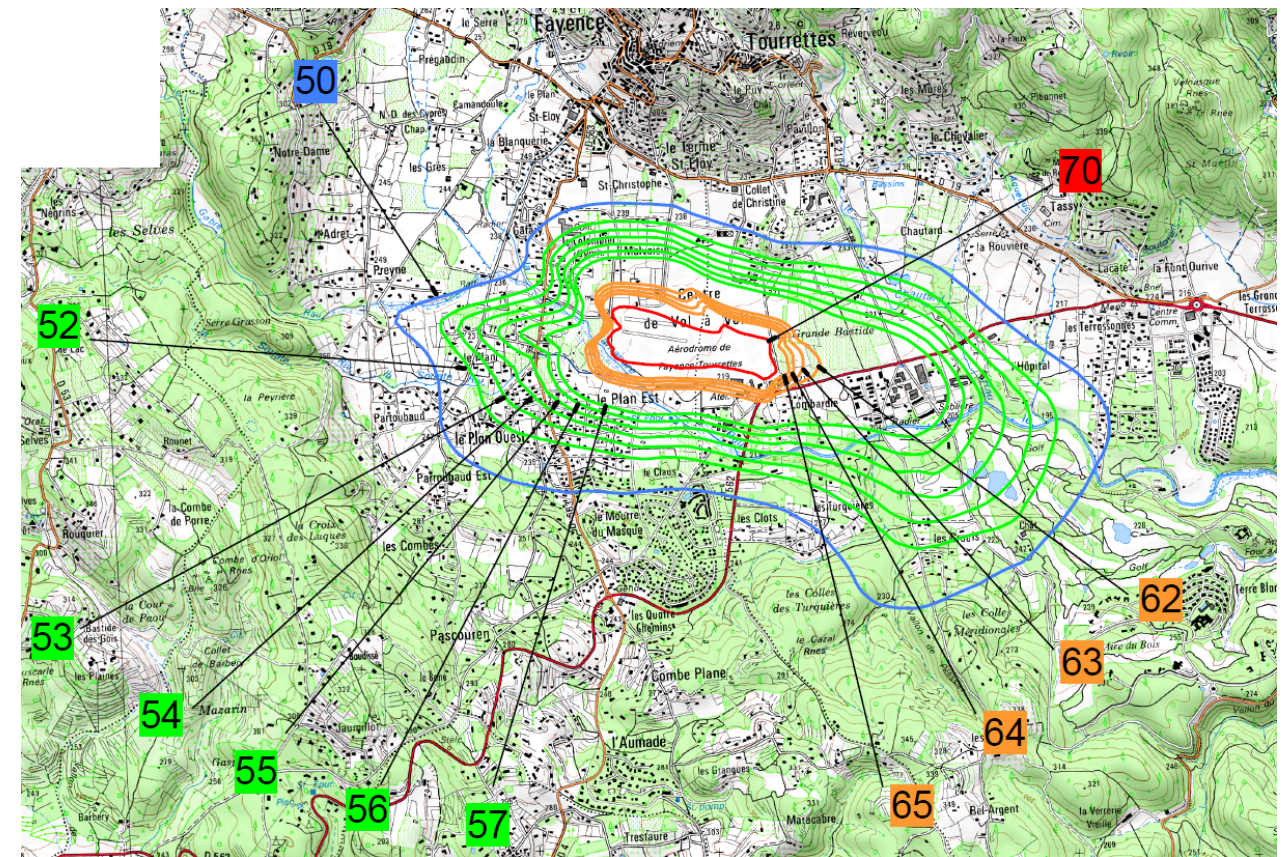
ANNEXE 3 : plans aux deux horizons d'étude

Court terme



Extrait de la carte LFMF/APPEB-CT/SNIA-MED/2

Long terme



Extrait de la carte LFMF/APPEB-LT/SNIA-MED/2



**ANNEXE 4 : procédure d'établissement et de révision d'un plan d'exposition au bruit**

***Etape 1 : Préparation et élaboration du projet de PEB***

**a) Élaboration de l'avant-projet de plan d'exposition au bruit (APPEB)**

L'ensemble des perspectives de développement et d'utilisation de l'aérodrome à court, moyen et long termes sont définies. Un avant-projet de plan d'exposition au bruit (APPEB) est proposé : il est constitué de l'enveloppe des différentes courbes ainsi obtenues pour chacun des trois horizons.

**b) Choix des indices et élaboration du projet de PEB**

Le dossier d'APPEB est si nécessaire soumis par le préfet aux collectivités concernées en vue de recueillir leur avis sur les valeurs de l'indice Lden à prendre en compte pour déterminer la limite extérieure de la zone C et de la zone B (le cas échéant).

Le préfet prend la décision de réviser ou d'établir le PEB, fixe les hypothèses à court, moyen et long termes retenues, propose les valeurs d'indices pour les limites extérieures des zones B et C et propose éventuellement une zone D. Lorsque l'emprise de l'aérodrome ou les communes concernées ou susceptibles d'être concernées par le PEB sont situées sur le territoire de plusieurs départements, la décision est prise conjointement par les préfets de ces départements.

Un projet de PEB est élaboré sur ces bases.

A compter de la décision d'élaboration ou de révision du PEB, le préfet peut, par arrêté, délimiter les territoires à l'intérieur desquels s'appliqueront par anticipation, pour une durée maximale de 2 ans, les dispositions relatives aux zones C et D.

***Etape 2 : Consultations et approbation du PEB***

**a) Consultations des communes ou établissements publics de coopération intercommunale concernés**

La décision d'établissement ou de révision du PEB est notifiée pour avis, accompagnée du projet de PEB, aux maires des communes concernées et, s'il y a lieu, aux présidents des établissements publics de coopération intercommunale compétents (EPCI). Elle devra être publiée dans deux journaux locaux et affichée dans chaque mairie et siège d'EPCI durant un mois, les conseils municipaux et les présidents des EPCI disposant de deux mois pour donner leur avis.

**b) Enquête publique et approbation**

A l'issue des différentes consultations, le préfet soumet à enquête publique le projet de PEB éventuellement modifié en fonction des avis recueillis.

Le président du tribunal administratif est saisi par le préfet en vue de la désignation d'un commissaire enquêteur. Le préfet prend ensuite un arrêté organisant cette enquête ; cet arrêté doit être affiché en mairie et dans la zone publique de l'aérodrome et publié dans deux journaux locaux, 15 jours avant le début de l'enquête et durant ses huit premiers jours. La durée minimale de l'enquête est d'un mois, le rapport et l'avis du commissaire enquêteur intervenant au plus tard dans un délai d'un mois à l'issue de la clôture de l'enquête.

Après avoir recueilli les avis, le commissaire enquêteur remet au préfet le dossier d'enquête avec son rapport et ses conclusions ; le projet de PEB peut être modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête

publique.

Le préfet prend ensuite un arrêté approuvant le PEB après accord exprès du ministre chargé de l'aviation civile (pour les aérodromes d'intérêt national) ou du Ministre de la Défense suivant l'affectation de l'aérodrome.

L'arrêté d'approbation et le PEB doivent être tenus à la disposition du public en mairie, aux sièges des EPCI et en préfecture. L'avis de mise à disposition doit être publié dans deux journaux locaux et affiché en mairie et aux sièges des EPCI.

Le PEB approuvé sera annexé aux plans locaux d'urbanisme, aux plans de sauvegarde et de mise en valeur et aux cartes communales des communes concernées. Les schémas de cohérence territoriale, schémas de secteur, plans locaux d'urbanisme, plans de sauvegarde et de mise en valeur et les cartes communales doivent être rendus compatibles avec les dispositions particulières aux zones de bruit autour des aérodromes.



**ANNEXE 5 : niveaux d'isolation acoustique devant être atteints dans les différentes zones du PEB**

	Zone A	Zone B	Zone C	Extérieur immédiat de la zone C
Constructions à usage d'habitation exceptionnellement admises	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	30 dB(A)
Locaux d'enseignement et de soins	47dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	30 dB(A)
Locaux à usage de bureaux ou recevant du public	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	30 dB(A)

**ANNEXE 6 : articles L.112-3 à L.112-17 du code de l'urbanisme**

En vigueur au 28 octobre 2016

Code de l'urbanisme - Partie législative - Livre Ier : Réglementation de l'urbanisme  
Titre Ier : Règles applicables sur l'ensemble du territoire  
Chapitre II : Servitudes d'urbanisme

**Section 2 : Zones de bruit des aérodromes**

**Article L112-3**

Au voisinage des aérodromes, les conditions d'utilisation des sols exposés aux nuisances dues au bruit des aéronefs sont fixées par la présente section, dont les dispositions complètent les règles générales instituées en application de l'article L. 101-3.

**Article L112-4**

Les schémas de cohérence territoriale, les plans locaux d'urbanisme, les plans de sauvegarde et de mise en valeur et les cartes communales sont compatibles avec les dispositions de la présente section.

Ces dispositions sont opposables à toute personne publique ou privée pour l'exécution de tous travaux, constructions, aménagements, affouillements ou exhaussements des sols, la création de lotissements et l'ouverture des installations classées pour la protection de l'environnement.

**Sous-section 1 : Champ d'application**

**Article L112-5**

La présente section est applicable :

- 1° Aux aérodromes classés selon le Code de l'aviation civile en catégories A, B et C ;
- 2° Aux aérodromes civils ou militaires figurant sur une liste établie par l'autorité administrative compétente de l'Etat ;
- 3° A tout nouvel aérodrome à réaliser ayant vocation à accueillir le trafic commercial de passagers en substitution d'un aérodrome mentionné au 1°, dont la réalisation a nécessité des travaux déclarés d'utilité publique.

**Sous-section 2 : Plan d'exposition au bruit des aérodromes**

**Article L112-6**

Pour l'application des prescriptions édictées par la présente section, un plan d'exposition au bruit est établi pour chacun des aérodromes mentionnés à l'article L. 112-5.

Le plan d'exposition au bruit est annexé au plan local d'urbanisme, au plan de sauvegarde et de mise en valeur et à la carte communale.

**Paragraphe 1 : Contenu du plan d'exposition au bruit des aérodromes**

**Article L112-7**

Le plan d'exposition au bruit comprend un rapport de présentation et des documents graphiques.

Il définit, à partir des prévisions de développement de l'activité aérienne, de l'extension prévisible des infrastructures et des procédures de circulation aérienne, des zones diversement exposées au bruit engendré par les aéronefs.

Il les classe en fonction de l'intensité décroissante du bruit en zones A et B, dites zones de bruit fort, C, dite zone de bruit modéré, et D. Ces zones sont définies en fonction des valeurs d'indices évaluant la gêne due au bruit des aéronefs fixées par décret en Conseil d'Etat.



## Aérodrome de FAYENCE-TOURRETTES – Annexes au Rapport de présentation du PEB

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.

### **Article L112-8**

Les valeurs des indices mentionnées à l'article L. 112-7 pourront être modulées compte tenu de la situation des aérodromes au regard de leur utilisation, notamment pour la formation aéronautique, et de leur insertion dans les milieux urbanisés. La modulation de l'indice servant à la détermination de la limite extérieure de la zone C se fera à l'intérieur d'une plage de valeurs fixées par le décret prévu à l'article L. 112-7.

### **Article L112-9**

Le plan d'exposition au bruit des aérodromes dont le nombre de créneaux horaires attribuables fait l'objet d'une limitation réglementaire sur l'ensemble des plages horaires d'ouverture ne comprend que des zones A et B.

Toutefois, les dispositions prévues aux 1°, 2° et 5° de l'article L. 112-10 restent applicables à l'intérieur du périmètre défini par la zone C du plan d'exposition au bruit en vigueur au 19 février 2009 sur les aérodromes mentionnés au premier alinéa. En outre, pour l'application à ces aérodromes du 5° de l'article L. 112-10, une augmentation de la capacité de logements et de la population à l'intérieur des secteurs mentionnés audit 5° est autorisée dans une limite définie dans l'acte de création de ces secteurs ou dans une décision modificative.

### **Paragraphe 2 : Effets du plan d'exposition au bruit des aérodromes**

### **Article L112-10**

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.

A cet effet :

1° Les constructions à usage d'habitation sont interdites dans ces zones à l'exception :

- a) De celles qui sont nécessaires à l'activité aéronautique ou liées à celle-ci ;
- b) Dans les zones B et C et dans les secteurs déjà urbanisés situés en zone A, des logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales admises dans la zone et des constructions directement liées ou nécessaires à l'activité agricole ;
- c) En zone C, des constructions individuelles non groupées situées dans des secteurs déjà urbanisés et desservis par des équipements publics dès lors qu'elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances et des opérations de reconstruction rendues nécessaires par une opération de démolition en zone A ou B dès lors qu'elles n'entraînent pas d'accroissement de la population exposée aux nuisances, que les normes d'isolation acoustique fixées par l'autorité administrative sont respectées et que le coût d'isolation est à la charge exclusive du constructeur ;

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

3° Dans les zones A et B, les équipements publics ou collectifs ne sont admis que lorsqu'ils sont

nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes ;

4° Dans les zones D, les constructions sont autorisées mais doivent faire l'objet des mesures d'isolation acoustique prévues à l'article L. 112-12 ;

5° Dans les zones C, les plans d'exposition au bruit peuvent délimiter des secteurs où, pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées, à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores. Une telle augmentation est toutefois possible dans le cadre des opérations prévues par le I de l'article 166 de la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové, dans les conditions fixées aux I et II dudit article. Postérieurement à la publication des plans d'exposition au bruit, à la demande de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme, de tels secteurs peuvent également être délimités par l'autorité administrative compétente de l'Etat après enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du Code de l'environnement.

### **Article L112-11**

Le contrat de location d'immeuble à usage d'habitation ayant pour objet un bien immobilier situé dans l'une des zones de bruit définies par un plan d'exposition au bruit comporte une clause claire et lisible précisant la zone de bruit où se trouve localisé ce bien.

### **Article L112-12**

Toutes les constructions qui sont autorisées dans les zones de bruit conformément aux dispositions de l'article L. 112-10 font l'objet de mesures d'isolation acoustique, dans les conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires en matière d'urbanisme, de construction ou d'habitation.

### **Article L112-13**

Le certificat d'urbanisme signale l'existence de la zone de bruit et l'obligation de respecter les règles d'isolation acoustique.

### **Article L112-14**

A compter de la décision d'élaborer ou de réviser un plan d'exposition au bruit, l'autorité administrative compétente de l'Etat peut délimiter les territoires à l'intérieur desquels s'appliqueront par anticipation, pour une durée maximale de deux ans renouvelable une fois, les dispositions de l'article L. 112-10 concernant les zones C et D.

### **Article L112-15**

A compter de la publication de l'acte administratif portant mise en révision d'un plan d'exposition au bruit, l'autorité administrative compétente de l'Etat peut décider l'application des dispositions de l'article L. 112-10 concernant la zone C, pour la durée de la procédure de révision, dans les communes et parties de communes incluses dans le périmètre d'un plan de gêne sonore institué en vertu de l'article L. 571-15 du Code de l'environnement, mais non comprises dans le périmètre des zones A, B et C du plan d'exposition au bruit jusque-là en vigueur.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux aérodromes dont le nombre de créneaux horaires attribuables fait l'objet d'une limitation réglementaire sur l'ensemble des plages horaires d'ouverture.



**Paragraphe 3 : Procédure d'établissement et de révision du plan d'exposition au bruit des aérodromes**

**Article L112-16**

Le plan d'exposition au bruit est établi par l'autorité administrative compétente de l'Etat, après consultation :

1° Des communes intéressées ;

2° De l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires pour les aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quater viciés A du Code général des impôts, qui recueille au préalable l'avis de la commission consultative de l'environnement compétente ;

3° De la commission consultative de l'environnement compétente, lorsqu'elle existe, pour les autres aérodromes.

Il est soumis à enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du Code de l'environnement.

Il est tenu à la disposition du public.

**Article L112-17**

Les plans d'exposition au bruit existants établis en application de la directive d'aménagement national relative à la construction dans les zones de bruit des aérodromes valent, dans l'attente de leur révision, plan d'exposition au bruit au titre de la présente section.

**ANNEXE 7 : articles R.112-1 à R.112-17 du code de l'urbanisme**

En vigueur au 28 octobre 2016

Code de l'urbanisme - Partie réglementaire - Décrets en Conseil d'État  
Livre Ier : Réglementation de l'urbanisme - Titre Ier : Règles applicables sur l'ensemble du territoire  
Chapitre II : Servitudes d'urbanisme - Section unique : Zones de bruit des aérodromes

**Sous-section 1 : Règles de délimitation**

**Article R112-1**

La valeur de l'indice de bruit, Lden, représentant le niveau d'exposition totale au bruit des avions en chaque point de l'environnement d'un aérodrome, exprimée en décibels (dB), est calculée conformément à la formule suivante :

$$L_{den} = 10 \times \log [1/24 \times (12 \times 10^{L_d/10} + 4 \times 10^{(L_e+5)/10} + 8 \times 10^{(L_n+10)/10})]$$

avec :

Ld = niveau sonore moyen à long terme pondéré A tel que défini par la norme ISO 1996-2:1987, déterminé sur l'ensemble des périodes de jour d'une année. La période de jour s'étend de 6 heures à 18 heures ;

Le = niveau sonore moyen à long terme pondéré A tel que défini par la norme ISO 1996-2:1987, déterminé sur l'ensemble des périodes de soirée d'une année. La période de soirée s'étend de 18 heures à 22 heures ;

Ln = niveau sonore moyen à long terme pondéré A tel que défini par la norme ISO 1996-2:1987, déterminé sur l'ensemble des périodes de nuit d'une année. La période de nuit s'étend de 22 heures à 6 heures le lendemain.

**Article R112-2**

Pour les aérodromes où le nombre annuel de mouvements commerciaux n'excède pas 10 000 dans l'une des trois hypothèses de court, moyen ou long terme et caractérisés par une forte variation saisonnière ou hebdomadaire de l'activité aérienne telle qu'elle est prise en compte pour l'élaboration du plan d'exposition au bruit, l'indice Lden est déterminé sur un nombre de jours compris entre 180 et 365 au regard des périodes de trafic effectif.

Le nombre de jours susmentionné est le nombre annuel estimé de jours au cours desquels, pour chacune des activités commerciale, militaire ou générale, l'activité aérienne est significative. L'activité aérienne significative et les prévisions de trafic justifiant de l'application du présent article sont explicitées dans le rapport de présentation du plan d'exposition au bruit.

**Article R112-3**

La zone de bruit fort A est la zone comprise à l'intérieur de la courbe d'indice Lden 70.

La zone de bruit fort B est la zone comprise entre la courbe d'indice Lden 70 et la courbe d'indice Lden 62. Toutefois, pour les aérodromes mis en service avant le 28 avril 2002, la valeur de l'indice servant à la délimitation de la limite extérieure de la zone B est comprise entre 65 et 62.

La zone de bruit modéré C est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone B et la courbe correspondant à une valeur de l'indice Lden choisie entre 57 et 55.

Pour les aérodromes mentionnés à l'article R. 112-2, la zone de bruit modéré C est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone B et la courbe correspondant à une valeur de l'indice Lden choisie entre 57 et 52.



## Aérodrome de FAYENCE-TOURRETTES – Annexes au Rapport de présentation du PEB

Pour les aérodromes militaires figurant sur une liste fixée par arrêté du ministre de la défense, les dispositions de l'article R. 112-2 ne s'appliquent pas. Pour ces aérodromes, la zone de bruit fort B est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone A et la courbe correspondant à une valeur d'indice Lden choisie entre 68 et 62. La zone de bruit modéré C est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone B et la courbe correspondant à une valeur de l'indice Lden choisie entre 64 et 55.

La zone D est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone C et la courbe d'indice Lden 50.

### Sous-section 2 : Plan d'exposition au bruit des aérodromes

#### Paragraphe 1 : Contenu du plan d'exposition au bruit des aérodromes

##### **Article R112-4**

Le plan d'exposition au bruit est établi à l'échelle du 1/25 000 et fait apparaître le tracé des limites des zones de bruit dites A, B, C et, le cas échéant, D.

Il rappelle les valeurs d'indice retenues pour définir les zones A et D et précise la valeur d'indice servant à définir la limite extérieure des zones B et C.

Il prend en compte l'ensemble des hypothèses à court, moyen et long terme de développement et d'utilisation de l'aérodrome concerné.

##### **Article R112-5**

Afin d'évaluer, de prévenir et de réduire le bruit émis dans l'environnement, les données, objectifs et mesures constitutifs des cartes de bruit et du plan de prévention du bruit dans l'environnement prévus par les articles R. 572-4, R. 572-5 et R. 572-8 du Code de l'environnement sont établis pour les aérodromes civils dont le trafic annuel est supérieur à 50 000 mouvements, hors les mouvements effectués exclusivement à des fins d'entraînement sur des avions légers. La liste de ces aérodromes est fixée par arrêté conjoint des ministres chargés respectivement de l'environnement, des transports et de l'équipement.

Ces données, objectifs et mesures constitutifs des cartes de bruit et du plan de prévention du bruit dans l'environnement sont :

1° Elaborés, soit à l'occasion de la révision du plan d'exposition au bruit, soit indépendamment de celle-ci dans les conditions prévues par les articles R. 572-9 à R. 572-11 du Code de l'environnement ;

2° Annexés au rapport de présentation du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome ;

3° Réexaminés en cas d'évolution significative des niveaux de bruit identifiés et, en tout état de cause, au moins tous les cinq ans ;

4° Après leur réexamen et s'il y a lieu, actualisés selon l'une ou l'autre des procédures prévues pour leur établissement au 1°.

##### **Article R112-6**

Le rapport de présentation prévu à l'article L. 112-7 ne comporte pas les éléments qui seraient de nature à entraîner la divulgation de secrets de la défense nationale, lorsque le plan d'exposition au bruit concerne un aérodrome dont le ministère chargé de la défense est affectataire à titre exclusif, principal ou secondaire.

#### Paragraphe 2 : Effets du plan d'exposition au bruit des aérodromes

##### **Article R112-7**

En cas de révision du plan d'exposition au bruit, ce plan demeure en vigueur jusqu'à la date à laquelle l'approbation de la révision a fait l'objet des mesures de publicité mentionnées à l'article R. 112-17.

#### Paragraphe 3 : Procédure d'établissement et de révision du plan d'exposition au bruit des aérodromes

##### **Article R112-8**

La décision d'établir ou de réviser un plan d'exposition au bruit est prise par le préfet. Lorsque l'emprise d'un aérodrome où les communes concernées ou susceptibles d'être concernées par le plan d'exposition au bruit d'un aérodrome sont situées sur le territoire de plusieurs départements, la décision est prise conjointement par les préfets de ces départements.

Cette décision est prise avec l'accord exprès du ministre chargé de la défense en ce qui concerne les aérodromes affectés à titre exclusif ou principal à ce département ministériel.

Elle est prise avec l'accord exprès du ministre chargé de l'aviation civile, en ce qui concerne les aérodromes classés dans la catégorie des investissements d'intérêt national lorsque le ministère de la défense n'en est pas l'affectataire principal, et pour les aérodromes situés en territoire étranger dont les nuisances de bruit affectent le territoire français.

##### **Article R112-9**

Sans préjudice du pouvoir du préfet de décider la mise en révision du plan d'exposition au bruit d'un aérodrome en application de l'article R. 112-8, la commission consultative de l'environnement, lorsqu'elle existe, examine tous les cinq ans au moins la pertinence des prévisions ayant servi à l'établissement du plan au regard de l'activité aérienne constatée. Elle peut proposer au préfet sa mise en révision.

##### **Article R112-10**

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

Mention en est insérée en caractères apparents dans deux journaux à diffusion régionale ou locale dans le département.

##### **Article R112-11**

La commission consultative de l'environnement, lorsqu'elle existe, est consultée par le préfet sur les valeurs de l'indice Lden à prendre en compte pour déterminer la limite extérieure de la zone C et, le cas échéant, celle de la zone B dans le projet de plan d'exposition au bruit mentionné à l'article R. 112-10 avant qu'intervienne la décision d'établir ou de réviser un plan d'exposition au bruit.

##### **Article R112-12**

La décision d'établir ou de réviser un plan d'exposition au bruit fait l'objet d'un affichage pendant un mois dans chacune des mairies concernées et, s'il y a lieu, aux sièges des établissements publics de coopération intercommunale compétents.

##### **Article R112-13**

A compter de la notification de la décision d'établir ou de réviser un plan d'exposition au bruit, les



## **Aérodrome de FAYENCE-TOURRETTES – Annexes au Rapport de présentation du PEB**

conseils municipaux des communes concernées et, le cas échéant, les organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale compétents disposent d'un délai de deux mois pour faire connaître leur avis sur le projet communiqué.

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

### ***Article R112-14***

Dès réception des avis ou, à défaut, dès l'expiration du délai mentionné à l'article R. 112-13, le projet de plan d'exposition au bruit accompagné des avis des conseils municipaux et, le cas échéant, des organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale compétents est transmis pour avis par le préfet à :

1° L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires pour les aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quater viciés A du Code général des impôts, qui recueille au préalable l'avis de la commission consultative de l'environnement concernée ;

2° La commission consultative de l'environnement, lorsqu'elle existe, pour les autres aérodromes.

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

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires dispose d'un délai de quatre mois à compter de la date de la saisine par le préfet pour émettre son avis sur le projet communiqué.

Lorsque plusieurs départements sont concernés, le délai court à compter de la date de la dernière saisine.

A défaut de réponse dans les délais impartis, ces avis sont réputés favorables.

### ***Article R112-15***

Le projet de plan d'exposition au bruit, éventuellement modifié pour tenir compte des avis exprimés, est soumis à enquête publique par le préfet et organisée dans les conditions prévues aux articles R. 571-59 et suivants du Code de l'environnement.

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

### ***Article R112-16***

Le plan d'exposition au bruit, éventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique, est approuvé par arrêté du préfet ou, si plusieurs départements sont intéressés, par arrêté conjoint des préfets desdits départements.

L'arrêté approuvant le plan d'exposition au bruit est pris avec l'accord exprès du ministre chargé de la défense en ce qui concerne les aérodromes à affectation exclusive ou principale audit ministère et avec l'accord exprès du ministre chargé de l'aviation civile, en ce qui concerne les aérodromes classés dans la catégorie des investissements d'intérêt national lorsque le ministère de la défense n'en est pas l'affectataire principal, et pour les aérodromes situés en territoire étranger lorsque les nuisances de bruit affectent le territoire français.

L'arrêté approuvant le plan d'exposition au bruit doit être motivé dans tous les cas, notamment au regard de l'activité prévue pour l'aérodrome et de son incidence sur l'environnement.

### ***Article R112-17***

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

L'arrêté et le plan d'exposition au bruit sont tenus à la disposition du public à la mairie de chacune des communes concernées, le cas échéant aux sièges des établissements publics de coopération intercommunale compétents, ainsi qu'à la préfecture.

Mention des lieux où les documents peuvent être consultés est insérée dans deux journaux à diffusion régionale ou locale dans le département et affichée dans les mairies et, le cas échéant, aux sièges des établissements publics de coopération intercommunale compétents.



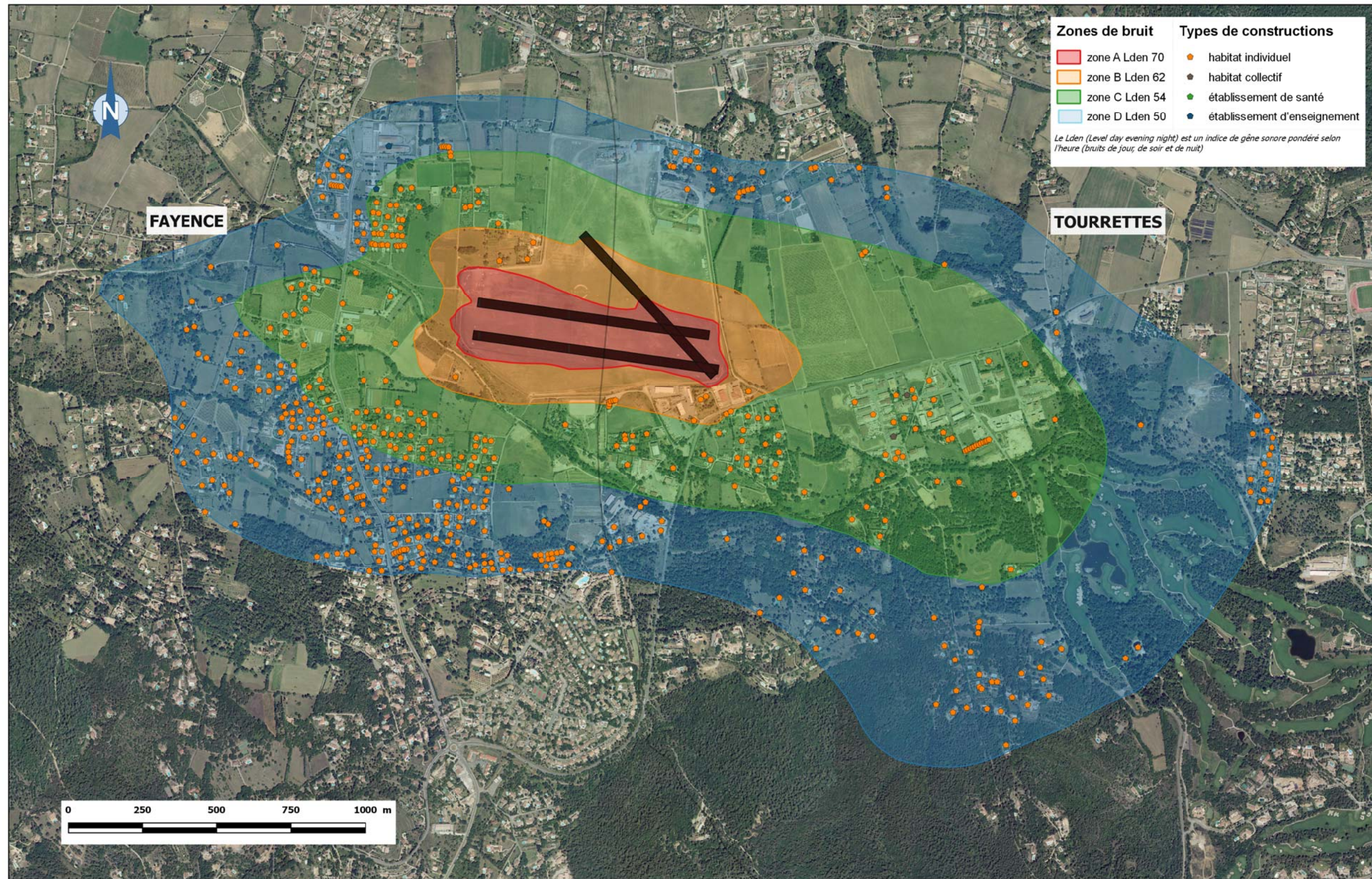
**ANNEXE 8 : glossaire**

AIP	aeronautical information publication : publication d'information aéronautique
APPM	avant-projet de plan de masse
ARR	arrivée
ARP	airport reference point : point de référence de l'aérodrome
DDTM	direction départementale des territoires et de la mer
ASDA	accelerate-stop distance available : distance disponible pour l'accélération-arrêt
DEP	départ
DSAC	direction de la sécurité de l'aviation civile
DGAC	direction générale de l'aviation civile
INM	integrated noise model
MEEM	ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer
LDA	landing distance available : distance disponible pour l'atterrissage
PEB	plan d'exposition au bruit
PLU	plan local d'urbanisme
POS	plan d'occupation des sols
P-PEB	projet de plan d'exposition au bruit
QFU	direction magnétique de la piste
SCOT	schéma de cohérence territoriale
SIA	service de l'information aéronautique
TDP	tour de piste
TGO	touch & go
TODA	take-off distance available : distance disponible pour le décollage
ULM	ultra léger motorisé
VAC	visual approach and landing chart : carte d'approche et d'atterrissage à vue
VFR	visual flight rules: règles de vol à vue





Annexe 9 : Courbes du projet de PEB sur fond photographie aérienne



Sources : BDortho©IGN 2014

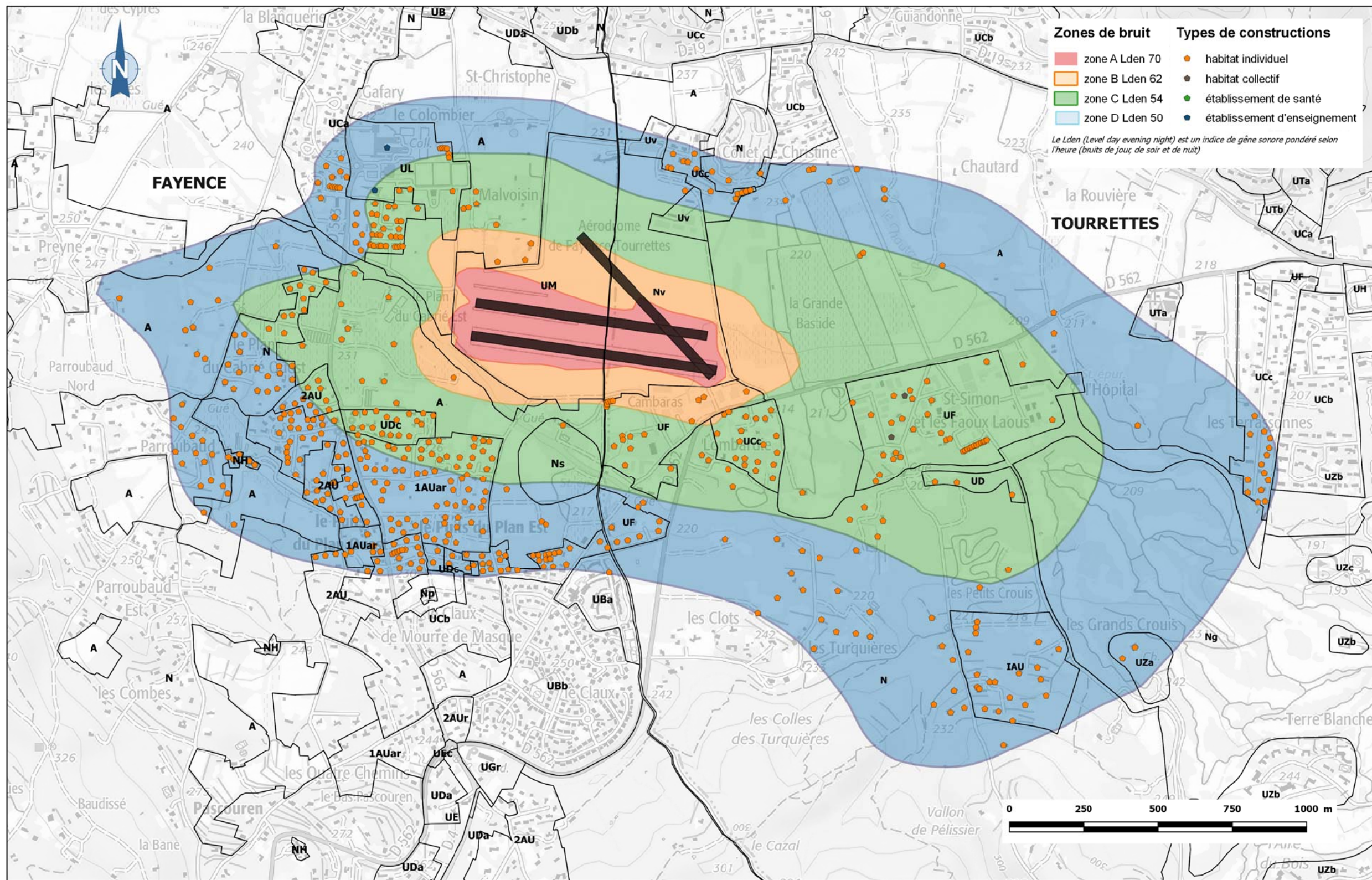
DDTM du Var - SAD/BECV Février 2018



# Aérodrome de FAYENCE-TOURRETTES – Annexes au Rapport de présentation du PEB



## Annexe 10 : Courbes du projet de PEB avec fond PLU de Fayence approuvé le 2 mai 2017 et fond PLU de Tourrettes arrêté le 19 juillet 2017



Sources : SCAN25©IGN 2014

DDTM du Var - SAD/BECV Février 2018



ANNEXE 11 : projet de courrier destiné à l'exploitant de l'aérodrome



Direction  
départementale  
des territoires  
et de la mer  
du Var

Draguignan, le 09 avril 2018

Service aménagement durable

Bureau environnement et cadre de vie

Affaire suivie par :  
Sylvie Fantin  
Téléphone 04 94 46 82 44  
Fax 04 94 46 82 16  
Courriel : [sylvie.fantin@var.gouv.fr](mailto:sylvie.fantin@var.gouv.fr)

Monsieur le Directeur,

Dans le cadre de l'élaboration du plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome de Fayence-Tourrettes, le commissaire enquêteur a souligné dans ses conclusions (téléchargeables sur le portail de l'État [www.var.gouv.fr](http://www.var.gouv.fr)) tout l'intérêt qu'il y aurait à élaborer une Charte de qualité de l'environnement sonore, compétence relevant de l'exploitant.

Le principal objectif de la Charte est de rechercher et de mettre en place toutes les mesures susceptibles de diminuer les nuisances subies par les riverains, compatibles avec une exploitation raisonnable et concertée de cette plate-forme.

Dans une démarche volontariste, les associations et les entreprises de l'aviation légère et sportive, l'aérodrome, les municipalités et les associations de riverains des communes concernées s'engagent à respecter une Charte de bonnes relations afin de concilier les intérêts de chacun, en particulier, le développement économique de l'aérodrome et les bonnes conditions de vie des riverains.

Sur l'aérodrome de Fayence-Tourrettes, la mise en œuvre d'une telle Charte par l'exploitant serait une démarche appropriée permettant ainsi un échange constructif entre plusieurs acteurs sur les pratiques et les solutions possibles pour remédier à certains désagréments évoqués.

Je compte sur votre engagement pour mettre en œuvre dans un délai raisonnable cette action. Mes services vous accompagneront dans cette démarche, ainsi que la Direction des services de l'aviation civile Sud-Est (DSAC SE).

Je vous prie d'agréer, monsieur le Directeur, l'expression de mes salutations distinguées.

Gérard CHIOCCI  
Association Aéronautique Provence  
Côte d'Azur  
254 Chemin de l'Aérodrome Nord  
83440 TOURRETTES

Le sous-préfet de Draguignan

Philippe PORTAL

Adresse postale : Préfecture du Var - DDTM - Boulevard du 112ème Régiment d'Infanterie CS 31209 - 83070 TOULON CEDEX  
Accueil du public DDTM : 244 avenue de l'Infanterie de Marine à Toulon  
Téléphone 04 94 46 83 83 - Fax 04 94 46 32 50 - Courriel [ddtm@var.gouv.fr](mailto:ddtm@var.gouv.fr)  
[www.var.gouv.fr](http://www.var.gouv.fr)