

Maîtrise d'ouvrage :

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

Préfecture du Var

Aérodrome de VINON

Plan d'Exposition au Bruit (PEB)

Rapport de présentation

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

Le Préfet de Région Préfet des Bouches-du-Rhône	Le Préfet des Alpes-de-Haute-Provence	Le Préfet du Var Coordinateur
Pour le Préfet, La Secrétaire Générale Juliette TRIGNAT	Pour le Préfet et par délégation le Secrétaire Général Amaury DECLUDT	Jean-Luc VIDELAINE

Maîtrise d'œuvre : DDTM 83

Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Var

Adresse postale : Préfecture du Var
DDTM – Service aménagement durable
Bureau environnement et cadre de vie
Boulevard du 112ème Régiment d'Infanterie
CS 31209 - 83070 TOULON CEDEX
Localisation géographique :
244 avenue de l'Infanterie de Marine à Toulon
Tél. : 04 94 46 83 83 – Fax : 04 94 46 32 50
Courriel : ddtm@var.gouv.fr

Maîtrise d'œuvre technique : SNIA-MED

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

Date : Septembre 2019

SOMMAIRE

Introduction 3

1. Le plan d'exposition au bruit : généralités 3
1.1. Évaluation de l'exposition au bruit 3
1.1.1. L'indice Lden 3
1.1.2. Courbes isophoniques et délimitation de zones de bruit 4
1.2. Règles d'urbanisme applicables aux différentes zones 4
1.2.1. Restrictions d'urbanisation dans les zones de bruit 4
1.2.2. Isolation acoustique renforcée 4
1.2.3. Renouvellement urbain 4
1.2.4. Obligation d'information 5
1.3. Procédure de révision du PEB 6

2. Démarche de révision du PEB de l'aérodrome de Vinon 6
2.1. Présentation de l'aérodrome de Vinon 6
2.1.1. Situation administrative 6
2.1.2. Activités 7
2.1.3. Infrastructures 7
2.1.4. Documents de planification aéroportuaire existants 7
2.2. Nécessité d'une révision du plan d'exposition au bruit 8
2.3. L'avant-projet de plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Vinon 8
2.3.1. Évaluation de l'exposition au bruit à court, moyen et long terme 8
2.3.2. Hypothèses prises en compte pour l'étude du PEB 8
Hypothèses relatives aux infrastructures 8
Hypothèses relatives au trafic 8
Hypothèses relatives aux trajectoires et aux conditions d'exploitation 9

3. L'avant-projet de PEB de l'aérodrome de Vinon 10
3.1. Étude technique 10
3.1.1. Résultats de la modélisation et courbes enveloppes 10
3.1.2. Les zones de l'avant-projet de PEB 10
3.1.3. Choix des limites des zones B et C et de l'instauration d'une zone D 12
3.2. Analyse urbanistique 13
3.2.1. Communes concernées par le PEB de l'aérodrome de Vinon 13
3.2.2. Superposition du PEB en projet avec les documents d'urbanisme 13
3.2.3. Règlement du PEB 15
3.2.4. Typologie des différentes zones du document d'urbanisme 15
3.2.5. Relevé des surfaces concernées par les différentes zones du PEB 15
3.2.6. Relevé de l'estimation des populations exposées au bruit dans les différentes zones du PEB 19
3.2.7. Zoom sur des secteurs urbanisés 23
3.2.8. Analyse par secteur de l'impact du PEB 26
3.2.9. Réunions d'échanges avec les collectivités et visite sur site 27

4. Le projet de PEB 28
4.1. Établissement du projet de PEB 28
4.2. Retour sur les avis suite aux consultations 29
4.3. Déroulé de la procédure d'enquête publique 30

5. Le PEB révisé approuvé 32

ANNEXES

Introduction

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

Le **plan d'exposition au bruit (PEB)**, instauré par la loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisation au voisinage des aérodromes, régi par les articles L112-3 à L112-7 et R112-1 à R112-17 du Code de l'urbanisme, est un outil de maîtrise de l'urbanisme autour des aérodromes. Il définit sur la base d'un zonage technique les conditions d'utilisation des sols pour prévenir les nuisances sonores liées à l'activité des aérodromes, complémentaires aux prescriptions instituées par le Code de l'urbanisme. Il doit être établi pour tous les aérodromes classés selon le Code de l'aviation civile en catégorie A, B et C, ainsi que pour les aérodromes figurant sur une liste établie par l'autorité administrative (arrêté du 28 mars 1988 ; arrêté du 17 janvier 1994 ; article R222-5 du Code l'aviation civile). C'est à ce dernier titre que l'aérodrome de Vinon est concerné.

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

L'objectif est de réviser le plan d'exposition au bruit en vigueur, pour cet aérodrome depuis 1983, tant pour l'adapter à ces évolutions réglementaires que pour tenir compte de l'évolution de son utilisation dans le temps.

1. Le plan d'exposition au bruit : généralités

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

1.1. Évaluation de l'exposition au bruit

Afin d'évaluer le niveau sonore dû à l'activité aéronautique aux abords d'un aérodrome, la méthode recommandée par l'organisation de l'aviation civile internationale, prescrite au niveau communautaire et intégrée au droit français depuis 2002[1] est l'indice Lden (*Level Day Evening Night*).

1.1.1. L'indice Lden

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

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

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

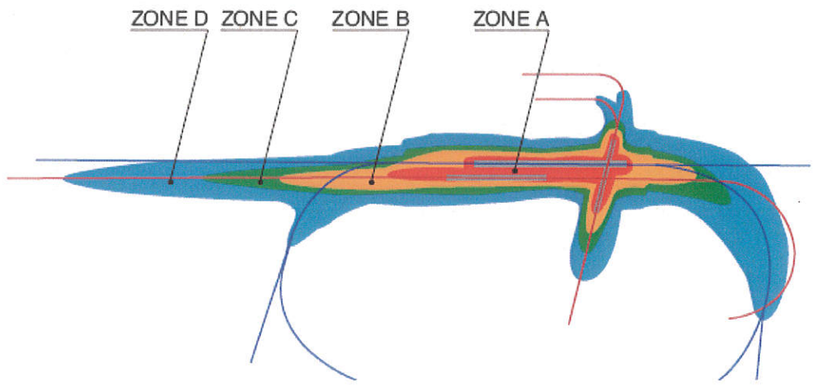
La gêne due au bruit des avions est considérée comme négligeable lorsque le Lden est inférieur à 50 dB(A). Un écart de 3 dB(A) entre deux valeurs de Lden correspond à un doublement du bruit, un écart de 10 dB(A) correspond à une multiplication du bruit par 10.

1 Article R112-1 du Code de l'urbanisme

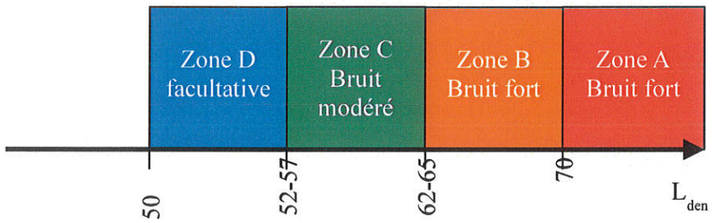
1.1.2. Courbes isophoniques et délimitation de zones de bruit

Pour chacun des termes envisagés, un logiciel calcule la valeur de l'indice Lden dans l'environnement de l'aérodrome.

En reliant les points de même indice, on obtient des courbes, dites isophoniques. Dans la zone comprise à l'intérieur de la courbe isophonique, le bruit est supérieur à l'indice considéré (par exemple 70 dB (A) dans la zone A) à au moins un des 3 horizons envisagés. A l'extérieur de cette courbe, le bruit est inférieur et décroît à mesure que l'on s'éloigne.



Le PEB délimitera 3 ou 4 zones de bruit autour de l'aérodrome. En effet, l'instauration de la zone D, obligatoire pour certains grands aéroports, est facultative pour l'aérodrome de Vinon.



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

- une valeur entière de Lden entre 62 et 65 inclus pour la limite entre la zone B et C ;
- une valeur entière de Lden entre 52 et 57 inclus pour l'extérieur de la zone C.

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

1.2. Règles d'urbanisme applicables aux différentes zones

1.2.1. Restrictions d'urbanisation dans les zones de bruit

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

Dans les **zones A et B**, seuls peuvent être autorisés les logements et les équipements publics ou collectifs liés à l'activité aéronautique, les logements de fonction nécessaires aux activités industrielles et commerciales admises dans la zone et les constructions nécessaires à l'activité agricole.

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

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

1.2.2. Isolation acoustique renforcée

Les constructions nouvelles autorisées dans les zones de bruit doivent faire l'objet de mesures d'isolation acoustique renforcée (cf. tableau en annexe 6).

1.2.3. Renouvellement urbain

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

En outre à l'intérieur des zones C, les plans d'exposition au bruit peuvent délimiter des secteurs où, pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou de villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées, à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores[2]. Ces secteurs peuvent être délimités postérieurement à l'approbation du PEB, à la demande de la commune compétente en matière de plan local d'urbanisme, par arrêté préfectoral et après enquête publique.

2 Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain modifiée par la loi n°2002-3 du 3 janvier 2002

1.2.4. Obligation d'information

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

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

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

<table>
<tr><th></th><th>ZONE A
Lden ≥ 70</th><th>ZONE B
70 > Lden ≥ (62 à 65)</th><th>ZONE C
(62 à 65) > Lden ≥ (52 à 57)</th><th>ZONE D[3]
(52 à 57) > Lden ≥ 50</th></tr>
<tr><td colspan="5">CONSTRUCTIONS NOUVELLES</td></tr>
<tr><td>Logements nécessaires à l'activité aéronautique ou liés à celle-ci</td><td colspan="3">Autorisés*</td><td rowspan="4">Autorisés*</td></tr>
<tr><td>Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales admises dans la zone</td><td rowspan="2">Autorisés* dans les secteurs déjà urbanisés</td><td colspan="2" rowspan="2">Autorisés*</td></tr>
<tr><td>Constructions directement liées ou nécessaires à l'activité agricole</td></tr>
<tr><td>Équipements publics ou collectifs</td><td colspan="2">Autorisés* s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes</td><td>Autorisés*</td></tr>
<tr><td>Constructions individuelles non groupées</td><td colspan="2">Non autorisées</td><td>Autorisées* si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par des équipements publics et si elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances</td><td rowspan="3">Autorisés*</td></tr>
<tr><td>Autres types de constructions nouvelles à usage d'habitation (exemples : lotissements, immeubles collectifs à usage d'habitation)</td><td colspan="2">Non autorisés</td><td>Opérations de reconstruction autorisées* si rendues nécessaires par une opération de démolition en zone A ou B, dés lors qu'elles n'entraînent pas d'accroissement de la population exposée aux nuisances, que les normes d'isolation phonique fixée par l'autorité administrative sont respectées et que le coût d'isolation est à la charge exclusive du constructeur</td></tr>
<tr><td colspan="5">INTERVENTIONS SUR L'EXISTANT</td></tr>
<tr><td>Rénovation, réhabilitation, amélioration, extension mesurée ou reconstruction des constructions existantes</td><td colspan="3">Autorisés* sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances</td><td rowspan="2">Autorisés*</td></tr>
<tr><td>Opération de réhabilitation et de réaménagement urbain</td><td colspan="2">Non autorisées</td><td>Autorisées* sous réserve de se situer dans un des secteurs délimités pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existant, à condition de ne pas entraîner d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores</td></tr>
</table>

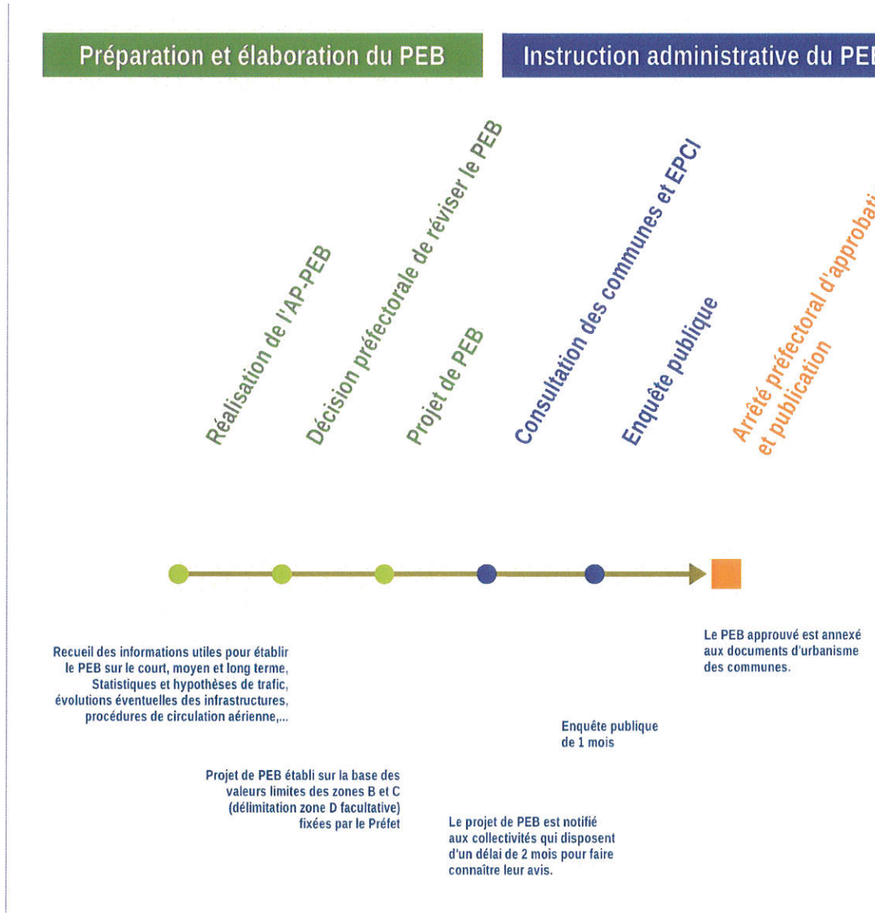
* sous réserve d'une isolation acoustique et de l'information des futurs occupants

3 la délimitation d'une zone D est facultative dans le cas de l'aérodrome de Vinon

1.3. Procédure de révision du PEB

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

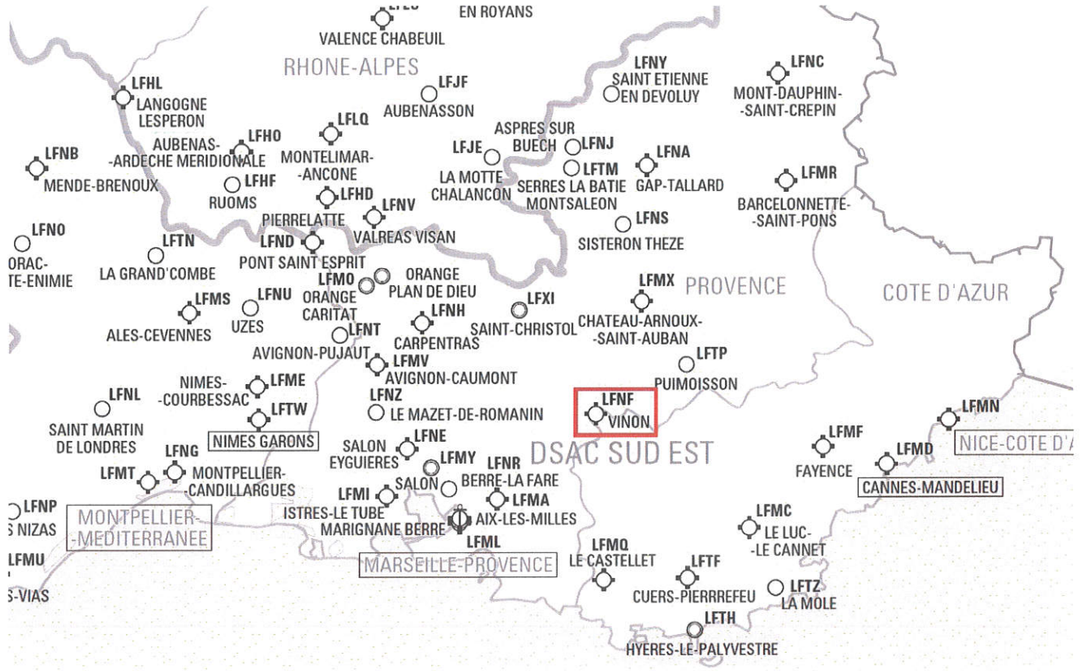
- la première étape aboutit à la définition du projet et à la décision de mise en révision du PEB ;
- la seconde étape est consacrée au processus de consultation réglementaire et doit aboutir à l'approbation du nouveau PEB.



Le détail de la procédure est repris en annexe 5.

2. Démarche de révision du PEB de l'aérodrome de Vinon

2.1. Présentation de l'aérodrome de Vinon



Situation géographique de l'aérodrome de Vinon (SIA)

2.1.1. Situation administrative

Territoire : région Provence-Alpes-Côte d'Azur, département du Var (83), commune de Vinon-sur-Verdon

Personne dont relève l'aérodrome : Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur

Affectataires de l'aérodrome[4] :

- à titre principal le ministère chargé des transports pour les besoins du transport aérien, de l'aviation générale et du vol à voile ;
- à titre secondaire le ministère chargé de la défense pour les besoins de la section de vol-à-voile de l'École de l'air de Salon-de-Provence.

Exploitant : Association des usagers de l'aérodrome de Vinon

Ouverture à la circulation aérienne publique (CAP) : oui

Indicateur OACI : LFNF.

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

4 désignés par arrêté du 23 mars 1972

2.1.2. Activités

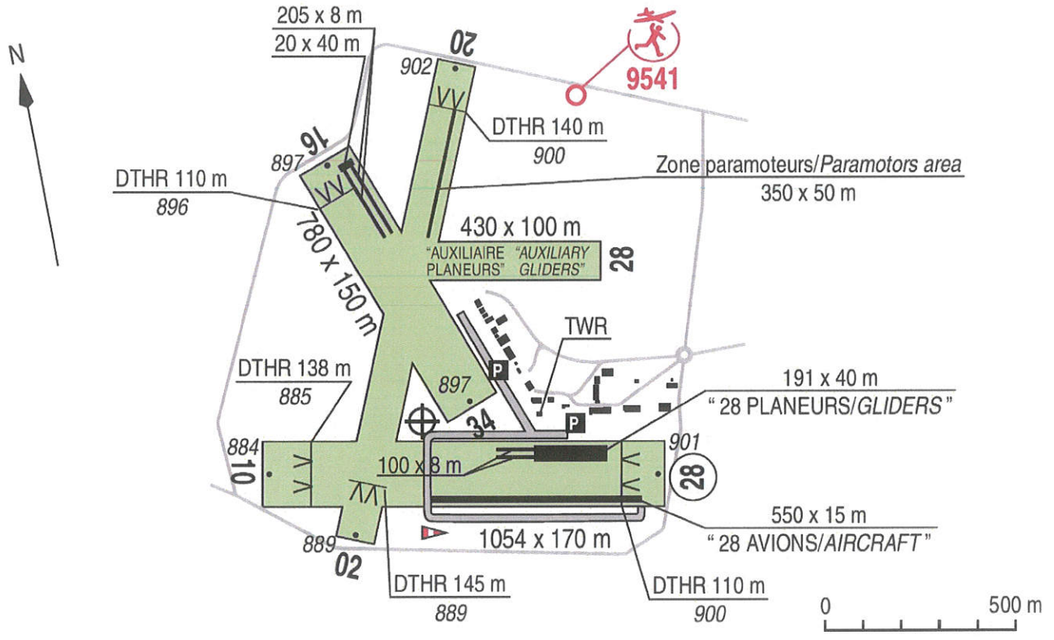
L'aérodrome, situé sur un ancien champ d'aviation militaire, est ouvert à la circulation aérienne publique depuis 1958. Il est depuis dédié à la pratique de l'aviation légère et sportive complétée des activités nécessaires à son fonctionnement. Il est régulièrement fréquenté par des avions légers à moteur, des planeurs, des ULM, des paramoteurs, ainsi que par des aéromodèles. Des ateliers de mécanique assurent l'entretien des aéronefs basés et d'aéronefs extérieurs.

Des écoles de pilotage assurent les formations permettant l'accès aux brevets de pilote d'avion, ULM ou planeur.

L'aérodrome est un espace sportif très dynamique, animé et coordonné par une douzaine d'associations, dont l'un des plus importants clubs de vol-à-voile en France. Des compétitions de vol à voile de niveau international y sont régulièrement organisées. De nombreux vélivoles français et étrangers viennent pour s'entraîner ou profiter des conditions aérologiques favorables au pilotage des planeurs.

Les clubs regroupent environ 800 adhérents et emploient une quinzaine de salariés :

- une association pratiquant le vol à voile, participant régulièrement à des compétitions de niveau international,
- deux aéroclubs pratiquant le vol moteur,
- deux associations pratiquant l'ULM,
- une association pratiquant le vol paramoteur,
- une association d'aéromodélisme,
- quatre associations regroupant des constructeurs amateurs et des propriétaires d'ULM,
- une association assurant l'entretien d'avions et planeurs,
- une association des usagers de l'aérodrome désignée comme exploitant par le Conseil régional jusqu'en 2018.



Carte d'infrastructure au 15 novembre 2012 (SIA)

2.1.3. Infrastructures

L'aérodrome a une superficie de 139 ha. Il est doté de trois pistes en herbe sécantes dont les caractéristiques sont détaillées ci-dessous.

N° de la piste	Orientation magnétique	Dimensions
02 20	021° 201°	1250x100
10 28	101° 281°	1054x170
16 34	159° 339°	780x150

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

L'aérodrome dispose également :

- d'une piste auxiliaire 28 exclusivement destinée à l'atterrissage des planeurs ;
- d'une zone référencée 9541 destinée à l'aéromodélisme.

La piste auxiliaire et la zone d'aéromodélisme ne sont pas prises en compte dans le cadre du plan d'exposition au bruit, car la gêne sonore des planeurs à l'atterrissage et celle des aéromodèles sont considérées comme négligeables.

2.1.4. Documents de planification aéroportuaire existants

L'aérodrome est doté des documents suivants :

- avant projet de plan masse (APPM) pris en considération le 30 mars 1984 par décision ministérielle n°1204/SBA/E (référence plan d'implantation 3757 index 8 7 – aérodrome de catégorie C « à vue »)
- plan de composition générale (PCG), approuvé le 15 juillet 1980 (4138/DRAC.SE/DO.PC), référence plan A135B
- plan de servitude aéronautique (PSA), pris en considération le 3 août 1964, mais non approuvé, en cours de révision,
- plan d'exposition au bruit des aéronefs, référence DRAC.SE/DO.TA/25A de janvier 1983 rendu disponible par décision de la préfecture en date du 15 septembre 1983 et faisant l'objet de la présente révision. La carte extraite de ce PEB est fournie en annexe 4.

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

Le plan d'exposition au bruit existant pour l'aérodrome de Vinon réalisé en 1983 sur la base réglementaire en vigueur à l'époque, qui n'était pas basée sur l'indice L_{den}, mais sur un indice psophique (IP) avait pour horizon de long terme l'année 1995.

Le terme de ce PEB étant dépassé de plus de 20 ans, il convient de le réviser pour prendre en compte l'évolution de la flotte d'avions, les trajectoires actuelles et les nouvelles hypothèses de trafic. Le nouveau zonage prendra en compte la modification du mode d'évaluation du bruit ainsi que les profondes évolutions réglementaires intervenues en 30 ans[5].

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

2.3.1. Évaluation de l'exposition au bruit à court, moyen et long terme

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

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

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

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

- court terme (trafic actuel) ;
- moyen terme (de l'ordre de 5 ans à 10 ans) ;
- long terme (de l'ordre de 10 à 15 ans).

Les usagers de l'aérodrome de Vinon ayant établi que les hypothèses à 5 ans ne devraient pratiquement pas changer au regard de la situation actuelle, il a été décidé pour faciliter la réalisation du plan d'exposition au bruit et sa compréhension, de ne retenir comme horizons d'étude que le court terme et le long terme, étant sous-entendu que les résultats pour le moyen terme seront pratiquement identiques aux résultats pour le court terme.

Les hypothèses permettant de calculer les indices de bruit ont été établies sur la base des informations fournies par l'association des usagers de l'aérodrome de Vinon et le Conseil régional.

2.3.2. Hypothèses prises en compte pour la révision du PEB

- **Hypothèses relatives aux infrastructures**

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

- **Hypothèses relatives au trafic**

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

Les avions fréquentant l'aérodrome de Vinon sont de type monomoteur à piston. Tous les aéronefs ont été modélisés par substitution à l'aide de deux aéronefs « génériques » de la base de données avions du modèle ayant cette motorisation. Le modèle le moins bruyant a été retenu pour modéliser les ULM et les motoplaneurs, le modèle le plus bruyant pour les autres avions (y compris les remorqueurs)1.

Le nombre de mouvements ayant peu évolué au cours des 10 dernières années, et les usagers de l'aérodrome n'anticipant pas de développement important du trafic, un scénario de progression faible de ce nombre a été retenu, comme indiqué dans le tableau ci-dessous.

	Court terme	Long terme
	2018	**2033**
ULM	2 476	2 668
motoplaneurs	750	1 010
avions sauf remorqueurs	18 688	20 140
remorqueurs	12 387	13 349
total	*34 301*	*37 167*

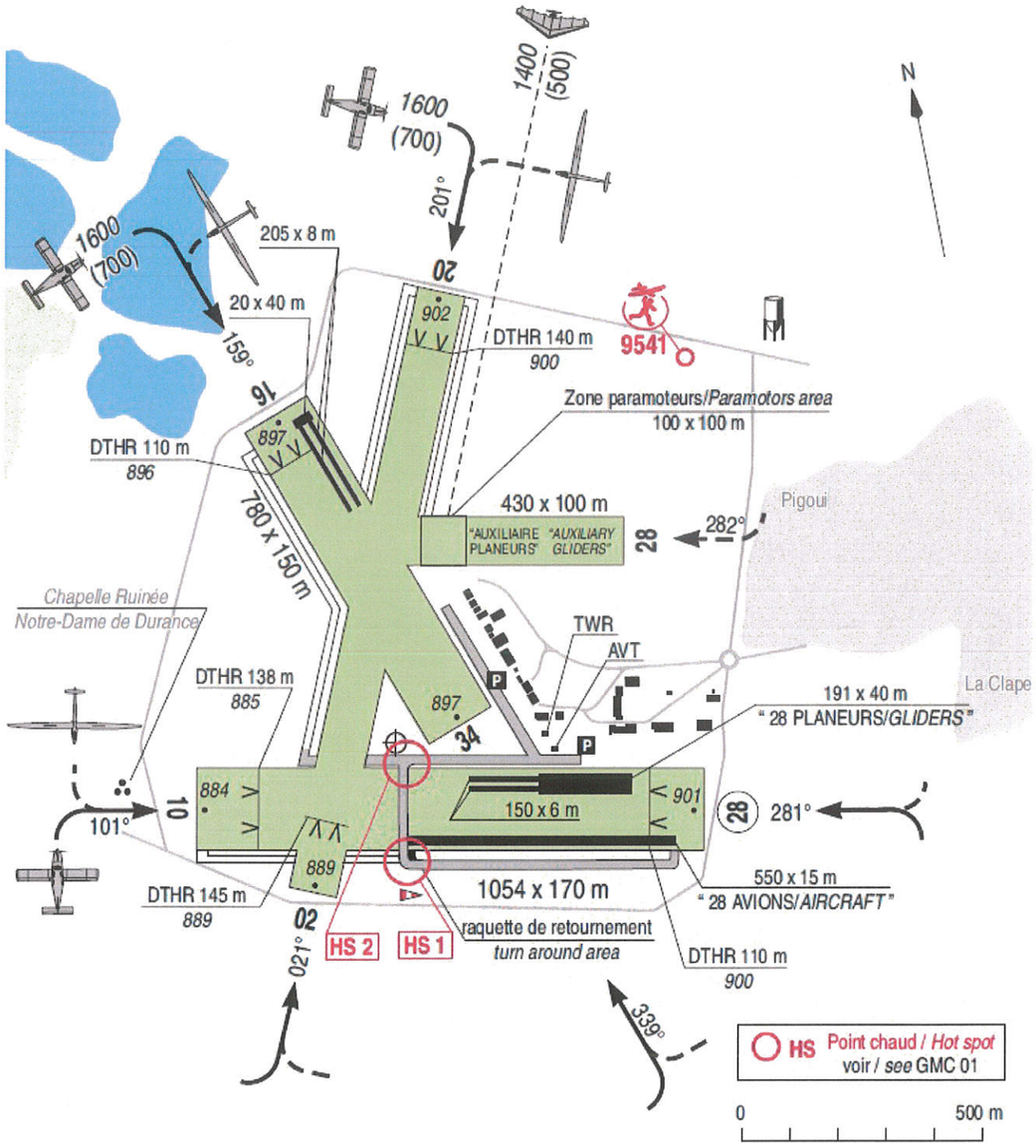
Un mouvement est défini comme un décollage (départ), un atterrissage (arrivée) ou un tour de piste (TDP). La répartition entre les différents types de mouvements est la suivante.

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

	ARRIVEES	DEPARTS	TDP
Avions	33,5 %	33,5 %	33 %
ULM	42,5 %	42,5 %	15 %
Motoplaneurs	50 %	50 %	
Remorqueurs	50 %	50 %	

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

■ Hypothèses relatives aux trajectoires et aux conditions d'exploitation



Carte d'atterrissage au 20 juillet 2017 (SIA)

Les trajectoires nominales identifiées avec les usagers de l'aérodrome sont décrites sur les cartes jointes en **annexe 1**. Elles sont au nombre de 51.

Pour tenir compte du fait que les trajectoires nominales ne sont pas suivies de manière stricte par les aéronefs, il a été retenu une hypothèse de **dispersion de 0,5 mille** nautique (926 m) de part et d'autre de chaque trajectoire nominale.

Sur le plan vertical, les pentes de montée et de descente sont les pentes « standards », avec un profil de montée en fonction des performances de l'aéronef et un profil de descente suivant une pente à 3°.

Par ailleurs, il a été tenu compte d'une hauteur de circuit d'aérodrome à 700 ft (213 m), comme il est indiqué sur la carte d'atterrissage en vigueur ci-dessus.

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

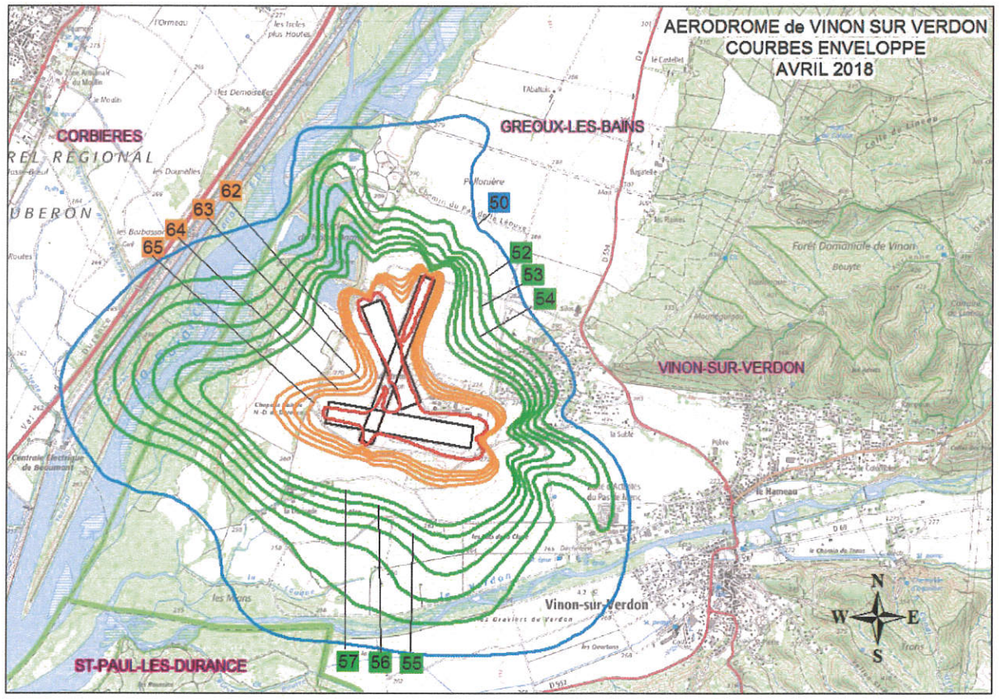
Les différences entre le long terme et le court terme sont dues au fait que la piste 02 est actuellement sous-utilisée et que les usagers prévoient de l'utiliser progressivement de manière plus fréquente à l'avenir. En conséquence, le bruit lié à l'utilisation de la piste 02 sera plus important à long terme.

3. L'avant-projet de PEB de l'aérodrome de Vinon

3.1. Étude technique

3.1.1. Résultats de la modélisation et courbes enveloppes

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



Courbe rouge : limite de la **zone A**

Courbes oranges : limites possibles de la **zone B**

Courbes vertes : limites possibles de la **zone C**

Courbe bleue : limite de la **zone D** si elle est retenue

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

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

3.1.2. Les zones de l'avant-projet de PEB et les communes concernées

Les communes concernées par l'avant-projet de PEB sont :

- dans le département du **Var (83)** : Vinon-sur-Verdon ;
- dans le département des **Alpes-de-Haute-Provence (04)** : Gréoux-les-Bains et Corbières ;
- dans le département des **Bouches-du-Rhône (13)** : Saint-Paul-lez-Durance.

Les communes de Corbières, Gréoux-les-Bains et Saint-Paul-lez-Durance pourront figurer ou non dans le projet en fonction du choix de la valeur de L_{den} à l'extérieur de la zone C, et selon que la zone D est retenue ou non.

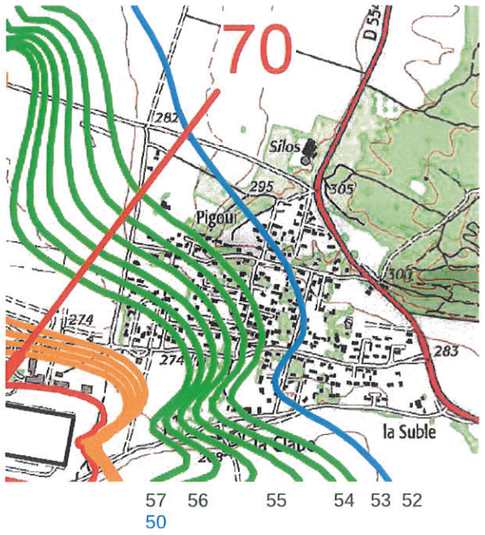
Commune	L_{den}	Bruit	Zones du projet de PEB
Vinon-sur-Verdon (83)	50 à 70	Modéré à fort	A, B, C, D*
Corbières (04)	50 à 56	Modéré	C si la limite extérieure de la zone C est inférieure à 57, D*
Gréoux-les-Bains (04)	50 à 53	Modéré	D*
Saint-Paul-lez-Durance (13)	50 à 52		D*

* si la zone D est retenue

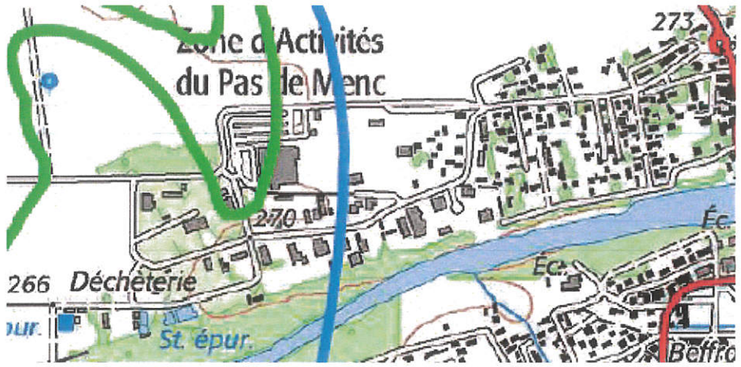
La commune de Vinon-sur-Verdon est la principale concernée par l'avant-projet de PEB.

Le zonage est plus étendu que celui du PEB en vigueur (**annexe 4**), ce qui permettra ainsi une meilleure maîtrise de l'urbanisme vis-à-vis du bruit.

Les lieux-dits Pigoui et La Clape, situés entre la route départementale et l'aérodrome, sont soumis à un bruit fort à modéré correspondant à un L_{den} compris entre 50 et 62. Le nombre d'habitations de ce secteur qui seront concernées par la zone C du PEB dépendra du choix de la valeur limite pour cette zone (52 à 57).

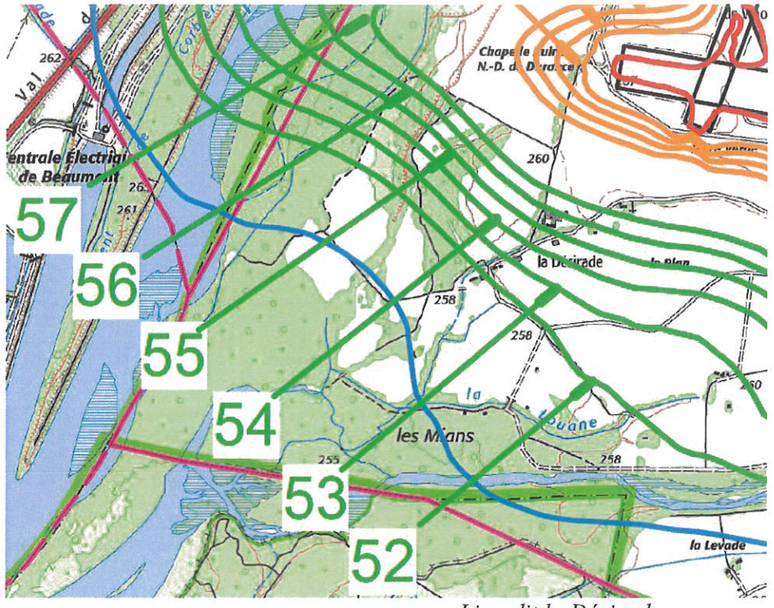


La partie ouest de la zone d'activité du Pas de Menc est soumise à un bruit compris dont le L_{den} est compris entre 50 et 52, et 54 au nord-ouest (parking de supermarché et activités artisanales).



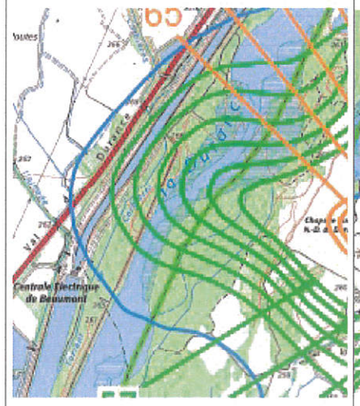
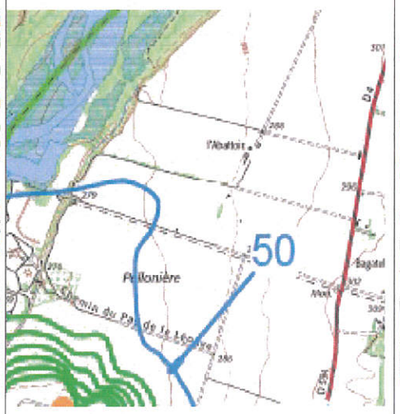
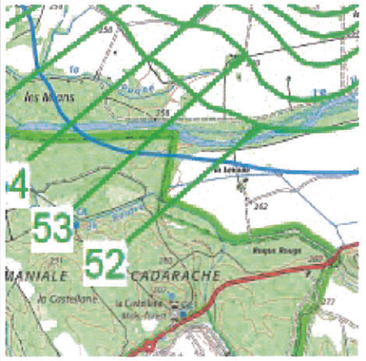
Zone d'activité du Pas de Menc

Le lieu-dit la Désirade est soumis à un bruit modéré correspondant à un L_{den} compris entre 50 et 57. Le nombre d'habitations de ce secteur qui seront concernées par la zone C du PEB dépendra du choix de la valeur limite pour cette zone (52 à 57).



Lieu-dit la Désirade

Les communes limitrophes de Corbières, Gréoux-les-Bains et Saint-Paul-lez-Durance sont à la marge du zonage de l'avant-projet de PEB. Elles pourraient ne pas être concernées par le PEB en fonction de la valeur de Lden retenue pour la limite extérieure de la zone C, dans le cas où la zone D n'est pas créée. Même si ces communes étaient concernées par le PEB, l'impact sur le développement de l'urbanisation serait vraisemblablement faible, car les zones concernées sont des zones agricoles ou naturelles.

Corbières (04)	Gréoux-les-Bains (04)	Saint-Paul-lez-Durance (13)
		

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

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

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

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

Les limites des zones B et C, qu'il paraît souhaitable de retenir sont définies par le préfet de département. Il en est de même en ce qui concerne l'instauration ou non d'une zone D. Le préfet décide ensuite d'engager la procédure de révision du PEB sur ces bases. Cette décision est notifiée aux maires des communes concernées et, s'il y a lieu, aux présidents des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), compétents en matière d'urbanisme.

La notification de la décision de réviser le PEB constitue le point de départ du délai de deux mois prévu pour la consultation des conseils municipaux des communes ou des organes délibérants des établissements de coopération intercommunale (art. R112-10 du code de l'urbanisme). Les observations et avis émis par les communes et les établissements de coopération intercommunale pendant cette période peuvent amener à modifier le choix des indices retenus pour les limites des zones B et C et le choix ou non d'instaurer une zone D.

À l'issue de cette consultation, le projet de PEB éventuellement modifié est soumis à une enquête publique de droit commun. À nouveau, les observations et avis émis par le public et formalisés par le commissaire-enquêteur peuvent amener à modifier le choix des indices retenus pour les limites des zones B et C et le choix ou non d'instaurer une zone D.

Le projet de PEB peut donc être modifié pour en tenir compte avant son approbation par arrêté préfectoral.

3.2. Analyse urbanistique

La loi n°85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes, détermine les règles d'urbanisme applicables aux constructions dans les différentes zones de bruit d'un plan d'exposition au bruit (PEB).
Ces règles se traduisent principalement par des interdictions et limitations du droit de construire, reprises à l'article L.112-10 du Code de l'urbanisme .

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

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

Il convient de préciser que cette analyse urbanistique :

- n'est pas une obligation réglementaire mais (comme l'on soulignait de nombreux commissaires enquêteurs) elle est jugée très utile à la compréhension pour le grand public, peu familier à ce type de procédure,
- permet aux collectivités de mieux apprécier la situation au regard des projets d'aménagements envisagés à venir ; à noter cependant qu'un PLU arrêté n'est pas considéré comme « opposable » car pas en vigueur.
- est effectuée sur la base des documents d'urbanisme opposables durant la phase avant-projet de PEB (AP-PEB). Par conséquent, elle ne peut préjuger des objectifs de développement et des dispositions d'utilisation du sol qui pourront être prises lors des révisions à venir de ceux-ci,
- n'est pas reconduite dans la phase projet du PEB, toutes les courbes étant facilement identifiables.

3.2.1. Communes concernées par le PEB de l'aérodrome de Vinon

Le PEB approuvé le 15 septembre 1983, au périmètre moins étendu, impactait un nombre de communes moins importants.

Lors d'une révision du document d'urbanisme, les dispositions du PEB en vigueur à ce jour ont été intégrées (uniquement pour Vinon-sur-Verdon, pas pour Corbières).

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

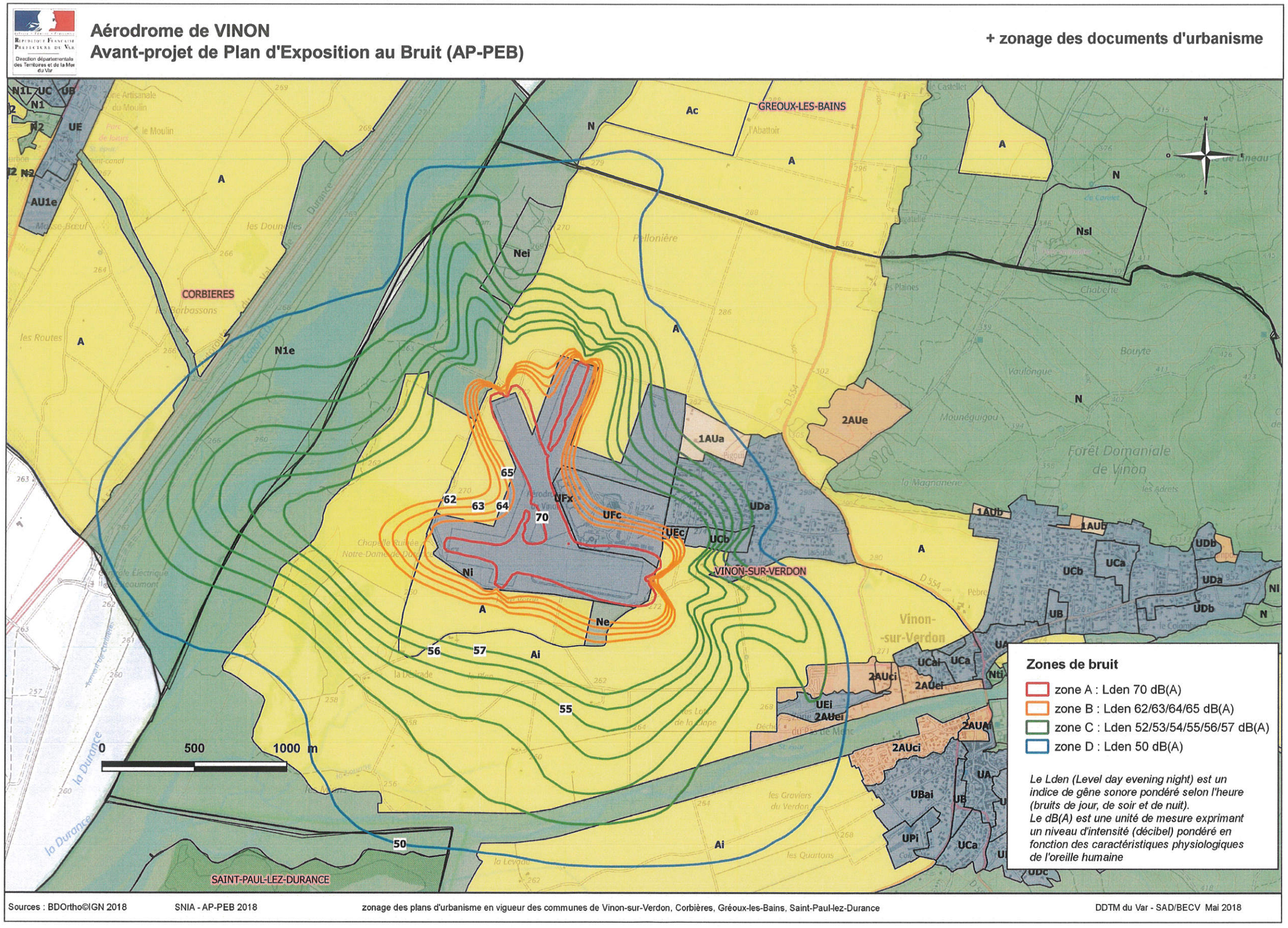
Si les communes de Vinon-sur-Verdon et Corbières restent sous l'application des dispositions réglementaires du PEB en projet, deux communes sont nouvellement impactées : Gréoux-les-Bains et Saint-Paul-lez-Durance.

Ces quatre communes sont dotées d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé, à jour ou en cours de révision.

Département	83	04		13
Commune	Vinon-sur-Verdon	Corbières	Gréoux-les-Bains	Saint-Paul-lez-Durance
Documents d'urbanisme POS/RNU ou PLU	PLU approuvé le 07 Juillet 2017	PLU approuvé le 03 mars 2008, modifié le 23 janvier 2014	PLU approuvé le 15 février 2011 révisé le 12 septembre 2016	PLU approuvé le 28 juin 2018
PEB en vigueur	15 septembre 1983	15 septembre 1983	non concerné	non concerné
PEB actualisé	concerné	concerné	concerné	concerné

Ces informations ont été recueillies auprès des communes et DDT(M) territorialement concernées.

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


Aérodrome de VINON
Avant-projet de Plan d'Exposition au Bruit (AP-PEB)
+ zonage des documents d'urbanisme
GREOUX-LES-BAINS
CORBIERES
VINON-SUR-VERDON
SAINT-PAUL-LEZ-DURANCE
Vinon-sur-Verdon
Forêt Domaniale de Vinon
Zones de bruit
zone A : Lden 70 dB(A)
zone B : Lden 62/63/64/65 dB(A)
zone C : Lden 52/53/54/55/56/57 dB(A)
zone D : Lden 50 dB(A)
Le Lden (Level day evening night) est un indice de gêne sonore pondéré selon l'heure (bruits de jour, de soir et de nuit).
Le dB(A) est une unité de mesure exprimant un niveau d'intensité (décibel) pondéré en fonction des caractéristiques physiologiques de l'oreille humaine
0 500 1000 m
Sources : BDOrtho©IGN 2018
SNIA - AP-PEB 2018
zonage des plans d'urbanisme en vigueur des communes de Vinon-sur-Verdon, Corbières, Gréoux-les-Bains, Saint-Paul-lez-Durance
DDTM du Var - SAD/BECV Mai 2018

3.2.3. Règlement du PEB

Le principe général d'un PEB consiste à ne pas exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances sonores.

Ainsi, le PEB prescrit principalement des restrictions d'urbanisation pour les constructions à usage d'habitation, pour les équipements publics ou collectifs et autres.

L'article L.112-10 du Code de l'urbanisme édicte les règles de façon détaillée par type de zones du PEB.

Ces règles s'imposent au document d'urbanisme.

3.2.4. Typologie des différentes zones du document d'urbanisme

Le règlement du document d'urbanisme fixe, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols.

Il peut préciser l'affectation des sols selon les usages principaux qui peuvent en être faits ou la nature des activités qui peuvent y être exercées et également prévoir l'interdiction de construire.

Il peut définir, en fonction des situations locales, les règles concernant la destination et la nature des constructions autorisées.

Le règlement et les zonages délimitent les **zones urbaines (U)** ou **à urbaniser (AU)** et les **zones naturelles (N)** ou **agricoles et forestières (A)** à protéger.

- Les **zones urbaines (U)** sont principalement les secteurs déjà urbanisés et les secteurs où les équipements publics existants ou en cours de réalisation ont une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter ;
- Les **zones d'urbanisation future (AU)** peuvent être urbanisées à l'occasion de modification(s) ou de révision(s) totale(s) ou partielle(s), ou lors de la création d'une zone d'aménagement concerté, ou lorsque l'implantation de nouvelles constructions reste compatible avec un aménagement cohérent de la zone, tel qu'il est défini par le règlement ;
- Les **secteurs non urbanisés** sont principalement des zones naturelles (N) ou des zones agricoles (A) où la préservation est prégnante et où des habitations en lien direct avec les activités de ces zones peuvent être implantées en nombre extrêmement limité.

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

Méthodologie :

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

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

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

	PEB en vigueur – VINON			
	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
	N >96	96>*N* >89	89>*N* >84	Non prévue par la réglementation relative à l'indice psophique
Vinon-sur-Verdon	0	14,89	73,84	
Corbières	0	0	1,4	
	90,13			

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

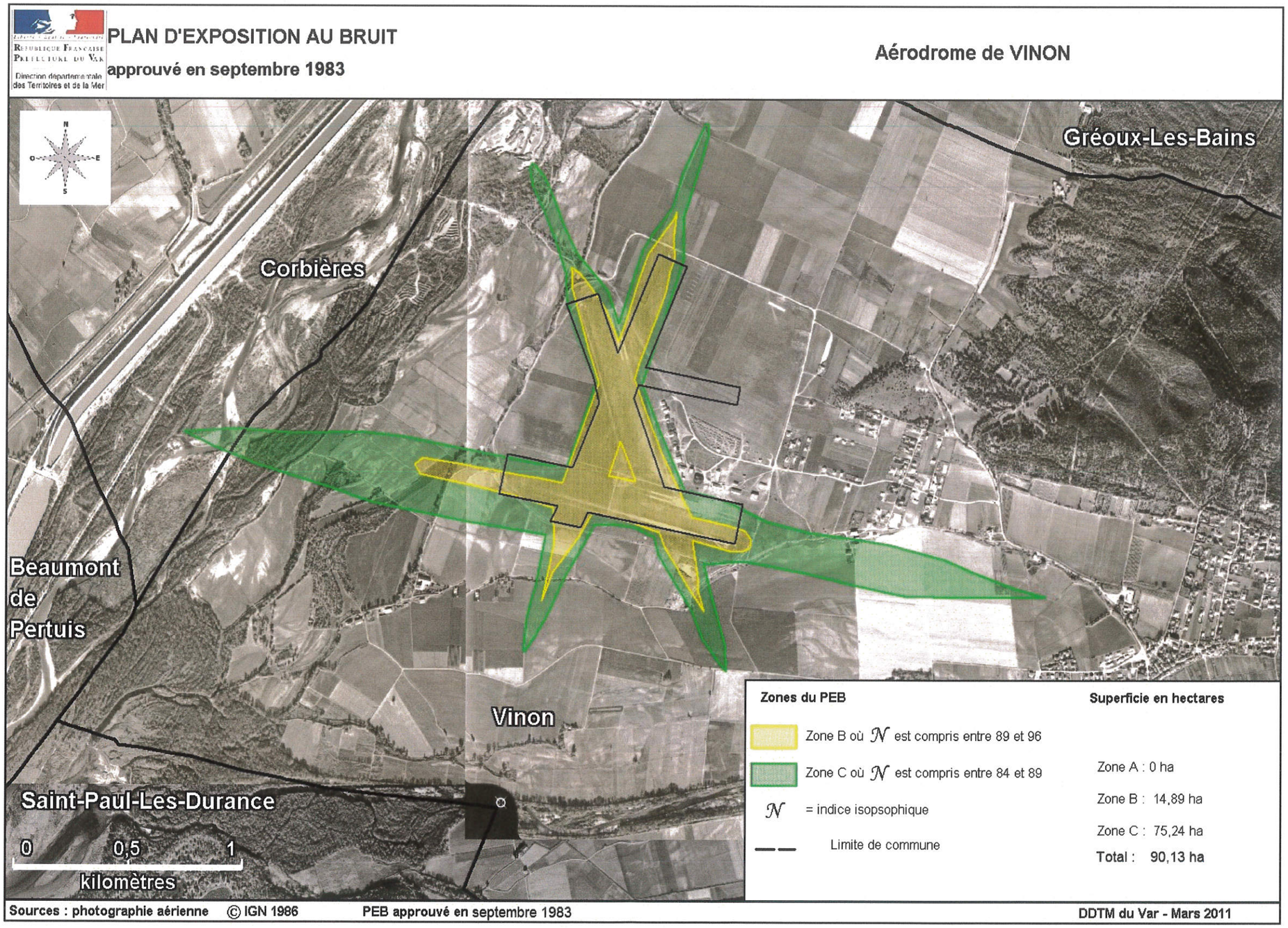
	Avant-Projet de PEB																
	Zone A	Zone B				Zone C											
	Lden>70	70>Lden>65	70>Lden>64	70>Lden>63	70>Lden>62	65>Lden>57	65>Lden>56	65>Lden>55	65>Lden>54	65>Lden>53	65>Lden>52	64>Lden>57	64>Lden>56	64>Lden>55	64>Lden>54	64>Lden>53	64>Lden>52
Vinon-sur-Verdon	40	46	59,6	74,9	92,4	179,3	223,3	272,1	331,1	409,9	513,3	165,7	209,7	258,6	317,5	396,3	499,7
Corbières	0	0	0	0	0	0	1,8	10,4	24,2	43,9	69,9		1,8	10,4	24,2	43,9	69,9
Gréoux-les-Bains	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saint-Paul-lez-Durance	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	40	46	59,6	74,9	92,4	179,3	225,1	282,5	355,3	453,8	583,2	165,7	211,5	269,0	341,7	440,2	569,6

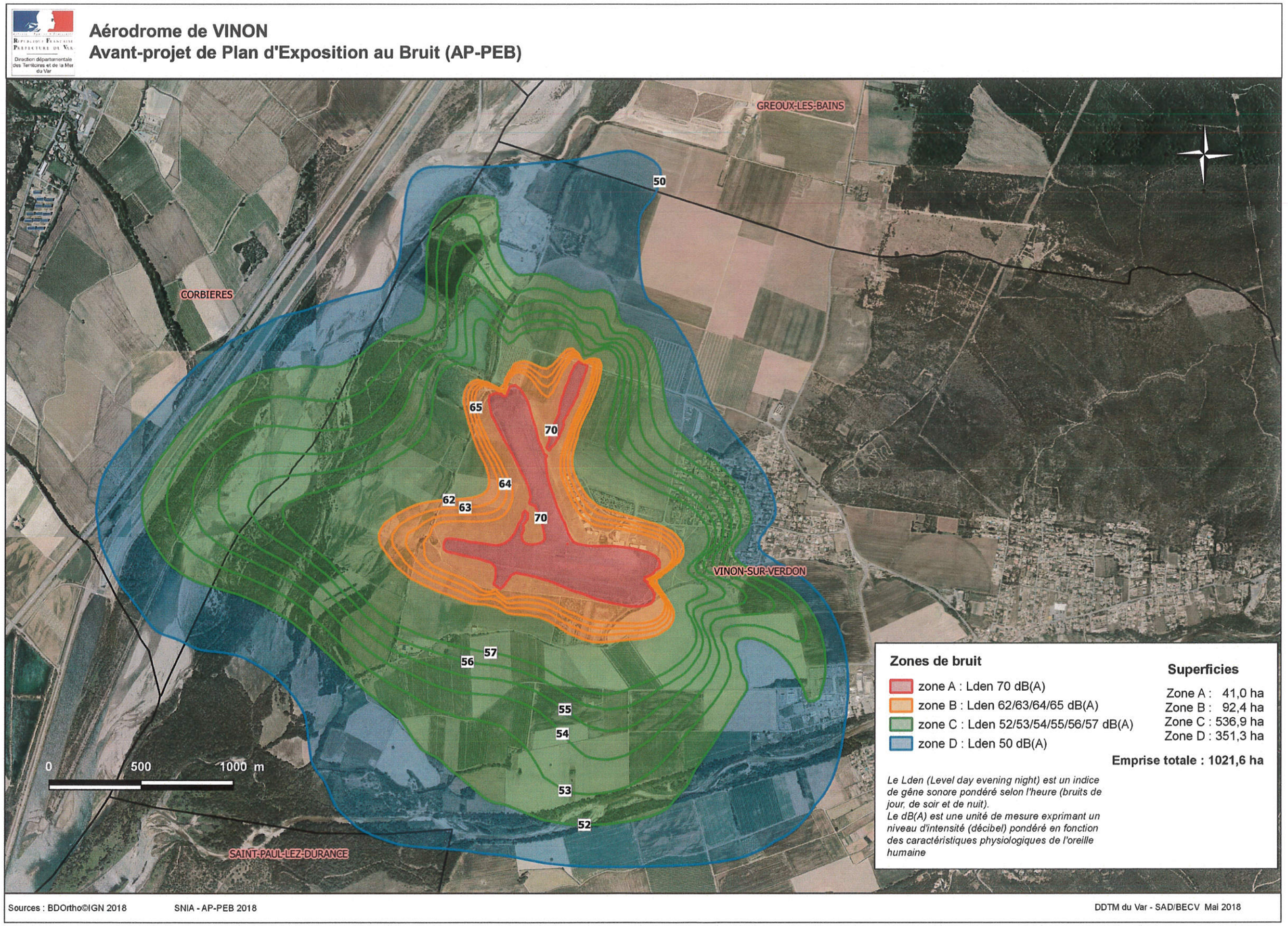
	Avant-Projet de PEB											
	Zone C (suite)											
	63>Lden>57	63>Lden>56	63>Lden>55	63>Lden>54	63>Lden>53	63>Lden>52	62>Lden>57	62>Lden>56	62>Lden>55	62>Lden>54	62>Lden>53	62>Lden>52
Vinon-sur-Verdon	150,4	194,4	243,2	302,1	381,0	484,3	133,0	177,0	225,8	284,7	363,6	466,9
Corbières	0	1,8	10,4	24,2	43,9	70,0	0,0	1,7	10,3	24,2	43,8	70,0
Gréoux-les-Bains	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saint-Paul-lez-Durance	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	150,4	196,2	253,6	326,3	424,9	554,3	133,0	178,7	236,1	308,9	407,4	536,9

	Avant-Projet de PEB					
	Zone D					
	57>Lden>50	56>Lden>50	55>Lden>50	54>Lden>50	53>Lden>50	52>Lden>50
Vinon-sur-Verdon	599,3	555,3	506,5	447,6	368,8	265,4
Corbières	147,1	145,4	136,8	122,9	103,2	77,1
Gréoux-les-Bains	5,9	5,9	5,9	5,9	5,9	5,9
Saint-Paul-lez-Durance	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9
	755,2	709,5	652,1	579,3	480,8	351,3

Le PEB en vigueur occupe une surface globale de moindre importance par rapport au PEB en projet : respectivement 90,82 ha pour 1021 ha (avec intégration de la zone D).

La zone A correspond à l'emprise de l'aérodrome.
Les zones B et C se sont élargies, impactant désormais des zones urbanisées.
La zone D présente une emprise au sol importante et couvre notamment un secteur urbanisé « La Clape»au Nord/Est de la commune de Vinon-sur-Verdon.
Les communes de Gréoux-les-Bains et Saint-Paul-lez-Durance sont également très faiblement concernées par la zone D. La commune de Corbières est désormais impactée par les zones D et C. Tous ces secteurs sont non construits.


RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFECTURE DU VAR
Direction départementale des Territoires et de la Mer
PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT
approuvé en septembre 1983
Aérodrome de VINON
N
O
E
S
Gréoux-Les-Bains
Corbières
Beaumont de Pertuis
Vinon
Saint-Paul-Les-Durance
0
0,5
1
kilomètres
Zones du PEB
Superficie en hectares
Zone B où 𝒩 est compris entre 89 et 96
Zone C où 𝒩 est compris entre 84 et 89
𝒩 = indice isopsophique
Limite de commune
Zone A : 0 ha
Zone B : 14,89 ha
Zone C : 75,24 ha
Total : 90,13 ha
Sources : photographie aérienne © IGN 1986
PEB approuvé en septembre 1983
DDTM du Var - Mars 2011


Aérodrome de VINON
Avant-projet de Plan d'Exposition au Bruit (AP-PEB)
Direction départementale des Territoires et de la Mer du Var
GREOUX-LES-BAINS
CORBIERES
VINON-SUR-VERDON
SAINT-PAUL-LEZ-DURANCE
50
65
70
64
62
63
70
57
56
55
54
53
52
0
500
1000 m
Zones de bruit
zone A : Lden 70 dB(A)
zone B : Lden 62/63/64/65 dB(A)
zone C : Lden 52/53/54/55/56/57 dB(A)
zone D : Lden 50 dB(A)
Superficies
Zone A : 41,0 ha
Zone B : 92,4 ha
Zone C : 536,9 ha
Zone D : 351,3 ha
Emprise totale : 1021,6 ha
Le Lden (Level day evening night) est un indice de gêne sonore pondéré selon l'heure (bruits de jour, de soir et de nuit).
Le dB(A) est une unité de mesure exprimant un niveau d'intensité (décibel) pondéré en fonction des caractéristiques physiologiques de l'oreille humaine
Sources : BDOrtho©IGN 2018
SNIA - AP-PEB 2018
DDTM du Var - SAD/BECV Mai 2018

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

Méthodologie :

- Évaluation de la population résidente en nombre d'habitants (à la centaine près),
- Application d'un ratio de 3 personnes par logement, et 18 personnes par collectif (6 logements sur 2 étages)

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

	PEB en vigueur - VINON			
	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
	N >96	96>*N* >89	89>*N* >84	Non prévue par la réglementation relative à l'indice psophique
Vinon-sur-Verdon	0	0	3	

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

	Avant-Projet de PEB																
	Zone A	Zone B				Zone C											
	Lden>70	70>Lden>65	70>Lden>64	70>Lden>63	70>Lden>62	65>Lden>57	65>Lden>56	65>Lden>55	65>Lden>54	65>Lden>53	65>Lden>52	64>Lden>57	64>Lden>56	64>Lden>55	64>Lden>54	64>Lden>53	64>Lden>52
Vinon-sur-Verdon	0	0	0	0	0	48	78	126	198	282	384	48	78	126	198	282	384
Corbières	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gréoux-les-Bains	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saint-Paul-lez-Durance	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

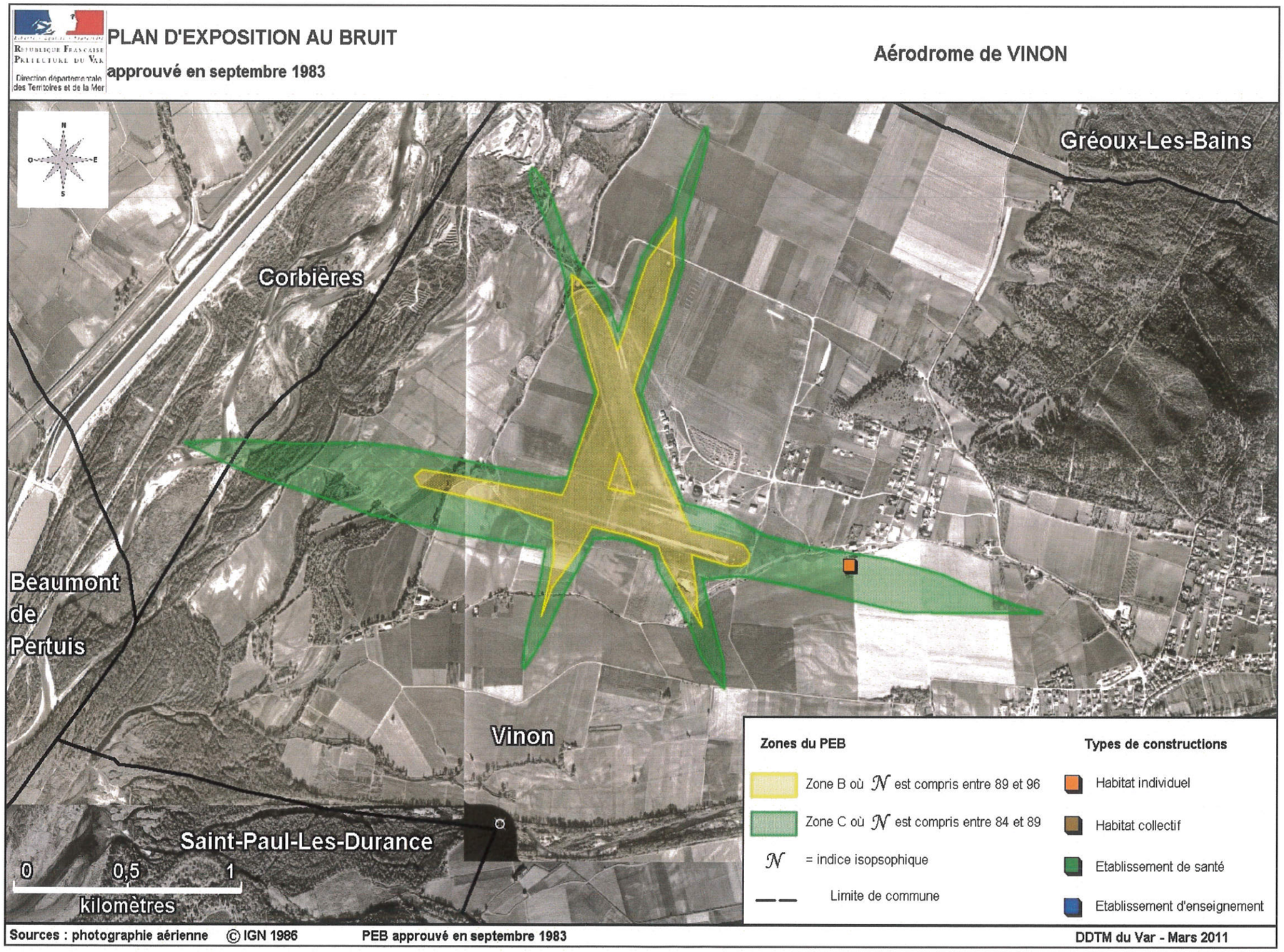
	Avant-Projet de PEB											
	Zone C (suite)											
	63>Lden>57	63>Lden>56	63>Lden>55	63>Lden>54	63>Lden>53	63>Lden>52	62>Lden>57	62>Lden>56	62>Lden>55	62>Lden>54	62>Lden>53	62>Lden>52
Vinon-sur-Verdon	48	78	126	198	282	384	48	78	126	198	282	384
Corbières	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gréoux-les-Bains	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saint-Paul-lez-Durance	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

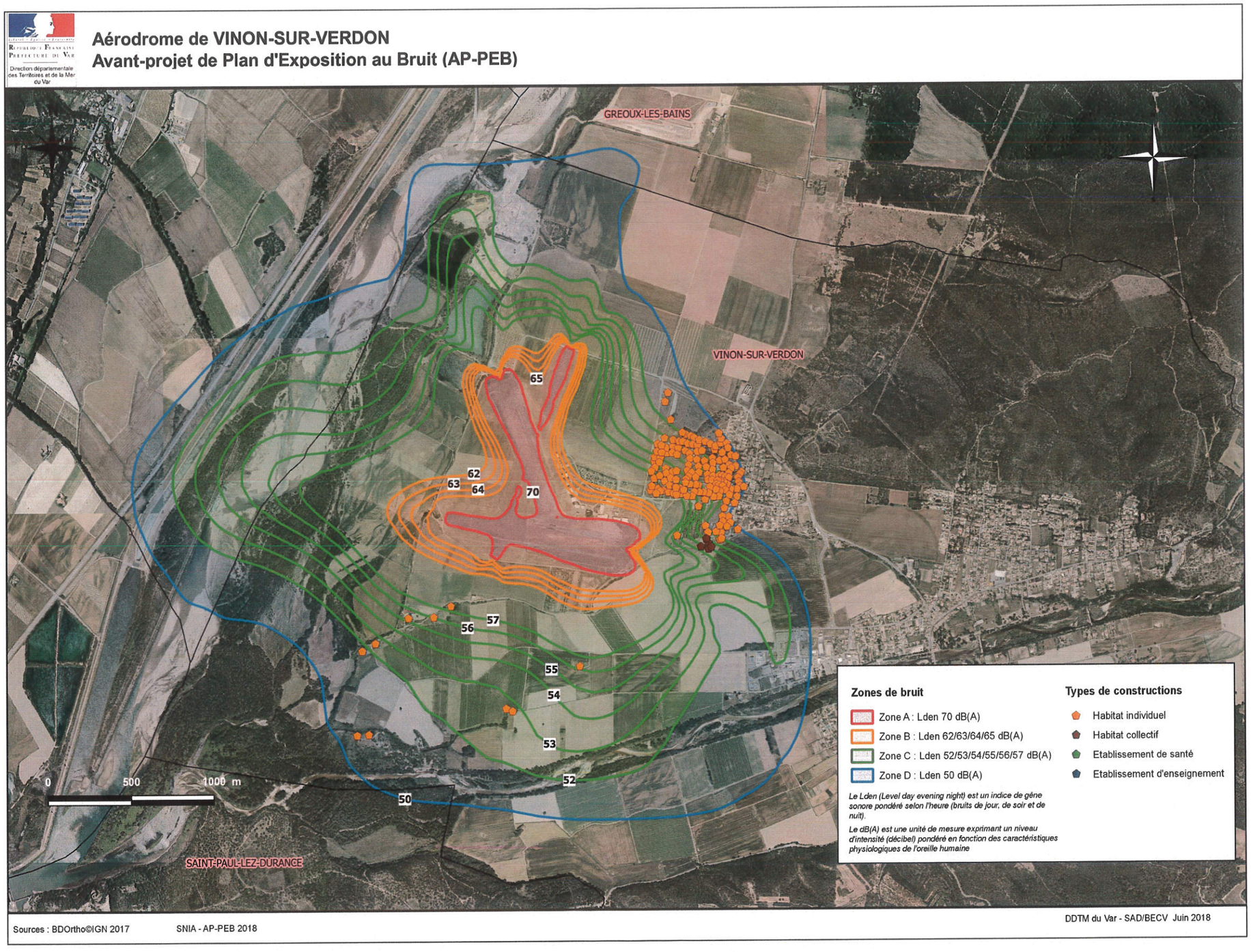
	Avant-Projet de PEB					
	Zone D					
	57>Lden>50	56>Lden>50	55>Lden>50	54>Lden>50	53>Lden>50	52>Lden>50
Vinon-sur-Verdon	540	498	456	384	300	198
Corbières	0	0	0	0	0	0
Gréoux-les-Bains	0	0	0	0	0	0
Saint-Paul-lez-Durance	0	0	0	0	0	0

Analyse en terme de logements

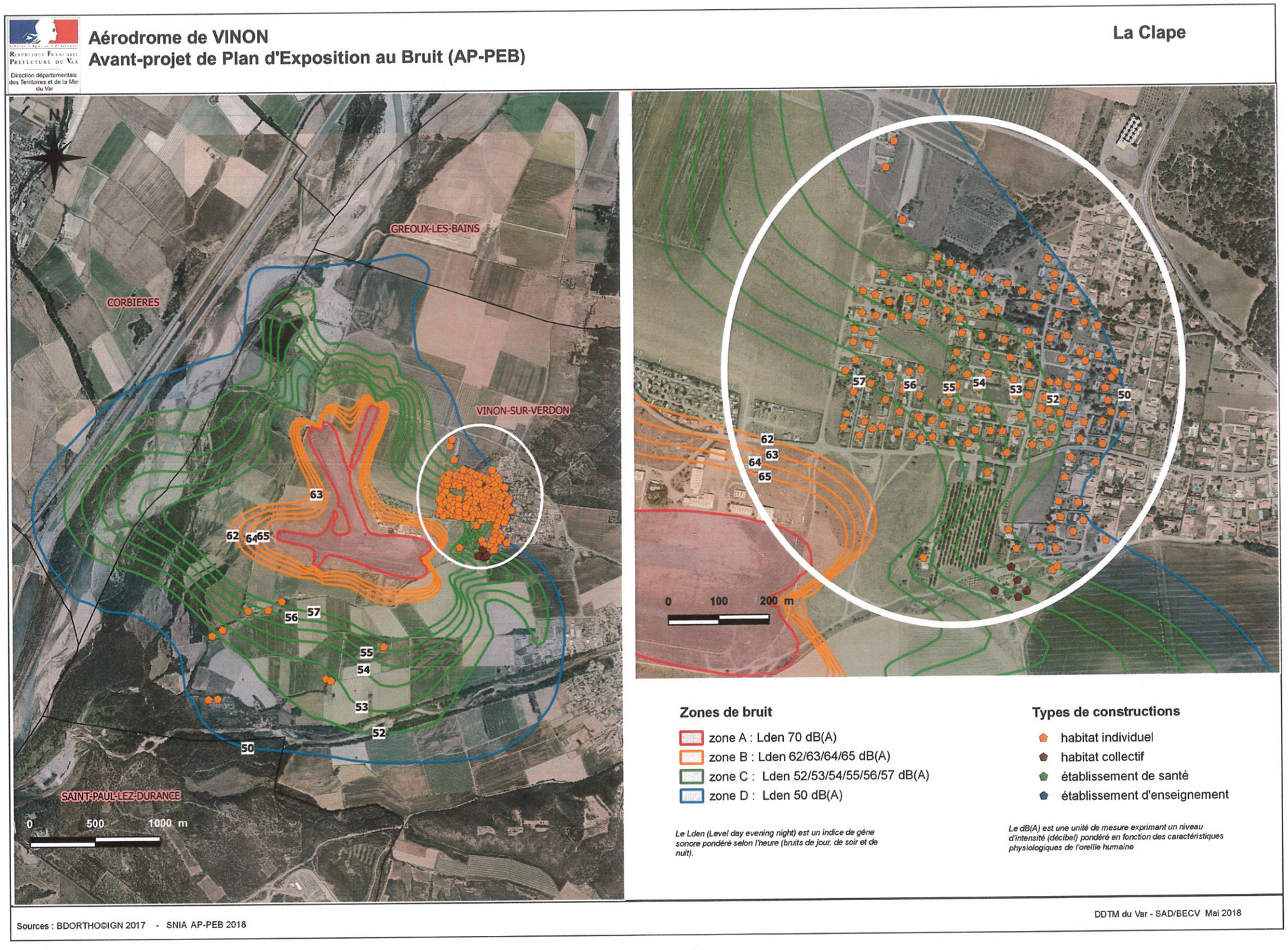
Un seul logement était impacté par l'ancien PEB. Le nouveau PEB impacte environ 193 logements dont 5 collectifs, dont la majorité en zone D.
Les nouvelles constructions devront être isolées selon des normes régies par les règles de construction et d'habitation, notamment en matière d'isolement acoustique.

La rénovation, la réhabilitation, l'amélioration, l'extension mesurée ou la reconstruction des constructions existantes peuvent être admises lorsqu'elles n'entraînent pas un accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances *(article L112-10 2° alinéa du Code de l'Urbanisme).*


RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFECTURE DU VAR
Direction départementale des Territoires et de la Mer
PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT
approuvé en septembre 1983
Aérodrome de VINON
N
O
E
S
Gréoux-Les-Bains
Corbières
Beaumont de Pertuis
Vinon
Saint-Paul-Les-Durance
0
0,5
1
kilomètres
Zones du PEB
Zone B où 𝒩 est compris entre 89 et 96
Zone C où 𝒩 est compris entre 84 et 89
𝒩 = indice isopsophique
Limite de commune
Types de constructions
Habitat individuel
Habitat collectif
Etablissement de santé
Etablissement d'enseignement
Sources : photographie aérienne © IGN 1986
PEB approuvé en septembre 1983
DDTM du Var - Mars 2011


Aérodrome de VINON-SUR-VERDON
Avant-projet de Plan d'Exposition au Bruit (AP-PEB)
République Française
Préfecture du Var
Direction départementale des Territoires et de la Mer du Var
GREOUX-LES-BAINS
VINON-SUR-VERDON
SAINT-PAUL-LEZ-DURANCE
65
62
63
64
70
57
56
55
54
53
52
50
0
500
1000 m
Zones de bruit
Zone A : Lden 70 dB(A)
Zone B : Lden 62/63/64/65 dB(A)
Zone C : Lden 52/53/54/55/56/57 dB(A)
Zone D : Lden 50 dB(A)
Le Lden (Level day evening night) est un indice de gêne sonore pondéré selon l'heure (bruits de jour, de soir et de nuit).
Le dB(A) est une unité de mesure exprimant un niveau d'intensité (décibel) pondéré en fonction des caractéristiques physiologiques de l'oreille humaine
Types de constructions
Habitat individuel
Habitat collectif
Etablissement de santé
Etablissement d'enseignement
Sources : BDOrtho©IGN 2017
SNIA - AP-PEB 2018
DDTM du Var - SAD/BECV Juin 2018

3.2.7. Zoom sur les secteurs urbanisés



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFECTURE DU VAR
Direction départementale des Territoires et de la Mer du Var

Aérodrome de VINON
Avant-projet de Plan d'Exposition au Bruit (AP-PEB)

La Désirade





Zones de bruit

- zone A : Lden 70 dB(A)
- zone B : Lden 62/63/64/65 dB(A)
- zone C : Lden 52/53/54/55/56/57 dB(A)
- zone D : Lden 50 dB(A)

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

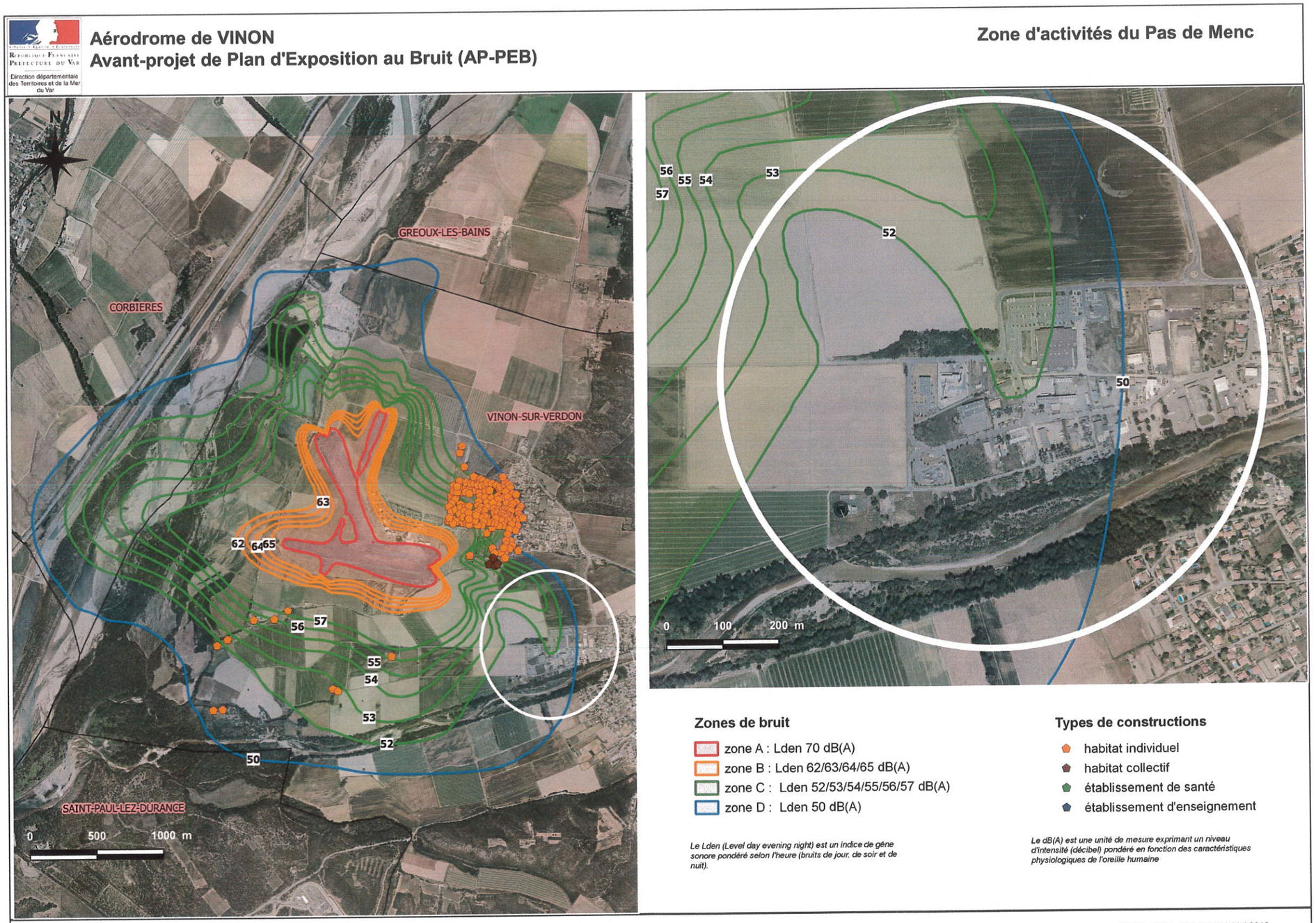
Types de constructions

- habitat individuel
- habitat collectif
- établissement de santé
- établissement d'enseignement

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

Sources : BDORTHO©IGN 2017 - SNIA AP-PEB 2018

DDTM du Var - SAD/BECV Mai 2018


Aérodrome de VINON
Avant-projet de Plan d'Exposition au Bruit (AP-PEB)
Zone d'activités du Pas de Menc
Direction départementale des Territoires et de la Mer du Var
N
GREOUX-LES-BAINS
CORBIERES
VINON-SUR-VERDON
SAINT-PAUL-LEZ-DURANCE
63
62
64
65
56
57
55
54
53
52
50
0
500
1000 m
100
200 m
Zones de bruit
zone A : Lden 70 dB(A)
zone B : Lden 62/63/64/65 dB(A)
zone C : Lden 52/53/54/55/56/57 dB(A)
zone D : Lden 50 dB(A)
Le Lden (Level day evening night) est un indice de gêne sonore pondéré selon l'heure (bruits de jour, de soir et de nuit).
Types de constructions
habitat individuel
habitat collectif
établissement de santé
établissement d'enseignement
Le dB(A) est une unité de mesure exprimant un niveau d'intensité (décibel) pondéré en fonction des caractéristiques physiologiques de l'oreille humaine
Sources : BDORTHO©IGN 2017 - SNIA AP-PEB 2018
DDTM du Var - SAD/BECV Mai 2018

3.2.8. Analyse par secteur de l'impact du PEB

Zoom sur le secteur La Clape (Vinon-sur-Verdon)

Ce secteur est nouvellement impacté par le PEB en projet, par 2 zones :

Zone C : sur une zone de type U d'une centaine de logements à l'Ouest du secteur, dans laquelle la création/extension de bâtiments ne sera autorisée que si elle se limite à un accroissement faible de la population, mais dont l'urbanisation est toutefois aujourd'hui quasiment saturée.

Zone D : sur une zone de type U, dont les nouveaux logements devront être isolés selon des normes régies par les règles de construction et d'habitation, notamment en matière d'isolement acoustique. Cette zone représente une soixantaine de logements, la surface libre apparaît du même ordre que celle construite.

En terme d'urbanisme, l'incidence du projet de PEB pour ce quartier est donc impactante.

Zoom sur le secteur La Désirade (Vinon-sur-Verdon)

Ce secteur situé en zone agricole au PLU comporte une dizaine de logements disséminés.

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

Zoom sur le secteur ZA du Pas de Menc (Vinon-sur-Verdon)

Il s'agit d'un secteur d'activités ne comportant pas de logements d'habitat permanent, **l'incidence du projet de PEB pour ce quartier n'est donc pas impactante.**

Les impacts urbanistiques liés au PEB étant inexistants sur les communes de Corbières, Gréoux-les-Bains, Saint-Paul-lez-Durance, il n'a pas été produit de zoom sur ces secteurs.

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

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

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

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

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

Ainsi, est résumé l'historique des principaux échanges.

Date	Partie prenante	Modalités de l'échange	Observations
16 mars 2009	DDE/SAD	Visite sur site	Identification des quartiers potentiellement soumis au bruit autour de l'aérodrome
28 juillet 2011	DDEA/SEF	Visite sur site	Repérage des bâtiments habités et typologie (habitation, collectifs, enseignement,...)
19 juin 2018	DDTM/SAD DSAC-SE et SNIA Exploitant et association/club Maires et/ou représentants des communes concernées	Echanges informels	Présentation de la démarche administrative et calendrier de la procédure Commentaires sur les différentes courbes relevées sur la carte de l'AP-PEB

4. Le projet de PEB

4.1. Établissement du projet de PEB

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

Une information a été faite aux collectivités territoriales lors d'une réunion organisée sur l'aérodrome de Vinon le 19 juin 2018.

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

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

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

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

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

En application de l'article R112-8 du Code de l'urbanisme, l'arrêté interpréfectoral de mise en révision du PEB va être pris à l'été 2018 sur la base du projet de plan d'exposition au bruit (P-PEB).

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

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

4.1.2. Le Préfet notifie sa décision

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

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

Cette transmission notifiant la décision sera effectuée dans les meilleurs délais.

4.2. Retour sur les avis suite aux consultations

Par courrier en date du 02 avril 2019, le préfet du Var a notifié aux collectivités territoriales concernées par le PEB de l'aérodrome de Vinon sa décision de révision dudit PEB.

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

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

Collectivités	Date de Saisine	Date de Réponse	Avis
Commune de Vinon-sur-Verdon (83)	02 / 04 / 2019	DCM du 23 / 05 / 2019	Avis défavorable demande la modification de la courbe enveloppe C ; propose le Lden 56 ou Lden 57 pour gagner du foncier disponible afin de construire des logements sociaux.
Commune de Corbières (04)	02 / 04 / 2019	DCM du 20 / 05 / 2019	Avis défavorable en raison d'une incompatibilité des courbes retenues avec les contraintes de la loi SRU qui pèsent sur la commune de Vinon-sur-Verdon. Les courbes proposées semblent pénaliser la constructibilité d'une zone de la commune de Vinon, la seule, qui n'est pas concernée par le risque inondable. De plus, les mesures préconisées au regard des caractéristiques des activités de vols de l'aérodrome de Vinon sont contestables par la commune de Corbières en Provence.
Commune de Gréoux-les-Bains (04)	02 / 04 / 2019	DCM du 03 / 06 / 2019	Avis défavorable en raison de l'incompatibilité des courbes retenues avec les contraintes de la loi SRU qui pèsent sur la commune de Vinon-sur-Verdon.
Commune de Saint-Paul-lès-Durance (13)	02 / 04 / 2019	DCM du 21 / 05 / 2019	Avis défavorable en raison de l'incompatibilité des courbes retenues avec les contraintes de la loi SRU qui pèsent sur la commune de Vinon-sur-Verdon.
Métropole Aix Marseille Provence	02 / 04 / 2019	Aucune DCC/courrier	À défaut de réponse dans le délai imparti, l'avis est réputé favorable.
Communauté de communes Durance Verdon Agglomération	02 / 04 / 2019	Aucune DCC/courrier	À défaut de réponse dans le délai imparti, l'avis est réputé favorable.
SCoT Durance Lubéron Verdon	03 / 04 / 2019	Aucun Courrier	À défaut de réponse dans le délai imparti, l'avis est réputé favorable.
SCoT du Pays d'Aix	03 / 04 / 2019	Aucun Courrier	À défaut de réponse dans le délai imparti, l'avis est réputé favorable.

Si l'EPCI ne dispose pas de la compétence « protection et mise en valeur de l'environnement et du cadre de vie – lutte contre les nuisances sonores, les éléments lui sont transmis à titre informatif.

Résultats de la consultation des collectivités :

- 6 collectivités (EPCI/communes) sont consultées : 4 ont répondu, 2 n'ont pas répondu
- 2 SCoT sont informés : 0 réponse en retour.

4.3. Déroulé de la procédure d'enquête publique

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

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

Dans les formes prescrites par le code de l'environnement, une enquête publique relative au projet de plan d'exposition au bruit (P-PEB) de l'aérodrome de Vinon a été ouverte sur le territoire des communes de Vinon-sur-Verdon, Gréoux-les-Bains, Corbières et Saint-Paul-lez-Durance.

Par arrêté inter-préfectoral en date du 20 mai 2019, ladite enquête a débuté en mairies de Vinon-sur-Verdon, Gréoux-les-Bains, Corbières et Saint-Paul-lez-Durance le 24 juin 2019 et s'est terminée le 25 juillet 2019 :

Un dossier et un registre d'enquête ont été tenus à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête en mairies de Vinon-sur-Verdon, Gréoux-les-Bains, Corbières et Saint-Paul-lez-Durance.

Pendant les 32 jours de l'enquête, toute personne a pu en prendre connaissance aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux au public :

Mairie de **Vinon-sur Verdon** 66 Avenue de la Libération 83560 Vinon-sur-Verdon	Lundi au vendredi : 8 h 30 – 12 h et 13 h 30 – 17 h
Mairie de **Gréoux-les-Bains** Place de l'Hôtel de Ville 04800 Gréoux-les-Bains	Lundi au jeudi : 8 h 30 – 12 h 30 et 13 h 30 – 17 h et vendredi : 8 h 30 – 12 h 30 et 13 h 30 – 16 h
Mairie de **Corbières** Place Haute, 04220 Corbières	Lundi au jeudi : 9 h – 12 h et 14 h – 17 h vendredi : 9 h – 12 h et 14 h – 16 h (fermé au public tous les mardis après-midi)
Mairie de **Saint-Paul-lez-Durance** Place du commandant Jean Santini 13115 Saint-Paul-lez-Durance	lundi au vendredi : 8 h 30 – 12 h et 13 h 30 à 17 h 30

Le public a pu consigner ses observations sur les registres ouverts à cet effet dans les lieux ci-dessous ou les adresser par courrier postal au commissaire enquêteur à l'adresse suivante : Mairie – 66 Avenue de la Libération – 83560 Vinon-sur-Verdon ou par voie dématérialisée en utilisant le formulaire " contact " sur le site internet des services de l'État dans le Var (**http://www.var.gouv.fr).**

Monsieur Michel MILANDRI (retraité du bâtiment et des travaux publics), désigné en qualité de commissaire enquêteur, a reçu le public en mairie les jours suivants :

Permanences	**Mairie de Vinon-sur-Verdon**
Lundi 24 juin 2019	9 h – 12 h
Mercredi 10 juillet 2019	14 h – 17 h
Jeudi 18 juillet 2019	9 h – 12 h
Jeudi 25 juillet 2019	14 h – 17 h

Permanences	Mairie de Gréoux-les-Bains
Lundi 24 juin 2019	13 h 30 – 16 h
Mercredi 10 juillet 2019	9 h – 12 h

Permanences	Mairie de Corbières
Mardi 2 juillet 2019	9 h – 12 h
Jeudi 18 juillet 2019	14 h – 17 h

Permanences	Mairie de Saint-Paul-les-Durance
Mardi 2 juillet 2019	14 h – 17 h
Jeudi 25 juillet 2019	9 h – 12 h

Les informations sur le projet pouvaient être demandées auprès du Préfet du Var – DDTM – Boulevard du 112ème Régiment d'Infanterie - CS 31209 - 83070 TOULON CEDEX (tél. : 04.94.46.83.83), responsable du projet. Pendant toute la durée de l'enquête, chacun a pu prendre connaissance de l'avis d'enquête et de l'ensemble du dossier sur le site internet de l'État dans le Var. Cette consultation pouvait se faire depuis un poste informatique dédié et installé en Préfecture du Var aux heures d'ouverture de celle-ci.

Quelques chiffres clés :

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 ; les observations reçues par courriel sont consultables sur ce site.

Le 1er août 2019, le commissaire enquêteur a transmis à Monsieur le Préfet du Var, via la DDTM, son procès-verbal (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. Après consultation de la DSAC-SE, un mémoire en réponse des éléments apportés par l'État a été adressé au commissaire enquêteur par courrier daté du le 14 août 2019.

Enfin, le commissaire enquêteur a rendu, le 22 août 2019, son rapport et ses conclusions datées du 20 août 2019. Il 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.

À l'issue de l'enquête, ces éléments seront portés à la connaissance du public dans les conditions de lieux prévues à l'article 3 de l'arrêté de mise à l'enquête, et le cas échéant par tout moyen approprié.
Une copie du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur est tenue à la disposition du public pendant un an à compter de la date de la clôture de l'enquête :
• en mairies de Vinon-sur-Verdon, Corbières, Gréoux-les-Bains et Saint-Paul-lez-Durance,
• en préfecture du Var/direction départementale des territoires et de la mer du Var à Toulon.

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

À l'issue de la procédure, l'autorité compétente pour approuver ou refuser le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome est le préfet ; dans le cas d'une émergence du projet de PEB sur plusieurs départements, les préfets concernés signent collégialement l'arrêté.

5. Le PEB révisé approuvé

Après analyses de tous les avis et les observations relevées, le plan d'exposition au bruit, éventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique, est défini. Le PEB révisé est approuvé collégialement par les Préfets du Var (83), des Bouches du Rhône (13) et des Alpes de Haute-Provence (04).

S'en suivront les publications : recueil des actes administratifs (RAA), annonce légale dans la presse et affichages.

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

L'arrêté inter-préfectoral et le plan d'exposition au bruit sont tenus à la disposition du public en support papier :
• à la mairie de chacune des communes concernées, et le cas échéant aux sièges des établissements publics de coopération intercommunale compétents,
• à la préfecture du Var/DDTM à Toulon

Les documents sont également accessibles en version électronique sur le site du Portail de l'État : www.var.gouv.fr

Documents disponibles en téléchargement sur le portail de l'État : www.var.gouv.fr

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

Le dossier de PEB comprend :

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

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

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



Maîtrise d'ouvrage :

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

Préfecture du Var

Aérodrome de VINON

Plan d'Exposition au Bruit (PEB)

Annexes

Maîtrise d'œuvre : DDTM 83

Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Var

Adresse postale : Préfecture du Var
DDTM – Service aménagement durable
Bureau environnement et cadre de vie
Boulevard du 112ème Régiment d'Infanterie
CS 31209 - 83070 TOULON CEDEX
Localisation géographique :
244 avenue de l'Infanterie de Marine à Toulon
Tél. : 04 94 46 83 83 – Fax : 04 94 46 32 50
Courriel : ddtm@var.gouv.fr

Maîtrise d'œuvre technique : SNIA-MED
Service National d'Ingénierie Aéroportuaire

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

Date : septembre 2019

SOMMAIRE

ANNEXE 1 : TRAJECTOIRES....3

ANNEXE 2 : RÉPARTITION DU TRAFIC SUR LES TRAJECTOIRES....8

ANNEXE 3 : PLANS AUX DEUX HORIZONS D'ÉTUDES....10

ANNEXE 4 : EXTRAIT DU PEB EN VIGUEUR (15 SEPTEMBRE 1983)....11

ANNEXE 5 : PROCÉDURE D'ÉTABLISSEMENT ET DE RÉVISION D'UN PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT....12

ANNEXE 6 : NIVEAUX D'ISOLATION ACOUSTIQUE DEVANT ÊTRE ATTEINTS DANS LES DIFFÉRENTES ZONES DU PEB....13

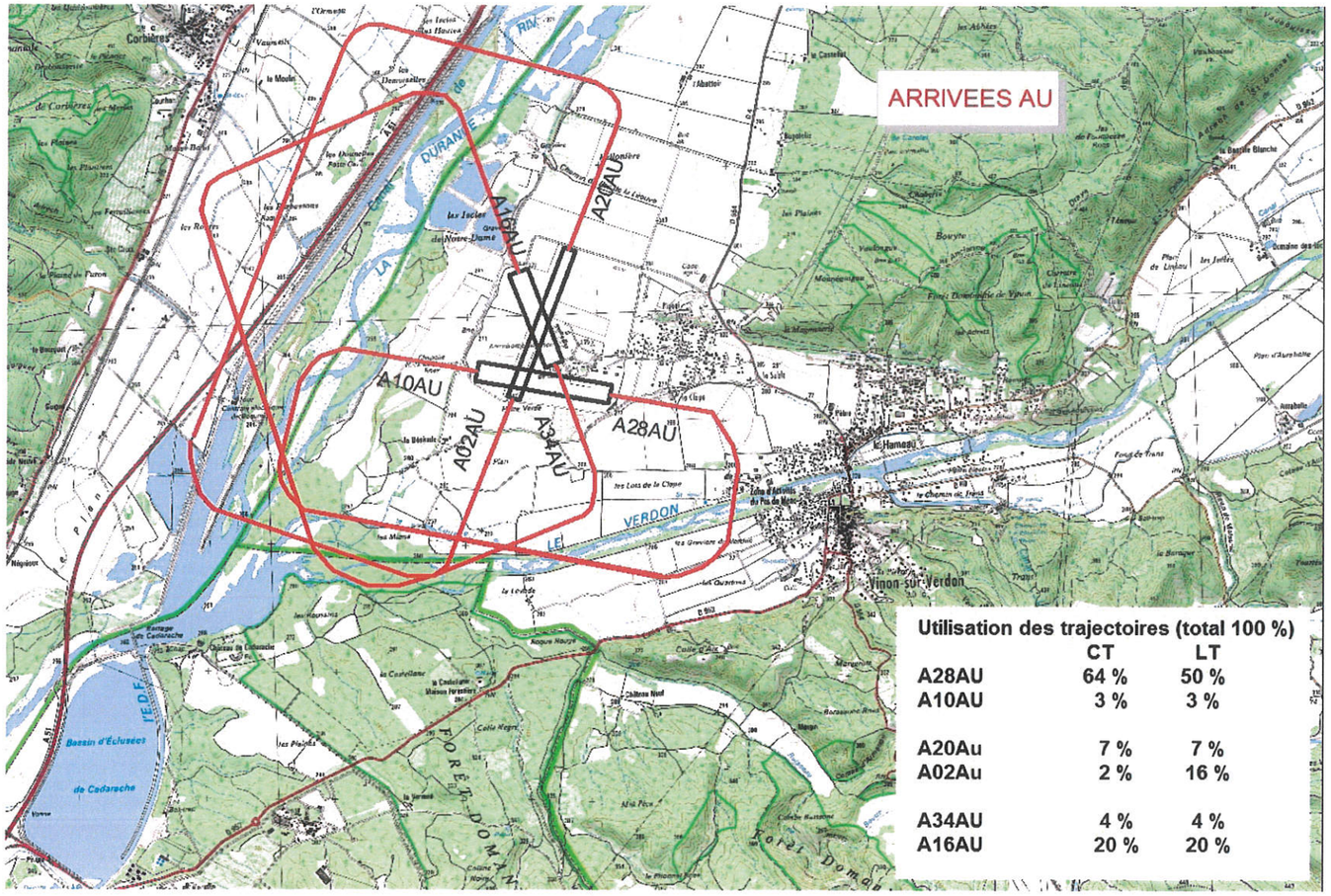
ANNEXE 7 : ARTICLES L.112-3 À L.112-17 DU CODE DE L'URBANISME....14

ANNEXE 8 : ARTICLES R.112-1 À R.112-17 DU CODE DE L'URBANISME....16

ANNEXE 9: GLOSSAIRE....18

ANNEXE 1 : TRAJECTOIRES

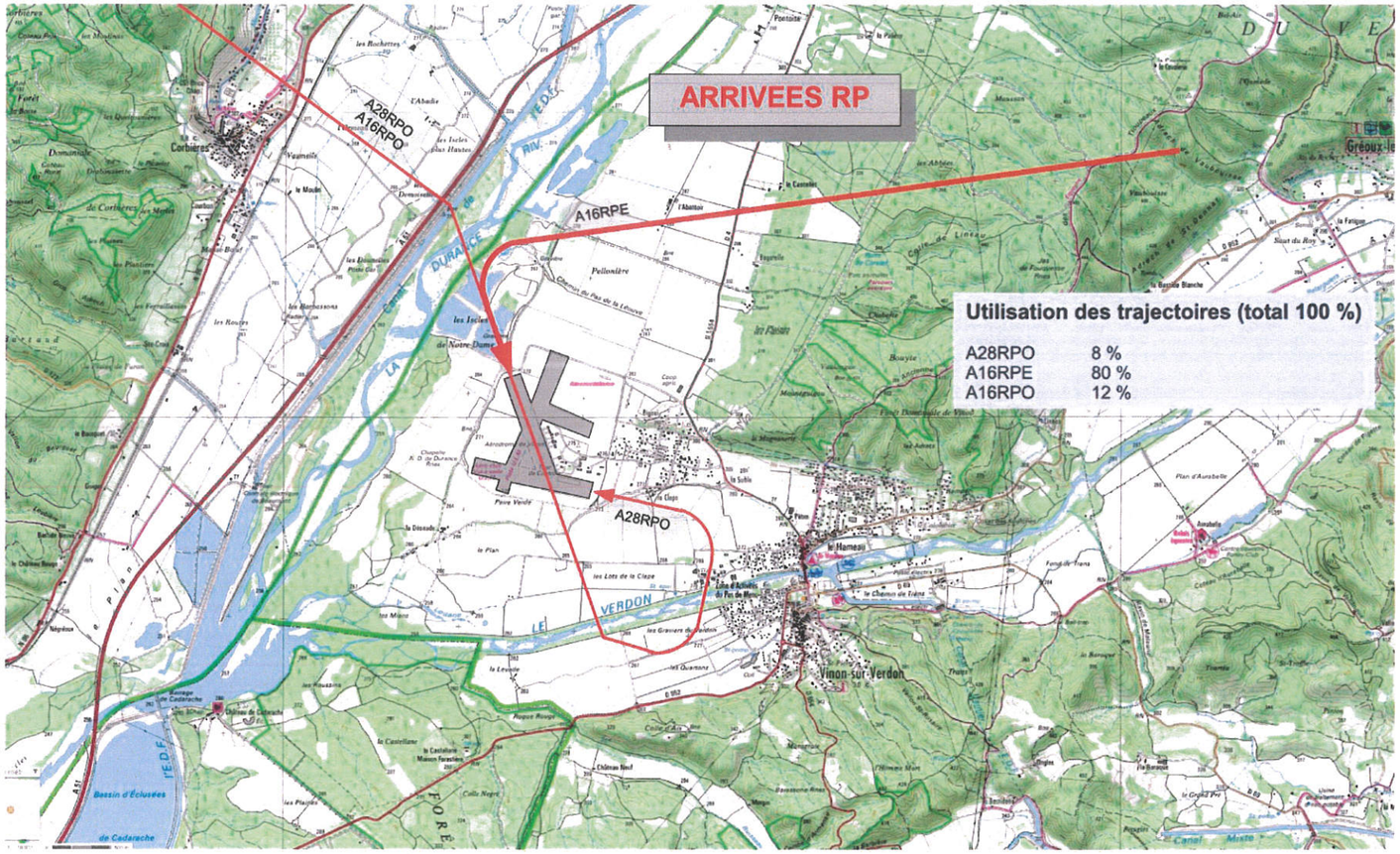
Arrivées avions (non remorqueurs) et ULM



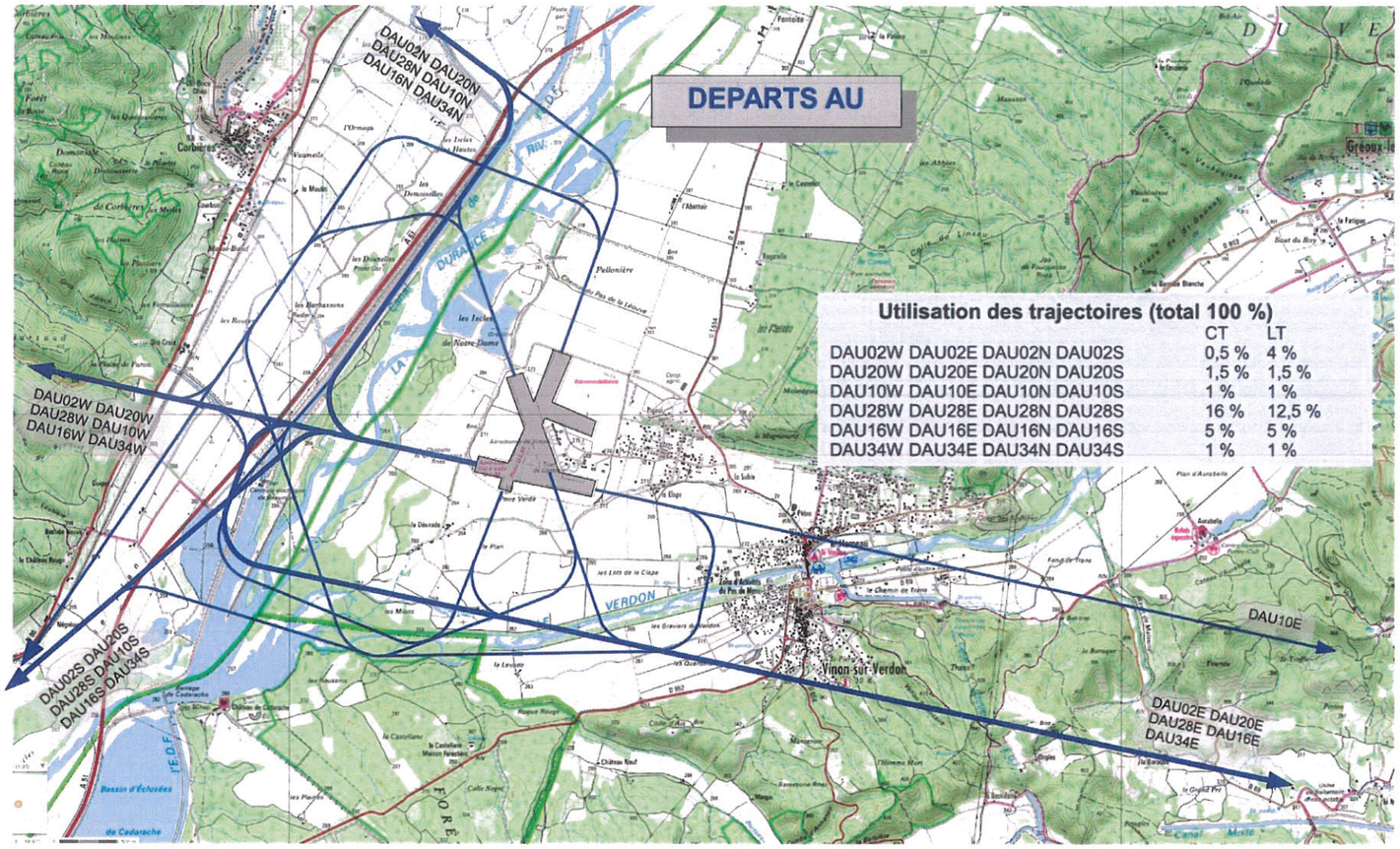
Utilisation des trajectoires (total 100 %)

	CT	LT
A28AU	64 %	50 %
A10AU	3 %	3 %
A20Au	7 %	7 %
A02Au	2 %	16 %
A34AU	4 %	4 %
A16AU	20 %	20 %

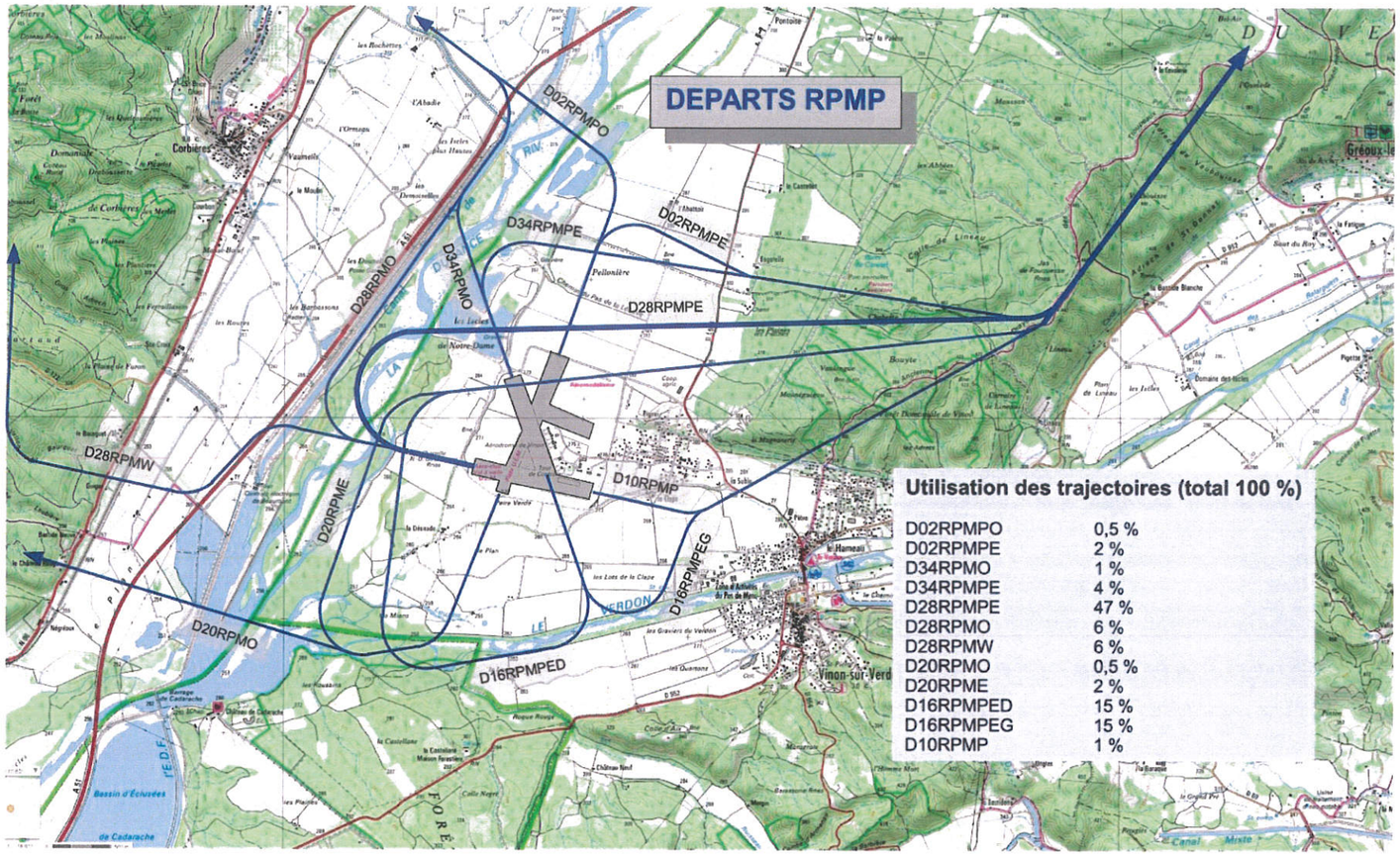
Arrivées remorqueurs



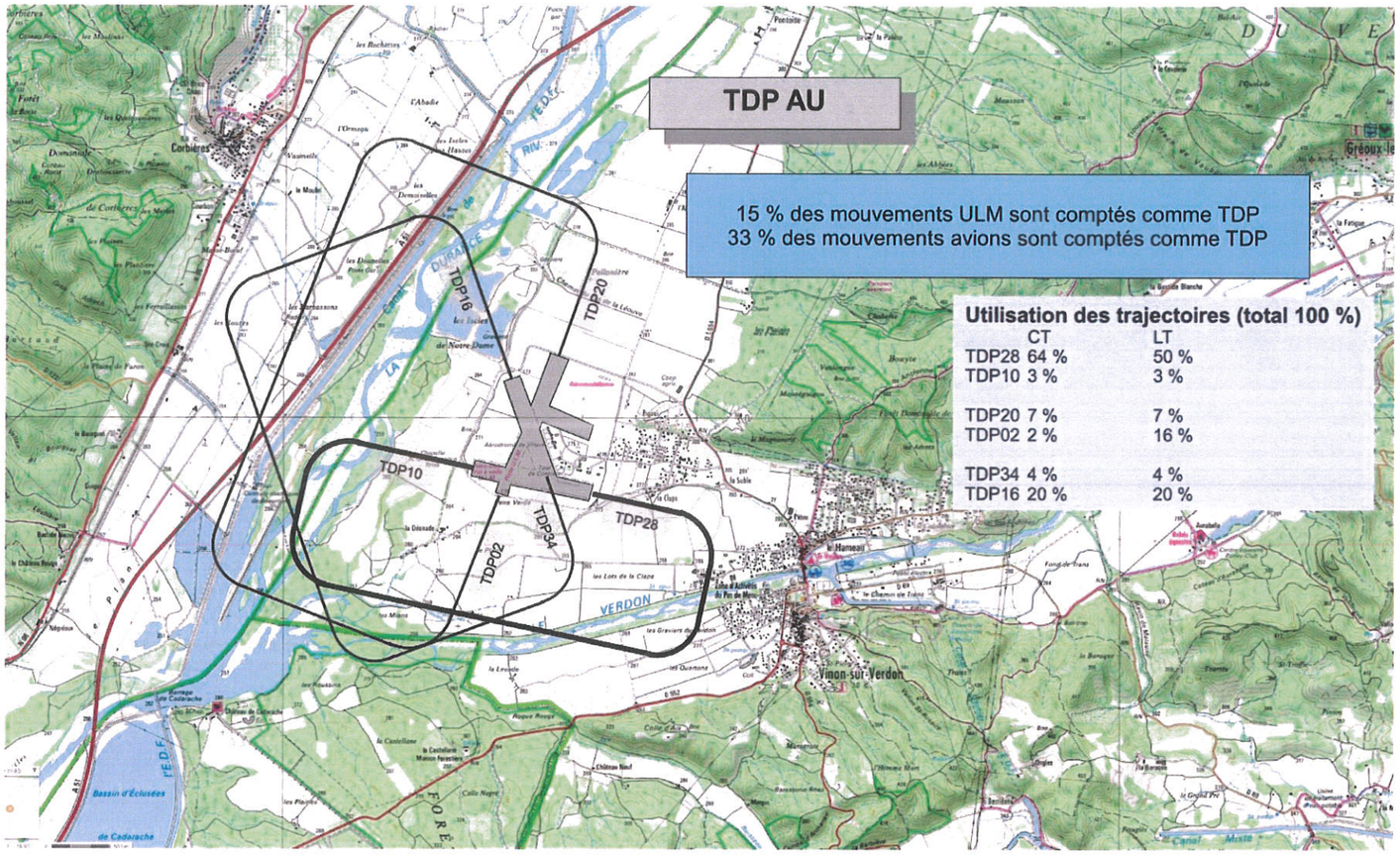
Départs avions (non remorqueurs) et ULM



Départs remorqueurs et motoplaneurs



Tours de piste avions et ULM



ANNEXE 2 : RÉPARTITION DU TRAFIC SUR LES TRAJECTOIRES

AERODROME : VINON-SUR-VERDON

COURT TERME

Nombre de mouvements par an : 34301

Type d'aviation :	Catégorie d'appareil :	Type d'appareil, Motorisation	Durée de référence en jours	mouvements annuels totaux par avion	de mouvements jour (6h-18h)	de mouvements soir (18h-22h)	de mouvements nuit (22h-6h)	Pourcentage d'utilisation des procédures par catégorie d'appareil. (tours de piste, départs/arrivées rectilignes, départs/arrivées selon procédures, MVI/MVL) ATTENTION La Première procédure doit être une Arrivée																							
Commerciale, Militaire ou Générale	A, B, C ou D	exemple : A 320, CFM 56		1 mvt = 1 départ ou 1 arrivée ou 1 TGO	exemple : 75.0%	exemple : 15.0%	exemple : 10.0%	A02AU	A20AU	A10AU	A28AU	A16AU	A34AU	A28RPO	A16RPE	A16RPO															
ARRIVEES	AVION	GASEPV	300	6260	90,00%	10,00%	0,00%	2,00%	7,00%	3,00%	64,00%	20,00%	4,00%	0,00%	0,00%	0,00%															
	ULM	GASEPF	300	1052	100,00%	0,00%	0,00%	2,00%	7,00%	3,00%	64,00%	20,00%	4,00%	0,00%	0,00%	0,00%															
	MOTOPLANEUR	GASEPF	300	0	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	8,00%	80,00%	12,00%															
	REMORQUEUR	GASEPV	300	6194	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	8,00%	80,00%	12,00%															
								D02AUW	D02AUE	D02AUN	D02AUS	D20AUW	D20AUE	D20AUN	D20AUS	D10AUW	D10AUE	D10AUN	D10AUS	D28AUW	D28AUE	D28AUN	D28AUS	D16AUW	D16AUE	D16AUN	D16AUS	D34AUW	D34AUE	D34AUN	D34AUS
DEPARTS	AVION	GASEPV	300	6260	90,00%	10,00%	0,00%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	1,50%	1,50%	1,50%	1,50%	1,00%	1,00%	1,00%	1,00%	16,00%	16,00%	16,00%	16,00%	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%	1,00%	1,00%	1,00%	1,00%
	ULM	GASEPF	300	1052	100,00%	0,00%	0,00%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	1,50%	1,50%	1,50%	1,50%	1,00%	1,00%	1,00%	1,00%	16,00%	16,00%	16,00%	16,00%	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%	1,00%	1,00%	1,00%	1,00%
								D02RPMPE	D02RPMPO	D20RPME	D20RPMO	D10RPMP	D28RPMO	D28RPMPE	D28RPMW	D16RPMPD	D16RPMPG	D34RPMPE	D34RPMO												
DEPARTS	MOTOPLANEUR	GASEPF	300	750	100,00%	0,00%	0,00%	2,00%	0,50%	2,00%	0,50%	1,00%	6,00%	47,00%	6,00%	15,00%	15,00%	4,00%	1,00%												
	REMORQUEUR	GASEPV	300	6194	100,00%	0,00%	0,00%	2,00%	0,50%	2,00%	0,50%	1,00%	6,00%	47,00%	6,00%	15,00%	15,00%	4,00%	1,00%												
								TDP02	TDP20	TDP10	TDP28	TDP16	TDP34																		
TDP	AVION	GASEPV	300	6167	90,00%	10,00%	0,00%	2,00%	7,00%	3,00%	64,00%	20,00%	4,00%																		
	ULM	GASEPF	300	372	100,00%	0,00%	0,00%	2,00%	7,00%	3,00%	64,00%	20,00%	4,00%																		

Date d'établissement: AVRIL 2018

AERODROME : VINON-SUR-VERDON

LONG TERME

Nombre de mouvements par an :		37167					
Type d'aviation : Commerciale, Militaire ou Générale	Catégorie d'appareil : A, B, C ou D	Type d'appareil, Motorisation *exemple : A 320, CFM 56*	Durée de référence en jours	mouvements annuels totaux par avion 1 mvt = 1 départ ou 1 arrivée ou 1 TGO	de mouvements jour (6h-18h) *exemple : 75.0%*	de mouvements soir (18h-22h) *exemple : 15.0%*	de mouvements nuit (22h-6h) *exemple : 10.0%*

Pourcentage d'utilisation des procédures par catégorie d'appareil.
(tours de piste, départs/arrivées rectilignes, départs/arrivées selon procédures, MVI/MVL)

ATTENTION
La Première procédure doit être une Arrivée

								A02AU	A20AU	A10AU	A28AU	A16AU	A34AU	A28RPO	A16RPE	A16RPO
ARRIVEES	AVION	GASEPV	300	6747	90,00%	10,00%	0,00%	16,00%	7,00%	3,00%	50,00%	20,00%	4,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	ULM	GASEPF	300	1134	100,00%	0,00%	0,00%	16,00%	7,00%	3,00%	50,00%	20,00%	4,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	MOTOPLANEUR	GASEPF	300	0	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	8,00%	80,00%	12,00%
	REMORQUEUR	GASEPV	300	6674	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	8,00%	80,00%	12,00%

								D02AUW	D02AUE	D02AUN	D02AUS	D20AUW	D20AUE	D20AUN	D20AUS	D10AUW	D10AUE	D10AUN	D10AUS	D28AUW	D28AUE	D28AUN	D28AUS	D16AUW	D16AUE	D16AUN	D16AUS	D34AUW	D34AUE	D34AUN	D34AUS
DEPARTS	AVION	GASEPV	300	6747	90,00%	10,00%	0,00%	4,00%	4,00%	4,00%	4,00%	1,50%	1,50%	1,50%	1,50%	1,00%	1,00%	1,00%	1,00%	12,50%	12,50%	12,50%	12,50%	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%	1,00%	1,00%	1,00%	1,00%
	ULM	GASEPF	300	1134	100,00%	0,00%	0,00%	4,00%	4,00%	4,00%	4,00%	1,50%	1,50%	1,50%	1,50%	1,00%	1,00%	1,00%	1,00%	12,50%	12,50%	12,50%	12,50%	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%	1,00%	1,00%	1,00%	1,00%

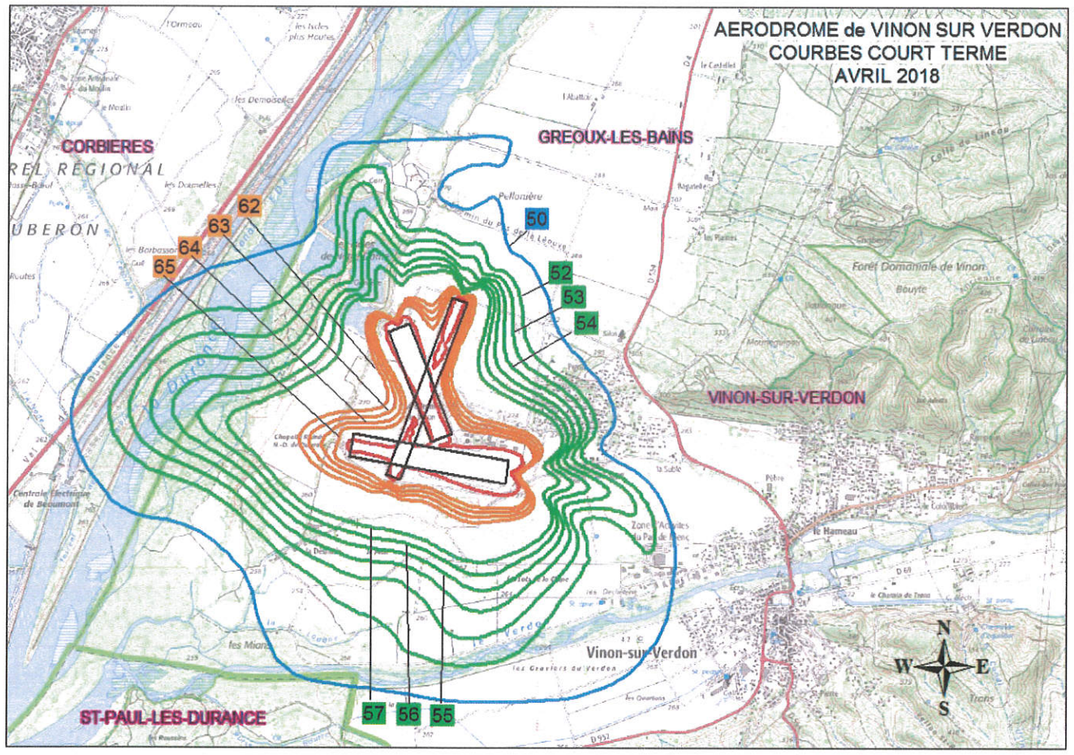
								D02RPMPE	D02RPMPO	D20RPME	D20RPMO	D10RPMP	D28RPMO	D28RPMPE	D28RPMW	D16RPMPD	D16RPMPG	D34RPMPE	D34RPMO
DEPARTS	MOTOPLANEUR	GASEPF	300	1010	100,00%	0,00%	0,00%	2,00%	0,50%	2,00%	0,50%	1,00%	6,00%	47,00%	6,00%	15,00%	15,00%	4,00%	1,00%
	REMORQUEUR	GASEPV	300	6674	100,00%	0,00%	0,00%	2,00%	0,50%	2,00%	0,50%	1,00%	6,00%	47,00%	6,00%	15,00%	15,00%	4,00%	1,00%

								TDP02	TDP20	TDP10	TDP28	TDP16	TDP34
TDP	AVION	GASEPV	300	6646	90,00%	10,00%	0,00%	16,00%	7,00%	3,00%	50,00%	20,00%	4,00%
	ULM	GASEPF	300	401	100,00%	0,00%	0,00%	16,00%	7,00%	3,00%	50,00%	20,00%	4,00%

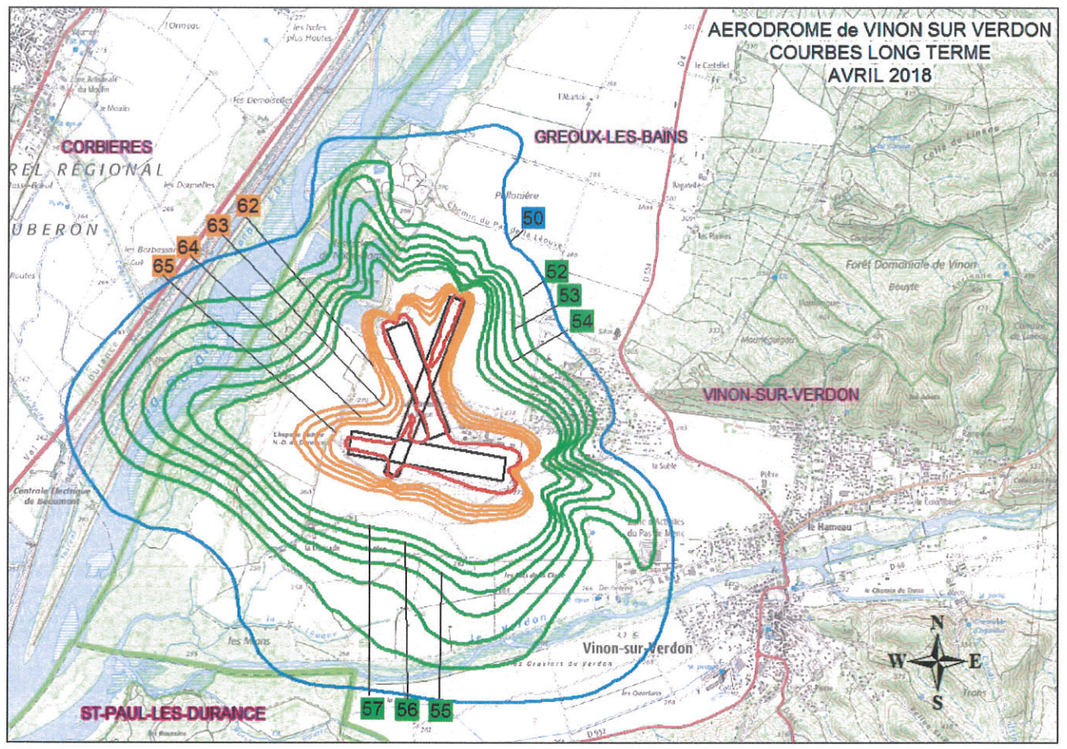
Date d'établissement: AVRIL 2018

ANNEXE 3 : PLANS AUX DEUX HORIZONS D'ÉTUDE

COURT TERME



LONG TERME



ANNEXE 4 : EXTRAIT DU PEB EN VIGUEUR, RENDU DISPONIBLE LE 15 SEPTEMBRE 1983

DOCUMENT D'ETUDE A USAGE DES ADMINISTRATIONS

AERODROME DE VINON

PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT DES AERONEFS

DRAC.SE / DO.TA / 25 A

Janvier 1983

Ech : 1/ 20 000

Trafic Moyen Quotidien	Aviation de voyage		Club
	Bimoteurs	Monomoteurs	Monomoteurs
Mouvements	16	104	480

Le pourcentage d'avions certifiés correspond au taux prévisible en 1990.

Piste	10 / 28	1055 m
Piste	16 / 34	1120 m
Piste	02 / 20	1270 m

UTILISATION DES PISTES : QFU 10 25 % QFU 28 75 %
QFU 34 25 % QFU 16 75 %
QFU 02 25 % QFU 20 75 %

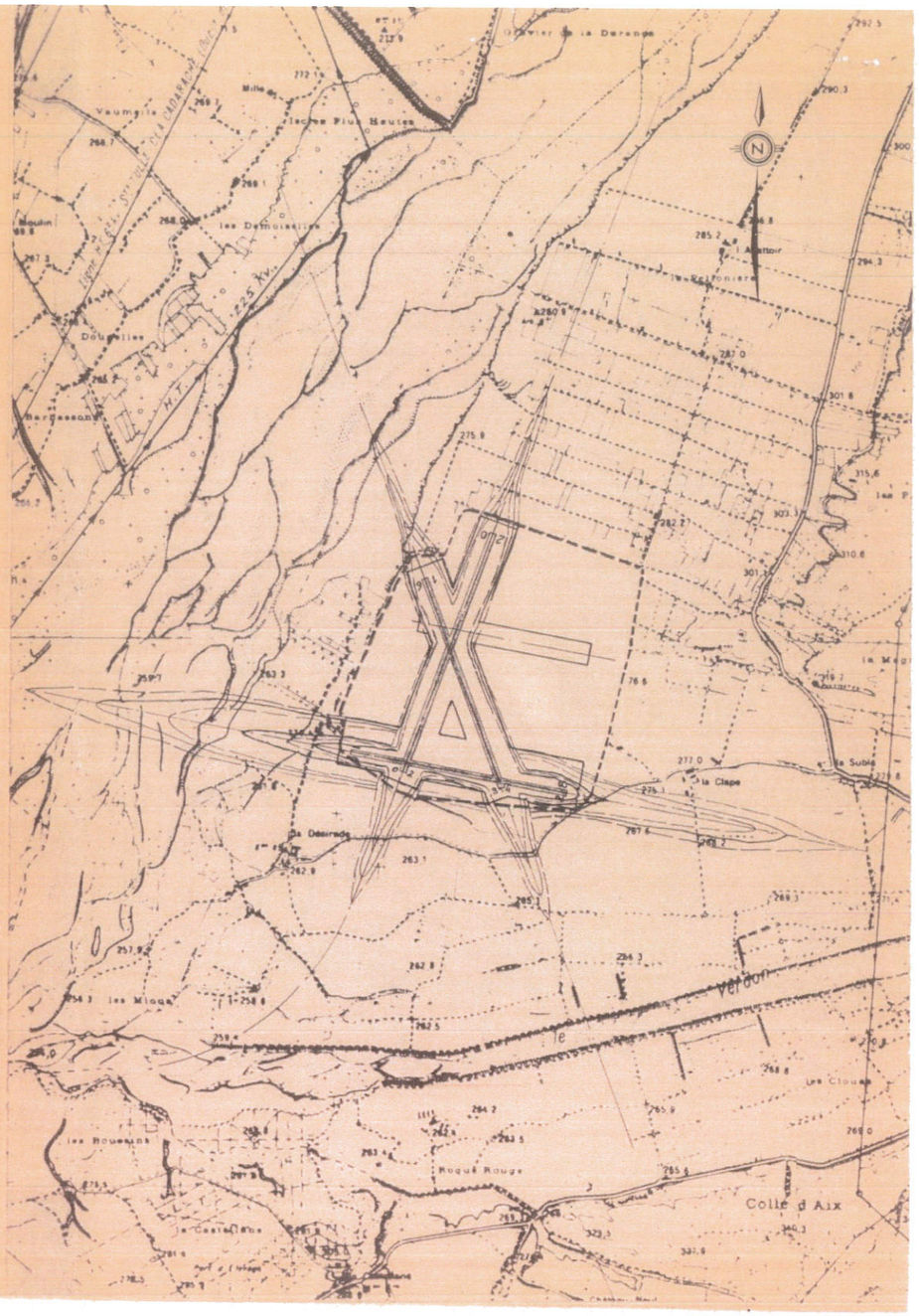
Limite zone B $\mathcal{N}$ = 89 ± 1

Limite zone C $\mathcal{N}$ = 84 ± 1

N.B. - Ce document, établi par la Direction Régionale de l'Aviation Civile Sud-Est est destiné :

- à l'information de la Direction Départementale de l'Equipement pour l'application de la directive d'aménagement national approuvée par le décret n° 77.1066 du 22 septembre 1977 relative à la construction autour des aérodromes.

- à servir de base à l'élaboration du plan qui sera rendu ultérieurement "disponible".



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

Étape 1 : Préparation et élaboration du projet de PEB

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

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

b) Choix des indices et élaboration du projet de PEB

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

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

Un projet de PEB est élaboré sur ces bases.

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

Étape 2 : Consultations et approbation du PEB

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

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

b) Enquête publique et approbation

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

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

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

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

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

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

ANNEXE 6 : NIVEAUX D'ISOLATION ACOUSTIQUE DEVANT ÊTRE ATTEINTS DANS LES DIFFÉRENTES ZONES DU PEB

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

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

Références législatives à vérifier sur le site officiel de Légifrance (https://www.legifrance.gouv.fr/)

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

Section 2 : Zones de bruit des aérodromes

Article L112-3

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

Article L112-4

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

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

Sous-section 1 : Champ d'application

Article L112-5

La présente section est applicable :

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

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

Article L112-6

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

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

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

Article L112-7

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

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

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

La délimitation d'une zone D est facultative à l'exception des aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quatervicies A du Code général des impôts.

Article L112-8

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

Article L112-9

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

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

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

Article L112-10

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.

À cet effet :

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

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

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

3° Dans les zones A et B, les équipements publics ou collectifs ne sont admis que lorsqu'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes ;
4° Dans les zones D, les constructions sont autorisées, mais doivent faire l'objet des mesures d'isolation acoustique prévues à l'article L. 112-12 ;

ANNEXE 8 : ARTICLES R.112-1 À R.112-17 DU CODE DE L'URBANISME

Références règlementaires à vérifier sur le site officiel de Légifrance (https://www.legifrance.gouv.fr/)

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

Sous-section 1 : Règles de délimitation

Article R112-1

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

$$L_{den} = 10 \times \log [1/24 \times (12 \times 10^{Ld/10} + 4 \times 10^{(Le+5)/10} + 8 \times 10^{(Ln+10)/10})].$$

avec :

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

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

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

Article R112-2

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

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

Article R112-3

La zone de bruit fort A est la zone comprise à l'intérieur de la courbe d'indice L_{den} 70.

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

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

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

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

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

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

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

Article R112-4

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

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

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

Article R112-5

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

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

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

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

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

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

Article R112-6

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

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

Article R112-7

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

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

Article R112-8

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

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

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

Article R112-9

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

Article R112-10

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

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

Article R112-11

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

Article R112-12

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

Article R112-13

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 compétents disposent d'un délai de deux mois pour faire connaître leur avis sur le projet communiqué.

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

Article R112-14

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

1° L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires pour les aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quatervicies A du Code général des impôts, qui recueille au préalable l'avis de la commission consultative de l'environnement concernée ;
2° La commission consultative de l'environnement, lorsqu'elle existe, pour les autres aérodromes.

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

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

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

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

Article R112-15

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

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

Article R112-16

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

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

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

Article R112-17

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

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

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

ANNEXE 9 : GLOSSAIRE

AIP	*aeronautical information publication* : publication d'information aéronautique
ACNUSA	autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires
AP-PEB	avant projet de plan d'exposition au bruit
APPM	avant-projet de plan de masse
ARR	arrivée
ARP	*airport reference point* : point de référence de l'aérodrome
CCE	commission consultative de l'environnement
CES	courbes d'environnement sonore
DDTM	direction départementale des territoires et de la mer
DEP	départ
DSAC	direction de la sécurité de l'aviation civile
DGAC	direction générale de l'aviation civile
EPCI	établissement public de coopération intercommunale
IGN	institut géographique national
INM	*integrated noise model*
PEB	plan d'exposition au bruit
PGS	plan de gêne sonore
PLU	plan local d'urbanisme
POS	plan d'occupation des sols
P-PEB	projet de plan d'exposition au bruit
QFU	direction magnétique de la piste
SCOT	schéma de cohérence territoriale
SIA	service de l'information aéronautique
SIG	système d'information géographique
SNIA	service national d'ingénierie aéroportuaire
TDP	tour de piste
TGO	*touch & go*
VAC	*visual approach and landing chart* : carte d'approche et d'atterrissage à vue
VFR	*visual flight rules:* règles de vol à vue