

An aerial photograph of a village with terracotta roofs, surrounded by green hills and a clear sky. The village is built on a hillside, and the roofs are a mix of red and orange tones. The background shows rolling hills under a blue sky with some light clouds.

PLAN LOCAL D'URBANISME LA GARDE-FREINET

6A3 – PEB

modification n°1



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DU VAR

Direction
départementale
des territoires
et de la mer
du Var

Toulon, le **05 AOUT 2016**

Service environnement et forêt

Bureau environnement et cadre de vie

ARRETE PREFECTORAL

**portant approbation
du
Plan d'Exposition au Bruit (PEB) révisé
de l'aérodrome Du Luc – Le Cannet des Maures
pris en application de
l'article R.112-5 du code de l'urbanisme**

LE PREFET DU VAR

Officier de la Légion d'Honneur
Officier de l'Ordre National du Mérite

Vu le Code de l'Urbanisme, notamment les articles L.112-3 à L.112-17 et R.112-1 à R.112-17 portant dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes, et particulièrement l'article L.112-14 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, L.571-13 et R.571-70 à 80 portant sur les commissions consultatives de l'environnement ;

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 l'accord exprès du Ministre de la Défense en date du 06 juin 2014 pour engager la révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Du Luc – Le Cannet des Maures ;

Vu l'arrêté préfectoral du 29 mars 2013 modifié portant création de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome Du Luc – Le Cannet des Maures et fixant la liste de ses membres ;

Vu l'avis favorable en date du 07 novembre 2013 de la commission consultative de l'environnement à la prise en compte de l'indice Lden 55 dB pour déterminer la limite extérieure de la zone C et de l'indice Lden 62 dB pour celle de la zone B, ainsi qu'à la prise en compte de la zone D ;

Vu l'arrêté préfectoral du 02 septembre 2014 portant décision de mise en révision du PEB de l'aérodrome Du Luc – Le Cannet des Maures ;

Vu la saisine en date du 25 septembre 2014 des conseils municipaux des communes concernées et des organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale compétents ;

Vu la saisine en date du 23 février 2015 des membres de la commission consultative de l'environnement les informant de la décision préfectorale de révision dudit PEB ;

Vu l'avis favorable sur le projet de plan d'exposition au bruit en date du 12 mai 2015 de la commission consultative de l'environnement ;

Vu l'arrêté préfectoral du 1^{er} juin 2015 portant ouverture de l'enquête publique relative au projet de plan d'exposition au bruit de l'aérodrome Du Luc – Le Cannet des Maures, du 22 juin 2015 au 24 juillet 2015 ;

Vu le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur sur le projet de plan d'exposition au bruit de l'aérodrome Du Luc – Le Cannet des Maures remis au préfet le 25 août 2015, émettant un avis favorable sous réserve ;

Vu l'accord exprès en date du 13 juin 2016 du Ministre de la Défense ;

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, présenté aux membres de la CCE et mis à disposition du public lors de l'enquête publique ;

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

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

Considérant que le choix des indices L_{den} délimitant les zones B et C et la décision de délimiter une zone D du plan d'exposition au bruit tiennent compte des enjeux locaux d'urbanisme et d'information du public ;

Considérant qu'au regard des enjeux locaux d'urbanisme, le choix des indices L_{den} 62 pour la zone B et L_{den} 55 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 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 de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM), service instructeur ;

Sur proposition de la Secrétaire Générale de la Préfecture du Var ;

A R R E T E

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

Le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome Du Luc – Le Cannet des Maures révisé, annexé au présent arrêté, est approuvé.

L'arrêté préfectoral du 03 août 1992 approuvant le précédent plan d'exposition au bruit de l'aérodrome Du Luc – Le Cannet des Maures 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.

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

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} 55
- La zone D, prise en compte dans le plan d'exposition au bruit, est délimitée par les courbes d'indice L_{den} 55 et L_{den} 50

Le PEB définit les modalités de construction de chacune des zones :

- 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.

Le PEB concerne le territoire des communes de :

- Le Cannet-des-Maures
- Le Luc-en-Provence
- La Garde-Freinet
- Vidauban

Article 3 : 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 4 : publication et recours

Le présent arrêté sera inséré au recueil des actes administratifs (RAA) de la préfecture du Var et publié dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département du Var.

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

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

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

Article 5 : 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 (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 6 : exécution et ampliation

La secrétaire générale de la Préfecture du Var, le sous-préfet de Draguignan, le directeur de l'aviation civile Sud-Est (DAC-SE), le commandant de la Base Ecole général Lejay, le directeur départemental des territoires et de la mer (DDTM) du Var, les maires des communes Du Cannet-des-Maures, Du Luc-en-Provence, de La Garde-Freinet et de Vidauban et les présidents des EPCI compétents, sont chargés, chacun en ce qui les concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Une copie du présent arrêté sera adressée :

- au gestionnaire/exploitant de l'aérodrome Du Luc – Le Cannet des Maures,
- 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 – délégation territoriale du Var,
- aux membres de la CCE.

Fait à TOULON, le **05 AOUT 2016**

LE PREFET DU VAR



Pierre SOUBELET

Plan d'Exposition au Bruit (PEB)

Aérodrome Du Luc – Le Cannet des Maures
Département du Var



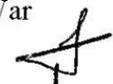
Date : 26 juillet 2016

Note de synthèse sur la consultation

VU pour être annexé à
l'arrêté préfectoral

en date du 05 AOUT 2016

Le Préfet du Var


Pierre SOUBELET

Historique des versions du document

Date	Auteur	Commentaires
2014	Préfecture du Var	élaboration du PROJET de PEB
2015	Direction Départementale des Territoires et de la Mer	consultations des collectivités territoriales mise à dispositions 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 : 26 juillet 2016

page **2**

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)
Le gestionnaire et l'exploitant de l'aérodrome

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
La 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	Page 6
	Textes réglementaires régissant la consultation	Page 7
	Les aspects financiers de la consultation	Page 8
Chapitre 1 : organisation de la consultation	1.1 L'information permanente délivrée	Page 9
	1.2 Les consultations des instances	Page 9
	1.3 La mise à disposition du public	Page 10
	1.4 Les publications dans la presse ou autres supports	Page 10
Chapitre 2 : réactions au projet	2.1 Résultat de participations	Page 11
	2.2 L'analyse des observations	Page 13
	2.3 Les principaux enseignements	Page 15
Chapitre 3 : les modalités de prises en compte des observations	3.1 Sur la forme des différents documents présentés	Page 21
	3.2 Sur le contenu	Page 21
	3.3 Des recommandations	Page 22
	3.4 Des éléments à prendre en compte	Page 22
Conclusion	Rappel des principaux points soulevés	Page 23
	Suite à donner	Page 23
Annexe	Tableau détaillant toutes les observations et les remarques ainsi que les commentaires du gestionnaire/exploitant et ceux de l'État	

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 consultés le 25 septembre 2014.

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

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

Les membres de la CCE de l'aérodrome Du Luc – Le Cannet des Maures, nommés par arrêté préfectoral en date du 17 février 2015, ont été consultés le 23 février 2015.

Une démarche participative ouverte au plus grand nombre

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

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

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

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

Note

Date : 26 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'Etat - 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 PRÉFECTORAL n° 2015/09 du 1^{er} JUIN 2015 portant ouverture d'une enquête publique relative au projet de plan d'exposition au bruit de l'aérodrome Du Luc – Le Cannet des Maures indique qu'il sera procédé, sur le territoire des communes Du Luc en Provence, Du Cannet des Maures, de La Garde Freinet et de Vidauban dans le département du Var, à une enquête publique, dans les formes prescrites par le code de l'environnement, relative au projet de plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome Du Luc – Le Cannet des Maures. Le préfet du Var est chargé de coordonner l'organisation de l'enquête et d'en centraliser les résultats.

Durée et période de la consultation

L'enquête publique s'est déroulée pendant 1 mois, débutant le lundi 22 juin 2015 et se terminant le vendredi 24 juillet 2015. Une information en a été faite par voie de presse. Les communes concernées étaient en charge d'afficher l'avis informatif en Mairie, ou à défaut l'arrêté préfectoral.

Lieux et supports

Le siège de l'enquête est fixé en mairie Du Cannet des Maures.

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 Luc en Provence, Le Cannet des Maures, La Garde Freinet et Vidauban
- 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 : urbanisme@lecannetdesmaures.com
- 3) soit en rencontrant le commissaire enquêteur (13 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 du service infrastructure de la défense à Lyon, 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 5 juin et le 22 juin 2015 dans 2 journaux à diffusion locale : Var-Matin et La Marseillaise.
- L'avis d'enquête sera, quinze jours au moins avant le début de l'enquête et durant toute la durée de celle-ci, publié par voie d'affiches et éventuellement par tous autres procédés en usage sur le territoire des communes Du Luc en Provence, Du Cannet des Maures, de La Garde Freinet et de Vidauban 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 Luc – Le Cannet des Maures.

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**

Note

Date : 26 juillet 2016

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

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 Cannet des Maures, 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 24 août 2015.

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 et communes	2 mois	7	2 délibération du conseil ou courrier	30%
Membres de la CCE	2 mois	18	1 courrier	5%
public	1 mois	Tout public	37 avis sur les 4 registres	-

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 : 26 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 Cannet des Maures		0	25
Registre Du Luc en Provence		0	0
Registre de Vidauban		0	9
Registre de La Garde Freinet		0	3
Courrier postal et électronique		1	0
total		1	36

Gestion des observations selon les différents moyens d'expression et type de supports		
Observations écrites	Observations des particuliers consignées dans les registres	36
	Effectuées par courrier libre	1
	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.
	Exprimées par téléphone	

Ce sont donc 37 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 a transmis 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 Luc-Le Cannet des Maures	... liées au PEB en général	... hors champ du PEB
<p>en lien avec la procédure une erreur constatée dans le dossier</p> <p>en lien avec le document d'urbanisme contestation sur la modification imposée réduction des zones constructibles</p>	<p>en lien avec 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 ...</p>	<p>en lien avec les infrastructures de transport terrestres (ITT) bruit généré par l'autoroute</p> <p>en lien avec les bruits de comportement néant</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 observations après tri			
Messages entrant dans le champ réglementaire PEB	Messages entrant dans le champ réglementaire du PEB Du Luc – Le Cannet des Maures	Messages entrant dans d'autres champs réglementaires	Messages hors champ réglementaire ou géographique
8	31	0	4

Les observations formulées concernent le PEB, preuve d'une bonne information et ciblage du thème abordé.

Analyse des requêtes formulées sur le PEB

Synthèse des observations regroupées par thème

Thèmes abordés	Synthèse réponses apportées par les services de l'État
Qualité du dossier	<p>Les échelles des cartes-plans-photographies aériennes ne sont pas comparables. L'échelle graphique remplace souvent l'échelle numérique. Les zooms ont été réalisés pour apporter une meilleure lisibilité.</p> <p>L'analyse urbanistique est conforme aux textes en vigueur pour l'établissement d'un rapport de PEB.</p> <p>Le PEB et le plan des gênes sonores (PGS) sont deux documents différents. Il n'y a pas de PGS sur les aérodromes militaires et les petits aérodromes.</p> <p>Le schéma présenté en CCE a été établi par l'ELAT.</p>
Compatibilité avec le PLU	<p>Le PEB s'impose au PLU.</p> <p>Les services de l'État et les services de l'urbanisme des communes concernées par le PEB travailleront en étroite collaboration pour l'application des articles L.112-3 à L.112-15 du code de l'urbanisme, relatifs à la constructibilité.</p>
Nuisances	<p>Les plans de gêne sonores (PGS) ne s'appliquent pas aux plateformes militaires.</p> <p>D'une manière générale et sur la plupart des plateformes 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 des textes au niveau français, européen et international.</p> <p>Une charte de qualité sur l'environnement sonore devra être établie par le gestionnaire de l'aérodrome en collaboration avec les représentants des riverains avec un suivi annuel.</p>
Modification du zonage	<p>Les courbes de bruit ont été modélisées avec le logiciel de calcul INM en fonction des hypothèses de trajectoires, de types d'aéronefs et de leur nombre (de nouvelles courbes ne peuvent être établies qu'en modifiant ces hypothèses).</p> <p>Ces données sont transmises par le gestionnaire de l'aérodrome.</p> <p>Le choix de la valeur des indices s'est fait par vote à main levée au cours d'une réunion de la CCE, à laquelle participait, notamment les communes concernées.</p> <p>Sur l'ensemble des consultations réalisées (EPCI, communes, membres de la CCE), seules la commune Du Cannet des Maures et la Communauté de Communes Coeur du Var ont exprimé un avis défavorable.</p>
Divers	<ul style="list-style-type: none"> - plan de gêne sonore : l'objectif du PGS est de déterminer des zones ouvrant droit à l'aide à l'insonorisation. - indemnisation des riverains : conformément au code général des impôts article 1609 quater viciés A, l'aérodrome du Luc-Le Cannet n'est pas concerné par ces dispositions ouvrant droit à une aide à l'insonorisation.

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

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 Luc – le Cannet des Maures</p>
Autres types de bruit	bruit des infrastructures de transports terrestres (RD, LN, Autoroute..)	<p>La modélisation des zones de bruit d'un aérodrome ne prend en compte que les activités aériennes.</p> <p>Le classement sonore des voies bruyantes (autoroutes, routes départementales, voies ferrées, ...) relève d'un arrêté préfectoral (voir Portail de L'État).</p> <p>Les bruits de comportement sont de compétence Maire.</p> <p>Les communes concernées par des nuisances sonores diverses (installations classées pour la protection de l'environnement, activités de loisirs, activités sportives, ...) peuvent établir un Plan d'action ou des chartes de bonnes conduites avec les exploitants de ces installations, en liaison avec les riverains et les associations.</p>
Analyses multicritères		<p>Le bruit ne se cumule pas.</p> <p>Les réglementations ne prévoient pas d'analyses multicritères.</p>

Prévention et gestion du bruit	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
--------------------------------	---

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

Une procédure PEB méconnue du Grand Public

Les définitions	Principaux motifs évoqués par les requérants	Réponses de l'État
PEB et enquête publique		Le législateur en a défini les contours de la procédure liée au bruit des aérodromes. Certaines communes établissent des « Plans Bruit » ou des « chartes environnementales » évoquant tous les bruits existants sur leur commune et les mesures de prévention et de gestion associées.

Durée période ...		L'arrêté préfectoral définit les modalités de l'enquête publique, 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 prévue à cet effet. Il convient également de participer, en tant que citoyen aux enquêtes publiques liées au document d'urbanisme qui définit les zones d'urbanisation.
PEB et PNR		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		Les établissements publics de coopération intercommunale (communauté d'agglomération, communautés de communes, ...) compétents et les communes concernées sont systématiquement consultées dans le cadre de la procédure. Il leur appartient de répondre ou pas. A défaut de réponse dans un délai imparti, leur avis est réputé favorable.
Avant-projet de PEB Projet de PEB et PEB		Le qualificatif « projet » indique un stade de la procédure. Pour simplifier, il existe 3 stades : AP-PEB : collecte de données et modélisation P-PEB : lancement officiel de la procédure et des consultations PEB : décision du Préfet ; le PEB s'impose au PLU. Le PEB se limite à la thématique Bruit ; il ne s'agit pas d'un projet d'aménagement du type « extension de l'aérodrome » liée à d'autres procédures.
Dossier de PEB		Le dossier, rapport de présentation et plan au 1/25000ème, est conforme à la législation en vigueur La procédure de PEB ne prévoit pas d'étude d'impacts.
Constructibilité		

Des éléments techniques du dossier difficiles à appréhender

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

Les définitions	Principaux motifs évoqués par les requérants	Réponses de l'État
méthode		En ce qui concerne la modélisation du bruit, il est exact que le modèle procède de diverses simplifications de la réalité, ceci afin d'aboutir de manière inévitablement imparfaite mais réaliste, à la production de cartes permettant d'éviter l'exposition de nouvelles populations au bruit aéroportuaire. Cette simplification a pour conséquence que des émergences sonores peuvent être constatées ponctuellement, qui ne sont pas prédéterminées par le modèle, mais ne sont ressenties que dans un secteur spécifique. Malgré cela, cette méthode reste globalement satisfaisante et est reconnue comme telle puisqu'elle est préconisée par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Elle est par ailleurs imposée par la réglementation européenne.
Hypothèses de trafics		Le décret n°2012-1470 du 26 décembre 2012 a adapté les modalités d'élaboration des PEB à certaines catégories d'aérodromes : les aérodromes de petite taille qui accueillent un trafic irrégulier et limité. Les nouvelles règles sont conçues de manière à s'adapter à la diversité des configurations

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 : 26 juillet 2016

page **18**

		<p>locales. Elles ont été appliquées pour cet aéroport.</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 de l'urbanisme articles L112 et R112). Les prévisions de trafic sont des évaluations sur 10 à 15 ans.</p> <p>La modélisation des zones exposées au bruit est réalisée à partir des hypothèses de trafic court, moyen et long termes et des procédures de circulation aérienne.</p> <p>Les mouvements de court terme sont ceux qui sont prévus dans les années suivant immédiatement l'approbation du PEB, ceux de moyen terme dans 5 à 10 ans et ceux de long terme dans 10 à 15 ans. Il est à noter que la ventilation des mouvements sur le court, moyen ou long terme, ainsi que l'échéance retenue n'ont pas d'incidence majeure puisqu'au final, c'est la courbe enveloppe des trois termes qui sert de référence pour le PEB.</p> <p>Un PEB peut être révisé tous les 5 ans si des modifications substantielles interviennent.</p>
Représentation des courbes isophones		<p>La méthodologie est européenne.</p> <p>La modélisation des zones exposées au bruit est réalisée à partir des hypothèses de trafic court, moyen et long termes et des procédures de circulation aérienne.</p> <p>Les règles de délimitation des zones de bruit d'un PEB sont définies par les articles R.112-1 à R.112-3 du code de l'urbanisme. Elles précisent, notamment, que la valeur de l'indice de bruit est calculée sur la base de l'indice Lden exprimé en décibels (dB).</p> <p>Les zones exposées au bruit sont définies à partir des prévisions de développement de l'activité aérienne, des procédures de circulation aérienne et, s'il y a lieu, de l'extension prévisible des infrastructures.</p>
Trajectoires		<p>Les trajectoires des 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'aéroport ou en partir. En outre, il existe une dispersion autour des trajectoires, qui est d'ailleurs prise en compte par le modèle de calcul. Il n'est ainsi pas anormal de constater la présence d'avions éloignés des trajectoires mentionnées dans le dossier de PEB.</p>
Paramètres météorologiques et orographiques		<p>Le calcul des courbes de bruit annuelles repose sur des conditions météorologiques moyennes, notamment un vent de face de 8 nœuds ou 14,8 km/h. Il n'est pas affiné en fonction de la période de la journée ou de l'année, mais cette approximation a cependant des effets limités et acceptables pour le calcul d'indices de bruit cumulatifs qui s'appuient sur des niveaux sonores moyens sur une année. Les paramètres de modélisation du bruit prennent également en compte la répartition moyenne des vents au cours de l'année, dont découle naturellement le taux d'utilisation de chaque sens de la piste.</p> <p>La topographie aux environs de l'aéroport peut avoir un impact sur les niveaux sonores. Seule la variation de la distance entre la source de bruit (l'avion) et le récepteur au sol induite par le relief est prise en compte dans la méthode d'élaboration des cartes de bruit définie au niveau international. Un modèle numérique de terrain des environs de l'aéroport Du Luc – Le Cannet des Maures a été appliqué pour pouvoir estimer, même partiellement, l'impact du relief sur les niveaux de bruit calculés.</p>
Périmètre du PEB		<p>La modélisation des zones de bruit d'un aéroport ne prend en compte que les activités aériennes.</p> <p>Le fait de se trouver au-delà de la limite extérieure du PEB n'implique pas l'absence de bruit dû à l'activité aéroportuaire, mais signifie que l'indice Lden calculé est inférieur à 50, en conséquence de quoi il n'est pas jugé nécessaire d'imposer des contraintes à l'urbanisation.</p>

Type d'aéronefs	<p>Les hélicoptères ont été pris en compte dans la simulation, en utilisant un modèle mathématique adapté distinct de celui des avions, simulant un bruit caractérisant leur motorisation et le bruit spécifique des voilures tournantes.</p> <p>En ce qui concerne la gêne ressentie vis-à-vis d'activités de vols à sensations ou de baptêmes de l'air à basse altitude réalisés par des exploitants d'aéronefs basés, aucune disposition ne permet de les prendre en considération dans le cadre du PEB. Il s'agit en effet d'activités très spécifiques non prévues par le modèle. Néanmoins, il est souhaitable que les personnes qui ressentent une gêne informent l'exploitant de ces aéronefs, via l'exploitant d'aérodrome, afin qu'il prenne connaissance de ces difficultés et qu'il adapte autant que possible son activité. Quoiqu'il en soit, ce n'est pas l'approbation ou non du PEB qui pourra répondre à cette préoccupation.</p> <p>La base de données internationale ANP (aircraft noise and performance - base de données européenne) prise en compte par le logiciel de modélisation de courbes de bruit comporte des informations sur les performances des différents aéronefs, dont des profils de vol standards pour chaque type d'opération (arrivée ou départ). Les paramètres standards de puissance, régime moteur, vitesse,... propres à chaque aéronef sont donc pris en compte.</p>
-----------------	---

Les incompréhensions relevées incitent à trouver des pistes d'amélioration

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

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

Mais, plusieurs pistes d'amélioration sont envisageables :

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

Chapitre 3 : les modalités de prises en compte des observations

Il 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.

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 aérodromes 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'aérodrome ;
- de s'attacher à identifier les secteurs les plus sensibles afin qu'ils soient préservés du bruit et de porter ses éléments à la connaissance des communes en charge de l'aménagement du territoire, afin de ne pas exposer davantage de population aux nuisances sonores.

3.4 Des éléments à prendre en compte

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

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

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

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

Les personnes intéressées sur la thématique Bruit dans son ensemble :

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

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 Luc – Le Cannet des Maures a conduit à une mobilisation importante des riverains de l'aérodrome, des personnes survolées, des associations et des collectivités locales.

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.

Le survol à basse altitude des habitations, les vols de nuit et les vols statiques sont des points fréquemment abordés car ils engendrent des nuisances mal ressenties par les par les riverains.

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

Tableau d'analyses des observations formulées lors de l'enquête publique du projet de Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome Du Luc – Le Cannet des Maures

N° Observ.	Nom Prenom Qualité	Observation relevée	Réponses de l'État
CM1 CM4	M. Bernard, propriétaire	Conteste la modification qui lui est imposée car il se situe en zone UCL pour laquelle aucune restriction de construction n'est prévue au PLU. Fait une proposition de modifier la courbe de la zone C au niveau 57	Le PEB s'impose au PLU, et pas l'inverse. Les services aménagement-urbanisme de la mairie Du Cannet des Maures ont eu connaissance du projet de PEB. Ils possédaient les documents nécessaires à la prise en compte des contraintes liées au PEB pour l'élaboration de leur document d'urbanisme. Les membres de la CCE ont émis un avis, par vote à main levée, sur le choix des indices Lden des courbes B et C lors de la réunion du 7 novembre 2013. Le préfet a suivi cet avis pour l'établissement de l'arrêté préfectoral de mise en révision du PEB. Les courbes de bruit ont été modélisées avec le logiciel de calcul INM en fonction des hypothèses de trajectoires, de types d'aéronefs et de leur nombre. De nouvelles courbes ne peuvent être établies qu'en modifiant ces hypothèses. Ces données sont fournies par le gestionnaire de l'aérodrome.
CM 2	M. Thiriet, propriétaire	Conteste la modification qui lui est imposée qui conduit sa parcelle G 1506 à être coupée en trois.	Voir réponse CM1 CM4
CM3	Mme Nougailac	Habitant le hameau des Vidals, très au delà de la zone C se plaint du bruit de jour comme de nuit. Elle mentionne également que sa parcelle G 1859 à la Pardiguière est soumise à la zone C .	Il convient de rappeler que le PEB est un document visant la maîtrise de l'urbanisme autour des aérodromes. Les gênes sonores ressenties en dehors des zones du PEB peuvent être examinées dans le cadre d'une charte de qualité de l'environnement sonore établie par le gestionnaire de l'aérodrome en concertation avec les représentants des riverains concernés.
CM5	M et Mme Coric, propriétaires	M et Mme Coric se plaignent des nuisances.	Voir réponse CM3
CM6	M. Peters, propriétaire	M. Peters : prise d'information	
CM7	M. Santi, propriétaire	M. Santi : quartier Saint Clair en totalité en zone C se plaint de nuisances sonores avec un survol des habitations alors que des zones non habitables , proches de la route du Thoronet, pourraient être utilisées.	Voir réponse CM3
CM8	M et Mme Noirclek, propriétaires	Ne s'opposent pas au projet mentionnent des nuisances sonores.	Voir réponse CM3
CM9	M. Sauveur, propriétaire	Il se situe en zone D mais se plaint de vol à basse altitude entraînant des vibrations qui, selon lui, peuvent engendrer des dégradations du bâti.	Voir réponse CM3

CM10	Madame Mai Tam, propriétaire	Venue se renseigner sur les restrictions possibles d'urbanisation de sa propriété. Apparemment elle se situe en zone D	Le PEB définit les modalités liées à l'urbanisation dans les 4 zones (A, B, C et D). Ces règles sont précisées en page 5 du rapport de présentation du P-PEB. Le PLU doit en tenir compte lors de l'élaboration des règlements des différentes zones du document d'urbanisme.
CM11	Monsieur Martos maire Adjoint du Cannet des Maures	Courrier de Monsieur Martos, Maire Adjoint transmettant le PV de délibération de la commune du Cannet des Maures, copie de la lettre individuelle adressée par le Maire aux habitants concernés, liste de ces habitants, copie de la lettre du Maire au Préfet, copie des informations mise en ligne sur le site de la ville.	Voir réponse CM3
CM12	Monsieur Piot, propriétaire	Se situe en dehors des zones concernées par le P-PEB mais subit des nuisances notamment sur des vols d'hélicoptère en « stationnaire » sur le réservoir d'eau de la commune du Cannet des Maures.	Voir réponse CM3
CM13	Monsieur Ottavi, propriétaire	Il réside en zone D mais se plaint de vols en « rase motte » au dessus de son habitation à 2h du matin.	Voir réponse CM3
CM14		Madame Bailet. Prise d'informations.	
CM15	Monsieur Vincent, président du Comité de défense du cadre de vie du territoire des Maures.	Relève les problèmes avec le PLU, la non explication des enclaves en zone D, le bruit au décollage.	Voir réponse CM1 et CM4 Le positionnement de l'enclave en zone D sur le secteur dit « La Grande Pièce » résulte de la prise en compte des tours de piste lors de la modélisation.
CM16	M et Mme Grelli, propriétaires	Soulèvent une erreur entre le plan au 1/25000° et le plan de la page 28. Ces personnes n'ont pas rencontré le commissaire enquêteur et les éléments fournis ne permettent pas de répondre avec certitude à leur demande.	Les échelles des cartes-plans-photographies aériennes sont différentes. Les zooms sont réalisés afin d'obtenir une meilleure lisibilité.
CM17	M. Lannoy, propriétaire	se plaint de l'altitude basse des vols et demande un déplacement de la zone C sur la limite Lden 57	Voir réponse CM3
CM18	M. Sampo Bernard, propriétaire	Bien que situé en zone C n'est pas gêné par le bruit.	Ne nécessite pas de réponse

CM19	M. et Mme Gabardoj propriétaires	Situés en zone D mais gênés par les vols à basse altitude, cette dernière étant confirmée par les odeurs de kérosène.	Voir réponse CM3
CM20	Mme Jetten., propriétaire	Située en zone D, (Nj du PLU) elle demande le respect du vol à 300 m d'altitude de la plaine des Maures.	Voir réponse CM3
CM21	Mme Hernandez, propriétaire	Située en zone D, n'est pas gênée par le bruit mais demande la limitation des constructions autour de son terrain.	Ne nécessite pas de réponse
CM22	M. Luzet, propriétaire	M. Luzet en zone D, n'est pas gêné par le bruit.	Ne nécessite pas de réponse
CM23		Observation anonyme, se plaignent des vols à base altitude.	Voir réponse CM3
CM24	Monsieur le Maire du Cannet des Maures	Lettre de la Mairie du Cannet des Maures	La DDTM accompagne la Mairie dans cette prise en compte du PEB depuis le début de la démarche. Plusieurs réunions ont eu lieu avec le service aménagement-urbanisme de la Mairie. La dernière réunion de travail date du 27 mai 2015. Lors de cette réunion, la DDTM a d'ailleurs proposé, sur consultation du service urbanisme, de donner un avis sur les certificats d'urbanisme et les permis de construire/d'aménager dont les projets seraient localisés dans une zone B ou une zone C du PEB.
CM25	Madame Cuer, propriétaire	Madame Cuer en son nom et au nom de M et Mme Tissot. Elle demande le financement des améliorations de leur habitat nécessaires à la protection contre le bruit.	Il est opportun de rappeler d'une part, que les plans de gêne sonores ne s'appliquent pas aux plateformes militaires et d'autre part, que la liste des aérodromes dotés d'un PGS est fixée par arrêté. Ils sont, à ce jour, au nombre de 12 et touchent les aéroports français les plus importants. Les principaux textes relatifs à l'établissement de ces plans ont été codifiés dans les codes suivants : Code de l'environnement Articles L571-15 et L571-16, Article R571-88, Article R571-66, Article D571-67, Article R571-68, Articles R571-73 et R571-78, Article R571-85 à R571-87 et Article R571-90 Code de l'urbanisme Article R147-2 et Article L147-7-1 Code des Transports Article L6361-5 et Article L6361-7
VI 1		Observation n°1, la personne n'a pas noté son nom mais a indiqué son adresse, quartier des Matherons. Se plaint de vols à base altitude dangereux pour son habitation	Le PEB ne prend pas en compte la sécurité en vol.

VI 2	Mme Job	Chemin de Ramatuelle, se plaint de vols statiques sur le tarmac et de vols à basse altitude sur sa maison.	Voir réponse CM3
VI 3	M. Billot.	Supporte le bruit des avions mais pas celui de l'autoroute	
VI 4	M. Collet,	Survol de nuit dans le secteur des Chaumes.	Voir réponse CM3
VI 5	Mme Vial	Au Petit Feraud. Se plaint de vols à basse altitude. Sa construction semble se situer dans la plaine des Maures d'où une obligation d'altitude de 300m !	Voir réponse CM3
VI 6	M.Baudelet	Quartier la Verrerie Neuve, vol de nuit à basse altitude.	Voir réponse CM3
VI 7	M. Ferrera Nicolas, propriétaire	Quartier les Espérifés. Se plaint de vols sur sa résidence pour des durées relativement longues. Sa construction semble un terrain d'exercice.	Voir réponse CM3
VI 8	M. Touzé.	Résidences des Rives de la Coualo. Est peu gêné.	Ne nécessite pas de réponse
VI 9	M. Kerdraon	Quartier des Chaumes, accroissement depuis deux ans des nuisances sonores.	Voir réponse CM3
GF 1	M. Bulté	Se plaint de nuisances liées au point de compte rendu situé dans la Garde Freinet. Point SE sur la carte qu'il joint. Il propose de choisir un autre point en dehors de toutes zones d'habitation et propose les Roches Blanches.	Voir réponse CM3
GF2	Mme Ducongé –Borie	Se plaint de nuisances au dessus du quartier des Moulins	Voir réponse CM3
GF 3	M. Azor-Smith	Se plaint du survol du village alors qu'il y a une grande zone à l'Ouest peu habitée.	Voir réponse CM3

Version en date du 26 janvier 2016



Maîtrise d'ouvrage :



Ministère de la Défense

MINISTÈRE DE LA DÉFENSE



Direction centrale du service d'infrastructure de la défense



Préfecture du Var

Aérodrome de « Le Luc-Le Cannet des Maures (LFMC) »

Plan d'Exposition au Bruit (PEB)

Rapport de présentation



**Vu pour être annexé à
l'arrêté préfectoral
en date du 05 AOUT 2016**

Le Préfet du Var

Pierre SOUBELET

Maîtrise d'œuvre :

DDTM 83

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

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

Assistance technique :

Service National d'Ingénierie Aéroportuaire

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

SOMMAIRE

SOMMAIRE.....	2
INTRODUCTION.....	2
I) GÉNÉRALITÉS SUR LES PLANS D'EXPOSITION AU BRUIT.....	3
1) Méthode d'élaboration des PEB.....	3
a) Evaluation de l'exposition au bruit à court, moyen et long terme.....	3
b) L'indice Lden.....	3
2) Zones de bruit d'un PEB et règles d'urbanisme applicables.....	3
a) Restrictions d'urbanisation.....	4
b) Isolation renforcée.....	4
c) Renouvellement urbain.....	4
d) Obligation d'information.....	4
3) Procédure de révision d'un PEB.....	5
II) DEMARCHE DE RÉVISION DU PEB DE L'AÉRODROME DE « LE LUC-LE CANNET DES MAURES » .	6
1) Présentation de la base école et de son aérodrome.....	6
a) La base école « général Lejay »	6
b) L'aérodrome.....	7
2) Justification de la mise en révision du PEB.....	7
III) AVANT-PROJET DE PEB.....	8
1) Elaboration technique de l'avant-projet de PEB (AP-PEB).....	8
2) Analyse urbanistique.....	11
a) Communes concernées par le PEB de l'aérodrome de Le Luc-Le Cannet des Maures	11
b) Superposition du PEB en projet avec les documents d'urbanisme.....	11
c) Règlements du PEB en projet (résumé du chapitre 2a)	16
d) Typologie des différentes zones du POS/PLU	16
e) Relevé des surfaces concernées par les différentes zones des PEB	17
f) Relevé des populations exposées au bruit dans les différentes zones des PEB ...;	21
g) Zoom sur des secteurs urbanisés et populations exposées	25
h) Analyse par commune de l'impact du PEB en projet	30
i) Avis de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) du 7 novembre 2013	31
IV) LE PROJET DE PEB.....	32
1) Établissement du projet de PEB	32
2) Retour sur les avis suite aux consultations obligatoires.....	32
3) Avis de la CCE en date du 12 mai 2015	33
4) Déroulé de la procédure d'enquête publique.....	33
V) LE PEB RÉVISÉ APPROUVÉ.....	35
ANNEXES	39

INTRODUCTION

Le plan d'exposition au bruit (PEB) est un instrument juridique destiné à maîtriser l'urbanisation autour des aérodromes en limitant les droits à construire dans les zones de bruit et en imposant une isolation acoustique renforcée pour les constructions autorisées dans les zones de bruit. C'est un document d'urbanisme opposable à toute personne publique ou privée. Il doit être annexé au plan local d'urbanisme (PLU), au plan de sauvegarde et de mise en valeur et à la carte communale. Les dispositions des PLU doivent être compatibles avec les prescriptions du PEB en vigueur.

Le PEB vise à éviter que de nouvelles populations ne soient exposées aux nuisances sonores générées par l'activité de l'aérodrome considéré. Ainsi, il réglemente l'utilisation des sols aux abords des aérodromes en vue d'interdire ou d'y limiter la construction de logements, dans l'intérêt même des populations, et d'y prescrire des types d'activités peu sensibles au bruit ou plus compatibles avec le voisinage d'un aérodrome.

Outre l'objectif premier de maîtrise de l'urbanisation à travers le droit à construire, le PEB autorise le renouvellement urbain des quartiers existants dans les zones de bruit et introduit des obligations en matière d'information des riverains.

Les textes de référence en matière de PEB sont codifiés et repris dans le Code de l'urbanisme (articles L.112-3 à L.112-7 et R.112-1 à R.112-7).

L'objet du présent rapport est de présenter le projet de PEB de l'aérodrome de Le Luc-Le Cannet des Maures, soumis à PEB au titre de l'article L 112-5 du code de l'urbanisme et de l'arrêté du 28 mars 1988 modifié.

I) GÉNÉRALITÉS SUR LES PLANS D'EXPOSITION AU BRUIT

1) Méthode d'élaboration des PEB

a) 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 considérés (court, moyen et long termes), des prévisions réalistes concernant :

- les infrastructures
- le trafic
- les procédures de navigation aérienne
- les conditions d'exploitation

Ces hypothèses s'appuient sur les données et les perspectives envisageables au moment où le projet de PEB est élaboré.

b) L'indice L_{den}

La France a adopté en 2002 l'indice L_{den} (Level Day Evening Night) 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 décibels « 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 :

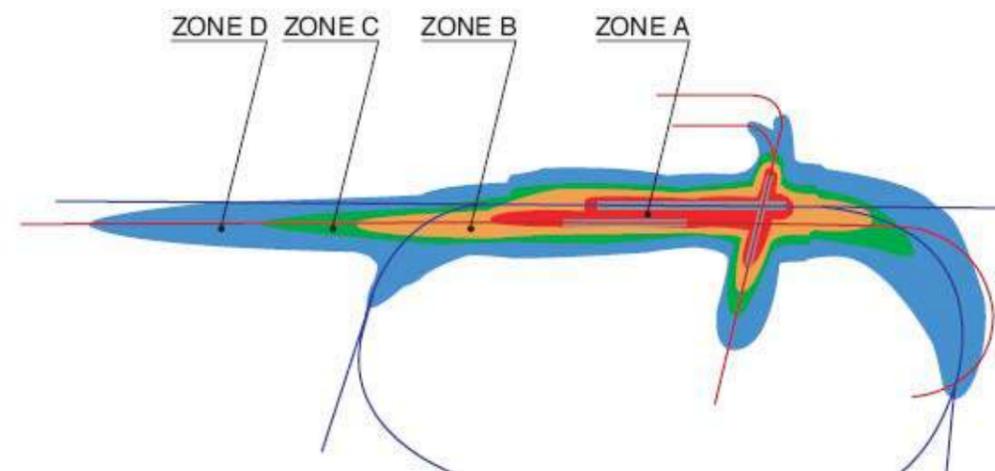
- du niveau sonore moyen du passage des avions pendant chacune des trois périodes de la journée c'est à dire le jour (6h00-18h00), la soirée (18h00-22h00) et la nuit (22h00-6h00) ;
- d'une pénalisation du niveau sonore selon cette période d'émission : le niveau sonore moyen de la soirée est pénalisé 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 en chaque point du territoire voisin de l'aéroport, à partir des hypothèses de trafic retenues. La modélisation est réalisée à l'aide du logiciel informatique INM (Integrated Noise Model) qui intègre les niveaux sonores émis par les différents avions lors des phases de décollage et d'atterrissage, 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.

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.

Cette disposition concerne l'aérodrome de " le Luc--le Cannet des Maures " (nombre de jours d'activités annuel égal à 220 jours, cf page 8 du présent rapport).

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.

Pour les aérodromes militaires figurant sur la liste fixée par l'arrêté du 18 avril 2013(1) du ministre de la défense, la zone de bruit 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 dB(A) et 62 dB(A).

▪ La zone de bruit modéré C

C'est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone B et la courbe dont l'indice peut être fixé entre les valeurs L_{den} 57 dB(A) et L_{den} 55 dB(A).

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, 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 dB(A) et 52 dB(A).

Pour les aérodromes militaires figurant sur la liste fixée par l'arrêté du 18 avril 2013 du ministre de la défense, 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 dB(A) et 55 dB(A).

▪ La zone de bruit D

Elle est comprise entre la limite extérieure de la zone C et la courbe d'indice L_{den} 50.

¹ L'aérodrome de " le Luc-le Cannet des Maures " ne figure pas sur cette liste.

La zone D est obligatoire pour les aérodromes visés au I de l'article 1609 quater viciés 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.

a) Restrictions d'urbanisation

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

Dans les **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'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil du secteur.

La **zone D** ne donne pas lieu à des restrictions de droits à construire.

b) Isolation renforcée

Les constructions nouvelles autorisées dans les zones d'un plan d'exposition au bruit doivent faire l'objet de mesures d'isolation acoustique en application de l'article L 112-12 du code de l'urbanisme, les niveaux d'isolation acoustique devant être atteints dans les différentes zones du PEB étant les suivantes :

	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
Constructions à usage d'habitation exceptionnellement admises	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	30 dB(A)
pour les demandes de permis de construire déposées à compter du 1 ^{er} janvier 2014	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	32 dB(A)
Locaux d'enseignement et de soins	47 dB(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)

Seuls les niveaux en gras ont valeur de normes.

La règle générale d'isolation acoustique des pièces principales et cuisines des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur impose un isolement acoustique minimum de 30 dB.

Références :

- arrêté du 6 octobre 1978 modifié relatif à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur
- circulaire interministérielle du 19 janvier 1988 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes

- arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit (modifié par arrêté du 23 juillet 2013)

- arrêté du 30 juin 1999 relatif aux caractéristiques acoustiques des bâtiments d'habitation

- arrêtés du 25 avril 2003 relatifs à la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement, de santé et les hôtels

c) Renouvellement urbain

Dans les zones A, B et C, la rénovation, la réhabilitation, l'amélioration, l'extension mesurés 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 a 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.

d) Obligation d'information

A l'intérieur des zones de bruit, tout contrat de location d'immeuble à usage d'habitation 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.

Limitations du droit de construire dans les zones de bruit d'un PEB
(article L112-9 et 10 du code de l'urbanisme)

	ZONE A	ZONE B	ZONE C	ZONE D
CONSTRUCTIONS NOUVELLES A USAGE D'HABITATION				
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				
Constructions individuelles non groupées	Non autorisées		Autorisées * si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par des équipements publics et si elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances	Autorisés *
Autres types de constructions nouvelles à usage d'habitation (exemples : lotissements, immeubles collectifs à usage d'habitation)	Non autorisées		Non autorisés sauf dans le cadre d'opérations de reconstruction rendues nécessaires par une opération de démolition en zone A ou B, dès lors qu'elles n'entraînent pas d'accroissement de la population exposée aux nuisances, que les normes d'isolation phonique fixées par l'autorité administrative sont respectées et que le coût d'isolation est à la charge exclusive du constructeur	
EQUIPEMENTS PUBLICS OU COLLECTIFS				
Création ou extension	Autorisée * s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes		Autorisée	Autorisée *
INTERVENTIONS SUR L'EXISTANT				
Rénovation, réhabilitation améliorée, extension mesurée ou reconstruction des constructions existantes	Autorisée * sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances			Autorisées *
Opérations 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	

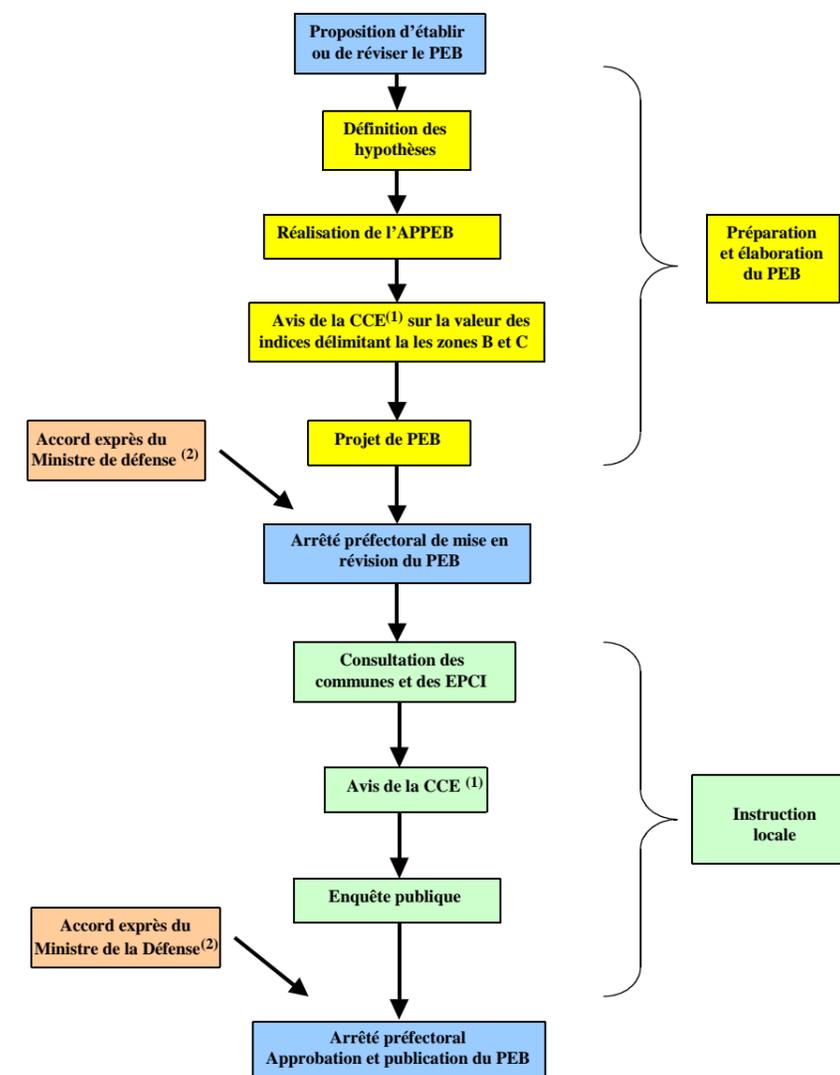
* sous réserve d'une isolation acoustique (cf annexe n°2) et, le cas échéant, de l'information des futurs occupants

3) Procédure de révision d'un PEB

La procédure d'établissement ou 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 d'établissement ou de mise en révision du PEB ;
- la seconde étape est consacrée au processus de consultation réglementaire et doit aboutir à l'approbation du nouveau PEB.

Le détail de la procédure est repris en annexe 1 du présent rapport de présentation.



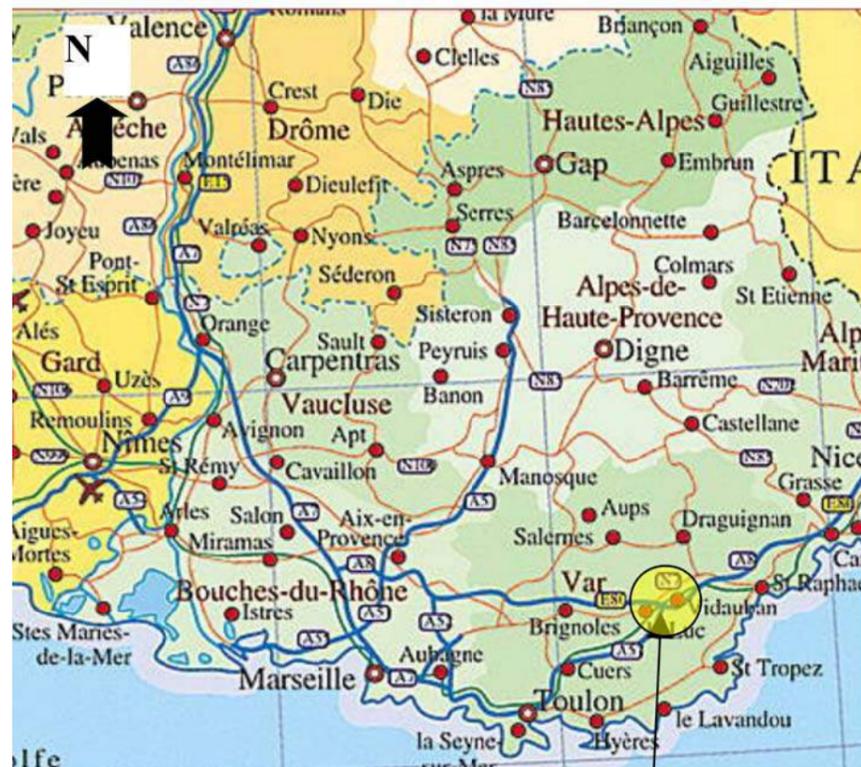
(1) Le préfet recueille l'avis de la CCE, lorsqu'elle existe, sur les valeurs de l'indice Lden à prendre en compte pour déterminer la limite extérieure des zones B et C

(2) Accord exprès du ministre pour les aérodromes militaires ou d'intérêt national

II) DEMARCHE DE RÉVISION DU PEB DE L'AÉRODROME DE « LE LUC-LE CANNET DES MAURES »

1) Présentation de la base école et de son aérodrome

Plan de situation



Base école « général Lejay »

a) La base école « général Lejay »

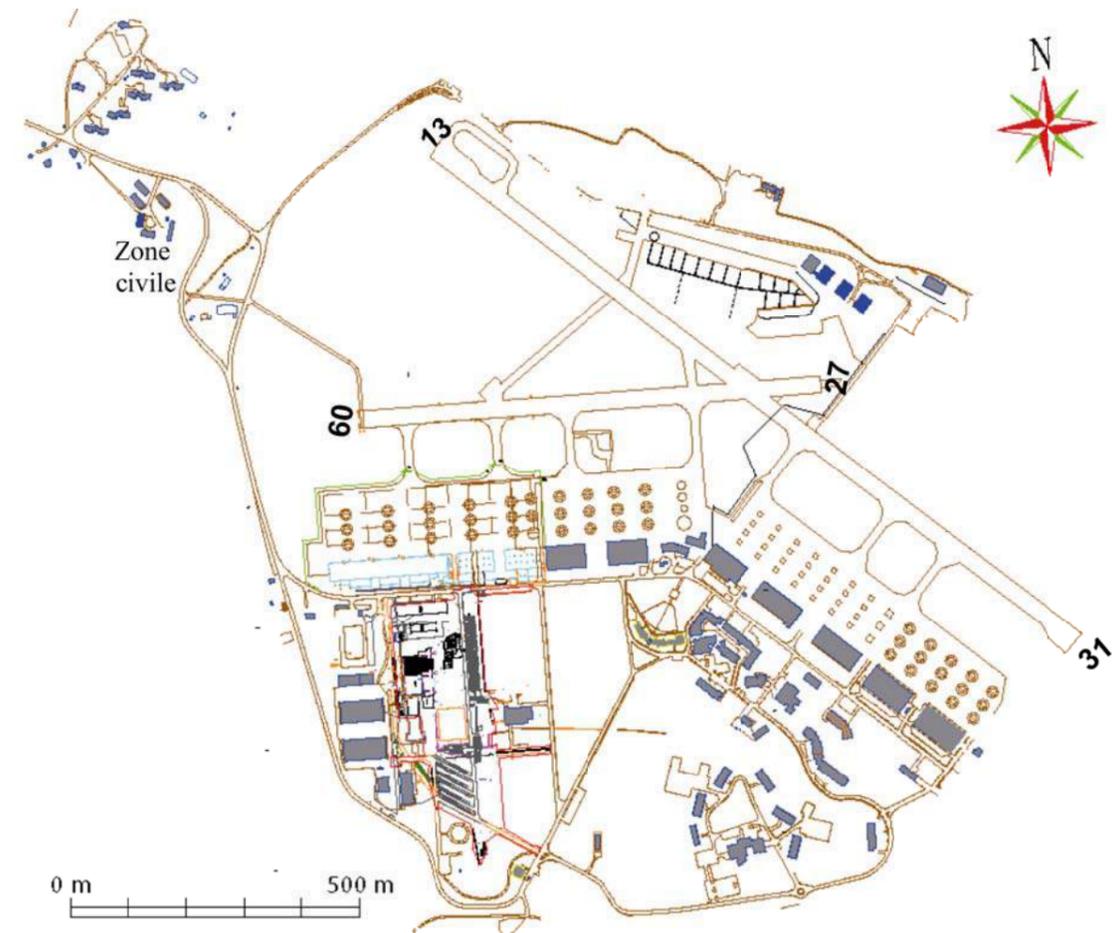
La base école général Lejay se situe dans le Var, sur la commune du Cannet des Maures. Elle couvre une superficie de 182 hectares et emploie près de 1000 personnes (en comptant l'état-major, l'EFA et le CFIA-NH90).

Sur l'emprise de l'aérodrome Le Luc – Le Cannet des Maures, se trouvent regroupées quatre unités :

- L'état-major de l'École de l'Aviation Légère de l'Armée de Terre (EALAT)
- La base école général Lejay
- L'École Franco-Allemande Tigre (EFA)
- Le Centre de Formation Interarmées NH90 (CFIA-NH90)

La mission principale de la base école général Lejay est d'assurer la formation au combat et au commandement, les transformations de licence sur nouveau type d'hélicoptère et le perfectionnement du personnel du domaine aéromobilité de l'Armée de Terre. Elle contribue également à la formation interarmées, interministérielle et internationale.

Vue aérienne et plan de la base école « général Lejay » et de son aérodrome



Principaux aéronefs fréquentant la plate forme



Le SA 341 G (Gazelle) représente l'essentiel des mouvements, suivi par le SA 355 (Fennec)



Le SA 330 (Puma) génère un trafic venant en troisième position



Le Pilatus B2H2 (paracub) représente un nombre de mouvements important

b) L'aérodromeAffectation aéronautique

(Référence : Arrêté interministériel du 26 octobre 1963)

A titre principal : Ministère de la Défense (Aviation légère de l'Armée de Terre)

A titre secondaire : Ministère de la Défense (Aéronavale)

Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire (aviation légère et sportive)

Infrastructures aéronautiques

L'aérodrome comprend deux pistes sécantes :

- La piste principale revêtue orientée 09/27 de 800m de long
- Une piste revêtue orientée 13/31 de 1399m de long

Activités sur l'aérodrome :

L'activité aérienne sur l'aérodrome Le Luc – Le Cannet des Maures est réalisée dans le cadre des missions de la base école, de l'Ecole Franco-Allemande et du Centre de Formation Interarmées NH90.

En 2012 le nombre des mouvements sur la plate-forme a été de 32 538, toutes pistes confondues.

L'activité est en majorité réalisée par les hélicoptères basés (Gazelle, Fennec, Puma, Tigre, BO 105).

Les autres utilisateurs de l'aérodrome sont :

- La sécurité civile (pélicandrome) avec des Tracker et Canadair ainsi qu'un EC145 pouvant être basé
- Le CODIS 83 avec 4 hélicoptères bombardiers d'eau basés de juin à octobre
- Le centre école parachutisme « Côte d'Azur » avec un avion largueur
- Le Ministère de la Défense (occasionnellement) avec des TBM700 ou avions de transport tactiques
- Les sociétés civiles INAER et HELI-PROTECTION

Plan de servitudes aéronautiques

L'aérodrome n'est pas doté d'un plan de servitudes aéronautiques.

Avant-projet de plan de masse (APPM)

L'aérodrome ne dispose pas d'un APPM.

Plan d'exposition au bruit en vigueur

L'aérodrome dispose d'un plan d'exposition au bruit (PEB) approuvé le 03 août 1992. Les hypothèses de trafic retenues pour son élaboration faisaient état de près de 104 000 procédures par an à l'horizon 2000.

2) Justification de la mise en révision du PEB

Depuis 1992, de nombreuses évolutions en matière de bruit sont intervenues qui nécessitent la révision du PEB.

En particulier, l'article R 112-1 du code de l'urbanisme modifié en avril 2002 prévoit que les PEB doivent être établis sur la base du nouvel indice L_{den} en remplacement de l'indice psychologique IP utilisé avant cette date. Cet indice L_{den} , qui prend en compte de nouveaux paramètres comme les pondérations du 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, le trafic aérien sur l'aérodrome a notablement changé : le projet de PEB prend en compte des nouvelles hypothèses en termes de types d'appareils, de procédures d'atterrissage ou de décollage et de nombre annuel de mouvements. Ces nouvelles hypothèses sont détaillées ci-après.

III) AVANT-PROJET DE PEB

1) Élaboration technique de l'avant-projet de PEB (AP-PEB)

a) Hypothèses

L'élaboration de l'APPEB repose sur différentes données et hypothèses. Les données techniques concernant la plateforme aéronautique (infrastructures et procédures) ont été fournies par la base école « général Lejay » et le commandement de l'Aviation Légère de l'Armée de Terre (déléataire de l'Etat Major). Le dossier technique reprenant ces hypothèses établi initialement en 2008, a fait l'objet de mises à jour en 2011 et plus récemment en 2013 en raison de l'évolution de la réglementation..

Relief

Le relief a été pris en compte dans l'établissement des modélisations.

Infrastructures

Il n'est pas prévu de modification des infrastructures aéronautiques à l'échéance considérée, c'est à dire pour l'horizon long terme (au delà de 10 ans).

Répartition du trafic

Les hypothèses de trafic retenues sont les suivantes :

- 40 978 procédures pour le court terme ;
- 44 576 procédures pour le moyen terme (environ + 9 %)
- 46 376 procédures pour long terme (environ +13 %).

Une procédure représente un atterrissage, un décollage ou un tour de piste. Une procédure standard d'arrivée (atterrissage) ou de départ (décollage) sur l'aérodrome représente donc un mouvement équivalent. Pour les procédures particulières, 1 tour de piste (TDP) correspond à un atterrissage plus un décollage, soit 2 mouvements équivalents.

Le trafic à court terme est égal au trafic actuel. Ensuite, le trafic militaire augmente de 10 % à l'horizon moyen terme (5 à 10 ans), le trafic civil étant constant. Le trafic global augmente donc de 9 % environ. A l'échéance long terme (au delà de 10 ans), l'évolution est de 15 % par rapport au court terme pour les appareils militaires et demeure stable pour les avions civils. Cela correspond à un accroissement de 13 % environ.

L'horizon moyen terme n'a pas été étudié pour les raisons suivantes :

- Faible différence entre l'horizon moyen terme et l'horizon long terme ;
- Infrastructures, types d'avions et trajectoires identiques pour les trois termes ;

Le Trafic Moyen Journalier (TMJ) pris en compte se décompose ainsi :

- court terme : 186 procédures/jour environ ;
- long terme : 210 procédures/jour environ.

Suivant la répartition de trafic au cours de l'année (caractère saisonnier de l'activité, activités d'entraînement concentrées sur de courtes périodes, forte variation de l'activité suivant les jours de la semaine....) et afin d'asseoir la modélisation sur des situations réellement représentatives de l'exposition au bruit, il est pertinent de prendre en compte le trafic observé ou estimé sur une (ou plusieurs) journée(s) caractéristique(s) plutôt que de retenir la simple moyenne de trafic.

Ainsi, la modélisation de l'exposition au bruit sur l'aérodrome du Luc a été établie sur la base d'une activité répartie annuellement de 220 jours (1). Cela correspond à une activité de 4,5 jours par semaine avec un arrêt de 4 semaines en août et de 2 semaines en fin d'année.

(1) application du décret n° 2012-1470 du 26/12/12 (article R112-2 du code de l'urbanisme)

La répartition par QFU est la suivante :

QFU 31	QFU 13	QFU 27	QFU 09
42,55 %	26,54 %	16,57 %	14,34 %
69,09 %		30,91 %	

Les tableaux joints en annexes représentent la répartition générique du trafic par trajectoire, QFU et avions.

Aéronefs

Le choix des avions pour les deux termes est le suivant :

Aéronefs retenus par la base	Aéronef retenu pour la modélisation INM	Type	Masse Maxi au Décollage (kg)
Cessna 406	BEC58P	Baron 58P/TS10-520-L	2766
Cessna 177	CNA172	Cessna 172R / Lycoming IO-360-L2A	1111
Beech 200 et Pilatus B2H2	DHC6	Dash 6/PT6A-27	5669
Socata TBM700, Robin DR400, Diamond DA42 et Pilatus PC6	GASEPV	1985 1-ENG VP PROP	1361
Aérospatiale SA341G	SA341G	Aérospatiale SA-341G	1800
Bell 205/206	B206L	Bell 206L	1814
Aérospatiale AS 350	SA350D	Aérospatiale SA-350D	1950
Bolkow BO105 et Eurocopter EC145	BO105	Bolkow BO-105	2299
Aérospatiale SA355F	SA355F	Aérospatiale SA-355F	2299
Agusta A109/119	A109	Agusta A-109	2599
Eurocopter BK117	B222	Bell 222	3537
Aérospatiale SA365N	SA365N	Aérospatiale SA-365N	3849
Bell 212	B212	Bell 212 (UH-1N)	4762
Aérospatiale SA330J et Aérospatiale Tigre	SA330J	Aérospatiale SA-330J	6998
Sikorsky 64	S61	Sikorsky S-61 (CH-3A)	8617

« GA » correspond aux avions de type « aviation générale », « COM » à ceux de type « commercial » et « HEL » aux hélicoptères.

Trajectoires

Les trajectoires, au nombre de 35, figurent dans les annexes.

b) Représentation graphique

Le présent dossier comporte les documents graphiques suivants.

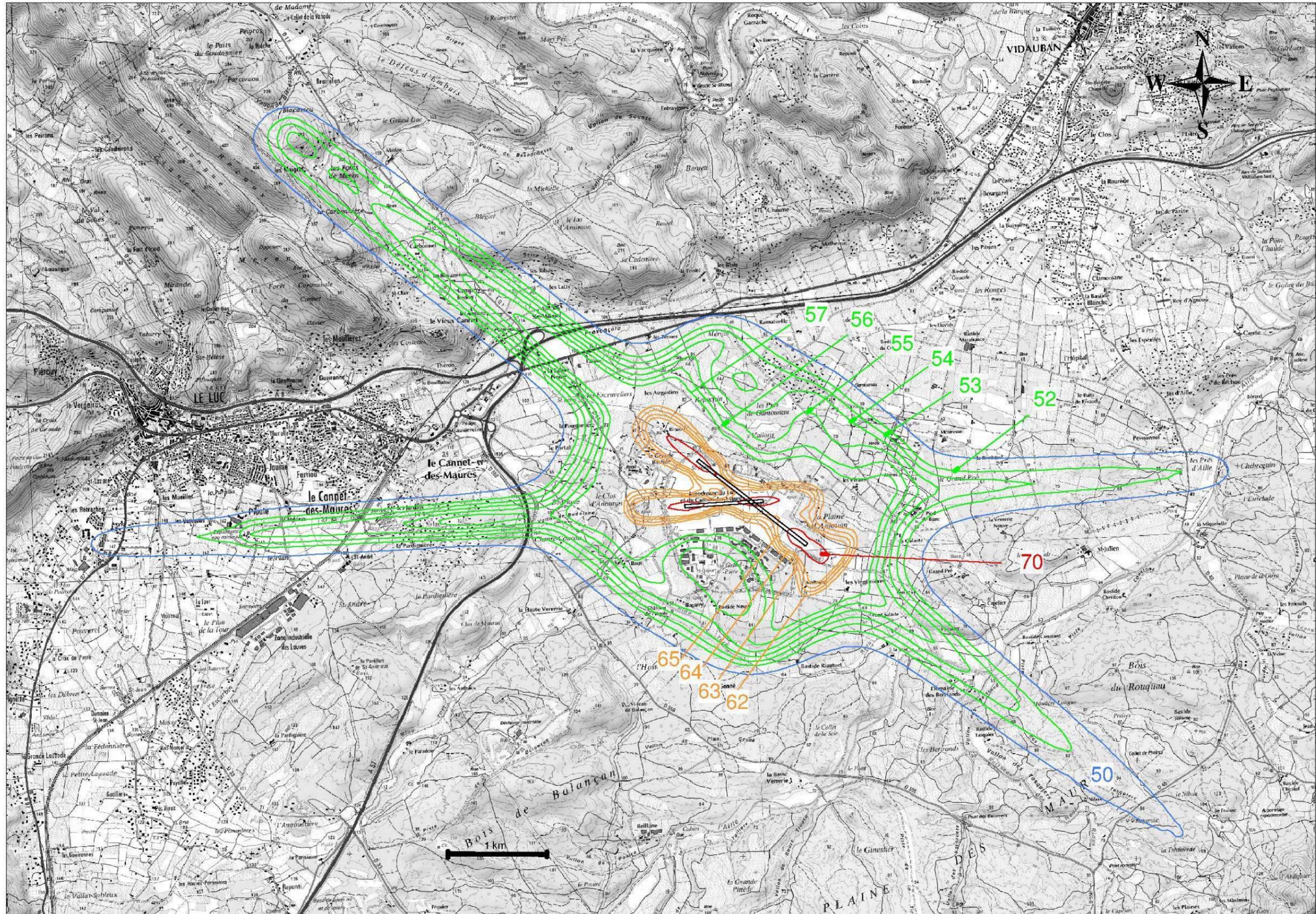
→ plan établi à l'échelle réglementaire du 1/25 000^e :

- LFMC/APPEB/SNIA-MED/Index 2 de juin 2013 pour les courbes enveloppe .

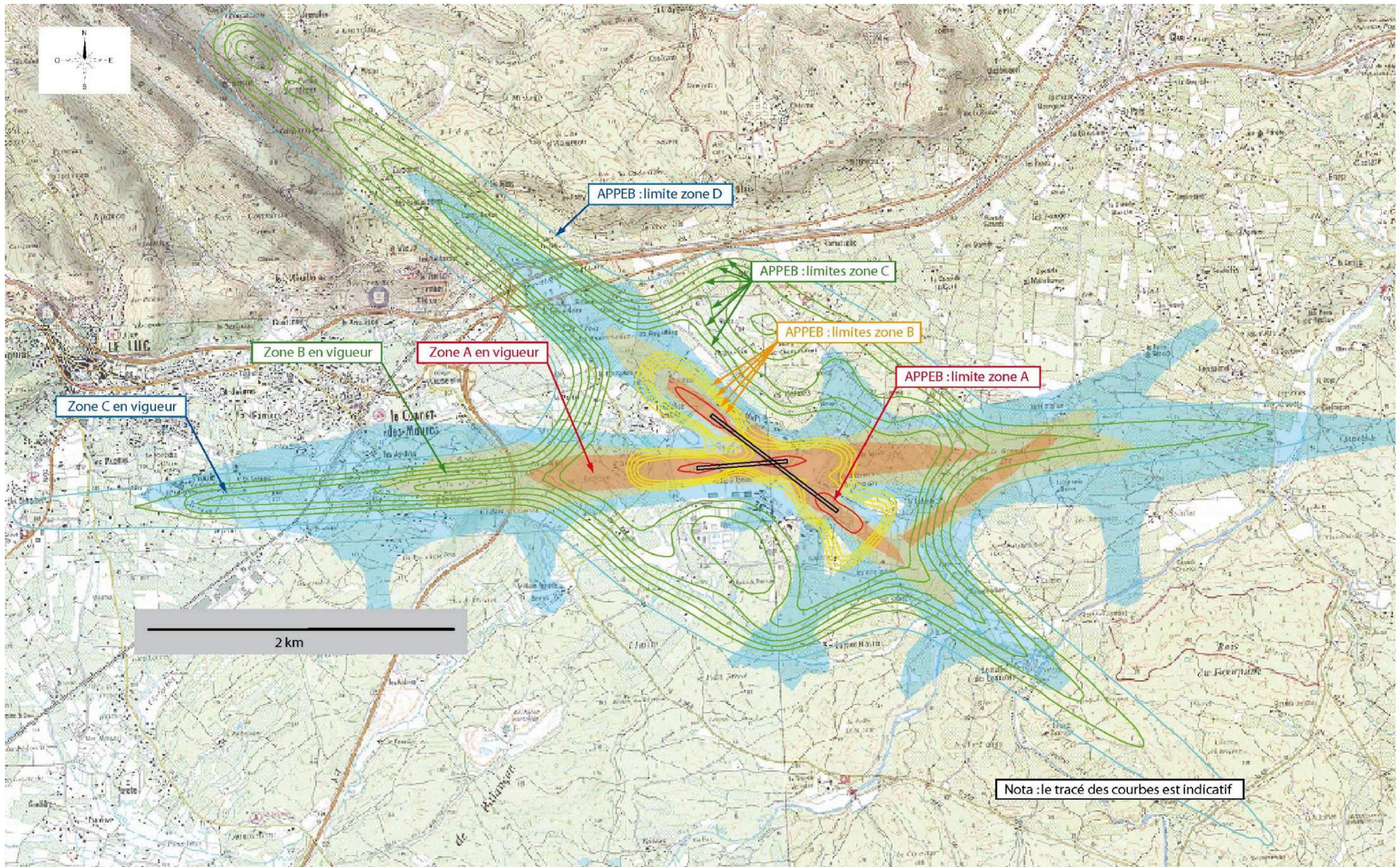
→ plans à échelle réduite (inclus dans le présent rapport ou ses annexes) :

- LFMC/APPEB/SNIA-MED/Index 2 de juin 2013 ;
- Comparaison PEB en vigueur et courbes enveloppe ;
- PEB en vigueur ;
- Trajectographie réelle ;
- LFMC/APPEB-CT/SNIA-MED/Index 2 de juin 2013 pour le court terme ;
- LFMC/APPEB-LT/SNIA-MED/Index 2 de juin 2013 pour le long terme.

Courbes enveloppes



Comparaison APPEB et PEB en vigueur



2) Analyse urbanistique

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

Ces règles se traduisent principalement par des interdictions et limitations du droit de construire, reprises à l'article L.112-9 et 10 du code de l'urbanisme .

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

- en évaluant, pour chacune des communes concernées, les surfaces concernées et les populations exposées par les zones de bruit (A-B-C-D) définies par la réglementation,
- en analysant pour chaque commune, les incidences du projet de PEB par rapport à la situation actuellement supportée par les communes avec l'application des dispositions du PEB approuvé le 3 août 1992.

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

Ces mêmes documents d'urbanisme ont fait l'objet d'une révision depuis 1992 et ont alors intégré, à cette occasion, les dispositions du PEB en vigueur à ce jour.

a) Communes concernées par le PEB de l'aérodrome du Luc – Le Cannet des Maures

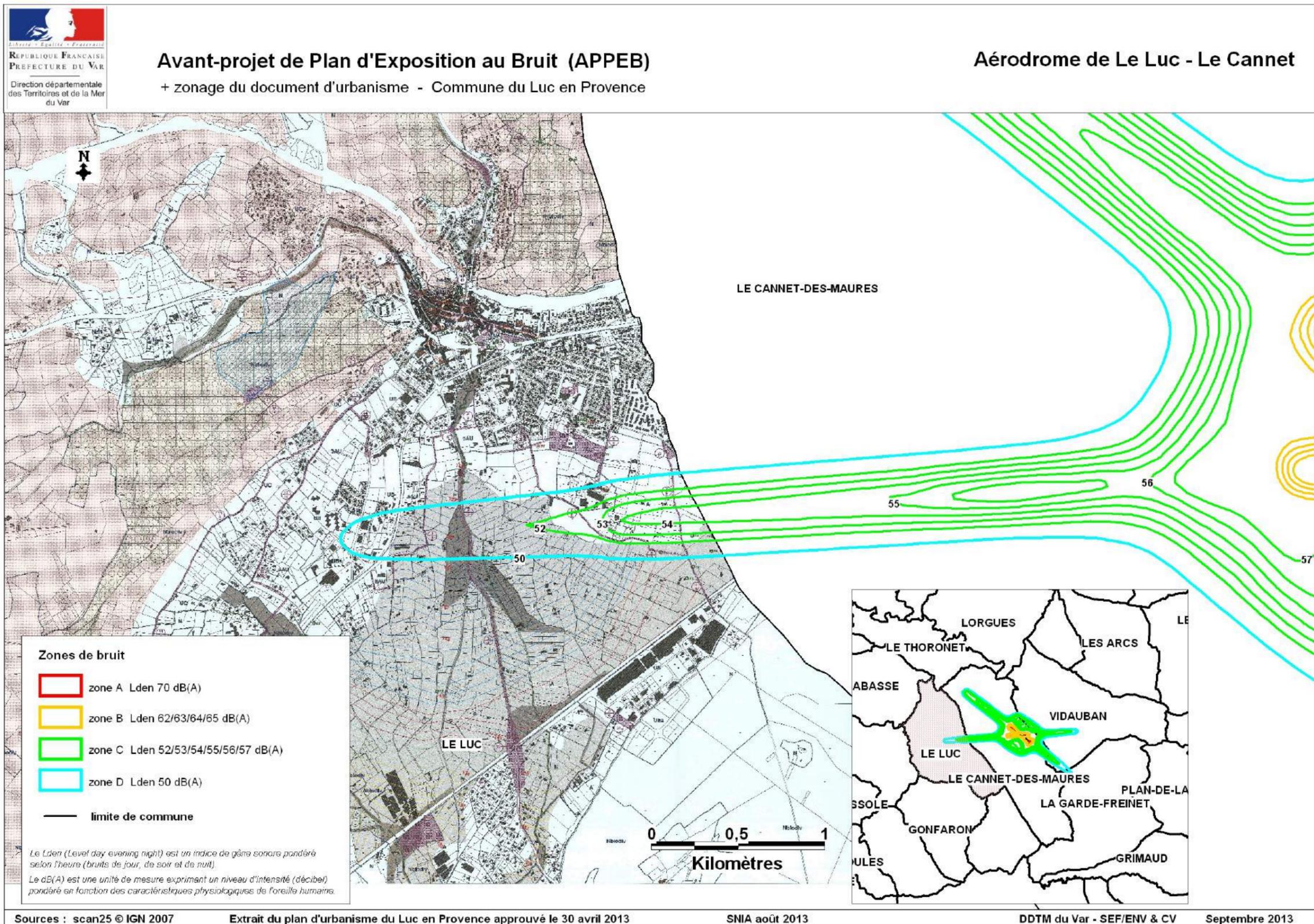
Après élaboration du projet de PEB sur la base du nouvel indice sonore Lden (décret n°2002-626 du 26 avril 2002), le nombre de communes concernées par les dispositions réglementaires (zones A, B, C et D) du projet de PEB en terme d'urbanisme passe de trois à quatre communes.

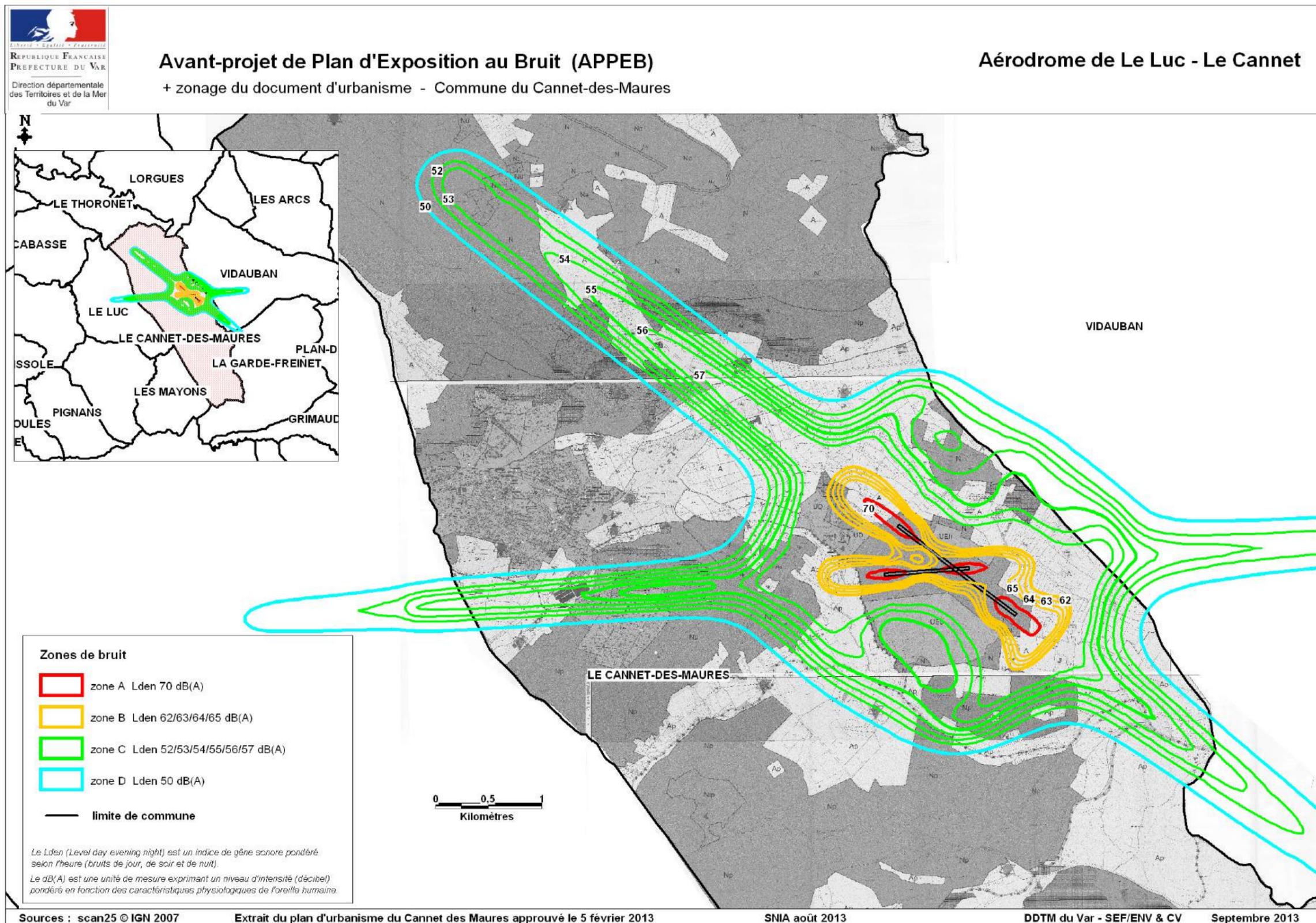
La commune de La Garde-Freinet est nouvellement impactée par le projet de PEB et les communes de Le Luc, Le Cannet des Maures et de Vidauban restent sous l'application des dispositions réglementaires du projet de PEB.

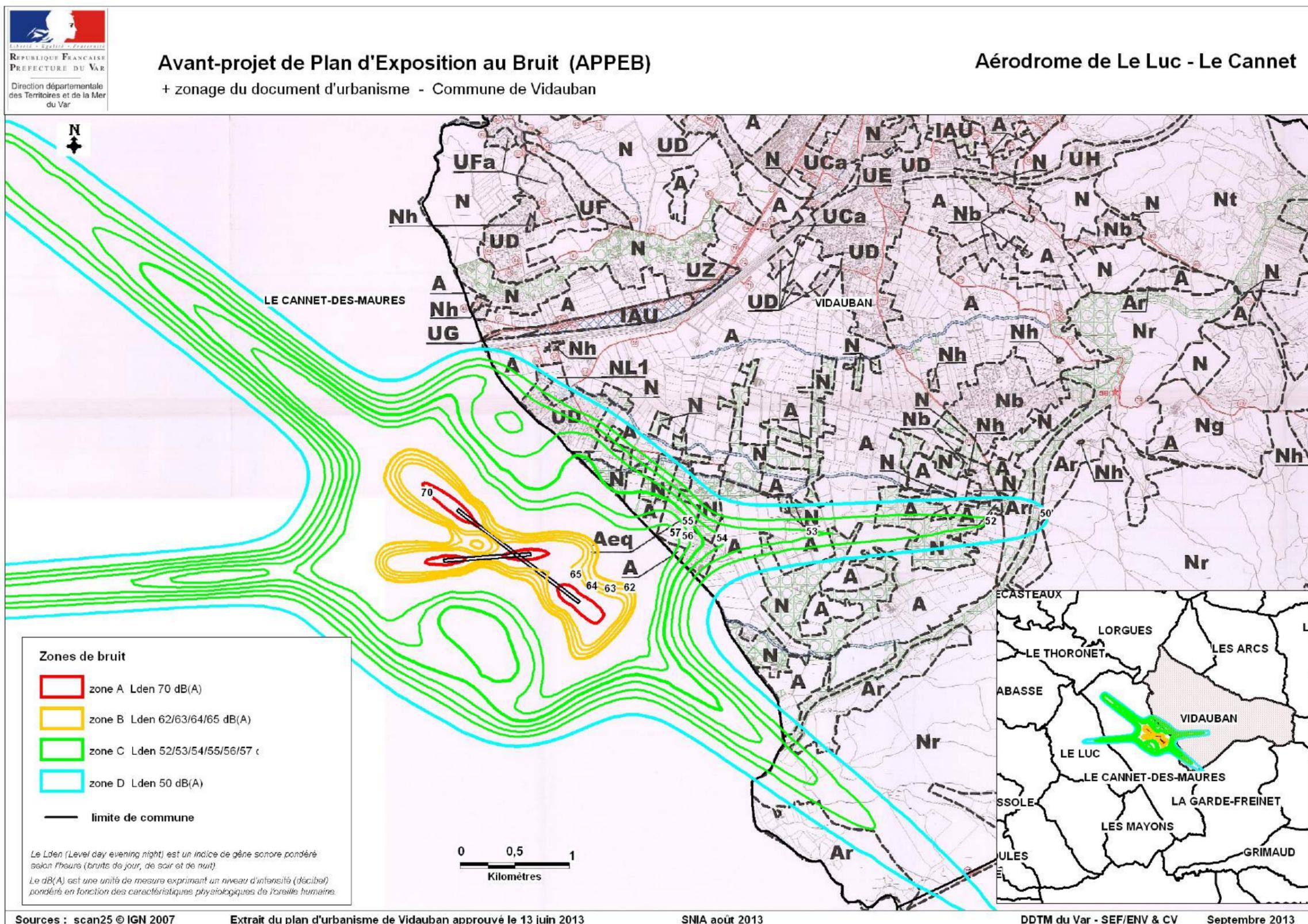
Ces quatre communes sont dotées d'un POS ou d'un PLU approuvé.

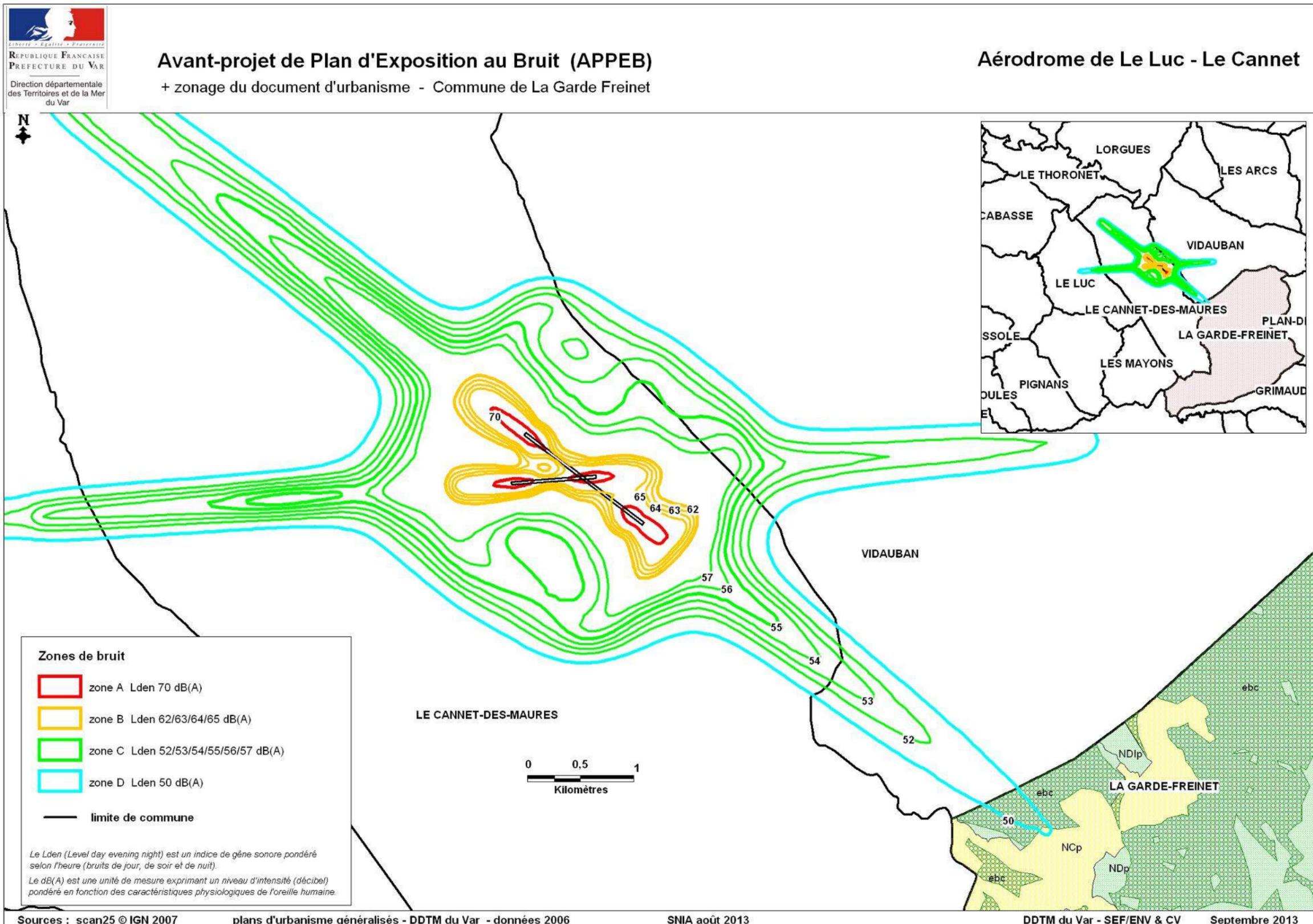
	LE LUC	LE CANNET DES MAURES	VIDAUBAN	LA GARDE- FREINET
POS/PLU	Mis à jour 10 octobre 2009	Mis à jour 15 octobre 2009	Mis à jour 11 octobre 2010	Mis à jour 7 octobre 2009
PEB en vigueur	3 août 1992	3 août 1992	3 août 1992	Non concerné
PEB actualisé	concerné	concerné	concerné	concerné

b) Superposition du PEB en projet avec les documents d'urbanisme









c) Règlements du PEB en projet (résumé du chapitre 20)

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

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

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

d) Typologie des différentes zones du POS/PLU

zones urbaines, dites zones U des POS et PLU, qui ne sont pas déjà urbanisées et dans lesquelles la capacité des équipements publics existants ou en cours de réalisation permettent d'admettre immédiatement des constructions à usage d'habitation;

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

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

Méthodologie :

L'indice psophique **N** (IP) était utilisé dans les anciens PEB: Il représente l'impact du bruit du point de vue de la santé et de la gêne ressentie
 Pour les nouveaux PEB, la mesure se fait en Lden. C'est un indice de gêne sonore pondéré selon l'heure (bruits de jour, de soir et de nuit)
 Il n'y a pas d'équivalence mathématique autre qu'une corrélation statistique entre l'IP et le Lden en raison de la différence entre les facteurs d'atténuation.
 Cependant, on peut dire que IP 78 correspond environ à Lden 55 et que IP 69 correspond environ à Lden 50
 Un repérage sur site effectué en septembre 2009 a complété ces résultats.

e) Relevé des surfaces concernées par les différentes zones des PEB

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

SURFACES CONCERNEES PAR LES ZONES DE BRUIT DU PEB EN VIGUEUR (en indice psophique **N)**

	PEB en vigueur			
	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
	N >96	96> N >89	89> N >84	
LE LUC	0	0	21,06 ha	Non prévue par la réglementation relative à l'indice psophique
LE CANNET DES MAURES	113,96 ha	166,44 ha	625,99 ha	
VIDAUBAN	14,15 ha	57,88 ha	254,88 ha	
LA GARDE-FREINET	0	0	0	
	128,11 ha	224,26 ha	901,93 ha	

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

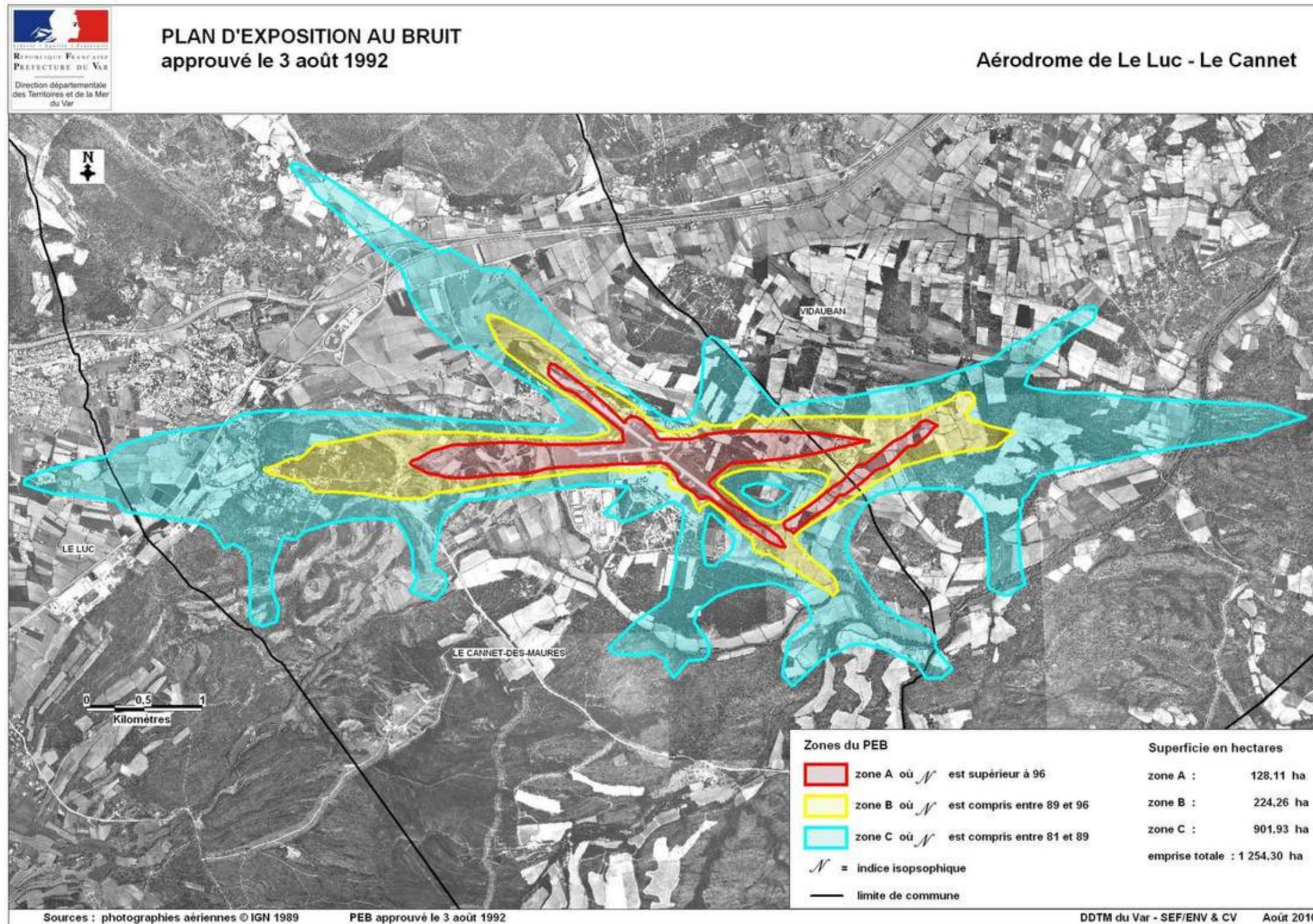
	Avant-Projet de PEB				
	Zone A	Zone B			
	Lden>70	70>Lden>65	70>Lden>64	70>Lden>63	70>Lden>62
LE LUC	0	0	0	0	0
LE CANNET DES MAURES	16,89	67,03	89,85	117,32	145,23
VIDAUBAN	0	0	0	0	0
LA GARDE-FREINET	0	0	0	0	0
	16,89	67,03	89,85	117,32	145,23

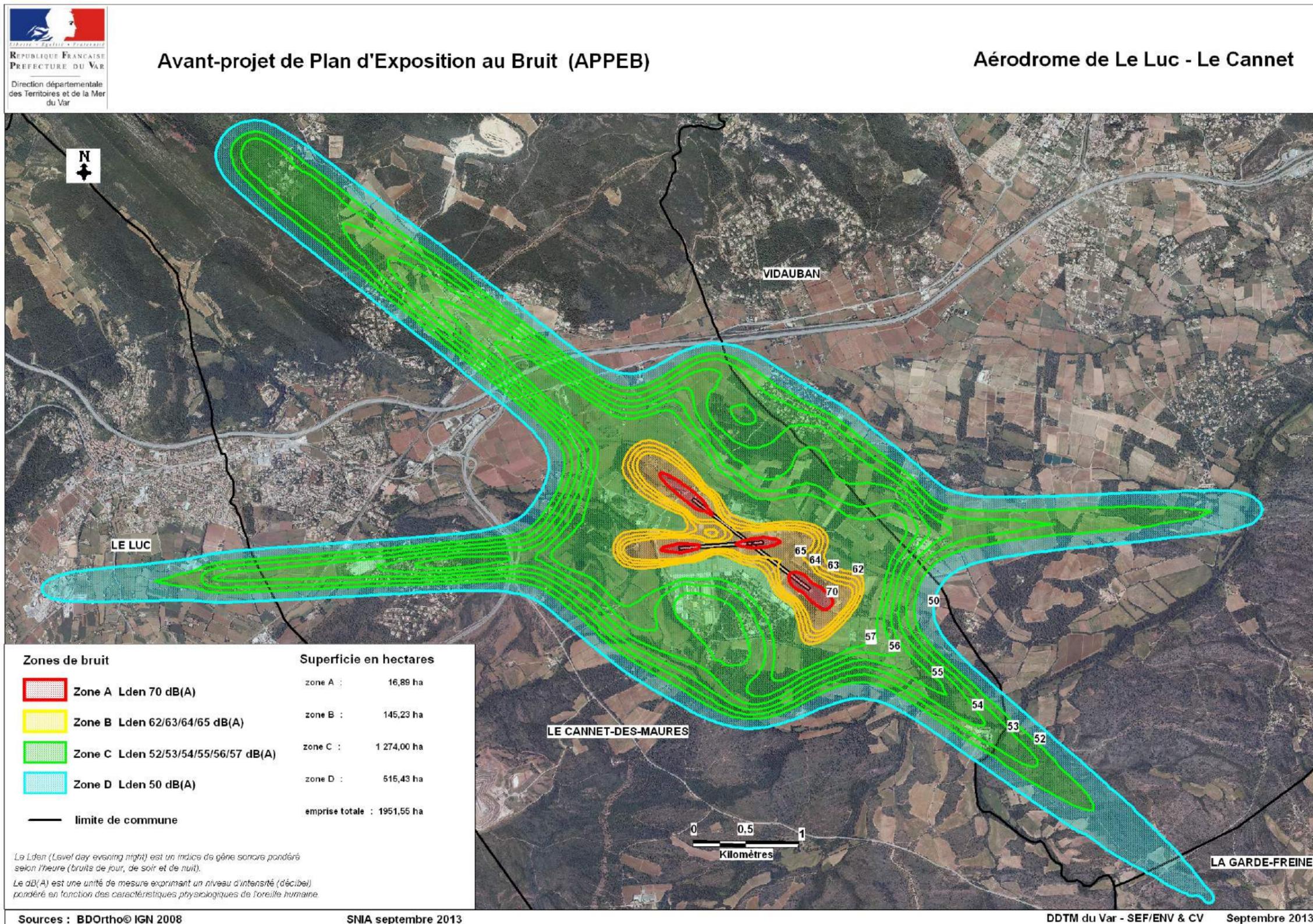
Avant-Projet de PEB												
Zone C												
	65>Lden>57	65>Lden>56	65>Lden>55	65>Lden>54	65>Lden>53	65>Lden>52	64>Lden>57	64>Lden>56	64>Lden>55	64>Lden>54	64>Lden>53	64>Lden>52
LE LUC	0	0	0	3,58	10,98	21,26	0	0	0	3,58	10,98	21,26
LE CANNET DES MAURES	346,60	449,26	657,58	817,62	1011,06	1141,12	323,80	426,45	634,77	794,79	988,22	1118,29
VIDAUBAN	3,98	11,10	24,50	53,47	99,75	189,88	3,97	11,10	24,50	53,47	99,75	189,88
LA GARDE-FREINET	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	350,58	460,36	682,08	874,67	1121,79	1352,26	327,77	437,55	659,27	851,84	1098,95	1329,43

Zone C (suite)												
	63>Lden>57	63>Lden>56	63>Lden>55	63>Lden>54	63>Lden>53	63>Lden>52	62>Lden>57	62>Lden>56	62>Lden>55	62>Lden>54	62>Lden>53	62>Lden>52
LE LUC	0	0	0	3,58	10,98	21,26	0	0	0	3,58	10,98	21,26
LE CANNET DES MAURES	296,33	398,98	607,29	767,28	960,72	1090,78	268,42	371,46	579,39	739,35	932,78	1062,84
VIDAUBAN	3,97	11,10	24,50	53,47	99,75	189,88	3,97	11,14	24,50	53,47	99,75	189,88
LA GARDE-FREINET	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	300,30	410,08	631,79	824,33	1071,45	1301,92	272,39	382,60	603,89	796,40	1043,51	1273,98

Avant-Projet de PEB						
Zone D						
	57>Lden>50	56>Lden>50	55>Lden>50	54>Lden>50	53>Lden>50	52>Lden>50
LE LUC	75,57	75,57	75,57	72,05	64,65	54,38
LE CANNET DES MAURES	1043,53	940,88	732,56	573,93	380,50	250,43
VIDAUBAN	384,13	377,00	363,60	335,20	288,91	198,78
LA GARDE-FREINET	11,84	11,84	11,84	11,84	11,84	11,84
	1515,07	1405,29	1183,5	993,02	745,90	515,43

Le PEB en vigueur occupe une surface globale de moindre importance par rapport au PEB en projet.





f) Relevé des populations exposées au bruit dans les différentes zones des PEB

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

POPULATIONS EXPOSEES AU BRUIT PAR LE PEB EN VIGUEUR

	PEB en vigueur			
	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
	N >96	96> N >89	89> N >84	
LE LUC	0	0	30	Non prévue par la réglementation relative à l'indice psophonique
LE CANNET DES MAURES	6	81	483	
VIDAUBAN	0	03	9	
LA GARDE-FREINET	0	0	0	
	6	84	522	

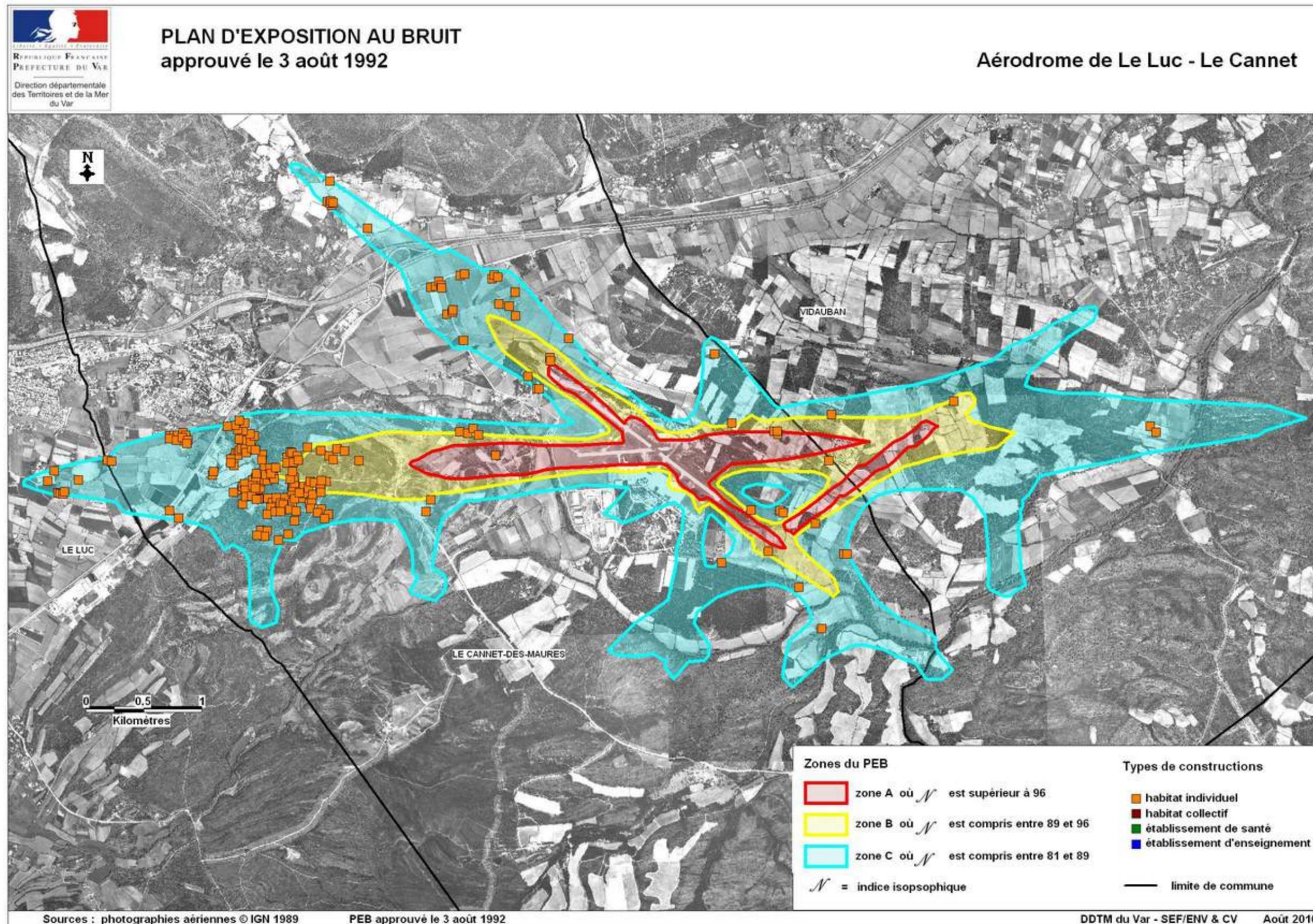
POPULATIONS EXPOSEES AU BRUIT PAR LE PEB EN PROJET

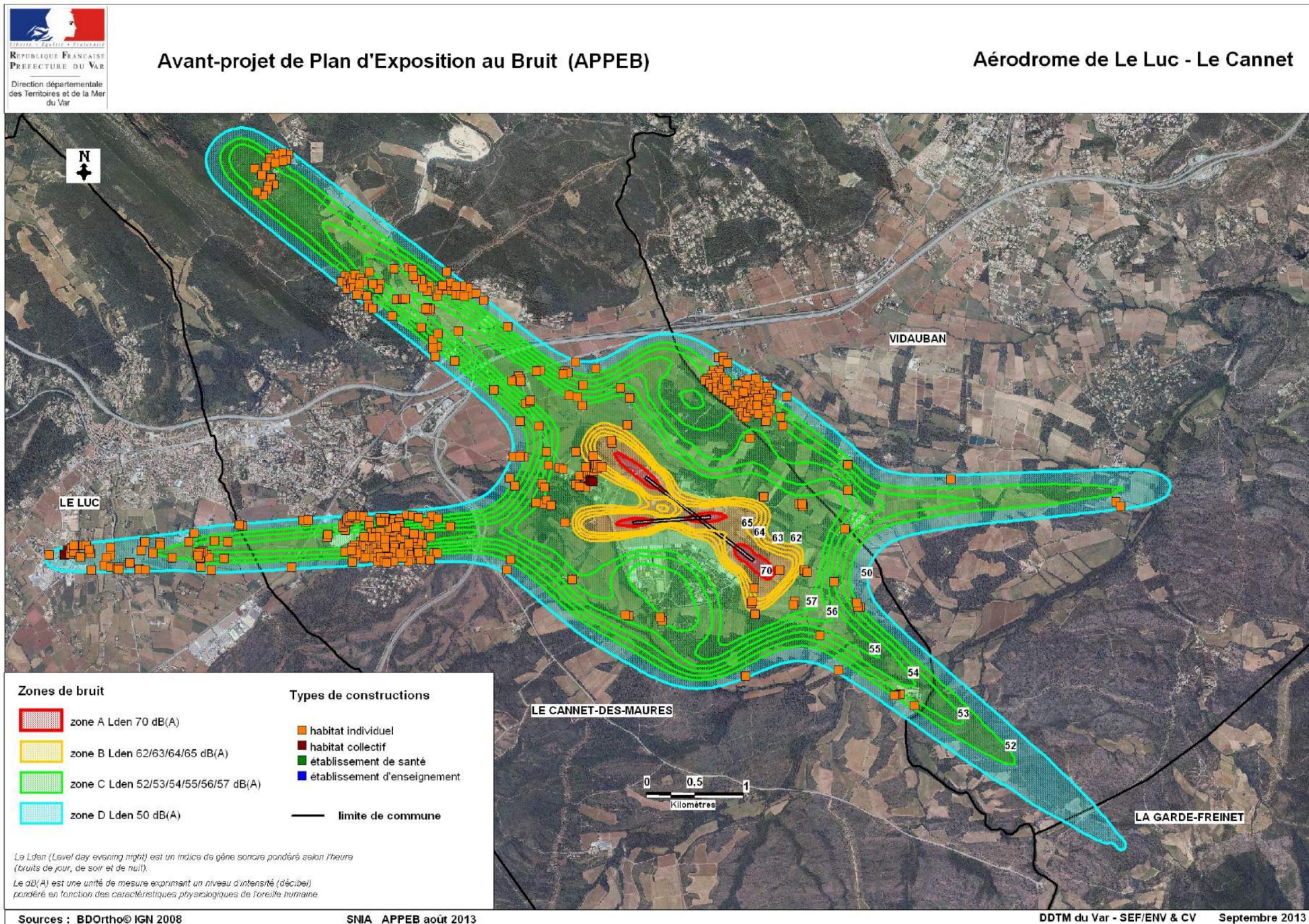
	Avant-Projet de PEB				
	Zone A	Zone B			
	Lden>70	70>Lden>65	70>Lden>64	70>Lden>63	70>Lden>62
LE LUC	0	0	0	0	0
LE CANNET DES MAURES	0	12	12	30	39
VIDAUBAN	0	0	0	0	0
LA GARDE-FREINET	0	0	0	0	0
	0	12	12	30	0

Avant-Projet de PEB												
Zone C												
	65>Lden>57	65>Lden>56	65>Lden>55	65>Lden>54	65>Lden>53	65>Lden>52	64>Lden>57	64>Lden>56	64>Lden>55	64>Lden>54	64>Lden>53	64>Lden>52
LE LUC	0	0	0	0	30	36	0	0	0	0	30	36
LE CANNET DES MAURES	126	177	318	474	549	672	126	177	318	447	549	672
VIDAUBAN	0	0	3	3	132	195	0	0	3	30	132	195
LA GARDE-FREINET	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		0	321	477	711	903	126	177	321	477	711	903

Zone C (suite)												
	63>Lden>57	63>Lden>56	63>Lden>55	63>Lden>54	63>Lden>53	63>Lden>52	62>Lden>57	62>Lden>56	62>Lden>55	62>Lden>54	62>Lden>53	62>Lden>52
LE LUC	0	0	0	0	30	36	0	0	0	0	30	36
LE CANNET DES MAURES	108	159	300	429	531	654	99	150	291	420	522	645
VIDAUBAN	0	0	3	30	132	195	0	0	3	30	132	195
LA GARDE-FREINET	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	108	159	303	459	693	885	99	150	294	450	684	876

Avant-Projet de PEB						
Zone D						
	57>Lden>50	56>Lden>50	55>Lden>50	54>Lden>50	53>Lden>50	52>Lden>50
LE LUC	141	141	141	141	111	105
LE CANNET DES MAURES	771	720	579	474	372	249
VIDAUBAN	258	258	255	228	126	63
LA GARDE-FREINET	0	0	0	0	0	0
	1170	1119	975	843	609	417





g) Zoom sur des secteurs urbanisés et populations exposées**POPULATIONS EXPOSEES AU BRUIT PAR LE PEB EN VIGUEUR (en indice psophonique **N**)**

	PEB en vigueur			
	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D Non prévue par la réglementation relative à l'indice psophonique
	N >96	96> N >89	89> N >84	
LE CANNET DES MAURES La Grande Bastide	3	9	21	
LE CANNET DES MAURES Camp Redon	0	0	21	
LE CANNET DES MAURES La Pardiguière	0	99	249	

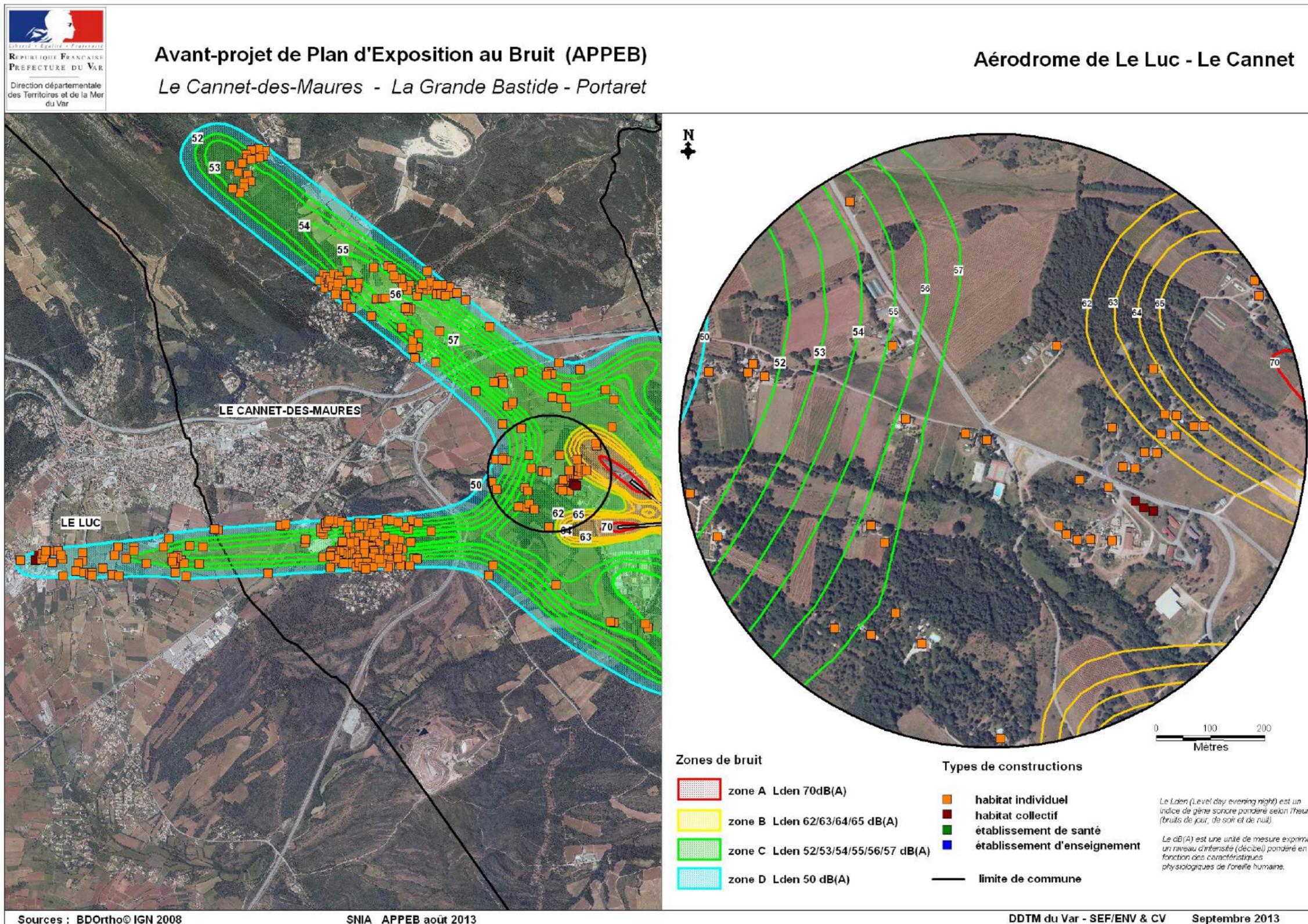
POPULATIONS EXPOSEES AU BRUIT PAR LE PEB EN PROJET (en indice Lden)

	Avant-Projet de PEB				
	Zone A	Zone B			
	Lden>70	70>Lden>65	70>Lden>64	70>Lden>63	70>Lden>62
LE CANNET DES MAURES La Grande Bastide	0	6	6	18	27
LE CANNET DES MAURES Camp Redon	0	0	0	0	0
LE CANNET DES MAURES La Pardiguière	0	0	0	0	0

	Avant-Projet de PEB											
	Zone C											
	65>Lden>57	65>Lden>56	65>Lden>55	65>Lden>54	65>Lden>53	65>Lden>52	64>Lden>57	64>Lden>56	64>Lden>55	64>Lden>54	64>Lden>53	64>Lden>52
LE CANNET DES MAURES La Grande Bastide	72	84	87	90	90	93	72	84	87	90	90	93
LE CANNET DES MAURES Camp Redon	0	24	42	75	102	126	0	24	45	75	102	126
LE CANNET DES MAURES La Pardiguière	0	0	87	153	186	237	0	0	87	153	186	237

	Zone C (suite)											
	63>Lden>57	63>Lden>56	63>Lden>55	63>Lden>54	63>Lden>53	63>Lden>52	62>Lden>57	62>Lden>56	62>Lden>55	62>Lden>54	62>Lden>53	62>Lden>52
LE CANNET DES MAURES La Grande Bastide	60	72	75	78	78	81	51	63	66	69	69	72
LE CANNET DES MAURES Camp Redon	0	24	42	75	102	126	0	24	42	75	102	126
LE CANNET DES MAURES La Pardiguière	0	0	87	153	186	237	0	0	87	153	186	237

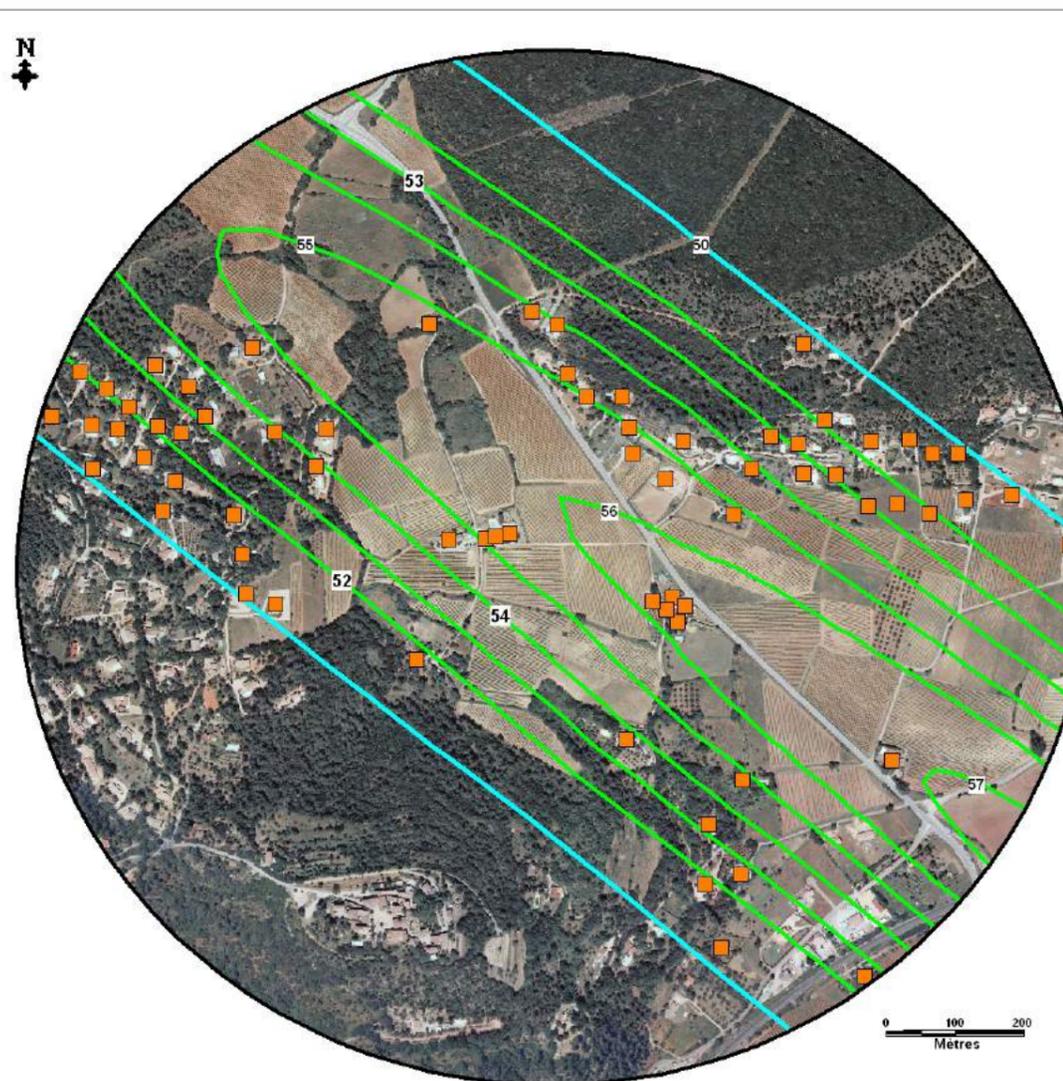
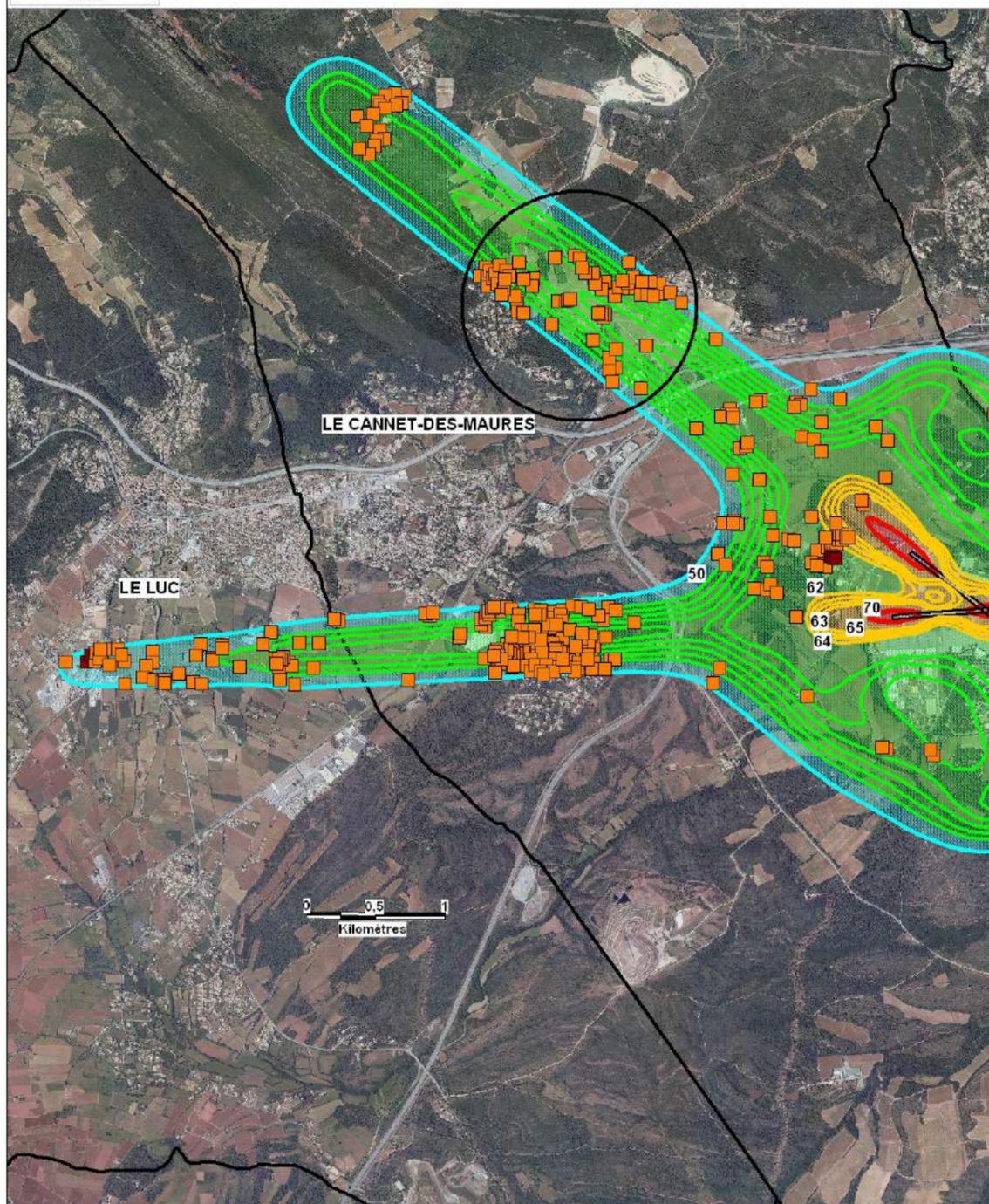
	Avant-Projet de PEB					
	Zone D					
	57>Lden>50	56>Lden>50	55>Lden>50	54>Lden>50	53>Lden>50	52>Lden>50
LE CANNET DES MAURES La Grande Bastide	36	24	21	18	18	15
LE CANNET DES MAURES Camp Redon	198	180	156	123	96	72
LE CANNET DES MAURES La Pardiguière	348	348	261	195	162	111





Avant-projet de Plan d'Exposition au Bruit (APPEB)
 Le Cannet-des-Maures - Camp Redon - Les Blacassières

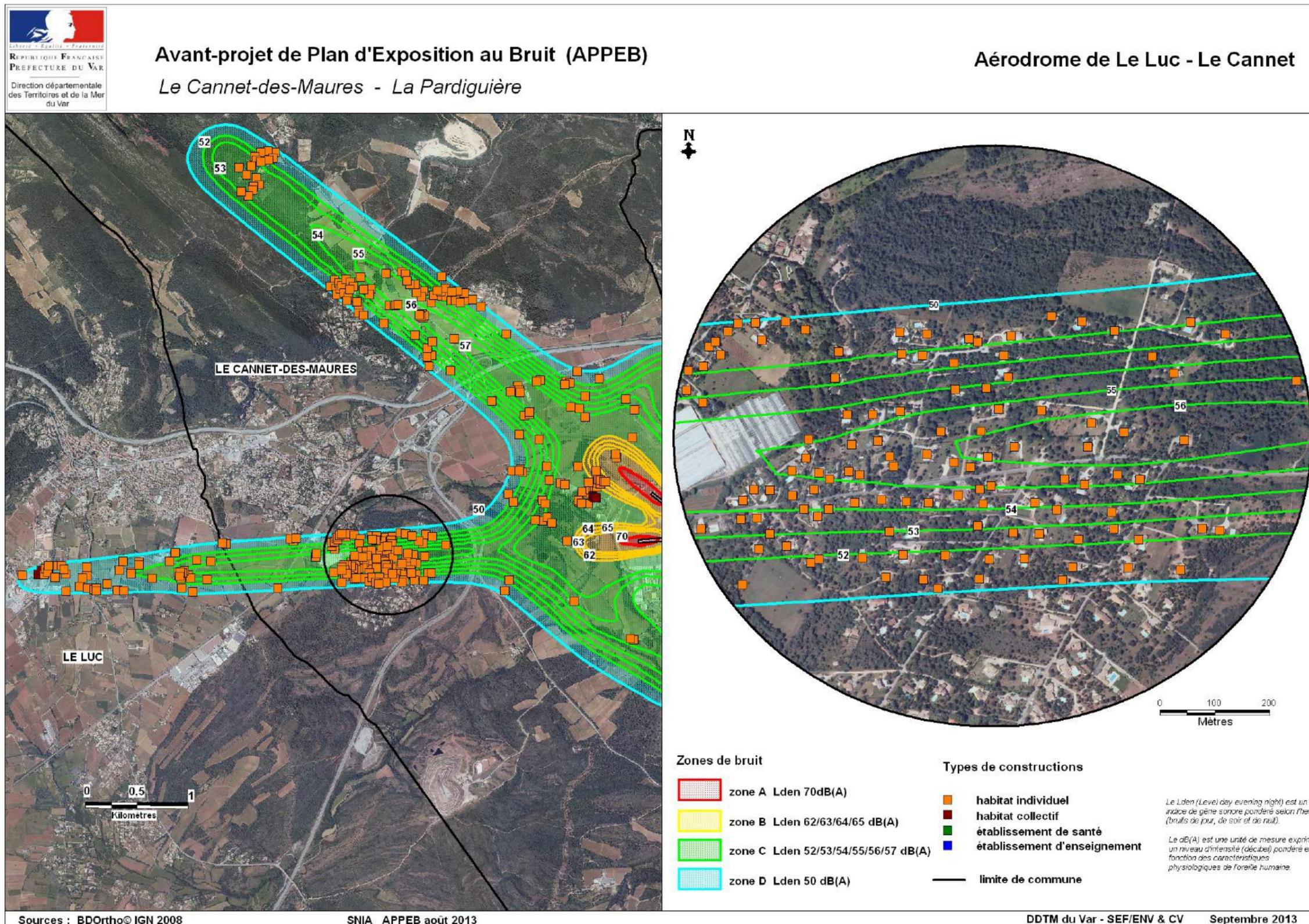
Aérodrome de Le Luc - Le Cannet



- | | | | |
|-----------------------|-------------------------------------|-------------------------------|------------------------------|
| Zones de bruit | | Types de constructions | |
| | zone A Lden 70dB(A) | | habitat individuel |
| | zone B Lden 62/63/64/65 dB(A) | | habitat collectif |
| | zone C Lden 52/53/54/55/56/57 dB(A) | | établissement de santé |
| | zone D Lden 50 dB(A) | | établissement d'enseignement |
| | | | limite de commune |

Le Lden (Level day evening night) est un indice de gêne sonore pondéré selon l'heure (bruits de jour, de soir et de nuit).

Le dB(A) est une unité de mesure exprimant un niveau d'intensité (décibel) pondéré en fonction des caractéristiques physiologiques de l'oreille humaine.



h) Analyse par commune de l'impact du PEB en projet**Commune du Luc****Zone A:** pas concernée**Zone B:** pas concernée**Zone C:** concernée**En terme d'urbanisme, l'incidence du projet de PEB est nulle.****Commune du CANNET DES MAURES**

La totalité des emprises de l'aérodrome ainsi que des installations militaires sont situées sur le territoire de la commune du CANNET DES MAURES, dont le Plan Local d'Urbanisme a été approuvé le 5 février 2013.

Zone A: Incidence nulle, car seule est concernée la zone militaire.**Zone B:** Incidence quasi nulle, car les zones militaires et naturelles concernent la majorité de la zone B, excepté une partie de la zone UCb (Le Portaret).**Zone C:** Outre les zones militaires et naturelles sont concernées :

- une partie de la zone UCb (Le Portaret) et la zone UD (la Grande Bastide)
- une zone Nh, le hameau de Campredon, déjà existant. Le PLU prévoit pour cette zone une limitation de la constructibilité,
- Une zone N mais qui est inconstructible en raison notamment de la qualité des sites et des paysages ou de la valeur des boisements,
- une zone Nh, le hameau de Carbonnel, déjà existant. Le PLU prévoit pour cette zone la possibilité de construire de nouvelles habitations, ce qui est incompatible avec la zone C,
- deux zones, UCL et UCBr, la Pardiguière, avec un habitat de faible densité. Le PLU soumet ces secteurs aux conditions définies par la circulaire du 19 janvier 1988 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes qui limite ou interdit les constructions dans cette zone.

Zone D: Pour mémoire, la superficie couverte par la zone D est sans incidence réglementaire en terme d'urbanisme, mais donne des contraintes en terme de modalité de construction.**En terme d'urbanisme, l'incidence du projet de PEB pour cette commune est donc élevé.****Commune de VIDAUBAN****Zone A:** pas concernée**Zone B:** pas concernée**Zone C:** Incidence nulle car les zones concernées sont des zones militaires et naturelles.**En terme d'urbanisme, l'incidence du projet de PEB est nulle.****Commune de LA GARDE-FREINET****Zone A:** pas concernée**Zone B:** pas concernée**Zone C:** pas concernée**En terme d'urbanisme, l'incidence du projet de PEB est nulle.**

i) avis de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) du 7 novembre 2013

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

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

Les membres de la CCE se sont prononcés sur :

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

Le vote auquel participent 13 membres de la CCE et le Président de séance, soit 14 votants, est réalisé à main levée.

Zones	Mise au vote des courbes	résultat du vote	proposition de la CCE
Zone B	Courbe 65 Courbe 64 Courbe 63 Courbe 62	4 voix pour 2 voix pour 0 voix pour 8 voix pour	Seuls 2 membres votants s'opposent à la courbe 62 courbe 62 retenue
Zone C	Courbe 57 Courbe 56 Courbe 55 Courbe 54 Courbe 53 Courbe 52	3 voix pour 3 voix pour 5 voix pour 3 voix pour 0 voix pour 0 voix pour	Seul 1 membre votant s'oppose à la courbe 55 courbe 55 retenue
Zone D	Courbe 50	Courbe 50	Retenue à l'unanimité

En ce qui concerne la zone C, les résultats du vote (courbe 55) garantissent une urbanisation limitée dans le secteur proche de l'aérodrome.

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

Surfaces concernées suite à cet avis (en ha) :

	Projet de PEB			
	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
	Lden>70	70>Lden>62	62>Lden>55	55>Lden>50
LE LUC	0	0	0	75,57
LE CANNET DES MAURES	16,89	145,23	579,39	732,56
VIDAUBAN	0	0	24,50	363,60
LA GARDE-FREINET	0	0	0	11,84

Populations concernées suite à cet avis :

	Projet de PEB			
	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
	Lden>70	70>Lden>62	62>Lden>55	55>Lden>50
LE CANNET DES MAURES La Grande Bastide	0	27	66	36
LE CANNET DES MAURES Camp Redon	0	0	42	198
LE CANNET DES MAURES La Pardiguière	0	0	87	348

	Avant-Projet de PEB			
	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
	Lden>70	70>Lden>62	62>Lden>57	57>Lden>50
LE LUC	0	0	0	141
LE CANNET DES MAURES	0	39	99	771
VIDAUBAN	0	0	0	258
LA GARDE-FREINET	0	0	0	0

IV - LE PROJET DE PEB

1) Etablissement du projet de PEB

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

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

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

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

- **de retenir la valeur d'indice Lden 62 comme limite extérieure de la zone B ;**
- **de retenir la valeur d'indice Lden 55 comme limite extérieure de la zone C ;**
- **d'instituer une zone D d'information et d'isolation acoustique renforcée, dans un souci de transparence maximale.**

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

Le projet de plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome Du Luc – Le Cannet des Maures soumis à l'instruction administrative réglementaire comprendra :

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

Cette représentation figure ci-après au présent rapport.

2) Retour sur les avis suite aux consultations obligatoires

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

Par courrier en date du 25 septembre 2014, le préfet du Var a notifié aux collectivités territoriales concernées par le PEB de l'aérodrome Du Luc – Le Cannet des Maures sa décision de révision dudit PEB.

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

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

Collectivité	Saisine	Date réponse	Avis
Communauté d'agglomération dracénoise	25 / 09 / 2014	Pas de réponse	Avis réputé favorable
Communauté de communes Coeur de Var	25 / 09 / 2014	Délibération du 28 / 10 / 2014	Avis défavorable
Communauté de communes du Golfe de Saint Tropez	25 / 09 / 2014	Pas de réponse	Avis réputé favorable
Commune Du Cannet des Maures	25 / 09 / 2014	Délibération du 05 / 11 / 2014	Avis défavorable
Commune Du Luc en Provence	25 / 09 / 2014	Pas de réponse	Avis réputé favorable
Commune de Vidauban	25 / 09 / 2014	Pas de réponse	Avis réputé favorable
Commune de La Garde Freinet	25 / 09 / 2014	Pas de réponse	Avis réputé favorable

Sur 7 collectivités consultées, il y a eu 5 avis réputés favorable.

2ème étape : la consultation des membres de la CCE

Dès réception des avis ou, à défaut, dès l'expiration du délai mentionné au dernier alinéa de [l'article R.112|| 13](#), le projet de plan d'exposition au bruit accompagné des avis des conseils municipaux et, le cas échéant, des organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale compétents est transmis pour avis par le préfet à la commission consultative de l'environnement. La commission consultative de l'environnement dispose d'un délai de deux mois à compter de la date de la saisine par le préfet pour formuler son avis sur le projet communiqué.

Par courrier en date du 23 février 2015, le préfet du Var a notifié aux membres de la CCE concernés par le PEB de l'aérodrome Du Luc – Le Cannet des Maures sa décision de révision dudit PEB.

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

Membres CCE	Saisine	Date réponse	Avis
M. Jean-Luc LONGOUR, maire de la commune Du Cannet des Maures	23 février 2015	6 mars 2015	défavorable

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

Parmi les 18 membres de la CCE consultés, 1 a répondu et a formulé un avis défavorable. Ainsi, pour les membres de la CCE, 17 avis sont réputés favorable.

En conclusion, 5 avis de collectivités réputé favorable et 17 avis réputés favorable de membres de la CCE, soit 22 avis relevant d'un accueil favorable sur 25 entités consultés.

3) Avis de la CCE en date du 12 mai 2015

La parole est donnée aux membres de la CCE :

Le Maire Du Cannet des Maures fait remarquer que le PEB constitue une contrainte supplémentaire sur sa commune. Il souligne qu'il faut faire la différence entre les nuisances constatées et les prescriptions en matière d'urbanisme. Il faut bien distinguer les deux problématiques. La zone décrite par le PEB impacte considérablement la zone U, notamment les quartiers de « La Pardiguière » et « Les Jardins » ainsi que la zone Ecopôle.

En conclusion, la CCE émet un avis favorable au projet de PEB.

4) Déroulé de la procédure d'enquête publique

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

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.

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

Dans les formes prescrites par le code de l'environnement, une enquête publique relative au projet de plan d'exposition au bruit (P-PEB) de l'Aérodrome Du Luc – Le Cannet des Maures a été ouverte sur le territoire des communes de Hyères et de La Londe-Les Maures.

Par arrêté préfectoral en date du 01 juin 2015, ladite enquête a été ouverte en mairies de Vidauban, Du Cannet des Maures, de La Garde Freinet et Du Luc en Provence le 22 juin 2015 et s'est terminée le 24 juillet 2015.

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

Mairie Du Cannet des Maures Parc Henri Pellegrin 83340 Le Cannet des Maures	Mairie Du Luc en Provence Place de la Liberté 83340 Le Luc en Provence
Lundi au jeudi de 8h30 à 12h et 14h30 à 17h30 Vendredi de 8h30 à 12h et 14h30 à 16h30	Lundi au jeudi de 8h30 à 12h et 14h à 17h Vendredi de 8h30 à 12h et 14h à 16h30
Mairie de la Garde Freinet Place de laMairie 83680 La Garde Freinet	Mairie de Vidauban Place Georges Clémenceau 83550 Vidauban
Lundi au jeudi de 9h à 12h et 14h30 à 17h Vendredi de 9h à 12h et 14h30 à 16h	Lundi au vendredi de 8h30 à 12h et 13h30 à 17h

Le public a pu s'exprimer :

- soit en consignnant ses observations sur un registre d'enquête tenu à sa disposition en mairies de Vidauban, Du Cannet des Maures, de La Garde Freinet et Du Luc en Provence .
- soit en écrivant au commissaire enquêteur par correspondance à la mairie Du Cannet des Maures, siège de l'enquête ou par mail à l'adresse suivante : urbanisme@lecannetdesmaures.com.
- soit en rencontrant le commissaire enquêteur, notamment lors des 13 jours de permanences

Permanences	Mairie Du Cannet des Maures
Lundi 22 juin 2015	De 9 h à 12 h et de 14h30 à 17h
Jeudi 2 juillet 2015	De 9h à 12h
Mercredi 8 juillet 2015	De 9 h à 12 h et de 14h30 à 17h
Mercredi 15 juillet 2015	De 14h30 à 17h
Vendredi 24 juillet 2015	De 9 h à 12 h et de 13h30 à 15h30

Permanences	Mairie Du Luc en Provence
Jeudi 25 juin 2015	De 9 h à 12 h et de 14h à 17h
Jeudi 2 juillet 2015	De 14h à 17h
Mercredi 15 juillet 2015	De 9 h à 12 h
Mardi 21 juillet 2015	De 14h à 17h

Permanences	Mairie de La Garde Freinet
lundi 29 juin 2015	De 9 h à 12 h
Vendredi 17 juillet 2015	De 14h à 16h

Permanences	Mairie de Vidauban
Mardi 30 juin 2015	De 14h à 17h
Vendredi 17 juillet 2015	De 9h à 12h

Le public a été informé par les moyens suivants :

- Un avis au public faisant connaître l'ouverture de l'enquête ainsi que les conditions de déroulement publié 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 tout le département.
- Un avis d'enquête, publié quinze jours au moins avant le début de l'enquête et durant toute la durée de celle-ci par voie d'affiches et éventuellement par tous autres procédés en usage sur le territoire des communes de Vidauban, Du Cannet des Maures, de La Garde Freinet et Du Luc en Provence par les soins de leur maire. Un certificat établi par le maire et versé au dossier d'enquête justifie de cette formalité.

Le commissaire enquêteur a pu auditionner ou contacter toute personne ou service qu'il lui est apparu utile de consulter pour compléter son information sur le projet soumis à enquête publique. Le refus éventuel, motivé ou non, de demande d'information ou l'absence de réponse est mentionné par le commissaire enquêteur dans son rapport.

Quelques chiffres :

37 remarques ont été portées sur les registres, soit par écriture directe, soit par l'agrafage des courriers reçus. 25 personnes ont été reçues par le commissaire enquêteur.

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

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

Le commissaire enquêteur a remis son avis le 24 août 2015 ; il s'agit d'un avis favorable. Cet avis favorable est assorti de la réserve expresse de choisir le niveau Lden 56 comme limite de la zone C.

A noter :

Une copie du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur est tenue à la disposition du public pendant un an à compter de la date de la clôture de l'enquête :

- aux mairies de Vidauban, Du Cannet des Maures, de La Garde Freinet et Du Luc en Provence,
- à la direction départementale des territoires et de la mer du Var, service aménagement durable,
- en préfecture du Var.

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

V) LE PEB RÉVISÉ APPROUVÉ

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

Le dossier de PEB est adressé au Ministère de la Défense pour accord express.

Dès réception de cet avis, le Préfet du Var approuve le PEB.

S'ensuivra la parution au recueil des actes administratifs (RAA), les publications et les parutions presse et les affichages, ainsi que la mise à disposition du public.

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

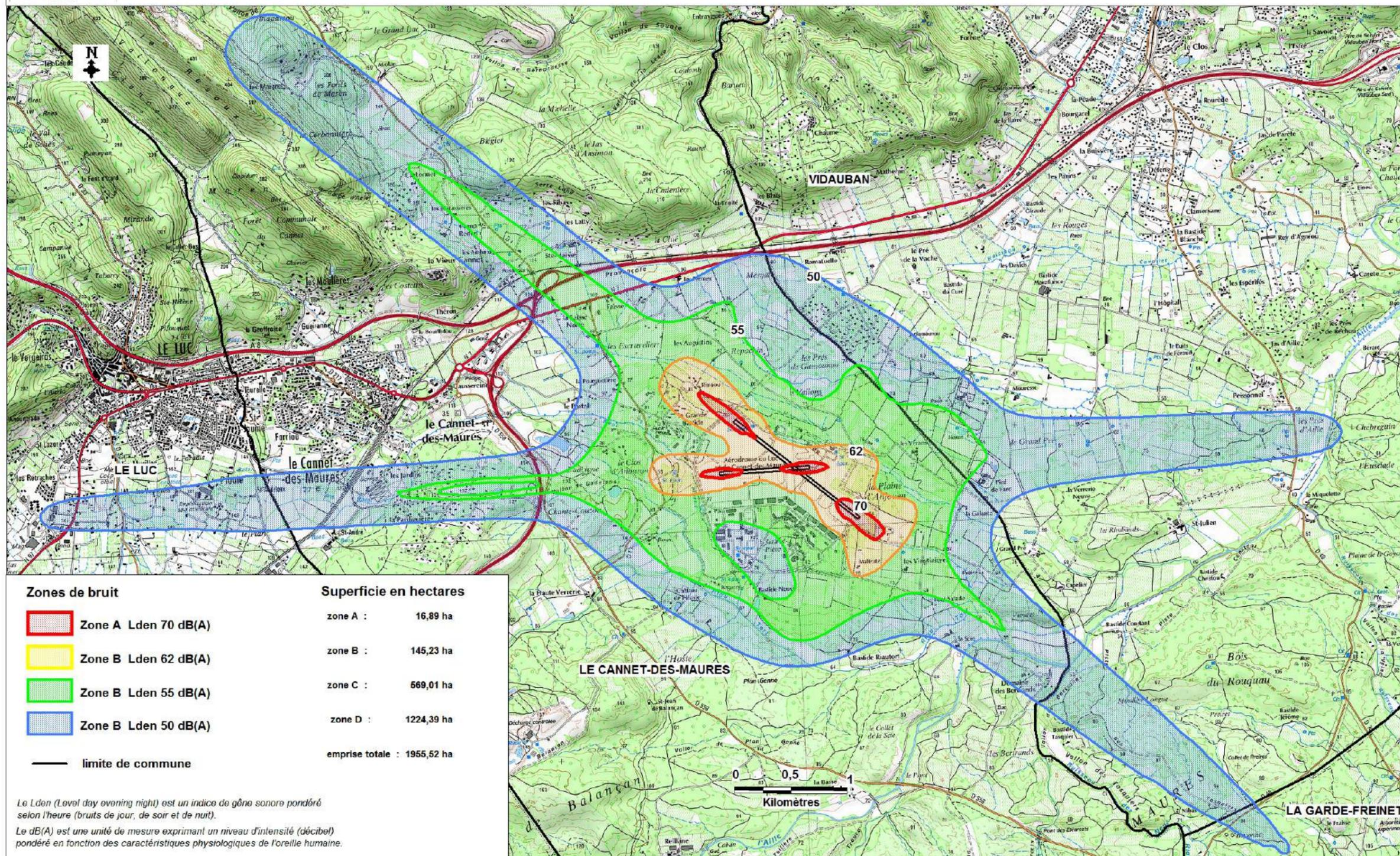
L'arrêté préfectoral et le plan d'exposition au bruit sont tenus à la disposition du public :

- à la mairie de chacune des communes concernées, et le cas échéant aux sièges des établissements publics de coopération intercommunale compétents,
- à la préfecture, notamment sur le site du Portail de l'Etat, www.var.gouv.fr



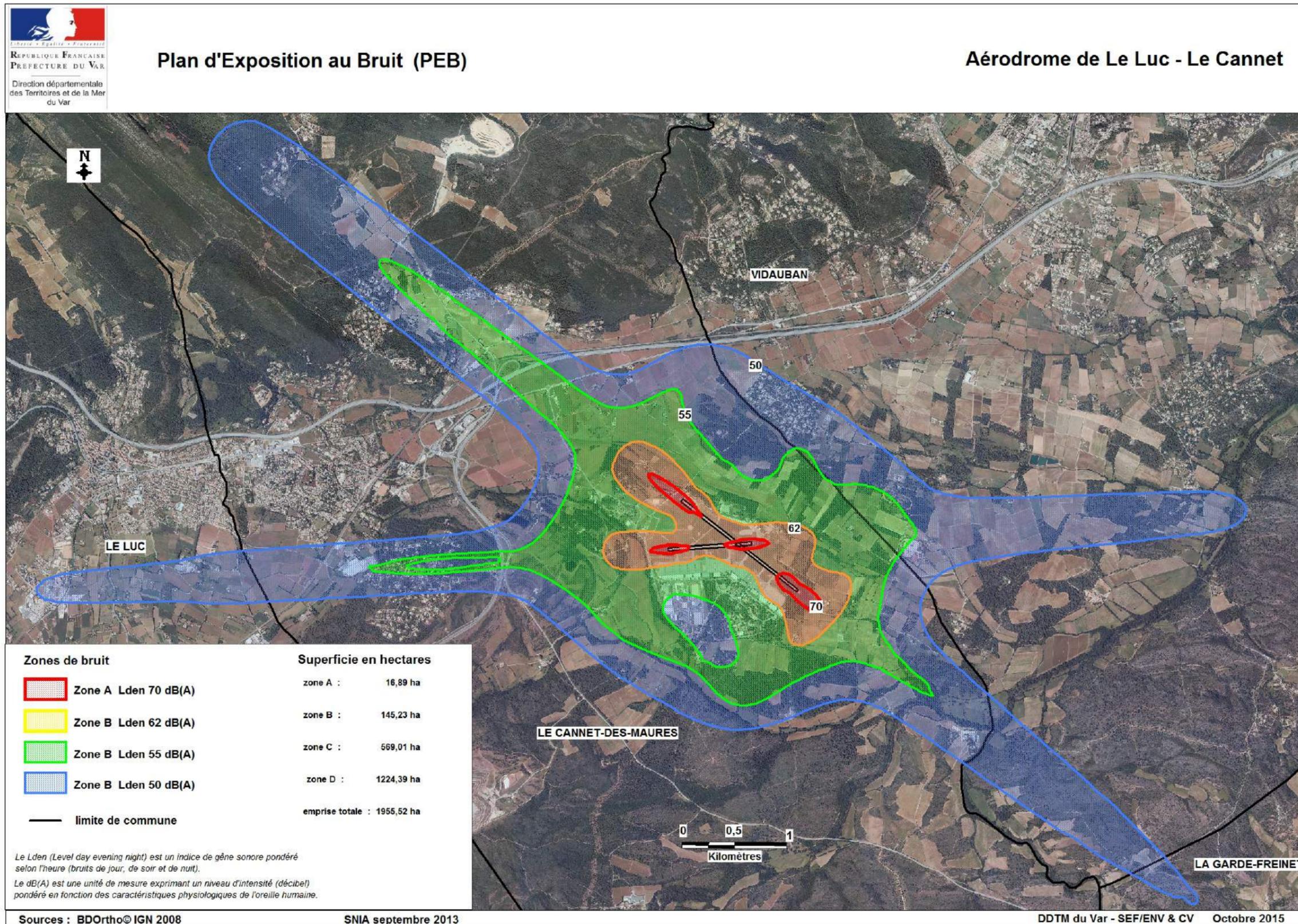
Plan d'Exposition au Bruit (PEB)

Aérodrome de Le Luc - Le Cannet



Zones de bruit	Superficie en hectares
Zone A Lden 70 dB(A)	zone A : 16,89 ha
Zone B Lden 62 dB(A)	zone B : 145,23 ha
Zone B Lden 55 dB(A)	zone C : 569,01 ha
Zone B Lden 50 dB(A)	zone D : 1224,39 ha
limite de commune	emprise totale : 1955,52 ha

Le Lden (Level day evening night) est un indice de gêne sonore pondéré selon l'heure (bruits de jour, de soir et de nuit).
 Le dB(A) est une unité de mesure exprimant un niveau d'intensité (décibel) pondéré en fonction des caractéristiques physiologiques de l'oreille humaine.





MINISTÈRE DE LA DÉFENSE



Maîtrise d'ouvrage :

Ministère de la Défense

**Direction centrale du service d'infrastructure
de la défense**

Préfecture du Var

Aérodrome de Le Luc-Le Cannet des Maures (LFMC)

Plan d'Exposition au Bruit (PEB)

Annexes



Maîtrise d'œuvre :

DDTM 83

244 avenue infanterie de marine
BP 501
83000 TOULON CEDEX 9

Assistance technique :



Service National d'Ingénierie Aéroportuaire

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

Version en date du 26 janvier 2016

SOMMAIRE

Annexe 1 : Procédure d'établissement et de révision d'un plan d'exposition au bruit.....	3
Annexe 2 : Articles L.112-3 à L.112-17 DU CODE DE L'URBANISME.....	4
Annexe 3 : Articles R.112-1 à R.112-17 du CODE DE L'URBANISME.....	5
Annexe 4 : Trajectographie réelle.....	7
Annexe 5 : description des trajectoires.....	8
Annexe 6 : Plan d'exposition au bruit en vigueur.....	9
Annexe 7 : Glossaire.....	10
Annexe 8.1 : Détail des hypothèses à court terme.....	11
Annexe 8.2 : Détail des hypothèses à long terme.....	12
Annexe 9.1 : avant-projet de plan d'exposition au bruit – courbes court terme.....	13
Annexe 9.2 : avant-projet de plan d'exposition au bruit – courbes long terme.....	14

ANNEXE 1 : PROCÉDURE D'ÉTABLISSEMENT ET DE RÉVISION D'UN PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

Etape 1 : Préparation et élaboration du projet de PEB**a) Elaboration de l'Avant-projet de plan d'exposition au bruit (APPEB)**

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

b) Choix des indices et élaboration du projet de PEB

Le dossier d'APPEB est soumis à la commission consultative de l'environnement (CCE) de l'aérodrome, si elle existe, 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 renouvelable une fois, les dispositions de l'article L.112-9 et 10 relatives aux zones C et D.

Etape 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 compétents (EPCI) dans le cadre des consultations prévues aux articles R.112-10 à 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.

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 la commission consultative de l'environnement de l'aéroport (CCE).

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

b) Enquête publique

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.

c) Approbation

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.

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 du 7ème alinéa 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 2 : ARTICLES L.112-3 À L.112-17 DU CODE DE L'URBANISME

Chapitre II Servitudes d'urbanisme**Section 2** : Zones de bruit des aérodromes

Article L112-3 – Au voisinage des aérodromes, les conditions d'utilisation des sols exposés aux nuisances dues au bruit des aéronefs sont fixées par la présente section, dont les dispositions complètent les règles générales instituées en application de l'article L. 101-3.

Article L112-4 – Les schémas de cohérence territoriale, les plans locaux d'urbanisme, les plans de sauvegarde et de mise en valeur et les cartes communales sont compatibles avec les dispositions de la présente section.

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

Sous-section 1 : Champ d'application

Article L112-5 – La présente section est applicable :

1° Aux aérodromes classés selon le code de l'aviation civile en catégories A, B et C ;

2° Aux aérodromes civils ou militaires figurant sur une liste établie par l'autorité administrative compétente de l'Etat ;

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

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

Article L112-6 – Pour l'application des prescriptions édictées par la présente section, un plan d'exposition au bruit est établi pour chacun des aérodromes mentionnés à l'article L. 112-5.

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

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

Article L112-7 – Le plan d'exposition au bruit comprend un rapport de présentation et des documents graphiques. Il définit, à partir des prévisions de développement de l'activité aérienne, de l'extension prévisible des infrastructures et des procédures de circulation aérienne, des zones diversement exposées au bruit engendré par les aéronefs.

Il les classe en fonction de l'intensité décroissante du bruit en zones A et B, dites zones de bruit fort, C, dite zone de bruit modéré, et D. Ces zones sont définies en fonction des valeurs d'indices évaluant la gêne due au bruit des aéronefs fixées par décret en Conseil d'Etat. La délimitation d'une zone D est facultative à l'exception des aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 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 rénové, dans les conditions fixées aux I et II dudit article. Postérieurement à la publication des plans d'exposition au bruit, à la demande de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme, de tels secteurs peuvent également être délimités par l'autorité administrative compétente de l'Etat après enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre I^{er} du code de l'environnement.

Article L112-11 – Le contrat de location d'immeuble à usage d'habitation ayant pour objet un bien immobilier situé dans l'une des zones de bruit définies par un plan d'exposition au bruit comporte une clause claire et lisible précisant la zone de bruit où se trouve localisé ce bien.

Article L112-12 – Toutes les constructions qui sont autorisées dans les zones de bruit conformément aux dispositions de l'article L. 112-10 font l'objet de mesures d'isolation acoustique, dans les conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires en matière d'urbanisme, de construction ou d'habitation.

Article L112-13 – Le certificat d'urbanisme signale l'existence de la zone de bruit et l'obligation de respecter les règles d'isolation acoustique.

Article L112-14 – A compter de la décision d'élaborer ou de réviser un plan d'exposition au bruit, l'autorité administrative compétente de l'État peut délimiter les territoires à l'intérieur desquels s'appliqueront par anticipation, pour une durée maximale de deux ans renouvelable une fois, les dispositions de l'article L. 112-10 concernant les zones C et D.

Article L112-15 – A compter de la publication de l'acte administratif portant mise en révision d'un plan d'exposition au bruit, l'autorité administrative compétente de l'État peut décider l'application des dispositions de l'article L. 112-10 concernant la zone C, pour la durée de la procédure de révision, dans les communes et parties de communes incluses dans le périmètre d'un plan de gêne sonore institué en vertu de l'article L. 571-15 du code de l'environnement, mais non comprises dans le périmètre des zones A, B et C du plan d'exposition au bruit jusque-là en vigueur.

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

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

Article L112-16 – Le plan d'exposition au bruit est établi par l'autorité administrative compétente de l'Etat, après consultation :

1° Des communes intéressées ;

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

3° De la commission consultative de l'environnement compétente, lorsqu'elle existe, pour les autres aérodromes. Il est soumis à enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre I^{er} du code de l'environnement. Il est tenu à la disposition du public.

Article L112-17 – Les plans d'exposition au bruit existants établis en application de la directive d'aménagement national relative à la construction dans les zones de bruit des aérodromes valent, dans l'attente de leur révision, plan d'exposition au bruit au titre de la présente section.

ANNEXE 3 : ARTICLES R.112-1 À R.112-17 DU CODE DE L'URBANISME

Chapitre II Servitudes d'urbanisme

Section unique : Zones de bruit des aérodromes

Sous-section 1 : Règles de délimitation

Article R112-1 - La valeur de l'indice de bruit, Lden, représentant le niveau d'exposition totale au bruit des avions en chaque point de l'environnement d'un aérodrome, exprimée en décibels (dB), est calculée 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 :

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

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

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

Article R112-2- Pour les aérodromes où le nombre annuel de mouvements commerciaux n'excède pas 10 000 dans l'une des trois hypothèses de court, moyen ou long terme et caractérisés par une forte variation saisonnière ou hebdomadaire de l'activité aérienne telle qu'elle est prise en compte pour l'élaboration du plan d'exposition au bruit, l'indice Lden est déterminé sur un nombre de jours compris entre 180 et 365 au regard des périodes de trafic effectif.

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

Article R112-3 - La zone de bruit fort A est la zone comprise à l'intérieur de la courbe d'indice Lden 70. La zone de bruit fort B est la zone comprise entre la courbe d'indice Lden 70 et la courbe d'indice Lden 62. Toutefois, pour les aérodromes mis en service avant le 28 avril 2002, la valeur de l'indice servant à la délimitation de la limite extérieure de la zone B est comprise entre 65 et 62.

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

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

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

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

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 vices 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.

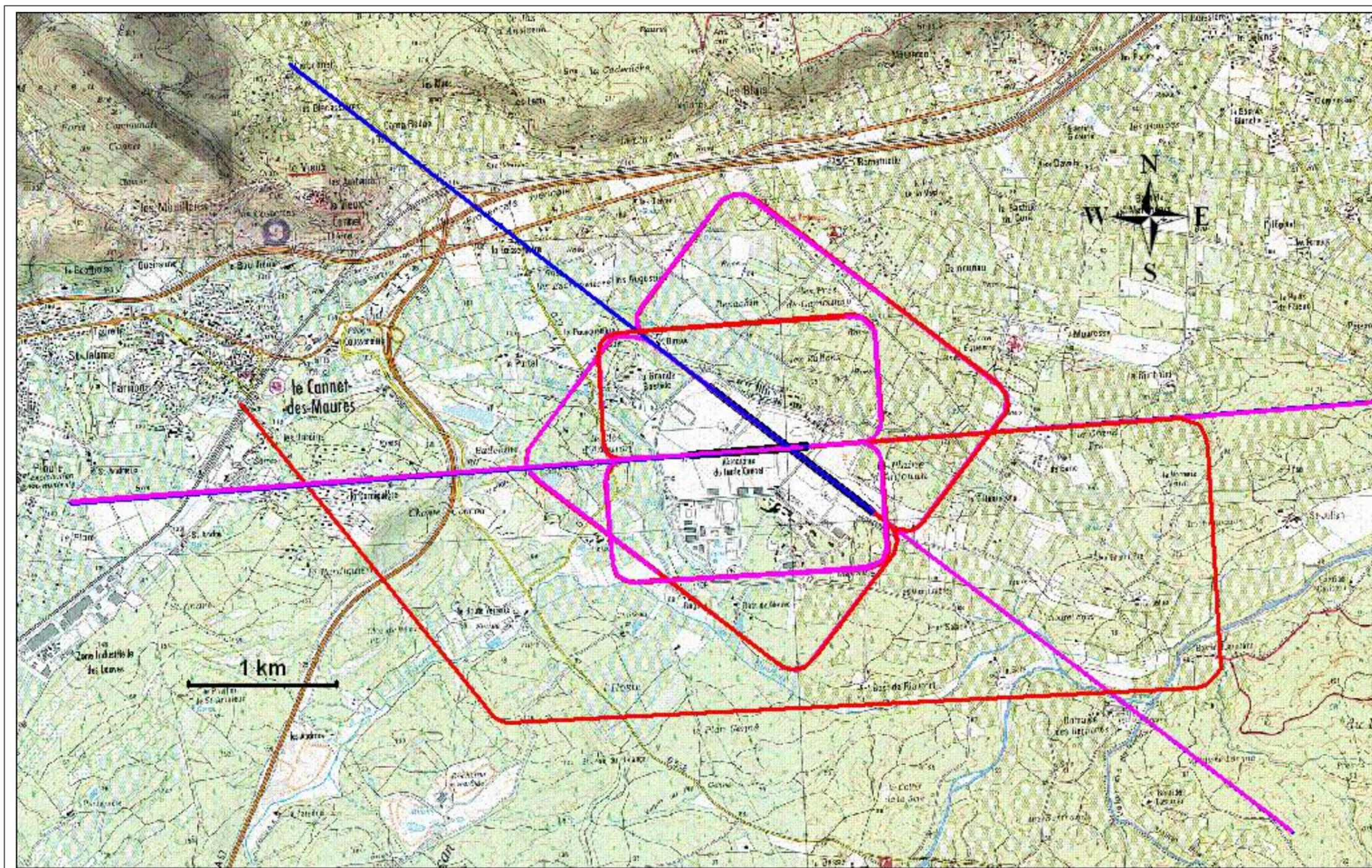
L'arrêté approuvant le plan d'exposition au bruit doit être motivé dans tous les cas, notamment au regard de l'activité prévue pour l'aérodrome et de son incidence sur l'environnement.

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 4 : TRAJECTOGRAPHIE RÉELLE



ANNEXE 5 : DESCRIPTION DES TRAJECTOIRES

Les trajectoires sont au nombre de 35 et sont répertoriées dans le tableau suivant (ainsi que dans le tableau générique ci-joint) :

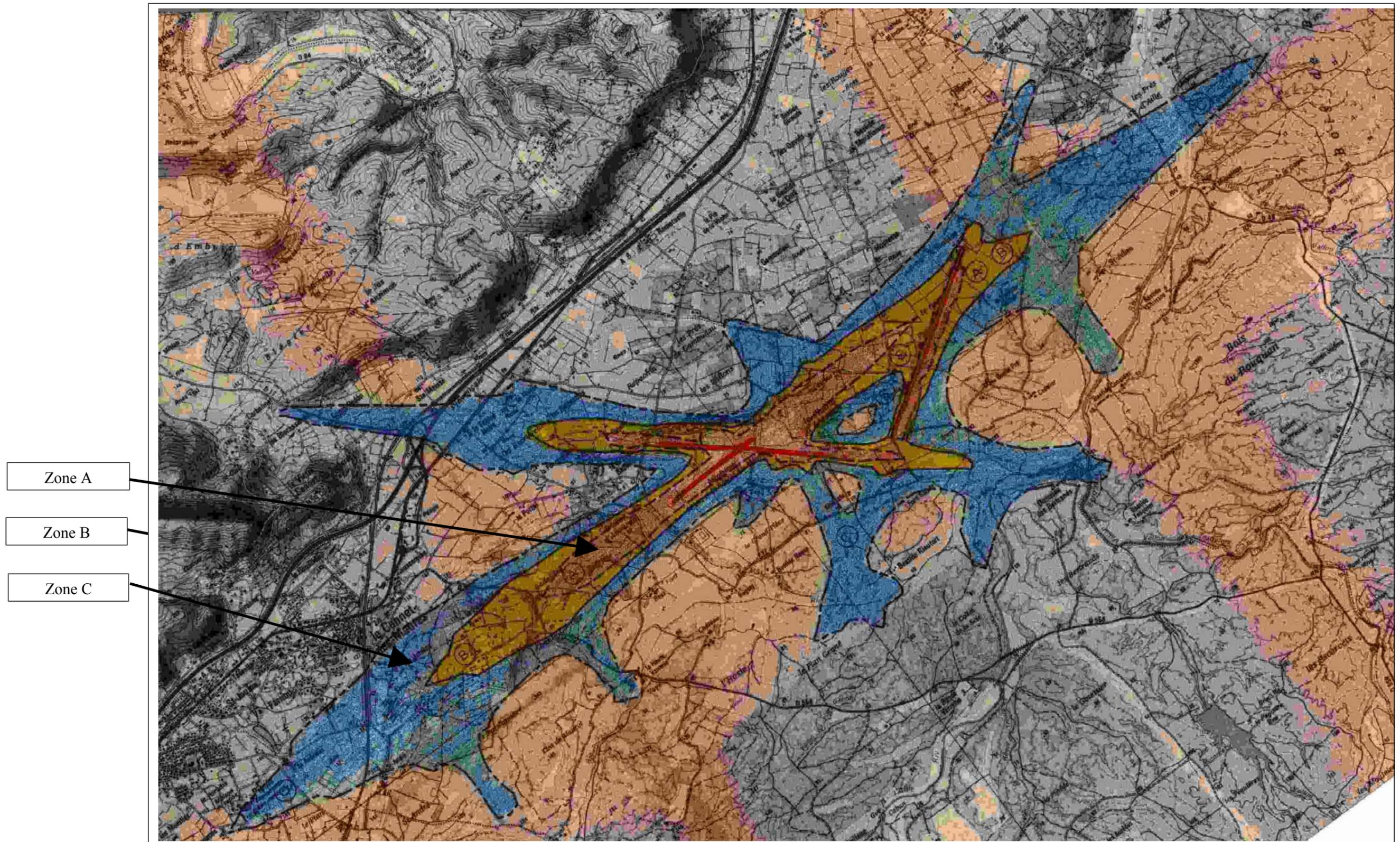
QFU	DENOMINATION DES TRAJ.	NOUVELLES DENOMINATION DES TRAJECTOIRES		MORPHOLOGIE DES TRAJECTOIRES
		AVIONS	HELICO.	
09	09 DEP à VUE	D09VUE		AXE
			DH09VUE	AXE
	09 ARR à VUE	A09RVUE A09LVUE		TDP A DROITE TDP A GAUCHE
			AH09RVUE AH09LVUE	TDP A DROITE TDP A GAUCHE
	09 DEP aux INS		DH09INS	AXE
	09 ARR aux INS		AH09INS	AXE
	09 TGO		TDPH09L	TDP A GAUCHE
27	27 DEP à VUE	D27VUE		AXE
			DH27VUE	AXE
	27 ARR à VUE	A27RVUE A27LVUE		TDP A DROITE TDP A GAUCHE
			AH27RVUE AH27LVUE	TDP A DROITE TDP A GAUCHE
	27 DEP aux INS	D27INS		AXE
			DH27INS	AXE
	27 ARR aux INS	A27INS		AXE
		AH27INS	AXE	
27 TGO		TDPH27L	TDP A GAUCHE	
27 MVL	A27MVL		PROCEDURE MVL	
13	13 DEP à VUE	D13VUE		AXE
			DH13VUE	AXE
	13 ARR à VUE	A13RVUE A13LVUE		TDP A DROITE TDP A GAUCHE
			AH13RVUE AH13LVUE	TDP A DROITE TDP A GAUCHE
13 TGO		TDPH13L	TDP A GAUCHE	
31	31 DEP à VUE	D31VUE		AXE AXE
			DH31VUE	
	31 ARR à VUE	A31RVUE A31LVUE		TDP A DROITE TDP A GAUCHE
			AH31RVUE AH31LVUE	TDP A DROITE TDP A GAUCHE
31 TGO		TDPH31L	TDP A GAUCHE	

La dispersion par défaut est de 0.5 nautiques miles dans le logiciel INM. Elle est représentée par trois sous trajectoires de part et d'autre de la trajectoire nominale. Le trafic est ainsi réparti :

- 28 % sur la trajectoire nominale,
- 22 % sur les 1^{ère} sous-trajectoires,
- 11 % sur les 2^{ème} sous-trajectoires,
- 3 % sur les 3^{ème} sous-trajectoires.

La dispersion des arrivées dans les tours de piste est de 0.1 NM compte tenu de la grandeur des circuits. L'arrivée A27MVL a une dispersion de 0.5 à 0.15 NM. Les trajectoires OVF n'ont pas de dispersion compte tenu que chaque trajectoire a un profil adapté à la longueur de sa trajectoire sol.

ANNEXE 6 : PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT EN VIGUEUR
(Approuvé le 03 août 1992)



ANNEXE 7 : GLOSSAIRE

ACNUSA	autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires
AIP	<i>aeronautical information publication</i> : publication d'information aéronautique
ALAT	Aviation légère de l'armée de terre
AMV	atterrissage par mauvaise visibilité
APPM	avant-projet de plan de masse
APPEB	avant-projet de plan d'exposition au bruit
ARR	arrivée
ARP	<i>airport reference point</i> : point de référence de l'aérodrome
ASSP	appontage simulé sur piste
BA	Base Aérienne
CCE	commission consultative de l'environnement
CODIS	Centre Opérationnel Départemental d'Incendie et de Secours
DCSID	Direction Centrale du Service Infrastructure de la Défense
DEP	départ
DAC	direction de l'aviation civile
DGAC	direction générale de l'aviation civile
EPCI	établissement 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> : logiciel de modélisation du bruit
LDEN	Level Day Evening Night
OACI	organisation de l'aviation civile internationale
PEB	plan d'exposition au bruit
PLU	plan local d'urbanisme
PSA	plan des servitudes aéronautiques
QFU	direction magnétique de la piste
SEA	service essences des armées
SIA	service de l'information aéronautique
SNIA	service nationale d'ingénierie aéroportuaire
TDP	tour de piste
TGO	<i>touch & go</i> : atterrissage et décollage simultanés
TMJ	trafic moyen journalier
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

ANNEXE 8.1 : DÉTAIL DES HYPOTHÈSES À COURT TERME

Classe d'appareils	Type d'appareil	Période de la journée	Nombre annuel d'utilisation des procédures (1)	Nombre annuel de jours d'activité (365 par défaut)	Pourcentage d'utilisation des procédures par type d'appareil																				Total procédures	Nombre annuel de mouvements équivalents (1)				
					Procédures standards															Procédures particulières										
					QFU 09					QFU 27					QFU 13					QFU 31										
					Départs VFR	Départs IFR	Arrivées VFR	Arrivées IFR		Départs VFR	Départs IFR	Arrivées VFR	Arrivées IFR		Départs VFR	Départs IFR	Arrivées VFR	Arrivées IFR		Départs VFR	Départs IFR	Arrivées VFR	Arrivées IFR	QFU 09			QFU 27	QFU 13	QFU 31	
D(H)09VUE	D(H)09INS	A(H)09RVUE	A(H)09LVUE	A(H)09INS	D(H)27VUE	D(H)27INS	A(H)27RVUE	A(H)27LVUE	A(H)27INS	A27MWL	D(H)13VUE		A(H)13RVUE	A(H)13LVUE		D(H)31VUE		A(H)31RVUE	A(H)31LVUE		TDPH09L	TDPH27L	TDPH13L	TDPH31L						
Avions militaires	PILATUS PC 6	J	96	220																							100%	96		
		S	24																										100%	24
		N	0																											0%
C406	J	56	220																									100%	56	
	S	0																											0%	0
	N	0																											0%	0
TBM700	J	96	220																									100%	96	
	S	0																											0%	0
	N	0																											0%	0
Avions civils	DR 400	J	144	220																								100%	144	
		S	0																										0%	0
		N	0																										0%	0
	C177	J	120	220																									100%	120
		S	0																										0%	0
		N	0																										0%	0
	B200	J	24	220																									100%	24
		S	0																										0%	0
		N	0																										0%	0
	CA 42	J	24	220																									100%	24
S		0																										0%	0	
N		0																										0%	0	
B2H2	J	3 118	220																									100%	3 118	
	S	296																										100%	296	
	N	0																										0%	0	
Hélicoptères militaires	SA 341 G	J	10 704	220																								100%	11 100	
		S	2 568																										100%	2 663
		N	1 560																										100%	1 618
	SA 330 J	J	4 116	220																								100%	5 499	
		S	372																										100%	497
		N	156																										100%	208
	SA 355 F	J	8 748	220																								100%	9 308	
		S	984																									100%	1 047	
		N	48																									100%	51	
	BO105	J	564	220																								100%	618	
		S	504																										100%	552
		N	552																										100%	605
	SA 365 N	J	144	220																								100%	144	
		S	0																										100%	0
		N	0																										100%	0
	TIGRE	J	636	220																								100%	813	
		S	48																										100%	61
		N	48																										100%	61
EC 145	J	132	220																								100%	132		
	S	12																										100%	12	
	N	0																										100%	0	
BK 117	J	48	220																								100%	48		
	S	12																										100%	12	
	N	0																										100%	0	
Hélicoptères civils	B 212	J	24	220																							100%	24		
		S	0																									100%	0	
		N	0																									100%	0	
	AS 350	J	1 000	220																								100%	1 000	
		S	0																									100%	0	
		N	0																									100%	0	
	BELL 206L	J	1 000	220																								100%	1 000	
		S	0																									100%	0	
		N	0																									100%	0	
	B 212	J	1 000	220																								100%	1 000	
S		0																									100%	0		
N		0																									100%	0		
A 109	J	1 000	220																								100%	1 000		
	S	0																									100%	0		
	N	0																									100%	0		
S 61	J	1 000	220																								100%	1 000		
	S	0																									100%	0		
	N	0																									100%	0		
Total annuel			40 978																							100%	44 072			

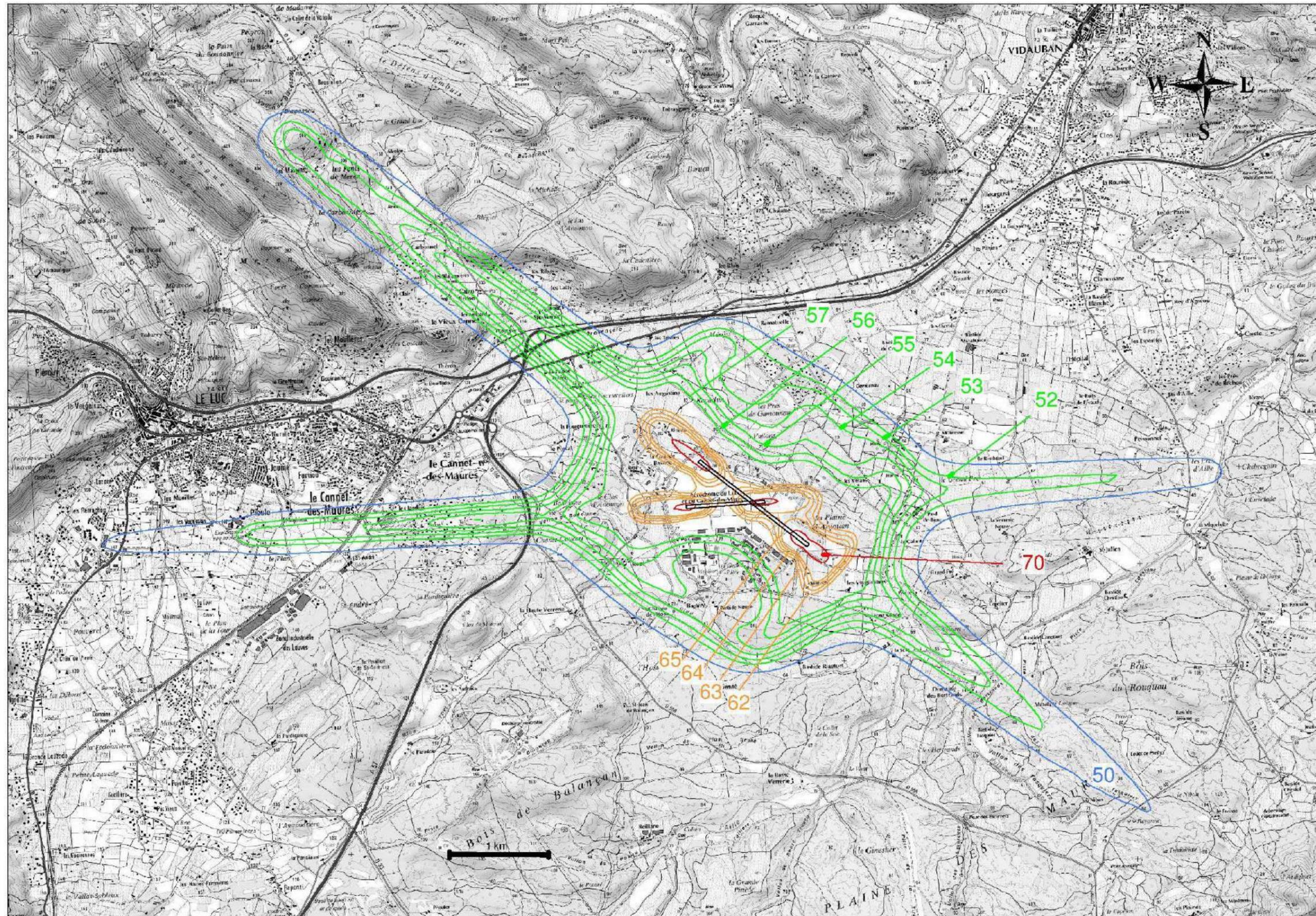
(1) Pour suivre l'activité d'un aérodrome, on compte 1 mouvement pour chaque phase de décollage ou d'atterrissage d'un aéronef. Pour les besoins de saisie de cette activité dans le logiciel INM, on compte le nombre de fois qu'une procédure est réalisée. Ainsi : pour les procédures standard, 1 départ ou 1 arrivée = 1 mouvement ; pour les procédures particulières, 1 TDP ou 1 TGO ou 1 ASSP = 2 mouvements (1 décollage + 1 atterrissage)

ANNEXE 8.2 : DÉTAIL DES HYPOTHÈSES À LONG TERME

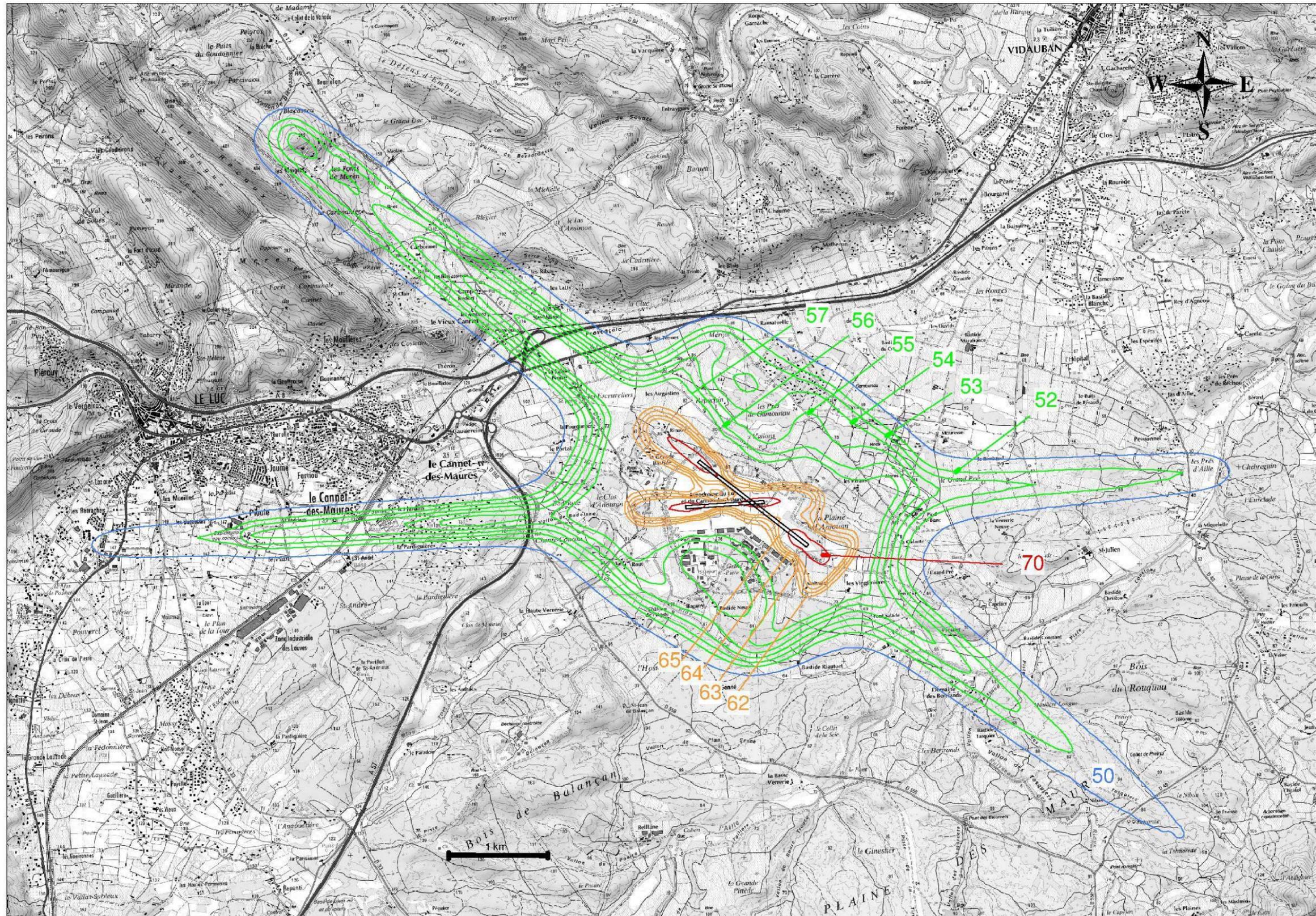
Classe d'appareils	Type d'appareil	Période de la journée	Nombre annuel d'utilisation des procédures (1)	Nombre annuel de jours d'activité (365 par défaut)	Pourcentage d'utilisation des procédures par type d'appareil																Proc partielles				Total procédures	Nombre annuel de mouvements équivalents (1)				
					Procédures standards																QFU 09	QFU 27	QFU 13	QFU 31						
					QFU 09				QFU 27				QFU 13				QFU 31													
					Départs VFR	Départs IFR	Arrivées VFR	Arrivées IFR	Départs VFR	Départs IFR	Arrivées VFR	Arrivées IFR	Départs VFR	Départs IFR	Arrivées VFR	Arrivées IFR	Départs VFR	Départs IFR	Arrivées VFR	Arrivées IFR										
D(H)09VUE	D(H)09INS	A(H)09RVUE	A(H)09LVUE	A(H)09INS	D(H)27VUE	D(H)27INS	A(H)27RVUE	A(H)27LVUE	A(H)27INS	AZ7MVL	D(H)13VUE		A(H)13RVUE	A(H)13LVUE		D(H)31VUE		A(H)31RVUE	A(H)31LVUE											
Avions militaires	PILATUS PC 6	J	110	220																						100%	110			
		S	28																									100%	28	
		N	0																										0%	0
	C406	J	64	220																								100%	64	
		S	0																										0%	0
		N	0																										0%	0
TBM700	J	110	220																								100%	110		
	S	0																										0%	0	
	N	0																										0%	0	
Avions civils	DR 400	J	166	220	17%		4%	4%																			100%	166		
		S	0																									0%	0	
		N	0																									0%	0	
	C177	J	138	220																								100%	138	
		S	0																									0%	0	
		N	0																									0%	0	
	B200	J	28	220																								100%	28	
		S	0																									0%	0	
		N	0																									0%	0	
	CA 42	J	28	220																								100%	28	
S		0																									0%	0		
N		0																									0%	0		
B2H2	J	3 586	220	32%		16%	16%																				100%	3 586		
	S	340		32%		16%	16%																				100%	340		
	N	0																									0%	0		
Hélicoptères	SA 341 G	J	12 310	220	1%	0%	2%	2%	0%																		100%	12 310		
		S	2 953		1%	0%	2%	2%	0%	2%	3%	1%	1%	3%													100%	2 953		
		N	1 794		1%	0%	2%	2%	0%	2%	3%	1%	1%	3%														100%	1 794	
	SA 330 J	J	4 733	220	5%	2%	3%	3%	2%	4%	1%	1%	1%	1%													100%	4 733		
		S	428		5%	2%	3%	3%	2%	4%	1%	1%	1%	1%													100%	428		
		N	179		5%	2%	3%	3%	2%	4%	1%	1%	1%	1%													100%	179		
	SA 355 F	J	10 060	220	0%	4%	0%	0%	5%	1%	18%	0%	0%	16%													100%	10 060		
		S	1 132		0%	4%	0%	0%	5%	1%	18%	0%	0%	16%													100%	1 132		
		N	55		0%	4%	0%	0%	5%	1%	18%	0%	0%	16%													100%	55		
	BO105	J	649	220	10%		4%	4%		9%		3%	3%														100%	649		
		S	580		10%		4%	4%		9%		3%	3%														100%	580		
		N	635		10%		4%	4%		9%		3%	3%														100%	635		
	SA 365 N	J	166	220		8%			8%		42%			42%													100%	166		
		S	0			8%			8%		42%			42%													100%	0		
		N	0			8%			8%		42%			42%													100%	0		
	TIGRE	J	731	220	8%	5%	3%	3%	5%	8%	2%	3%	3%	2%													100%	731		
		S	55		8%	5%	3%	3%	5%	8%	2%	3%	3%	2%													100%	55		
		N	55		8%	5%	3%	3%	5%	8%	2%	3%	3%	2%													100%	55		
	EC 145	J	152	220		8%			8%		50%			25%													100%	152		
		S	14			8%			8%		50%			25%													100%	14		
N		0			8%			8%		50%			25%													100%	0			
BK 117	J	55	220		20%			40%																		100%	55			
	S	14			20%			40%																		100%	14			
	N	0			20%			40%																		100%	0			
Hélicoptères civils	B 212	J	28	220																						100%	28			
		S	0																								100%	0		
		N	0																								100%	0		
	AS 350	J	1 000	220																							100%	1 000		
		S	0																								100%	0		
		N	0																								100%	0		
	BELL 206L	J	1 000	220																							100%	1 000		
		S	0																								100%	0		
		N	0																								100%	0		
	B 212	J	1 000	220																							100%	1 000		
S		0																								100%	0			
N		0																								100%	0			
A 109	J	1 000	220																							100%	1 000			
	S	0																								100%	0			
	N	0																								100%	0			
S 61	J	1 000	220																							100%	1 000			
	S	0																								100%	0			
	N	0																								100%	0			
Total annuel			46 376																							49 934				

(1) Pour suivre l'activité d'un aérodrome, on compte 1 mouvement pour chaque phase de décollage ou d'atterrissage d'un aéronef. Pour les besoins de saisie de cette activité dans le logiciel INM, on compte le nombre de fois qu'une procédure est réalisée. Ainsi : pour les procédures standard, 1 départ ou 1 arrivée = 1 mouvement ; pour les procédures particulières, 1 TDP ou 1 TGO ou 1 ASSP = 2 mouvements (1 décollage + 1 atterrissage)

Annexe 9.1 : avant-projet de plan d'exposition au bruit – courbes court terme



Annexe 9.2 : avant-projet de plan d'exposition au bruit – courbes long terme



maîtrise d'ouvrage



Ministère de la Défense



Direction Centrale du Service d'Infrastructure de la Défense



Préfecture du Var



Aérodrome de Le Luc-Le Cannet des Maures (LFMC)

Plan d'Exposition au Bruit

Plan au 1/25000ème



maîtrise d'oeuvre

DDTM 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 Aurioi CS 90890, 13627 Aix-en-Provence cedex 1

Version du 08 juillet 2016

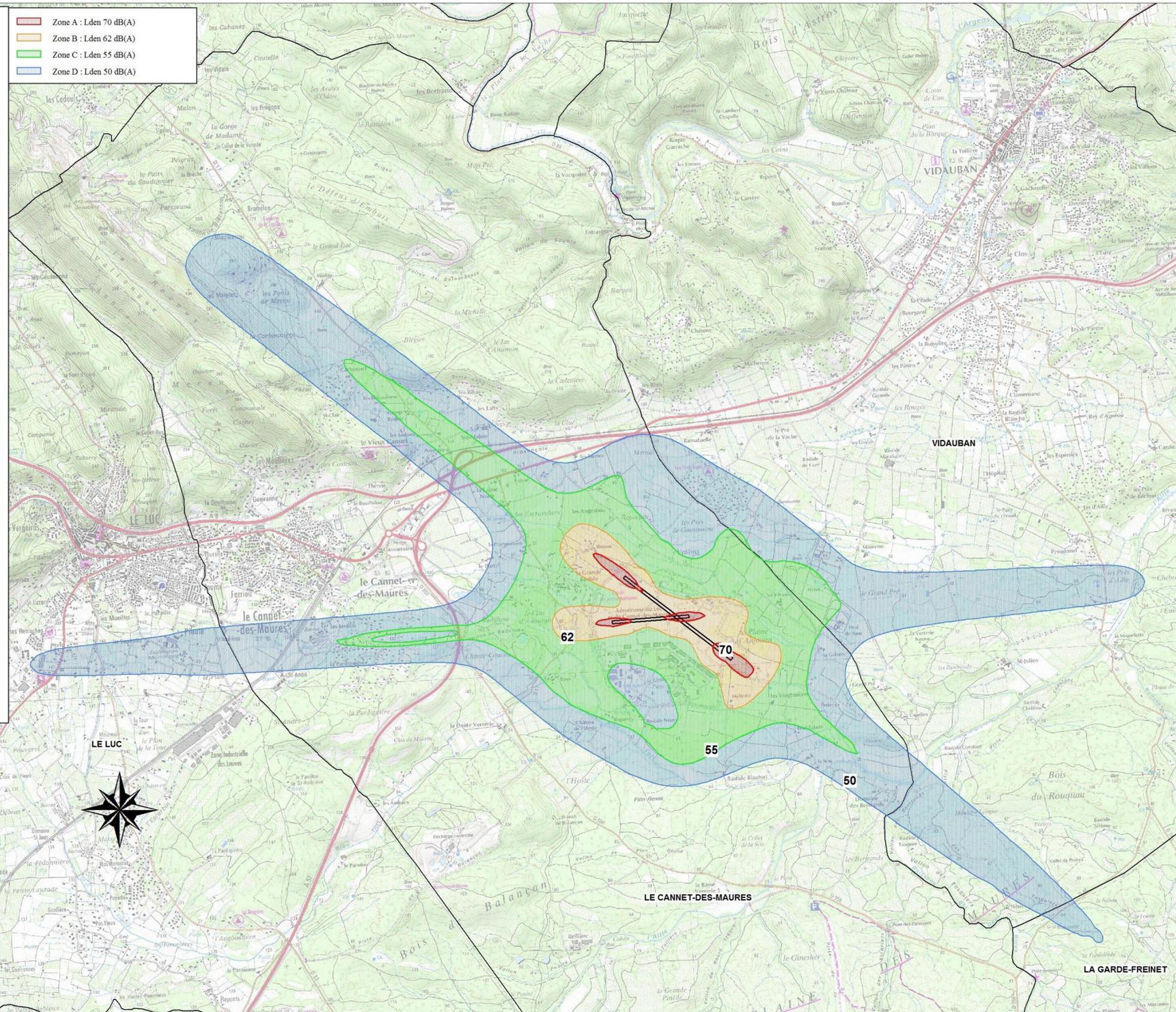
Vu pour être annexé à l'arrêté préfectoral en date du 05 AOUT 2016

Le Préfet du Var

Pierre SOUBELET

Echelle 1/25.000ème

- Zone A : Lden 70 dB(A)
- Zone B : Lden 62 dB(A)
- Zone C : Lden 55 dB(A)
- Zone D : Lden 50 dB(A)



SYSTEME GEODESIQUE		NTF
PROJECTION		LAMBERT 3 sud
CONFIGURATION DE LA PISTE		QFU13/31 - QFU27/09
HYPOTHESES	Origine	Base
	Nombre de mouvements	46 375
MODELISATION	Auteur	Exploitant
	Logiciel	INM 7.0
COMPTAGE DE POPULATION	Vérification	SNIA/Med
	Relief	MNT-IGN
	Modélisation des trajectoires	Méthode graphique sous INM
REALISATION DU PLAN	Logiciel	
	Base de données	*****
REALISATION DU PLAN	Auteur	DDTM83
	Logiciel SIG	MAP INFO
	Fond de plan	© IGN - SCAN 25 ©
	Service destinataire	PREFET
		OCTOBRE 2015