PRÉFECTURE du VAR | Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Var | service aménagement durable | bureau environnement et cadre de vie

Plan d'Exposition au Bruit (PEB)

Aérodrome de Vinon

Département du Var

Date : septembre 2019

Note de synthèse sur la consultation

VU pour être annexé à l'arrêté inter-préfectoral
en date du 29 OCT. 2019

Le PRÉFET des BOUCHES-DU-RHÔNE	Le PRÉFET des ALPES-DE-HAUTE-PROVENCE	Le PRÉFET du VAR coordinateur
Pour le Préfet, et par délégation La Secrétaire Générale AT Juliette TRIGNAT	Pour le Préfet et par délégation le Secrétaire Général Amaury DECLUDT	Jean-Luc VIDELAINE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFECTURE DU VAR
Direction départementale des Territoires et de la Mer du Var

Historique

Date	Auteur	Commentaires
Juin - Juillet - Août 2019	Préfecture du Var	Enquête publique et remise du procès-verbal du commissaire enquêteur
Août 2019	Direction Départementale des Territoires et de la Mer	consultations des services de l'État (DGAC, DSAC SE, SNIA)
Septembre 2019		traitement des observations et analyses – préparation de la note présentant les résultats
		rédaction en version définitive de la note exposant les résultats de la consultation

Affaire suivie par

DDTM83/Service Aménagement Durable/Bureau Environnement et cadre de vie
adresse postale : Préfecture du Var – DDTM – Service aménagement durable – bureau environnement et cadre de vie – Boulevard du 112ème Régiment d'Infanterie – CS 31 209 – 83 070 TOULON CEDEX
localisation géographique : Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Var – 244 avenue de l'Infanterie de Marine à Toulon (proche du port – en face des pompiers)
tél : 04 94 46 83 83 – fax : 04 94 46 32 50 – courriel : ddtm@var.gouv.fr – site internet : www.var.gouv.fr

Sigles les plus souvent utilisés

ACNUSA : autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires
AIP : publication d'information aéronautique
AP-PEB : avant-projet de plan exposition au bruit
APPM : avant-projet de plan de masse
ATT : atterrissage
BAN : base aéronautique navale
CCE : commission consultative de l'environnement
CE : commissaire enquêteur
CE : communauté européenne
CIL : commission d'intérêt local
dB(A) : décibel A (unité retenue pour représenter les sensibilités en intensité et en fréquence de l'oreille humaine, qui permet de traduire la sensibilité de l'oreille plus forte aux sons aigus qu'aux sons graves)
DDTM : direction départementale des territoires et de la mer
DEC : décollage
DGAC : direction générale de l'aviation civile
DME : dispositif ou système équipement de mesure de la distance
DSAC : direction des services de l'aviation civile
EPNdB : Effective Perceived Noise Decibel (unité de base pour la certification des avions à réaction qui se caractérise par une forte pondération des fréquences moyennes à élevées fortement génératrices de gêne)
HQE : haute qualité environnementale
LAmax : 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
P-PEB : projet de plan d'exposition au bruit
PSA : plan de servitudes aéronautiques
QFU : appellation provenant de l'ancien code radio dénommé code Q et correspondant à l'orientation magnétique de la piste
TNSA : taxe sur les nuisances sonores aériennes
VOR : radiophare omnidirectionnel VHF

Le plan d'exposition au bruit (PEB)

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

Que ceux qui y ont grandement participé
en soient ici remerciés

Représentant de l'État – autorité compétente
Préfecture du Var

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

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

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

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

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

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

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

Table des matières

Le **Plan d'Exposition au Bruit** (PEB) est un document prévu par la loi 85-696 du 11 juillet 1985 qui réglemente 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 000e qui indique les zones exposées au bruit. L'importance de l'exposition est indiquée par les lettres A, B, C, ou D.
Zone A : Exposition au bruit très forte
Zone B : Exposition au bruit forte
Zone C : Exposition au bruit modérée
Zone D : Exposition au bruit faible

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

Objet de la consultation	Mise à disposition du public du projet	Page 5
	Contenu du dossier	6
	Textes réglementaires régissant la consultation	7
	Les aspects financiers de la consultation	8
Chapitre 1 : organisation de la consultation	1.1 L'information permanente délivrée	9
	1.2 Les consultations des instances	9
	1.3 La mise à disposition du public	10
	1.4 Les publications dans la presse ou autres supports	10
Chapitre 2 : réactions au projet de PEB	2.1 Résultat de participations	11
	2.2 L'analyse des observations	13
	2.3 Les principaux enseignements	16
Chapitre 3 : les modalités de prises en compte des observations	3.1 Sur la forme des différents documents présentés	21
	3.2 Sur le contenu	21
	3.3 Des recommandations	21
	3.4 Des éléments à prendre en compte	22
	3.5 Des avancées réelles suite aux autres enquêtes publiques des autres PEB	22
Conclusion	Rappel des principaux points soulevés	22
	Suite à donner	22
Annexe	Tableau résumant les observations et les commentaires des services de l'État	24

Objet de la consultation

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

Mise à disposition du public

Les enjeux de la consultation

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

Au-delà des consultations effectuées lors des différentes étapes, le législateur a souhaité associer le public au sens large : la population d'un département, les habitants d'un lieu, les riverains, les comités d'intérêt local, les comités de quartier, les associations… avant la phase finale d'établissement du plan d'exposition au bruit (PEB).
Chacun est ainsi libre de s'exprimer sur le contenu du document et sur les mesures envisagées pour améliorer la prise en compte des nuisances sonores sur les zones ou points identifiés comme sensibles.

Une consultation de compétence État

L'article L112-16 du code de l'urbanisme, créé par l'Ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015, édicte que le plan d'exposition au bruit est établi par l'autorité administrative compétente de l'État, après consultation des communes intéressées. L'autorité en charge de cette consultation est celle compétente pour son élaboration.
Le PEB est de compétence État, confié au Préfet du Var et piloté par la Direction Départementale des Territoires et de la Mer qui se voit confier la procédure de la consultation et la mise en œuvre.

L'article R112-13 du code de l'urbanisme, créé par le décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015 précise qu'à compter de la notification de la décision d'établir ou de réviser un plan d'exposition au bruit, les conseils municipaux des communes concernées et, le cas échéant, les organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) compétents disposent d'un délai de deux mois pour faire connaître leur avis sur le projet communiqué. À défaut de réponse dans le délai imparti, l'avis est réputé favorable.
Les communes concernées ont été consultées le 02 avril 2019.

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

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

Une démarche participative ouverte au plus grand nombre

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

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

Contenu du dossier

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

- un **rapport de présentation :** il définit, à partir des prévisions de développement de l'activité aérienne, de l'extension prévisible des infrastructures et des procédures de circulation aérienne, des zones diversement exposées au bruit engendré par les aéronefs.
  Il les classe en fonction de l'intensité décroissante du bruit en zones A et B, dites zones de bruit fort, C, dite zone de bruit modéré, et D. Ces zones sont définies en fonction des valeurs d'indices évaluant la gêne due au bruit des aéronefs fixées par décret en Conseil d'État. La délimitation d'une zone D est facultative à l'exception des aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quatervicies 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.

À 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 rendu obligatoire par la loi n° 85-729 du **18 juillet 1985** et la loi du **2 février 1995** dite « Barnier » et le renforcement de la protection de l'environnement complété par un décret du **10 mai 1996**.
Une charte de la concertation a été établie le **5 juillet 1996** avec 3 objectifs majeurs : promouvoir la participation des citoyens aux projets, améliorer le contenu des projets, fournir aux différents partenaires des bases.
La loi n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité intègre un nouveau chapitre intitulé « Participation du public à l'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement ayant une incidence importante sur l'environnement ou l'aménagement du territoire ». Cette loi sur la démocratie de proximité a renforcé le dispositif visant à développer la participation des citoyens dans les processus de décision.

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

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

Les procédures et les modalités appliquées par la DDTM du Var

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

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

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

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

Les aspects financiers de la consultation

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

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

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

ont été réalisés :

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

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

Dépenses estimées par poste	
Postes de dépenses	en euros
Émoluments et frais de déplacement du commissaire enquêteur	1 000 à 4 000
Impression – reprographie	1500
Publication	3600
Livraison	100
Frais divers	400
Mobilisation temps coût agents	1000
Total TTC en euros	7600

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

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

Chapitre 1 : organisation de la consultation

1.1 L'information permanente délivrée

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

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

1.2 Les consultations des instances

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

Pour ce qui concerne la phase de consultation, il convient de faire la distinction entre :
- les consultations obligatoires (les Ministères de la Transition Écologique et Solidaire, de la Défense, la DREAL PACA, les EPCI compétents, les communes concernées…) ;
- les consultations pouvant être jugées nécessaires pour apporter un éclairage (ADEME, ARS, ANAH…) ;
- la consultation du public.

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

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

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

1.3 La mise à disposition du public

L'arrêté inter-préfectoral n° DDTM/SAD/UPEG – 2019/26 du 20 mai 2019 portant ouverture d'une enquête publique relative au projet de plan d'exposition au bruit (P-PEB) de l'aérodrome de Vinon indique qu'il sera procédé, sur le territoire des communes de Vinon-sur-Verdon, Gréoux-les-Bains, Corbières et de Saint-Paul-lez-Durance dans les départements du Var, des Alpes-de-Haute-Provence et des Bouches-du-Rhône à une enquête publique, dans les formes prescrites par le code de l'environnement, relative au projet de plan d'exposition au bruit (P-PEB) de l'aérodrome de **Vinon**.
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 24 juin 2019 et se terminant le jeudi 25 juillet 2019.
Une information en a été faite par voie de presse. Les communes concernées étaient en charge d'afficher l'avis informatif en Mairie, ou à défaut l'arrêté inter-préfectoral.

Lieux et supports

Le siège de l'enquête est fixé en mairie de Vinon-sur-Verdon.

Pendant la durée de l'enquête, toute personne pouvait prendre connaissance du projet de PEB :
1) en support papier aux horaires habituels d'ouverture au public dans les lieux suivants : aux Mairies des communes concernées : Vinon-sur-Verdon, Gréoux-les-Bains, Corbières et de Saint-Paul-lez-Durance ;
2) en format numérique depuis un poste informatique au service aménagement durable/bureau environnement et cadre de vie, aux heures d'ouverture habituelles de la préfecture du Var ;
3) 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 postal adressé au commissaire enquêteur au siège de l'enquête ;
3) soit par voie dématérialisée en utilisant le formulaire de « contact » accessible sur le site internet du Portail de l'État dans le Var à l'adresse **www.var.gouv.fr** ;
3) soit en rencontrant le commissaire enquêteur (permanences dans les différentes communes).

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

1.4 Les publications dans la presse ou autres supports

Les outils d'information et de communication sont avant tout destinés au grand public.
L'information légale du public se fait :

- par voie de presse par un avis au public faisant connaître l'ouverture de l'enquête ainsi que les conditions de déroulement, publié dans la rubrique « annonces légales » d'un journal diffusé dans le(s) département(s) concerné(s). La publication est réalisée par les soins du préfet du Var et aux frais de la DGAC, en caractères apparents, quinze jours au moins avant le début de l'enquête, et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux locaux diffusés dans le département du Var. Ces journaux seront versés au dossier d'enquête déposé en mairie. Il a été publié une annonce légale :
  1) le 6 juin 2019 et le 24 juin 2019 dans 3 journaux à diffusion locale : « Var-Matin », « La Marseillaise » et « La Provence » ;
  2) le 7 juin 2019 et le 28 juin dans le journal à diffusion locale « Haute Provence Info ».
- l'avis d'enquête sera, quinze jours au moins avant le début de l'enquête et durant toute la durée de celle-ci, publié par voie d'affiches et éventuellement par tous autres procédés en usage sur le territoire des communes concernées par les soins de leur maire. Il sera justifié de l'accomplissement de cette formalité par un certificat établi par le maire et versé au dossier d'enquête.
- dans les mêmes conditions, l'avis d'enquête sera affiché dans la zone publique de l'aérodrome de Vinon.

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

Chapitre 2 : réactions au projet de PEB

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

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

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

- 5 lieux de consultation du projet de PEB ont été ouverts : 4 dans les communes avec registre d'enquête et 1 en DDTM (sans registre). Les 4 registres ont été remis, via le commissaire enquêteur, à la DDTM du Var.
- parmi les possibilités de réponses : mise à disposition d'un registre par commune, d'un formulaire de réponse électronique accessible sur le Portail de l'État dans le Var, d'une adresse postale pour la réception des courriers adressés au commissaire enquêteur.

Il a été notifié le mercredi 12 juin 2019 par le commissaire enquêteur un défaut d'affichage (taille non réglementaire) à la commune de Corbières, signalé et rectifié le mardi 02 juillet 2019.
Il n'a pas été signalé d'irrégularités ou d'incidents constatés (défaut 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 daté son rapport et ses conclusions du 20 août 2019. La réception en préfecture a été faite le 23 août 2019.
Les observations ont fait l'objet d'une analyse et d'un regroupement par thématique. La consignation des observations est reprise dans un tableau de suivi mis en annexe afin de faciliter la démarche d'analyse des services de l'État gestionnaires.

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 modeste pour le grand public comparativement aux nombres d'habitants et nombre de communes impliquées. Les collectivités ont participé par la voie des communes.

Niveau d'implication des collectivités et du public				
	Temps offert pour la réflexion	**Saisines**	**Nombre de réponses**	**Taux de réponses parmi tous les participants**
EPCI et communes	2 mois	2 EPCI 4 communes	0 délibération inter-communale 4 délibérations des conseils municipaux (DCM)	12,90%
public	1 mois	Tout public	27 observations	87,10%

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 Mairies Aucun courrier/courriel d'un particulier Aucun contact	Aucun courrier /courriel du public adressé au siège de l'enquête publique 4 observations sur registre de Vinon-sur-Verdon dont 1 courrier de la Mairie de Vinon-sur-Verdon avec 6 pièces jointes 8 observations sur le registre de la commune de Corbières 14 observations électroniques déposées sur le portail de l'État 1 courrier adressé à la préfecture 3 autres contacts directs pris avec le commissaire enquêteur (CE)	Aucun courrier/courriel EPCI Aucune réunion du CE avec Mrs. les maires des 4 communes concernées Aucune réunion du CE avec M. le directeur de l'aérodrome de Vinon

Nombre d'avis formulés sur support (registre ou courrier/courriel)			
Support	Avis favorables	Avis défavorables	Se sont exprimés mais n'ont pas émis d'avis
Registre de Vinon-sur-Verdon (4)	0	1	3
Registre de Corbière	0	0	8
Registre de Gréoux-les-Bains (0)	0	0	0
Registre de Saint-Paul-lez-Durance (0)	0	0	0
Courrier postal et électronique au siège de l'enquête (0)	0	0	0
Courriers postaux ou électroniques adressés à la préfecture (15)	2	0	13
Total (27)	**2**	**1**	**24**

Gestion des observations selon les différents moyens d'expression et type de supports		
Observations écrites	Observations des particuliers consignées dans les registres	12
	Effectuées par courrier libre	1
	Formulées dans une pétition	0
	Envoyées par messagerie électronique dédiée	14
	Envoyées sur autre messagerie	1
Observations orales	Délivrées verbalement en face à face ou en réunion avec le commissaire	0

Ce sont donc 27 observations écrites recensées qui seront analysées dans leur contenu.

Le rapport d'enquête du commissaire enquêteur indique :
12 remarques ont été portées sur les registres par écriture directe, 14 observations formulées sur le site dédié de la préfecture via un formulaire spécifique et 3 personnes sont venues consultées le projet-de plan'd'exposition au bruit lors des permanences essentiellement à Vinon-sur-Verdon. Elles résident ou sont propriétaires non loin de l'aérodrome ou sur la commune de Beaumont-de-Perthuis. Ces personnes venaient pour exposer leurs doléances sur le bruit généré par certains aéronefs de l'aérodrome et pour savoir ce qu'est un plan d'exposition au bruit.

Le commissaire enquêteur a clos les registres d'enquête :
- le jeudi 25 juillet à 17h00 à Vinon-sur-Verdon ;
- le vendredi 26 juillet 2019 à 9h30 à Gréoux-les-Bains, à 10h30 à Saint-Paul-lez-Durance et à 11h30 à Corbières.

Le 1er août 2019 le commissaire enquêteur a transmis à Monsieur le Préfet du Var, via la DDTM, son PV de synthèse des observations et les a commentés au cours d'une réunion avec la chef du bureau en charge du dossier à la DDTM du Var. Un mémoire en réponse des éléments apportés par l'État a été adressé au commissaire enquêteur par courrier daté du le 14août 2019.

2.2 L'analyse des observations

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

Regard sur la totalité des observations

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

Teneur des observations …		
... liées au PEB révisé de l'aérodrome	**… liées au PEB en général**	**… hors champ du PEB**
en lien avec la procédure – trajectoires * – typologie des avions * – topographie* **en lien avec le document d'urbanisme** – constructibilité des zonages ° – obligations d'isolation phonique # – personnes qui expriment un risque en termes de nuisances et de sécurité sur les gens et les biens en lien avec les futures constructions permises dans l'enveloppe de la courbe C du P-PEB°	**en lien avec la réglementation** – personnes victimes du bruit de l'aérodrome qui attendent des solutions# **sans lien avec la réglementation** – personne manifestant une réelle nuisance sonore ressentie	**en lien avec les nuisances sonores** – nuisances causées par les trajectoires d'atterrissage et de décollage – autres sources de bruit (ULM, hélicoptères, écoles de pilotage…) – nuisances causées par les vols de nuit **en lien avec les bruits de comportement** – activités de loisirs et aéro-club **en lien avec les activités annexes** – pollution par délestage de sable et retombée d'eau depuis les aéronefs **autres** – légitimité de l'aéroport et de ses activités

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

Gestion des observations après tri			
Messages liés au PEB	Messages entrant dans le champ réglementaire du PEB	Messages entrant dans d'autres champs réglementaires	Messages hors PEB
3 ***	2 °°	2 # #	8

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

Analyse des requêtes formulées sur le PEB

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

Thèmes abordés	Synthèse réponses apportées par les services de l'État
Objectifs d'un PEB	Le PEB a uniquement deux objectifs : ● permettre un développement maîtrisé de l'urbanisation au voisinage de l'aérodrome en évitant d'exposer de nouvelles populations aux nuisances sonores, ● préserver l'activité aéronautique. Dans les zones définies par le plan d'exposition au bruit, l'extension de l'urbanisation et la création ou l'extension d'équipements publics sont interdites lorsqu'elles conduisent à exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit. L'article L112-10 du Code de l'urbanisme en définit les principes et les exceptions. Le PEB est un document d'urbanisme opposable aux tiers et aux documents d'urbanisme des communes. Le PEB s'impose au document d'urbanisme en vigueur, et pas l'inverse. Aussi, un permis de construire ne saurait être délivré dans les conditions d'interdiction, quelque soit la capacité d'accueil prévue au document d'urbanisme.
Procédure liée au PEB	En application de l'article L.112-5 du CU et de l'annexe à l'arrêté du 28 mars 1988, l'établissement d'un PEB est obligatoire pour l'aérodrome de Vinon. Dans une démarche pédagogique, une plaquette intitulée « PEB d'un aérodrome – Action préventive contre les nuisances sonores » visant à clarifier les éléments de procédure, la méthode et la terminologie, a été intégrée au dossier d'enquête publique. Les informations liées à la procédure de révision du PEB de l'aérodrome de Vinon et à son état d'avancement figurent sur le portail de l'État www.var.gouv.fr La procédure est définie par le code de l'urbanisme aux articles L112-3 et suivants et R112-1 et suivants.
Méthodologie d'un PEB	Tel qu'il est prévu par la réglementation en vigueur, le PEB est basé sur une modélisation mathématique simplifiée, identique pour tous les aérodromes au plan international. Du fait de son caractère universel, normalisé et moyenné, le calcul est nécessairement une représentation de la gêne sonore standardisée adaptée à la situation locale. Les hélicoptères ont été pris en compte dans la simulation, en utilisant un modèle mathématique adapté distinct de celui des avions, simulant un bruit caractérisant leur motorisation et le bruit spécifique des voilures tournantes. La modélisation des zones de bruit d'un aérodrome ne prend en compte que les activités aériennes. En ce qui concerne le nombre de mouvements, l'exploitant le limite bien que la capacité d'accueil de l'aérodrome soit supérieure. Certaines activités sont interdites entre le 14 juillet et le 31 août, ainsi que les dimanches et jours fériés. La modélisation est basée sur un nombre de mouvements moyens journaliers. L'ensemble des hypothèses utilisées (nombre de mouvements et trajectoires) a été mentionné dans le rapport de présentation. La modélisation ne prend jamais en compte ni les passages d'aéronefs isolés, ni la réverbération sonore sur les parois de relief. Un modèle numérique de la topologie des environs de l'aérodrome a été appliqué pour pouvoir estimer l'impact du relief sur les niveaux de bruit calculés. Enfin concernant la suggestion de contraindre l'aérodrome sur des valeurs de bruit instantané (pratiqué pour les 12 aéroports français les plus importants), la réglementation ne prévoit pas de le faire pour de petits aérodromes (coût trop importants). Depuis 2002, la modélisation se base sur le Lden qui est un indice de gêne sonore (et non de bruit) qui est commun à tous les modes de transport. La formule de l'indice Lden pour l'aviation est publiée dans le code de l'urbanisme. Néanmoins, pour l'adapter au mieux au contexte local, les limites des zones de bruit peuvent être modulées par le choix d'un indice limite Lden plus ou moins important dans une large fourchette prévue par la réglementation. Ce choix appartient au Préfet. Le code de l'urbanisme prévoit que les hypothèses du PEB sont réexaminées tous les cinq ans au moins. Aussi, si les trajectoires évoluent significativement durant ce délai, il pourra être proposé au préfet une mise en révision du PEB par anticipation. La totalité du PEB approuvé sera disponible sur le site des services de l'État dans le Var ainsi que sur le site Géoportail.
Trajectoires	Concernant la prise en compte des écarts latéraux : la dispersion latérale (± 0,5 nautiques) a été appliquée à l'ensemble des trajectoires nominales retenues. Il existe une réglementation qui impose aux pilotes des hauteurs minimales de survol, mais non applicables aux décollages et atterrissages. Au sein de la DGAC, la DSNA est le prestataire de services de navigation aérienne au sens des règlements européens du Ciel unique, et assume la responsabilité opérationnelle du contrôle aérien dans l'espace aérien français. En revanche, le contrôle d'approche des avions est pris en charge par la vigie de la tour de contrôle de l'aérodrome.

Vol de nuit	Les vols d'hélicoptères de nuit concernent l'activité militaire, soumise à habilitation. L'aérodrome est fermé la nuit, sauf pour la sécurité civile et les canadairs. L'exploitant de l'aérodrome n'est pas partie prenante dans la gestion de ces vols.
Evolution du matériel lié aux aéronefs	Le renouvellement ou la modernisation du parc français d'avions légers est limité soit par l'aspect financier soit par l'impossibilité d'améliorer certaines performances acoustiques. Les nouvelles technologies apportent de nombreuses améliorations, notamment dans l'abaissement des niveaux sonores. L'arrivée sur le marché d'aéronefs moins bruyants et plus performants, permet de réduire le bruit d'environ 6 décibels par rapport aux limites fixées par l'OACI.. Les moteurs auxiliaires de puissance (Auxiliary Power Unit – APU) fonctionnent avec du kérosène provenant des réservoirs de l'avion et sont utilisés pour alimenter l'avion en énergie électrique, en air conditionné, ainsi que pour démarrer les moteurs. Certains turbopropulseurs et certains avions d'affaires n'en disposent pas.
Evolution de la réglementation	L'intérêt général de l'aérodrome pour le transport aérien est reconnu par le ministre des transports (cf. arrêté du 15 mars 1973). Dans le but de protéger les populations des « grandes agglomérations », le décret du 20 octobre 2010 réglemente le trafic des hélicoptères dans près de 1000 communes.
Pollutions atmosphériques	Pour les activités aéroportuaires au sol, la DGAC a confié au CITEPA la réalisation d'un guide principal, décrivant les calculs pour l'ensemble des polluants atmosphériques, et d'un supplément dédié aux moteurs auxiliaires des avions (APU), destinés aux gestionnaires d'aéroports et aux associations agréées de surveillance de la qualité de l'air. Le PEB n'a pas vocation à intégrer l'ensemble des éventuelles pollutions hormis les nuisances sonores.
Autres nuisances sonores	Les communes concernées par des nuisances sonores diverses (installations classées pour la protection de l'environnement, activités de loisirs, activités sportives…) peuvent établir un Plan d'action ou des chartes de bonnes conduites avec les exploitants de ces installations, en liaison avec les riverains et les associations…
Activités de loisirs et évènementiels aériens	En France, le cadre réglementaire applicable aux manifestations aériennes est porté par l'arrêté du 4 avril 1996. Elles sont soumises à autorisation préfectorale. Concernant les meetings aériens, les autorisations au regard des espaces de vols sont du ressort de la DGAC.
Bruit de comportement	Les remarques émises concernant le bruit de comportement, le bruit des infrastructures de transports terrestres, la zone de voltige ou les survols occasionnels lors de manifestations aériennes ponctuelles ne sont pas l'objet du présent dossier.
Charte de l'environnement	Une charte de l'environnement permet de clarifier les modalités d'exploitation et se veut un moyen d'échanges et de dialogue entre l'exploitant de l'aérodrome et les collectivités, les riverains, les pilotes, les associations. Elle n'est absolument pas obligatoire mais peut s'avérer utile en cas d'incompréhension et de conflits, voire de plaintes récurrentes.

Le PEB a pour objectif de maintenir l'activité aéronautique. Néanmoins comme toute infrastructure de transport, l'exploitant doit faire en sorte de maîtriser ses effets vis-à-vis du voisinage. Pour cela la réglementation française traduit l'approche équilibrée préconisée par l'Organisation de l'aviation civile internationale.
Le PEB n'a pas vocation à prendre en compte les éventuelles modifications des infrastructures aéroportuaires ; c'est un état à un instant T.

2.3 Les principaux enseignements

Lors d'une enquête publique, peu de remarques évoquent un satisfecit notamment sur la réglementation en vigueur, la qualité du document qu'il juge sérieux et gage de progrès futurs et des études produites, le niveau d'écoute des interlocuteurs, la mobilisation des services, les financements dégagés par l'État…
Le grand public attend surtout une prise en compte de leurs doléances, voire de leurs plaintes, à titre collectif (CIL, associations…) mais aussi individuelles. Des requérants, souvent déboutés dans leurs précédentes démarches (plaintes, signalement auprès des gestionnaires ou des collectivités) espèrent être entendus et profitent de l'occasion pour s'exprimer très librement. Certains se lancent dans le conseil, proposent des solutions qu'ils jugent pertinentes et de bon aloi, veulent définir des stratégies à adopter ou choisir les meilleurs équipements. Mais, aucun fondement technique, scientifique ou financier ne vient étayer ces propositions.

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

La thématique Bruit difficile à appréhender pour le Grand Public

Chaque dossier présenté à l'enquête publique aborde un thème très précis, voire pointu techniquement. Le sujet du bruit lié à un aérodrome est spécifique. Voici présentés les principaux sujets généralement évoqués par les requérants :

Sujets	Définitions et 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. À l'intérieur de la courbe délimitant la zone C, elles ne pourront plus être utilisées pour la construction d'immeubles d'habitation, à supposer que les règles d'urbanisme auraient permis une telle construction. Il est vrai que leur valeur pourrait se voir ainsi diminuée. Néanmoins, compte-tenu du caractère essentiellement forestier de l'emprise des zones de bruit du PEB, il est vraisemblable que peu de parcelles sont destinées à la construction et qu'ainsi l'impact du PEB sur la valeur du foncier est très faible.
Mouvements	Un atterrissage est un mouvement. Un décollage est un mouvement.
Bruit et santé	Du point de vue médical, une corrélation nette entre l'état de santé et le degré d'exposition à des nuisances sonores permanentes et continues est depuis longtemps prouvée.
Décibel Décibel (A)	L'intensité du son se mesure en décibel. Un filtre est utilisé sur les appareils de mesure, le filtre (A) pour rendre compte de la sensibilité particulière de l'oreille humaine, qui n'est pas la même selon les différentes fréquences (l'oreille est plus sensible aux fréquences moyennes qu'aux fréquences graves et aiguës). On parle alors de décibel (A) ; c'est l'unité que l'on rencontre dans toutes les réglementations. Filtre (A) : l'ouïe humaine est exposée en permanence à des ondes sonores. La perception de ces ondes sonores n'est cependant pas un phénomène linéaire. La sensation transmise au cerveau par l'ouïe n'est pas proportionnelle à l'intensité sonore. Les niveaux sonores sont mesurés au moyen d'une échelle de compensation logarithmique, exprimée en décibel (dB). 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.

	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. 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).
Gêne sonore et indice Lden	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. 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.
Nuisances aéroportuaires	La maîtrise des nuisances aéroportuaires repose sur trois piliers : 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. 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. Néanmoins, les deux autres piliers font l'objet d'autres mesures, qui continueront indépendamment de l'approbation ou non du PEB : réduction de bruit à la source et maîtrise des trajectoires. Il n'est toutefois pas prévu par la réglementation de mesure de bruit par un organisme indépendant dans le cas de l'aérodrome de Vinon.
Autres types de bruit bruit des infrastructures de transports terrestres (RD, LN, Autoroute..)	La modélisation des zones de bruit d'un aérodrome ne prend en compte que les activités aériennes. Le classement sonore des voies bruyantes (autoroutes, routes départementales, voies ferrées…) relève d'un arrêté préfectoral (voir Portail de L'État). Les bruits de comportement sont de compétence Maire. Les communes concernées par des nuisances sonores diverses (installations classées pour la protection de l'environnement, activités de loisirs, activités sportives…) peuvent établir un Plan d'action ou des chartes de bonnes conduites avec les exploitants de ces installations, en liaison avec les riverains et les associations.
Analyses multicritères	Le bruit ne se cumule pas. Les réglementations ne prévoient pas d'analyses multicritères.
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

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

Sujets	Définitions et réponses de l'État
PEB et enquête publique	Le législateur en a défini les contours de la procédure liée au bruit des aérodromes.
	L'arrêté préfectoral définit les modalités de l'enquête publique (le nombre et le lieu des permanences, par exemple) et les modalités d'accès aux documents. La commune dont le périmètre du PEB ou son impact est le plus prégnant est désigné comme siège de l'enquête. La population est consultée lors des enquêtes publiques prévue à cet effet. Il convient également de participer, en tant que citoyen aux enquêtes publiques liées au document d'urbanisme qui définit les zones d'urbanisation.
PEB et aménagement/urbanisme	Le PEB s'impose au SCoT, PLU, carte communale en vigueur. Le PEB ne comporte par de volet environnemental.
PEB et PLU 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 consultés dans le cadre de la procédure. Il leur appartient de répondre ou pas. À 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 1/25000éme, est conforme à la législation en vigueur. La procédure de PEB ne prévoit pas d'étude d'impacts.
Constructibilité	Dans le périmètre du PEB, elle est définie dans l'article L112-10 et suivant du code de l'urbanisme créé par l'ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015.

Des éléments techniques du dossier difficiles à appréhender

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

Sujets	Définitions et réponses de l'État
Méthode	En ce qui concerne la modélisation du bruit, il est exact que le modèle procède de diverses simplifications de la réalité, ceci afin d'aboutir de manière inévitablement imparfaite mais réaliste, à la production de cartes permettant d'éviter l'exposition de nouvelles populations au bruit aéroportuaire. Cette simplification a pour conséquence que des émergences sonores peuvent être constatées ponctuellement, qui ne sont pas prédéterminées par le modèle, mais ne sont ressenties que dans un secteur spécifique. Malgré cela, cette méthode reste globalement satisfaisante et est reconnue comme telle puisqu'elle est préconisée par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Elle est par ailleurs imposée par la réglementation européenne.
Hypothèses de trafics	Le décret n°2012-1470 du 26 décembre 2012 a adapté les modalités d'élaboration des PEB à certaines catégories d'aérodromes : les aérodromes de petite taille qui accueillent un trafic irrégulier et limité. Les nouvelles règles sont conçues de manière à s'adapter à la diversité des configurations locales. Elles ont été appliquées pour cet aérodrome. Si le trafic aérien est une donnée nécessaire pour élaborer le PEB, ce n'est pas le PEB qui en est le fait générateur, mais bien la plateforme aéroportuaire et les services associés. Ainsi, le trafic évoluera indépendamment du PEB, que celui-ci soit approuvé ou non. Le seul effet de l'approbation sera d'éviter d'exposer de nouvelles populations au bruit lié à l'activité aéroportuaire (code l'urbanisme articles L112 et R112). Les prévisions de trafic sont des évaluations sur 10 à 15 ans. La modélisation des zones exposées au bruit est réalisée à partir des hypothèses de trafic court, moyen et long termes et des procédures de circulation aérienne. Les mouvements de court terme sont ceux qui sont prévus dans les années suivant immédiatement l'approbation du PEB, ceux de moyen terme dans 5 à 10 ans et ceux de long terme dans 10 à 15 ans. Il est à noter que la ventilation des mouvements sur le court, moyen ou long terme, ainsi que l'échéance retenue n'ont pas d'incidence majeure puisqu'au final, c'est la courbe enveloppe des trois termes qui sert de référence pour le PEB. Un PEB peut être révisé tous les 5 ans si des modifications substantielles interviennent.
Représentation des courbes isophones	La méthodologie est européenne. La modélisation des zones exposées au bruit est réalisée à partir des hypothèses de trafic court, moyen et long termes et des procédures de circulation aérienne. Les règles de délimitation des zones de bruit d'un PEB sont définies par les articles R.112-1 à R.112-3 du code de l'urbanisme. Elles précisent, notamment, que la valeur de l'indice de bruit est calculée sur la base de l'indice Lden exprimé en décibels (dB). Les zones exposées au bruit sont définies à partir des prévisions de développement de l'activité aérienne, des procédures de circulation aérienne et, s'il y a lieu, de l'extension prévisible des infrastructures.
Trajectoires	Les trajectoires des aéronefs ne peuvent pas être assimilées à des systèmes de type filaire constitués de rails, que les aéronefs suivraient avec précision. L'organisation de la circulation aérienne, l'utilisation ou non des systèmes de conduite de vol embarqués et les variables météorologiques (vent, température, pression…) conduisent à une dispersion latérale significative des trajectoires réelles. La trajectoire sol nominale prise en compte pour l'étude d'un PEB est donc la moyenne du faisceau de trajectoires correspondant à un itinéraire spécifique. Elle est généralement définie géométriquement à partir de données comme les publications aéronautiques, mais elle peut aussi l'être à partir d'une analyse statistique de données radar.

	Les pilotes n'ont pas d'obligation de suivre des trajectoires prédéterminées. Ils sont libres de choisir, en fonction des conditions du jour, d'autres itinéraires pour rejoindre l'aérodrome ou en partir. En outre, il existe une dispersion autour des trajectoires, qui est d'ailleurs prise en compte par le modèle de calcul. Il n'est ainsi pas anormal de constater la présence d'avions éloignés des trajectoires mentionnées dans le dossier de PEB.
Paramètres météorologiques et orographiques	Le calcul des courbes de bruit annuelles repose sur des conditions météorologiques moyennes, notamment un vent de face de 8 nœuds ou 14,8 km/h. Il n'est pas affiné en fonction de la période de la journée ou de l'année, mais cette approximation a cependant des effets limités et acceptables pour le calcul d'indices de bruit cumulatifs qui s'appuient sur des niveaux sonores moyens sur une année. Les paramètres de modélisation du bruit prennent également en compte la répartition moyenne des vents au cours de l'année, dont découle naturellement le taux d'utilisation de chaque sens de la piste. La topographie aux environs de l'aérodrome peut avoir un impact sur les niveaux sonores. Seule la variation de la distance entre la source de bruit (l'avion) et le récepteur au sol induite par le relief est prise en compte dans la méthode d'élaboration des cartes de bruit définie au niveau international. Un modèle numérique de terrain des environs de l'aérodrome a été appliqué pour pouvoir estimer, même partiellement, l'impact du relief sur les niveaux de bruit calculés.
Périmètre du PEB	La modélisation des zones de bruit d'un aérodrome ne prend en compte que les activités aériennes. 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.
Type d'aéronefs	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. 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. Quoi qu'il en soit, ce n'est pas l'approbation ou non du PEB qui pourra répondre à cette préoccupation. 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.

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 technicienne.

Chapitre 3 : les modalités de prises en compte des observations

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

3.1 Sur la forme des différents documents présentés

De façon immédiate, il conviendra de :

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

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

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

3.2 Sur le contenu

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

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

3.3 Des recommandations

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

- de poursuivre la mise en ligne sur le Web des démarches relatives au PEB afin d'informer quasiment en temps réel des procédures mises en œuvre et de leur état d'avancement ;
- de présenter aux acteurs Bruit, notamment les EPCI et les communes concernées, des aérodromes les démarches et les procédures
- de réaliser un bilan annuel des actions engagées ;
- de garantir la participation active de l'exploitant de l'aérodrome ;
- de s'attacher à identifier les secteurs les plus sensibles afin qu'ils soient préservés du bruit et de ~~porter~~ ses éléments à la connaissance des communes en charge de l'aménagement du territoire, afin de ne pas exposer davantage de population aux nuisances sonores.

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 (adjoint au maire à l'urbanisme, secrétaire général…)
- de faire le lien avec le document d'urbanisme (et son état d'avancement)
- de faire des points réguliers avec les gestionnaires/exploitants pour récolter l'information et les données trafics,
- de formaliser des éléments écrits compréhensibles et diffusables,
- …

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

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

Les personnes intéressées sur la thématique Bruit dans son ensemble :

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

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

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

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

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

Conclusion

La participation à l'enquête publique

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

La commune de Vinon-sur-Verdon s'est manifestée en déposant un courrier assorti de 6 pièces jointes en plus de la délibération du conseil municipal intervenue dans la phase de consultation des collectivités. Les quatre communes impactées par le périmètre du PEB ont toutes répondues par une DCM. Les avis sont négatifs au regard du choix de la courbe C fait par le préfet.

Le commissaire enquêteur a émis un avis favorable sur le projet de révision du PEB de l'aérodrome de Vinon avec une réserve portant sur le choix de la valeur d'indice Lden 57 en lieu et place de l'indice Lden 54. Il précise que les autres indices restent identiques.

Rappels des principaux points soulevés

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

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

La DSAC/SE a répondu très précisément sur les différents points, notamment les nuisances sonores, les hypothèses de trafic et les trajectoires.
La DDTM a complété sur les éléments de procédure et les aspects urbanistiques. Sur ce dernier point, il est également précisé que la révision 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 et les recommandations du commissaire enquêteur ne sont pas de nature à remettre en cause le présent document. Le PEB est conforme et remplit ses obligations. Le préfet du Var appréciera l'analyse et les argumentaires des différents participants et des services de l'État. Il décidera du choix définitif des différentes courbes et proposera l'approbation du PEB en inter-préfectoral.

Annexe

Tableau

résumant les observations

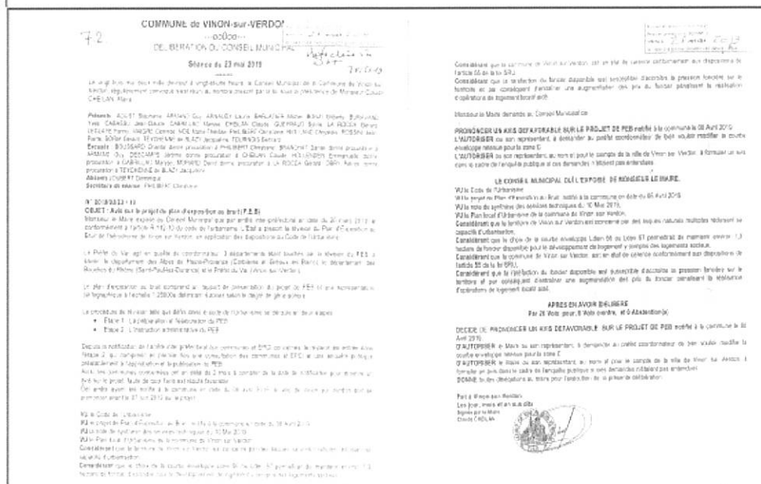
et

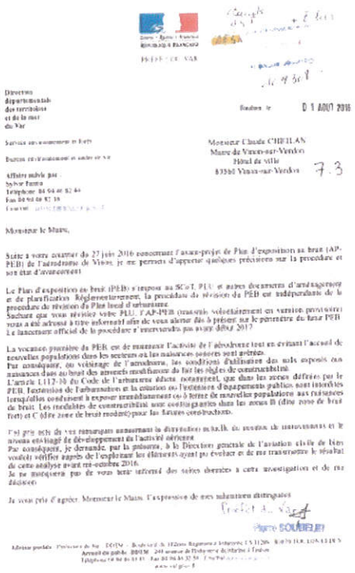
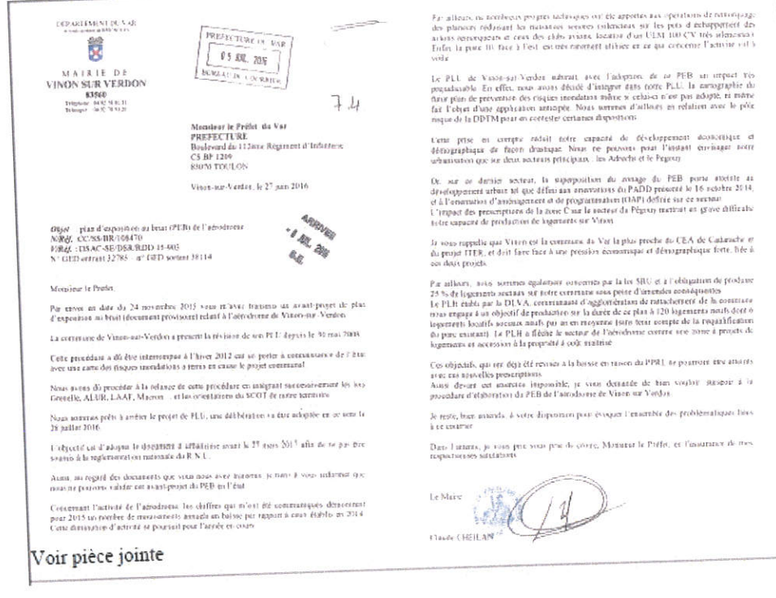
les commentaires des services de l'État

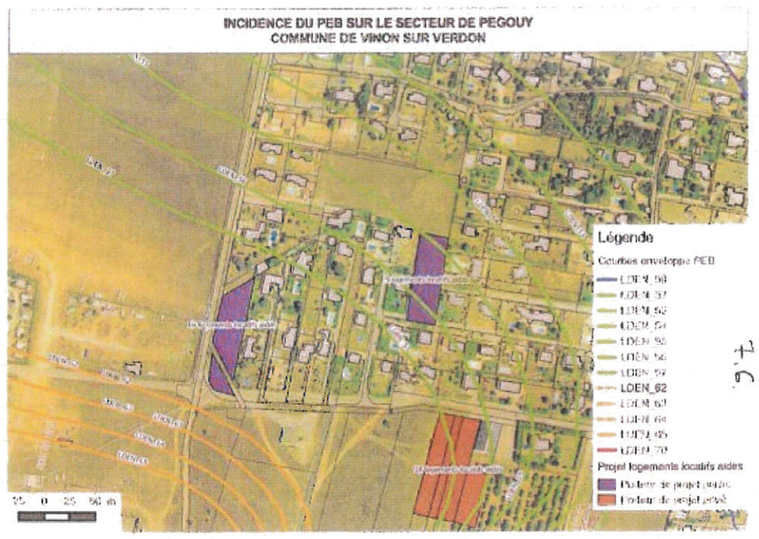
Nota : les remarques du commissaire enquêteur figurent dans le dossier remis par celui-ci. Son rapport et ses conclusions seront disponibles en ligne sur le Portail de L'État www.var.gouv.fr

N° Observ. en date du	NOM Prénom Qualité	Observation(s) relevée(s)	Remarques du commissaire enquêteur	Réponses de l'État
REGISTRE DE VINON-SUR-VERDON (83)				
RV 1 24/06/19	M. PAPPALARDO Robert	Qui est venu rencontrer le CE pour un problème de survol de son pavillon. Il a laissé 2 plans (pièce 1 et 2) qui ont été insérées au registre d'enquête.  Pièce 1  Pièce 2	(Pièces n°1 et 2) Se plaint du survol de sa propriété	Sans indication supplémentaire, traduction difficile des plans / indications. *Les trajectoires des aéronefs* ne peuvent pas être assimilées à des systèmes de type filaire constitués de rails, que les aéronefs suivraient avec précision. L'organisation de la circulation aérienne, l'utilisation ou non des systèmes de conduite de vol embarqués et les variables météorologiques (vent, température, pression…) conduisent à une dispersion latérale significative des trajectoires réelles. La trajectoire sol nominale prise en compte pour l'étude d'un PEB est donc la moyenne du faisceau de trajectoires correspondant à un itinéraire spécifique. Elle est généralement définie géométriquement à partir de données comme les publications aéronautiques (mais elle peut aussi l'être à partir d'une analyse statistique de données radar, lorsque ces données sont disponibles). Pour tenir compte de la dispersion latérale dans le cas du PEB de l'aérodrome de Vinon, un « cône de dispersion » a été appliqué aux trajectoires nominales. Il s'agit d'un faisceau de trajectoires de 0.5 nautiques de part et d'autre des trajectoires nominales. Cette pratique s'appuie sur les standards recommandés par la méthode de calcul des courbes de niveau de bruit au voisinage des aéroports définie par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) ou par le rapport sur la méthode normalisée de calcul des courbes de niveau de bruit autour des aéroports civils de la Conférence Européenne de l'Aviation Civile (CEAC). Seules les boucles de tour de piste (mentionnées TDP dans le rapport de présentation) sont issues des publications aéronautiques et doivent être respectées par les pilotes. Il faut toutefois noter que, en raison des conditions aérologiques, des capacités des aéronefs et des difficultés de la navigation à vue, une dispersion autour de ces trajectoires est tolérée, dont le calcul des zones de bruit tient compte. Les trajectoires mentionnées dans le rapport de présentation, qui ne sont pas par ailleurs publiées dans la documentation aéronautique destinée aux pilotes, sont des hypothèses correspondant aux trajectoires les plus vraisemblables. Elles n'ont pas d'autre finalité que de permettre de modéliser les zones de bruit. Elles n'ont rien d'obligatoire et ne sont d'ailleurs pas communiquées aux exploitants d'aéronefs. L'aérodrome n'étant pas doté de moyens de surveillance des trajectoires à basse altitude, ces hypothèses n'ont pas été formulées à partir d'un échantillonnage des trajectoires réelles, mais à partir de considérations plus théoriques, sur la base des profils de vol usuellement pratiqués. De fait il est possible que les trajectoires moyennes réellement suivies soient légèrement décalées, mais il est vraisemblable qu'elles restent relativement centrales dans l'enveloppe du cône de dispersion prévu par le calcul de modélisation. *Le contrôle du respect de la trajectographie :* Au sein de la direction générale de l'aviation civile (DGAC), la direction des services de la Navigation aérienne (DSNA) est le prestataire de services de navigation aérienne au sens des règlements européens du Ciel unique, et assume la responsabilité opérationnelle du contrôle aérien dans l'espace aérien français. En revanche, le contrôle d'approche des avions est pris en charge par la vigie de la tour de contrôle de l'aérodrome.

RV 2 24/06/19	M. & Mme BASTIANI	Nous n'avons pas « entendu » de bruits à Vinon. Nous habitons en dehors de la zone de l'aérodrome mais nous voyons passer au dessus de notre maison des planeurs traités par un avion moteur, ce ci n'est pas gênant, nous n'entendons pas de bruit supérieur aux bruits ambiants et c'est super de voir passer avions et planeurs. Nous avons, avant de déménager à Vinon, souvent résider au site de « La Clape » où le bruit ne nous a jamais gêné, c'est un site calme. Nous nous promenons souvent dans le secteur de l'aérodrome. Nous ne le ferions pas si le bruit était gênant.	Précisent que les vols ne sont pas gênants	Le quartier de La Clape se trouve dans l'axe de la piste. *Pour ce qui concerne les habitants situés au-delà des limites du PEB,* il faut rappeler que le PEB a vocation à réglementer l'usage des sols au voisinage immédiat de l'aérodrome, pour éviter de nouvelles installations là où la gêne est maximale, et non en tous lieux où le passage des aéronefs peut être perçu. Cela ne serait pas acceptable pour les communes concernées qui verraient leurs perspectives de développement local totalement obérées, et imposerait des limitations excessives aux habitants les plus éloignés qui seraient sans doute rejetées. Ainsi si les zones distantes sont hors PEB, cela signifie qu'elles ne se voient pas imposer de limitations en matière d'urbanisme, mais cela ne signifie pas qu'il ne peut pas y avoir une gêne résiduelle ressentie par les habitants.
	M. CHEILAN Claude, Maire de Vinon-sur-Verdon 18/07/2019	Je soussigné Claude CHEILAN maire de VINON-SUR-VERDON dépose aujourd'hui jeudi 18 juillet 2019 plusieurs courriers afin de justifier notre positionnement défavorable au projet de PEB de l'aérodrome de VINON-SUR-VERDON qui fait l'objet de cette enquête publique. Un courrier explicatif, un extrait de plan de la zone urbanisée concernée par le zonage du PEB, une copie de la délibération du Conseil Municipal de Vinon-sur-Verdon donnant un avis défavorable au projet de PEB en date du 23 mai 2019, un courrier du préfet du Var en date du 1er août 2016 en réponse à notre courrier du 27 juin 2016 joint également et une note de présentation élaborée par les services techniques de la commune de VINON-SUR-VERDON. Le jeudi 18 juillet 2019, Claude CHEILAN, maire de Vinon-sur-Verdon.	Dépôt d'un dossier : Pièce n°7 composée de 6 éléments	*Toutes les informations liées à la procédure de révision du PEB* de l'aérodrome de Vinon-sur-Verdon, et son état d'avancement, figurent sur le portail de l'État . Dès que le PEB sera approuvé, l'arrêté inter-préfectoral et ses pièces annexes seront disponibles sur les sites suivants : portail de l'État dans le Var : www.var.gouv.fr Géoportail : www.geoportail.gouv.fr/
		[…] Par délibération en date du 23 mai 2019, le Conseil Municipal a décidé de donner un avis défavorable au projet présenté contestant le choix de la courbe enveloppe retenue par l'État pour la zone C. La commune souhaite en effet que le choix de la courbe enveloppe se porte sur le Lden 56 ou Lden 57 car cela permettrait de maintenir environ 1,3 hectare de foncier pour la construction de logements y compris de logements conventionnés. La commune de Vinon est concernée par l'article 55 de la loi SRU l'obligeant à atteindre un taux de 25 pour cent de logements sociaux pour l'ensemble de son parc immobilier. Or elle est soumise au risque inondabilité et à ce titre fortement pénalisée au regard des règles d'inconstructibilité inhérente à un tel risque. Lors de la révision de son PLU menée à terme en juillet 2017, la commune avait identifié le secteur de l'aérodrome déjà fortement urbanisé comme un secteur susceptible d'accueillir des opérations de logement et à fortiori de logements conventionnés. Pour la période 2017-2019, la commune est tenue de réaliser 114 logements à vocation sociale. Depuis le 1er janvier 2019, un arrêté préfectoral place la commune en état de carence en matière de logements sociaux, lui enlevant son droit de préemption urbain et majorant l'amende consécutive à l'application de la loi SRU (108 000€ au titre de 2019). Le choix de la courbe enveloppe Lden 54, compte tenu de la densité minimale exigible par le PLU dans cette zone aurait comme conséquence de priver de 25 à 30 logements supplémentaires le potentiel logement de la commune.	(Pièce n° 7.1 : courrier explicatif)	Le PEB tel qu'il est prévu par la réglementation en vigueur est basé sur une modélisation mathématique simplifiée, identique pour tous les aérodromes au plan international, basé sur un nombre de mouvements moyens journaliers. Il n'est donc jamais représentatif des émergences dues aux passages d'aéronefs isolés, et ne prend pas en compte certains phénomènes comme la réverbération sur les parois de relief, car il n'existe pas de méthode validée pour le faire. Préalablement au projet de PEB (P-PEB), objet de la présente enquête, est élaboré un avant-projet de PEB (AP-PEB) soumis à l'expertise des services techniques de l'État et présenté aux collectivités concernées. Lors de cette étape, chacun a pu faire diverses observations, éléments pris en compte par le préfet du Var. La courbe extérieure de la zone D est obligatoirement la courbe représentant la perception sonore à hauteur de 50 dB. Le son émit par une activité de type « aéronefs » peut être ressentie au-delà de l'enveloppe des courbes cartographiées au PEB, notamment avec des décibels inférieures à 50 dB. Par l'arrêté inter-préfectoral n° DDTM/SAD/UPEG – 2019/26 du 20 mai 2019 portant ouverture d'une enquête publique relative au projet de plan d'exposition au bruit (P-PEB) de l'aérodrome de Vinon, les préfets des départements du Var, des Alpes-de-Haute-Provence et des Bouches-du-Rhône proposent à l'avis du public un projet de plan d'exposition au bruit dans lequel le choix des courbes des différentes zones a été étudié aux regards des enjeux et des objectifs de ce document, notamment la protection des nouvelles populations. *Objectif d'un PEB :* cf. courrier de M. le Préfet du Var en date du 01 août 2016, pièce 7.3 du présent dossier : […] La vocation première du PEB, est de maintenir l'activité de l'aérodrome tout en évitant l'accueil de nouvelles populations dans les secteurs où les nuisances sonores sont avérées. Par conséquent, au voisinage de l'aérodrome, les conditions d'utilisation des sols exposés aux nuisances dues au bruit des aéronefs modifieront de fait les règles de constructibilité. L'article L112-10 du Code de l'urbanisme édicte, notamment, que dans les zones définies par le PEB, l'extension de l'urbanisation et la création ou l'extension d'équipements publics sont interdites lorsqu'elles conduisent à exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit. […] Comme toutes infrastructures de transport, les nuisances d'un aérodrome doivent être maîtrisées vis-à-vis du voisinage. Pour cela la réglementation française traduit l'approche équilibrée préconisée par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Cette approche repose sur trois piliers qui sont : 1° la réduction du bruit à la source, grâce aux progrès importants réalisés par les constructeurs pour réduire les bruits de motorisation et les bruits aérodynamiques émis par tous les types d'aéronefs. 2° la maîtrise des trajectoires pour limiter l'exposition au bruit des populations existantes, réalisée localement par la

		Nous avions déjà alerté l'État à ce sujet par courrier en date du 27 juin 2016, leur indiquant l'impossibilité pour la commune d'atteindre ses objectifs en matière de production de logements au regard des nombreuses contraintes pesant sur ce territoire (cf pièce-jointe). Aussi je vous demande de bien vouloir prendre en compte l'avis formulé par le Conseil Municipal par sa délibération en date du 23 mai 2019 et d'intégrer notre demande dans les conclusions de votre rapport relatif à cette enquête (cf pièce jointe n°2 : Note de présentation et délibération). Vous remerciant de l'intérêt porté à notre requête. Veuillez agréer. Monsieur le Commissaire Enquêteur, l'expression de nos salutations distinguées. Le Maire. Claude CHEILAN		modification de la trajectoire du tour de piste dont le respect par les pilotes est obligatoire, et par l'indication sur les cartes d'approche et d'atterrissage à vue des zones dont le survol est déconseillé pour des raisons environnementales ; 3° la maitrise de l'urbanisme pour éviter d'exposer de nouvelles populations au bruit des aéronefs au voisinage de l'aérodrome, qui est bien le seul objet du PEB soumis à l'enquête. A noter qu'aux fils des évolutions réglementaires et des modélisations, le périmètre des PEB prend de la dimension et du volume. En l'espèce, le nouveau PEB de Vinon, s'il est approuvé, sera plus étendu que le précédent qui datait du 15 septembre 1983, mais cela est dû à une modification de la méthode de calcul survenue en 2002 pour aligner la modélisation sur les recommandations internationales. Ainsi le PEB n'est qu'un des aspects de la maitrise des nuisances ; la maitrise de l'urbanisation et le choix des aménagement en sont les autres piliers fondamentaux. *Zone inondable :* Le PEB n'a pas pour objet la thématique « inondation ». Les personnes intéressées par ce sujet pourront se reporter au plan de prévention des risques inondation (PPRi). *Compatibilité avec le PLU :* cf. §1 de la réponse précédente concernant l'objectif d'un PEB. Le Plan d'exposition au bruit (PEB) est un document d'urbanisme opposable aux tiers qui s'impose au Plan local d'urbanisme (PLU) des communes. La révision des PEB est en cours pour tenir compte des dernières évolutions réglementaires. Aussi, un permis de construire ne saurait être délivré dans les conditions d'interdiction, quelle que soit la capacité d'accueil prévue au document d'urbanisme en vigueur.
		 COMMUNE de VINON-sur-VERDON DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL Séance du 23 mai 2019 Voir pièce jointe	(Pièce 7.2 : une copie de la délibération du Conseil Municipal de Vinon-sur-Verdon donnant un avis défavorable au projet de PEB en date du 23 mai 2019)	réponse apportée dans les suites données à l'Enquête publique.

RV 3 25/07/19	Pièce n°7 : composée de 6 éléments	 Voir pièce jointe	(Pièce 7.3 : un courrier du préfet du Var en date du 1er août 2016 en réponse à notre courrier du 27 juin 2016)	Par courrier en date du 1er août 2016, Monsieur le préfet du Var a répondu au courrier de Monsieur le maire de Vinon (pièce 7.4). Ces éléments de réponse sont toujours valables.
		 Voir pièce jointe	(Pièce 7.4 : un courrier du 27 juin 2016)	réponse apportée par le courrier du Préfet du Var en date du 01 août 2016 (cf pièce 7.3 du présent dossier)

		Voir pièce jointe	(Pièce 7.5 : une note de présentation élaborée par les services techniques de la commune de VINON-SUR-VERDON :un extrait de plan de la zone urbanisée concernée par le zonage du PEB)	*Concernant la nécessité d'un PEB :* En application de l'article L.112-5 du code de l'urbanisme, l'établissement d'un PEB est obligatoire pour l'aérodrome de Vinon. L'aérodrome figure en effet sur l'annexe à l'arrêté du 28 mars 1988 qui fixe « la liste des aérodromes non classés en catégories A, B ou C devant être dotés d'un plan d'exposition au bruit ». *Qualité du dossier :* cf réponse RV 3. *Courbes enveloppes – Nuisances sonores :* Le PEB tel qu'il est prévu par la réglementation en vigueur est basé sur une modélisation mathématique, identique pour tous les aérodromes au plan international, basée sur un nombre de mouvements moyens journaliers. Depuis 2002, elle se base sur le Lden qui est un indice de gêne sonore (et non de bruit) qui est commun à tous les modes de transport. La formule de l'indice Lden pour l'aviation est publiée dans le code de l'urbanisme et intègre : – le bruit de chaque mouvement d'avion, pris sur la durée du mouvement (et non la valeur instantanée maximale) – le nombre moyen de mouvements d'avion sur une année, ramené à une valeur journalière moyenne mais tenant compte de l'éventuelle saisonnalité de l'exploitation – une pénalisation des mouvements de soirée et de nuit : un mouvement de soirée (entre 18 et 22 h) est compté comme 3,2 mouvements de jour et un mouvement de nuit (22 h – 6 h) comme 10 mouvements de jour. Les calculs de Lden au sol sont réalisés par le service national d'ingénierie aéroportuaire (SNIA) à l'aide du logiciel INM (integrated noise model) développé par la FAA (Federal Aviation Administration) aux USA. L'ensemble des hypothèses utilisées (nombre de mouvements et trajectoires) a été mentionné dans le rapport de présentation. Du fait de son caractère universel, normalisé et moyenné, le calcul est nécessairement une représentation de la gêne sonore standardisée qu'il convient d'adapter à la situation locale. La réglementation prévoit à cet effet que les limites des zones de bruit peuvent être modulées par le choix d'un indice limite Lden plus ou moins important dans une fourchette prévue par le code de l'urbanisme pour les zones B et C. Cette fourchette est très large : par exemple pour la zone C, le choix peut se faire entre 52 et 57, ce qui représente l'équivalent d'un quadruplement de la gêne. En outre la zone D est facultative. Cela permet d'adapter l'étendue du PEB au ressenti local : plus les zones de bruit sont étendues, mieux elles tiennent compte de la sensibilité des riverains les plus éloignés. Le choix qui a été fait par le préfet du Var pour Vinon est de retenir le Lden qui donne pour chaque zone de bruit B et C la plus grande étendue possible, et de conserver la zone D. Ce choix a maxima permet d'intégrer les particularités locales qui ne sont pas incluses dans le calcul : vols isolés d'avions de combat, réflexions du bruit sur le relief, habitudes de vie en extérieur qui aggravent le ressenti… Ces indices ont été validés par l'exploitant et n'ont pas fait l'objet de remarques de la part des collectivités qui ont aussi été consultées formellement dans le cadre de l'instruction du PEB. *Compatibilité avec le PLU (droit à construire) :* cf. réponse RV3
		 Voir pièce jointe	(Pièce 7.6 : un extrait de plan de la zone urbanisée concernée par le zonage du PEB)	*Compatibilité avec le PLU (droit à construire) :* cf. réponse RV3

RV 4 25/07/19	M. FRISON Thierry. Chef du Service de Police Municipale	Je soussigné Thierry FRISON, Chef du Service de Police Municipale à Vinon-sur-Verdon dépose aujourd'hui en qualité de représentant de la sécurité publique locale. 1) Employé sur la commune de Vinon-sur-Verdon depuis le 01/07/2013, j'atteste ici que mon service n'a jamais eu à intervenir sur le quartier de l'aérodrome, et plus précisément autour des pistes, pour des questions de nuisance sonore liée à l'activité des aéronefs. 2) En raison d'une fréquentation importante de personnes extérieures à l'activité dévolue à l'aérodrome, la commune de Vinon-sur-Verdon a passé convention avec de Conseil Régional afin d'étendre l'activité de surveillance de la Police Municipale aux abords des bâtiments de l'aérodrome, en prévention des infractions d'appropriation des biens. À ce titre, les services ont été fréquents autour de l'aérodrome, ce qui nous a permis de régulièrement prendre attache avec les riverains proches de l'aérodrome. De ces différents contacts, il n'a jamais été question de bruits et nuisances en lien direct avec l'activité aéronautique.	Précise qu'il n'est jamais intervenu pour nuisances autour de l'aérodrome	*Concernant la source sonore :* la modélisation des zones de bruit d'un aérodrome ne prend en compte que les activités aériennes.
REGISTRE DE CORBIERES (04)				
RC 1 02/07/19	M. PELLOUX Daniel Riverain Tel. : 06 70 15 00 05	Habitant Corbières depuis 50 ans, tous les jours les avions qui décollent de Vinon viennent au-dessus de la colline de Corbières pour larguer les planeurs et cela crée des nuisances. Vu le schéma, la zone de bruit n'inclue pas Corbières pourtant on en subit les nuisances.	Survol au-dessus du village. Zone de bruit n'incluse pas le village, pourtant il existe des nuisances	*Pour ce qui concerne les habitants situés au-delà des limites du PEB et Hors PEB :* cf. réponses RV 2 et RV 3 (objectif d'un PEB). *Collines avoisinantes :* La topographie aux environs de l'aérodrome peut avoir un impact sur les niveaux sonores. Seule la variation, de la distance entre la source de bruit (l'avion) et le récepteur au sol, induite par le relief est prise en compte dans la méthode d'élaboration des cartes de bruit définie au niveau international. Un modèle numérique de terrain des environs de l'aérodrome de Vinon a été appliqué pour pouvoir estimer, même partiellement, l'impact du relief sur les niveaux de bruit calculés. *Nuisances – olfactives :* La pollution de l'air n'est pas un sujet relevant du PEB. A titre purement informatif, Air PACA est l'Association Agréée par le ministère en charge de l'Environnement pour la Surveillance de la Qualité de l'Air de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (AASQA). C'est une structure associative. Elle est membre de la Fédération ATMO France. La qualité de l'air de la commune est donc contrôlée par AIRPACA. Aucun dépassement de seuil dans ce secteur n'a été signalé à monsieur le préfet. *Une charte de qualité de l'environnement sonore* permet d'établir du lien entre l'exploitant, les utilisateurs d'un aérodrome et les riverains. Une charte environnement d'un aérodrome élargit les thèmes (bilan carbone, gestion des déchets…). Ces deux chartes ne sont pas l'objet du présent PEB. Elles sont indépendantes.
RC2 02/07/19	M. RICHAUD Robert		Visite de M. RICHAUD Robert qui reviendra pour la prochaine permanence se plaint du survol de Corbières en Provence.	*Trajectoires des aéronefs:* cf. réponse RV 1
RC 3 02/07/19	M. LAMAZERE Guy		Visite de M. LAMAZERE Guy, se plaint du survol de Corbières en Provence.	*Trajectoires des aéronefs:* cf. réponse RV 1
RC 4 11/07/19	BRECHY	C'est très joli les planeurs mais les avions qui les tirent sont vraiment trop bruyants. Ils passent à l'heure des repas, du repos de l'après-midi pour les personnes âgées et c'est vraiment très très dérangeant.Je serai bien aise que leur parcours diffère.	Se plaint du bruit qui existe aux heures de repas et de repos pour les personnes âgées.	*Une charte de qualité de l'environnement sonore :* voir réponse RC 1. *Plan de gêne sonore :* Le PGS, qui n'est pas à confondre avec un PEB, est un plan qui délimite des zones dans lesquelles les riverains peuvent bénéficier d'une aide à l'insonorisation de leur logement. Cette aide ne peut-être allouée que sous certaines conditions. Seuls les 12 principaux aéroports sont dotés d'un PGS (Orly, Nice, Marignane, …) ; Vinon n'en fait pas partie. *Horaires de l'aérodrome :* ouvert de 1/2 heure avant le lever du soleil à 1/2 heure après le coucher du soleil *Trajectoires des aéronefs:* cf. réponse RV 1.
RC 5 15/07/19	Mr et Mme POTENY	Je ne suis pas contre les avions de Vinon mais commencer la journée à 5h30 je ne suis pas du tout d'accord en plus un samedi matin. Merci d'en tenir compte.	N'est pas contre les avions mais pas à 5h30 le samedi matin	*Objectif d'un PEB :* Un PEB a aussi comme objectif de maintenir l'activité aéronautique. *Horaires de l'aérodrome :* cf réponse RC 4.

RC 6 15/07/19	TAPIAS Henry 75 chemin du Coucou 04 220 Corbières Tel. : 06 07 52 10 12	Habitant à Corbières, donc au sens du parc du Luberon nous subissons d'insupportables nuisances sonores générées par les avions tracteurs de planeurs de l'aérodrome de Vinon / Verdon. Il est inadmissible qu'une poignée de membres de ce club puisse agir de la sorte et casser les oreilles de plus de 8000 habitants (St-Paul-lez-Durance – Vinon-sur-Verdon – Corbières - Gréoux-les-Bains). Limiter les droits à construire dans ces zones de bruit et imposer de renforcer les isolations acoustiques pour les constructions nouvelles est complètement inapproprié et ajoutera un handicap supplémentaire, en plus des soucis d'économie d'énergie, de réchauffement de la planète et de contraintes para-sismiques. Et lorsqu'on se trouve sur un balcon, dans un jardin ou dans la rue faudra-t-il s'équiper d'un casque anti-bruits. Tout comme les comprimés d'iode pour les éventuels dangers de Cadarache. Qui va venir d'installer dans une commune impactée par autant d'inconvénients. Les avions qui passent sur nos têtes ont été mesurés à plus de 120 décibels sans compter les retours en piqué vers l'aérodrome dans un bruit assourdissant qui nous cassent les tympans. Tout cela pour préciser qu'il existe des moyens plus raisonnables : 1° - modifier les moteurs et échappements 2° – équiper l'aérodrome de lanceurs au sol 3° - équiper les planeurs de moteurs autonomes 4° - décoller et lâcher impérativement le long du lit de la Durance	Insupportables nuisances sonores 120 décibels mesurés.	*Nuisances sonores:* cf réponse RV 3. *Gênes sonores :* cf réponse RC 4. *Avions légers – Le renouvellement de la flotte :* Le renouvellement ou la modernisation du parc français d'avions légers – environ 8 000 avions dont près de 3 000 en aéro-clubs – est limité par le manque de moyens financiers des utilisateurs, mais aussi parce que certains avions ne peuvent être modifiés pour améliorer leur performance acoustique.
RC 7 23/07/19	M. & Mme CLAEYS 692 chemin de Saint Brice	Il y a beaucoup de nuisance sonore causé par les avions tractant les planeurs. Ça devient insupportable et de plus, ces avions ne respecte pas du tout les zones de décollage et d'atterrissages. Trop c'est trop.	Nuisances sonores. Ne respectent pas les zones de décollage et atterrissage	*Nuisances sonores:* cf réponses RV 3, RC 1 (charte de qualité de l'environnement sonore) et RC 4 (gênes sonores). *Trajectoires des aéronefs:* cf. réponse RV 1.
RC 8 24/07/19	?	Les avions tracteurs sont trop bruyants et passent trop prés des habitations, un moteur plus silencieux serait mieux. Je pense que d'autres trajets de vol seraient mieux pour tout le monde que de nuire aux habitants. (Le plaisir de certaines personnes devrait respecter les autres)	Trop de bruit, prendre d'autres trajets.	*Nuisances sonores:* cf réponses RV 3, RC 1 (charte de qualité de l'environnement sonore) et RC 4 (gênes sonores). *Renouvellement de la flotte:* cf. réponse RC 6. *Concernant les hauteurs de survol*, ici qualifiées de « très basses », il existe une réglementation qui impose aux pilotes des hauteurs minimales de survol sur l'ensemble du territoire, mais qui ne s'applique pas aux manœuvres de décollage et d'atterrissage. Le quartier de La Clape étant situé à moins de 3 km dans l'axe de la piste, il n'est pas anormal qu'il soit survolé à basse hauteur dans le cadre de ces manœuvres.
REGISTRE DE GREOUX-LES-BAINS (04)				
Néant				
REGISTRE DE SAINT-PAUL-LEZ-DURANCE (13)				
Néant				

REGISTRE DEMATERIALISE				
RD 1 07/07/19	SCHONE Wilfried Riverain / particulier	Bonjour. Suite à l'enquête lancé par vos services, je signale 2 points qui me paraissent important habitant en zone C de cet aérodrome. 1) il y a effectivement souvent du bruit de jour mais aussi de nuit. Avions tractant ou non des planeurs, ULM, hélicos. 2) Les planeurs passent souvent très bas au dessus des habitations, sachant que des projets de constructions à étage sont en cours, ce qui semble surréaliste. A quand l'accident ? Merci pour votre attention	(Pièce n°3) Bruit de jour comme de nuit. Planeurs volent très bas au-dessus des habitations. Chute d'avions.	*Horaires de l'aérodrome :* cf. réponse RC 4. *Le bruit des hélicoptères* a trois origines : le bruit du rotor principal, le bruit du rotor anti-couple et le bruit moteur. D'importants progrès technologiques ont permis l'arrivée sur le marché d'appareils moins bruyants et plus performants. La technologie d'aujourd'hui permet une réduction des niveaux de bruit d'environ 6 décibels par rapport aux limites fixées par l'OACI. L'objectif des constructeurs est de réduire jusqu'à 10 décibels en dessous de ces limites le bruit des hélicoptères de nouvelle génération. Le renouvellement des flottes est le meilleur moyen de réduire les nuisances sonores d'hélicoptères, mais le faible développement de l'activité hélicoptères, ne permet pas un remplacement rapide du parc. Les hélicoptères ont été pris en compte dans la simulation, en utilisant un modèle mathématique adapté distinct de celui des avions, simulant un bruit caractérisant leur motorisation et le bruit spécifique des voilures tournantes. *Les trajectoires des aéronefs :* cf. réponse RV1 *Hauteurs de survol :* cf. réponse RC 8 *Risques – danger de crash :* Le PEB n'a pas vocation à prendre en compte la sécurité en vol. La sécurité aérienne relève de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), chargée de réglementer et de superviser la sécurité aérienne, le transport aérien et les activités de l'aviation civile en général. La praticité et l'activité de l'aérodrome sont assujetties à des demandes d'autorisations multiples, elles-mêmes régies par des contraintes réglementaires.
RD 2 08/07/19	SCHONE Christa Particulier	Bonjour. Suite à l'enquête lancé par vos services, je signale 2 points qui me paraissent important habitant en zone C de cet aérodrome. 1) il y a effectivement souvent du bruit de jour mais aussi de nuit. Avions tractant ou non des planeurs, ULM, hélicos. 2) Les planeurs passent souvent très bas au dessus des habitations, sachant que des projets de constructions à étage sont en cours, ce qui semble surréaliste. A quand l'accident ? Merci pour votre attention	(Pièce n°4.1) Idem que son mari	*Nuisances sonores:* cf réponses RV 3, RC 1 (charte de qualité de l'environnement sonore) et RC 4 (gênes sonores). *Horaires de l'aérodrome :* cf. réponse RC 4. *Vols de nuit :* La sécurité civile et les canadairs peuvent être amenés à voler de nuit, dans le cadre de la protection des personnes et des biens. *Le bruit des hélicos :* cf. réponse RD 1 *Hauteurs de survol :* cf. réponse RC 8 *Risques – danger de crash :* cf réponse RD 1
RD 3 08/07/19	SCHONE Britta Ancien riverain – Particulier	Bonjour. Ayant vécu à l'aérodrome pendant quelques années je peux vous affirmer qu'il y a des nuisances de jour comme de nuit. Souvent des hélicoptères survolent les habitations. C'est la raison pour laquelle j'ai déménagé !	(Pièce n°4.2) Idem que ses parents, n'habite plus ce secteur	*Nuisances sonores:* cf réponses RV 3, RC 1 (charte de qualité de l'environnement sonore) et RC 4 (gênes sonores). *Horaires de l'aérodrome :* cf. réponse RC 4. *Vols de nuit :* cf réponse RD 2.
RD 4 12/07/2019	BIANCHI Sandrine Particulier	Les avions passent pile-poil au-dessus de mon habitation pourtant entourée de champs et de belles zones classées Natura 2000… Sans compter les voltiges aériennes insupportables et dangereuses. A quand le crash dans mon jardin ? La disparition des oiseaux migrateurs ? L'impact de la dégradation de l'environnement sur notre santé ? Et vous souhaitez encore construire autour de ce lieu nuisible ?	(Pièce n°5.1) Vol au-dessus de son habitation, parle de zone Natura 2000, voltiges aériennes insupportables et dangereuses, disparitions des oiseaux migrateurs, dégradation de l'environnement et de la santé, lieu nuisible.	*Les trajectoires des aéronefs :* cf. réponse RV1. *Une zone de voltige* n'est pas un espace aérien directement lié à l'activité aéroportuaire. Ce type d'espace aérien n'est pas pris en compte par le PEB, qui n'est relatif qu'aux seuls mouvements générés par l'infrastructure aéroportuaire, et non pas par l'ensemble de l'activité aéronautique. Les remarques émises concernent le bruit de comportement et le bruit des infrastructures de transports terrestres, ne sont pas l'objet du présent dossier. Les communes concernées par des nuisances sonores diverses (installations classées pour la protection de l'environnement, activités de loisirs, activités sportives…) peuvent établir un Plan d'action ou des chartes de bonnes conduites avec les exploitants de ces installations, en liaison avec les riverains et les associations. *Risques – danger de crash :* cf réponse RD 1. *Compatibilité avec le PLU :* cf. réponse RV 3.

RD 5 13/07/19	BIANCHI Patrick Particulier	on se demande comment sont gérés les décollages et atterrissages qui se succèdent les uns derrières les autres nous subissons les survols des avions, des planeurs hélicoptères, des Ulm des appareils militaires à basse altitude et le plus souvent de nuit.Quelle dose de CO2 et autres absorbons nous et ce que quelqu'un s'est pose la question, surtout nous parlons de taxe carbonne.Quel intérêt économique représente l'aérodrome pour notre village ou notre région. Le bruit dans notre quartier n'est pas essentiellement l'aérodrome mais aussi ces annexes camping non contrôle non gère et snack avec habitation avec vitesse excessive des personnes se rendant à l'aérodrome.	(Pièce n°5.2) Survol des planeurs, planeurs hélicoptères, ULM et appareils militaire à basse altitude et souvent de nuit. Absorption de CO2. Pas d'intérêt économique. Bruits des annexes : camping et snack. Vitesse excessive des personnes se rendant à l'aérodrome.	*Trajectoires des aéronefs:* cf. réponse RV 1. *Hauteurs de survol :* cf. réponse RC 8. *Vols de nuit :* cf réponse RD 2. Les vols d'hélicoptères de nuit concernent uniquement l'activité militaire. Dans le cadre des exercices sécurité défense, les hélicoptères de l'armée sont habilités à effectuer des exercices nocturnes. *Pollutions :* Le PEB n'a pas vocation à intégrer l'ensemble des éventuelles pollutions hormis les nuisances sonores. D'autres supports peuvent apporter des réponses notamment la charte de l'environnement de l'aérodrome. Pour les activités aéroportuaires au sol, la DGAC a confié au CITEPA (Centre Interprofessionnel Technique d'Etudes sur la Pollution Atmosphérique) la réalisation de guides qui décrivent de manière détaillée toutes les étapes de calcul pour chaque source d'émission. Le guide principal qui couvre l'ensemble des polluants atmosphériques (gaz à effet de serre dont le CO2, polluants locaux comme les oxydes d'azotes, les composés organiques volatils, les particules, etc) est accompagné d'un supplément dédié aux moteurs auxiliaires des avions (APU). Ces guides sont principalement destinés aux gestionnaires d'aéroports ainsi qu'aux associations agréées de surveillance de la qualité de l'air. *Il y a pollution de l'air* lorsque la présence d'une substance étrangère ou une variation importante dans les proportions de ses composants est susceptible, compte tenu des connaissances du moment, de provoquer un effet nocif ou de créer une nuisance ou une gêne (Conseil de l'Europe, février 1967). Aucune étude ou mesure ne vient corroborer cette affirmation. Ce point mériterait d'être approfondi dans une charte de l'environnement. *En ce qui concerne la pollution/qualité de l'air*, le site suivant peut être consulté : http://www.airpaca.org/. *Charte de qualité de l'environnement sonore :* cf réponse RC 1. *Concernant la source sonore :* cf réponse RV 4.
RD 6 13/07/19	IZQUIERDO Françoise Particulier	Bien sur quand nous avons acheté la maison en 2013 nous connaissions la présence de l'aérodrome. Mais nous ne pensions pas voir passe à très basse altitude au dessus de notre habitation des appareils volants et à moteurs et autres pour certain faisant sa démonstration pilotage par grand vent les planeurs essayant de tenir le cap pour l'atterrissage leur aile sifflant et dégageant de l'eau sur nos habitations à basse altitude. Aucun intérêt pour cette activité bruyante polluante et dangereuse pour les habitants permanents. Je me pose la question sur l'activité de ce camping dépendant de l'aérodrome dans lequel habitent des personnes à l'année l'absence de gardien donne libre possibilité aux utilisateurs de faire du bruit et personne ne gère les allées venus des avions la nuit alors que nous sommes proche de Cadarache centre nucléaire et de Iter centre mondial pour la fusion contrôle alors que nous sommes en vigilance rouge qu'avez vous prévu pour contrôler la bienveillance des personnes qui pratiquent l'aérodrome et cela va au-delà du bruit Cordialement	(Pièce n°5.3) Vol à très basse altitude au-dessus de son habitation (a acheté sa maison en 2013). Planeurs sifflant et dégagement d'eau. Problème du camping. Vols de nuit.	*Hauteurs de survol :* cf. réponse RC 8. *En France, le cadre réglementaire applicable aux manifestations aériennes* est porté par l'arrêté du 4 avril 1996. Ce texte précise, entre autres, les obligations auxquelles se soumettent les pilotes de présentation en matière d'entrainement. Il définit également le rôle du directeur des vols (DV), acteur central du dispositif sur lequel repose toute manifestation aérienne. Toute manifestation aérienne doit être autorisée par le préfet de la région concernée. Pour ce faire, celui-ci s'appuie, notamment, sur des avis extérieurs – la mairie de la commune qui accueille l'événement, la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), les services de police et, bien sûr, la DGAC pour le volet aéronautique. Pas de meeting aérien sans autorisations préalables. Sécurité oblige, l'organisation d'un meeting, quelle que soit sa taille, doit satisfaire à des obligations et contraintes stricte pour garantir le bon déroulement des présentations en vol. *Les trajectoires des aéronefs :* cf. réponse RV1. *Pollutions / pollution de l'air :* cf réponse RD 5. *Risques – danger de crash :* cf réponse RD 1. *Concernant la source sonore :* cf réponse RV 4. *Vols de nuit :* cf réponse RD 2. *Horaires de l'aérodrome :* cf. réponse RC 4. *Le contrôle du respect de la trajectographie :* cf. réponse RV 1.

RD 7 16/07/19	TOMAO Elisabeth Particulier Beaumont de Pertuis « le Plan » - 7 lacs	Habitante du plan de Beaumont (7 lacs), je suis surprise d apprendre qu il y a une enquête publique à laquelle personne ne nous a demandé d y participer. Et oui il y a des habitants au Plan correspondant à 10 % de la population du village de Beaumont de pertuis. Nous sommes aussi très impactés par les bruits des avions. Certes nous avons toujours eu ce désagrément mais ils y en avaient beaucoup beaucoup moins. Je pense aussi que vous avez changé les plans de vol car il y a beaucoup plus d'avions qui survolent nos habitations, nos campagnes agricoles. Je préfère entendre les cigales, les coqs, les chèvres, et les moutons qui nourrissent les populations.. !! Oui je suis utopiste !!! Mais vouloir construire des habitations à côté du terrain d'aviation ??? Je dis Non à ce projet !!! Cordialement Elisabeth	(Pièce n°6) Habitante Plan de Beaumont (7 lacs) impactée par le bruit des avions.	*Pour ce qui concerne les habitants situés au-delà des limites du PEB :* cf. réponse RC 1. *Hors PEB :* cf. réponse RV 3 (objectif d'un PEB) *Nuisances sonores :* cf réponses RV 3. *Gênes sonores :* cf réponse RC 4. Le PEB n'a pas vocation à prendre en compte les éventuelles modifications des infrastructures aéroportuaires envisagées ou à venir : c'est un état à un instant T. *Trafic :* Seul l'exploitant et le propriétaire d'un aérodrome ont un pouvoir de prospection sur les évolutions de l'activité basée sur leur site d'exploitation et de leurs infrastructures. *Les trajectoires des aéronefs :* cf. réponse RV1. *Compatibilité avec le PLU :* cf. réponse RV 3.
RD 8 16/07/19	BARBA Vincent Particulier Beaumont de Pertuis	Je viens très régulièrement rendre visite à ma mère qui habite aux 7 lacs et je vous assure qu'il y a moins d'intensité sonore dans mon petit quartier lyonnais que dans sa jolie campagne beaumontaise. Passage incessant d'avions de tourisme, planeurs, voltiges aériennes juste au dessus de sa piscine, à se demander si le rond bleu est un point de repère… Nous sommes dans l'ère du co-voiturage, de l'éco-responsabilité, de l'anti-gaspi, du recyclage, bref du respect de notre environnement pour les générations futures… En revanche qu'en est-il des loisirs aériens ? Jouissent-ils d'une impunité particulière ?	Fils de Mme TOMAO moins de bruit dans son quartier de Lyon qu'au Plan.	*Pour ce qui concerne les habitants situés au-delà des limites du PEB :* cf. réponse RC 1. *Hors PEB :* cf. réponse RV 3 (objectif d'un PEB) *Nuisances sonores:* cf réponses RV 3, RC 1 (charte de qualité de l'environnement sonore) et RC 4 (gênes sonores). *Les trajectoires des aéronefs :* cf. réponse RV1. *Pollutions / pollution de l'air :* cf réponse RD 5. *Aviation de loisirs :* elle regroupe les activités aériennes utilisant un avion à l'exclusion de celles ayant un caractère commercial ou militaire. L'aviation de loisir est essentiellement pratiquée par des pilotes privées à bord d'avions légers, monomoteurs. Elle recouvre la simple promenade aérienne, la voltige, ou la participation à des compétitions ou rallyes ouvertes aux amateurs. Cette définition s'applique aussi à l'utilisation de l'hélicoptère, nettement moins courante en raison de son coût, faute d'un terme plus adapté. La pratique de l'aviation de loisirs requiert des connaissances en pilotage, navigation et réglementation contraignantes et coûteuses. Le développement d'autres activités telles que l'ULM, le parapente, etc. permet de simplifier, sinon de s'affranchir de ces contraintes. En France, l'enseignement de ce loisir est dispensé soit par des écoles professionnelles agréées par la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), soit par les aéroclubs (voir Fédération française aéronautique), associations loi de 1901 également contrôlées par la DGAC. Les aéroclubs peuvent dispenser un BB (Brevet de base) , la LAPL Licence de pilote privé aéronef léger (licence EASA) , la PPL licence de pilote privé (OACI).
RD 9 18/07/19	TURCAN Alain Particulier : Beaumont de Perthuis	Je me pose la question sur l'activité de ce camping dépendant de l'aérodrome dans lequel habitent des personnes à l'année l'absence de gardien donne libre possibilité aux utilisateurs de faire du bruit et personne ne gère les allées venus des avions la nuit alors que nous sommes proche de Cadarache centre nucléaire et de Iter centre mondial pour la fusion contrôle alors que nous sommes en vigilance rouge qu'avez vous prévu pour contrôler la bienveillance des personnes qui pratiquent l'aérodrome et cela va au-delà du bruit	Habitant au Plan. Surpris que la commune de BEAUMONT n'ait pas été invitée à donner son avis au travers de l'EP. Nuisances sonores importantes. Quartier situé dans l'axe de décollage de la piste principale.	cf réponse RD 6.

RD 10 20/07/19	RETAILLEAU Nadege Particulier : Route de l'aérodrome	J'ai pris connaissance des documents relatifs à la révision de PEB ('Plan d'exposition au bruit') qui délimite des zones selon le degré de « gêne sonore ». Habitant une des ces zones (route de l'aérodrome !), je tiens à m'exprimer sur cette gêne sonore que nous pouvons vivre au quotidien. En effet, il y a de nombreux planeurs qui enchainent les départs pour décoller, tractés par des appareils motorisés bruyants. En fin de journée, cela laisse place à une suite de planeurs qui frôlent les habitations. Également, il y a de plus en plus de survols en hélicoptères (même tard le soir). Au-delà du bruit gênant, il faut donc également considérer la dangerosité de la zone, et maintenir une limite zone C garantissant un minimum de confort et de sécurité. Par ailleurs, alors que près de 50 logements sont déjà accordés dans cette zone, demander à revoir cette limite pour augmenter le foncier disponible et y construire de nouveaux logements sociaux ne semble pas compatible avec les risques, nuisances et limites de hauteur imposées dans la zone (Il existe par ailleurs d'autres zones plus appropriées et non concernées par le PEB pour étendre les constructions sur la commune). Au regard de ces différents éléments, une limite pour la zone C entre Lden 55 ou 54, tel que proposé dans le projet, est un compromis raisonnable. Bien cordialement. N. Retailleau	Gêne sonore au quotidien. Planeurs qui frôlent les habitations. Vols d'hélicoptères. Dangerosité de la zone.	*Gênes sonores :* cf réponse RC 4. *Hauteurs de survol :* cf. réponse RC 8 *Vols de nuit :* cf réponses RD 2 et RD5. *Horaires de l'aérodrome :* cf. réponse RC 4. *Risques – danger de crash :* cf réponse RD 1. *Compatibilité avec le PLU et objectif d'un PEB :* cf réponse RV 3.
RD 11 20/07/19	BOCHEREAU Vincent Particulier	Suite à la lecture des documents relatifs à la révision de PEB, soyez informé que la gêne sonore est bien réelle dans la zone (avions qui font décoller les planeurs et hélicoptères) Une limite pour la zone C à Lden 55 minimum semble cohérente. Cordialement. V. Bochereau	Gêne bien réelle et hélicoptères.	*Gênes sonores :* cf réponse RC 4.

RD 12 23/07/19	LEGAZA Jean-Christophe Particulier Habitant proche de l'aérodrome	Monsieur le Préfet, J'ai répondu à cette enquête avec grand intérêt, habitant proche de l'aérodrome. Une construction à un étage, sur onze maisons mitoyennes doit être réalisée en zone C. A ce sujet je souhaiterai apporter une indication supplémentaire autre que le bruit existant et bien réel. En effet il existe un couloir aérien par lequel descendent les planeurs juste au dessus des habitations. Cela génère bruit et parfois largage de sable (lest), mais au-delà de ces désagréments, qu'en est-il du risque de chute d'un aéronef ? Pire, de collision avec le toit ou l'étage de ces futures habitations ? Pour information il y a eu déjà plusieurs accidents dont il faudrait tenir compte : Mai 2010 accident de planeur à Puimoisson (04), lieu d'atterrissage prévu : Vinon, deux blessés légers. Octobre 2012 chute d'un planeur à Pierrevert (04), parti de Vinon. Un tué. Septembre 2013 chute d'un ULM au Castellet (83), parti de Vinon. Un tué. Octobre 2015 atterrissage en catastrophe d'un planeur motorisé à St-Martin-de-Brômes, parti lui aussi de Vinon, heureusement pas de victimes. Février 2016 crash d'un avion de tourisme sur l'aérodrome de Vinon. Un tué. Juillet 2017 accident d'ULM sur la piste de l'aérodrome de Vinon, deux blessés. La même année au mois de mai, un avion perd une pale d'hélice, ce qui le contraint à un atterrissage forcé à Vinon. Juillet 2018 accident de planeur à Crots (05), parti de Vinon. Cette liste n'étant pas exhaustive, simplement pour rappeler qu'un danger est bel et bien omniprésent, aux abords de l'aérodrome de Vinon et dans les limites que vous avez fixés pour votre PEB, notamment cette zone C, zone prévue pour recevoir ces onze maisons. Peut-être faut il être très prudent, en tout cas il me semblait important de vous informer de ce réel danger. Je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, mes salutations distinguées. Jean-Christophe LEGAZA	Parle des accidents de planeurs. Bruit existant et bien réel. Largage de sable (lest). Chute d'aéronefs.	*Compatibilité avec le PLU et objectif d'un PEB :* cf réponse RV 3. *Hauteurs de survol :* cf. réponse RC 8 *Pollutions / pollution de l'air :* cf réponse RD 5. *Risques – danger de crash :* cf réponse RD 1.
RD 13 23/07/19	PIERRISNARD Denise	Monsieur le commissaire enquêteur, Suite à la lecture des documents relatifs à la révision du PEB, soyez informé que la gêne sonore est bien réelle dans la zone (avions qui font décoller les planeurs le jour et hélicoptères qui survolent les maisons de près jour et nuit) Cordialement.	Gêne sonore et bien réelle. Hélicoptères	cf. réponse RD 11.
RD 14 24/07/19	TAPIAS M Particulier Habitant Corbières – village	J'habite Corbières, dans le village, et je dois subir d'importantes nuisances sonores dues aux planeurs de l'aérodrome de Vinon. Dans mon jardin et à toutes heures de la journée, nous sommes fortement dérangés par les bruits des planeurs, au point de ne plus s'entendre parler ! Il faut que cela cesse ! Ou bien que la réglementation soit durcie !		*Nuisances sonores :* cf réponses RV 3 et RC 4. *Objectif d'un PEB :* cf réponses RV 3 et RC 5.

COURRIER(S) LIBRE(S)				
CL 12/07/19	M. SCHONE Wilfried 880 route de l'Aérodrome Clos christelle n°7 83560 VINON-sur-VERDON	Monsieur le Préfet, J'ai répondu à cette enquête avec un grand intérêt, habitant proche de l'aérodrome. Une construction à un étage, sur onze maisons mitoyennes doit être réalisée en limite de mon bien immobilier et en zone C. A ce sujet je souhaiterai apporter une indication supplémentaire autre que le bruit existant et bien réel. En effet il existe un couloir aérien par lequel descendent les planeurs juste au-dessus de mon habitation et celle de mes voisins. Cela génère bruit et parfois largage de sable (lest), mais au-delà de ces désagréments, qu'en est-il du risque de chute d'un aéronef ? Pire, de collision avec le toit ou l'étage de ces futures habitations ? Pour information il y a eu déjà plusieurs accidents dont il faudrait tenir compte : - Mai 2010 accident de planeurs à Puimoisson (04), lieu d'atterrissage prévu : Vinon. Deux blessés légers. - Octobre 2012 chute de planeur à Pierrevert (04), parti de Vinon. Un tué. - Septembre 2013 chute d'un ULM au Castellet (83), parti de Vinon. Deux tués. - Octobre 2015 atterrissage en catastrophe d'un planeur motorisé à St-Martin-de-Brômes, parti lui aussi de Vinon, heureusement pas de victimes. - Février 2016 crash d'un avion de tourisme sur sur l'aérodrome de Vinon. Un tué. - Juillet 2017accident d'ULM sur la piste de l'aérodrome de Vinon, deux blessés. - La même 2017 année au mois de mai, un avion perd une pale d'hélice, ce qui le contraint à un atterrissage forcé à Vinon. - Juillet 2018 accident de planeur à Crots (05), parti de Vinon. Cette liste n'étant pas exhaustive, simplement pour rappeler qu'un danger est bel et bien omniprésent, aux abords de l'aérodrome de Vinon et dans les limites que vous avez fixés pour votre PEB, notamment cette zone C, zone prévue pour recevoir ces onze maisons. Peut être faut il être très prudent, en tout cas il me semblait important de vous informer de ce réel danger. Je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, mes salutations distinguées. W.SCHÖNE		cf réponse RD 12.

Pièces jointes au tableau : également jointe au registre de Vinon-sur-Verdon

Pièce 1 :



Pièce 1

Pièce 2 :



Pièce 2

Pièce 7.2 :

7.2.

COMMUNE de VINON-sur-VERDON

---00000---

DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL

Reçu en préfecture le 27/05/2019
Affiché le 28 mai 2019
ID : 083-218301535-20190523-20190523_1-DE

Préfecture Var
D 27/5/19

Séance du 23 mai 2019

Le vingt-trois mai deux mille dix-neuf à vingt-et-une heure, le Conseil Municipal de la Commune de Vinon-sur-Verdon, régulièrement convoqué s'est réuni au nombre prescrit par la loi sous la présidence de Monsieur Claude CHEILAN, Maire.

Présents : AOUST Stéphanie, ARMAND Guy, ARNAUDY Laurie, BARLATIER Michel, BONZI Gilberte, BURAVAND Yves, CABASSU Jean-Claude, CABRILLAC Maryse, CHEILAN Claude, GUEYRAUD Sylvie, LA ROCCA Gérard, LEGLAYE Fanny, MAIGRE Clorinde, NOE Marie-Thérèse, PHILIBERT Christiane, RIOLLAND Chrystèle, ROSSINI Jean-Pierre, SORIA Gérard, TEYCHENNE de BLAZY Jacqueline, TOURNOIS Bernard.
Excusés : BOUSSARD Chantal donne procuration à PHILIBERT Christiane, BRANCHAT Daniel donne procuration à ARMAND Guy, DESCAMPS Jérôme donne procuration à CHEILAN Claude, HOLLENDER Emmanuelle donne procuration à CABRILLAC Maryse, MORARD David donne procuration à LA ROCCA Gérard, OBRY Patrick donne procuration à TEYCHENNE de BLAZY Jacqueline.
Absents JOUBERT Dominique
Secrétaire de séance : PHILIBERT Christiane

N° 2019/05/23 - 10
OBJET : Avis sur le projet du plan d'exposition au bruit (P.E.B)
Monsieur le Maire expose au Conseil Municipal que par arrêté inter-préfectoral en date du 20 mars 2019, et conformément à l'article R.112-10 du code de l'urbanisme, L'Etat a prescrit la révision du Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Vinon sur Verdon, en application des dispositions du Code de l'Urbanisme.

Le Préfet du Var agit en qualité de coordonnateur, 3 départements étant touchés par la révision du PEB, à savoir, le département des Alpes de Haute-Provence (Corbières et Gréoux les Bains), le département des Bouches du Rhône (Saint-Paul-lez-Durance) et le Préfet du Var (Vinon-sur-Verdon).

Le plan d'exposition au bruit comprend un rapport de présentation du projet de PEB et une représentation cartographique à l'échelle 1:25000e délimitant 4 zones selon le degré de gêne sonore.

La procédure de révision telle que défini dans le code de l'Urbanisme se déroule en deux étapes :

- Etape 1 : La préparation et l'élaboration du PEB
- Etape 2 : L'instruction administrative du PEB

Depuis la notification de l'arrêté inter préfectoral aux communes et EPCI concernés, la révision est entrée dans l'étape 2, qui comprend en premier lieu une consultation des communes et EPCI et une enquête publique préalablement à l'approbation et la publication du PEB.
Ainsi, les communes concernées ont un délai de 2 mois à compter de la date de notification pour émettre un avis sur le projet, faute de quoi l'avis est réputé favorable.
Cet arrêté ayant été notifié à la commune en date du 08 avril 2019, la ville de Vinon sur Verdon doit se prononcer avant le 07 juin 2019 sur le projet.

VU le Code de l'Urbanisme
VU le projet de Plan d'Exposition au Bruit, notifié à la commune en date du 08 Avril 2019,
VU la note de synthèse des services techniques du 10 Mai 2019,
VU le Plan local d'Urbanisme de la commune de Vinon sur Verdon,
Considérant que le territoire de Vinon sur Verdon est concerné par des risques naturels multiples réduisant sa capacité d'urbanisation,
Considérant que le choix de la courbe enveloppe Lden 56 ou Lden 57 permettrait de maintenir environ 1,3 hectare de foncier disponible pour le développement de logement y compris des logements sociaux,

Reçu en préfecture le 27/05/2019
Affiché le 28 mai 2019
ID : 083-218301535-20190523-20190523_1-DE

Considérant que la commune de Vinon sur Verdon, est en état de carence conformément aux dispositions de l'article 55 de la loi SRU,
Considérant que la raréfaction du foncier disponible est susceptible d'accroître la pression foncière sur le territoire et par conséquent d'entraîner une augmentation des prix du foncier pénalisant la réalisation d'opérations de logement locatif aidé,

Monsieur le Maire demande au Conseil Municipal de :

PRONONCER UN AVIS DEFAVORABLE SUR LE PROJET DE PEB notifié à la commune le 08 Avril 2019,
L'AUTORISER ou son représentant, à demander au préfet coordonnateur de bien vouloir modifier la courbe enveloppe retenue pour la zone C
L'AUTORISER ou son représentant, au nom et pour le compte de la ville de Vinon sur Verdon, à formuler un avis dans le cadre de l'enquête publique si ces demandes n'étaient pas entendues.

LE CONSEIL MUNICIPAL OUÏ L'EXPOSE DE MONSIEUR LE MAIRE,
VU le Code de l'Urbanisme
VU le projet de Plan d'Exposition au Bruit, notifié à la commune en date du 08 Avril 2019,
VU la note de synthèse des services techniques du 10 Mai 2019,
VU le Plan local d'Urbanisme de la commune de Vinon sur Verdon,
Considérant que le territoire de Vinon sur Verdon est concerné par des risques naturels multiples réduisant sa capacité d'urbanisation,
Considérant que le choix de la courbe enveloppe Lden 56 ou Lden 57 permettrait de maintenir environ 1,3 hectare de foncier disponible pour le développement de logement y compris des logements sociaux,
Considérant que la commune de Vinon sur Verdon, est en état de carence conformément aux dispositions de l'article 55 de la loi SRU,
Considérant que la raréfaction du foncier disponible est susceptible d'accroître la pression foncière sur le territoire et par conséquent d'entraîner une augmentation des prix du foncier pénalisant la réalisation d'opérations de logement locatif aidé,

APRES EN AVOIR DELIBERE
Par 26 Voix pour, 0 Voix contre, et 0 Abstention(s)

DECIDE DE PRONONCER UN AVIS DEFAVORABLE SUR LE PROJET DE PEB notifié à la commune le 08 Avril 2019,
D'AUTORISER le Maire ou son représentant, à demander au préfet coordonnateur de bien vouloir modifier la courbe enveloppe retenue pour la zone C
D'AUTORISER le Maire ou son représentant, au nom et pour le compte de la ville de Vinon sur Verdon, à formuler un avis dans le cadre de l'enquête publique si ces demandes n'étaient pas entendues.
DONNE toutes délégations au maire pour l'exécution de la présente délibération

Fait à Vinon-sur-Verdon
Les jour, mois et an sus dits
Signée par le Maire
Claude CHEILAN

MAIRIE DE VINON-SUR-VERDON (VAR)

Pièce 7.3 :

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DU VAR

Claude DST + Elus

Mairie de Vinon-sur-Verdon
Courrier arrivé le
10 9308

Direction départementale des territoires et de la mer du Var

Service environnement et forêt

Bureau environnement et cadre de vie

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

Toulon, le 01 AOUT 2016

Monsieur Claude CHEILAN
Maire de Vinon-sur-Verdon
Hôtel de ville
83560 Vinon-sur-Verdon

7.3

Monsieur le Maire,

Suite à votre courrier du 27 juin 2016 concernant l'avant-projet de Plan d'exposition au bruit (AP-PEB) de l'aérodrome de Vinon, je me permets d'apporter quelques précisions sur la procédure et son état d'avancement.

Le Plan d'exposition au bruit (PEB) s'impose au SCoT, PLU et autres documents d'aménagement et de planification. Réglementairement, la procédure de révision du PEB est indépendante de la procédure de révision du Plan local d'urbanisme.
Sachant que vous révisiez votre PLU, l'AP-PEB (transmis volontairement en version provisoire) vous a été adressé à titre informatif afin de vous alerter dès à présent sur le périmètre du futur PEB.
Le lancement officiel de la procédure n'interviendra pas avant début 2017.

La vocation première du PEB, est de maintenir l'activité de l'aérodrome tout en évitant l'accueil de nouvelles populations dans les secteurs où les nuisances sonores sont avérées.
Par conséquent, au voisinage de l'aérodrome, les conditions d'utilisation des sols exposés aux nuisances dues au bruit des aéronefs modifieront de fait les règles de constructibilité.
L'article L112-10 du Code de l'urbanisme édicte, notamment, que dans les zones définies par le PEB, l'extension de l'urbanisation et la création ou l'extension d'équipements publics sont interdites lorsqu'elles conduisent à exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit. Les modalités de constructibilité sont contraignantes dans les zones B (dite zone de bruit fort) et C (dite zone de bruit modéré) pour les futures constructions.

J'ai pris acte de vos remarques concernant la diminution actuelle du nombre de mouvements et le niveau envisagé de développement de l'activité aérienne.
Par conséquent, je demande, par la présente, à la Direction générale de l'aviation civile de bien vouloir vérifier auprès de l'exploitant les éléments ayant pu évoluer et de me transmettre le résultat de cette analyse avant mi-octobre 2016.
Je ne manquerai pas de vous tenir informé des suites données à cette investigation et de ma décision.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de mes salutations distinguées.

Préfet du Var

Pierre SOUBELET

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

Pièce 7.4 :

DÉPARTEMENT DU VAR
Arrondissement de BRIGNOLES

MAIRIE DE
VINON SUR VERDON
83560
Téléphone : 04.92.78.80.31
Télécopie : 04.92.78.93.20

PREFECTURE DU VAR
05 JUIL. 2016
BUREAU DU COURRIER

7.4.

Monsieur le Préfet du Var
PREFECTURE
Boulevard du 112ème Régiment d'Infanterie
CS BP 1209
83070 TOULON

Vinon-sur-Verdon, le 27 juin 2016

Objet : plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome
N/Réf. :CC/SS/BR/108470
V/Réf. : DSAC-SE/DSR/RDD 15-903
N° GED entrant 32785 – n° GED sortant 38114

ARRIVEE
- 8 JUIL. 2016
S.E.

Monsieur le Préfet,

Par envoi en date du 24 novembre 2015 vous m'avez transmis un avant-projet de plan d'exposition au bruit (document provisoire) relatif à l'aérodrome de Vinon-sur-Verdon.

La commune de Vinon-sur-Verdon a prescrit la révision de son PLU depuis le 30 mai 2008

Cette procédure a dû être interrompue à l'hiver 2012 car un porter à connaissance de l'Etat avec une carte des risques inondations a remis en cause le projet communal.

Nous avons dû procéder à la relance de cette procédure en intégrant successivement les lois Grenelle, ALUR, LAAF, Macron… et les orientations du SCOT de notre territoire.

Nous sommes prêts à arrêter le projet de PLU, une délibération va être adoptée en ce sens le 28 juillet 2016.

L'objectif est d'adopter le document d'urbanisme avant le 27 mars 2017 afin de ne pas être soumis à la réglementation nationale du R.N.U.

Aussi, au regard des documents que vous nous avez transmis, je tiens à vous informer que nous ne pouvons valider cet avant-projet du PEB en l'état.

Concernant l'activité de l'aérodrome, les chiffres qui m'ont été communiqués démontrent pour 2015 un nombre de mouvements annuels en baisse par rapport à ceux établis en 2014. Cette diminution d'activité se poursuit pour l'année en cours.

Par ailleurs, ne nombreux progrès techniques ont été apportés aux opérations de remorquage des planeurs réduisant les nuisances sonores (silencieux sur les pots d'échappement des avions remorqueurs et ceux des clubs avions, location d'un ULM 100 CV très silencieux). Enfin, la piste 10, face à l'est, est très rarement utilisée en ce qui concerne l'activité vol à voile.

Le PLU de Vinon-sur-Verdon subirait, avec l'adoption, de ce PEB un impact très préjudiciable. En effet, nous avons décidé d'intégrer dans notre PLU, la cartographie du futur plan de prévention des risques inondation même si celui-ci n'est pas adopté, ni même fait l'objet d'une application anticipée. Nous sommes d'ailleurs en relation avec le pôle risque de la DDTM pour en contester certaines dispositions.

Cette prise en compte réduit notre capacité de développement économique et démographique de façon drastique. Nous ne pouvons pour l'instant envisager notre urbanisation que sur deux secteurs principaux : les Adrechs et le Pegouy.

Or, sur ce dernier secteur, la superposition du zonage du PEB porte atteinte au développement urbain tel que défini aux orientations du PADD présenté le 16 octobre 2014, et à l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) définie sur ce secteur.
L'impact des prescriptions de la zone C sur le secteur du Pégouy mettrait en grave difficulté notre capacité de production de logements sur Vinon.

Je vous rappelle que Vinon est la commune du Var la plus proche du CEA de Cadarache et du projet ITER, et doit faire face à une pression économique et démographique forte, liée à ces deux projets.

Par ailleurs, nous sommes également concernés par la loi SRU et à l'obligation de produire 25 % de logements sociaux sur notre commune sous peine d'amendes conséquentes.
Le PLH établi par la DLVA, communauté d'agglomération de rattachement de la commune nous engage à un objectif de production sur la durée de ce plan à 120 logements neufs dont 6 logements locatifs sociaux neufs par an en moyenne (sans tenir compte de la requalification du parc existant). Le PLH a fléché le secteur de l'aérodrome comme une zone à projets de logements en accession à la propriété à coût maîtrisé.

Ces objectifs, qui ont déjà été révisés à la baisse en raison du PPRI, ne pourront être atteints avec ces nouvelles prescriptions.
Aussi devant cet exercice impossible, je vous demande de bien vouloir surseoir à la procédure d'élaboration du PEB de l'aérodrome de Vinon sur Verdon.

Je reste, bien entendu, à votre disposition pour évoquer l'ensemble des problématiques liées à ce courrier.

Dans l'attente, je vous prie vous prie de croire, Monsieur le Préfet, en l'assurance de mes respectueuses salutations.

Le Maire

MAIRIE DE VINON-SUR-VERDON VAR

Claude CHEILAN

Pièce 7.5 :

Arrondissement de BRIGNOLES

MAIRIE DE
VINON SUR VERDON
83560

Téléphone : 04.92.78.00.31
Télécopie : 04.92.78.93.20

N° dossier : 2018 / 008

Objet :Avis sur projet de révision du Plan d'Exposition au Bruit

Émetteur : FERREIRA Benjamin

Date : 10 Mai 2019

Retour attendu : 7-5

NOTE DE PRESENTATION

Préambule

L'Etat a precrit par arrêté interpréfectoral du 20 Mars 2019 la révision du Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Vinon sur Verdon, en application des dispositions du Code de l'Urbanisme.

Le prefet du Var agit en qualité de coordonnateur, 3 départements étant touchés par la révision du PEB, à savoir, le département des Alpes de Haute-Provence (Corbières& Greoux les Bains), le département des Bouches du Rhône (Saint-Paul-lez-Durance) et le Préfet du Var (Vinon sur Verdon).

Le plan d'exposition au bruit comprend un rapport de présentation du projet de PEB et une représentation cartographique à l'échelle 1:25000e délimitant 4 zones selon le degré de gène sonore.

La procédure de révision telle que défini dans le code de l'Urbanisme se déroule en deux étapes :

- Etape 1 : La préparation et l'élaboration du PEB
- Etape 2 : L'instruction administrative du PEB

Depuis la notification de l'arrêté interpréfectoral aux communes et EPCI concernés, la révision est entrée dans l'étape 2, qui comprend en premier lieu une consultation des communes et EPCI et une enquête publique préalablement à l'approbation et la publication du PEB.

Ainsi, les communes concernées ont un délai de 2 mois à compter de la date de notification pour émettre un avis sur le projet, faute de quoi l'avis est réputé favorable.

Cet arrêté ayant été notifié à la commune en date du 08 Avril 2019, la ville de Vinon sur Verdon doit se prononcer avant le 07 Juin 2019 sur le projet.

Plan de situation

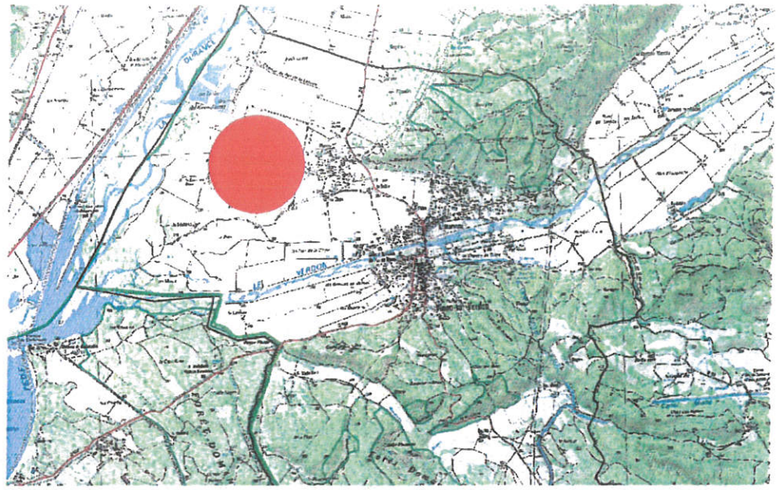


Figure 1: Plan de situation - Source (IGN - DLVA)

Zonage du PEB

Le projet de plan d'exposition au bruit définit dans une zonage comprenant 4 zones :

Zone A : Zone de Bruit Fort
Zone B : Zone de Bruit Fot
Zone C : Zone de Bruit modéré
Zone D : Facultative.

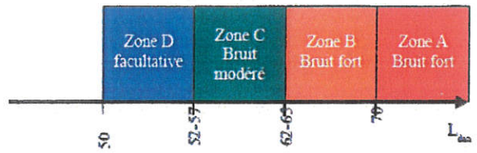


Figure 2: Zone PEB - Source : Projet de PEB de l'aérodrome de Vinon sur Verdon

Des restrictions d'urbanisation dans les zones de bruit sont établis conformément au code de l'urbanisme dont :

- Dans les zones A & B : Seuls peuvent être autorisés les logements et équipements publics ou collectifs liés à l'activité aéronautique, (...)
- Dans la zone C, les constructions individuelles non groupées sont autorisés à conditiond d'être situés dans un secteur déjà urbanisé (...)
- Pas de restrictions en zone D mais des obligations d'isolation accoustique.

L'évaluation de l'exposition au bruit s'effectue à partir de l'indice Lden (Level Day Evening Night).
Les courbes enveloppes ont été établies par modélisation sur la base du trafic en prenant en compte le trafic en journée (6h – 18h) , en soirée (18h00 – 22h00) et nuit (22h – 6h).

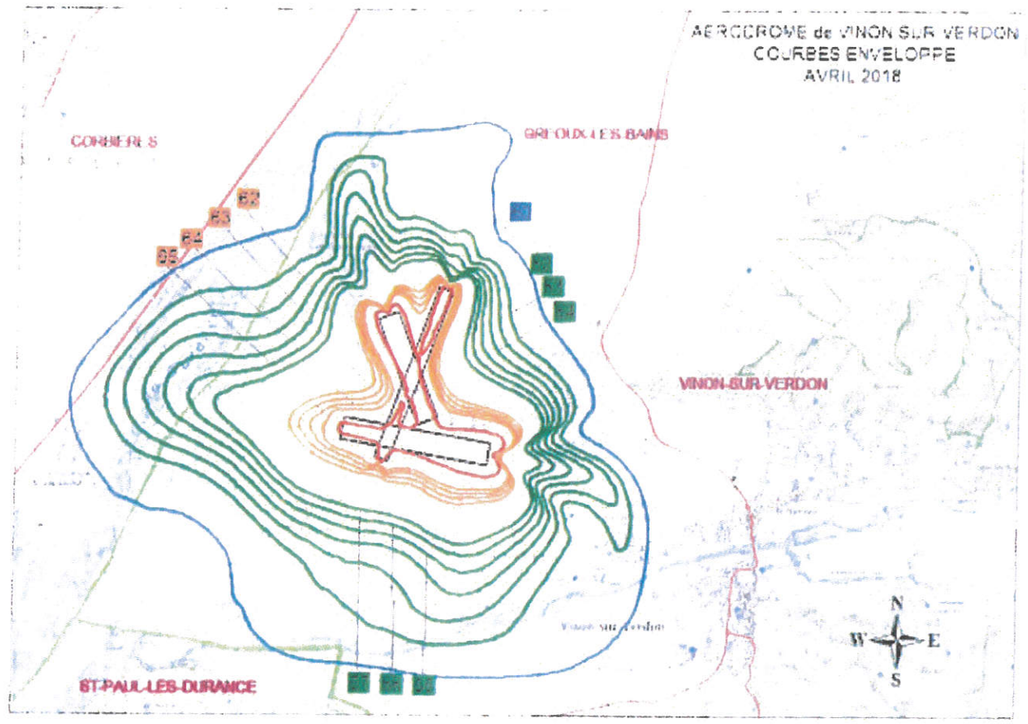


Figure 3: Modélisation des courbes enveloppes (Source : Projet de révision du PEB)

Le prefet a décidé de retenir les courbes enveloppes suivantes :

Zone A : Lden 70
Zone B : Lden 62
Zone C : Lden 54
Zone D : Mise en place.

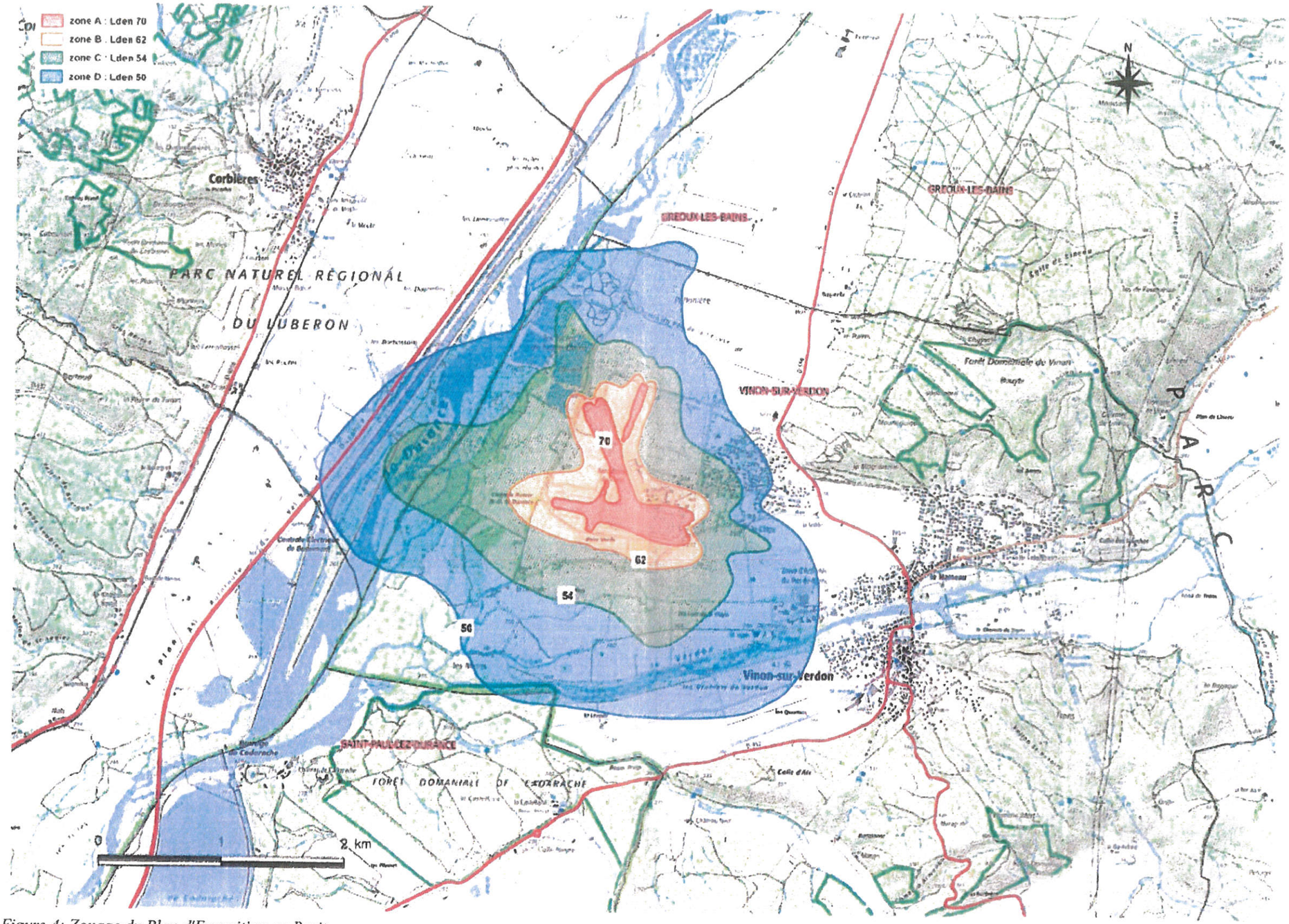
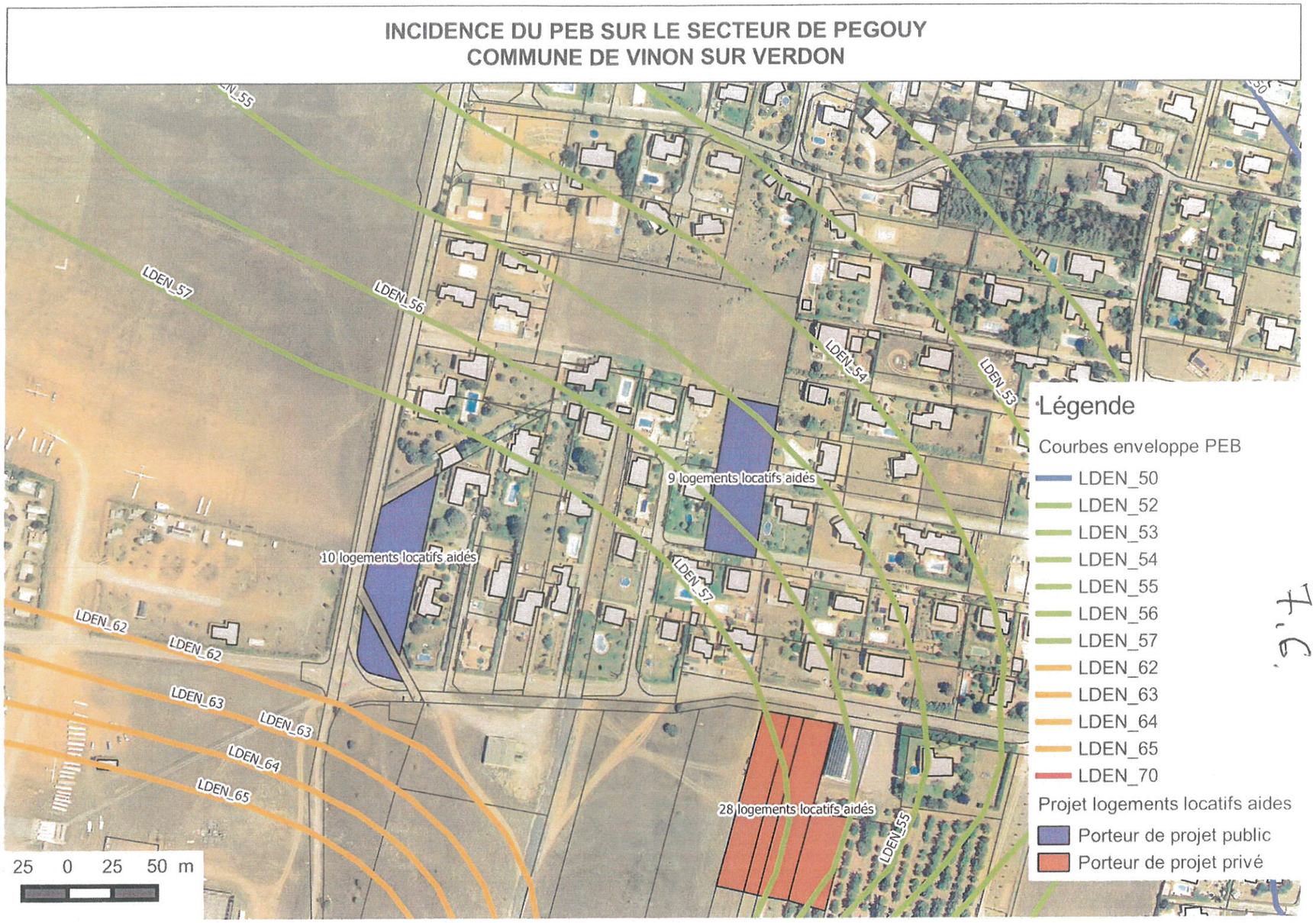


Figure 4: Zonage du Plan d'Exposition au Bruit

Pièce 7.6 :


INCIDENCE DU PEB SUR LE SECTEUR DE PEGOUY
COMMUNE DE VINON SUR VERDON
LDEN_55
LDEN_57
LDEN_56
LDEN_54
LDEN_53
9 logements locatifs aidés
10 logements locatifs aidés
LDEN_57
LDEN_62
LDEN_62
LDEN_63
LDEN_63
LDEN_64
LDEN_65
28 logements locatifs aidés
LDEN_55
25 0 25 50 m
Légende
Courbes enveloppe PEB
LDEN_50
LDEN_52
LDEN_53
LDEN_54
LDEN_55
LDEN_56
LDEN_57
LDEN_62
LDEN_63
LDEN_64
LDEN_65
LDEN_70
Projet logements locatifs aides
Porteur de projet public
Porteur de projet privé

9,7