



PRÉFET DU VAR

Direction
départementale
des territoires
et de la mer
du Var

Service aménagement durable

Bureau environnement et cadre de vie

Toulon, le **16 JAN. 2018**

ARRÊTÉ PRÉFECTORAL

**portant approbation
du
plan d'exposition au bruit (PEB) révisé
de l'aérodrome de La Mole
pris en application de
l'article R.112-16 du Code de l'urbanisme**

Le PRÉFET du VAR
Officier de la Légion d'Honneur
Chevalier de l'Ordre National du Mérite

Vu le Code de l'urbanisme, notamment les articles L.112-3 à L.112-17 et R.112-1 à R.112-17 portant dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes, et particulièrement l'article L.112-10 ;

Vu le Code de l'environnement, notamment les articles L.571-11 et R.571-58 à 65 portant sur les plans d'exposition au bruit (PEB) ;

Vu le Code de l'aviation civile ;

Vu le Code de la construction et de l'habitation ;

Vu le décret n°2002-626 du 26 avril 2002 fixant les conditions d'établissement des plans d'exposition au bruit (PEB) ;

Vu le décret n°2012-1470 du 26 décembre 2012 relatif aux modalités d'élaboration des plans d'exposition au bruit de certains aérodromes prenant en compte les spécificités des aérodromes supportant un trafic limité et irrégulier et des aérodromes militaires ;

Vu le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de La Mole approuvé le 03 juillet 1985 ;

Vu l'arrêté préfectoral du 05 janvier 2017 portant décision de mise en révision du PEB de l'aérodrome de La Mole ;

Page 1 / 4

Vu la saisine en date du 10 janvier 2017 des conseils municipaux des communes concernées et des organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) informant de la décision préfectorale de révision dudit PEB et disposant alors d'un délai de deux mois pour faire connaître leur avis sur le projet communiqué ;

Vu la saisine en date du 27 mars 2017 des membres de la commission consultative de l'environnement (CCE) et la présentation en séance du 20 juin 2017 du projet de PEB assorti d'un vote favorable ;

Vu le dossier soumis à l'enquête publique contenant le projet de PEB ;

Vu l'arrêté préfectoral du 25 août 2017 portant ouverture de l'enquête publique du 26 septembre au 27 octobre 2017 relative au projet de plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de La Mole ;

Vu le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur sur le projet de PEB de l'aérodrome de La Mole en date du 25 novembre 2017 émettant un avis favorable avec recommandations ;

Considérant que le PEB en vigueur nécessite d'être révisé conformément aux dispositions du décret du 26 avril 2002 et du décret du 26 décembre 2012 afin de prendre en compte les évolutions réglementaires et les hypothèses de développement et d'exploitation de l'aérodrome à court, moyen et long termes ;

Considérant le dossier de projet de PEB soumis à concertation auprès des collectivités territoriales concernées et auprès des membres de la CCE, et mis à disposition du public lors de l'enquête publique ;

Considérant qu'il y a lieu de garantir la pérennité de l'aérodrome compte tenu des missions d'intérêt général et d'intérêt économique qu'il permet ;

Considérant qu'il convient de limiter la construction et l'urbanisation autour de l'aérodrome lorsqu'elles pourraient conduire à exposer les nouvelles populations aux nuisances générées par le développement de l'activité aérienne ;

Considérant que le choix des indices L_{den} délimitant les zones B et C et la décision de délimiter une zone D du PEB tiennent compte des enjeux locaux d'urbanisme et d'information du public. L'indice L_{den} permet de mesurer en décibels (dB) et en fonction de la période de la journée un niveau sonore de nuisance : d = day (jour) ; e = evening (soirée) ; n = night (nuit).

Considérant qu'au regard des enjeux locaux d'urbanisme, le choix des indices L_{den} 62 pour la zone B et L_{den} 52 pour la zone C permet de limiter l'accroissement de la population dans les secteurs exposés ou susceptibles d'être exposés aux nuisances sonores générées par l'activité de l'aérodrome, tout en préservant des perspectives de développement maîtrisé pour les communes concernées ;

Considérant l'utilité de créer dans le PEB de l'aérodrome une zone D, comprise entre la limite extérieure de la zone C et l'indice L_{den} 50, à l'intérieur de laquelle les constructions sont autorisées mais doivent faire l'objet d'isolation acoustique ;

Considérant les éléments techniques apportés tout au long de la procédure par la direction générale de l'aviation civile (DGAC), le service national d'ingénierie aéronautique (SNIA) et l'exploitant de l'aérodrome ;

Considérant la conformité du dossier aux critères et aux conditions requis par la réglementation en vigueur en matière de PEB des aérodromes ;

Considérant l'avis favorable du service instructeur, à savoir la direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) du Var ;

Sur proposition du secrétaire général de la préfecture du Var ;

A R R E T E

Article 1er : décision d'approbation du plan d'exposition au bruit (PEB) révisé

Le PEB de l'aérodrome de La Mole révisé, annexé au présent arrêté, est approuvé.

L'arrêté préfectoral du 03 juillet 1985 approuvant le précédent PEB de l'aérodrome de La Mole est abrogé.

Article 2 : le PEB comprend :

- un rapport de présentation ;
- une représentation cartographique à l'échelle du 1/25 000^{ème} faisant apparaître les limites des zones A, B, C et D selon le degré de gêne sonore.

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

Il est assorti d'une note exposant les résultats de la concertation.

Article 3 : le PEB comporte 4 zones délimitées selon les degrés de gêne sonore :

- La zone A est comprise à l'intérieur de la courbe d'indice $L_{den} 70$
- La zone B est délimitée par les courbes d'indice $L_{den} 70$ et $L_{den} 62$
- La zone C est délimitée par les courbes d'indice $L_{den} 62$ et $L_{den} 52$
- La zone D, prise en compte dans le plan d'exposition au bruit, est délimitée par les courbes d'indice $L_{den} 52$ et $L_{den} 50$

Article 4 : le PEB définit les modalités de construction de chacune des zones

Dans les zones définies par le PEB, 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.

Les règles générales sont résumées ainsi :

- la zone A (« bruit fort ») où toute construction est interdite (hormis celles liées à l'aéroport),
- la zone B (« bruit fort ») dans laquelle il n'est pas possible d'accroître l'urbanisation,
- la zone C (« bruit modéré ») où un habitat dispersé peut être développé sous conditions,
- la zone D (« bruit moins sensible ») où les constructions font l'objet d'une isolation acoustique.

Il convient de se reporter à l'article L112-10 du Code de l'urbanisme pour plus de détails.

Article 5 : le PEB concerne le territoire des communes de :

- La Mole
- Cogolin

Article 6 : notification

Le présent arrêté et le PEB qui lui est annexé seront notifiés aux maires des communes concernées.

Article 7 : publication et recours

Le présent arrêté sera inséré au recueil des actes administratifs (RAA) de la préfecture du Var.

Le présent arrêté sera publié dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département du Var.

Le PEB révisé approuvé entrera en vigueur dès lors qu'il aura fait l'objet des deux mesures de publicité susvisées.

La présente décision peut faire l'objet d'un recours gracieux auprès du préfet du Var et/ou d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Toulon.

Le délai de recours est de deux mois à compter de la date de la dernière mesure de publicité du présent arrêté.

Article 8 : information et mise à disposition du public

Le présent arrêté sera affiché pendant un mois dans chacune des mairies des communes concernées. Les maires concernés attesteront de l'accomplissement de cette formalité par un certificat d'affichage adressé au préfet du Var à Toulon (et en copie à la DDTM du Var).

Le présent arrêté et le PEB qui lui est annexé sont tenus à la disposition du public :

- dans les mairies concernées aux heures habituelles d'ouverture ;
- sur le portail de l'État avec possibilité de téléchargement à l'adresse suivante : www.var.gouv.fr

Article 9 : exécution et ampliation

Le secrétaire général de la préfecture du Var, le sous-préfet de Draguignan, le directeur départemental des territoires et de la mer du Var, le directeur général de l'aviation civile d'Aix-en-Provence, le directeur de la sécurité de l'aviation civile Sud-Est à Nice, les maires des communes concernées sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Une copie du présent arrêté sera adressée :

- au gestionnaire/exploitant de l'aérodrome,
- à la directrice régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA),
- au directeur général de l'agence régionale de santé (ARS) Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA),
- au directeur délégué de l'agence régionale de santé – délégation territoriale du Var,
- au président de l'établissement public de coopération intercommunale,
- au président de l'association des maires du Var.

Fait à TOULON, le **16 JAN. 2018**

Le préfet du Var

Jean-Luc VIDELAINE

SYSTEME GEODESIQUE		RGF 93
PROJECTION		LAMBERT 93
CONFIGURATION DES PISTES		QFU 06/24
HYPOTHESES	Origine	DSAC-SE
	Nombre de mouvements	10 000 mvts
MODELISATION	Auteur	SNIA-MED/PEA/FC
	Logiciel	INM 7.0d
	Vérification	SNIA/PEA
	Relief	MNT-IGN
	Modélisation des trajectoires	Méthode graphique sous INM
COMPTAGE DE POPULATION	Logiciel	*****
	Base de données	*****
REALISATION DU PLAN	Auteur	SNIA-MED/PEA/FC - DDTM83
	Logiciel SIG	MAPINFO
	Fond de plan	© IGN - SCAN 25 ©
DIFFUSION DU PLAN	Service destinataire	PREFET
	Date	DECEMBRE 2017

Définition zones et Lden

La carte au 1 : 25 000° délimite des zones correspondant à un niveau d'exposition au bruit des aéronefs dont l'intensité, décroissante, est indiquée par des lettres : A (zone de bruit très fort), B (zone de bruit fort), C (zone de bruit modéré) ou D (zone de bruit plus modéré). A chaque zone correspond des règles de constructibilité.

Les zones de bruit du PEB sont assorties de contraintes d'urbanisme fortes, qui ont un impact direct sur les autorisations de construire puisque ces dernières doivent respecter les prescriptions impératives afférentes à chaque zone (Conseil d'État, 7 juillet 2000, n° 200949). Quoi qu'il en soit, les constructions nouvelles autorisées dans les zones de bruit A, B, C et D, font l'objet de mesures d'isolation acoustique renforcée.

Les zones sont bordées par des courbes isophoniques exprimées en décibel (dB) selon l'indice de bruit Lden. L'indicateur Lden est calculé à partir des indicateurs « Lday » (Ld), « Levening » (Le), « Lnight » (Ln), niveaux sonores moyennés sur les périodes 6h-18h, 18h-22h et 22h-6h. Une pondération de +5 dB(A) est appliquée à la période du soir et de +10 dB(A) à celle de la nuit, pour tenir compte de la plus grande sensibilité au bruit au cours de ces périodes.

Textes de référence :

Articles L.112-3 et suivants du Code de l'urbanisme
Articles R.112-1 et suivants du Code de l'urbanisme



Maîtrise d'ouvrage

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



Préfecture du Var

Aérodrome de LA MOLE (LFTZ)

Plan d'Exposition au Bruit (PEB) révisé

Carte à l'échelle du 1 : 25 000 ème



Maîtrise d'oeuvre : DDTM 83

Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Var

Service aménagement durable
bureau environnement et cadre de vie
Adresse postale : Préfecture du Var - DDTM83/SAD/BECV
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



Assistance technique : DSAC/SNIA

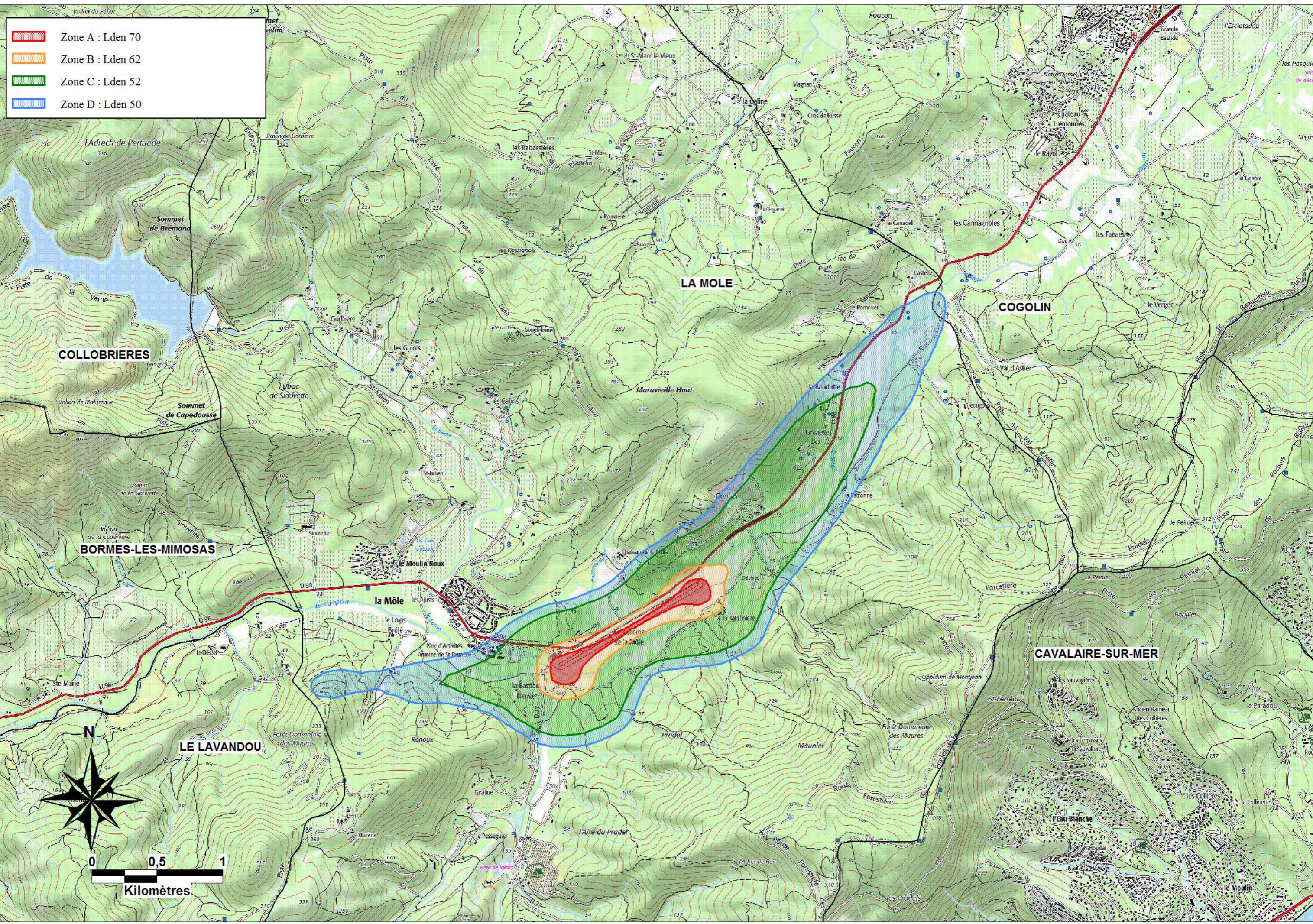
Service National d'Ingénierie Aéroportuaire

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

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

Le Préfet du Var

Jean-Luc VIDELAINE



- Zone A : Lden 70
- Zone B : Lden 62
- Zone C : Lden 52
- Zone D : Lden 50

COLLOBRIERES

LA MOLE

COGOLIN

BORMES-LES-MIMOSAS

la Môle

CAVALAIRE-SUR-MER

LE LAVANDOU





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

Le Préfet du Var

Jean-Luc VIDELAINE

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

PRÉFET DU VAR

Aérodrome de « La Mole (LFTZ) »

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

Rapport de présentation

Maîtrise d'œuvre :

DDTM 83



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

Assistance technique :



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 : décembre 2017

SOMMAIRE

SOMMAIRE	2
INTRODUCTION	3
1. GÉNÉRALITÉS SUR LES PLANS D'EXPOSITION AU BRUIT	3
1.1. Évaluation de l'exposition au bruit	3
1.1.1. L'indice L _{den}	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 de révision du PEB	5
2. DÉMARCHE DE RÉVISION DU PEB DE L'AÉRODROME DE LA MOLE	6
2.1. Présentation de l'aérodrome de La Mole	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. Nécessité d'une révision du plan d'exposition au bruit	6
2.3. L'avant-projet de plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de La Mole	6
2.3.1. Evaluation de l'exposition au bruit à court, moyen et long terme	6
2.3.2. Hypothèses prises en compte pour la révision du PEB	7
3. ÉLABORATION DE L'AVANT-PROJET DE PEB DE L'AÉRODROME DE LA MOLE	8
3.1. Étude technique	8
3.1.1. Résultats de la modélisation et courbes enveloppes	8
3.1.2. Les zones de l'avant-projet de PEB	8
3.1.3. Choix des limites des zones B et C et de l'instauration d'une zone D	8
3.2. Analyse urbanistique	8
3.2.1. Communes concernées par le PEB de l'aérodrome de LA MOLE	9
3.2.2. Superposition du PEB en projet avec les documents d'urbanisme	9
3.2.3. Règlements du PEB en projet	11
3.2.4. Typologie des différentes zones du POS/PLU	11
3.2.5. Relevé des surfaces concernées par les différentes zones du PEB	12
3.2.6. Relevé de l'estimation des populations exposées au bruit dans les différentes zones du PEB	16
3.2.7. Zoom sur des secteurs urbanisés et estimation des populations exposées	20
3.2.8. Analyse par commune de l'impact du PEB en projet	24
3.2.9. Avis de la commission consultative de l'environnement du 03 octobre 2016	25

4. LE PROJET DE PEB	26
4.1. Etablissement du projet de PEB	26
4.2. Retour sur les avis suite aux consultations obligatoires	26
4.3. Avis de la CCE en date du 20 juin 2017	28
4.4. Déroulé de la procédure d'enquête publique	28
5. LE PEB RÉVISÉ APPROUVÉ	29

ANNEXES

INTRODUCTION

L'objet de ce rapport est de présenter le plan d'exposition au bruit (PEB) de l'**aérodrome de La Mole**.

Le Code de l'urbanisme¹ prévoit des dispositions particulières au voisinage des aérodromes, fixant les conditions d'utilisation des sols exposés au bruit des aéronefs. Un plan d'exposition au bruit 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.

Ce principe a été instauré par la loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisation au voisinage des aérodromes, qui a initialement créé trois zones de bruit dites A, B et C. Il a connu des évolutions notables au cours de ces dernières années. La loi n° 99-588 du 12 juillet 1999² a créé une nouvelle zone D. Le décret n° 2002-626 du 26 avril 2002 a remplacé l'*indice psophique*, indicateur d'intensité du bruit servant à la délimitation des zones, par le L_{den} . Ce nouveau mode de calcul, conforme aux recommandations internationales, a pour effet de modifier sensiblement la forme des zones de bruit. Enfin le décret n° 2012-1470 du 26 décembre 2012 a adapté les modalités d'élaboration des plans d'exposition au bruit pour les adapter à certaines catégories d'aérodromes :

- les aérodromes de petite taille qui accueillent un trafic irrégulier et limité,
- certains aérodromes militaires susceptibles d'accueillir des activités d'avions de chasse.

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 C³,
- pour les aérodromes figurant sur une liste établie par l'autorité administrative⁴.

C'est à ce dernier titre que l'aérodrome de La Mole est concerné.

L'objectif est de réviser le PEB existant pour cet aérodrome depuis 1985, tant pour l'adapter aux évolutions réglementaires que pour tenir compte de l'évolution de son utilisation dans le temps.

1. GÉNÉRALITÉS SUR LES PLANS D'EXPOSITION AU BRUIT

Les articles du Code de l'urbanisme relatifs au PEB sont reproduits en **annexe 7** (partie législative) et en **annexe 8** (partie réglementaire).

1.1. Evaluation 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 2002⁵ est l'indice L_{den} (*Level Day Evening Night*).

1.1.1. L'indice L_{den}

Le L_{den} 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 L_{den} 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) (un mouvement de nuit équivaut à 10 mouvements de jour).

La valeur de l'indice L_{den} 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 L_{den} est inférieur à 50 dB(A). Un écart de 3 dB(A) entre deux valeurs de L_{den} correspond à un doublement du bruit, un écart de 10 dB(A) correspond à une multiplication du bruit par 10.

1.1.2. Courbes isophoniques et délimitation de zones de bruit

Pour chacun des termes envisagés, un logiciel calcule la valeur de l'indice L_{den} dans l'environnement de l'aérodrome.

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

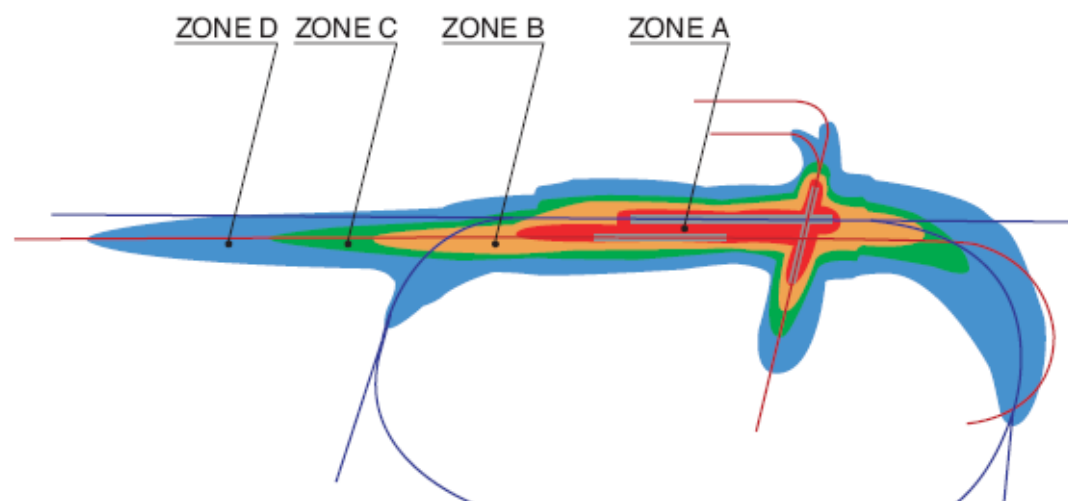
¹ Articles L112-3 à L112-17 et R112-1 à R112-17 du Code de l'urbanisme, dont le texte est reproduit aux annexes 7 et 8 du présent document.

² Loi portant création de l'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires

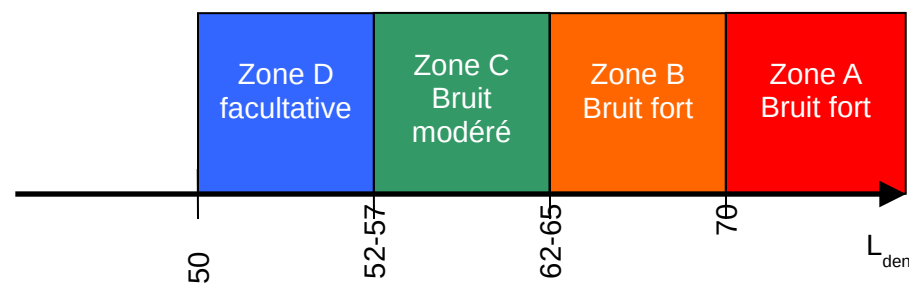
³ L'article R222-5 du Code de l'aviation civile définit les catégories servant à classer les aérodromes terrestres et les hydrobases destinés à la circulation aérienne publique

⁴ Liste fixée par les arrêtés du 28 mars 1988 et du 17 janvier 1994

⁵ Article R112-1 du Code de l'urbanisme



Le PEB délimitera 3 ou 4 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 La Mole.



L'article R112-3 du Code de l'urbanisme autorise pour les aéroports existants ayant moins de 10 000 mouvements commerciaux annuels de choisir un indice L_{den} pour les limites entre les zones B, C, D dans la gamme suivante :

- une valeur entière de L_{den} entre 62 et 65 inclus pour la limite entre la zone B et C ;
- une valeur entière de L_{den} 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 sonores⁶. 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.

⁶ 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

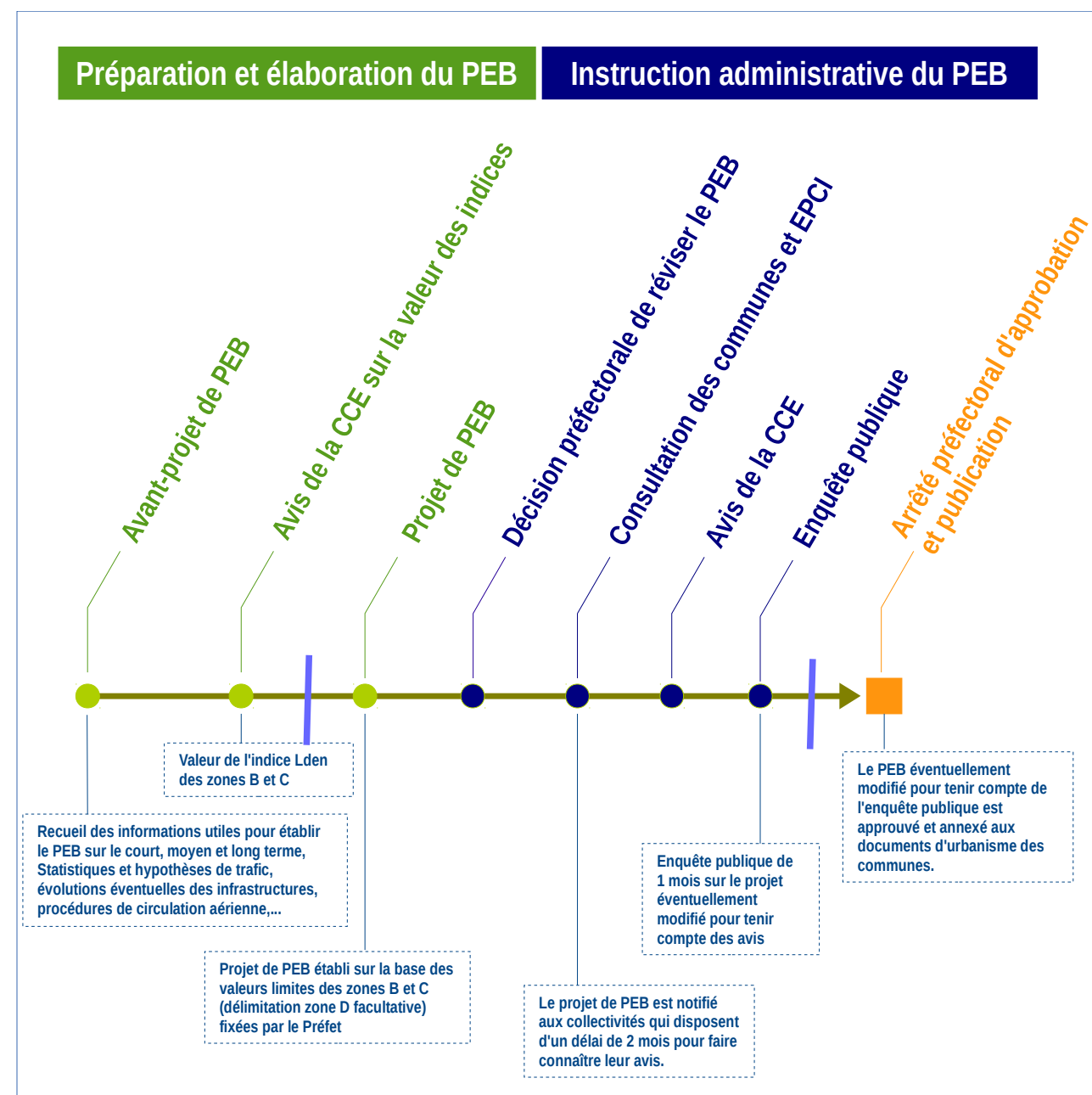
Limitations du droit de construire dans les zones de bruit d'un PEB
(article L112-10 du code de l'urbanisme)

	ZONE A $L_{den} \geq 70$	ZONE B $70 > L_{den} \geq (62 \text{ à } 65)$	ZONE C $(62 \text{ à } 65) > L_{den} \geq (52 \text{ à } 57)$	ZONE D ⁷ $(52 \text{ à } 57) > L_{den} \geq 50$
CONSTRUCTIONS NOUVELLES				
Logements nécessaires à l'activité aéronautique ou liés à celle-ci	Autorisés*		Autorisés*	
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales admises dans la zone	Autorisés* dans les secteurs déjà urbanisés	Autorisés*		
Constructions directement liées ou nécessaires à l'activité agricole	Autorisés*	Autorisés*		
Equipements publics ou collectifs	Autorisés* s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes			
Constructions individuelles non groupées	Non autorisées	Autorisées* si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par des équipements publics et si elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances		Autorisés*
Autres types de constructions nouvelles à usage d'habitation (exemples : lotissements, immeubles collectifs à usage d'habitation)	Non 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		Autorisés*
INTERVENTIONS SUR L'EXISTANT				
Rénovation, amélioration, extension 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 de révision du PEB

La procédure de révision du PEB telle que définie dans le Code de l'urbanisme se déroule en trois étapes :

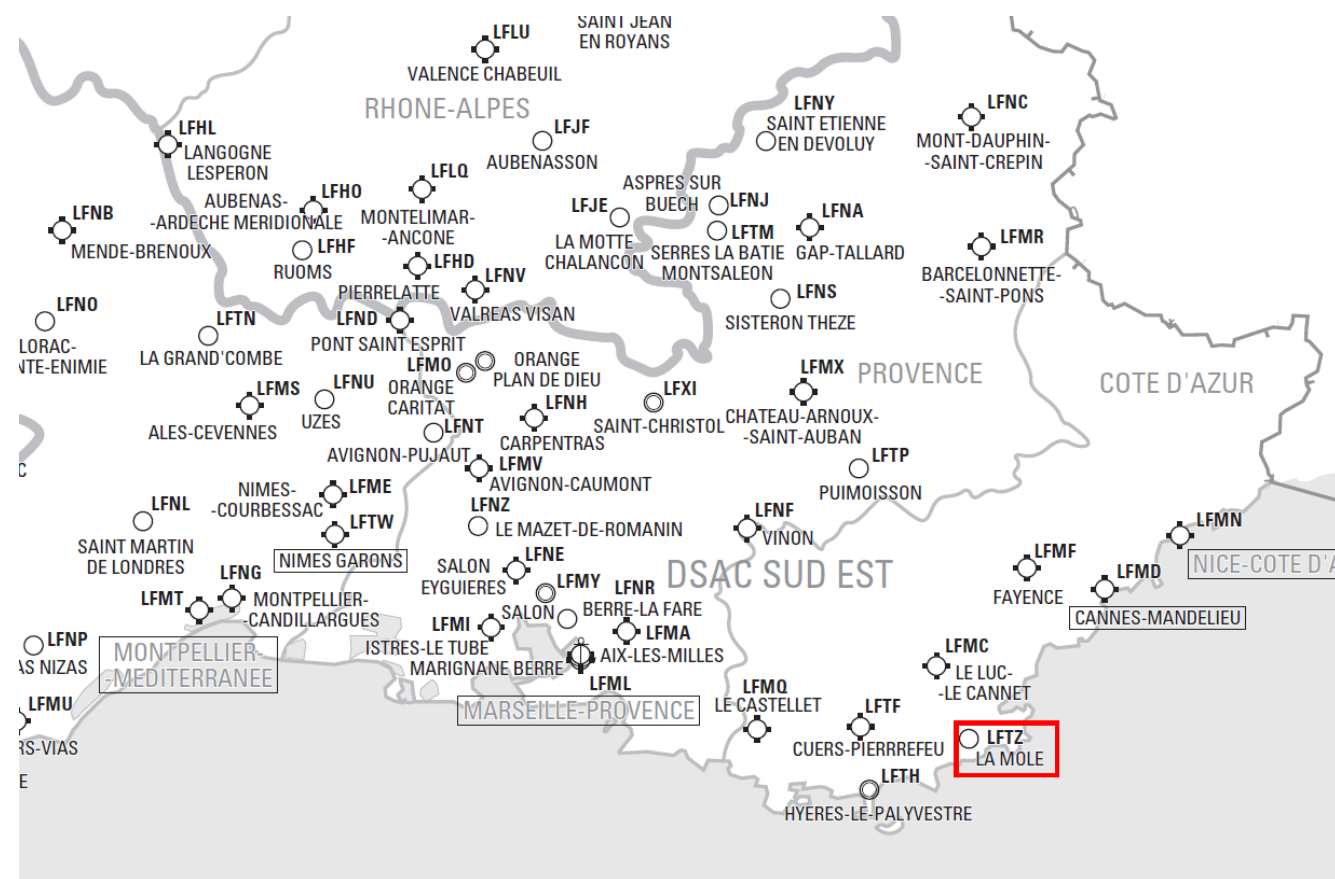
- la première étape est la réalisation de l'avant-projet de PEB (AP-PEB)
- la seconde étape aboutit à la définition du projet et à la décision de mise en révision du PEB ; le processus de consultation réglementaire est engagé ;
- la troisième étape aboutit à l'approbation du nouveau PEB.



⁷* sous réserve d'une isolation acoustique et de l'information des futurs occupants
La délimitation d'une zone D est facultative dans le cas de l'aérodrome de La Mole

2. DEMARCHE DE REVISION DU PEB DE L'AERODROME DE LA MOLE

2.1. Présentation de l'aérodrome de La Mole



2.1.1. Situation administrative

Territoire : région Provence-Alpes-Côte d'Azur, département du Var (83), commune de La Mole
 Personne dont relève l'aérodrome et exploitant : Société anonyme « aéroport du golfe de Saint-Tropez » (aérodrome privé)

Ouverture à la circulation aérienne publique (CAP) : non (usage restreint)⁸

Indicateur OACI : LFTZ.

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

2.1.2. Activités

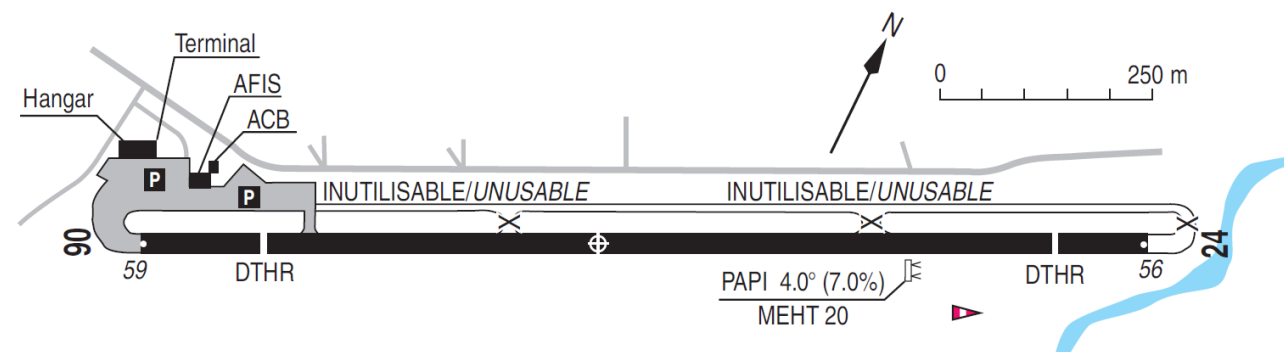
L'aérodrome a été créé en 1964. Initialement doté d'une bande en herbe, il dispose aujourd'hui d'une piste revêtue et est doté de procédures d'approche et de départ aux instruments. Sa vocation principale est la desserte du Golfe de Saint-Tropez, qui se trouve à environ 12 km en aval de la vallée de la Mole. Son usage est restreint en raison du relief et des caractéristiques de la bande de piste. L'essentiel des mouvements a lieu durant la saison touristique, durant laquelle il reçoit un important trafic d'aviation d'affaire, comprenant des lignes régulières vers la Suisse. Une liaison avec l'aéroport de Nice est également assurée par hélicoptère. L'activité école et entraînement n'est autorisée qu'en dehors de la période du 14 juillet au 31 août. Pour des raisons environnementales, le nombre de mouvements est toutefois limité à 10.000 par an.

⁸ Arrêté du 23 novembre 1962 modifié relatif au classement des aérodromes suivant leur usage aéronautique et les conditions de leur utilisation

2.1.3. Infrastructures

L'aérodrome a une superficie de 32 ha environ. Il est doté d'une piste revêtue.

Désignation de la piste	Orientation magnétique	Dimensions
06/24	061 / 241°	1180 x 30 m



Carte d'infrastructure au 24 juillet 2014 (SIA)

2.1.4. Documents de planification aéroportuaire existants

L'aérodrome est doté des documents suivants :

- avant projet de plan masse (APPM) n°2316c index 3 du 3 juin 1985
- plan de composition générale (PCG) n° 83-21-01 de février 1992, approuvé le 19 juin 1992
- plan de servitude aéronautique (PSA) n°442a index A, approuvé le 30 juillet 1991.
- plan d'exposition au bruit des aéronefs, référence DRAC.SE/DO.TA/29C du 3 juillet 1985 faisant l'objet de la présente révision. La carte extraite de ce PEB est fournie en **annexe 4**.

2.2. Nécessité d'une révision du plan d'exposition au bruit

Le plan d'exposition au bruit existant pour l'aérodrome de La Mole réalisé en 1985 sur la base réglementaire en vigueur à l'époque, qui n'était pas basée sur l'indice L_{den} mais sur un indice psophique (IP). Il avait pour horizon de long terme l'année 1995.

Le terme de ce PEB étant dépassé de 20 ans, il convient de le réviser pour prendre en compte l'évolution de la flotte d'avions, les trajectoires actuelles et les nouvelles hypothèses de trafic. Le nouveau zonage prendra en compte la modification du mode d'évaluation du bruit ainsi que les profondes évolutions réglementaires intervenues en 30 ans⁹.

2.3. L'avant-projet de plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de La Mole

2.3.1. 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).

⁹ Lois n°85-696, 99-588, 2000-1208, 2003-590, 2006-10, 2009-323, 2010-788 et décrets n°87-340, 88-199, 2002-626, 2005-935, 2006-361 et 2012-1470

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

- court terme ;
- moyen terme (2019) ;
- long terme (2024).

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

2.3.2. Hypothèses prises en compte pour la révision du PEB

• **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**

Le nombre de mouvements à long terme est limité à 10 000. Selon les hypothèses retenues, ce plafond sera atteint à long terme.

	Court terme	Moyen terme 2019	Long terme 2024
Avions	5.500	5.800	6.000
Hélicoptères	3.000	3.500	4.000
<i>total</i>	<i>8.500</i>	<i>9.300</i>	<i>10.000</i>

Un mouvement est défini comme un décollage (départ), un atterrissage (arrivée) ou un tour de piste (TDP).

Les mouvements ont été affectés pour les besoins de la modélisation à différents types d'appareils représentant les types d'aéronefs fréquentant l'aérodrome.

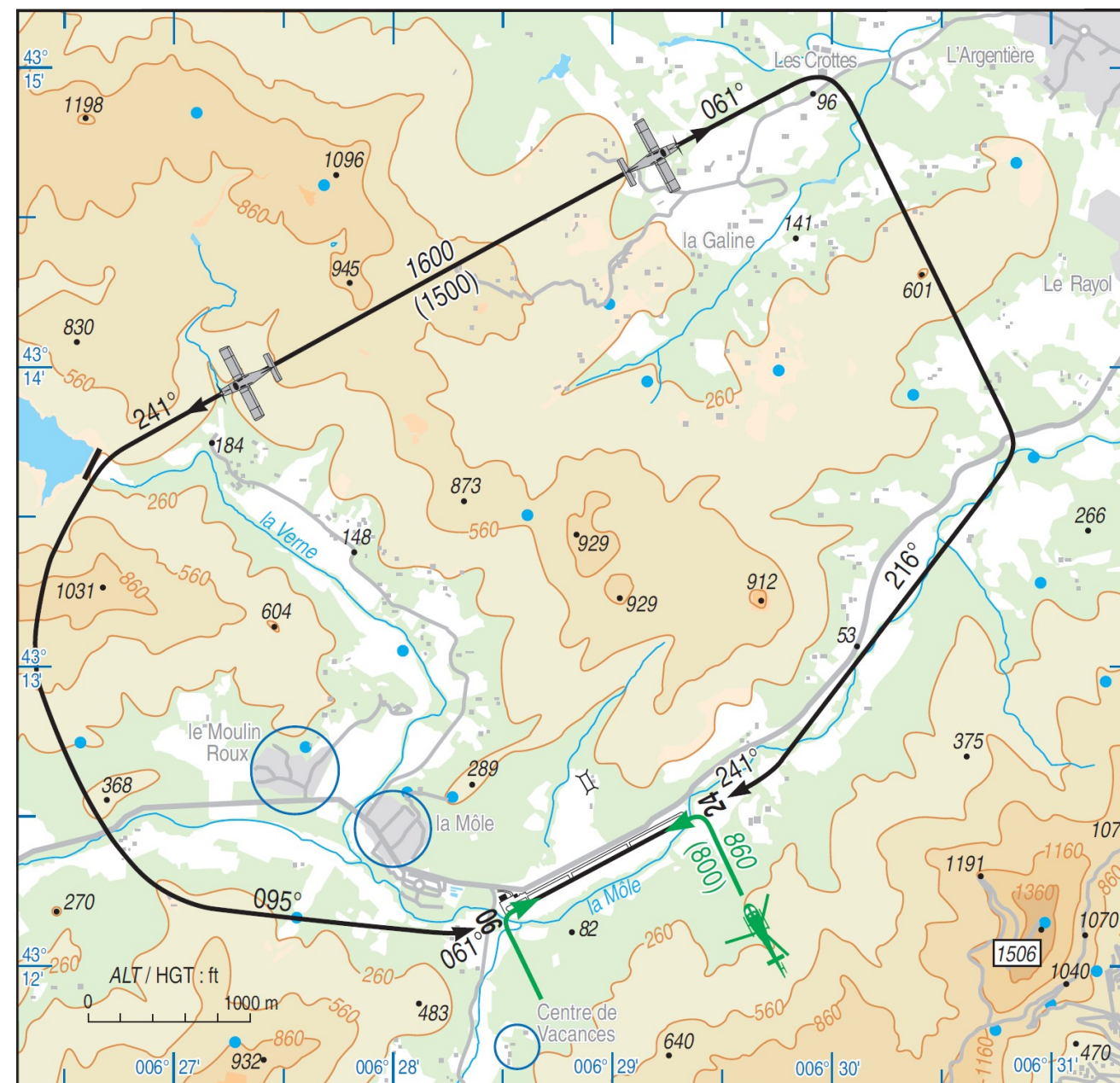
Sur trajectoires avions :

- PA28 (monomoteur)
- PA31 (Piper Navajo, bimoteur)
- PA46T (Piper Meridian, mono-turboprop)
- PC12 (Pilatus, mono-turboprop)
- Citation Mustang C510 (microjet)
- C525 (Citation, biréacteur d'affaire)
- DA50 (biréacteur d'affaire)
- FA7X (Tri Réacteur d'affaire)

Sur trajectoires hélicoptères :

- R44 (Robinson – moteur piston)
- AS350 (écureuil Mono turbine)
- AS355 (biturbine)

• **Hypothèses relatives aux trajectoires et aux conditions d'exploitation**



Carte d'atterrissage au 18 août 2016 (SIA)

Les trajectoires nominales identifiées avec l'exploitant de l'aérodrome sont décrites sur les cartes jointes en **annexe 1**. Elles sont au nombre de 19.

Sur le plan vertical, les pentes de montée et de descente sont les pentes « standards », avec un profil de montée en fonction des performances de l'aéronef et un profil de descente suivant une pente à 4°.

Par ailleurs, il a été tenu compte d'une hauteur de circuit d'aérodrome à 1500 ft (457 m) pour les avions et 800 ft (244 m) pour les hélicoptères, comme il est indiqué sur la carte d'atterrissage en vigueur ci-dessus.

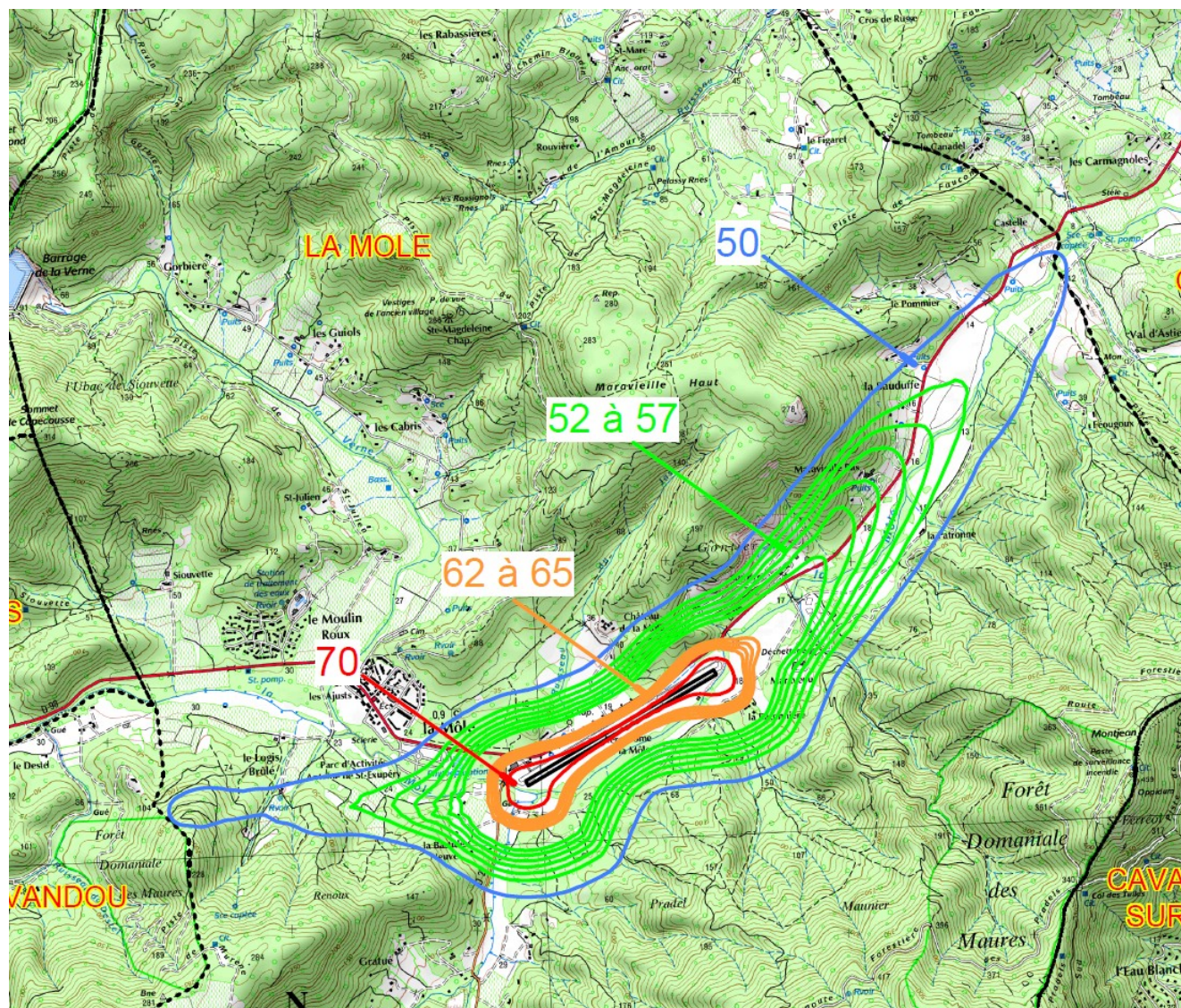
La répartition du trafic sur les trajectoires est indiquée sur les cartes en **annexe 1** et récapitulée sur les tableaux en **annexe 2**.

3. ELABORATION DE L'AVANT-PROJET DE PEB DE L'AÉRODROME DE LA MOLE

3.1. Etude technique

3.1.1. Résultats de la modélisation et courbes enveloppes

Les résultats de la modélisation numérique du bruit à court terme et long terme sont représentés en **annexe 3**. L'avant projet de PEB est basé sur l'enveloppe des résultats à court et long terme, reproduite ci-dessous.



Extrait du plan LFTZ/APPEB/SNIA/Index 1 septembre 2016

Le projet définitif sera établi à l'échelle 1 / 25 000e, lorsque seront arrêtés :

- le choix des valeurs limites entre les zones B, C et D ;
- la décision concernant la prise en compte ou non de la zone D.

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

L'emprise du PEB concerne la commune de La Mole et, très marginalement, Cogolin. Le zonage sera plus étendu que celui du PEB en vigueur (**annexe 4**), notamment dans le travers de la piste, ce qui permettra ainsi une meilleure maîtrise de l'urbanisme vis-à-vis du bruit. Dans l'axe de la piste, l'emprise du nouveau PEB sera plus importante que le PEB actuel si la limite retenue pour la zone C est inférieure ou égale au L_{den} 54. Le choix de la valeur de L_{den} pour la limite extérieure de la zone C aura une influence significative sur l'emprise des contraintes d'urbanisme liées à la zone de bruit modérée. Selon le cas, les lieux dits suivants seront concernés :

- Le parc d'activité Antoine de Saint Exupéry pour un choix de $L_{den} < 55$
- Maravielle Bas pour un choix de $L_{den} < 55$

En revanche le choix de la valeur de L_{den} pour la limite extérieure de la zone B (entre 62 et 65) aura peu d'influence sur l'étendue de la zone de bruit fort, les courbes étant rapprochées.

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 le souci de respecter la volonté des communes et la nécessité 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'engager la procédure de révision du 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 de réviser 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. R112-13 du Code de l'urbanisme).

Les limites proposées pour les zones B et C servent de base aux réflexions des communes ou des établissements de coopération intercommunale. A l'issue de cette consultation, 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 et qu'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, 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 LA MOLE

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 passe de une à deux communes.

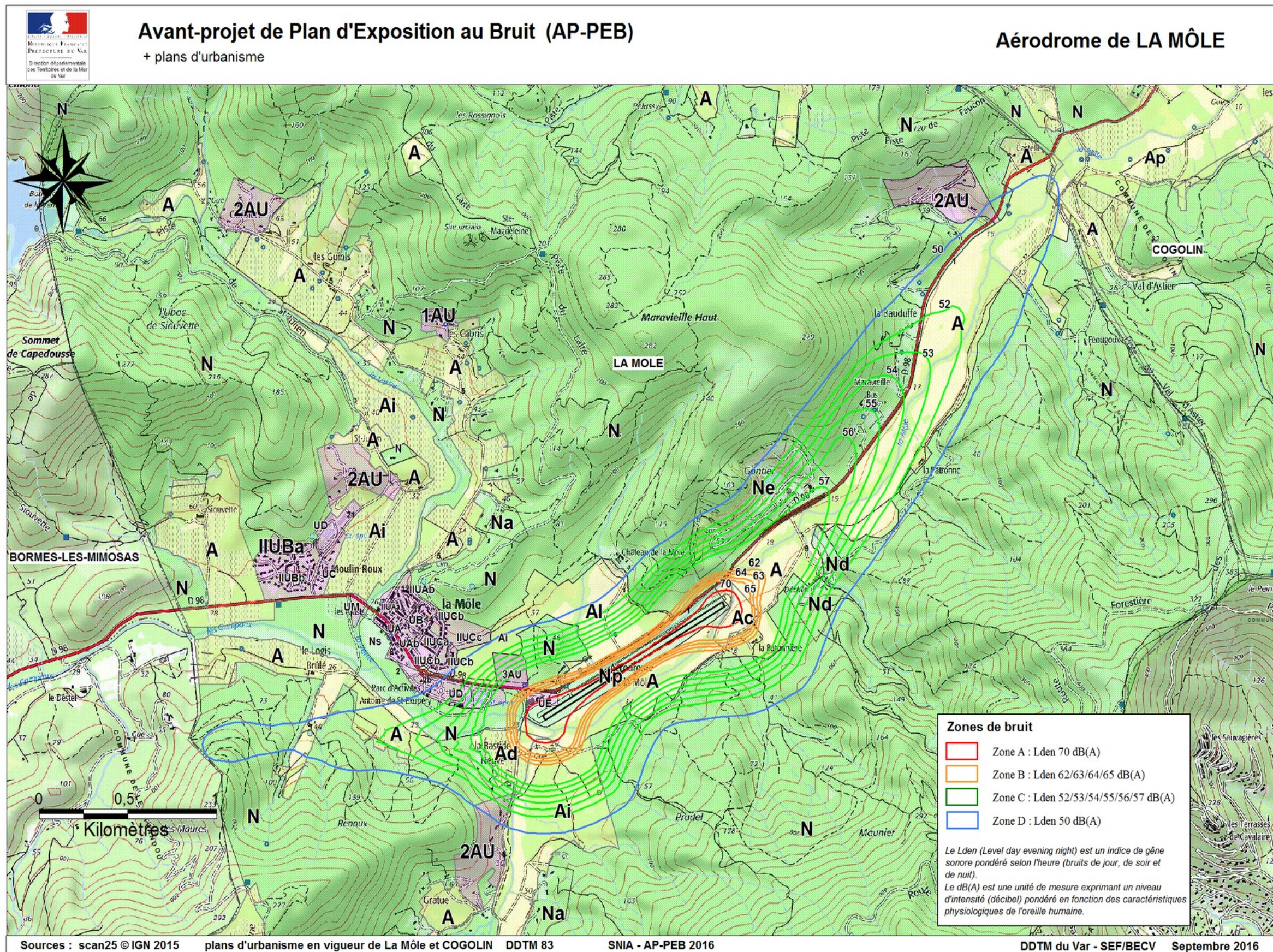
La commune de LA MOLE reste sous l'application des dispositions réglementaires du projet de PEB. La commune de COGOLIN est nouvellement impactée par le PEB en projet mais uniquement par la zone D.

Ces deux communes sont dotées d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé.

	LA MOLE	COGOLIN
Documents d'urbanisme POS/PLU	PLU approuvé le 7 novembre 2005 modifié le 11 mai 2007	PLU approuvé le 13 mai 2008 modifié le 25 octobre 2012
PEB en vigueur	3 juillet 1985	non concerné
PEB actualisé	concerné	concerné

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

Documents d'urbanisme en vigueur au moment de l'établissement de la présente étude composant l'avant-projet de PEB.



3.2.3. Règlements du PEB en projet

Le PEB prescrit des restrictions d'urbanisation pour les constructions à usage d'habitation et pour les équipements publics ou collectifs ; le principe général consistant à ne pas exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit.

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

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

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.

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 effectué en août 2016 a complété ces 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 CONCERNEES PAR LES ZONES DE BRUIT DU PEB EN VIGUEUR (en indice psophique N)

PEB en vigueur – LA MOLE				
	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
	$N > 96$	$96 > N > 89$	$89 > N > 84$	Non prévue par la réglementation relative à l'indice psophique
LA MOLE	0	11,47	46	
	57,47			

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

Avant-Projet de PEB – LA MOLE					
	Zone A	Zone B			
	Lden > 70	70 > Lden > 65	70 > Lden > 64	70 > Lden > 63	70 > Lden > 62
LA MOLE	13,25	17,10	22,00	27,58	33,94
COGOLIN	0	0	0	0	0

Avant-Projet de PEB – LA MOLE												
	Zone C											
	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
LA MOLE	73,97	96,46	122,10	153,00	187,80	231,90	69,08	91,59	117,20	141,10	182,90	227,00
COGOLIN	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Aérodrome de LA MOLE – Rapport de présentation du PEB

Avant-Projet de PEB – LA MOLE												
Zone C												
	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
LA MOLE	73,97	96,46	122,10	153,00	187,80	231,90	57,13	79,65	105,30	136,10	170,90	215,00
COGOLIN	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

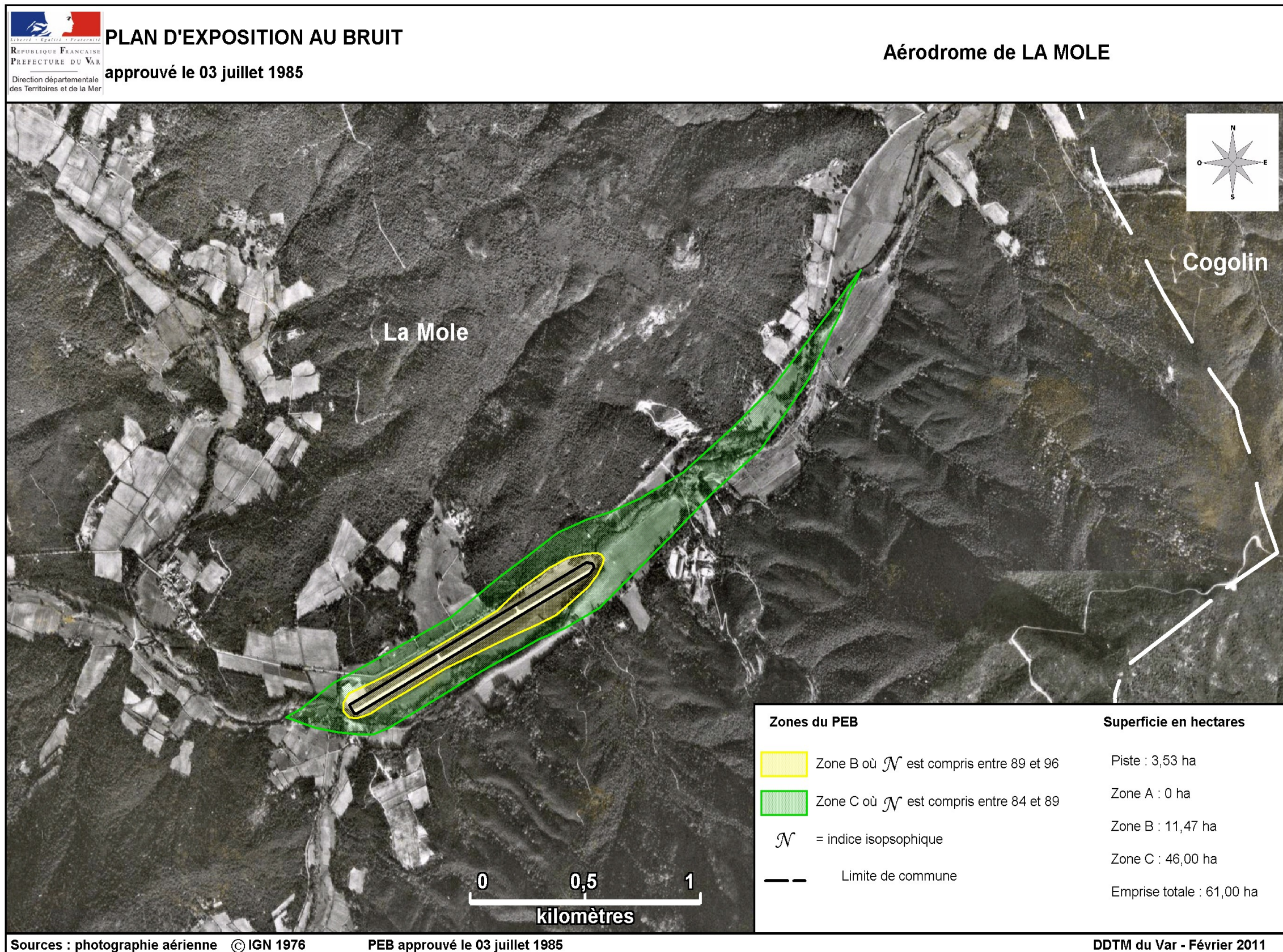
Avant-Projet de PEB – LA MOLE						
Zone D						
	57>Lden>50	56>Lden>50	55>Lden>50	54>Lden>50	53>Lden>50	52>Lden>50
LA MOLE	303,80	408,10	255,60	224,80	190,00	145,90
COGOLIN	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64
	304,44	408,74	256,24	225,44	190,64	146,54

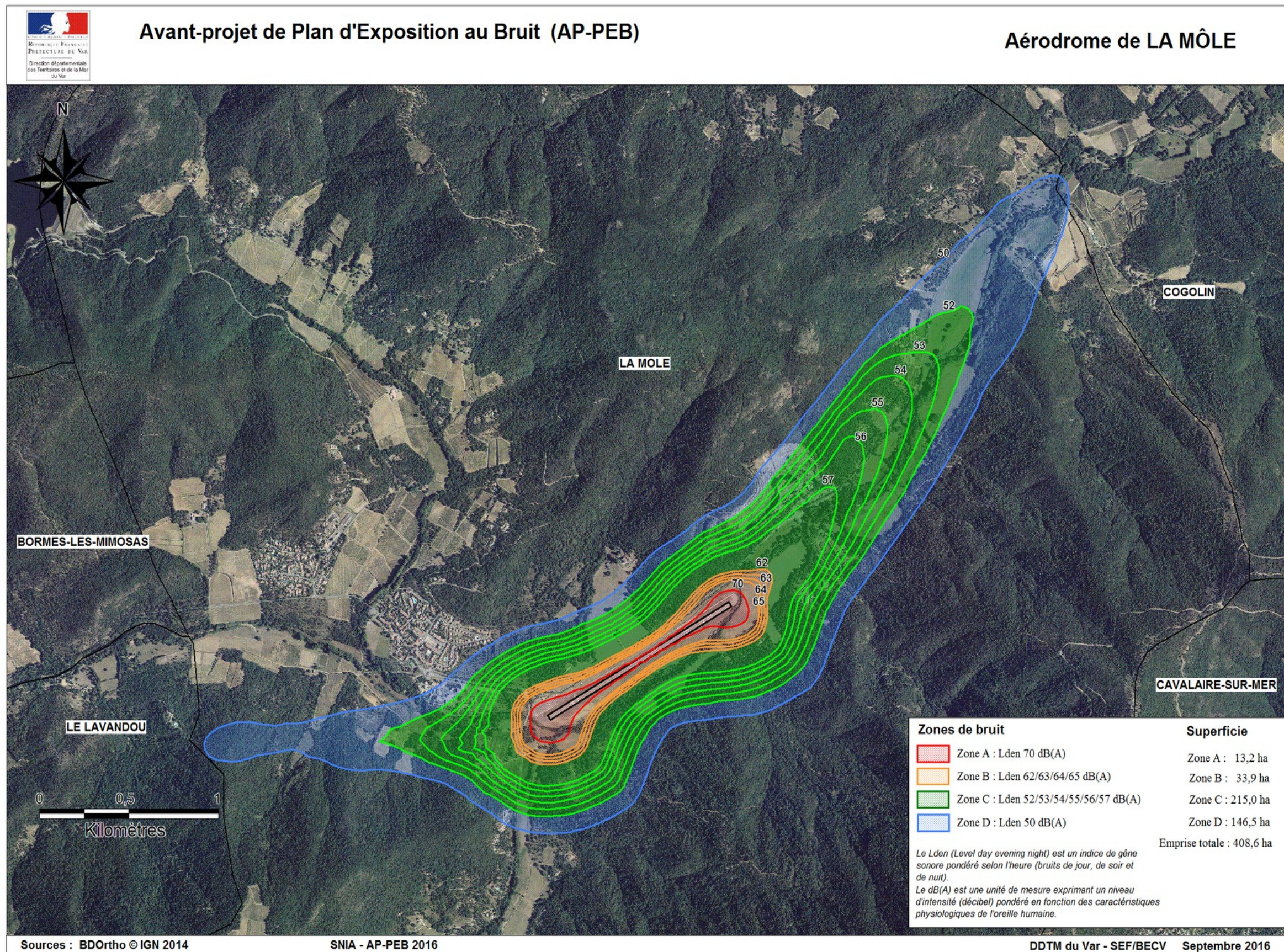
Le PEB en vigueur occupe une surface globale de moindre importance par rapport au PEB en projet : respectivement 57,47 ha pour 262,20 ha (408,60 ha avec intégration de la zone D).

La zone A correspond à l'emprise de l'aérodrome. Les zones B et C se sont élargies, sans impacter de nouvelle zone U.

La zone D présente une emprise au sol importante et couvre notamment des secteurs urbanisés au Sud/Ouest et au Nord/Est de la commune de La Mole.

La commune de Cogolin est très faiblement concernée (environ 0,6 ha), et uniquement par la zone D.





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

	PEB en vigueur - LA MOLE			
	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
	$N > 96$	$96 > N > 89$	$89 > N > 84$	Non prévue par la réglementation relative à l'indice psophonique
LA MOLE	0	0	0	

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

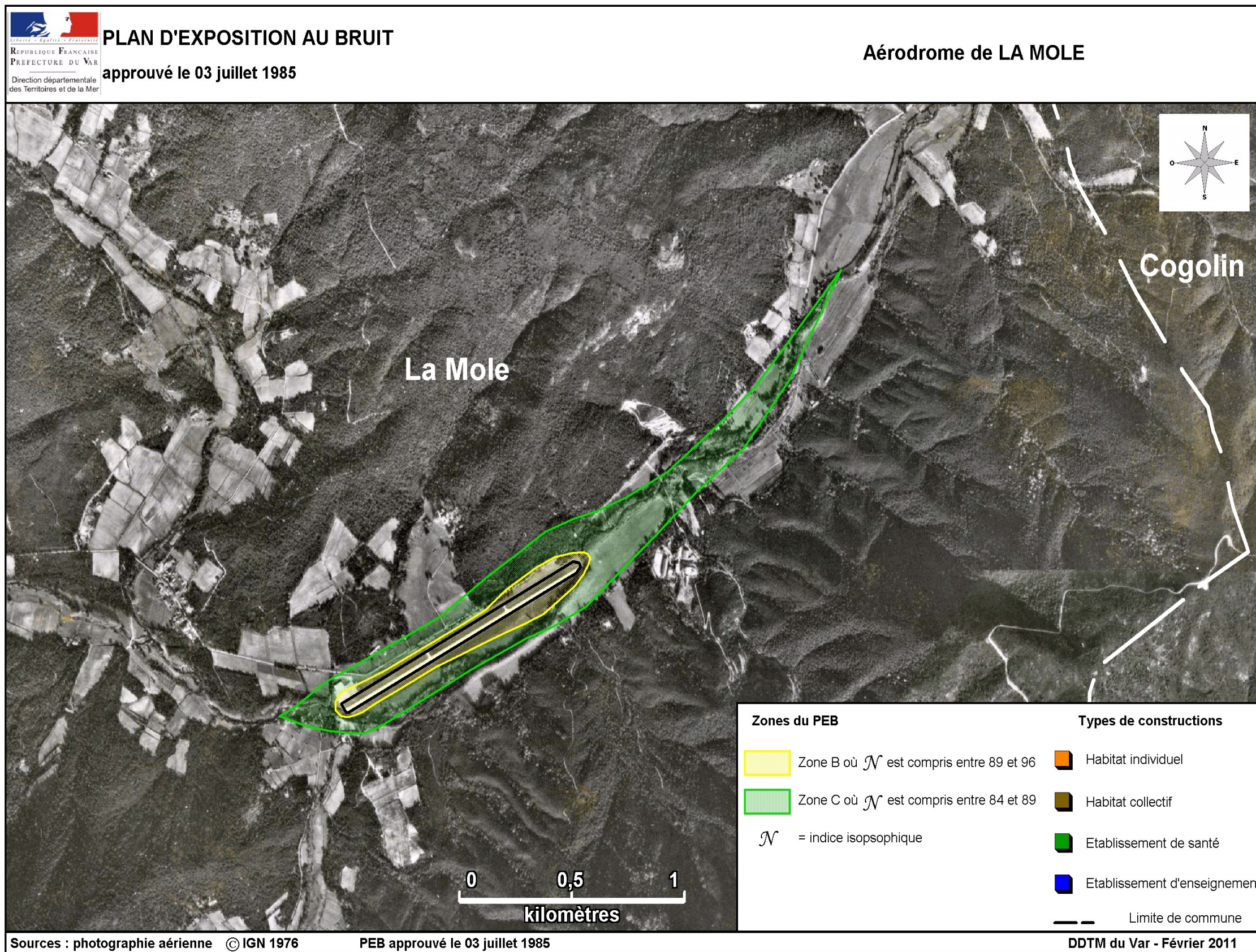
	Avant-Projet de PEB - LA MOLE				
	Zone A	Zone B			
	$Lden > 70$	$70 > Lden > 65$	$70 > Lden > 64$	$70 > Lden > 63$	$70 > Lden > 62$
LA MOLE	0	0	0	0	0
COGOLIN	0	0	0	0	0

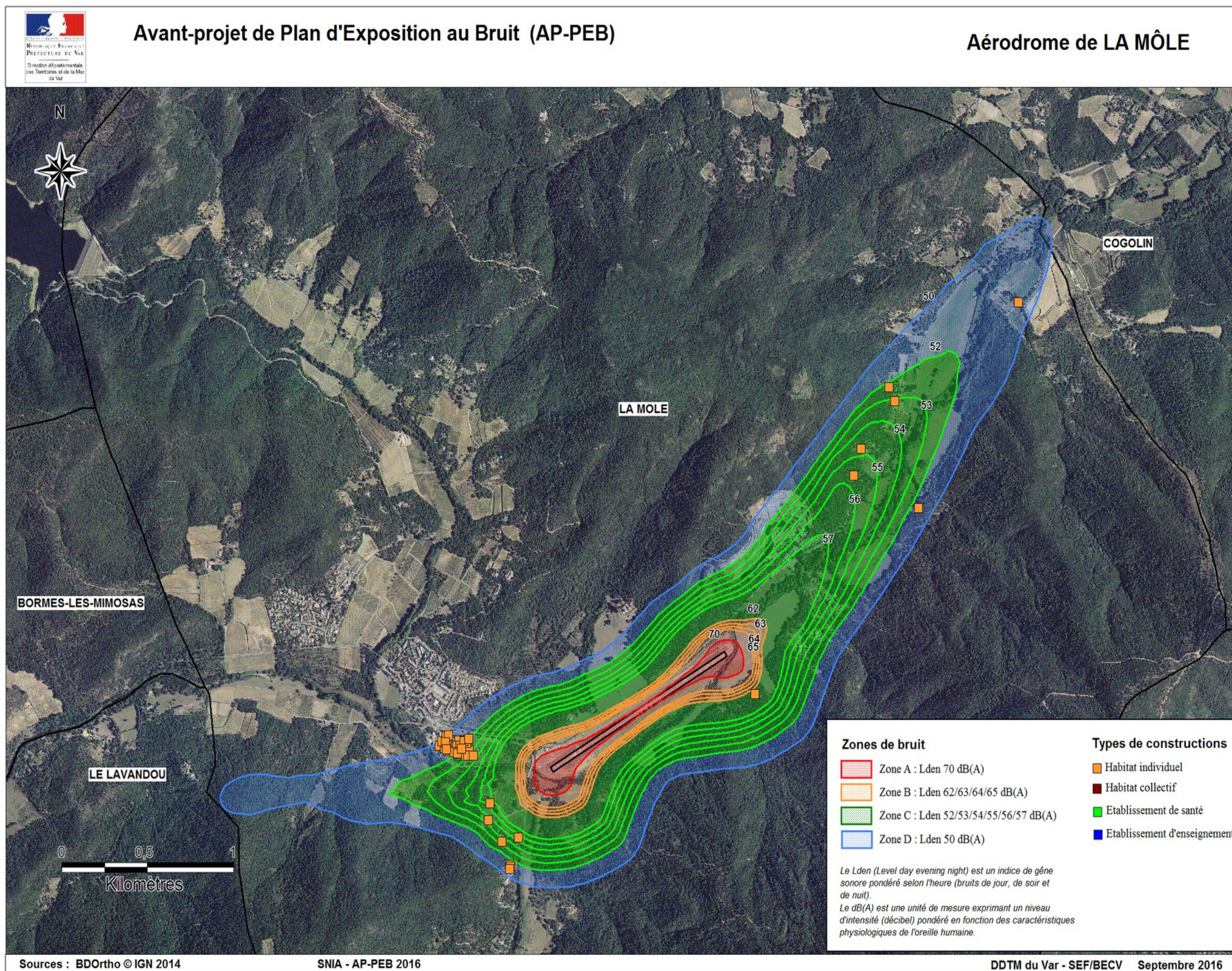
	Avant-Projet de PEB – LA MOLE											
	Zone C											
	$65 > Lden > 57$	$65 > Lden > 56$	$65 > Lden > 55$	$65 > Lden > 54$	$65 > Lden > 53$	$65 > Lden > 52$	$64 > Lden > 57$	$64 > Lden > 56$	$64 > Lden > 55$	$64 > Lden > 54$	$64 > Lden > 53$	$64 > Lden > 52$
LA MOLE	3,00	6,00	15,00	21,00	33,00	48,00	3,00	6,00	15,00	21,00	33,00	48,00
COGOLIN	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

	Avant-Projet de PEB – LA MOLE											
	Zone C											
	$63 > Lden > 57$	$63 > Lden > 56$	$63 > Lden > 55$	$63 > Lden > 54$	$63 > Lden > 53$	$63 > Lden > 52$	$62 > Lden > 57$	$62 > Lden > 56$	$62 > Lden > 55$	$62 > Lden > 54$	$62 > Lden > 53$	$62 > Lden > 52$
LA MOLE	3,00	6,00	15,00	21,00	33,00	48,00	3,00	6,00	15,00	21,00	33,00	48,00
COGOLIN	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Avant-Projet de PEB – LA MOLE						
Zone D						
	57>Lden>50	56>Lden>50	55>Lden>50	54>Lden>50	53>Lden>50	52>Lden>50
LA MOLE	111,00	108,00	102,00	96,00	84,00	69,00
COGOLIN	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Aucun logement n'était impacté par l'ancien PEB. Le nouveau PEB impacte 37 logements, uniquement en zones C et D.





3.2.7. Zoom sur des secteurs urbanisés et estimation des populations exposées

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

	PEB en vigueur - LA MOLE			
	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
	<i>N</i> >96	96> <i>N</i> >89	89> <i>N</i> >84	Non prévue par la réglementation relative à l'indice psophique
LA MOLE ZAC ST EXUPERY	0	0	0	

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

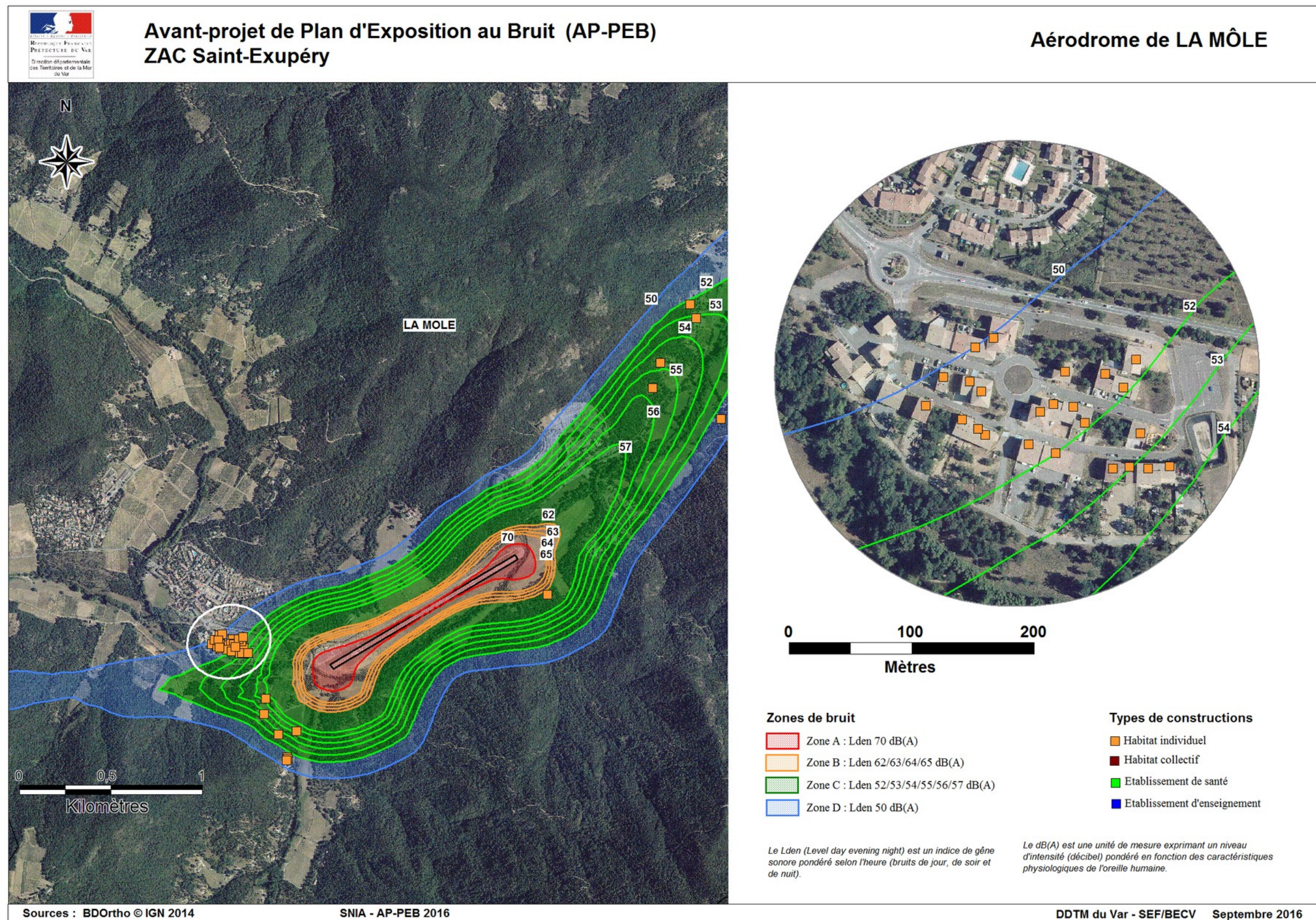
	Avant-Projet de PEB – LA MOLE											
	Zone C											
	65>Lden>57	65>Lden>56	65>Lden>55	65>Lden>54	65>Lden>53	65>Lden>52	64>Lden>57	64>Lden>56	64>Lden>55	64>Lden>54	64>Lden>53	64>Lden>52
LA MOLE ZAC ST EXUPERY	0	0	0	0	6	18	0	0	0	0	6	18

	Avant-Projet de PEB – LA MOLE											
	Zone C											
	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
LA MOLE ZAC ST EXUPERY	0	0	0	0	6	18	0	0	0	0	6	18

	Avant-Projet de PEB – LA MOLE					
	Zone D					
	57>Lden>50	56>Lden>50	55>Lden>50	54>Lden>50	53>Lden>50	52>Lden>50
LA MOLE ZAC ST EXUPERY	72	72	72	72	66	57

Pour la zone C, le choix de l'indice Lden 52 impliquera une meilleure protection contre les nuisances sonores car les restrictions d'urbanisations seront plus fortes sur un espace plus large.

Pour la zone D, seules des mesures d'isolation acoustiques sont préconisées.



Aérodrome de LA MOLE – Rapport de présentation du PEB

		PEB en vigueur - LA MOLE			
		Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
		$N > 96$	$96 > N > 89$	$89 > N > 84$	Non prévue par la réglementation relative à l'indice psophique
LA MOLE LA BASTIDE NEUVE		0	0	0	

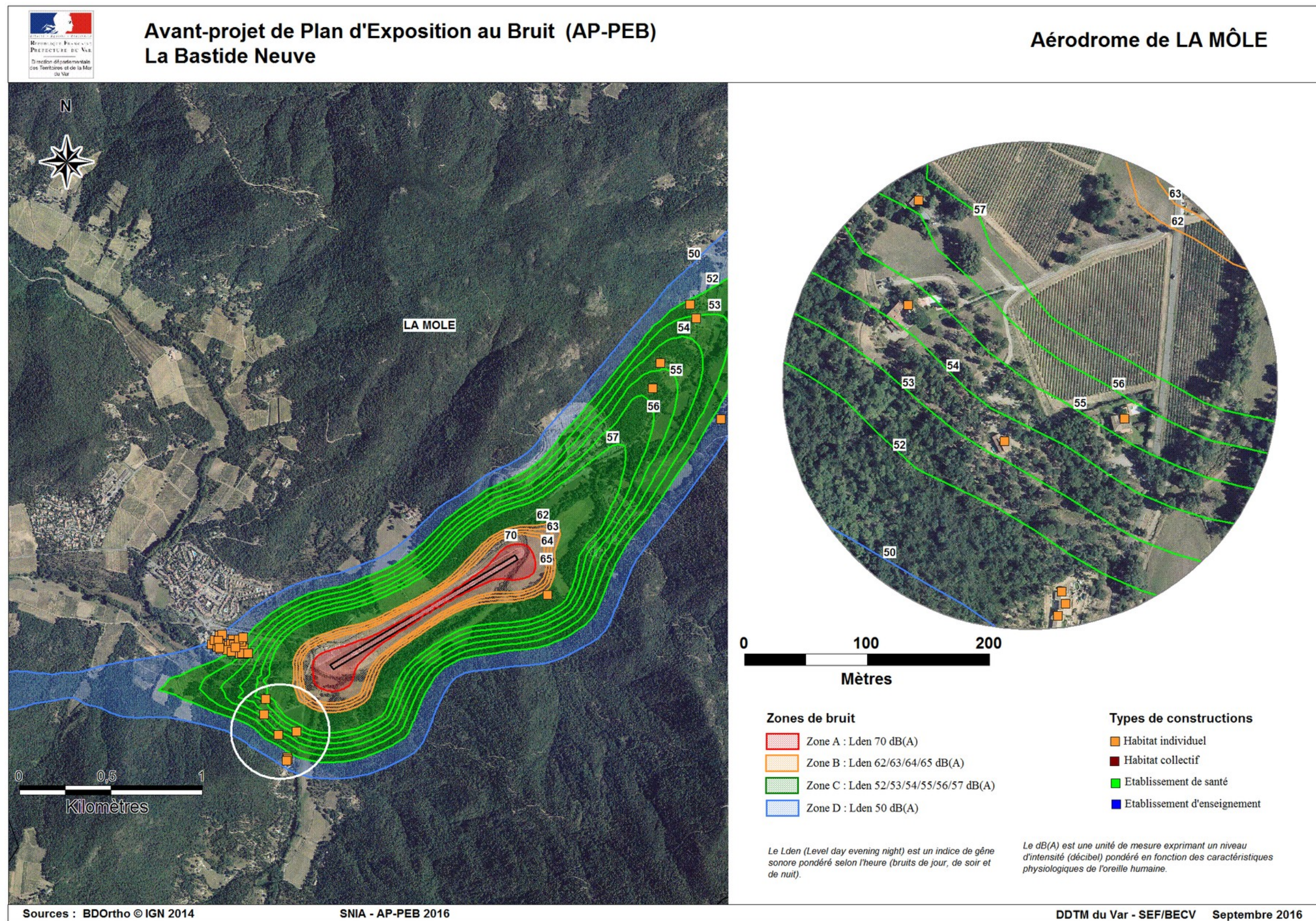
		Avant-Projet de PEB – LA MOLE											
		Zone C											
		$65 > Lden > 57$	$65 > Lden > 56$	$65 > Lden > 55$	$65 > Lden > 54$	$65 > Lden > 53$	$65 > Lden > 52$	$64 > Lden > 57$	$64 > Lden > 56$	$64 > Lden > 55$	$64 > Lden > 54$	$64 > Lden > 53$	$64 > Lden > 52$
LA MOLE LA BASTIDE NEUVE		0	3	6	9	12	12	0	3	6	9	12	12

		Avant-Projet de PEB – LA MOLE											
		Zone C											
		$63 > Lden > 57$	$63 > Lden > 56$	$63 > Lden > 55$	$63 > Lden > 54$	$63 > Lden > 53$	$63 > Lden > 52$	$62 > Lden > 57$	$62 > Lden > 56$	$62 > Lden > 55$	$62 > Lden > 54$	$62 > Lden > 53$	$62 > Lden > 52$
LA MOLE LA BASTIDE NEUVE		0	3	6	9	12	12	0	3	6	9	12	12

		Avant-Projet de PEB – LA MOLE					
		Zone D					
		$57 > Lden > 50$	$56 > Lden > 50$	$55 > Lden > 50$	$54 > Lden > 50$	$53 > Lden > 50$	$52 > Lden > 50$
LA MOLE LA BASTIDE NEUVE		21	18	15	12	9	9

La Bastide Neuve est peu impactée ; seuls 4 logements ont été identifiés, soit un maximum de 12 personnes susceptibles d'être exposées entre l'indice Lden 57 et l'indice Lden 52.

Ce secteur ne semble pas faire l'objet d'une densification prochaine.



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

- La commune de La Mole est très modestement impactée

Zoom sur le secteur de la ZAC ST EXUPERY

Ce secteur est nouvellement impacté par le PEB en projet. Il s'agit d'une ZAC comprenant de l'habitat semi-collectif, construit presque en totalité. L'impact sur la population est très modéré.

En terme d'urbanisme, le PEB en projet a peu d'impact sur les constructions souvent existantes.

Zoom sur le secteur de LA BASTIDE NEUVE

Ce secteur comporte des habitats isolés.

L'impact du PEB en projet sur l'urbanisme est nul.

- A noter que sur la commune de Cogolin, aucun bâtiment n'a été recensé sur la zone D, seule zone à impacter le territoire de cette collectivité.

En conclusion, l'impact du PEB en projet sur les deux communes est faible, voire nul.

3.2.9. avis de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) du 03 octobre 2016

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

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

Les membres de la CCE se sont prononcés sur :

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

Le vote auquel participent 10 membres de la CCE et le Président de séance, soit 11 votants, est réalisé à main levée.

Zones	Mise au vote des courbes	résultat du vote	proposition de la CCE
Zone B	Courbe 62	Courbe 62	Retenue à l'unanimité
Zone C	Courbe 52	Courbe 52	Retenue à l'unanimité
Zone D	Courbe 50	Courbe 50	Retenue à l'unanimité

Les résultats du vote garantissent une urbanisation limitée dans le secteur proche de l'aérodrome.

L'avis émis par les membres de la CCE permet de ne pas exposer au bruit une population nouvelle.

Surfaces concernées suite à cet avis (en ha) :

	Projet de PEB			
	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
	Lden>70	70>Lden>62	62>Lden>52	52>Lden>50
LA MOLE	13,25	33,94	215,00	145,90
COGOLIN	0	0	0	0,64

Populations concernées suite à cet avis :

	Projet de PEB				
	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D	Total
	Lden>70	70>Lden>62	62>Lden>52	52>Lden>50	
LA MOLE	0	0	48	69	117
COGOLIN	0	0	0	0	0
Total	0	0	48	69	117

4 - LE PROJET DE PEB

4.1 Etablissement du projet de PEB

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

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

Afin de répondre aux objectifs fixés par les lois et les directives ministérielles à savoir la protection maximale des populations exposées aux nuisances sonores tout en garantissant l'activité aéroportuaire civile et militaire dans des conditions satisfaisantes intégrant les effets d'amélioration consentie (prise en compte de l'urbanisation, charte par exemple), afin de prendre en compte les doléances des riverains se plaignant du bruit et de ne pas exposer de 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 52 comme limite extérieure de la zone C ;**
- **d'instituer une zone D d'information et d'isolation acoustique renforcée, dans un souci de transparence maximale.**

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

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

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

Cette représentation figure ci-après au présent rapport.

4.2 Retour sur les avis suite aux consultations obligatoires

1ère étape : la consultation des communes concernées et des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) compétents

Par courrier en date du 10 janvier 2017, le préfet du Var a notifié aux collectivités territoriales concernées par le PEB de l'aérodrome de La Mole sa décision de révision 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.

Collectivité	Saisine	Date réponse	Avis
Communauté de Communes de Golfe de Saint-Tropez	10 janvier 2017	Pas de réponse	Avis réputé favorable
Commune de La Mole	10 janvier 2017	Pas de réponse	Avis réputé favorable
Commune de Cogolin	10 janvier 2017	Pas de réponse	Avis réputé favorable

Sur un EPCI, 1 avis réputé favorable

Sur deux communes concernées, 2 avis réputés favorables

A noter que le Préfet du Var a reçu post consultations une délibération du Conseil Municipal de la commune de La Mole en date du 25 septembre 2017 donnant un avis favorable au projet de PEB.

2ème étape : la consultation des membres de la CCE

Dès réception des avis ou, à défaut, dès l'expiration du délai mentionné au dernier alinéa de l'article R.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 la commission consultative de l'environnement (CCE).

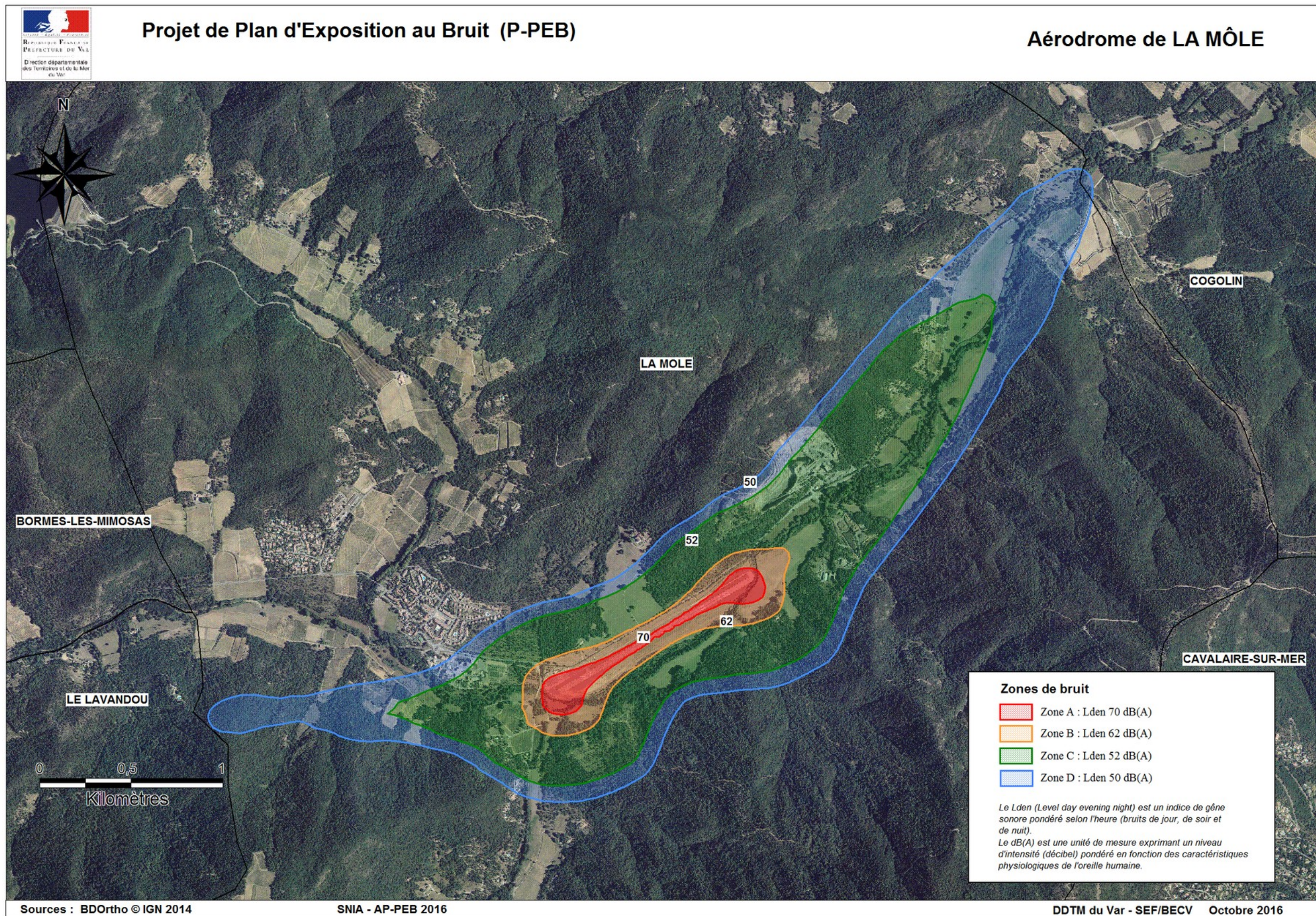
La commission consultative de l'environnement dispose d'un délai de deux mois à compter de la date de la saisine par le préfet pour formuler son avis sur le projet communiqué.

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

Par courrier en date du 27 mars 2017, le préfet du Var a notifié aux membres de la CCE concernés par le PEB de l'aérodrome de La Mole sa décision de révision dudit PEB.

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

Membres CCE	Saisine	Date réponse	Avis
12 membres définis nominativement dans l'arrêté préfectoral de composition des membres de la CCE	27 mars 2017	Pas de réponse	Avis réputé favorable



Aérodrome de LA MOLE – Rapport de présentation du PEB

Parmi les 12 membres de la CCE consultés, aucune réponse ni avis formulé. Ainsi, pour les membres de la CCE, 12 avis sont réputés favorable.

En conclusion, 3 avis de collectivités réputé favorable et 12 avis réputés favorable de membres de la CCE, soit 15 avis relevant d'un accueil favorable sur 15 entités consultées.

4.3 Avis de la CCE en date du 20 juin 2017

Recueil de l'avis de la CCE sur le projet de plan d'exposition au bruit (P-PEB)

Ce jour est demandé le vote de la CCE sur le projet de PEB :

- 11 votants présents
- + 1 voix du Président

Avis favorable, à l'unanimité.

4.4 Déroulé de la procédure d'enquête publique

Le projet de plan d'exposition au bruit est soumis à enquête publique par le préfet dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article L. 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.

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

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

Par arrêté préfectoral en date du 25 août 2017, ladite enquête a débuté en mairies de La Mole et Cogolin le 26 septembre 2017 et s'est terminée le 27 octobre 2017.

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 La Mole et Cogolin. Toute personne a pu en prendre connaissance aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux au public :

Mairies	Horaires
Mairie de La Mole Place de la Mairie – 83310 LA MOLE	Lundi au vendredi de 8 h 30 à 12 h et de 13 h à 16 h 30
Mairie de Cogolin Place de la République – 83310 COGOLIN	Lundi au jeudi de 8 h 30 à 17 h vendredi de 8 h 30 à 15 h 30

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> (rubrique : politiques publiques/environnement/projets d'aménagement impactant l'environnement).

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 La Mole et de Cogolin. 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 courrier électronique à l'adresse suivante : contact@mairie-lamole.fr

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 La Mole et de Cogolin :

Permanences	Mairie de La Mole	Mairie de Cogolin
Mardi 26 septembre 2017	9 h – 12 h	14 h – 17 h
Mardi 3 octobre 2017	13 h – 16 h 30	
Mercredi 11 octobre 2017	9 h – 12 h	
Jeudi 19 octobre 2017	13 h – 16 h 30	9 h – 12 h
Vendredi 27 octobre 2017	13 h – 16 h 30	

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

- recevoir toute information et, s'il estime que des documents sont 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 font la demande et convoquer toutes les personnes dont il juge 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 a remis son rapport et ses conclusions au préfet à la fin de l'enquête.

Le commissaire enquêteur a établi 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 sur le registre dont 1 courriel + 1 courrier pour La Mole
6 remarques sur le registre pour Cogolin

Le commissaire enquêteur a rendu, le 28 novembre 2017, son rapport et ses conclusions. Il émet un avis favorable 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 La Mole et Cogolin,
- 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 RÉVISÉ 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 par courrier pour relecture et accord.

Dès réception de cet avis, 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 révisé 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

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^{ème} 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

PRÉFET DU VAR

Aérodrome de « La Mole (LFTZ) »

Plan d'Exposition au Bruit (PEB)
révisé

Annexes

Maîtrise d'œuvre :



DDTM 83

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

Assistance technique :



DSAC

Service National d'Ingénierie Aéroportuaire

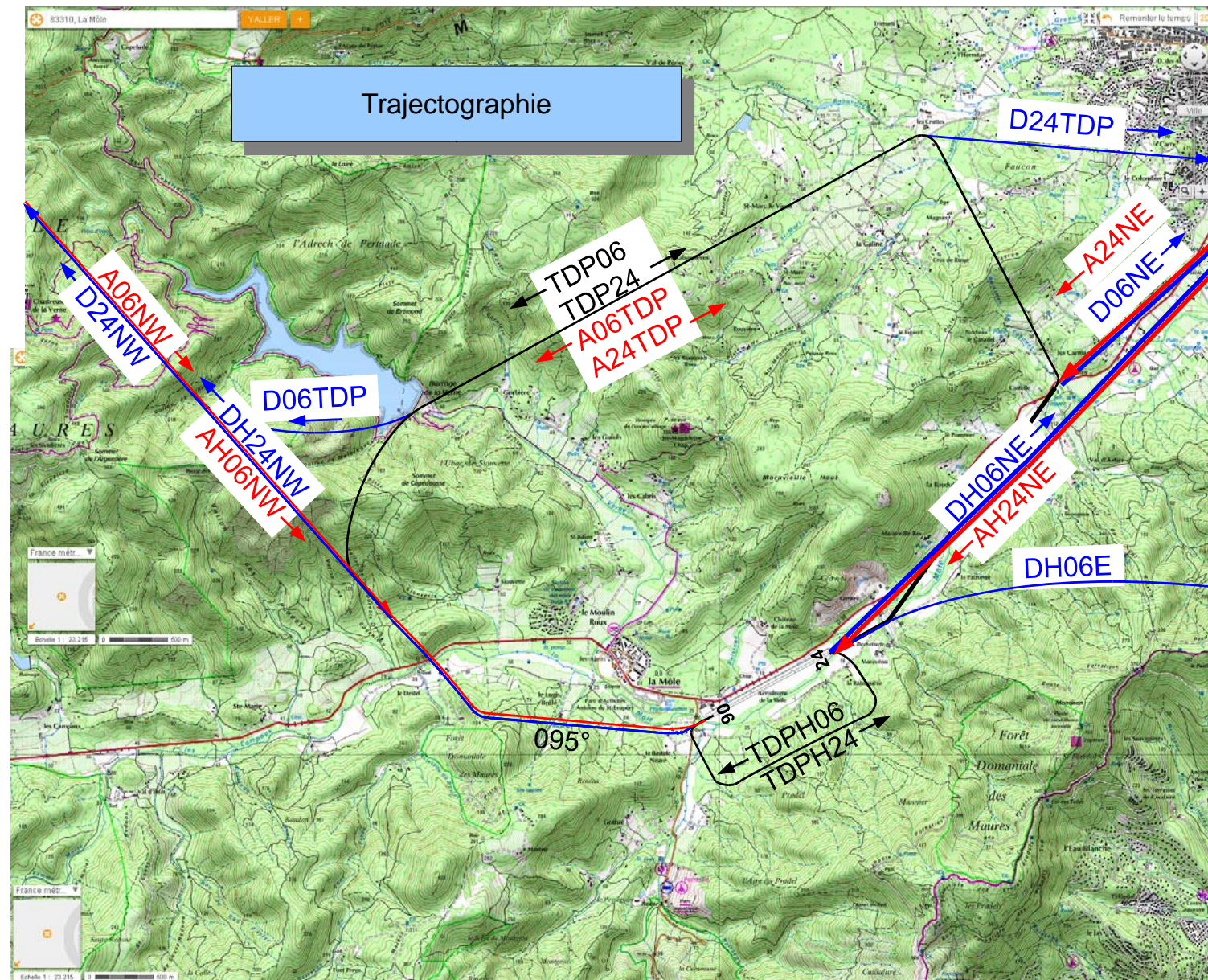
Département Programmation Environnement Aménagement
Siège : 82 rue des Pyrénées 75970 Paris cedex 20
Site Méditerranée : 1 rue Vincent Auriol, CS 90890, 13627 Aix-en-Provence cedex 1
Tél : 04 42 33 75 11

Date : décembre 2017

SOMMAIRE

ANNEXE 1 : TRAJECTOIRES.....	3
ANNEXE 2 : RÉPARTITION DU TRAFIC SUR LES TRAJECTOIRES.....	4
ANNEXE 3 : PLANS AUX TROIS HORIZONS D'ÉTUDES.....	6
ANNEXE 4 : EXTRAIT DU PEB EN VIGUEUR (3 JUILLET 1985).....	8
ANNEXE 5 : PROCÉDURE D'ÉTABLISSEMENT ET DE RÉVISION D'UN PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT.....	9
ANNEXE 6 : NIVEAUX D'ISOLATION ACOUSTIQUE DEVANT ÊTRE ATTEINTS DANS LES DIFFÉRENTES ZONES DU PEB.....	9
ANNEXE 7 : ARTICLES L.112-3 À L.112-17 DU CODE DE L'URBANISME.....	10
ANNEXE 8 : ARTICLES R.112-1 À R.112-17 DU CODE DE L'URBANISME.....	11
ANNEXE 9 : GLOSSAIRE.....	13

ANNEXE 1 : TRAJECTOIRES



ANNEXE 2 : REPARTITION DU TRAFIC SUR LES TRAJECTOIRES

1. Avions

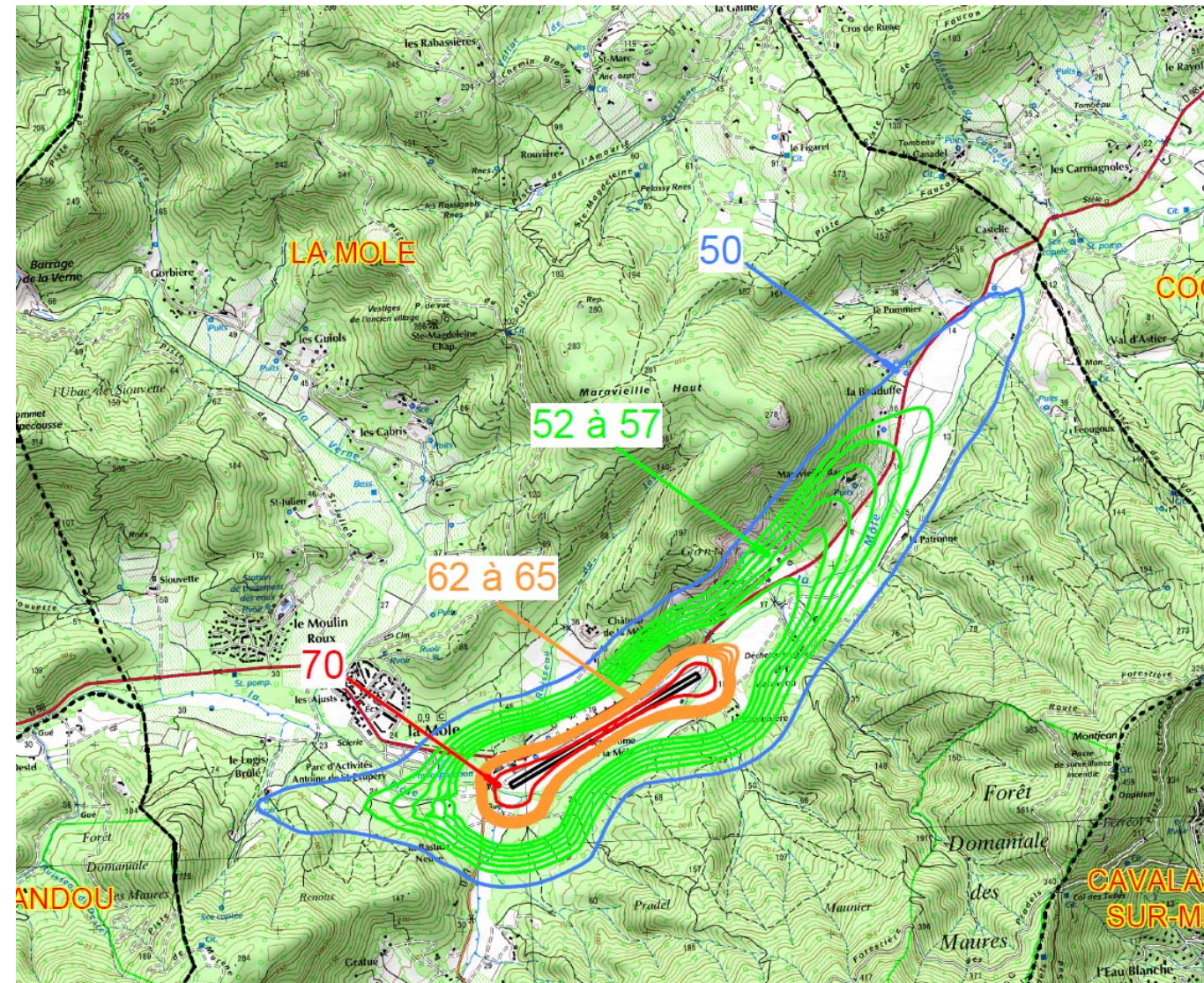
Tous les termes	A06NW	A06TDP	A24TDP	A24NE	D06NE	D06TDP	D24NW	D24TDP	TDP06	TDP24
PA28	0,83%	15,35%	1,47%	27,94%	27,65%	1,76%	1,00%	15,18%	5,76%	3,06%
PA31	0,59%	17,06%	1,76%	30,59%	30,59%	1,76%	1,18%	16,47%		
PA46T	1%	19%	1,50%	29%	28,50%	1,50%	2%	18,50%		
PC12	0,53%	9,47%	2%	38,00%	37,60%	2,40%	0,67%	9,33%		
ECLIPSE 500	1%	19%	2%	28%	47%	3%	0,00%	0%		
C525	0,55%	8,55%	2%	38,91%	38,45%	2,45%	0,64%	8,45%		
DA50			2,67%	47,33%	47,33%	2,67%				
FA7x			2,67%	47,33%	47,33%	2,67%				

1. Hélicoptères

Tous les termes	AH24NE	DH06NE	DH06E	DH24NW	TDPH06	TDPH24
R44	30,77%	15,39%	10,25%	15,38%	10,77%	7,18%
AS50	40%	18%	12%	20%		
AS55	50%	30%	20%			

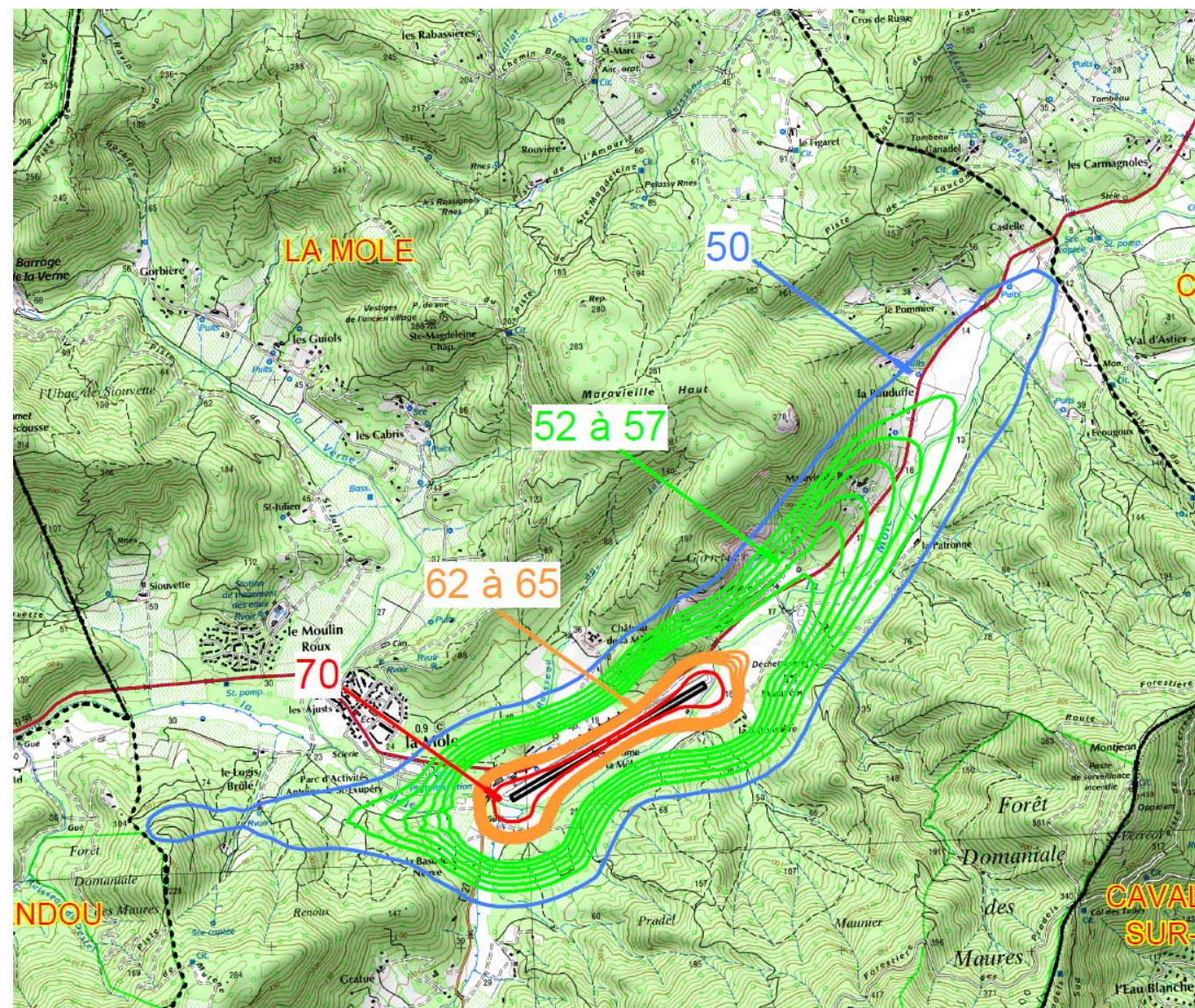
ANNEXE 3 : PLANS AUX TROIS HORIZONS D'ÉTUDE

COURT TERME



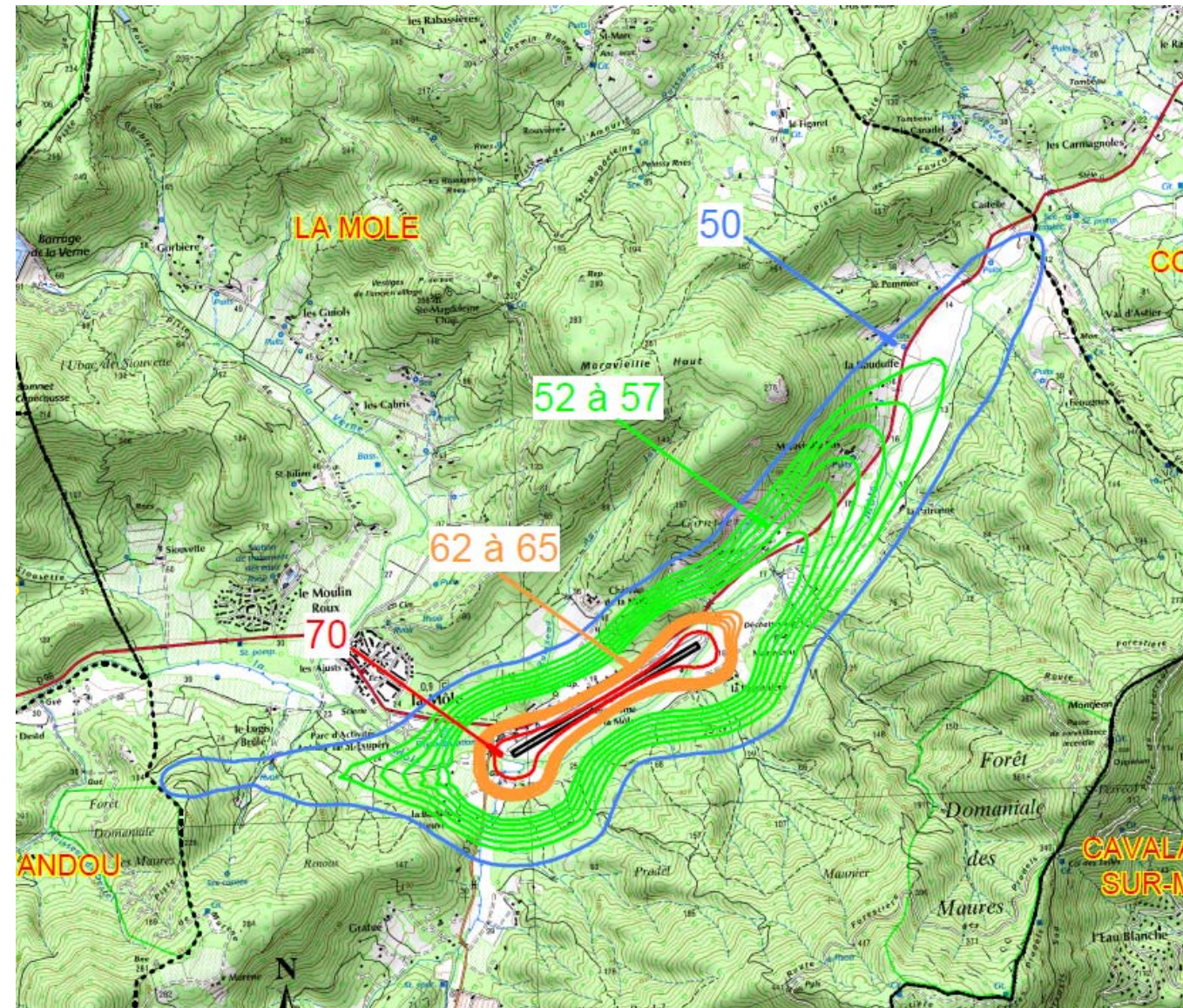
Extrait du plan LFTZ/APPEB-CT/SNIA/Index 1 septembre 2016

MOYEN TERME



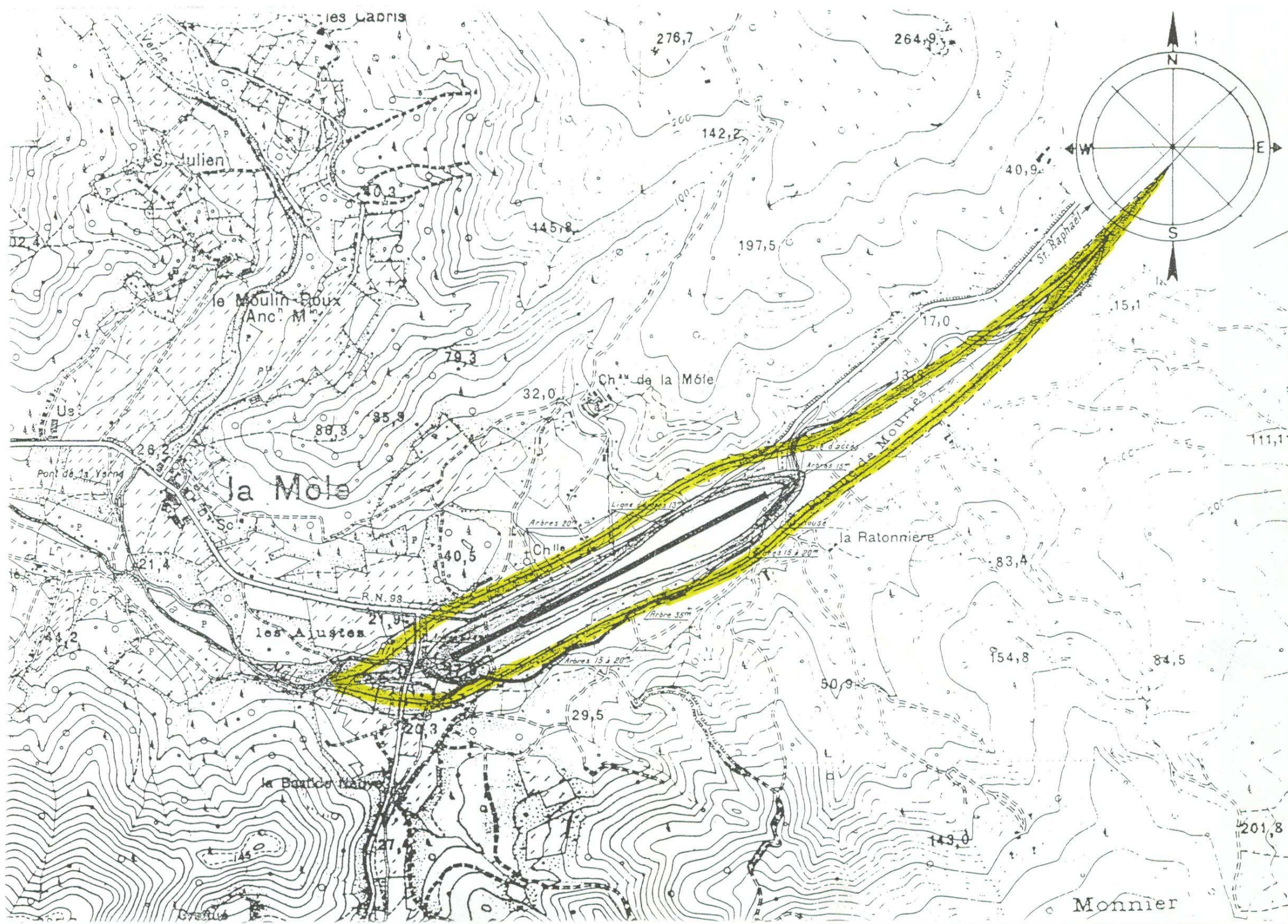
EXTRAIT DU PLAN LFTZ/APPEB-MT/SNIA/INDEX 1 SEPTEMBRE 2016

LONG TERME



Extrait du plan LFTZ/APPEB-LT/SNIA/Index 1 septembre 2016

ANNEXE 4 : EXTRAIT DU PEB EN VIGUEUR (3 JUILLET 1985)



ANNEXE 5 : PROCÉDURE D'ÉTABLISSEMENT ET DE RÉVISION D'UN PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

Étape 1 : Préparation et élaboration du projet de PEB

a) Elaboration 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 L_{den} 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.

Étape 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 6 : 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 7 : ARTICLES L.112-3 À L.112-17 DU CODE DE L'URBANISME

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. La délimitation d'une zone D est facultative à l'exception des aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quatervicies 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 (différé) – 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 renoué, 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 I^{er} 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’État 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’État 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 I^{er} 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 8 : ARTICLES R.112-1 À R.112-17 DU CODE DE L’URBANISME

Code de l’urbanisme - Partie réglementaire - Décrets en Conseil d’Etat

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, L_{den} , 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 à l’aide de la formule ci-après : $L_{den} = 10 \times \log [1/24 \times (12 \times 10 L_d / 10 + 4 \times 10 (L_e + 5) / 10 + 8 \times 10 (L_n + 10) / 10)]$

avec :

L_d = 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 ;

L_e = 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 ;

L_n = 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 L_{den} 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 L_{den} 70. La zone de bruit fort B est la zone comprise entre la courbe d’indice L_{den} 70 et la courbe d’indice L_{den} 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 L_{den} 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 L_{den} choisie entre 57 et 52.

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 L_{den} 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 L_{den} 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 L_{den} 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 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 9 : GLOSSAIRE

AIP	<i>aeronautical information publication</i> : publication d'information aéronautique
APPM	avant-projet de plan de masse
AP-PEB	avant-projet de plan d'exposition au bruit
ARR	arrivée
ARP	<i>airport reference point</i> : point de référence de l'aérodrome
DDTM	direction départementale des territoires et de la mer
DEP	départ
DSAC	direction de la sécurité de l'aviation civile
DGAC	direction générale de l'aviation civile
INM	<i>integrated noise model</i>
MEEM	ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer
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	<i>touch & go</i>
ULM	ultra léger motorisé
VAC	<i>visual approach and landing chart</i> : carte d'approche et d'atterrissage à vue
VFR	<i>visual flight rules</i> : règles de vol à vue

Plan d'Exposition au Bruit (PEB) révisé

Aérodrome de La Mole
Département du Var



Date : Décembre 2017

Note de synthèse sur la consultation

VU pour être annexé à l'arrêté préfectoral

en date du 16 JAN. 2018

Le Préfet du Var


Jean-Luc VIDELAINE

Historique

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

Affaire suivie par

DDTM83/Service Aménagement Durable/Bureau Environnement et cadre de vie

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

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

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

Sigles les plus souvent utilisés

ACNUSA : autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires

AIP : publication d'information aéronautique

AP-PEB : avant projet de plan exposition au bruit

APPM : avant-projet de plan de masse

ATT : atterrissage

BAN : base aéronautique navale

CCE : commission consultative de l'environnement

CE : commissaire enquêteur

CE : communauté européenne

CIL : commission d'intérêt local

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

DDTM : direction départementale des territoires et de la mer

DEC : décollage

DGAC : direction générale de l'aviation civile

DME : dispositif ou système équipement de mesure de la distance

DSAC : direction des services de l'aviation civile

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

HQE : haute qualité environnementale

L_{Amax} : niveau instantané maximum

L_{den} : Level day evening night

L_n : Level night

OACI : organisation de l'aviation civile internationale

PEB : plan d'exposition au bruit

PGS : plan de gêne sonore

PPBE : plan de prévention du bruit dans l'environnement

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

PSA : plan de servitudes aéronautiques

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

TNSA : taxe sur les nuisances sonores aériennes

VOR : radiophare omnidirectionnel VHF

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

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

Note

Date : Décembre 2017

Le plan d'exposition au bruit (PEB)

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

Que ceux qui y ont grandement participé
en soient ici remerciés

Représentant de l'État – autorité compétente
Préfecture du Var

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

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

en collaboration avec
Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL)
Le gestionnaire et l'exploitant de l'aérodrome

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

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

...

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

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

Note exposant les résultats de la consultation

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

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

Zone A : Exposition au bruit très forte

Zone B : Exposition au bruit forte

Zone C : Exposition au bruit modérée

Zone D : Exposition au bruit faible

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

Objet de la consultation	Mise à disposition du public du projet	Page 5
	Contenu du dossier	6
	Textes réglementaires régissant la consultation	7
	Les aspects financiers de la consultation	8
Chapitre 1 : organisation de la consultation	1.1 L'information permanente délivrée	9
	1.2 Les consultations des instances	9
	1.3 La mise à disposition du public	10
	1.4 Les publications dans la presse ou autres supports	10
Chapitre 2 : réactions au projet	2.1 Résultat de participations	11
	2.2 L'analyse des observations	13
	2.3 Les principaux enseignements	16
Chapitre 3 : les modalités de prises en compte des observations	3.1 Sur la forme des différents documents présentés	22
	3.2 Sur le contenu	23
	3.3 Des recommandations	23
	3.4 Des éléments à prendre en compte	24
	3.5 Des avancées réelles suite aux autres enquêtes publiques des autres PEB	24
Conclusion	Rappel des principaux points soulevés	25
	Suite à donner	25
Annexe	Tableau détaillant toutes les observations et les remarques ainsi que les commentaires du gestionnaire/exploitant et ceux de l'État	26

Objet de la consultation

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

Mise à disposition du public

Les enjeux de la consultation

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

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

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

Une consultation de compétence État

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

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

L'article R112-13 du code de l'urbanisme, créé par le décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015 précise qu'à compter de la notification de la décision d'établir ou de réviser un plan d'exposition au bruit, les conseils municipaux des communes concernées et, le cas échéant, les organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) compétents disposent d'un délai de deux mois pour faire connaître leur avis sur le projet communiqué. A défaut de réponse dans le délai imparti, l'avis est réputé favorable.

Les EPCI et les communes concernées ont été consultés le 10 janvier 2017.

Dès réception des avis ou, à défaut, dès l'expiration du délai mentionné à l'article R. 112-13, le projet de PEB accompagné des avis des conseils municipaux et, le cas échéant, des organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale compétents est transmis pour avis par le préfet à la commission consultative de l'environnement (CCE), lorsqu'elle existe, pour les autres aérodromes.

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

Les membres de la CCE de l'aérodrome de La Mole, nommés par arrêté préfectoral actualisé le 1^{er} août 2016, ont été consultés par écrit le 27 mars 2017.

La CCE (actualisation de l'arrêté de composition en date du 19 juin 2017) s'est exprimée favorablement le 20 juin 2017 sur le projet de PEB.

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

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

Note

Date : Décembre 2017

page **5**

Une démarche participative ouverte au plus grand nombre

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

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

Contenu du dossier

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

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

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

- la présente note exposant les résultats de la consultation.

Textes réglementaires régissant la consultation

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

Textes fondateurs de la concertation publique

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

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

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

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

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

Les procédures et les modalités appliquées par la DDTM du Var

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

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

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

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

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

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

Note

Date : Décembre 2017

page **7**

Les aspects financiers de la consultation

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

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

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

ont été réalisés :

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

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

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

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

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

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

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

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

Note

Date : Décembre 2017

page **8**

Chapitre 1 : organisation de la consultation

1.1 L'information permanente délivrée

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

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

1.2 Les consultations des instances

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

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

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

La consultation des instances est engagée auprès :

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

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

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

1.3 La mise à disposition du public

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

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

Durée et période de la consultation

L'enquête publique s'est déroulée pendant 1 mois, débutant le mardi 26 septembre 2017 et se terminant le vendredi 27 octobre 2017.

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

Lieux et supports

Le siège de l'enquête est fixé en mairie de La Mole.

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

- 1) en support papier aux horaires habituels d'ouverture au public dans les lieux suivants :
 - Direction Départementale des Territoires et de la Mer - Service Aménagement Durable - à Toulon
 - Mairies des communes concernées : La Mole et Cogolin
- 2) téléchargeable sur le site du Portail de l'État : www.var.gouv.fr

Moyens d'expression offerts

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

- 1) soit en remplissant le registre d'enquête ouvert tenu à sa disposition en mairies,
- 2) soit par courrier libre remis au commissaire enquêteur ou par mail à l'adresse suivante : contact@mairie-laMole.fr
- 3) soit en rencontrant le commissaire enquêteur (7 permanences dans les différentes communes)

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

1.4 Les publications dans la presse ou autres supports

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

L'information légale du public se fait :

- par voie de presse par un avis au public faisant connaître l'ouverture de l'enquête ainsi que les conditions de déroulement, publié dans la rubrique « annonces légales » d'un journal diffusé dans le(s) département(s) concerné(s). La publication est réalisée par les soins du préfet du Var et aux frais de la DGAC, en caractères apparents, quinze jours au moins avant le début de l'enquête, et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux locaux diffusés dans le département du Var. Ces journaux seront versés au dossier d'enquête déposé en mairie. Il a été publié une annonce légale le 7 septembre 2017 et le 26 septembre 2017 dans 2 journaux à diffusion locale : Var-Matin et La Marseillaise.
- l'avis d'enquête sera, quinze jours au moins avant le début de l'enquête et durant toute la durée de celle-ci, publié par voie d'affiches et éventuellement par tous autres procédés en usage sur le territoire des communes concernées par les soins de leur maire. Il sera justifié de l'accomplissement de cette formalité par un certificat établi par le maire et versé au dossier d'enquête.
- dans les mêmes conditions, l'avis d'enquête sera affiché dans la zone publique de l'aérodrome de La Mole.

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

Chapitre 2 : réactions au projet de PEB

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

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

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

- 3 lieux de consultation du projet de PEB ont été ouverts : 2 dans les communes avec registre d'enquête et 1 en Préfecture avec un poste informatique mis gratuitement à disposition. Les 2 registres ont été remis, via le commissaire enquêteur, à la DDTM.
- parmi les possibilités de réponses : mise à disposition d'un registre par commune, d'une adresse mail, d'une adresse postale pour la réception des courriers adressés au commissaire enquêteur.

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

Le commissaire enquêteur a rendu son rapport et ses conclusions datés du 25 novembre 2017, remis en Préfecture-DDTM le 28 novembre 2017.

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

2.1 Résultat de participations

La forte mobilisation de la DDTM83, tant sur l'information que sur le déploiement de supports, visait à inciter les collectivités et la population à participer. Le taux d'implication s'est révélé important pour le grand public comparativement aux collectivités, sans doute du fait des nombreux échanges durant toutes les phases de procédures.

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

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

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

Note

Date : Décembre 2017

Réception en DDTM83 des courriers ou des messages électroniques (courriel), de visites ou contacts téléphoniques		
Avant la consultation	Durant le mois de consultation	Après la consultation
Aucun courrier/courriel EPCI Aucun courrier/courriel Mairie Aucun courrier/courriel d'un particulier Aucun contact	Aucun courrier/courriel EPCI Aucun courrier/courriel Mairie 14 observations sur registres dont 1 courriel (de 2 personnes) + 1 courrier contacts directs pris avec le commissaire enquêteur (CE)	Aucun courrier/courriel EPCI 1 réunion du CE avec M. le maire de La Mole 1 réunion du CE avec M. le directeur de l'aérodrome de La Mole Aucun contact

Nombre d'avis formulés sur support (registre ou courrier/courriel)			
Support	Avis favorables	Avis défavorables	Se sont exprimés mais n'ont pas émis d'avis
Registre de La Mole	0	0	8
Registre de Cogolin	0	0	6
Courrier postal et électronique	1	0	0
total	1	0	14

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

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

Le rapport d'enquête du commissaire enquêteur indique :

14 remarques ont été portées sur les registres, soit par écriture directe ; soit par l'agrafage des courriers reçus. 13 personnes ont été reçues par le commissaire enquêteur lors des permanences, toutes de La Mole et de Cogolin. Elles résident ou sont propriétaires non loin de l'aérodrome. Ces personnes venaient pour exposer leurs doléances sur le bruit généré par certains aéronefs civils de l'aérodrome et pour savoir ce qu'est un plan d'exposition au bruit.

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

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

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

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

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

2.2 L'analyse des observations

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

Regard sur la totalité des observations

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

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

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

Gestion des observations après tri			
Messages liés au PEB	Messages entrant dans le champ réglementaire du PEB	Messages entrant dans d'autres champs réglementaires	Messages hors PEB
6 *****	1°	3 # # #	12

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

Analyse des requêtes formulées sur le PEB

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

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

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

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

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

2.3 Les principaux enseignements

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

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

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

La thématique Bruit difficile à appréhender pour le Grand Public

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

Les définitions	Principaux motifs évoqués par les requérants	Réponses de l'État
Aérodrome Aéroport		- l'aérodrome est l'ensemble des surfaces destinées aux mouvements des aéronefs - l'aéroport est l'ensemble des bâtiments et des installations qui servent au traitement des passagers ou du fret aérien. Il est situé sur un aérodrome L'aérodrome reste dans son périmètre actuel.
Activités aéroportuaires		Les zones exposées au bruit sont définies à partir des prévisions de développement de l'activité aérienne, des procédures de circulation aérienne et, s'il y a lieu, de l'extension prévisible des infrastructures.
Valeur foncière		En ce qui concerne la perte de valeur du foncier, il convient de distinguer les constructions existantes des parcelles non bâties. Les immeubles soumis au bruit aéroportuaire peuvent voir leur valeur diminuée du fait de la gêne sonore. Néanmoins, l'approbation ou non du PEB n'aura pas d'effet sur cette dévalorisation, ou très marginalement, dans la mesure où il ne sera plus possible d'envisager des mutations dans le cadre d'opérations ayant pour vocation d'augmenter le nombre d'habitants. Reste le cas des parcelles non bâties. A l'intérieur de la courbe délimitant la zone C, elles ne pourront plus être utilisées pour la construction d'immeubles d'habitation, à supposer que les règles d'urbanisme auraient permis une telle construction. Il est vrai que leur valeur pourrait se voir ainsi diminuée. Néanmoins, compte-tenu du caractère essentiellement forestier de l'emprise des zones de bruit du PEB, il est vraisemblable que peu de parcelles sont destinées à la construction et qu'ainsi l'impact du PEB sur la valeur du foncier est très faible.
Mouvements		Un atterrissage est un mouvement. Un décollage est un mouvement.
Bruit et santé		Du point de vue médical, une corrélation nette entre l'état de santé et le degré d'exposition à des nuisances sonores permanentes et continues est depuis longtemps prouvée.
Décibel Décibel (A)		L'intensité du son se mesure en décibel. Un filtre est utilisé sur les appareils de mesure, le filtre (A) pour rendre compte de la sensibilité particulière de l'oreille humaine, qui n'est pas la même selon les différentes fréquences (l'oreille est plus sensible aux fréquences moyennes qu'aux fréquences graves et aiguës). On parle alors de

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

Une confusion entre les acteurs et leur rôle

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

Une procédure PEB méconnue du Grand Public

Les définitions	Principaux motifs évoqués par les requérants	Réponses de l'État
PEB et enquête publique		Le législateur en a défini les contours de la procédure liée au bruit des aérodromes. Certaines communes établissent des « Plans Bruit » ou des « chartes environnementales » évoquant tous les bruits existants sur leur commune et les mesures de prévention et de gestion associées.
Durée période ...		L'arrêté préfectoral définit les modalités de l'enquête publique (le nombre et le lieu des permanences, par exemple) et les modalités d'accès aux documents. La commune dont le périmètre du PEB ou son impact est le plus prégnant est désigné comme siège de l'enquête. La population est consultée lors des enquêtes publiques prévue à cet effet. Il convient également de participer, en tant que citoyen aux enquêtes publiques liées au document d'urbanisme qui définit les zones d'urbanisation.
PEB et aménagement/urbanisme		Le PEB s'impose au SCoT, PLU, carte communale en vigueur. Le PEB ne comporte pas de volet environnemental.
PEB et PLU	Constate que le document proposé est	Le PEB a comme objectif de limiter l'urbanisation autour des aérodromes et d'éviter l'exposition de nouvelles populations aux nuisances sonores

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

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

Note

Date : Décembre 2017

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

Des éléments techniques du dossier difficiles à appréhender

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

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

		<p>Les mouvements de court terme sont ceux qui sont prévus dans les années suivant immédiatement l'approbation du PEB, ceux de moyen terme dans 5 à 10 ans et ceux de long terme dans 10 à 15 ans. Il est à noter que la ventilation des mouvements sur le court, moyen ou long terme, ainsi que l'échéance retenue n'ont pas d'incidence majeure puisqu'au final, c'est la courbe enveloppe des trois termes qui sert de référence pour le PEB.</p> <p>Un PEB peut être révisé tous les 5 ans si des modifications substantielles interviennent.</p>
Représentation des courbes isophones		<p>La méthodologie est européenne.</p> <p>La modélisation des zones exposées au bruit est réalisée à partir des hypothèses de trafic court, moyen et long termes et des procédures de circulation aérienne.</p> <p>Les règles de délimitation des zones de bruit d'un PEB sont définies par les articles R.112-1 à R.112-3 du code de l'urbanisme. Elles précisent, notamment, que la valeur de l'indice de bruit est calculée sur la base de l'indice Lden exprimé en décibels (dB).</p> <p>Les zones exposées au bruit sont définies à partir des prévisions de développement de l'activité aérienne, des procédures de circulation aérienne et, s'il y a lieu, de l'extension prévisible des infrastructures.</p>
Trajectoires		<p>Les trajectoires des aéronefs ne peuvent pas être assimilées à des systèmes de type filaire constitués de rails, que les aéronefs suivraient avec précision. L'organisation de la circulation aérienne, l'utilisation ou non des systèmes de conduite de vol embarqués et les variables météorologiques (vent, température, pression...) conduisent à une dispersion latérale significative des trajectoires réelles. La trajectoire sol nominale prise en compte pour l'étude d'un PEB est donc la moyenne du faisceau de trajectoires correspondant à un itinéraire spécifique. Elle est généralement définie géométriquement à partir de données comme les publications aéronautiques, mais elle peut aussi l'être à partir d'une analyse statistique de données radar.</p> <p>Les pilotes n'ont pas d'obligation de suivre des trajectoires prédéterminées. Ils sont libres de choisir, en fonction des conditions du jour, d'autres itinéraires pour rejoindre l'aérodrome ou en partir. En outre, il existe une dispersion autour des trajectoires, qui est d'ailleurs prise en compte par le modèle de calcul. Il n'est ainsi pas anormal de constater la présence d'avions éloignés des trajectoires mentionnées dans le dossier de PEB.</p>
Paramètres météorologiques et orographiques		<p>Le calcul des courbes de bruit annuelles repose sur des conditions météorologiques moyennes, notamment un vent de face de 8 nœuds ou 14,8 km/h. Il n'est pas affiné en fonction de la période de la journée ou de l'année, mais cette approximation a cependant des effets limités et acceptables pour le calcul d'indices de bruit cumulatifs qui s'appuient sur des niveaux sonores moyens sur une année. Les paramètres de modélisation du bruit prennent également en compte la répartition moyenne des vents au cours de l'année, dont découle naturellement le taux d'utilisation de chaque sens de la piste.</p> <p>La topographie aux environs de l'aérodrome peut avoir un impact sur les niveaux sonores. Seule la variation de la distance entre la source de bruit (l'avion) et le récepteur au sol induite par le relief est prise en compte dans la méthode d'élaboration des cartes de bruit définie au niveau international. Un modèle numérique de terrain des environs de l'aérodrome a été appliqué pour pouvoir estimer, même partiellement, l'impact du relief sur les niveaux de bruit calculés.</p>
Périmètre du PEB		<p>La modélisation des zones de bruit d'un aérodrome ne prend en compte que les activités aériennes.</p> <p>Le fait de se trouver au-delà de la limite extérieure du PEB n'implique pas l'absence de bruit dû à l'activité aéroportuaire, mais signifie que l'indice Lden calculé est inférieur à 50, en conséquence de quoi il n'est pas jugé nécessaire d'imposer des contraintes à l'urbanisation.</p>
Type d'aéronefs		<p>Les hélicoptères ont été pris en compte dans la simulation, en utilisant un modèle mathématique adapté distinct de celui des avions, simulant un bruit caractérisant leur motorisation et le bruit spécifique des voilures tournantes.</p> <p>En ce qui concerne la gêne ressentie vis-à-vis d'activités de vols à sensations ou de baptêmes de l'air à basse altitude réalisés par des exploitants d'aéronefs basés, aucune disposition ne permet de les prendre en considération dans le cadre du PEB. Il s'agit en effet d'activités très spécifiques non prévues par le modèle. Néanmoins, il est souhaitable que les personnes qui ressentent une gêne informent l'exploitant de ces aéronefs, via l'exploitant d'aérodrome, afin qu'il prenne connaissance de ces difficultés et qu'il adapte autant que possible son activité. Quoiqu'il en soit, ce n'est pas l'approbation ou non du PEB qui pourra répondre à cette préoccupation.</p> <p>La base de données internationale ANP (aircraft noise and performance - base de données européenne) prise en compte par le logiciel de modélisation de courbes de bruit comporte des informations sur les performances des différents aéronefs, dont des profils de vol standards pour</p>

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

Les incompréhensions relevées incitent à trouver des pistes d'amélioration

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

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

Mais, plusieurs pistes d'amélioration sont envisageables :

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

Chapitre 3 : les modalités de prises en compte des observations

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

3.1 Sur la forme des différents documents présentés

De façon immédiate, il conviendra de :

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

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

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

3.2 Sur le contenu

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

3.2.3. Règlements du PEB en projet

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

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

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

– après correction, remplacée par :

3.2.3. Règlements du PEB en projet

Le PEB prescrit des restrictions d'urbanisation pour les constructions à usage d'habitation et pour les équipements publics ou collectifs ; le principe général consistant à ne pas exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit.

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

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

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

3.3 Des recommandations

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

- de poursuivre la mise en ligne sur le Web des démarches relatives au PEB afin d'informer quasiment en temps réel des procédures mises en œuvre et de leur état d'avancement ;
- de présenter aux acteurs Bruit, notamment les EPCI et les communes concernés, des aéroports les démarches et les procédures
- de réaliser un bilan annuel des actions engagées ;
- de garantir la participation active de l'exploitant de l'aéroport ;
- de s'attacher à identifier les secteurs les plus sensibles afin qu'ils soient préservés du bruit et de porter ses éléments à la connaissance des communes en charge de l'aménagement du territoire, afin de ne pas exposer davantage de population aux nuisances sonores.
- à destination du gestionnaire, de mettre en vigueur la charte qualité approuvée par la commission consultative de l'environnement ; et notamment une mise en place rapide de la démarche dans la foulée de l'enquête publique, avec des actions claires et transparentes vis-à-vis des utilisateurs de l'aéroport en ce qui concerne le respect des trajectoires.
- de mettre en place un réseau électrique 400Hz sur les postes de stationnement et la mise en place d'aspirateur de vapeur lors des pleins de carburants.

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

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

Note

Date : Décembre 2017

3.4 Des éléments à prendre en compte

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

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

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

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

Les personnes intéressées sur la thématique Bruit dans son ensemble :

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

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

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

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

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

Rappels des principaux points soulevés

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

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

La DGAC a répondu très précisément sur les différents points, notamment la modélisation, les données du trafic et le type d'appareils, les trajectoires, le survol. L'exploitant a donné des éléments sur les données « trafics ». La DDTM a complété sur les éléments de procédure et les aspects urbanistiques. Sur ce dernier point, il est également précisé que la révision des documents d'urbanisme offre aussi la possibilité au grand public de s'exprimer sur les aménagements existants et futurs des zones dédiés à l'urbanisation ou autres activités.

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

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

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

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

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

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

Suite à donner

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

Par conséquent, il est proposé d'approuver et de publier le PEB dans la configuration proposée.

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

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

Plan d'exposition au bruit

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

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

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

Note

Date : Décembre 2017

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

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

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

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

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

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