



PRÉFET DES BOUCHES-DU-RHÔNE
PRÉFET DU VAR

Direction
départementale
des territoires
et de la mer
du Var

Toulon, le **08 AOUT 2016**

Service environnement et forêt

Bureau environnement et cadre de vie

ARRETE INTER-PREFECTORAL

**portant approbation
du
Plan d'Exposition au Bruit (PEB) révisé
de l'aérodrome du Castellet**
pris en application de
l'article R.112-5 du Code de l'urbanisme

LES PREFETS DES DEPARTEMENTS du VAR et des BOUCHES-DU-RHONE

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.112-14 et 15 ;

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 ;

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 ;

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 du Castellet approuvé le 09 juillet 1985 ;

Vu l'arrêté préfectoral du 28 octobre 2015 portant décision de mise en révision du PEB de l'aérodrome du Castellet ;

Vu la saisine en date du 02 novembre 2015 des conseils municipaux des communes concernées et des organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) compétents informant de la décision inter-préfectorale de révision dudit PEB et disposant alors d'un délai de deux mois pour faire connaître leur avis sur le projet communiqué ;

Page 1 / 4

Vu le dossier du projet de plan d'exposition au bruit soumis à l'enquête publique ;

Vu l'arrêté préfectoral du 14 avril 2016 portant ouverture de l'enquête publique du 10 mai au 10 juin 2016 relative au projet de plan d'exposition au bruit de l'aérodrome du Castellet ;

Vu le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur sur le projet de plan d'exposition au bruit de l'aérodrome du Castellet remis au préfet le 06 juillet 2016, émettant un avis favorable ;

Considérant que le plan d'exposition au bruit 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 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 plan d'exposition au bruit 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 plan d'exposition au bruit 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 de mesures 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 plan d'exposition au bruit 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 des secrétaires généraux des préfetures du Var et des Bouches-du-Rhône ;

ARRETE

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

Le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome du Castellet révisé, annexé au présent arrêté, est approuvé.

L'arrêté préfectoral du 09 juillet 1985 approuvant le précédent plan d'exposition au bruit de l'aérodrome du Castellet 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.

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 (voir détails dans le rapport de présentation):

- 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.

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

Département du Var (83) :

- Le Castellet
- Le Beausset
- Signes

Département des Bouches-du-Rhône (13) :

- Cuges-les-Pins

Article 6 : notification

Le présent arrêté et le plan d'exposition au bruit qui lui est annexé seront notifiés aux maires des communes concernées, ainsi qu'aux présidents des Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) compétents.

Article 7 : publication et recours

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

Le présent arrêté sera publié dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département du Var et des Bouches-du-Rhône.

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, préfet coordonnateur, 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, ainsi qu'aux sièges des EPCI compétents.

Les maires et les présidents des EPCI 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 plan d'exposition au bruit qui lui est annexé sont tenus à la disposition du public :

- dans les mairies concernées et aux sièges des EPCI 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

Les Préfets, les secrétaires généraux des préfectures du Var et des Bouches-du-Rhône, les directeurs départementaux des territoires et de la mer du Var et des Bouches-du-Rhône, le directeur général de l'aviation civile d'Aix-en-Provence, le directeur de la sécurité de l'aviation civile Sud-Est, les maires des communes concernées, les présidents des établissements publics de coopération intercommunale compétents, 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,
- au directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA),
- à la directrice de l'Agence Régionale de Santé – Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA),
- au directeur délégué de l'Agence Régionale de Santé – délégation territoriale du Var.

Fait à TOULON, le

08 AOUT 2016

Le Préfet des Bouches-du-Rhône,
par délégation
Le Secrétaire Général



David COSTE

Le Préfet du Var,



Pierre SOUBELET

SYSTEME GEODESIQUE		RGF 93
PROJECTION		LAMBERT 93
CONFIGURATION DES PISTES		QFU 13/31
HYPOTHESES	Origine	DSAC-SE
	Nombre de mouvements	49020
MODELISATION	Auteur	SNIA/PEA/fc
	Logiciel	INM 7.0
	Vérification	SNIA/PEA
	Relief	MNT-IGN
	Modélisation des trajectoires	Méthode graphique sous INM
COMPTAGE DE POPULATION	Logiciel	
	Base de données	*****
REALISATION	Auteur	SNIA/PEA/FC
	Logiciel SIG	MAP INFO
	Fond de plan	® IGN - SCAN 25 ©



Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer



Préfecture des Bouches-du-Rhône



Préfecture du Var



Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer

Préfecture des Bouches-du-Rhône

Préfecture du Var

Direction Générale de l'Aviation Civile

Aérodrome du CASTELLET (LFMQ)

Plan d'Exposition au Bruit



Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Var

maîtrise d'oeuvre

Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Var

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



assistance technique

SERVICE NATIONAL D'INGENIERIE AEROPORTUAIRE

Siège : 82 rue des Pyrénées 75970 Paris cedex 20
Antenne Méditerranée : 1 rue Vincent Auriol CS 90890. 13627 Aix-en-Provence cedex 1

Vu pour être annexé à l'arrêté
inter-préfectoral en date du 08 AOUT 2016

Date :
Juillet 2016

Echelle :
1/25.000ème

Le Préfet des Bouches-du-Rhône
par délégation
Le Secrétaire Général

David COSTE
David COSTE

Le Préfet du Var

Pierre SOUBELET
Pierre SOUBELET



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFECTURE DU VAR

Aérodrome du Castellet

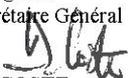
PEB

Plan d'exposition au bruit

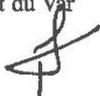
**Vu pour être annexé à
l'arrêté inter-préfectoral
en date du 08 AOÛT 2016**

Le Préfet des Bouches-du-Rhône
par délégation

Le Secrétaire Général


David COSTE

Le Préfet du Var



Pierre SOUBELET

Rapport de présentation du PEB



Aérodrome du Castellet

Plan d'exposition au bruit

Résumé non technique

Le **plan d'exposition au bruit (PEB)** 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 10/15 ans le développement de l'activité aérienne, l'extension éventuelle des infrastructures et les évolutions des procédures de circulation aérienne. Il comprend un rapport de présentation et une carte à l'échelle du 1/25 000^e qui indique les zones exposées au bruit. L'importance de l'exposition est indiquée par les lettres A, B, C, ou D :

- zones A et B : Exposition au bruit forte,
- zone C : Exposition au bruit modérée,
- zone D : Exposition au bruit faible.

La gêne sonore est calculée au moyen d'un modèle mathématique prenant en compte :

- le bruit émis par chaque passage d'avion et tel qu'il est perçu au sol ;
- le nombre de passages d'avions en 24 heures ;
- la perception différente du bruit entre le jour et la nuit : un vol nocturne génère une gêne 10 fois supérieure à celle d'un vol de jour.

Le résultat est exprimé à l'aide de l'indice « L_{den} » : plus l'indice est élevé, plus la gêne est forte. En reliant entre eux l'ensemble des points ayant la même valeur d'indice, on obtient une courbe *isophone*.

Maîtriser l'urbanisation

Les schémas de cohérence territoriale, les schémas de secteur, les plans locaux d'urbanisme (ex plans d'occupation des sols), les plans de sauvegarde et de mise en valeur, ainsi que les cartes communales doivent être compatibles avec le plan d'exposition au bruit.

Les aérodromes devant être dotés d'un PEB sont ceux classés en catégories A, B et C définies par le code de l'aviation civile. Sont aussi concernés les aérodromes inscrits sur une liste établie par arrêtés conjoints des ministres chargés de la défense, de l'urbanisme, de l'aviation civile et de l'environnement.

L'aéroport du Castellet, classé catégorie C, est actuellement doté d'un PEB. Ce PEB a été approuvé le 09 juillet 1985.

Sa révision est nécessaire, d'une part, pour le mettre en conformité avec les nouvelles dispositions relatives aux conditions d'établissement de ce type de document d'urbanisme, d'autre part l'adapter aux nouvelles prévisions de développement de l'activité aérienne.

Sommaire

I – Introduction	4
II – Généralités sur les Plans d'exposition au bruit (PEB)	5
II.1 – Méthode d'élaboration d'un PEB	5
II.1.1 – Évaluation de l'exposition au bruit à court, moyen et long terme	5
II.1.2 – L'indice Lden	5
II.2 – Zones de bruit d'un PEB et règles d'urbanisme applicables	6
II.2.1 – Restrictions d'urbanisation dans les zones de bruit	7
II.2.2 – Isolation renforcée	7
II.2.3 – Renouvellement urbain	7
II.2.4 – Obligation d'information	7
II.3 – Procédure de révision d'un PEB	9
III – Démarche de révision du PEB de l'aérodrome du Castellet	10
III.1 – Présentation de l'aérodrome du Castellet	10
III.2 – Justification de révision du PEB	11
III.3 – L'avant-projet de PEB de l'aérodrome du Castellet	11
III.3.1 – Hypothèses prises en compte	11
III.3.2 – Représentation graphique de l'avant-projet de PEB	13
III.4 – Le projet de PEB de l'aérodrome du Castellet	14
III.4.1 – Choix des limites des zones B et C, intégration de la zone D	14
III.4.2 – Consultations des collectivités et du public	14
III.5 – L'approbation du PEB révisé de l'aérodrome du Castellet	15

Annexes

ANNEXE 1 – LE PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT (PEB) DE L'AÉRODROME DU CASTELLET, APPROUVÉ LE 9 JUILLET 1985 (PEB EN VIGUEUR)
ANNEXE 2 – L'AVANT-PROJET DE PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT (AP-PEB) DE L'AÉRODROME DU CASTELLET
ANNEXE 3 – LES TRAJECTOIRES DE VOL NOMINALES (TRAJECTOIRES PRISES EN COMPTE POUR L'ÉTUDE DU PEB)
ANNEXE 4 – DETAIL DES HYPOTHESES DE TRAFIC AUX TROIS HORIZONS D'ÉTUDE
ANNEXE 5 – PROCÉDURE D'ÉTABLISSEMENT ET DE REVISION D'UN PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT (CADRE GÉNÉRAL)
ANNEXE 6 – NIVEAUX D'ISOLATION ACOUSTIQUE DEVANT ETRE ATTEINTS DANS LES DIFFERENTES ZONES DU PEB
ANNEXE 7 – ARTICLES L.112-3 À L.112-17 DU CODE DE L'URBANISME
ANNEXE 8 – ARTICLES R.112-1 À R.112-17 DU CODE DE L'URBANISME
ANNEXE 9 – LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS

Aérodrome du Castellet

Plan d'exposition au bruit

Les textes

Le Plan d'exposition au bruit (PEB) instauré par la **loi n° 85-696 du 11 juillet 1985** relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes, régi par les **articles L.112-3 à L.112-17 et R.112-1 à R. 112-17 du code l'urbanisme** est un outil de maîtrise de l'urbanisme autour des aéroports. Il définit sur la base d'un zonage technique les conditions d'utilisation des sols pour prévenir les nuisances sonores liées à l'activité des aérodromes.

Extrait du code de l'urbanisme

L'article **L.112-5** définit les aérodromes devant être dotés d'un PEB.

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 de l'Etat;

3° A tout nouvel aérodrome à réaliser ayant vocation à accueillir le trafic commercial de passagers en substitution d'un aérodrome visé au 1°, dont la réalisation a nécessité des travaux déclarés d'utilité publique.

Extrait du code de l'aviation civile

L'article **R.222-1** précise que les aérodromes destinés à la circulation aérienne publique font l'objet d'une **classification** établie en tenant compte des caractères et de l'importance du trafic qu'ils doivent assurer.

L'article **R.222-5** définit **cinq catégories** pour les aérodromes terrestres : A, B, C, D et E. Cette classification retient pour critères la longueur d'étape au départ et l'utilisation possible de l'aérodrome « *en toutes circonstances* ».

I – Introduction

Le **Plan d'Exposition au Bruit (PEB)**, instauré par la **loi n° 85-696 du 11 juillet 1985** relative à l'urbanisation au voisinage des aérodromes, régi par les **articles L.112-3 à L.112-17 et R.112-1 à R.112-17 du code de l'urbanisme**, est un outil de maîtrise de l'urbanisme autour des aérodromes. Il définit sur la base d'un zonage technique les conditions d'utilisation des sols pour prévenir les nuisances sonores liées à l'activité des aérodromes, complémentaires aux prescriptions instituées par le code de l'urbanisme. Il doit être établi pour tous les aérodromes classés selon le code de l'aviation civile en catégorie A, B et C, ainsi que pour les aérodromes figurant sur une liste établie par l'autorité administrative (arrêté du 28 mars 1988 ; arrêté du 17 janvier 1994 ; article R.222-5 du code l'aviation civile).

Il a connu des évolutions notables au cours de ces dernières années. Tout d'abord, la **loi n° 99-588 du 12 juillet 1999**, portant création de l'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, a créé une délimitation d'une nouvelle zone de bruit dite « zone D ». Ensuite, le **décret n° 2002-626 du 26 avril 2002** a remplacé l'indice *psophique*, indicateur de mesure du bruit servant au calcul du plan, par l'indice L_{den} et a délimité de nouvelles zones de gêne sonore en fonction du L_{den} . Enfin, le **décret n° 2012-1470 du 26 décembre 2012** a adapté les modalités d'élaboration des plans d'exposition au bruit à certaines catégories d'aérodromes : les aérodromes de petite taille qui accueillent un trafic irrégulier et limité, d'une part, et certains aérodromes militaires susceptibles d'accueillir des activités d'avions de chasse, d'autre part. Dans les deux cas, les nouvelles règles sont conçues de manière à s'adapter à la diversité des configurations locales.

L'**aérodrome du Castellet**, aérodrome de catégorie C, est soumis à PEB au titre de l'article **L.112-5 du code de l'urbanisme**. Le PEB en vigueur a été approuvé le 09 juillet 1985. Sa révision est nécessaire, d'une part, pour le mettre en conformité avec les nouvelles dispositions relatives aux conditions d'établissement de ce type de document d'urbanisme, d'autre part l'adapter aux nouvelles prévisions de développement de l'activité aérienne.

L'objet de ce rapport est de présenter **l'étude technique et les procédures administratives menant au plan d'exposition au bruit (PEB) révisé et approuvé.**

II – Généralités sur les Plans d'exposition au bruit

II.1 – Méthode d'élaboration des PEB

II.1.1 - Évaluation de l'exposition au bruit à court, moyen et long terme

Le PEB définit des zones de bruit autour de l'aérodrome. Il s'appuie sur des hypothèses à court, moyen et long termes de développement et d'utilisation de l'aérodrome. Les zones de bruit du PEB ne reflètent pas nécessairement la réalité du moment, mais l'enveloppe des expositions au bruit des avions à court, moyen et long termes.

Pour ce faire, il est nécessaire d'établir, pour les trois horizons, des prévisions réalistes concernant :

- les infrastructures (caractéristiques des pistes, emplacement des points de décollage et d'atterrissage, aides à la navigation aérienne...);
- le trafic (volumes et type d'aéronefs, par trajectoire de vol et tranche horaire, réparti par piste selon les conditions d'exploitation de l'aérodrome...);
- les procédures de navigation aérienne (arrivées, départs, tours de piste, circuits particuliers, procédures de vol aux instruments « IFR » et de vol à vue « VFR »...);
- les conditions d'exploitation (météorologie avec le sens d'utilisation de la piste, topographie, environnement...).

Ces hypothèses s'appuient sur les données et les perspectives envisageables au moment où le projet de PEB est élaboré. Tous les cinq ans au moins, la pertinence des prévisions ayant servi à l'établissement du plan doit être examinée, afin d'évaluer la nécessité de sa mise en révision.

II.1.2 - L'indice L_{den}

Définition

L_{den}

L : Level = niveau [d'exposition au bruit]
d : day = jour
e : evening = soirée
n : night = nuit

C'est un indicateur de bruit qui traduit la nuisance sonore sur une période donnée. Cet indice est construit à partir de l'unité dB(A). Il donne un poids différent aux nuisances générées selon les périodes d'une journée (jour, soirée et nuit). Sa valeur est ainsi augmentée de 5 dB en soirée (de 18h à 22h) et de 10 dB la nuit (de 22h à 6h).

La France a adopté en 2002 l'indice L_{den} (*Level Day Evening Night*, article R.112-1 du code de l'urbanisme) pour l'élaboration des PEB. Cet indice est également prescrit au niveau communautaire (directive européenne n°2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement).

Le L_{den} est un indice de bruit, exprimé en dB(A), qui représente le niveau d'exposition totale au bruit des avions en chaque point de l'environnement d'un aérodrome. Il tient compte :

- du niveau sonore moyen du passage des avions 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 cette période d'émission : le niveau sonore moyen de la soirée est pénalisé de 5 dB(A), ce qui signifie qu'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 logiciel informatique, en chaque point du territoire voisin de l'aérodrome, à partir des hypothèses de trafic retenues.

Définitions

Le décibel (dB)

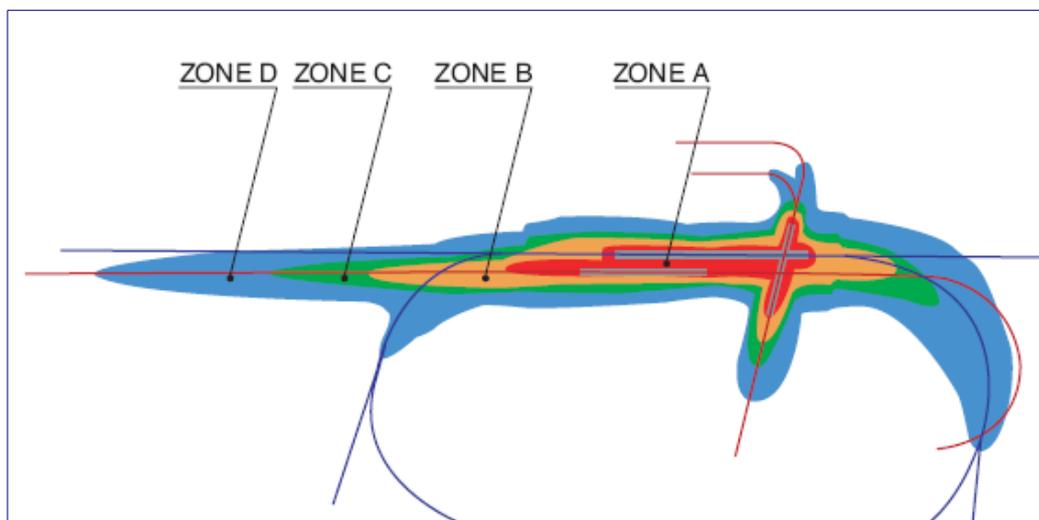
C'est l'unité de graduation retenue pour caractériser un niveau sonore. Cette unité se calcule bien sur la sensibilité différentielle de l'oreille, puisqu'un écart de 1 dB entre deux niveaux de bruit correspond sensiblement à la plus petite différence de niveau sonore décelable par l'oreille humaine.

Le décibel A, noté dB(A)

C'est une variante traduisant la sensibilité plus forte de l'oreille aux sons aigus qu'aux sons graves.

L'outil de modélisation intègre les niveaux sonores émis par les différents avions, les paramètres de vol (trajectoires, profils) et les lois de propagation du bruit dans l'air. 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 3 horizons envisagés. A l'extérieur de cette courbe, le bruit est inférieur et décroît à mesure que l'on s'éloigne.

Document A : Zones de bruit d'un PEB



II.2 – Zones de bruit d'un PEB et règles d'urbanisme applicables

Le PEB délimite 3 (voire 4¹) zones de bruit aux abords de l'aérodrome :

- La zone de bruit fort A : c'est la zone comprise à l'intérieur de la courbe d'indice $L_{den} 70$.
- La zone de bruit fort B : c'est la zone comprise entre la courbe d'indice $L_{den} 70$ et la courbe dont l'indice peut être fixé entre les valeurs $L_{den} 62$ et $L_{den} 65$.
- La zone de bruit modéré C : 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 concernés par le décret n° 2012-1470 du 26 décembre 2012, la courbe limite extérieure de la zone correspond à une valeur d'indice L_{den} choisie entre 57 et 52.
- La zone de bruit D : elle est comprise entre la limite extérieure de la zone C et la courbe d'indice $L_{den} 50$. La zone D est obligatoire pour les aérodromes visés au I de l'article 1609 *quater* vicies A du code général des impôts, c'est-à-dire les aérodromes pour lesquels le nombre annuel des mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes a dépassé 20 000 lors de l'une des 5 années civiles précédentes². La délimitation d'une zone D est facultative pour les autres aérodromes, dont celui du Castellet.

¹ La 4^{ème} zone, la zone D est obligatoire pour les aérodromes visés au I de l'article 1609 *quater* vicies A du code général des impôts.

² Ceux sont les aérodromes où est perçue une taxe sur les nuisances sonores aériennes, notamment Paris-Orly, Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-le Bourget, Toulouse, Nantes, Beauvais, Bordeaux, Lyon-Saint-Exupéry, Marseille, Nice.

II.2.1 - Restrictions d'urbanisation dans les zones de bruit

Le PEB prescrit des restrictions d'urbanisation pour les constructions à usage d'habitation et pour les équipements publics ou collectifs. Le principe général consiste à ne pas accroître la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances sonores (voir détails dans l'article L.112-10 du code de l'urbanisme).

En résumé :

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**, les constructions individuelles non groupées sont autorisées 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 sont autorisées en zone C, 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.

II.2.2 - Isolation renforcée

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

II.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, la 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 introduit une disposition nouvelle : à l'intérieur des zones C, les plans d'exposition au bruit peuvent délimiter des secteurs où, pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou de villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées, à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores : 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.

II.2.4 - Obligation d'information

A l'intérieur des 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 et tout certificat d'urbanisme doit spécifier l'existence de la zone de bruit et l'obligation de respecter les règles d'isolation acoustique.

▪ **Tableau A : Récapitulatif des règles d'urbanisme applicables dans les zones du PEB**

	ZONE A Lden ≥ 70	ZONE B 70 > Lden ≥ (62 à 65)	ZONE C (62 à 65) > Lden ≥ (55 à 57)	ZONE D³ (55 à 57) > Lden ≥ 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				
Equipements publics ou collectifs	Autorisés* s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes		Autorisés*	
Constructions individuelles non groupées	Non autorisées		Autorisées* si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par des équipements publics et si elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances	
Autres types de constructions nouvelles à usage d'habitation (exemples : lotissements, immeubles collectifs à usage d'habitation)	Non autorisés		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	
INTERVENTIONS SUR L'EXISTANT				
Rénovation, réhabilitation, amélioration, extension mesurée ou reconstruction des constructions existantes	Autorisées* sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances			Autorisées*
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	

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

³ La délimitation d'une zone D est obligatoire pour les aérodromes visés au I de l'article 1609 *quater* vicies A du code général des impôts. Pour l'aérodrome du Castellet, cette zone D est facultative.

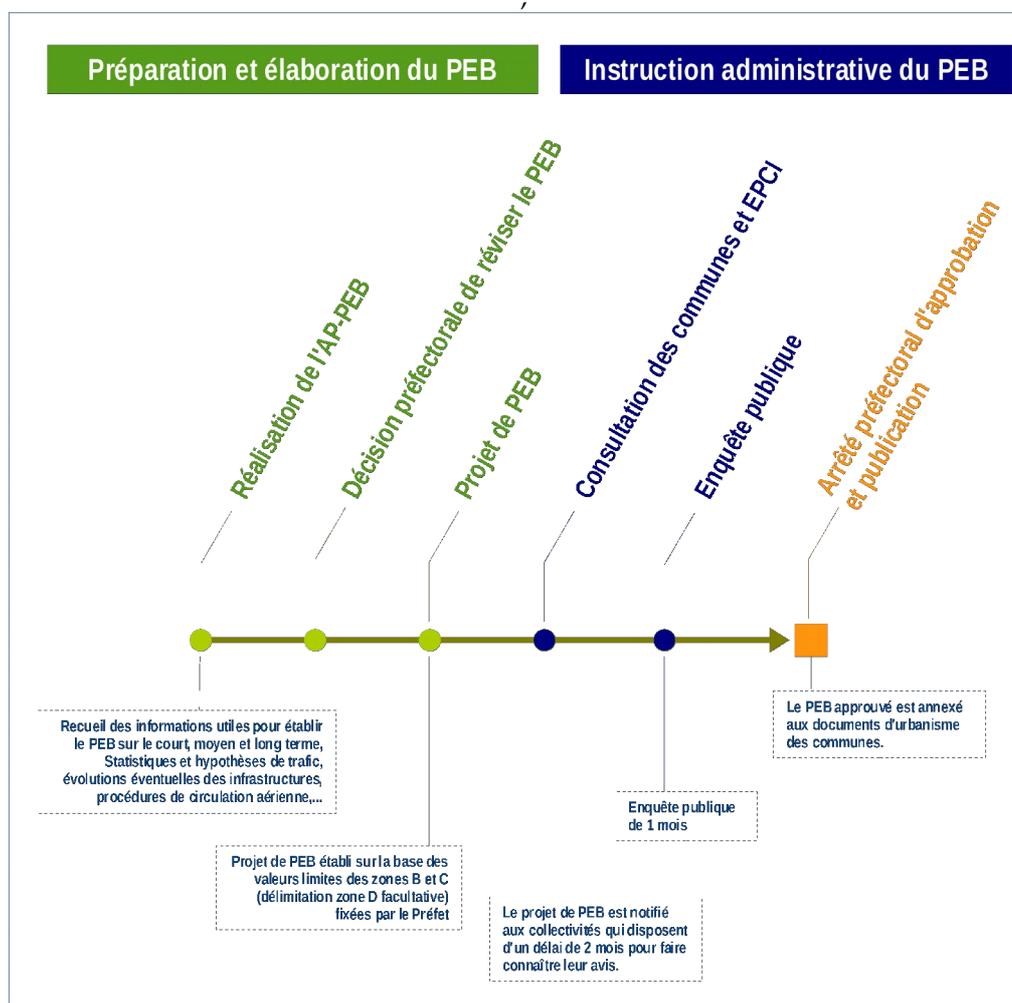
II.3 - Procédure de révision d'un PEB

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

- la première étape aboutit à la définition du projet et à la décision de mise en révision du PEB. Elle comporte l'élaboration d'un avant-projet de PEB sur la base d'hypothèses de court, moyen et long termes. A l'issue d'une première phase de concertation préalable, un choix est effectué en vue de déterminer les valeurs d'indice à retenir pour les limites extérieures des zones B et C et d'adopter ou non une zone D.
- la seconde étape est consacrée au processus de consultation réglementaire et doit aboutir à l'approbation du nouveau PEB. Cette phase d'approbation du PEB proprement dite débute avec l'arrêté préfectoral de mise en révision pris par le(s) préfet(s) de département, qui consultent pendant deux mois les communes et, s'il y a lieu, établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) concernés par le projet de PEB. Une enquête publique est ensuite organisée. Enfin, le PEB est approuvé par arrêté préfectoral.

Le cadre général de la procédure d'établissement ou de révision d'un PEB est détaillé en annexe. Le résumé de la procédure, adaptée à la situation de l'aérodrome du Castellet, est le suivant :

- **Document B : Procédure d'établissement et d'instruction administrative du PEB**

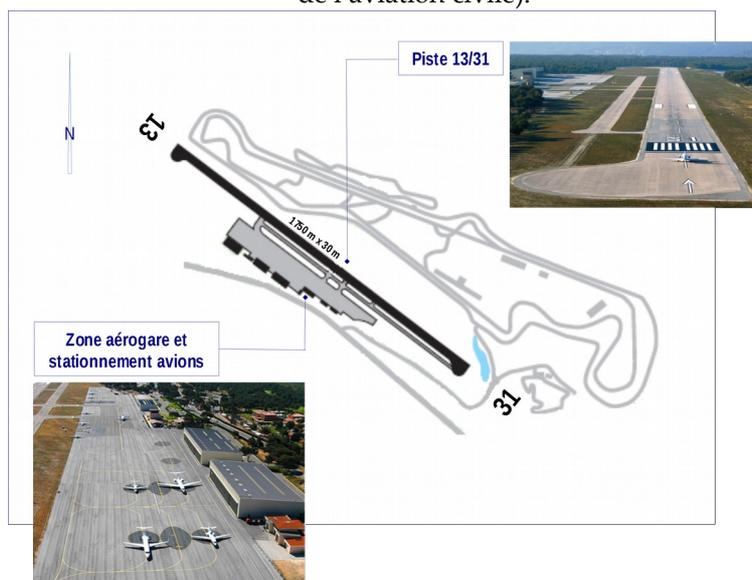
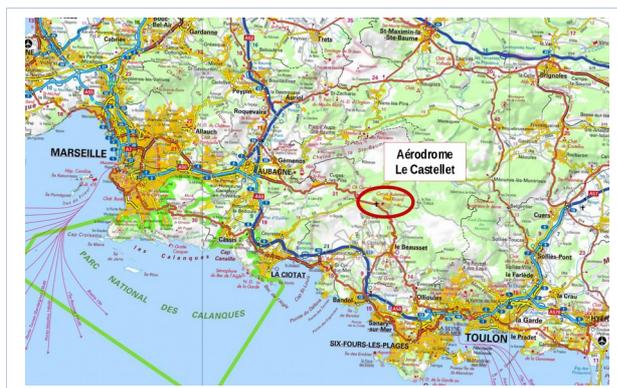


III – Démarche de révision du PEB de l'aérodrome du Castellet

III.1 – Présentation de l'aérodrome du Castellet

L'aérodrome du Castellet est un aérodrome privé, ouvert à la circulation aérienne publique (CAP), de jour et de nuit, avec préavis.

L'aérodrome est classé en catégorie « C » selon l'article D.222-1 du code de l'aviation civile. Les aérodromes de catégorie C correspondent aux aérodromes destinés « aux services à courte distance et à certains services à moyenne et même à longue distance qui ne comportent que des étapes courtes au départ de ces aérodromes » (art. R.222-5 du code de l'aviation civile).



Définition

QFU : orientation magnétique d'une piste.

Dans le cas de la piste de l'aérodrome du Castellet cette orientation correspond à 127° / 307°, soit QFU13 et QFU31.

Les infrastructures et leur utilisation

a. La piste

L'aérodrome dispose d'une piste unique orientée 13/31 (valeurs déduites de l'orientation magnétique de la piste arrondies à la dizaine de degrés la plus proche : 127° – 307°). La longueur de cette piste est de 1.750 mètres et sa largeur de 30 mètres. L'aérodrome est équipé d'installations permettant de recevoir des vols aux instruments, dits « vols IFR ».

b. Utilisation en fonction des vents

Compte tenu de la fréquence et de l'orientation des vents dans la région où se

situe l'aérodrome du Castellet, la répartition moyenne des mouvements par sens d'utilisation de la piste est de l'ordre de 54 % pour le « QFU 13 » (direction face au sud-est) et de 46 % pour le « QFU 31 » (direction face au nord-ouest).

c. Le trafic

Aéroport international d'affaires et de loisirs, il dispose d'infrastructures lui permettant d'accueillir tous types d'aéronefs d'une masse inférieure à 50 tonnes. L'aérodrome reçoit notamment des avions d'affaires réacteurs ou turbopropulseurs, des avions de tourisme mono et bimoteurs à hélice, mais également différentes catégories d'hélicoptères. Par ailleurs, l'aéroport participe à lutte contre les incendies de forêts en accueillant les vols d'entraînement et d'intervention de la Sécurité Civile (bombardiers d'eau de type Canadair et hélicoptères). Les hélicoptères de l'aéronautique navale fréquentent également la plateforme. En 2012, 11.959 mouvements ont été enregistrés sur l'aérodrome.

III.2 – Justification de révision du PEB

Le précédent PEB de l'aérodrome du Castellet a été approuvé le 09 juillet 1985. Sa révision est nécessaire, d'une part, pour le mettre en conformité avec les nouvelles dispositions relatives aux conditions d'établissement de ce type de document d'urbanisme, d'autre part, l'adapter aux conditions de trafic actuelles et futures, en fonction des prévisions de développement de l'activité aérienne.

En particulier, l'article R.112-1 du code de l'urbanisme modifié en décembre 2015 prévoit que les PEB doivent être établis sur la base du nouvel indice L_{den} (cf. paragraphe II.1.2) en remplacement de l'indice *psophique* « IP » utilisé auparavant. Cet indice L_{den} qui prend en compte de nouveaux paramètres, comme les pondérations de bruit selon qu'il est émis de jour, en soirée ou de nuit, entraîne une modification des courbes de bruit des zones du PEB.

De plus, depuis l'approbation du précédent PEB en 1985, le trafic aérien sur l'aérodrome a évolué, notamment quant aux types d'appareils avec le remplacement progressif par des aéronefs plus modernes, aux procédures d'atterrissage et de décollage, aux trajectoires de vol et au nombre annuel de mouvements à court, moyen et long termes.

III.3 – L'avant-projet de PEB de l'aérodrome du Castellet

III.3.1 – Hypothèses prises en compte

Les hypothèses de trafic définies en accord avec le créateur et exploitant de l'aérodrome sont les suivantes :

- Infrastructures aéronautiques : il est considéré que la piste de 1.750 mètres orientée Sud-est/nord-ouest (orientation magnétique 13/31) ne subira pas de modification à court, moyen et long termes.
- Trafic aérien : les hypothèses définies en accord avec le créateur et exploitant de l'aérodrome sont les suivantes (le trafic prévu est exprimé en nombre de mouvements, en considérant que 1 mouvement = 1 décollage ou 1 atterrissage).
 - pour le court terme : 13.975 mouvements annuels,
 - pour le moyen terme : 20.960 mouvements annuels,
 - pour le long terme : 49.020 mouvements annuels.

- **Tableau B : Synthèses des hypothèses de trafic** : nombre de mouvements annuel par familles d'aéronefs

Familles d'aéronefs	Court terme	Moyen terme	Long terme
Avions moteur à piston	8 775	11 610	20 620
Avions turbopropulseurs	830	1 600	3 500
Avions turboréacteurs	1 360	2 550	9 900
Hélicoptères	3 010	5 200	15 000
Total	13 975	20 960	49 020

Les principaux types d'appareils pris en compte pour chaque famille d'aéronefs sont les suivants (sans pouvoir être exhaustif sur l'ensemble des avions et des hélicoptères susceptibles de fréquenter l'aérodrome, les noms indiqués sont néanmoins représentatifs des différentes familles d'aéronefs) :

▪ **Tableau C : Avions caractéristiques pris en compte pour l'étude du PEB**

Familles d'aéronefs	Type d'appareils
Avions moteur à piston	Monomoteurs de type C421, TB, DR 400, Piper PA 28, DA 40, DA42, ULM 3 axes, Cessna C172 et C182.
Avions turbopropulseurs	Monomoteurs de type TBM 700, Pilatus PC12 Bimoteurs de type Beechcraft BE90, ATR72 et CL 415 (Canadair)
Avions turboréacteurs	EA50, Cessna C525/550/560x, Falcon 900/2000, Global Express, Boeing 737-BBJ, Airbus A319/320
Hélicoptères	AS350/355, BELL206/212, Robinson R22/R44, EC 135/145, EC155, Agusta A109E

- Répartition du trafic :
- Par direction : la répartition des mouvements par sens de décollage et d'atterrissage est la suivante :
 - 54 % en direction du sud-est (QFU 13),
 - 46 % en direction du nord-ouest (QFU 31).
 - Par période de la journée : pour une journée d'activité moyenne, le trafic est réparti sur une période de jour de 6 h à 18 h, une période de soirée de 18h à 22h et une période de nuit de 22h à 6h.
 - Par durée de référence en nombre de jours au cours d'une année : de manière à prendre en compte l'influence d'une variation saisonnière ou d'une certaine irrégularité de la répartition du trafic dans l'année de certaines catégories d'activités aéronautiques, le trafic annuel peut être réparti sur un nombre de jours inférieurs à 365. Dans le cas de l'aérodrome du Castellet, cette variation saisonnière a été considérée pour le trafic d'aviation de loisirs et sportive (répartition sur 340 jours).

Les tableaux de trafic joints en annexe précisent les modalités de répartition retenues pour chaque famille d'aéronefs.

- Circulation aérienne : les procédures de circulation aérienne aux abords immédiats de l'aérodrome du Castellet, prises en compte pour l'étude du PEB, sont présentées dans le schéma joint en annexe.
- Cependant, les procédures d'approche et de départ desservant tout aérodrome, dont celui du Castellet, ne peuvent pas être assimilées à des « rails » que les aéronefs suivraient dans tous les cas, à l'image du trafic ferroviaire. L'analyse des trajectoires réelles des avions et hélicoptères montre une dispersion par rapport au tracé nominal théorique. Cette dispersion a trois origines :
- la performance des avions : deux avions avec une vitesse et un taux de montée différents suivent des trajectoires distinctes tout en respectant la même procédure. Dans le plan vertical, le taux de montée varie en fonction de la masse et son type de motorisation. Dans le plan horizontal, le rayon de virage d'un aéronef varie selon sa vitesse.

- Les conditions météorologiques : en un lieu donné, la hauteur de passage d'un même avion peut différer d'un jour à l'autre en fonction de la température et de la force du vent. En effet, un avion monte d'autant mieux que la température est basse et que la force du vent de face est importante.
- Le guidage des aéronefs : pour écouler un trafic en toute sécurité, il est nécessaire de maintenir une séparation minimale entre les aéronefs. Afin d'assurer la fluidité du trafic sans dégradation de la sécurité, tout en traitant une flotte d'aéronefs hétérogène en termes de comportements (vitesses) et de caractéristiques (masse), les aéronefs peuvent être guidés suivant des trajectoires en temps réel différentes de la procédure standard.

L'ensemble de ces contraintes fait que les trajectoires réelles effectivement suivies ne sont pas confondues en une seule, mais qu'à une procédure de circulation aérienne est plutôt associé un volume contenant l'ensemble des trajectoires possibles dans le respect de la réglementation.

Dans le cadre de l'élaboration d'un plan d'exposition au bruit, la prise en compte de cette réalité intangible est effectuée en considérant une dispersion autour de la trajectoire dite « nominale », qui supporte néanmoins la part de trafic la plus élevée.

III.3.2 – Représentation graphique de l'avant-projet de PEB

Les courbes de bruit ont été modélisées pour chacun des trois horizons, à partir des différentes hypothèses de trafic.

Pour chaque indice de bruit, le tracé de la courbe enveloppe des courbes des trois termes devient la courbe de l'indice considéré de l'avant-projet de PEB.

Sont représentées les courbes de la zone A, de l'éventuelle zone D et les variantes pour les courbes des zones B et C :

- zone A, de bruit fort : $70 \text{ dB} \leq L_{\text{den}}$;
- zone B, de bruit fort : $62 \text{ à } 65 \text{ dB} \leq L_{\text{den}} < 70 \text{ dB}$;
- zone C, de bruit modéré : $52 \text{ à } 57 \text{ dB} \leq L_{\text{den}} < 62 \text{ à } 65 \text{ dB}$;
- zone D, de bruit faible, facultative : $50 \text{ dB} \leq L_{\text{den}} < 52 \text{ à } 57 \text{ dB}$.

Établi à l'échelle 1 / 25.000^e, l'ensemble des courbes constitue la représentation graphique de l'avant-projet de plan d'exposition au bruit. Celle-ci est jointe au présent rapport.

Les communes concernées par au moins l'une des zones de l'avant-projet de PEB sont les suivantes :

- Le Castellet (Var),
- Le Beausset (Var),
- Signes (Var),
- Cuges-les-Pins (Bouches-du-Rhône).

III.4 – Le projet de PEB de l'aérodrome du Castellet

III.4.1 – Choix des limites des zones B et C, intégration de la zone D

Les valeurs d'indice proposées pour la limite extérieure de la zone C et de la zone B ainsi que l'éventuelle proposition 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 avions.

Le choix d'instaurer une zone D peut résulter d'un souci 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(s) préfet(s) de département, qui décide alors d'engager la procédure de révision du PEB sur ces bases.

Lorsque 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 (en l'occurrence le Var et les Bouches-du-Rhône). 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.

L'arrêté inter-préfectoral de mise en révision du PEB a été approuvé le 28 octobre 2015. Les préfets du Var et des Bouches-du-Rhône ont décidé conjointement que la valeur servant à définir la limite extérieure de la zone B est fixée à l'indice Lden 62 et celle de la zone C à l'indice Lden 52. Il est créé une zone D.

III.4.2 – Consultations des collectivités et du public

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. R.112-11, R.112-12, R.112-13 du code de l'urbanisme). A défaut de réponse dans le délai imparti, l'avis est réputé favorable.

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 ensuite soumis à une enquête publique de droit commun.

L'enquête publique s'est déroulée du 10 mai au 10 juin 2016. Le commissaire enquêteur a remis son rapport le 06 juillet 2016, avec un avis favorable.

III.5 – L’approbation du PEB révisé de l’aérodrome du Castellet

Le plan d'exposition au bruit, éventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique, est ensuite approuvé par arrêté conjoint des préfets desdits départements.

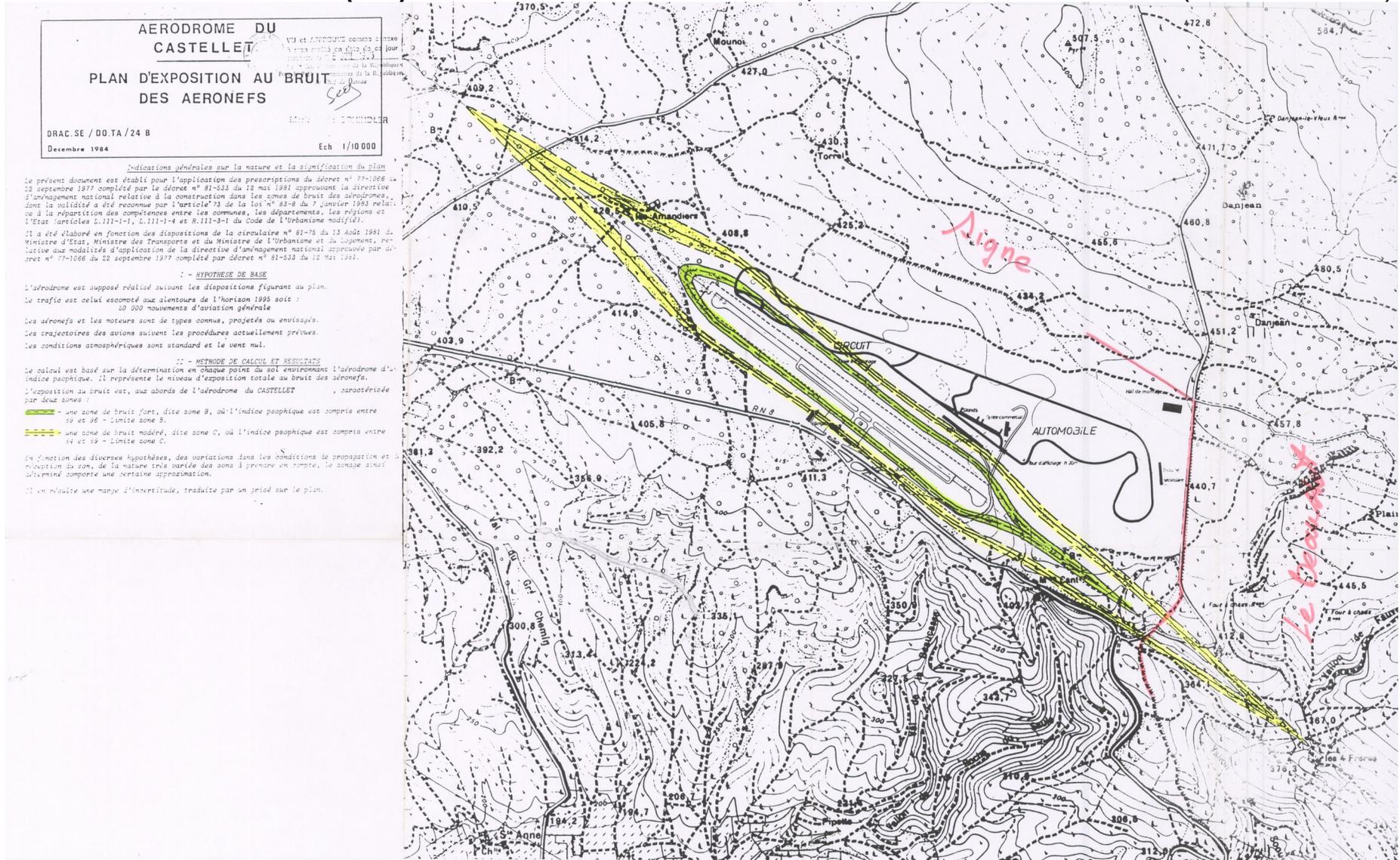
Il fait l'objet de notification aux collectivités concernées, de publication (recueil des actes administratifs, presse), d'ampliation aux autorités et autres partenaires, notamment l'exploitant de l'aérodrome.

Le PEB révisé sera annexé au document d'urbanisme en vigueur sur les communes concernées.

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 du Var.

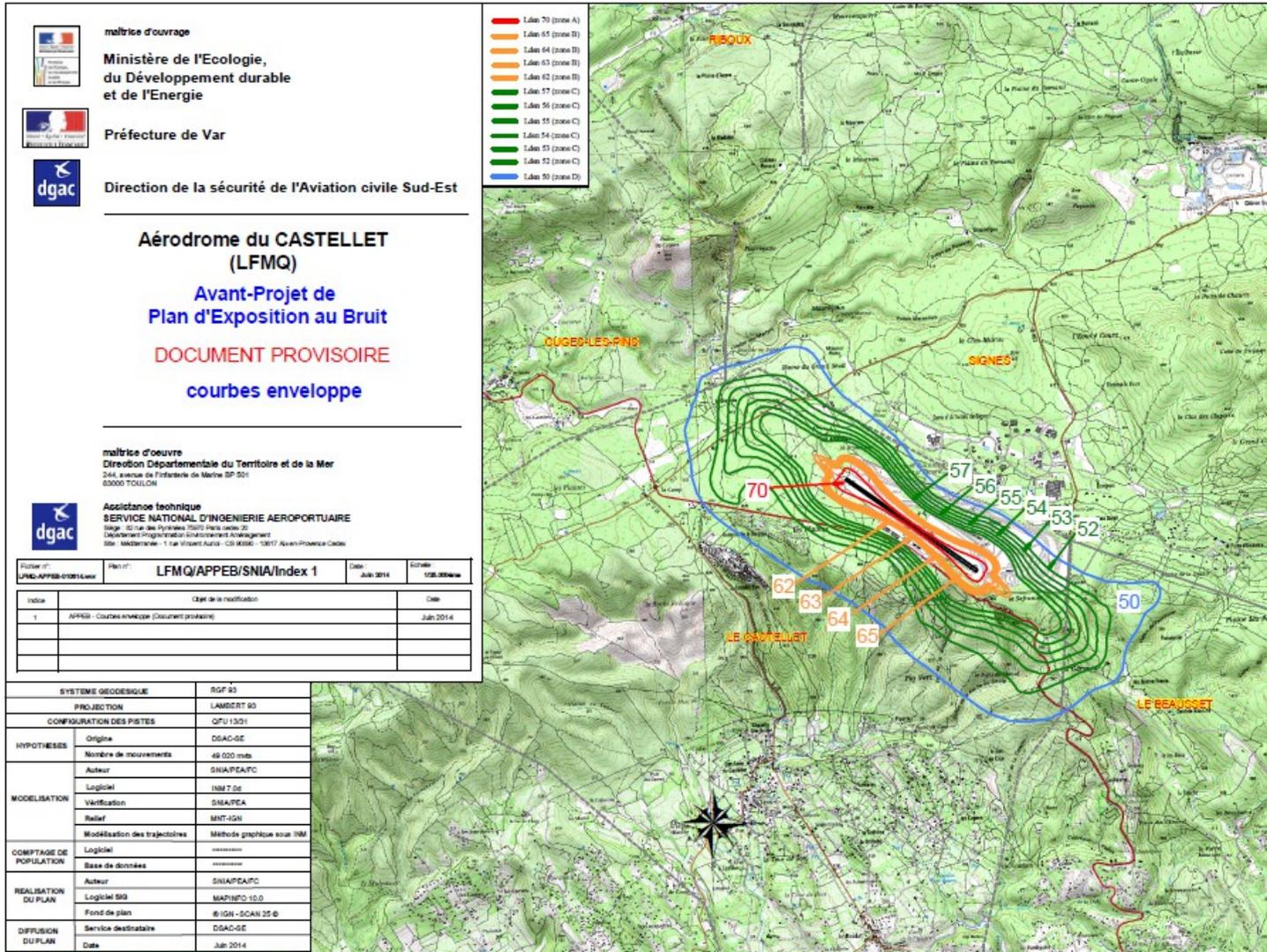
Annexe 1

LE PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT (PEB) DE L'AÉRODROME DU CASTELLET, APPROUVÉ LE 09 JUILLET 1985 (PEB EN VIGUEUR)



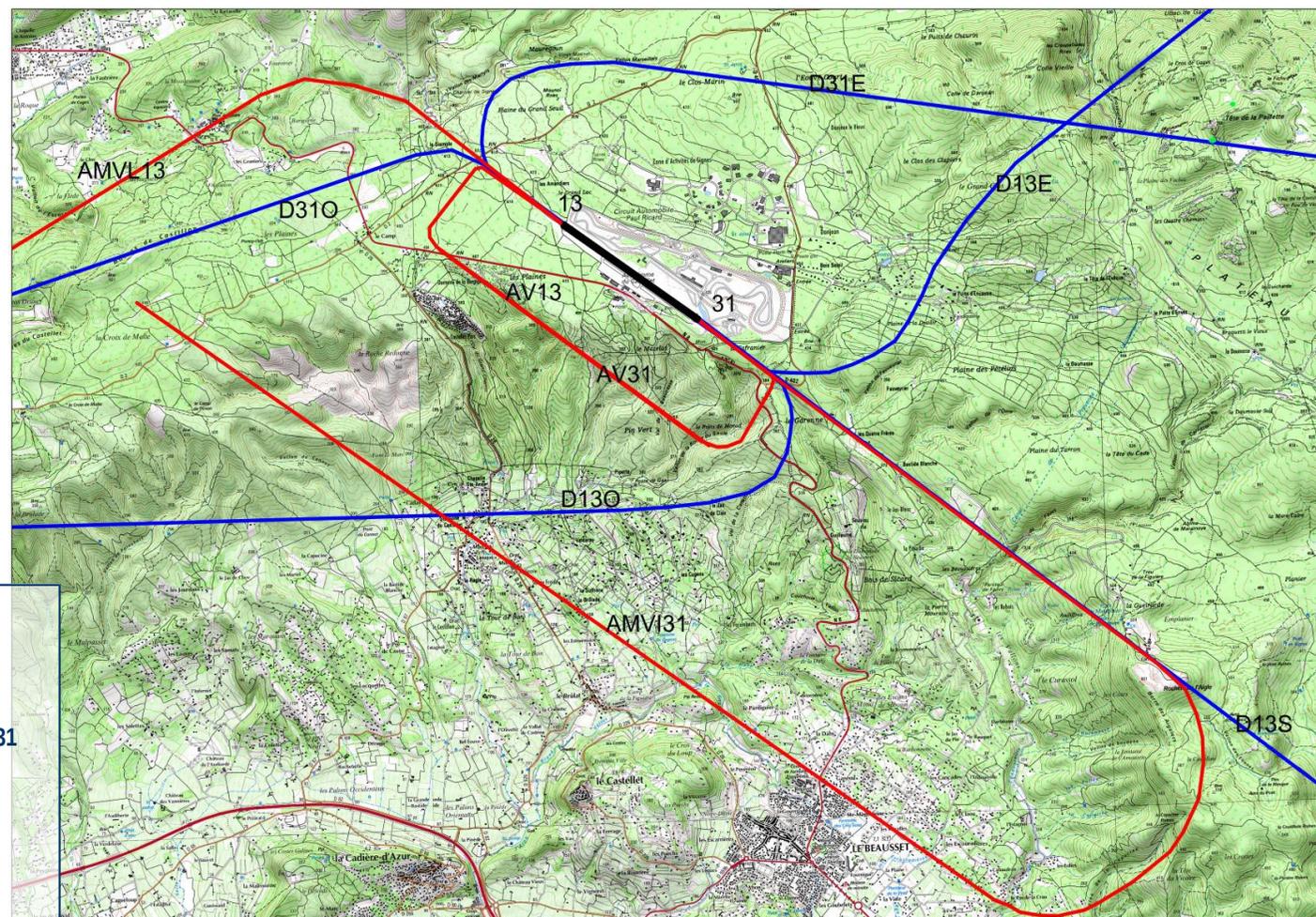
Annexe 2

L'AVANT-PROJET DE PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT (AP-PEB) DE L'AÉRODROME DU CASTELLET (COURBES ENVELOPPES DES TROIS HORIZONS D'ÉTUDE)



Annexe 3

LES TRAJECTOIRES DE VOL NOMINALES (TRAJECTOIRES PRISES EN COMPTE POUR L'ETUDE DU PEB)



Légende :

- A 13 : arrivée piste 13
- A 31 : arrivée piste 31
- A MVI 31 : arrivée « approche à vue imposée » piste 31
- A MVL 13 : arrivée « approche à vue » piste 13

- D 13 O : décollage piste 13, puis direction Ouest
- D 13 S : décollage piste 13, puis direction Sud
- D 13 E : décollage piste 13, puis direction Est
- D 31 E : décollage piste 31, puis direction Est
- D 31 O : décollage piste 31, puis direction Ouest

Annexe 4

DÉTAIL DES HYPOTHÈSES DE TRAFIC AUX TROIS HORIZONS D'ÉTUDE

1. COURT TERME

Nombre de mouvements par an :		13975		Nombre	Pourcentage			Pourcentage d'utilisation des procédures par catégorie d'appareil. (lours de piste, départs/arrivées rectilignes, départs/arrivées selon procédures, MVI/MVL)												
Type d'aviation :	Catégorie d'appareil :	Type d'appareil, Motorisation	Durée de référence en jours	de mouvements annuels totaux par avion	de mouvements jour (6h-18h)	de mouvements soir (18h-22h)	de mouvements nuit (22h-6h)	ATTENTION La Première procédure doit être une Arrivée												
Commerciale, Militaire ou Générale	A, B, C ou D	exemple : A 320, CFM 56		1 mvt = 1 départ ou 1 arrivée ou 1 TGO	exemple : 75.0%	exemple : 15.0%	exemple : 10.0%	A13	A31	AMV131	AMVL13	D13O	D13S	D13E	D31E	D31O				
avion moteur piston		C421/TB8	340	25	100.00%			27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%				
		DR40/PA28	340	5000	100.00%			27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%				
		DA40/DA42	340	3500	100.00%			27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%				
		ULM (3axes)	340	50	100.00%			27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%				
		C172/C182	340	200	100.00%			27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%				
avion turboprop		PC12/TBM700	365	180	88.00%	10.00%	2.00%			23.00%	27.00%	10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%				
		PAYE/BE90	365	200	88.00%	10.00%	2.00%			23.00%	27.00%	10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%				
		AT72/CL415	365	450	88.00%	10.00%	2.00%			23.00%	27.00%	10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%				
avion turboréacteur		EA50	365	20	88.00%	10.00%	2.00%			23.00%	27.00%	10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%				
		C525/550	365	800	88.00%	10.00%	2.00%			23.00%	27.00%	10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%				
		F900/GLEX	365	250	88.00%	10.00%	2.00%			23.00%	27.00%	10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%				
		F2000/C560X	365	280	88.00%	10.00%	2.00%			23.00%	27.00%	10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%				
		B737/BBJ	365	10	88.00%	10.00%	2.00%			23.00%	27.00%	10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%				
Hélicos		AS350/355	365	1200	93.00%	6.00%	1.00%	27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%				
		BELL206/212	365	680	93.00%	6.00%	1.00%	27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%				
		R22/R44	365	150	94.00%	6.00%		27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%				
		EC135/145	365	280	93.00%	6.00%	1.00%	27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%				
		A109/EC155	365	700	93.00%	6.00%	1.00%	27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%				



maîtrise d'ouvrage

Ministère de l'Écologie,
du Développement durable
et de l'Énergie



Préfecture de Var



Direction de la sécurité de l'Aviation civile Sud-Est

Aérodrome du CASTELLET (LFMQ)

Avant-Projet de Plan d'Exposition au Bruit

DOCUMENT PROVISOIRE
courbes court terme

maîtrise d'oeuvre

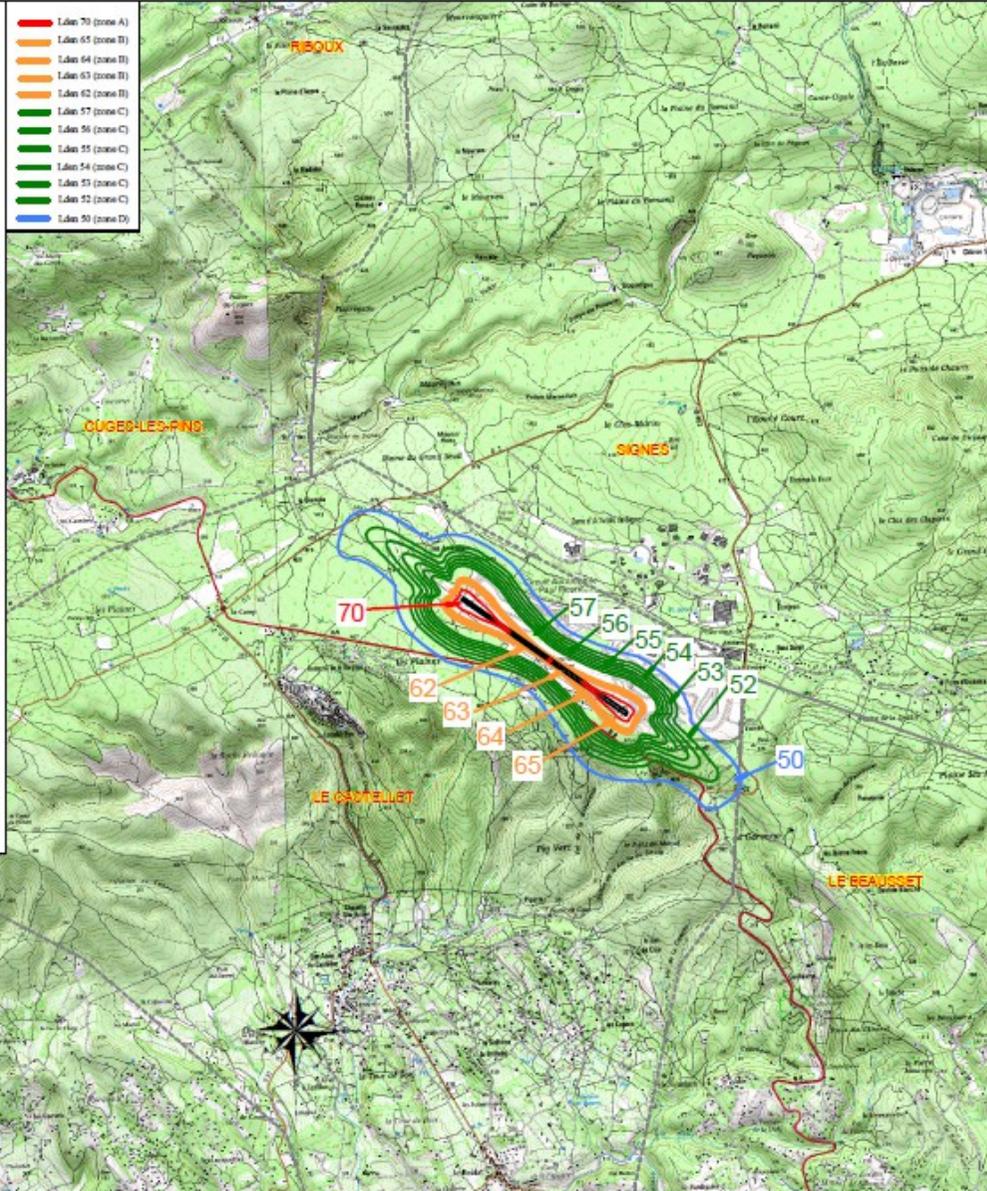
Direction Départementale du Territoire et de la Mer
244, avenue de l'Infanterie de Marine BP 501
83000 TOULON



Assistance technique
SERVICE NATIONAL D'INGÉNIERIE AÉROPORTUAIRE
849, 85 rue des Pyramides 92015 Paris cedex 02
Département Programmation Environnement Aménagement
Site - Méditerranée - 1 rue Vincent Auriol - CS 80860 - 13017 Aix-en-Provence Cedex

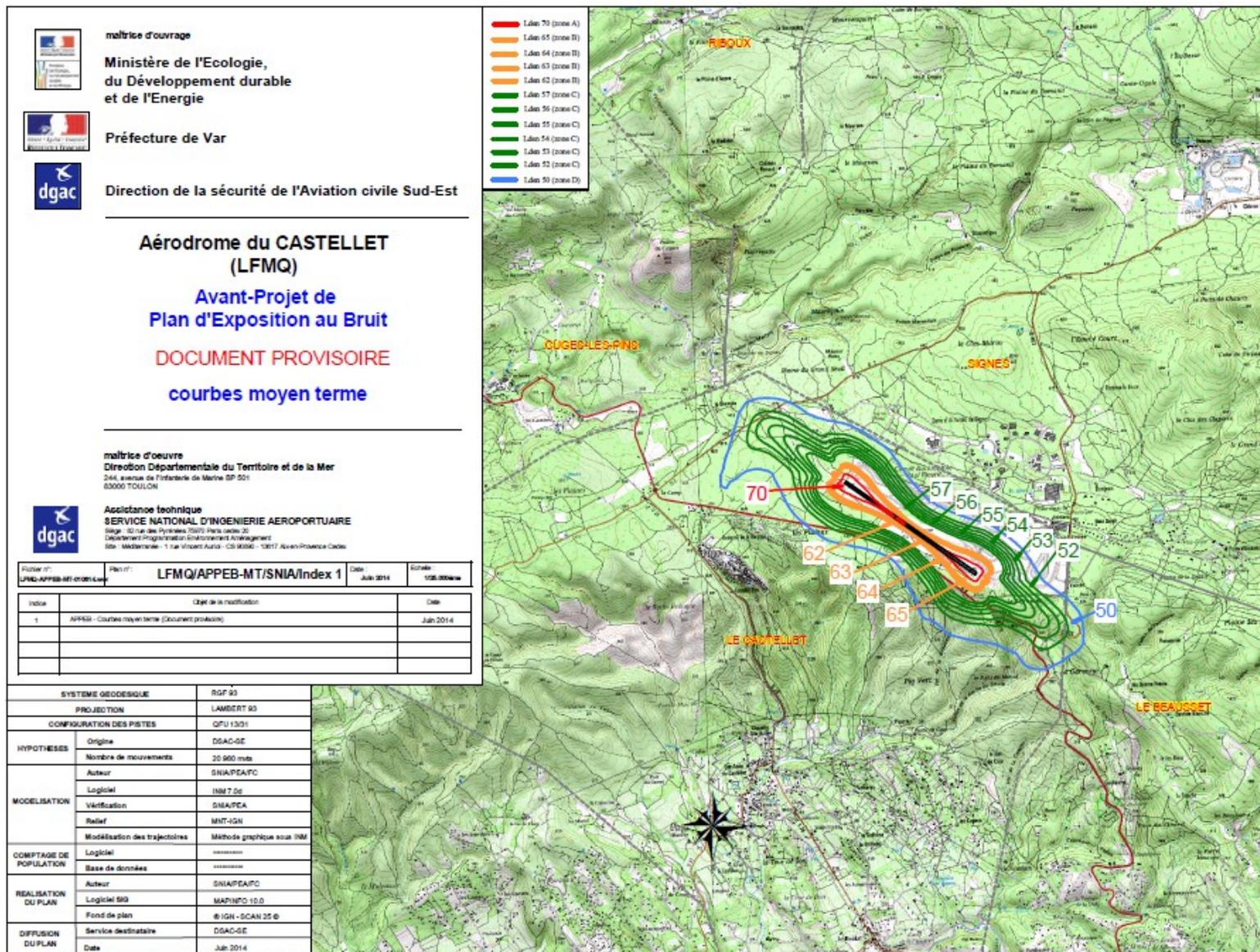
Document n°: LFMQ-APPEB-CT-01001-0-000	Plan n°: LFMQ/APPEB-CT/SNIA/Index 1	Date: Juin 2014	Échelle: 1/25 000ème
Index	Objet de la modification	Date	
1	APPEB - Courbes court terme (Document provisoire)	Juin 2014	

SYSTEME GEODESIQUE	RGF 93	
PROJECTION	LAMBERT 93	
CONFIGURATION DES PISTES	QFU 1301	
HYPOTHESES	Origine	DSAC-GE
	Nombre de mouvements	13 975 vols
MODELISATION	Auteur	SNIA/PCA/PC
	Logiciel	NIM 7.05
	Vérification	SNIA/PCA
	Relief	MNT-IGN
	Modélisation des trajectoires	Méthode graphique sous NIM
COMPTAGE DE POPULATION	Logiciel	
	Base de données	
REALISATION DU PLAN	Auteur	SNIA/PCA/PC
	Logiciel SIG	MAPINFO 10.0
	Fond de plan	© IGN - SCAN 25 ©
DIFFUSION DU PLAN	Service destinataire	DSAC-GE
	Date	Juin 2014



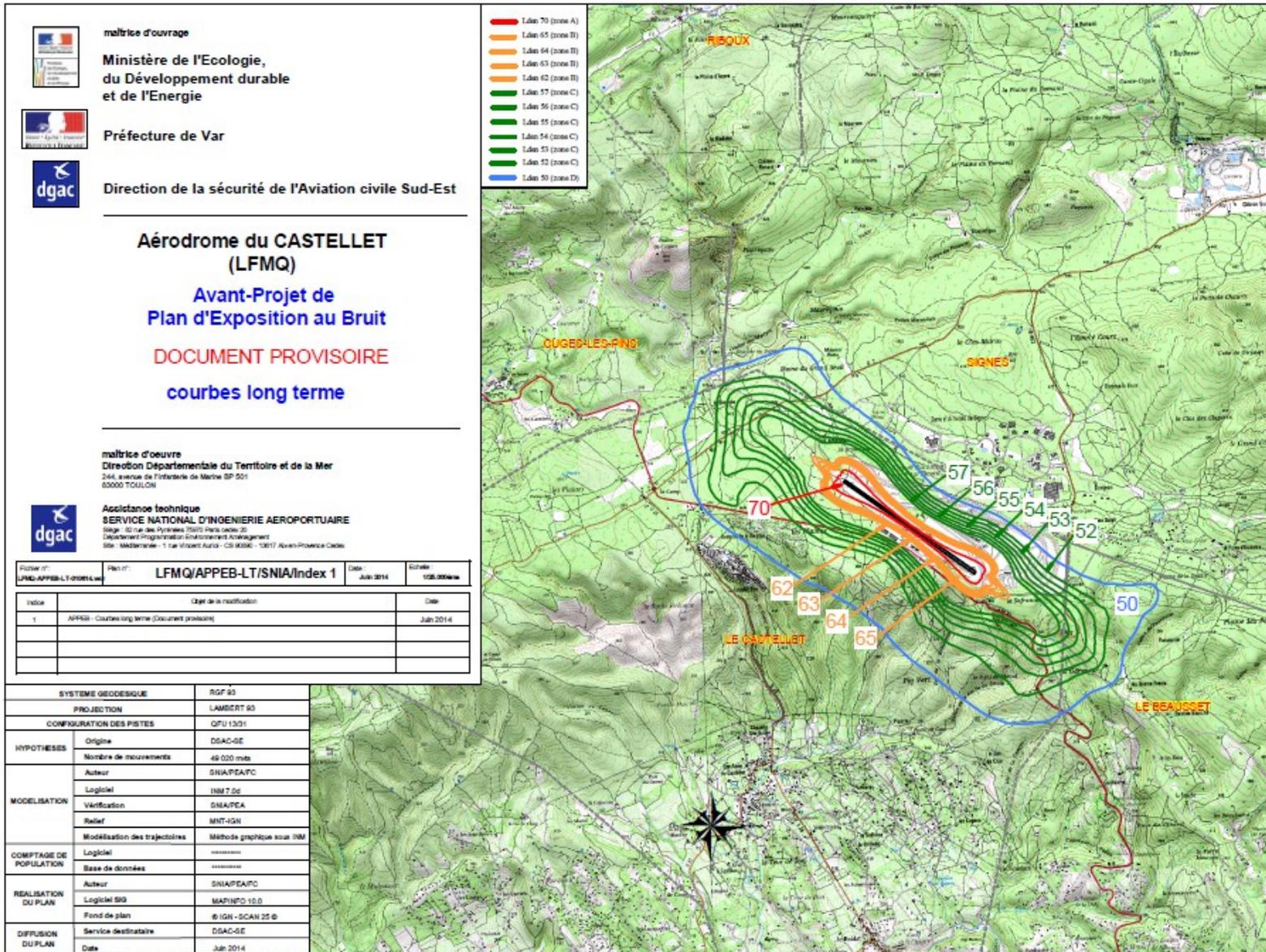
2. MOYEN TERME

Nombre de mouvements par an :		20960		Nombre ▼	Pourcentage ▼			Pourcentage d'utilisation des procédures par catégorie d'appareil. (tours de piste, départs/arrivées rectilignes, départs/arrivées selon procédures, MVI/MVL)										
Type d'aviation :	Catégorie d'appareil :	Type d'appareil, Motorisation	Durée de référence en jours	de mouvements annuels totaux par avion	de mouvements jour (6h-18h)	de mouvements soir (18h-22h)	de mouvements nuit (22h-6h)	ATTENTION La Première procédure doit être une Arrivée										
Commerciale, Militaire ou Générale	A, B, C ou D	exemple : A 320, CFM 56		1 mvt = 1 départ ou 1 arrivée ou 1 TGO	exemple : 75.0%	exemple : 15.0%	exemple : 10.0%	A13	A31	AMV131	AMVL13	D13O	D13S	D13E	D31E	D31O		
		avion moteur piston		C421/TB8	340	60	100.00%			27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%
		DR40/PA28	340	6 000	100.00%			27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%		
		DA40/DA42	340	5 000	100.00%			27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%		
		ULM (3axes)	340	200	100.00%			27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%		
		C172/C182	340	350	100.00%			27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%		
avion turboprop		PC12/TBM700	365	500	88.00%	10.00%	2.00%			23.00%	27.00%	10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%		
		PAYE/BE90	365	500	88.00%	10.00%	2.00%			23.00%	27.00%	10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%		
		ATT7/CL415	365	600	88.00%	10.00%	2.00%			23.00%	27.00%	10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%		
avion turboréacteur		EA50	365	50	88.00%	10.00%	2.00%			23.00%	27.00%	10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%		
		C525/550	365	1 500	88.00%	10.00%	2.00%			23.00%	27.00%	10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%		
		F900/GLEX	365	500	88.00%	10.00%	2.00%			23.00%	27.00%	10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%		
		F2000/C560X	365	450	88.00%	10.00%	2.00%			23.00%	27.00%	10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%		
		B737/BBJ	365	50	88.00%	10.00%	2.00%			23.00%	27.00%	10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%		
Hélicos		AS350/355	365	2 000	93.00%	6.00%	1.00%	27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%		
		BELL206/212	365	1 000	93.00%	6.00%	1.00%	27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%		
		R22/R44	365	200	94.00%	6.00%	1.00%	27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%		
		EC135/145	365	500	93.00%	6.00%	1.00%	27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%		
		A109/EC155	365	1 500	93.00%	6.00%	1.00%	27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%		



3. LONG TERME

Nombre de mouvements par an :		49020		Nombre ▼	Pourcentage ▼				Pourcentage d'utilisation des procédures par catégorie d'appareil. (tours de piste, départs/arrivées rectilignes, départs/arrivées selon procédures, MVI/MVL)									
Type d'aviation :	Catégorie d'appareil :	Type d'appareil, Motorisation	Durée de référence en jours	de mouvements annuels totaux par avion	de mouvements jour (6h-18h)	de mouvements soir (18h-22h)	de mouvements nuit (22h-6h)	ATTENTION La Première procédure doit être une Arrivée										
Commerciale, Militaire ou Générale	A, B, C ou D	exemple : A 320, CFM 56		1 mvt = 1 départ ou 1 arrivée ou 1 TGO	exemple : 75.0%	exemple : 15.0%	exemple : 10.0%	A13	A31	AMVI31	AMVL13	D130	D13S	D13E	D31E	D31O		
				avion moteur piston				C421/TB8	340	120	100.00%			27.00%	23.00%			10.80%
	DR40/PA28	340	8 000	100.00%			27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%			
	DA40/DA42	340	7 000	100.00%			27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%			
	ULM (3axes)	340	5 000	100.00%			27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%			
	C172/C182	340	500	100.00%			27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%			
avion turboprop	PC12/TBM700	365	1 000	88.00%	10.00%	2.00%			23.00%	27.00%	10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%			
	PAYE/BE90	365	1 000	88.00%	10.00%	2.00%			23.00%	27.00%	10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%			
	ATT2/CL415	365	1 500	88.00%	10.00%	2.00%			23.00%	27.00%	10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%			
avion turboréacteur	EA50	365	100	88.00%	10.00%	2.00%			23.00%	27.00%	10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%			
	C525/550	365	3 000	88.00%	10.00%	2.00%			23.00%	27.00%	10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%			
	F900/GLEX	365	5 000	88.00%	10.00%	2.00%			23.00%	27.00%	10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%			
	F2000/C560X	365	1 200	88.00%	10.00%	2.00%			23.00%	27.00%	10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%			
	B737/BBJ	365	600	88.00%	10.00%	2.00%			23.00%	27.00%	10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%			
Hélicos	AS350/355	365	10 000	93.00%	6.00%	1.00%	27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%			
	BELL206/212	365	1 500	93.00%	6.00%	1.00%	27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%			
	R22/R44	365	500	94.00%	6.00%		27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%			
	EC135/145	365	1 000	93.00%	6.00%	1.00%	27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%			
	A109/EC155	365	2 000	93.00%	6.00%	1.00%	27.00%	23.00%			10.80%	2.70%	13.50%	11.50%	11.50%			



Annexe 5

PROCÉDURE D'ÉTABLISSEMENT ET DE RÉVISION D'UN PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT (CADRE GÉNÉRAL)

Étape 1 : Préparation et élaboration du projet de PEB

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

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

b) Choix des indices et élaboration du projet de PEB

Lorsqu'il existe une commission consultative de l'environnement (CCE) de l'aérodrome, le dossier d'APPEB lui est soumis en vue de recueillir son 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). En l'absence d'une CCE, le préfet peut consulter les différents partenaires concernés.

Après accord exprès du Ministre chargé de l'Aviation civile (pour les aérodromes d'intérêt national) ou du Ministre de la Défense pour les aérodromes dont il est l'affectataire exclusif ou principal, 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.

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

- Consultations des communes ou établissements publics de coopération intercommunale concernés :

La décision d'établissement ou de révision du PEB est ensuite 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 (EPCI) compétents dans le cadre des consultations prévues aux articles R.112-10 et R.112-14 du code de l'urbanisme. 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.

- Consultation de l'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA) et de la commission consultative de l'environnement de l'aéroport (CCE) :

Une fois la consultation des communes et des EPCI terminée, le préfet transmet pour avis, accompagné de l'ensemble des avis formulés par les communes et les EPCI, le projet de PEB à :

- l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA) pour les aérodromes visés au I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts, à qui il appartient de recueillir au préalable l'avis de la commission consultative de l'environnement concernée ;

- 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'ACNUSA, pour formuler son avis sur le projet communiqué.

L'ACNUSA dispose d'un délai de quatre mois à compter de la date de saisine du préfet pour émettre son avis sur le projet communiqué.

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.

Conformément aux dispositions de l'article L.112-6 du code de l'urbanisme, 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 L112-17 DU CODE DE L'URBANISME

Références législatives à vérifier sur le site officiel de Légifrance

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'État ;
- 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'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.

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'État 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’État, 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

Références réglementaires à vérifier sur le site officiel de Légifrance

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.

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

LISTE DE SIGLES ET ABREVIATIONS

ACNUSA	autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires
AIP	<i>aeronautical information publication</i> : publication d'information aéronautique
AP-PEB	avant-projet de plan d'exposition au bruit
APPM	avant-projet de plan de masse
ARP	<i>airport reference point</i> : point de référence de l'aérodrome
ATT	atterrissage - arrivée
CCE	commission consultative de l'environnement
DDTM	direction départementale des territoires et de la mer
DECO	décollage - départ
DGAC	direction générale de l'aviation civile
DSAC	direction de la sécurité de l'aviation civile
EPCI	Etablissement public de coopération intercommunale
IAC	<i>instrument approach chart</i> : cartes d'approche et d'atterrissage aux instruments
IFR	<i>instruments flight rules</i> : règles de vol aux instruments
INM	<i>integrated noise model</i>
JORF	journal officiel de la république française
PEB	plan d'exposition au bruit
PLU	plan local d'urbanisme
POS	plan d'occupation des sols
P-PEB	projet de PEB
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>
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)

Aérodrome du Castellet
Département du Var



Date : 12 juillet 2016

Note de synthèse sur la consultation

VU pour être annexé à
l'arrêté inter-préfectoral

en date du 08 AOUT 2016

Le Préfet des Bouches-du-Rhône
par délégation

Le Secrétaire Général

David COSTE

Le Préfet du Var

Pierre SOUBELET

Historique des versions du document

Date	Auteur	Commentaires
2015	Préfecture du Var	élaboration du PROJET de PEB
Début 2016	Direction Départementale des Territoires et de la Mer	consultations des collectivités territoriales mise à disposition du public traitement des observations suite aux consultations et à la mise à disposition du public préparation de la note présentant les résultats
Été 2016	AMO DGAC DSAC SE SNIA	rédaction en version définitive : de l'arrêté préfectoral d'approbation et de publication du PEB révisé, assorti du rapport de présentation, complété par la note exposant les résultats de la consultation

Affaire suivie par

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

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

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

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

Sigles les plus souvent utilisés

ACNUSA : autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires

AIP : publication d'information aéronautique

APPM : avant-projet de plan de masse

ATT : atterrissage

CCE : commission consultative de l'environnement

CLE : commission locale de l'environnement

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)

DEC : décollage

DME : dispositif ou système équipement de mesure de la distance

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

LAm_{ax} : niveau instantané maximum

Lden : Level day evening night

Ln : Level night

OACI : organisation de l'aviation civile internationale

PEB : plan d'exposition au bruit

PGS : plan de gêne sonore

PPBE : plan de prévention du bruit dans l'environnement

PSA : plan de servitudes aéronautiques

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

TNSA : taxe sur les nuisances sonores aériennes

VOR : radiophare omnidirectionnel VHF

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

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

Note

Date : 12 juillet 2016

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

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, ...)
mais est surtout le fruit d'un travail collaboratif

Que ceux qui y ont grandement participé
en soient ici remerciés

Représentant de l'État – autorité compétente
Préfecture du Var

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

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

en collaboration avec
Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL)
Base Aéronautique Navale (BAN)
L'École de l'Aviation Légère de l'Armée de Terre (EALAT)
les gestionnaires et les exploitants des aérodromes

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 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 régit 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	0
Chapitre 2 : réactions au projet de PEB	2.1 Résultat de participations	11
	2.2 L'analyse des observations	13
	2.3 Les principaux enseignements	15
Chapitre 3 : les modalités de prises en compte des observations	3.1 Sur la forme des différents documents présentés	22
	3.2 Sur le contenu	22
	3.3 Des recommandations	23
	3.4 Des éléments à prendre en compte selon les cibles	23
Conclusion	Rappels des principaux points soulevés	24
	Suite à donner	24
Annexe	Tableau résumant les observations et les commentaires des services de l'État	25

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 PEB.

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

Une consultation de compétence État

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

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

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

Les EPCI et les communes concernées ont été consultées le 02 novembre 2015.

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.

Il n'existe pas de CCE sur l'aérodrome du Castellet.

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 spécial PEB
- à la transmission de l'information (DGAC, commissaire enquêteur, ...),
- à l'analyse concertée des observations (DGAC, DSAC SE, SNIA, ...).

Contenu du dossier

Le PEB comprend les documents prévus à l'article L112-7 du code de l'urbanisme, à savoir :

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

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

- la présente note exposant les résultats de la consultation.

Textes réglementaires régissant la consultation

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

Textes fondateurs de la concertation publique

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

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

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

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

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

Les procédures et les modalités appliquées par la DDTM du Var

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

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

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

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

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

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

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

Note

Date : 12 juillet 2016

page **7**

Les aspects financiers de la consultation

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

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

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

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 sous-préfectures ;
- les frais de déroulement de la consultation (envois postaux, fax, ...) ;
- la mobilisation des agents hors unité (webmestre, reprographe, ...)

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

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

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

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

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

Chapitre 1 : organisation de la consultation

1.1 L'information permanente délivrée

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

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

1.2 Les consultations des instances

La consultation s'est effectuée durant les différentes phases d'élaboration/de révision.

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

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

La consultation des instances est engagée auprès :

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

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

1.3 La mise à disposition du public

ARRETE INTER-PRÉFECTORAL n° 2016/03 du 14 AVRIL 2016 portant ouverture d'une enquête publique relative au projet de plan d'exposition au bruit de l'aérodrome du Castellet

indique qu'il sera procédé, sur le territoire des communes du Castellet, du Beausset et de Signes dans le département du Var et de Cuges-les-Pins dans le département des Bouches-du-Rhône, à une enquête publique, dans les formes prescrites par le code de l'environnement, relative au projet de plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome du Castellet.

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 10 mai 2016 et se terminant le vendredi 10 juin 2016.

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 inter-préfectoral.

Lieux et supports

Le siège de l'enquête est fixé en mairie annexe du Plan au Castellet.

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

- 1) en support papier aux horaires habituels d'ouverture au public dans les lieux suivants :
 - Direction Départementale des Territoires et de la Mer - Service Environnement Forêt - à Toulon
 - Mairies des communes concernées : Le Castellet, Le Beausset, Signes et Cuges-les-Pins
- 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 : mairie.plan@ville-lecastellet.fr
- 3) soit en rencontrant le commissaire enquêteur (9 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 Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud-Est [DAC – SE], en caractères apparents, quinze jours au moins avant le début de l'enquête, et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux locaux diffusés dans les départements du Var et des Bouches-du-Rhône. Ces journaux seront versés au dossier d'enquête déposé en mairie. Il a été publié une annonce légale le 21 avril et le 10 mai dans 3 journaux à diffusion locale : Var-Matin, La Marseillaise et La Provence.
- 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 du Castellet, du Beausset, de Signes et de Cuges-les-Pins 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 du Castellet.

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

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

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

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

Note

Date : 12 juillet 2016

page **10**

Chapitre 2 : réactions au projet de PEB

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

- un courrier informatif pour les maires et parfois une information téléphonique,
- un site internet pour délivrer de l'information sur le déroulement et le contenu du projet de PEB,
- un téléchargement des pièces du dossier,
- 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 :

- 5 lieux de consultation du projet de PEB ont été ouverts : 4 dans les communes avec registre d'enquête et 1 en DDTM. Les 4 registres ont été remis à la DDTM.
- parmi les possibilités de réponses : mise à disposition d'un registre par commune, d'une adresse mail en commune du Castellet, 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 le 06 juillet 2016.

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

2.1 Résultat de participations

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

Comparatif entre l'implication des collectivités et du public				
	Temps offert pour la réflexion	Saisines	Réponses Nombre	Taux de réponses Pourcentage
EPCI	2 mois	2	0 délibération du conseil ou courrier	0%
communes	2 mois	4	2 délibérations du conseil municipal ou courriers	50%
public	1 mois	Tout public	37 avis sur les 4 registres 17 courriers courriels	-

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**

Note

Date : 12 juillet 2016

page **11**

Réception en DDTM83 des courriers ou des messages électroniques (courriel), de visites ou contacts téléphoniques		
Avant la consultation	Durant le mois de consultation	Après la consultation
Aucun courrier/courriel EPCI Aucun courrier/courriel Mairie Aucun courrier/courriel d'un particulier Aucun contact	Aucun courrier/courriel EPCI Aucun courrier/courriel Mairie Aucun courrier/courriel d'un particulier Aucun contact	Aucun courrier/courriel EPCI Aucun courrier/courriel Mairie Aucun courrier/courriel d'un particulier Aucun contact
Aucune observation avant l'ouverture officielle de la consultation.	Aucune observation durant le mois de la consultation.	Aucune observation après la consultation.

Observations formulées sur support (registre ou courrier libre)			
Support	Avis favorables	Avis défavorables	Se sont exprimés mais n'ont pas émis d'avis
Registre Du Castellet		4	2
Registre Du Beausset		8	14
Registre de Signes		2	2
Registre de Cuges les Pins		1	4
Courrier postal et électronique		4	13
total		19	35

Les registres ont recueilli 37 avis.

Gestion des observations selon les différents moyens d'expression et type de supports		
Observations écrites	Observations des particuliers consignées dans les registres	37
	Effectuées par courrier libre	17
	Formulées dans une pétition	0
	Expédiées par fax	0
	Envoyées par messagerie électronique dédiée	0
	Envoyées sur autre messagerie	0
Observations orales	Délivrées verbalement en face à face ou en réunion avec le commissaire	Il a été conseillé de bien vouloir formuler par écrit les interrogations ou les questionnements ; seules des indications liées à l'organisation et à la procédure ont été délivrées. Une estimation de 10 appels téléphoniques
	Exprimées par téléphone	

Ce sont donc 54 courriers et observations qui seront analysées dans leur contenu.

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 émet un avis. L'ensemble est remis au service en charge de l'enquête publique. Le service instructeur en dispose ensuite et en fait une analyse complète avec l'appui des services techniques de la DGAC-DSAC-SNIA. 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 du Castellet	... liées au PEB en général	... hors champ du PEB
<p>en lien avec la procédure juge insuffisant le nombre de permanences estime le support pas adapté car trop technique</p> <p>en lien avec le document d'urbanisme néant</p>	<p>en lien avec la réglementation contestation des seuils fixés par la réglementation personnes en souffrance victimes du bruit de l'aérodrome qui attendent des solutions personnes qui ne comprennent pas pourquoi ils ne bénéficieront pas de protection</p> <p>sans lien avec la réglementation personnes qui proposent des solutions ... des remises en cause des choix techniques crainte de l'impact de nouveaux travaux ou trafics focalisation sur certains types d'aéronefs méconnaissance des mesures de protection et des règles de construction</p>	<p>en lien avec les infrastructures de transport terrestres (ITT) bruit généré par les routes départementales bruits cumulés (routes départementales et voies communales, ...) projet LGV</p> <p>en lien avec les bruits de comportement bruit de voisinage bruit lié à des travaux événements existants (Grands Prix, Bol d'Or etc...), plaintes sur les activités de loisirs sportifs bruit des installations classées pour la protection de l'environnement</p> <p>sans lien direct avec le bruit violence des vents vibration pollutions atmosphériques (climat, air, ...) pollution des sols qualité de vie valeur de l'habitat existant et celle du foncier respect de l'environnement stress visuel lorsqu'un avion passe à faible hauteur de façon répétée mise en avant de la sécurité et de la santé des citoyens environnement et la biodiversité perte de l'attractivité touristique du territoire</p> <p>en lien avec le bruit isolation phonique des maisons</p>

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 sujets après tri			
entrant dans le champ réglementaire PEB	entrant dans le champ réglementaire du PEB du Castellet	entrant dans d'autres champs réglementaires	hors champ réglementaire ou géographique
8	56	17	5

La très grande majorité des observations formulées (75 %) concerne le PEB mais de nombreuses questions 25 % concernent d'autres sujets, dont le bruit des activités sportives.

Analyse des requêtes formulées sur le PEB

Synthèse des observations regroupées par thème

Thèmes abordés	Synthèse réponses apportées par les services de l'État
Utilité du PEB	Il s'agit de ne pas exposer une nouvelle population soumise aux nuisances sonores conformément au code de l'urbanisme, articles L112-1 et R112-3 et suivants. Le PEB définit les modalités liées à l'urbanisation dans les 4 zones (A, B, C et D). Ces règles sont précisées dans l'article L112-10 du code de l'urbanisme.
Procédure du PEB	Le plan au 1/25 000ème est conforme à la réglementation en vigueur pour les PEB.
Choix des indices Lden et création de la zone D	
Hypothèses de trafic retenues dans le projet de PEB	D'une manière générale et sur la plupart des plates formes françaises concernées, les PEB ne prennent en compte que les procédures de circulation aérienne en nombre de mouvements (décollages, atterrissages et tours de piste) à l'exclusion des déplacements au sol et des essais moteurs. Cette pratique s'appuie sur les textes suivants au niveau français, européen et international.
Modélisation	Prise en compte du relief : le relief est pris en compte par l'intégration d'un modèle numérique de terrain associé au logiciel INM. Les courbes du PEB résultent des hypothèses à long terme et ne reflètent en aucun cas la gêne ressentie actuellement. La modélisation n'est pas élaborée sur la base de mesures in situ. Journées caractéristiques : pas concerné par le décret n°2012-1470 du 26 décembre 2012 relatif aux modalités d'élaboration des plans d'exposition au bruit de certains aérodromes. Aéronefs pris en compte : les courbes résultent de la modélisation concernant tous les types d'appareils accueillis par l'aérodrome.
Trajectoire et respect des procédures	La trajectographie globale figure en page 6 des annexes au rapport de présentation ; elle est conforme à la réglementation en vigueur. La charte est un document de concertation entre l'exploitant et les riverains. Le PEB ne prend pas en compte la sécurité en vol.
Impact sur l'urbanisation	néant

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 a fait des confusions, des amalgames ou émis 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 devenu aéroport sans concertation.	- 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	Nous craignons que le développement de l'activité de l'aérodrome provoquent de graves nuisances sonores et environnementales.	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	Envol et décollage	Un atterrissage est un mouvement. Un décollage est un mouvement.
Bruit et santé	subir le bruit continu du circuit certains jours et en même temps, des avions, bruit violent subit, produit une souffrance psychique considérable.	Du point de vue médical, une corrélation nette entre l'état de santé et le degré d'exposition à des nuisances sonores permanente et continue est depuis longtemps prouvée.
Décibel		L'intensité du son se mesure en décibel.

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**

Note

Date : 12 juillet 2016

page **15**

Décibel (A)		<p>Un filtre est utilisé sur les appareils de mesure, le filtre (A) pour rendre compte de la sensibilité particulière de l'oreille humaine, qui n'est pas la même selon les différentes fréquences (l'oreille est plus sensible aux fréquences moyennes qu'aux fréquences graves et aiguës). On parle alors de décibel (A) ; c'est l'unité que l'on rencontre dans toutes les réglementations.</p> <p>Filtre (A) : l'ouïe humaine est exposée en permanence à des ondes sonores. La perception de ces ondes sonores n'est cependant pas un phénomène linéaire. La sensation transmise au cerveau par l'ouïe n'est pas proportionnelle à l'intensité sonore.</p> <p>Les niveaux sonores sont mesurés au moyen d'une échelle de compensation logarithmique, exprimée en décibel (dB).</p> <p>Une exposition de l'ouïe à des niveaux sonores élevés - typiquement de l'ordre de 90 dB(A) - provoque un affaiblissement momentané de la sensibilité auditive. En cas d'exposition durable et permanente, la perte peut être définitive.</p> <p>La sensibilité du trafic sur l'étendue des zones de bruit est modérée. Ainsi un doublement du trafic prévu n'aurait pour effet que d'augmenter le Lden de +3, et inversement une division par deux minorerait le Lden de -3. Autrement dit, une sous-estimation ou à l'inverse une surestimation du trafic futur, qui serait constaté à moyen et long terme et contredirait les hypothèses retenues, n'aurait qu'un effet modéré sur l'étendue des zones de bruit.</p> <p>Les règles de délimitation des zones de bruit d'un PEB sont définies par les articles R.112-1 à R.112-3 du code de l'urbanisme. Elles précisent, notamment, que la valeur de l'indice de bruit est calculée sur la base de l'indice Lden exprimé en décibels (dB).</p>
Gêne sonore et indice Lden		<p>La méthodologie retenue est le calcul d'un indice de bruit, le Lden, qui se veut davantage représentatif d'une gêne que d'un niveau sonore. Cet indice regroupe à la fois le bruit instantané lors du passage d'un avion et leur cumul sur une durée donnée, tenant ainsi compte du caractère chronique du bruit. En outre, il surpondère les mouvements de nuit et de soirée, considérant que ce sont les mouvements les plus gênants.</p> <p>L'indice de gêne sonore représente le niveau d'exposition totale au bruit. Il caractérise un niveau moyen de gêne sur une période de 24 heures. Des pondérations sont appliquées pour le calcul de l'indice aux vols opérés en soirée et de nuit, pour aboutir à une meilleure représentation de la gêne tout au long de la journée (les niveaux sonores de la soirée et de la nuit sont respectivement pénalisés de 5 dB et de 10 dB. L'indice Lden a été retenu au niveau européen dans le cadre de la directive 2002/49 et est l'indice de bruit de référence pour la plupart des cartes de bruit produites en France.</p>
Nuisances aéroportuaires		<p>La maîtrise des nuisances aéroportuaires repose sur trois piliers :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. la diminution du bruit des aéronefs par les progrès réalisés dans le domaine de l'aérodynamique et de la motorisation, 2. l'éloignement des aéronefs des habitations par la maîtrise des trajectoires, 3. la maîtrise de l'urbanisme aux abords de l'aéroport pour éviter d'exposer de nouvelles populations au bruit aéroportuaire. <p>Le PEB concrétise la mise en œuvre du troisième pilier, et à cet égard, son approbation est un volet essentiel de la maîtrise des nuisances aéroportuaires.</p> <p>Néanmoins, les deux autres piliers font l'objet d'autres mesures, qui continueront indépendamment de l'approbation ou non du PEB : réduction de bruit à la source et maîtrise des trajectoires.</p> <p>Il n'est toutefois pas prévu par la réglementation de mesure de bruit par un organisme indépendant dans le cas de l'aérodrome du Castellet.</p>
Autres types de bruit	<p>bruit des infrastructures de transports terrestres (RD, LN, ..)</p> <p>bruit des activités sportives, de loisirs</p> <p>Ne pas tenir compte du circuit est inacceptable.</p>	<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>Il est abusif de séparer arbitrairement les nuisances sonores de l'aéroport et de celle du circuit. En effet en termes de gêne psychique et physiologique pour la population concernée les deux effets se conjuguent et la nocivité de l'un vient amplifier celle de l'autre.</p>	<p>Le bruit ne se cumule pas.</p> <p>Les réglementations ne prévoient pas d'analyses multicritères.</p>

Prévention et gestion du bruit	Mieux vaut commencer par ne pas à aggraver les nuisances sonores.	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. 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 :
Vol de nuit	Non aux atterrissages et décollages de nuit.	Les VFR de nuit ne sont pas agréés sur l'aérodrome Du Castellet (réf AIP France – VAC dernière version du 12 novembre 2015).
Voltige	Chaque samedi les nuisances sonores d'un petit avion qui fait de l'acrobatie,	En ce qui concerne la voltige, il est exact qu'il existe au droit de l'aérodrome du Castellet une zone de voltige. Il s'agit toutefois d'un espace aérien qui n'est pas directement lié à l'activité aéroportuaire et qui peut à ce titre être fréquenté par des aéronefs basés sur d'autres aérodromes. 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.

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).
L'exploitant de l'aérodrome	L'avant-projet de modification du PEB mérite de la part du gestionnaire de l'aéroport une réunion d'information.	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. Ne pas confondre avec le gestionnaire de l'Aéroport (VINCI Aéroport pour Le Castellet)
ACNUSA	L'ACNUSA n'a pas été consultée.	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	Il est question dans ce PEB de la création d'une commission consultative de l'environnement. A-t-elle été créée et dans ce cas quel a été son avis ? Si elle n'a pas été créée comment pouvons-nous la réclamer pour y participer.	La commission consultative de l'environnement, lorsqu'elle existe, est consultée sur toute question d'importance relative à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aérodrome qui pourrait avoir une incidence sur l'environnement. Elle peut également, de sa propre initiative, émettre des recommandations sur ces questions. Il n'y a pas de CCE pour l'aérodrome du Castellet. Conformément à l'article L571-13 paragraphe 1 du code de l'environnement, la création d'une CCE est de droit lorsque la demande est faite par une commune concernée par le PEB.
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.

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**

Note

Date : 12 juillet 2016

page **17**

Une procédure PEB méconnue du Grand Public

Les définitions	Principaux motifs évoqués par les requérants	Réponses de l'État
PEB et enquête publique	Limiter l'EP au bruit provenant de l'aérodrome n'est pas satisfaisant.	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 ...	La perspective de l'enquête est trop restreinte. Il n'est pas normal que CUGES ne bénéficie que d'une seule demi-journée de permanence contrairement aux autres communes où il y a 2 ou 3 visites. Cuges les Pins est aussi peuplé que les communes du Var.	L'arrêté préfectoral définit les modalités de l'enquête publique, et les modalités d'accès aux documents. Le nombre total de permanence est de 9 dont 3 dans les communes où le périmètre du PEB était le plus pregnant. La population est consultée lors des enquêtes publiques prévues à cet effet. Il convient également de participer, en tant que citoyen aux enquêtes publiques liées au document d'urbanisme qui définit les zones d'urbanisation.
PEB et PNR	L'aéroport du Castellet est situé sur le périmètre du futur Parc Naturel Régional de la Sainte Baume dont l'aboutissement est prévu en 2017. Regrette que la déontologie du futur PNR la protection du patrimoine naturel, la présence d'espaces protégés ne soient pas pris en compte dans le rapport de présentation.	Le PEB s'impose au SCoT, PLU, carte communale en vigueur. Le PEB ne comporte pas de volet environnemental.
PEB et PLU	Constate que le document proposé est seulement destiné à maîtriser l'urbanisation dans les zones de bruit.	Le PEB a comme objectif de limiter l'urbanisation autour des aérodromes et d'éviter l'exposition de nouvelles populations aux nuisances sonores d'un aérodrome.. Le PEB est un document d'urbanisme fixant les conditions d'utilisation des sols exposés aux nuisances dues au bruit des aéronefs. Ces conditions d'utilisation ne sont opposables qu'après approbation et n'ont pas d'effet rétroactif. Ayant pour but d'éviter l'installation de nouvelles populations qui pourraient être gênées par le bruit de l'aérodrome, le PEB n'a en effet pas d'avantage particulier pour les résidents. Mais il n'a pas non plus d'inconvénient, puisque le PEB n'impose pas de contrainte sur l'habitat existant. Ainsi sont autorisés, même après approbation du PEB, la rénovation, la réhabilitation, l'extension mesurée ou la reconstruction des immeubles existants, sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil.
Collectivités territoriales	Il est regrettable que la « collectivité » n'ait pas été capable de se prononcer dans les temps	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	Opposée au projet qui va entraîner des nuisances Est opposé au projet d'extension de l'aéroport présenté par VINCI	Le qualificatif « projet » indique un stade de la procédure. Pour simplifier, il existe 3 stades : AP-PEB : collecte de données et modélisation P-PEB : lancement officiel de la procédure et des consultations PEB : décision du Préfet ; le PEB s'impose au PLU. Le PEB se limite à la thématique Bruit ; il ne s'agit pas d'un projet d'aménagement du type « extension de l'aérodrome » liée à d'autres procédures.
Dossier de PEB	Impacts négatifs tant pour la population que pour la biodiversité. La présence d'espaces naturels à hautes valeurs naturalistes pour leur avifaune parfois menacée ou en déclin, non prise en compte :	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.

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**

Note

Date : 12 juillet 2016

page **18**

Constructibilité	Les résidents (constructions existantes) ne sont pas préservés comparativement aux populations susceptibles de construire. Ce plan ne concerne que l'urbanisme et ne prend pas en compte les gens déjà installés.
------------------	--

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	Ce plan ne donne qu'un aperçu théorique des zones de bruit.	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.
évolution de l'aérodrome	L'évolution de l'aéroport telle qu'elle ressort des tableaux n'indique t-elle pas la volonté de Vinci Aéroport de faire Du Castellet un site de complémentarité pour les aéroports internationaux voisins? (Hyères, Marseille Nice) Risque de voir la piste de 1750 mètres rallongée	La plate-forme aéroportuaire du Castellet a été créée en 1962. Elle a été ouverte à la circulation aérienne publique par décision ministérielle en 1963, et classé en catégorie C en 1968. Les aérodromes de la catégorie C sont ceux destinés « aux services à courte distance et à certains services à moyenne et même à longue distance qui ne comportent que des étapes courtes au départ de ces aérodromes », ainsi qu'au « grand tourisme ». Depuis cette date, sa vocation n'a pas changé, et les services de l'aviation civile n'ont pas connaissance de projets de desserte moyen courrier, même low-cost, sur cet aérodrome, qui nécessiterait un reclassement dans une catégorie supérieure. Néanmoins il convient de noter qu'il s'agit d'un aérodrome appartenant à une personne privée, et qu'à cet égard, les orientations relèvent entièrement de la stratégie de développement du propriétaire et de son exploitant aéroportuaire. Dans le cas, peu vraisemblable, où un changement de catégorie devait être envisagé, il reste vrai que la réglementation ne prévoit pas, en son état actuel, d'enquête publique.
Hypothèses de trafics	Des données trafics inquiétantes sur la variabilité saisonnière des mouvements et de la répartition des vols L'évolution prévue des répartitions saisonnières et quotidiennes des vols est préoccupante. évolution du trafic inquiétante sur l'aérodrome (350 % à long terme) Comment justifier un trafic correspondant à 49000 mouvements à terme ? A quoi correspondent les périodes court, moyen et long terme ? évolution du trafic actuel, court, moyen et long terme Inflations des vols d'hélicoptères Les données utilisées dans ce dossier seront vite dépassées si l'aéroport se développe.	Le décret n°2012-1470 du 26 décembre 2012 a adapté les modalités d'élaboration des PEB à certaines catégories d'aérodromes : les aérodromes de petite taille qui accueillent un trafic irrégulier et limité. Les nouvelles règles sont conçues de manière à s'adapter à la diversité des configurations locales. Elles ont été appliquées pour cet aérodrome. Si le trafic aérien est une donnée nécessaire pour élaborer le PEB, ce n'est pas le PEB qui en est le fait générateur, mais bien la plateforme aéroportuaire et les services associés. Ainsi, le trafic évoluera indépendamment du PEB, que celui-ci soit approuvé ou non. Le seul effet de l'approbation sera d'éviter d'exposer de nouvelles populations au bruit lié à l'activité aéroportuaire (code l'urbanisme articles L112 et R112). Les prévisions de trafic sont des évaluations sur 10 à 15 ans. La modélisation des zones exposées au bruit est réalisée à partir des hypothèses de trafic court, moyen et long termes et des procédures de circulation aérienne. Les mouvements de court terme sont ceux qui sont prévus dans les années suivant immédiatement l'approbation du PEB, ceux de moyen terme dans 5 à 10 ans et ceux de long terme dans 10 à 15 ans. Il est à noter que la ventilation des mouvements sur le court, moyen ou long terme, ainsi que 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. Un PEB peut être révisé tous les 5 ans si des modifications substantielles interviennent.

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**

Note

Date : 12 juillet 2016

page **19**

Représentation des courbes isophones	<p>La méthode retenue pour délimiter les zones de bruit ne semble pas pertinente. Les courbes isophones se rapprochent considérablement des zones habitées. Le tracé des courbes isophones correspond à un calcul théorique sans prise en compte des risques de perturbation.</p>	<p>La méthodologie est européenne. La modélisation des zones exposées au bruit est réalisée à partir des hypothèses de trafic court, moyen et long termes et des procédures de circulation aérienne. Les 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). 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 de vol survolent, au départ ou à l'arrivée, les zones les plus peuplées des communes concernées alors qu'en les déplaçant légèrement à l'Est ou à l'Ouest on aurait pu limiter les nuisances et surtout améliorer la sécurité des habitants.</p> <p>estime que le couloir aérien a changé Les cônes d'envol correspondant à chaque itinéraire de vol ou d'atterrissage sont manquants dans le dossier, -</p> <p>quartier impacté par la trajectoire de décollage D 13.</p>	<p>Les trajectoires des avions ne peuvent pas être assimilées à des systèmes de type filaire constitués de rails, que les avions 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> <p>Pour tenir compte de la dispersion latérale dans le cas du PEB de l'aérodrome Du Castellet, un "cône de dispersion" a été appliqué aux trajectoires nominales (faisceau de trajectoires de 0,5 nautiques de part et d'autre des trajectoires nominales), selon les standards recommandés par la méthode de calcul des courbes de niveau de bruit au voisinage des aéroports définie par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) ou par le rapport sur la méthode normalisée de calcul des courbes de niveau de bruit autour des aéroports civils de la Conférence Européenne de l'Aviation Civile (CEAC).</p> <p>En ce qui concerne les trajectoires D13 mentionnées dans certaines remarques, elles ne survolent des zones habitées que loin de l'aérodrome. Les avions au décollage atteignent rapidement une altitude importante, et sont fortement dispersés autour de la trajectoire moyenne, ce qui minimise l'impact sonore. C'est pourquoi les zones concernées sont en dehors des zones de bruit mentionnées au PEB, ce qui signifie que le Lden y est inférieur à 50, limite retenue pour l'information de la population sur un risque de gêne.</p>
Paramètres météorologiques et orographiques	<p>Estime que le PEB ne prend pas en compte la rose des vents et les effets du relief sur la réflexion des bruits.</p> <p>Relève l'absence de prise en compte de la rose des vents et de l'effet du relief sur la réflexion des bruits.</p>	<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 du Castellet a été appliqué pour pouvoir estimer, même partiellement, l'impact du relief sur les niveaux de bruit calculés.</p>
Périmètre du PEB	<p>Ce plan ne donne qu'un aperçu théorique des zones de bruit .</p> <p>La notion de bruit n'est pas prise en compte en dehors des limites inscrites au PEB.</p> <p>La carte du PEB est mensongère en ce qu'elle analyse la zone de bruit que sur un territoire extrêmement limité, ce qui permet d'affirmer que 90 % de la population est épargnée par le bruit de l'aéroport ce qui est faux.</p>	<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'avions	<p>nuisances sonores occasionnées par les différents avions</p>	

<p>Certains couloirs vont permettre des mouvements de Boeing ou d'Airbus A319 à moins de 1000 m de zones à forte urbanisation. ouverture de la piste aux avions type Airbus A 320 ou Boeing 747</p> <p>Survol incessant des hélicoptères</p> <p>Bruit assourdissant de l'avion de chasse</p> <p>Dénonce les nuisances sonores occasionnées par les activités touristiques (Baptêmes de l'air et du son) et plus particulièrement celles d'un MIG circulant à basse altitude ainsi que les exhibitions d'un avion de voltige</p>		<p>Les hélicoptères ont été pris en compte dans la simulation, en utilisant un modèle mathématique adapté distinct de celui des avions, simulant un bruit caractérisant leur motorisation et le bruit spécifique des voilures tournantes.</p> <p>Les mouvements d'avions lourds sont très peu nombreux et en tout état de cause n'incluent pas des jumbo-jets de type B747, que l'infrastructure de l'aérodrome du Castellet ne permet pas d'accueillir. En ce qui concerne l'aviation d'affaire, la tendance est à l'augmentation du tonnage des avions, mais elle s'accompagne de progrès considérables en ce qui concerne les émissions sonores, si bien que cette évolution a plutôt tendance à diminuer le bruit perçu.</p> <p>En ce qui concerne la gêne ressentie vis-à-vis d'activités de vols à sensations ou de baptêmes de l'air à basse altitude réalisés par des exploitants d'aéronefs basés, aucune disposition ne permet de les prendre en considération dans le cadre du PEB. Il s'agit en effet d'activités très spécifiques non prévues par le modèle. Néanmoins, il est souhaitable que les personnes qui ressentent une gêne informent l'exploitant de ces aéronefs, via l'exploitant d'aérodrome, afin qu'il prenne connaissance de ces difficultés et qu'il adapte autant que possible son activité. Quoiqu'il en soit, ce n'est pas l'approbation ou non du PEB qui pourra répondre à cette préoccupation.</p> <p>La base de données internationale ANP (aircraft noise and performance - base de données européenne) prise en compte par le logiciel de modélisation de courbes de bruit comporte des informations sur les performances des différents aéronefs, dont des profils de vol standards pour chaque type d'opération (arrivée ou départ). Les paramètres standards de puissance, régime moteur, vitesse,... propres à chaque aéronef sont donc pris en compte.</p>
---	--	--

Les incompréhensions relevées incitent à trouver des pistes d'amélioration

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

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

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.

3.1 Sur la forme des différents documents présentés

Il a été 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 de révision des PEB.

De façon immédiate, il conviendra de :

- vérifier les sigles et les abréviations
- préparer un glossaire avec des définitions simples
- 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)
- de générer des fiches d'information par aéroport

3.2 Sur le contenu

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

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

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 lors d'une réunion technique conviant les services techniques des mairies concernées par le périmètre d'un PEB
- 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.

3.4 Des éléments à prendre en compte selon les cibles

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'aéroport 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

Conclusion

Rappels des principaux points soulevés

La mise à disposition du public du projet de plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome du Castellet a conduit à une mobilisation importante des riverains de l'aérodrome, des personnes survolées, des associations et des collectivités locales, bien que le périmètre du PEB n'impacte pas de zone urbanisée.

Sur la forme, deux points importants ont été relevés qui seront pris en compte dans les processus ultérieurs : l'ambiguïté de la notion de « projet » laissant préfigurer des aménagements futurs ce qui n'est évidemment pas le cas, la présentation d'un dossier jugé trop technique et pas assez accessible au grand public, ce qui incite à prévoir dans les futures procédures, un résumé non technique.

Une partie du débat s'est néanmoins focalisée sur des sujets dépassant largement le cadre du PEB et qui devront être traités indépendamment de ce document, par les autorités compétentes diverses. C'est le cas des nuisances ressenties autres que les nuisances sonores aériennes (circuit automobile du Castellet, route départementale, travaux, bruit de comportement).

Pour ce qui relève de l'évaluation du bruit dans l'environnement, les questions sont nombreuses sur la méthodologie employée, qui rapellons-le est définie au niveau européen. A noter que l'exploitant a participé en contribuant aux explications demandées par le commissaire enquêteur.

La DGAC a répondu très précisément sur les différents points, notamment la modélisation, les données du trafic et le type d'appareils, les trajectoires, le survol.

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

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

Suite à donner

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

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

Nota : les remarques du commissaire enquêteur figurent dans le dossier remis par celui-ci

Numéro observation (registre mairie du Castellet)	Nom et prénom Qualité	Observations relevées	Réponses de l'État
C1	Conseil de Développement du projet de Parc naturel Régional de la Ste Baume représenté par M. PRIGENT	<p>A déposé un courrier 3 pages en date du 31/5/2016.</p> <p>L'aéroport Du Castellet est situé sur le périmètre du futur Parc Naturel Régional de la Sainte Baume dont l'aboutissement est prévu en 2017 et qui a pour objectif « Protéger les paysages et le patrimoine naturel » et « Favoriser La qualité du cadre de vie »</p> <p>Les nuisances actuelles existantes sur le plateau sont connues : Pollutions visuelles (Activités extractives), sonores (Circuit Paul Ricard) amputation des espaces naturels (Parcs photovoltaïques). L'évolution de l'activité aéronautique va impacter lourdement la totalité de ce territoire :</p> <p>A) -Un accroissement préoccupant des mouvements annuels</p> <p>-Augmentation des nuisances sonores pour les populations résidentes, ou celles qui travaillent à proximité (Zone de Signes) ,</p> <p>-Impact sur la faune sauvage (avifaune et chiroptères)-Aucune mention de la biodiversité dans le rapport,</p> <p>-L'évolution de l'aéroport telle qu'elle ressort des tableaux n'indique t-elle pas la volonté de Vinci Aéroport de faire Du Castellet un site de complémentarité pour les aéroports internationaux voisins?(Hyères, Marseille Nice),</p> <p>-Inflations des vols d'hélicoptères pour relier Le Castellet aux espaces touristiques proches,</p>	<p>Il est donné acte des observations relatives à la protection de l'environnement formulées auprès du commissaire enquêteur. Néanmoins, l'approbation ou non du PEB, qui n'a d'autres objectif que d'éviter l'exposition de nouvelles population au bruit, n'a pas d'effet sur ces questions.</p> <p>Rappelons en préambule que le trafic futur dépend des conditions économiques, de la demande pour les activités de loisir, de transport et de travail aérien, et des efforts de développement de l'aérodrome. Les mouvements mentionnés correspondent aux prévisions validées avec l'exploitant, qui a été interrogé dans le cadre de la préparation du PEB. Néanmoins ils pourront en fonction des conditions mentionnées être plus ou moins élevés.</p> <p>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)</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>Le dossier, rapport de présentation et plan au 1/25000ème, est conforme à la législation en vigueur</p> <p>La procédure de PEB ne prévoit pas d'étude d'impacts.</p> <p>La plate-forme aéroportuaire du Castellet a été créée en 1962. Elle a été ouverte à la circulation aérienne publique par décision ministérielle en 1963, et classé en catégorie C en 1968. Les aérodromes de la catégorie C sont ceux destinés « aux services à courte distance et à certains services à moyenne et même à longue distance qui ne comportent que des étapes courtes au départ de ces aérodromes », ainsi qu'au « grand tourisme ». Depuis cette date, sa vocation n'a pas changé, et les services de l'aviation civile n'ont pas connaissance de projets de desserte moyen courrier, même low-cost, sur cet aérodrome,</p>

Numéro observation (registre mairie du Castellet)	Nom et prénom Qualité	Observations relevées	Réponses de l'État
		<p>-croissance du trafic routier sur N 8, -Risque de voir la piste de 1750 m être rallongée -Accroissement de la consommation d'énergies fossiles</p> <p>B) - Des données inquiétantes sur la variabilité saisonnière des mouvements et de la répartition des vols : les périodes situées d'avril à octobre vont concentrer la majorité des mouvements et la moyenne de 135 vols/jours au printemps et en été risque d'être dépassée Idem pour les vols de nuit.</p> <p>-Impacts négatifs tant pour la population que pour la biodiversité.</p> <p>C) 2 Phénomènes prévisibles : -Dispersion des aéronefs en phase de décollage ou d'atterrissage entraînant des nuisances sonores à petite échelle sur les communes riveraines mais aussi RIBOUX dont il est nullement question dans le rapport,</p>	<p>qui nécessiterait un reclassement dans une catégorie supérieure.</p> <p>Néanmoins il convient de noter qu'il s'agit d'un aérodrome appartenant à une personne privée, et qu'à cet égard, les orientations relèvent entièrement de la stratégie de développement du propriétaire et de son exploitant aéroportuaire. Dans le cas, peu vraisemblable, où un changement de catégorie devait être envisagé, il reste vrai que la réglementation ne prévoit pas, en son état actuel, d'enquête publique.</p> <p>De même, les services de l'aviation civile n'ont pas connaissance d'une éventuelle desserte de l'aéroport par voie ferrée, qui semble inadaptée à sa vocation d'aérodrome d'aviation de loisirs, d'affaires et de tourisme. Enfin, il n'existe pas non plus de projet d'extension de piste connu.</p> <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>Le décret n°2012-1470 du 26 décembre 2012 a adapté les modalités d'élaboration des PEB à certaines catégories d'aérodromes : les aérodromes de petite taille qui accueillent un trafic irrégulier et limité. Les nouvelles règles sont conçues de manière à s'adapter à la diversité des configurations locales. Elles ont été appliquées pour cet aérodrome. Il faut rappeler que les VFR de nuit ne sont pas agréés sur l'aérodrome Du Castellet (réf AIP France – VAC dernière version du 12 novembre 2015).</p> <p>Les trajectoires des aéronefs ne peuvent pas être assimilées à des systèmes de type filaire constitués de rails, que les aéronefs suivraient avec précision. L'organisation de la circulation aérienne, l'utilisation ou non des systèmes de conduite de vol embarqués et les variables météorologiques (vent, température, pression...) conduisent à une dispersion latérale significative des trajectoires réelles. La trajectoire sol nominale prise en compte pour l'étude d'un PEB est donc la moyenne du faisceau de trajectoires correspondant à un itinéraire spécifique. Elle est généralement définie géométriquement à partir de données comme les publications aéronautiques, mais elle peut aussi l'être à partir d'une analyse statistique de données radar.</p> <p>Pour tenir compte de la dispersion latérale dans le cas du PEB de l'aérodrome Du Castellet, un "cône de dispersion" a été appliqué aux trajectoires nominales (faisceau de trajectoires de 0,5 nautiques de part et d'autre des trajectoires nominales), selon 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</p>

Numéro observation (registre mairie du Castellet)	Nom et prénom Qualité	Observations relevées	Réponses de l'État
		<p>-La présence d'espaces naturels à hautes valeurs naturalistes pour leur avifaune parfois menacée ou en déclin, non prise en compte : 1 zone Natura 2000 , 3 ZNIEFF</p> <p>-Regrette que la déontologie du futur PNR la protection du patrimoine naturel, la présence d'espaces protégés ne soient pas pris en compte dans le rapport de présentation</p> <p>Emet un avis défavorable au PEB proposé.</p>	<p>(CEAC).</p> <p>Voir A ci-dessus</p> <p>Voir A ci-dessus</p> <p>La procédure de PEB ne prévoit pas d'étude d'impacts.</p>
C2	BRAHAM J.L Dt 91Ch.deL'estagnol Le Castellet	Opposé au projet qui va entraîner des nuisances considérables.(Bruit, pollution)	Voir C1 Vibration et pollutions ne sont pas l'objet de la présente étude.
C3	MILLET Christiane 644 Ch du Cros du Loup Le Castellet	Opposée au projet qui va entraîner des nuisances (Bruit, pollution atmosphérique, impact négatif sur la qualité de vie et la valeur du foncier.	<p>Le qualificatif « projet » indique un stade de la procédure.</p> <p>Voir C1</p> <p>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.</p> <p>Ayant pour but d'éviter l'installation de nouvelles populations qui pourraient être gênées par le bruit de l'aérodrome, le PEB n'a en effet pas d'avantage particulier pour les résidents. Mais il n'a pas non plus d'inconvénient, puisque le PEB n'impose pas de contrainte sur l'habitat existant. Ainsi sont autorisés, même après approbation du PEB, la rénovation, la réhabilitation, l'extension mesurée ou la reconstruction des immeubles existants, sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil.</p> <p>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,</p>

Numéro observation (registre mairie du Castellet)	Nom et prénom Qualité	Observations relevées	Réponses de l'État
			<p>l'approbation ou non du PEB n'aura pas pour 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.</p> <p>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.</p>
C4	BREBION Bernard 197 ch du Grand canadepy Le Beausset	Après avoir pris connaissance du dossier, estime que la notion de bruit n'est pas prise en compte en dehors des limites inscrites au PEB, et pourtant la frontière du bruit ne s'arrête pas à « une vue de l'esprit » Les conséquences sont « pollueur payeur. Il existe des techniques anti bruit comme à l'aéroport de Lyon Bron. Il faut s'intéresser à la cause (origine) pour éviter les conséquences.	<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). 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> <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>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. Il n'est toutefois pas prévu par la réglementation de mesure de bruit par un organisme indépendant dans le cas de l'aérodrome du Castellet.</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>
C5	ORRU Pierre Jean 166 Bd des Accacias Le Brûlat du Castellet	Après avoir pris connaissance du dossier, émet un avis défavorable à l'évolution de l'aérodrome du Castellet et à toutes les nuisances liées à ce développement (sonores, pollution, trafic routier accru) et craint un impact négatif sur sa qualité de vie.	<p>Voir C1</p> <p>L'aérodrome reste dans son périmètre actuel.</p>

Numéro observation (registre mairie du Castellet)	Nom et prénom Qualité	Observations relevées	Réponses de l'État
C6	AQUILINA Géraud 14 rue Pierre Marie Curie Le Beausset	Nous craignons que les nuisances sonores ajoutées à celles du circuit n'augmentent considérablement et empêchent les riverains d'avoir un environnement serein.	Voir C1 Le bruit lié au décibel ressenti ne se cumule pas.
B1	M. GIULIANO Guy 24 rue de la Treille Le Beausset	Est venu se renseigner. N'est pas concerné par le P.E.B	Ne nécessite pas de réponse
B2	M et Mme SINGER 612 Ch. Du Beausset Vieux Le Beausset	Sont inquiets par les prévisions du trafic. Le circuit du Castellet suffisait !	Voir C1 et C6 Les prévisions de trafic sont des évaluations sur 10 à 15 ans.
B3	M et Mme GONNET/SINGER, 580 Ch du Beausset Vieux Le Beausset	Le PEB semble entendre que les nuisances sonores s'appliquent sur un large territoire. Nous craignons que le développement de l'activité de l'aérodrome (de 13000 à 49000 mouvements) provoquent de graves nuisances sonores et environnementales.	Voir C1
B4	M. VADON Bruno Dt 12 rue Portalis Le Beausset	Le PEB ne justifie pas les raisons d'une forte augmentation du nombre des rotations qui va augmenter d'autant les nuisances sonores. A quoi est due cette augmentation programmée ? Qu'en est-il des probables liaisons par hélicoptères pour les passagers qui débarquent? nuisances supplémentaires. Les zones définies au PEB n'intègrent en rien la réalité de l'impact sonore du trafic à venir (N et O du Beausset N du Castellet) Plutôt que de mettre des contraintes aux constructions à venir, mieux vaut mettre des limitations aux nuisances directes de l'activité aéroportuaire qui viennent se rajouter à celles du circuit tout proche. Sud Ste Baume ne doit pas être sacrifiée pour quelques milliers de privilégiés voyageant par avion chaque année.	Voir C1 et C4 Les remarques émises concernent le bruit de comportement et le bruit des infrastructures de transports terrestres, ce qui n'est pas l'objet du présent dossier.
B5	Mme VALLETEAU DE MOULLIAC Sylvia	Est venue consulter le dossier, transmettra un courrier	Voir CPE3
B6	Mme BEN AMARA Sabine Dt 2070 Domaine Pierre Mouraou Le Beausset	Est venue consulter le dossier, transmettra un courrier	Voir CPE4
B7	M. SABATON Guy Dt La Cauchois Le Beausset	Dénonce : -1 Aérodrome devenu Aéroport sans consultation -Le Survol incessant des hélicoptères et de l'avion de chasse ainsi que chaque samedi les nuisances sonores d'un petit avion qui fait de l'acrobatie, -L'activité du Circuit et bientôt la LGV. Il n'y a plus qu'à chercher ailleurs.	Voir B4 et C1 Rappel des définitions : - 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 aérodromes En ce qui concerne la voltige, il est exact qu'il existe au droit de l'aérodrome du Castellet une zone de voltige. Il s'agit toutefois d'un espace aérien qui n'est pas directement lié à l'activité aéroportuaire et qui peut à ce titre être fréquenté par des aéronefs basés sur

Numéro observation (registre mairie du Castellet)	Nom et prénom Qualité	Observations relevées	Réponses de l'État
			<p>d'autres aérodromes. Ce type d'espace aérien n'est pas pris en compte par le PEB, qui n'est relatif qu'aux seuls mouvements générés par l'infrastructure aéroportuaire, et non pas par l'ensemble de l'activité aéronautique.</p> <p>Les remarques émises concernent le bruit de comportement et le bruit des infrastructures de transports terrestres, ce qui n'est pas l'objet du présent dossier.</p>
B8	Mme SABATON Sylvia Dt la Cauchois Le Beausset	Est venue consulter le dossier, transmettra un courrier	Voir CPE10
B9	Association Arc en Ciel Environnement Sis Paul St Exupéry LeBeausset représentée par Mme VOLPI-BRUN,et M. DUBOIS- LAYZET	<p>Remettent un courrier en date du 25 mai 2016 au Commissaire Enquêteur. Constatent que le PEB propose une limitation de la construction dans les zones soumises au bruit des avions autour de l'aéroport et la préconisation d'une isolation acoustique pour les constructions nouvelles. La seule proposition pour lutter contre la pollution sonore est donc de se calfeutrer chez soi dans une région où l'on peut vivre à l'extérieur 6 mois de l'année.</p> <p>L'augmentation du trafic prévue ne fera qu'accroître les nuisances (divers vols commerciaux, aviation d'affaire, jets privés, avions de l'école de pilotage. Où est dans ce PEB la prise en compte de l'existant et les véritables solutions ?</p> <p>Ajoutent que le circuit du Castellet amplifie les nuisances de l'aéroport. Là le bruit est continu, intense, jour et nuit, et les doubles vitrages sont inefficaces. Là encore absolument aucune action pour réduire la nuisance : ni réel mur anti bruit, ni silencieux sur les engins, ni réduction drastique de l'émission autorisée (ce qui se fait sur d'autres circuits)</p> <p>Plus de trafic aérien, plus d'activité sur le circuit = Plus de CO² et de gaz à effet de serre= plus de réchauffement climatique. Pratiques contraires à l'esprit de l'accord de Paris (COP 21) et cours de ratification.</p> <p>Faire tourner des bolides sur un circuit, prendre l'avion pour les déplacements des plus privilégiés au mépris du bien commun et des habitants de notre région sont des pratiques qui doivent évoluer vers la sobriété et non vers le « toujours plus »</p>	<p>Voir C1, C4 et B4</p> <p>Les bruits de comportement sont de compétence Maire. 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>Ne concerne pas la présente enquête publique</p>
B10	STIEVENARD Pierre Dt 3470 RDN 8 Le Pas de Pouyen Le Beausset	Qu'en sera-t-il du bruit induit dans le futur par les transports routiers l'aérodrome desservant ? (Infrastructures routières, trafic accru etc...) Non aux atterrissages et décollages de nuit.	<p>Voir C1 La modélisation des zones de bruit d'un aérodrome ne prend en compte que les activités aériennes.</p> <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>

Numéro observation (registre mairie du Castellet)	Nom et prénom Qualité	Observations relevées	Réponses de l'État
			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 :
B11	COUTROT Laurence, Dt 1534 chemin de la Suffrene Le Castellet	A pris connaissance du dossier et remet un courrier au CE par lequel elle explique pourquoi la perspective de l'enquête est trop restreinte. La carte du PEB est mensongère en ce qu'elle analyse la zone de bruit que sur un territoire extrêmement limité, ce qui permet d'affirmer que 90 % de la population est épargnée par le bruit de l'aéroport ce qui est faux : ainsi, par exemple toute la zone fortement habitée Pipette, Pin vert, Valdaray etc, qui s'étend jusqu'au Brulât et à St Anne est lourdement concernée par les nuisances sonores de l'aéroport. Il est abusif de séparer arbitrairement les nuisances sonores de l'aéroport et de celle du circuit. En effet en termes de gêne psychique et physiologique pour la population concernée les deux effets se conjuguent et la nocivité de l'un vient amplifier celle de l'autre. Dans un pays où l'on vit les fenêtres ouvertes plus de 6 mois de l'année, il est vain de prétendre lutter contre le bruit à coup d'isolation phonique des maisons. Mieux vaut commencer par ne pas à aggraver les nuisances sonores. Tout ceci conduit à demander une forte extension de la zone réelle d'exposition au bruit et donc du nombre d'habitants concernés et une limitation sérieuse des nuisances sonores, notamment nocturnes causées par l'aéroport.	Voir C4, C1, B4 et B10
B12	ABOTT Mary Dt 532 Ch du Grand Pin, Le Castellet	Se dit opposée au projet. On a quitté Aix-en-Provence pour trouver paix et silence. La zone de Valdoray est fortement habitée et aussi très vallonnée. Je m'inquiète du bruit des avions.	Voir C1
B13	LAUTMAN Jacques Dt 1534 Ch de la Suffrène Le Castellet	1°) Il est regrettable que la Communauté de Commune Sud Sainte Baume n'ait pas été capable de se prononcer dans les temps 2°) – Ne pas tenir compte du circuit est inacceptable. En effet, subir le bruit continu du circuit certains jours et en même temps, des avions, bruit violent subit, produit une nuisance psychique considérable. 3°) –Les habitants de ces zones faiblement construites ont choisi. La question se pose de savoir si la protection des zones rurales peut et doit être prise en compte. 4°) –b Les données utilisées dans ce dossier seront vite dépassées si l'aéroport se développe. En conséquence il semble nécessaire que l'usage de l'aéroport soit limité et interdit de nuit.	Les établissements publics de coopération intercommunale (communauté d'agglomération, communautés de communes, ...) et les communes concernées sont systématiquement consultées dans le cadre de la procédure. La Communauté de Commune Sud Sainte Baume a été consultée le 02 novembre 2015, mais n'a pas répondu. Voir B10 Voir C1
B14	Assoc. « Les Ginestés Vigilants» Allée des Ginestés Le Beausset, représentée par M. JP FREDON et	Remettent un courrier en date du 2 juin 2016 au Commissaire Enquêteur. Le PEB de l'aéroport du Castellet se présente comme une simple validation des zones de bruit entourant la piste de l'aéroport entraînant des contraintes particulières pour les constructions à venir. 1/ Sur la méthode : Relèvent l'absence totale de prise en compte de la rose des vents sur le secteur et de l'effet du relief sur la réflexion des bruits. La méthode retenue	Voir C1 et C4

Numéro observation (registre mairie du Castellet)	Nom et prénom Qualité	Observations relevées	Réponses de l'État
	M. Laurent CAULET	<p>pour délimiter les zones de bruit ne leur sembla pas suffisamment pertinente et permet de réduire au maximum l'emprise de ces zones.</p> <p>2/ L'évolution de l'aérodrome pose problème (Cf. prévisions d'évolution du trafic actuel, court, moyen et long terme), ainsi que le poids des avions turbo-réacteurs qui ne cesse d'augmenter. -8 % des mouvements d'avion turbo sont prévus entre 18 et 22 h, 2 % sont prévus entre 22 et 6 h00 -Le nombre de mouvements d'hélicoptères serait de 3000 à court terme et de 15000 à long terme. Les nuisances sonores d'un hélicoptère qui se déplace relativement lentement et à basse altitude sont particulièrement importantes et dépassent largement les zones de bruits proposées au PEB -Leur quartier est particulièrement impacté par les avions en phase d'atterrissage.</p> <p>3/ estiment que si le PEB est adopté ils subiront de plein fouet l'augmentation du trafic.</p> <p>4/Craignent qu'avec le changement de gestionnaire de l'Aéroport (VINCI Aéroport), l'activité aéroportuaire ne se multiplie et indique que le Directeur de l'Aéroport avait indiqué récemment que son objectif était de multiplier par 10 le trafic actuel ce qui ne correspond pas du tout aux chiffres du dossier d'enquête et évoquent également la possibilité de création d'infrastructures (voie ferrée) pour desservir l'aérodrome. -La question de la pollution atmosphérique n'est pas abordée (CO, hydrocarbures imbrûlés, COV, NOX particules fines) alors que la population est directement touchée</p>	<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 du Castellet a été appliqué pour pouvoir estimer, même partiellement, l'impact du relief sur les niveaux de bruit calculés.</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). 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> <p>Les mouvements d'avions lourds sont très peu nombreux et en tout état de cause n'incluent pas des jumbo-jets de type B747, que l'infrastructure de l'aérodrome du Castellet ne permet pas d'accueillir. En ce qui concerne l'aviation d'affaire, la tendance est à l'augmentation du tonnage des avions, mais elle s'accompagne de progrès considérables en ce qui concerne les émissions sonores, si bien que cette évolution a plutôt tendance à diminuer le bruit perçu.</p>

Numéro observation (registre mairie du Castellet)	Nom et prénom Qualité	Observations relevées	Réponses de l'État
		<p>et que cette pollution augmentera en proportion avec l'augmentation du trafic et la taille des appareils.</p> <p>Constatent que les Objectifs du PEB sont la mise en conformité avec les nouvelles dispositions relatives au condition d'établissement de ce type de document d'urbanisme et l'adaptation aux nouvelles prévisions de développement de l'activité aérienne.</p> <p>Comprennent le 1^{er} objectif mais s'opposent fermement au second et regrettent que la question de la pollution atmosphérique ne soit pas abordée.</p> <p>Sont opposés au projet de PEB de l'Aéroport du Castellet.</p>	
B15	<p>Association Toulon Var Déplacement, représentée par Mme Vincente CHASTEL et M. Jean Paul KLEIN, Les Terrasses des Gloriettes Le Beausset</p>	<p>Émettent un avis défavorable au projet de PEB et remettent un courrier explicatif au CE :</p> <p>1/ Ce plan ne donne qu'un aperçu théorique des zones de bruit touchées par l'extension des activités aériennes prévues :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Augmentation de la gêne sonore par le trouble du silence subit et de façon aléatoire (variabilité du trafic, gros porteur, hélicoptères) -Augmentation de la gêne et stress visuel lorsqu'un avion passe à faible hauteur de façon répétée au cours de la journée -Perturbation de la qualité de vie des résidents, -Limiter l'EP au bruit provenant de l'aérodrome n'est pas satisfaisant il faudrait également inculture un PEB pour le circuit automobile. <p>2/ Impact négatif pour la communauté :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'augmentation très importante du trafic de cet aéroport privé est incompréhensible : Le nombre de mouvements annuels va être multiplié par 4 avec davantage de gros porteurs. 49000 Mouvements au total, Pour qui ? pourquoi ? - Inutile sur le plan économique car son activité est limitée à l'utilisation du circuit automobile, d'un réseau hôtelier de luxe d'une zone très restreinte et de déplacements privilégiés. - Incompréhensible sur le plan environnemental - Impact négatif sur la valeur de l'habitat existant et celle du foncier, - Perte d'attrait touristique et de qualité de vie 	<p>Voir C1 et C3</p> <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>
B16	<p>M. URSAT Paul Dt 10370 Ch. De Signes à OLLIOULES</p>	<p>Émet un avis défavorable au projet de PEB qui doit par ailleurs intégrer toutes les nuisances sonores, y compris celles en provenance du circuit automobile.</p>	<p>Voir B10</p>
B17	<p>Mme LENFANT Claire Dt 62 49 Rte des Hauts du Camp, Le Castellet</p>	<p>Émet un avis défavorable au projet.</p> <p>Estime que les nuisances sonores actuelles sont déjà très importantes alors même que les habitations se situent à l'extérieur des zones de protection indiquées au dossier (Circuit automobile, baptêmes de l'air au ras des la cime des arbres, voltiges durant la journée entière etc...)</p> <p>Aucun avantage pour les résidents et gros bénéfices pour les propriétaires de l'aéroport et du circuit.</p> <p>Quand on parle d'écologie, ce projet est un réel scandale.</p>	<p>Voir C4, B10 et B7</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>

Numéro observation (registre mairie du Castellet)	Nom et prénom Qualité	Observations relevées	Réponses de l'État
B18	Mme VOISIN Carole et M. VOISIN Eric 335 Bd des Cigales La Ciotat	Avis défavorable au projet de PEB. Dénoncent une augmentation de la pollution et estime qu'il aurait fallu prendre en compte l'exposition chronique aux nuisances sonores occasionnées par les différents avions et hélicoptères 24h/24 h. Déclare subir déjà les nuisances du Parc d'attractions OK CORRAL le Dimanche et par vent d'Est celles causées par la voltige aérienne et le circuit automobile. Dire que la plaine de Cuges est destinée à être agricole et probablement bio !	Voir B4, B7, B15 et C1
B19	Mme CARRE Andrée Dt 606 Chemin de la Fontaine des cinq sous Le Beausset	Ce plan ne concerne que l'urbanisme et ne prend pas en compte les gens déjà installés. Donne un avis défavorable au PEB car l'impact dépasse le zonage décrit dans le dossier. La pollution autre que sonore existe aussi	Voir B4 et C4
B20	BOURRAS Jacques et TESTU Michelle 536 Ch de l'Espagnol Le Beausset	Constatent que malheureusement cette enquête ne concerne que l'urbanisme des zones concernées et ne prend pas en compte les nuisances sonores qui amènent justement les restrictions d'urbanisme. Il faut arrêter de faire croire à la population que l'on se préoccupe de sa tranquillité pour se donner bonne conscience. Il faut ajouter les nuisances du circuit automobile qui jouxte l'aéroport et dont personne ne se préoccupe. En conclusion sont opposés au projet de PEB car l'impact sonore dépasse largement les zones indiquées dans le document d'enquête.	Voir B10 et C4
B21	VALLIER Yves Evenos	Estime surprenant que de tels projets puissent voir le jour à un moment où le monde entier s'interroge sur le respect de l'environnement et les différentes sortes de pollutions. Ce genre de projet ne peut servir que quelques privilégiés. Multiplier par 3 ou 4 les fréquences de passage d'avion multiplie d'autant les nuisances pour la région et ses habitants	Voir C1
B22	M. et Mme LAFONT Jean-Luc La Migova Le Beausset	Se disent opposés à la hausse de trafic de l'aérodrome. Subissent déjà le circuit et les hélicoptères à basse et moyenne altitude. Disent en avoir marre de « l'abatros » qui tourne à n'importe quel moment de la journée ainsi que des petits avions. Estiment que l'enquête ne s'est pas déroulée d'une façon conforme car ils se sont présentés le 10 juin à 11h15, l'agent d'accueil leur a dit que l'enquête était terminée, confondant les jours de permanence du CE et la durée de l'enquête. Ils ont dû insister pour pouvoir déposer leur observation et demandent combien de personnes ont-elles été renvoyées.	Voir C1, B7 et B17 L'arrêté préfectoral définit les modalités de l'enquête publique.
S1	KERNEIS Christian 25 hameau de Florette à CUGES les PINS	Remarques sur l'Avis d'enquête : 1/ Se plaint d'avoir transmis un e-mail le 10/5/2016 à l'adresse mairie.plan@ville-le-castellet pour connaître le lien internet du site lui permettant de prendre connaissance du dossier et reçu aucune réponse. 2/Le dossier n'est pas consultable sur le site internet de la préfecture du var, à l'adresse mail indiquée sur l'avis d'enquête. 3/ il n'est pas normal que CUGES ne bénéficie que d'une seule demi-journée de permanence contrairement aux autres communes où il y a 2 ou 3 visites. Cuges les Pins est aussi peuplé que les communes du Var.	L'arrêté préfectoral définit les modalités de l'enquête publique, et les modalités d'accès aux documents.

Numéro observation (registre mairie du Castellet)	Nom et prénom Qualité	Observations relevées	Réponses de l'État
		<p>4/ remet ce jour au commissaire enquêteur un argumentaire avec avis défavorable au projet de PEB de l'Aérodrome du Castellet</p> <p><u>-Hypothèses de trafic</u> : Qu'entend -t-on par court, moyen et long terme s'agit-il de 5, 10 et 15 ans ?</p> <p>-Comment justifier sur le plan économique un trafic correspondant à 49000 mouvements à terme ?</p> <p><u>-Représentation des courbes isophones:</u> Il manque dans le dossier les cônes d'envol correspondant à chaque itinéraire de vol ou d'atterrissage,</p> <p>-Le tracé des courbes isophones correspond à un calcul théorique, sans prise en compte des aléas et risques de perturbation,</p> <p>- les courbes isophones se rapprochent considérablement des zones habitées de CUGES, l'enveloppe théorique se rapproche de 1000 m vers le noyau villageois de Cuges par rapport au PEB actuel,</p> <p><u>-Nuisances</u> -l'augmentation des mouvements d'atterrissage et de décollage qui passera de 12000 à 49000 par an, engendrera des nuisances phoniques sur le territoire e la commune et l'aggravation de délestage de kérosène en phase d'atterrissage subis ponctuellement sur les zones naturelles du futur parc naturel de la Sainte Baume.</p> <p>-L'avant projet de modification du PEB mérite de la part du gestionnaire de l'aéroport une réunion d'information.</p>	<p>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.</p> <p>Les trajectoires retenues sont des hypothèses validées par l'exploitant d'aérodrome et correspondant aux principales trajectoires connues. Néanmoins, les pilotes n'ont pas d'obligation de suivre des trajectoires prédéterminées, et 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> <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>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>

Numéro observation (registre mairie du Castellet)	Nom et prénom Qualité	Observations relevées	Réponses de l'État
			<p>Pour tenir compte de la dispersion latérale dans le cas du PEB de l'aérodrome du Castellet, un "cône de dispersion" a été appliqué aux trajectoires nominales (faisceau de trajectoires de 0,5 nautiques de part et d'autre des trajectoires nominales), selon les standards recommandés par la méthode de calcul des courbes de niveau de bruit au voisinage des aéroports définie par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) ou par le rapport sur la méthode normalisée de calcul des courbes de niveau de bruit autour des aéroports civils de la Conférence Européenne de l'Aviation Civile (CEAC).</p> <p>L'exploitant de l'aérodrome n'est pas l'autorité compétente en matière de PEB ; le Préfet met en œuvre la procédure telle que définie dans les textes réglementaires.</p>
S2	FABRIS Joseph Dt 486 Chemin du Puits d'Entre-casteaux -Signes	A pris connaissance des dispositions du PEB. A pris connaissance du plan des trajectoires de vol et regrette qu'elles survolent, au départ ou à l'arrivée, les zones les plus peuplées des communes concernées alors qu'en les déplaçant légèrement à l'Est ou à l'Ouest on aurait pu limiter les nuisances et surtout améliorer la sécurité des habitants.	En ce qui concerne les trajectoires D13 mentionnées dans certaines remarques, elles ne survolent des zones habitées que loin de l'aérodrome. Les aéronefs au décollage atteignent rapidement une altitude importante, et sont fortement dispersés autour de la trajectoire moyenne, ce qui minimise l'impact sonore. C'est pourquoi les zones concernées sont en dehors des zones de bruit mentionnées au PEB, ce qui signifie que le Lden y est inférieur à 50, limite retenue pour l'information de la population sur un risque de gêne.
S3	LOMBARDO Sauveur Dt Lotissement Saintes Fleurs - Signes	Est opposé au P.E.B qui se traduira par une extension du bruit encore plus importante que les nuisances sonores actuelles. Conteste la trajectoire de décollage D 13 qui passe juste au-dessus de la résidence Bois soleil – Saintes Fleurs et estime qu'un minimum d'égards pour la population aurait consisté à déplacer cette trajectoire plus au Sud Est là où il n'y a pas d'habitation. La préoccupation du projet devrait être avant tout la mise en avant de la sécurité et de la santé des citoyens.	Voir C1 et S2 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. Le PEB a bien comme objectif de limiter l'urbanisation autour des aérodromes.
S4	VITOUX Philippe Dt 16 Lotissement Saintes Fleurs - Signes	A pris connaissance du dossier. Constate que son quartier est directement impacté par la trajectoire de décollage D 13. Joint un courrier pour exposer ses observations et faire des propositions pour préserver le quartier à forte densité de population.	Voir S2
CP1	LE NORMAND François Dt Rte de Ribouw quartier Fourré rayé Cuges les Pins	Depuis 2 années environ constate que les avions passent au-dessus de sa maison et estime que le couloir aérien a changé. Constate également des traces de pollution d'hydrocarbures dans sa citerne d'eau.	Voir S1
CP2	M. KERNEIS Christian 25 hameau de Florette à Cuges les Pins	Remet 2 courriers au Commissaire Enquêteur afin qu'ils soient joints au registre d'Enquête et émet un avis défavorable au projet de PEB de l'aérodrome du Castellet. 1/Un courrier en date du 30 mai 2015 reprenant les termes du courrier ci dessous et précisant avoir constaté ces derniers jours, des avions en approche d'atterrissage de l'aérodrome, dans l'axe du noyau villageois de Cuges les Pins, en dehors des trajectoires de vol nominales du PEB et réaffirme son opposition au PEB proposé.	Voir S1

Numéro observation (registre mairie du Castellet)	Nom et prénom Qualité	Observations relevées	Réponses de l'État
		2/ Un courrier en date du 19/05/2016 (Déjà enregistré C.F Observation Registre Signes N° 1),	
CP3	MAYER Michel 1023 ch de la Curasse Cuges les Pins	Est opposé au projet d'extension de l'aéroport présenté par VINCI qu'il estime démesuré. Estime subir aujourd'hui de plus en plus de nuisances sonores provoquées par cet aéroport et n'ose imaginer les conséquences de son extension.	Voir C1 Il ne s'agit pas d'un projet d'extension de l'aérodrome.
CP4	FLECK Nicolas PANTEL Angélique 773 ch de la Feutrière Cuges les Pins	1 courrier déjà enregistré sous le n°9 courrier	Voir CPE 9
CP5	COSTE Philippe Ch des Favelouns Cuges les Pins	Constate que le document proposé est seulement destiné à maîtriser l'urbanisation dans les zones de bruit. Cependant la lecture du rapport suscite les inquiétudes : L'augmentation du trafic se traduira par une augmentation des nuisances sonores et du bruit défini dans les couloirs aériens Evolution de la pollution des airs et des sols par les hydrocarbures et composés organiques volatiles. Certains couloirs vont permettre des mouvements de Boeing ou d'Airbus A319 à moins de 1000 m de zones à forte urbanisation. Se dit en attente d'explications et demande ce qui justifie une telle augmentation sans consultation de la population concernée.	Voir C1 Voir B2 et B14 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.
CPE1	KERNEIS Christian christian.kerneis @free.fr	Adressé à mairie.plan@ville-lecastellet.fr Demande qu'il lui soit transmis le lien pour consulter par internet le dossier d'EP sur le projet de PEB du Castellet s'il existe, car il n'a pu trouver ce dossier sur les sites internet de la Préfecture du Var et des Bouches du Rhône.	Le commissaire enquêteur lui a transmis le lien. Le site référent est celui de la Préfecture du Var puisque l'aérodrome se situe sur son territoire : www.var.gouv.fr Les menus et les rubriques dédiées sont accessibles et ont été vérifiés plusieurs fois pendant l'enquête publique, notamment pour voir si les pièces étaient aisément téléchargeables.
CPE2	CIL « Les Beaussetants de la Couchoua 607 Ch de la Couchoua Le Beausset	1 courrier non daté 2 pages transmis le 25/5/2016 : Le CIL regroupe environ 70 habitations dans le quartier de la Couchoua et ressent de plein fouet les nuisances de l'aéroport et du circuit. 1/Demande comment un aérodrome a pu devenir aéroport sans concertation publique. Cette évolution appelle l'aéroport à être potentiellement complémentaire des aéroports de Marseille, Hyères et Nice avec pour corollaire une augmentation significative du trafic mais encore une multiplication des rotations d'hélicoptères sur la région 2/Dénonce les nuisances sonores occasionnées par les activités touristiques (Baptêmes de l'air et du son) et plus particulièrement celles d'un MIG circulant à	Voir C1, B7 et B17

Numéro observation (registre mairie du Castellet)	Nom et prénom Qualité	Observations relevées	Réponses de l'État
		<p>basse altitude ainsi que les exhibitions d'un avion de voltige 3/Rappelle pour mémoire les nuisances du circuit automobile. Conclut en rappelant que les nuisances sonores occasionnées par l'aéroport sont extrêmes et regrette le « pouvoir nuisance de groupes qui semblent avoir des appuis hautement efficaces au détriment des populations et à l'avantage de leurs intérêts.</p>	
CPE3	<p>Sylvie VALLETEAU <i>mailto</i> s.valleteau@orange.fr</p>	<p>Après être venue chercher des explications devant le CE a été surprise de constater que l'enquête ne concernait uniquement la délimitation des zones A,B,C et D concernant le bruit et la maîtrise de l'urbanisme aux alentours de l'aéroport. Estime que : -Les vents violents portent les bruits hors zone. -Dénonce l'obtention de permis de construire (hôtel à l'intérieur de la zone), -A ce jour le trafic est amplement suffisant, -L'aérodrome s'est transformé en aéroport sans que la population ait été informée, -Les nuisances écologiques (retombées de particules de Kérosène) ont considérablement augmenté. Avec des effets sur les biens et la végétation (vignes, oliviers), -Les nuisances sonores des avions, hélicoptères et du circuit automobile, -S'inquiète des rumeurs de construction d'une gare, de l'accueil des services postaux sur l'aéroport et des transports low coast ainsi que la reprise de celui-ci par une grosse société. Estime que l'enquête paraît un peu dépassée et que le Beausset va devenir une commune sinistrée</p>	<p>Voir C1, B4, S1</p> <p>B14 C3</p>
CPE4	<p>Mme Sabine Ben AMARA 2070 Chemin de la Pierre Mouraou Le Beausset</p>	<p>Après être venue chercher des explications devant le CE a été surprise de constater que l'enquête ne concernait uniquement la délimitation des zones A,B,C et D concernant le bruit et la maîtrise de l'urbanisme aux alentours de l'aéroport : -Les vents violents portent les bruits hors zone. -Dénonce l'obtention de permis de construire (hôtel à l'intérieur de la zone), alors qu'elle, bien que possédant une propriété de plus de 30 hectares, n'a pu obtenir la possibilité de s'agrandir. -A l'heure actuelle avec les événements existants (Grands Prix, Bol d'Or etc...), le trafic est suffisant. - Les nuisances écologiques (retombées de particules de Kérosène) ont considérablement augmenté. Avec des effets sur les biens et la végétation (vignes, oliviers), L'aérodrome s'est transformé en aéroport sans que la population ait été informée, -S'inquiète des rumeurs de construction d'une gare, de l'accueil des services postaux sur l'aéroport et des transports low coast ainsi que la reprise de celui-ci par une grosse société. A quoi sert cette enquête si les décisions sont déjà prises sans consultation, c'est un déni de démocratie. Est opposée au projet de PEB</p>	<p>Voir CPE3</p>
CPE5	<p>M. Louis TORTORA <i>mailto</i> :louistortora@mjdif</p>	<p>Dit avoir assez de nuisances de bruit avec le circuit – Pas un week end de tranquillité. Ne me parlez pas d'extension ou d'accroissement du trafic aérien.</p>	<p>Ne nécessite pas de réponse</p> <p>Voir C1 paragraphe A</p>

Numéro observation (registre mairie du Castellet)	Nom et prénom Qualité	Observations relevées	Réponses de l'État
	fusion.com		
CPE6	Vincente CHASTEL Vincente.chastel@orange.fr	Il est question dans ce PEB de la création d'une commission consultative de l'environnement. A-t-elle été créée et dans ce cas quel a été son avis. Si elle n'a pas été créée comment pouvons-nous la réclamer pour y participer. Quel a été l'avis de l'Autorité de contrôle des nuisances Aériennes. En l'absence d'avis pouvons nous la saisir.	Conformément à l'article L571-13 paragraphe 1 du code de l'environnement, la création d'une CCE est de droit lorsque la demande est faite par une commune concernée par le PEB. Cet aérodrome n'entre pas dans le champ de consultation de l'ACNUSA
CPE7	M. et Mme CHAVEROT Christian, M. SILMAN Jacques M et Mme HENON Gérard 485 Ch. De la Couchoua Le Beausset mailto: :marielaudechaverot@gmail.com	E mail en date du 8/6/2016 Dénoncent les nuisances actuelles causées par le va et vient incessant des hélicoptères, porteur et petits avions de tourisme. Estiment que le plan ne traduit pas la réalité des zones de bruit car il ne prend pas en compte la rose des vents et les effets du relief sur la réflexion des bruits. L'augmentation de la fréquentation de l'aéroport va altérer leur cadre de vie. Estiment que cette augmentation de fréquentation : -n'a aucun intérêt économique et qu'elle ne satisfait que les intérêts de quelques privilégiés, -qu'elle va à l'encontre des objectifs affichés par la région en matière écologique (réduction de la pollution aérienne et des émissions de gaz), -qu'elle va perturber la faune existante (fauvette, pichou, aigle de Bonelli, merle, grive, faisan etc ...)	Voir C1, B7 et S1 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. La topographie aux environs de l'aérodrome peut avoir un impact sur les niveaux sonores. Seule la variation de la distance entre la source de bruit (l'avion) et le récepteur au sol induite par le relief est prise en compte dans la méthode d'élaboration des cartes de bruit définie au niveau international. Un modèle numérique de terrain des environs de l'aérodrome du Castellet a été appliqué pour pouvoir estimer, même partiellement, l'impact du relief sur les niveaux de bruit calculés.
CPE8	LPO PACA 6 Ave Jean Jaures	1 Courrier 8 Pages en date du 31/05/2016 : Le plateau au Sud de la Ste Baume a déjà payé un lourd tribut : (structures industrielles, carrières, Circuit Paul Ricard, aérodrome, parcs photovoltaïques. L'évolution prévue des répartitions saisonnières et quotidiennes des vols est préoccupante : -Variabilité saisonnière de la fréquentation : -Augmentation prévisible en période printanière et estivale correspondant à la période de nidification de l'avifaune, -Répartition des vols correspondant aux heures de	Voir C1

Numéro observation (registre mairie du Castellet)	Nom et prénom Qualité	Observations relevées	Réponses de l'État
	Le BEAUSSET	<p>des contraintes particulières affecteront les constructions à venir.</p> <p>Sur la méthode :</p> <p>Relève l'absence de prise en compte de la rose des vents et de l'effet du relief sur la réflexion des bruits. Estime la méthode d'analyse du bruit retenue peu pertinente et surtout qu'elle permet de réduire au maximum l'emprise de ces zones.</p> <p>Valider ce PEB c'est d'abord valider les éléments de son rapport de présentation.</p> <p>Estime que c'est l'évolution envisagée de l'aéroport qui pose problème (trafic, poids des avions, mouvements des avions turbo et des hélicoptères</p> <p>A quelles activités est liée cette augmentation, considérable -</p> <p>-Survol de la commune pour les avions venant du N et du N0.</p> <p>Si le PEB est adopté nous subissons de plein fouet l'augmentation du trafic.</p> <p>Estime que l'aéroport sera appelé à jouer un rôle de complémentarité avec les aéroports de Marseille</p> <p>Nice, et Hyères notamment pour les vols low coast et les vols régionaux.</p> <p>La forte augmentation des vols d'hélicoptères pour assurer les liaisons courtes en sera la conséquence</p> <p>Il est nécessaire de prendre en compte le problème de la pollution atmosphérique.</p> <p>Emet un avis défavorable au PEB</p>	<p>Voir CPE7</p> <p>Voir C1</p> <p>Voir B14</p>
CPE12	Comité d'Interêt de Quartier NE, SE de Cuges les Pins re présenté par M. Guy LAPRIE	<p>1 E Mail en date du 9 juin 2016.</p> <p>Estime que jusqu'en 2009 l'équilibre entre événements du circuit, peu fréquents, activités de l'aéroport et moments de calme étaient admissibles.</p> <p>Depuis quelques années le développement des activités du circuit du Castellet à modifié leur environnement.</p> <p>Constate au projet de PEB, que le trafic aérien source de nuisances sonores va s'intensifier dans le futur avec une croissance de 1 à 3,5 sur le long terme.</p> <p>Constate que la commune de Cuges est située sur la trajectoire d'atterrissage ou de décollage des aéronefs ce qui entraînera des nuisances accrues dans une région où les habitants vivent à l'extérieur.</p> <p>Craint un trafic encore supérieur aux projections annoncées et estime anormal que le problème de la pollution atmosphérique due aux avions ne soit pas abordée dans cette enquête. Est opposé au PEB</p>	Voir C1
CPE13	KRAMER Brigitte AGAPE bk@espace-agape.com	<p>1 Email en date du 9/06/2016 :</p> <p>Dit être opposée à l'extension de l'aéroport du Castellet . Cette extension serait une catastrophe que tant au niveau des nuisances que du trafic généré.</p> <p>Sans impact sur l'économie locale, ne profitera qu'à une population de nantis.</p> <p>Les nuisances déjà produites par le circuit et le projet LGV sonneront la mort de la tranquillité des habitants et du tourisme.</p>	Voir C1 et C3
CPE14	CIQ du Castellet Village 83 644 Ch du Cros du Loup Le Castellet	<p>1 Courrier en date du 9 juin 2016</p> <p>1/ Ce plan ne donne qu'un aperçu théorique des zones de bruit touchées par une extension des activités aériennes et ne tient pas compte de la propagation des sons, en particulier sous vents dominants,</p>	Voir S1, C1, CPE7 et C3

Numéro observation (registre mairie du Castellet)	Nom et prénom Qualité	Observations relevées	Réponses de l'État
		<p>2/ Prévisions de l'évolution du trafic. Elles sont très inquiétantes et il n'est pas dit à quelles activités est liée cette augmentation.</p> <p>3/Pollution atmosphérique et environnementale. Le PEB n'envisage pas les impacts de la croissance Du trafic sur la pollution atmosphérique. Incompatibilité du PEB avec les objectifs du futur PNR de la Ste Baume et les objectifs de la région PACA en termes d'environnement et de climat,</p> <p>4/Impact négatif sur la valeur de l'habitat et du foncier</p> <p>5/Perte de l'attractivité touristique du territoire. Avis défavorable au projet.</p>	
CPE15	<p>Union Départementale pour la sauvegarde de la Vie et de la Nature et de l'Environnement</p> <p>(UDVN83) représentée par M. PIERRE Michel</p> <p>Udvn83pierre@free.fr</p>	<p>1 Email en date du 10 Juin 2016</p> <p>Les nuisances dues aux bruits générés par l'extension des activités d'un aérodrome privé sont elles globalement soutenables en compatibles avec l'intérêt général ?</p> <p>Le projet de PEB s'appuie sur des calculs de bruit moyen qui ne rendent pas compte de la réalité ressentie (Variations de puissance des sons au décollage, passage à basse altitude des hélicoptères.</p> <p>Le PEB ne prend pas en compte le bruit de fond des activités du circuit Paul Ricard, ni des fréquences émises alors que les effets du bruit sur la santé sont multiples et qu'un décret du 31 Août 2006 vient renforcer la lutte contre les bruits de voisinage.</p> <p>Demande si la CCE a été saisie ou a donné un avis. De même pour l'ACNUSA.</p>	<p>Voir C1</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). 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> <p>La base de données internationale ANP (aircraft noise and performance - base de données européenne) prise en compte par le logiciel de modélisation de courbes de bruit comporte des informations sur les performances des différents aéronefs, dont des profils de vol standards pour chaque type d'opération (arrivée ou départ). Les paramètres standards de puissance, régime moteur, vitesse,... propres à chaque aéronef sont donc pris en compte. La modélisation des zones de bruit d'un aérodrome ne prend en compte que les activités aériennes.</p> <p>Voir B15</p>
CPE16	<p>GICQUEL Cécile</p> <p>431 Ch de La Massoque LeCastellet</p> <p>Bk.agape-consulting@orange.fr</p>	<p>1 E Mail en date du 9 Juin 2016</p> <p>Est opposée à l'extension de l'aérodrome du Castellet</p>	<p>Voir C1</p>
CPE17	<p>CIQ du BRULAT du Castellet 83</p>	<p>1 Courrier en date du 10 Juin 2016</p> <p>Font part de leurs inquiétudes vis-à-vis des Hypothèses prévues dans le PEB :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Augmentation des nuisances avec impact sur leur cadre de vie, l'environnement et la biodiversité, -Accroissement des mouvements sur l'aérodrome <p>Avec ouverture de la piste aux avions type Airbus A 320 ou Boeing 747.</p> <p>Nuisances sonores accrues, pollution, circulation routière accrue sur le territoire communal, concentration des vols sur la période estivale, voire De nuit avec fort impact sur leur qualité de vie.</p>	<p>Voir C1</p> <p>Voir B14</p> <p>Voir C1</p>