

Département du Var
ENQUETE PUBLIQUE
Réalisée du 20 novembre au 22 décembre 2017

Objet : Enquête publique relative au projet de Plan d'Exposition au Bruit
de l'aérodrome de FAYENCE-TOURRETTES
Sur le territoire des communes de
FAYENCE-TOURRETTES
Demandeur :
DDTM/SAD/UPEG - Préfecture de Toulon



conduite par:
Claudine BLIGOUX,
désignée commissaire enquêteur pour cette enquête.

RAPPORT

I- GENERALITES

Historique

L'aérodrome s'étend sur les communes de Fayence et Tourrettes dans le Var.

Il a été créé par décret en 1929. Les acquisitions foncières nécessaires sont réalisées par l'État sur la commune de Fayence en 1931 et 1932. Les travaux de pistes débutent en 1934.

De 1935 à début 1937, des équipes de clubs aéronautiques utilisent le terrain de 40ha environ laissé inutilisé.

En juin 1937, un décret ordonne l'achat de foncier sur la commune de Tourrettes pour l'agrandissement de l'aérodrome. En septembre 1937, il accueille, à titre militaire, le « Groupe Régional Aéronautique d'Observation » dont les pilotes étaient chargés de photographier et établir des repères sur les Alpes du Sud à destination de l'armée.

A partir de 1939, en raison de la seconde guerre mondiale, il est successivement occupé par les militaires français, les italiens, les allemands et libéré par les américains en 1944.

Les amateurs de vol à voile prirent rapidement le relais et devinrent les utilisateurs officiels en 1946. c'est en cette année que l'aérodrome devient une base aérienne de loisirs et un pôle renommé internationalement pour l'enseignement et la pratique du vol à voile .

Depuis, une école d'ULM s'y est installée . A titre occasionnel, il reçoit hélicoptères et avions légers.

Le 10 août 1982, une convention est signée entre l'État et un Syndicat mixte pour l'aménagement et l'exploitation du Centre de Vol à voile du pays de Fayence (communes de Fayence et Tourrettes, Conseil Général)

Le 26 décembre 2006, une nouvelle convention transfère au Syndicat mixte l'aménagement, l'entretien et la gestion de l'aérodrome (transfert de compétences et de patrimoine). Le Syndicat a confié l'exploitation des activités à l'AAPCA (Association Aéronautique Provence Côte d'Azur).

L'aérodrome de Fayence-Tourrettes n'est pas classé en catégorie A,B ou C, mais figure sur une liste établie par arrêtés des 28 mars 1988 et 17 janvier 1994 qui impose un PEB.

Un projet de PEB avait été étudié sur Fayence , mais n'a jamais fait l'objet d'une approbation.

Objet de l'enquête

En application des arrêtés cités ci-avant, le présent dossier mis à l'enquête publique est le projet de Plan d'Exposition au Bruit (PEB), document extra-communal destiné à déterminer des zones de bruit décroissant dans lesquelles sont à instaurer des servitudes d'urbanisme interdisant ou limitant l'installation de nouvelles populations.

Cadre juridique

Le présent dossier est soumis au code de l'urbanisme en application des articles:

- L 112-3 et suivants et R 112-1 et suivants relatifs aux servitude de bruit des aérodromes,
- R 572-9 à R 572-11 du code de l'environnement,
- R 123-45 et 46 du code l'environnement,
- R571-59 et suivants du code de l'environnement,

Les territoires des communes de Fayence et Tourrettes sont inclus dans la « Communauté de communes du Pays de Fayence » composée de 9 communes.

Composition du dossier d'un point de vue réglementaire et administratif

Sur la composition du dossier :

Le dossier et pièces mis à disposition du public comprenaient :

- l'ordonnance désignant le Commissaire-enquêteur,
- l'arrêté d'ouverture d'enquête ,
- le dossier projet arrêté comportant :
 - l'arrêté préfectoral portant décision d'établir un PEB de l'aérodrome Fayence-Tourrettes,
 - une note de présentation
 - une plaquette informative,
 - le rapport de présentation du projet de PEB,
 - Une carte au 1/25000 indiquant les zones de bruit décroissant projetées,
 - un complément de dossier à ma demande,
 - les textes régissant la présente enquête publique,
- lettre de saisine des collectivités territoriales concernées et liste des destinataires,
- deux bilans de la consultation des élus aux dates des 15 septembre et 10 octobre 2017,
- les 4 publications légales dans les journaux et sur Internet,
- le certificat de début d'affichage de l'avis d'enquête sur les panneaux municipaux

Ont été tenus à disposition du public un registre d'enquête papier dans chacune des mairies ainsi qu'une adresse mail dédiée sur le site Internet de la Préfecture.

Sur le contenu des pièces du dossier

le rapport de présentation

Il comporte, après une introduction, quatre (4) chapitres et 8 annexes.

L'introduction rappelle le mécontentement récurant des populations résidant à proximité de l'aérodrome en raison des nuisances produites par les aéronefs d'où la nécessité, et l'obligation, de définir des zones d'exposition au bruit dans lesquelles l'occupation des sols sera maîtrisée, notamment par des règles d'urbanisme interdisant ou limitant l'installation de nouvelles populations.

Ces mesures, servitudes d'utilité publique, donnent priorité à la poursuite de l'activité aéronautique et s'ajoutent à d'autres mesures de réduction de bruit notamment mises en œuvre par les constructeurs aéronautiques .

1-Généralités relatives au Plan d'Exposition au Bruit :

- sont abordés sommairement les méthodes d'évaluation du niveau sonore aux abords des aéroports selon les périodes de la journée - jour, soirée, nuit - et des correctifs appliqués en soirée et en nuit.
Une comparaison très pédagogique pour des néophytes donne l'ampleur de l'évolution de la gêne ressentie, à savoir : un écart de 3 dB(A) = doublement de la gêne, un écart de 10 dB(A) = multiplication par 10 de la gêne.
- Sont citées les zones de bruit à déterminer (A-B-C) et les plages de valeurs dans lesquelles elles sont à retenir, éventuellement une zone D non obligatoire, mais définie dans le cas du présent aérodrome.
- Sont exposés, en terme de principes, les contraintes de chaque zone de bruit en matière d'urbanisme, d'isolation phonique notamment renforcée, de renouvellement urbain, et obligation d'information.
Un tableau récapitule ces contraintes pour des constructions nouvelles ou existantes selon l'implantation dans les zones de bruit de A à D.
- Sont citées les trois étapes de la procédure d'un PEB : préparation et élaboration, instruction administrative, approbation et publication du PEB.

2 et 3-l'avant-projet de PEB (préparation et élaboration):

La présentation de l'aérodrome Fayence-Tourrettes fixe sa situation géographique en région PACA et sa situation administrative au titre de l'aviation civile.

La nature de ses activités est essentiellement concentrée sur le vol à voile (vol d'onde et en montagne) et l'école d'ULM auxquels s'ajoutent occasionnellement hélicoptères et avions légers non basés.

Ses infrastructures actuelles -3 pistes enherbées- et leurs caractéristiques sont décrites et complétées par un plan de l'aérodrome de 2014.

L'avant-projet d'un PEB est basé sur une évaluation du bruit à court, moyen et long terme.

Pour le présent projet, les hypothèses se sont limitées aux court et long terme (15 ans) selon les informations de l'exploitant qui ne prévoit aucune évolution des infrastructures , un maintien du trafic actuel à l'exception des remorqueurs de l'activité vol à voile : + 1% par an.

Ce qui représente un augmentation future progressive du temps de bruit journalier. Ces données doivent être réévaluées tous les 5 ans au moins (R112-5 3° du CU).

Les tranches horaires de trafic ont été recensées en jour à 99% et en soirée à 1% pour tenir compte d'éléments exceptionnels. La faiblesse du trafic en novembre,décembre et janvier a conduit à un nombre de jours de référence de 321 par an.

Une donnée importante est la hauteur d'envol ou d'atterrissage donnant perception du bruit gênant (jusqu'à 300m dans l'étude).

Je note que le modèle d'aéronef le plus bruyant pour les remorqueurs a été pris pour base de

l'étude et, au contraire, le moins bruyant pour les ULM .

Avec les données énumérées ci-avant, un outil de modélisation et des repérages sur site pour compléter les résultats, des courbes isophoniques décroissantes correspondant aux valeurs de 70 à 50 dB(a) ont été déterminées.

Compte tenu de l'impact du présent projet sur les constructions à usages divers, l'étude prend en compte la situation géographique des bâtiments existants et du zonage des POS en vigueur lors de l'étude.

Une carte cumule sur un fond de plan photographique de 2012 :

- les zones A jusqu'à 70 dB(A), B de 70 à 62 dB(A), C de 62 à 52 dB(A), D de 52 à 50 dB(A) avec les courbes isophoniques intermédiaires,
- le zonage d'urbanisme des POS.

Les constructions existantes dans les zones de bruit ci-dessus sont localisées sur une photographie aériennes de 2014 , complétées par des zooms sur les secteurs les plus urbanisés y compris avec rappel des limites de zonage de POS.

La finalités des zooms est de déterminer l'incidence du projet sur les secteurs urbanisés.

Cette incidence ou non s'appuie sur le zonage des POS en vigueur lors de l'étude, car si le foncier est très peu constructible ou très peu construit, l'incidence est faible.

L'appréciation d'une incidence est également variable selon l'objectif à atteindre. A ce point des études, les limites du projet de PEB n'étant pas arrêtées et la zone C s'étendant de la courbe 62 à 52, je trouve l'affirmation d'un projet peu impactant est très optimiste au regard de l'urbanisation existante dans plusieurs loupes.

Je considère regrettable que le dossier soit mis à disposition du public avec des cartes de zonage de POS alors que ceux-ci sont soit caduc pour la Commune de Tourrettes (27 mars 2017), soit devenu PLU pour Fayence (2016). C'est une source de contradiction, voir incompréhension pour la population.

Compte-tenu de la date à laquelle le dossier a été arrêté, puis modifié en ajoutant le chapitre relatif aux avis des Municipalités, il était possible d'ajouter une carte de PEB avec C à 54 conforme à la situation des zonages d'urbanisme en vigueur et un cours texte explicatif qui ne modifiait pas le projet.

Des tableaux récapitulent pour chacune des zones de bruit la surface foncière couverte (exemple : en C, zone la plus impactante, depuis la courbe 62 à celle de 54 = 195,9 ha) et la population résidente exposée à **la centaine près** (ratio de 3 personne / logement) soit pour la même zone C = 627 personnes (non compris établissements publics).

Ces tableaux en pages 13 et 15 sont incompréhensibles par un public de non-initiés malgré quelques explications très techniques en page 4. Les zones A,B,C,D ne se distinguent pas les unes des autres, ni les évaluations ayant pour départ une même courbe.

Le déroulement de la procédure administrative est rapportée dans un tableau qui **pose en préalable** qu'en l'absence d'une commission consultative de l'environnement, compte-tenu du classement de l'aérodrome, une procédure de concertation préalable n'est pas obligatoire. Néanmoins, une concertation informelle a été menée. La société civile n'a pas manifesté de

souhait de rencontre pge 23 . Mais a-t-elle été sollicité ? Et les clubs et autres utilisateur, ? Rien n'est précisé.

La commission consultative, lorsqu'elle existe, est l'outil privilégié de la concertation avec les populations riveraines des aéroports. Elle doit être consultée pour toute question d'importance relative à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aérodrome qui pourrait avoir une incidence sur l'environnement.

Le résumé historique des échanges donnent de nombreuses informations sur les évolutions du projet. Les tableaux énumèrent, entre autres, les dates de réunion et les parties prenantes. Il apparaît que les élus locaux ont participé à cette concertation à raison de seulement 4 réunions en 3 ans ½ dont une avec Fayence seule en raison de l'élaboration du PLU.

Les clubs et particuliers utilisateurs de l'aérodrome, quelque soit l'activité n'ont pas été consultés à l'exception d'une école de pilotage ULM implantée aux abords de l'aérodrome contactée par l'AAPCA, ni invité à une réunion.

Les associations militant contre le bruit de l'aérodrome et l'extension de ses activités ainsi les populations riveraines en ont été exclues.

J'estime inexact la mise en œuvre d'une concertation informelle évoquée page 23 qui s'adresse uniquement à quelques élus locaux .

4- le projet

Le Préfet a décidé d'établir le PEB, par arrêté en date du 04 juillet 2017, en fixant les limites des zones :

- A à 70dB(A),
- B à 62dB(A),
- C à 54dB(A),
- D à 50 dB(A) .

Cet arrêté a été notifié aux élus concernés pour avis le 05 juillet 2017, reçu en mairies le 7 juillet. Délais de réponse 2 mois, soit le 07 septembre 2017. L'absence de réponse est réputée favorable. Les réponses sont parvenues pour la plus tardive le 01 août 2017 et intégrées au présent dossier d'enquête publique.

A l'issue de cette consultation , le projet de PEB est soumis à enquête publique de droit commun.

les annexes :

- carte des trajectoires d'arrivée et départ des appareils,
- tableau de répartition du trafic sur les trajectoires selon les appareils,
- carte isophonique à court et moyen terme,
- textes régissant la procédure d'établissement du projet de PEB et son approbation.

A noter : le présent projet de PEB ne prévoit pas de secteur permettant le renouvellement urbain de quartier au titre de réhabilitation ou de renouvellement urbain.

Le projet de Plan d'Exposition au Bruit (PEB)

Carte au 1/25000 sur fond de photographie aérienne.

J'ai jugé nécessaire de demander un complément de dossier pour le rendre conforme à la réglementation en vigueur et compréhensible par le public.

II – ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

Désignation du Commissaire-enquêteur et organisation de l'enquête

Après avoir été désignée par le Tribunal Administratif de Toulon par ordonnance n°E17000078/83 en date du 13 octobre 2017, les dates d'enquête et les jours de permanence ont été arrêtés en accord entre moi et les représentants de la préfecture de Toulon..

L'arrêté préfectoral en date du 27 octobre 2017 fixait les dates d'enquête du

20 novembre au 22 décembre 2017

le dossier étant à la disposition du public aux jours et heures habituels d'ouverture des mairies.

Les dates de permanences ont été :

Permanences	Mairie de Fayence	Mairie de Tourrettes
lundi 20 novembre 2017	9h-12h	14h-17h
lundi 27 novembre 2017	14h-17h	9h-12h
jeudi 30 novembre 2017	9h-12h	14h-17h
jeudi 7 décembre 2017	14h-17h	9h-12h
jeudi 14 décembre 2017	9h-12h	14h-17h
lundi 18 décembre 2017	14h-17h	9h-12h
vendredi 22 décembre 2017	14h-17h	9h-12h

Un dossier papier et un CD Rom m'ont été adressés par envoi postal reçu le 27 octobre 2017.

Visite des lieux

J'ai eu une approche rapide du site lors de la vérification d'affichage le 03 novembre 2017.

Permanences

Je me suis tenue à la disposition du public en mairies aux jours et heures prévus par l'arrêté d'ouverture d'enquête.

Les bureaux mis à ma disposition permettaient la confidentialité des entretiens.

Information du public

Je me suis rendue sur les lieux d'affichage le 03 novembre 2017 pour vérifier la mise en place des avis d'enquête, à savoir Fayence, Tourrettes et l'aérodrome. J'ai constaté une mise en place des avis propre à une bonne information du public.

Afin d'assurer la mise à disposition d'un dossier complet dès l'ouverture des mairies le 20 novembre

2017, j'ai le même jour paraphé et signé les pièces des dossiers destinés à la lecture par le public.

Affichage municipal :

- Dans les mairies et aux lieux habituels d'affichage du :
 - Fayence :31 octobre au 22 décembre2017 ;
 - Tourrettes : 30 octobre au 22 décembre 2017 ;
- sur le site de l'aérodrome du avant le 03 novembre au 22 décembre 2017 ;

Publication dans deux journaux:

- VAR MATIN , les 03 et 20 novembre 2017 ;
- LA MARSEILLAISE, les 03 et 20 novembre 2017;

Publication de l'avis sur les sites Internet :

- Préfecture : du 30 octobre 2017 au 22 décembre 2017
- Fayence :31 octobre au 22 décembre 2017
- Tourrettes :30 octobre au 22 décembre 2017

Nota : Le dossier complet a été consultable en ligne jusqu'au terme de l'enquête sur le site de la Préfecture.

Avis dans journal communal :

- Fayence : « La lettre du Maire » de décembre 2017

Toutes les mesures de publicité sont effectives 15 jours au moins avant l'arrêté d'ouverture d'enquête et jusqu'au terme de celle-ci.

je n'ai pas sollicité de réunion publique.

Suspension et prolongation de l'enquête

La durée de l'enquête étant fixée dans l'arrêté à 33 jours au lieu des 30 jours minimum réglementaires et sans demande particulière, **aucune suspension d'enquête, ni prolongation n'a été nécessaire.**

Climat de l'enquête et incidents

L'enquête n'a révélé aucun climat de tension pouvant être facteur de choix contraire à l'intérêt général.

Aucun incident n'a été à déplorer.

Clôture de l'enquête

Les registres ont été clos par moi-même le 22 décembre 2017 à 17h00 à Fayence et 17h30 à Tourrettes. A ce terme, j'ai récupéré les dossiers mis à disposition du public en vue de les transmettre au service demandeur.

Entretien avec le Maître d'Ouvrage

Des entretiens se sont déroulés par téléphone avec la Chef du service DDTM avant l'ouverture de l'enquête pour la mise au point des permanences et du dossier et un complément de dossier .

Synthèse des observations du public et mémoire en réponse

La synthèse des observations du public a été transmise à Monsieur le Préfet du Var ,sous couvert de Mme FANTIN, par Internet le 29 décembre 2017.

Le mémoire en réponse m'a été adressé par Internet le 11 janvier 2018. Compte-tenu des congés de fin d'année, une réunion très fructueuse s'est tenue le 02 janvier 2018 avec Mme FANTIN Sylvie , Chef du dit service, en son bureau de Toulon.

J'estime que la procédure d'enquête s'est déroulée conformément aux textes en vigueur.

III – ANALYSE DES OBSERVATIONS, CONSULTATIONS ET REPONSES DU DEMANDEUR

Relation comptable des observations

- Entretiens en permanence : 11
- Registre :3
- Courriers : 0
- Courriels :1

soit 15 observations

Certaines personnes sont venues à plusieurs, d'autre revenues plusieurs fois, et/ou ayant reporté leur propos au registre d'enquête . De fait, l'ensemble des requérants représente 12 interventions .

Observations du public

Observations reçues en permanence

Fayence :

le 30 novembre 2017

F1 - Mme PEYRACCHIA Annie, 266A chemin de Malvoisin à Fayence. Section D parcelles 121,122,1321,1322,124,125.

Elle a consulté le dossier sur Internet. Elle constate que le rapport de présentation ne prend pas en compte les habitations de son quartier, notamment sur les pages 16 et suivantes.

Située à la limite des zones C et D (52) page 16 du rapport de présentation , elle s'interroge sur la situation de sa propriété qui ne porte pas de carré orange sur les cartes et se demande si cela signifie la démolition de ses biens. Elle juge le dossier peu clair.



Plan d'étude page 16 , limite C à 52



Projet PEB, limite C à 54

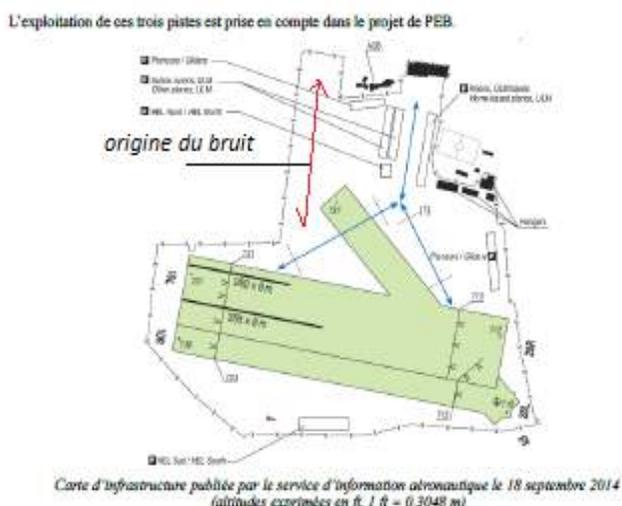
Il s'agit d'un des plans de l'étude. Après vérification sur la carte du projet proposé de PEB, portant

la limite C à la courbe isophonique 54, les propriétés cités sont en zone D. **Sans objet**

Elle n'a pas réalisé que le projet proposé était le plan du dernier chapitre du rapport et faisait l'objet d'un document séparé au 125000ème. Cette remarque confirme le peu de clarté du dossier pour le public.

Son habitation et celles de ses voisins n'étant pas repérées sur les cartes de l'étude (ainsi que d'autres), il m'apparaît justifié de s'interroger sur la fiabilité du nombre d'habitations et de populations exposées au risque de bruit pris en compte dans le tableau page 15 .

Elle s'étonne de l'indication, page 6, de l'axe de roulage derrière les bâtiments ACB et restaurant. Etant très gênée par le bruit de roulage des aéronefs qui passe dans la réalité à l'Ouest des installations, elle en déduit que l'axe de roulage du plan n'est pas respecté.



Elle situe l'origine du bruit gênant sur le secteur de la ligne rouge non conforme au tracé bleu du dossier.

Elle rappelle son souhait déjà formulé auprès de diverses instances de limiter les activités aéronautiques, notamment de ne pas autoriser les hélicoptères, voir les ULM.

Bien que sûrement gênant, il s'agit de problèmes de gestion des activités au sol sans incidence sur le présent projet. **Hors sujet**

L'obligation d'isolation s'impose-t-elle aux constructions existantes ? Compte-tenu de leur structure, les bâtiments anciens doivent respirer. L'information des locataires est-elle obligatoirement écrite ? L'obligation s'applique aux constructions nouvelles, reconstructions, rénovation, amélioration pour respecter les niveaux sonores maximum imposés dans chaque zone, ce qui n'interdit pas de mettre en œuvre des mesures d'isolation phonique spécifiques à la nature particulière des bâtiments anciens.

L'information aux locataires ou en cas de vente est obligatoire et écrite.

Ces précisions figurent en annexe 5 du rapport de présentation du dossier .

Conséquences collatérale de la création d'un PEB. **Hors sujet.**

Le 14 décembre 2017

F2- Monsieur HERMAN Louis, 335 chemin du puits du plan Est 4 à Fayence.

Propriétaire d'un ULM et usager de l'aérodrome. La lecture du dossier lui paraît incohérent en raison des données chiffrées et de l'utilisation réelle des pistes.

Devant la complexité du sujet, je lui ai demandé de me rédiger une note.

F3 – revenu le 22 décembre me déposer une note.

Elle porte sur deux éléments de base servant à la détermination des courbes isophoniques, à savoir :

1 - le trafic :

- des données de mouvements erronées en raison d'une absence de consultation des usagers de l'aérodrome,
- de la non prise en compte de toutes les structures de formation de pilotage exerçant sur le site,
- d'une prévision de trafic à long terme à évolution « zéro » par rapport à 2017, alors que durant les 20 dernières années la pratique ULM a quadruplé en France (4000 en 1996 ; plus de 16000 en 2017) et à Fayence (1 en 2005 et plus de 40 en 2017).

2 – les trajectoires : En désaccord avec la carte page 8 non conforme à la pratique.

- 3 trajectoires pour les atterrissages, survols à 300m jusqu'en début de finale, d'où
- Décollages suivi d'un virage à droite pour la piste 10R et à gauche pour la 28G. La 32 ne sert que très rarement pour les atterrissages planeurs.
- D'autres trajectoires ne sont pas répertoriées.

« Résumé : les tours de piste au moteur s'effectuent dans le secteur Sud uniquement d'où arrivent et repartent les aéronefs motorisés à destination ou en provenance de Fayence-Tourrettes, à partir ou jusqu'à 300m du sol. »

Voir analyse par thèmes

F4 - Mme SAUTEL Pascale et M. MOROSINI Stéphane, 7 bis av du Docteur Hochet, 06 160 Juans-les-pins

Les prévisions à 15 ans ne correspondent à la réalité . S'occupant de l'école de pilotage ULM installée dans le hangar proche de l'aérodrome , ils ont été questionnés sur les données de trafic et leurs prévisions à long terme. Les données du dossier ne correspondent pas à celles qu'ils ont fourni.

L112-7 décret

Comme au visiteur précédent, je leur ai demandé de me rédiger une note.

F5 - Revenus le 22 décembre me présenter des documents .

Plusieurs documents ne sont pas en relation directe avec l'objet de la présente enquête ; Ils concernent des événements hors du périmètre destinés à ma connaissance de l'environnement de l'aérodrome.

D'autres sont de droit public et exposent l'évolution des données de trafic au cours des études du PEB : <procès verbal du comité syndical du syndicat mixte du 23 septembre 2016 sur la réduction

des valeurs, dito délibération de Fayence.

Signalent le non respect des consignes locales de l'aérodrome et m'en remet un exemplaire ainsi que des photos..

Les observations restent les mêmes que Monsieur Herman, même si les chiffres varient très légèrement.

Voir analyse par thème ;

F6 – M.PICCIOLI Christian, Président du Comité Régional ULM PACA à Meyragues.

Ces documents m'ont été remis par Mme SAUTEL lors de sa visite du 22 décembre. Selon elle, M.PICCIOLI l'a informé les transmettre par le site Internet dédié de la Préfecture qui ne les aurait pas enregistré en raison de pièces jointes.

Après énumération des nombres d'adhérents, est rappelée la progression de 3% par adhérents depuis 2009 en PACA.

Les mouvements constatés sont de 20 000/an avec les ULM venant de l'extérieur.

Considérant que l'évolution est du côté des ULM , il demande que cette perspective d'évolution de cette activité soit inscrite et prise en compte dans le dossier .

Voir analyse par thèmes.

Le 18 décembre 2017

F7 - M. BILLET Bernard, 53 allée des châtaigniers domaine de Séguret, 83600 Les Adrets de l'Estérel. Pilote et instructeur de l'école de pilotage ULM + CLUT Club de Fayence Tourrettes.

Membre du Comité de la fédération française ULM PACA : 4000 en 1996, 16000 en 2017.

Quelques données :

- 84 DbA maxi , mesure de sonomètre à proximité de la source de bruit (1m) .
- sur Fayence-Tourrettes, il y avait en 2003, 2 ULM aujourd'hui 40 à 50 unités.
- Aérodrome classé en CAP (Circulation Aérienne Publique) : pas de limitation d'usage possible.
- Augmentation des machines : env 3% l'an , mais augmentation du nombre de pilotes plus important car souvent il y a plusieurs pilotes pour 1 machine.

Un ULM peut remorquer les planeurs monoplaces avec moins de nuisances générales, mais refus de l'organisme gestionnaire.

Valeurs du dossier très sous-évaluées :

- Ecole :1 instructeur = 3 élèves à 6 tour de piste = soit environ 10 mouvements par élèves x 3 = 30x 250j = 7500 x 2 instructeurs = 15000 mouvements an.
- + Pilotes individuels = environ 400
- + 2 instructeurs en micro entreprises indépendants avec machine personnelle et références légales = 5000 mouvements an
- + mouvements montagne .

= 24000 mouvements en 2017 environ dans une évaluation rapide .

auxquels s'ajoutent les mouvements d'hélicoptères de passage, notamment pour le restaurant et le golf .

A noter :

- ULM, avion, hélicoptère n'ont pas d'obligation de registre d'enregistrement à l'aérodrome.
- Carnet sur l'aérodrome : rempli par le pilote, obligatoire pour les aéronefs certifiés (?) mais déclaratif pour les ULM. Seul les mouvements des remorqueurs sont constatables.

Beaucoup de petits aérodromes comme Fayence Tourrettes ont disparu. Il faut éviter que cela continue .

Voir analyse par thèmes.

22 décembre 2017

F8– M.GACHET Daniel 942C chemin de la Grette à Fayence, vient au nom de plusieurs riverains.
avocat

- les nuisances sonores et le trafic vont en augmentant.
- Les hélicoptères passent à basse altitude très fréquemment et beaucoup de tours du style baptême de l'air. Entendu ce jour vers 11h00 en faisant des tours .
Après vérification, ce jour vers 11h00, il s'agissait de cours de pilotage en ULM.
- Des avions à gros turbo propulseur atterrissent vers 2 ou3 h du matin . Il s'agirait d'une riche famille propriétaire de Fayence .
- L'été, les tracteurs de planeurs décollent ou atterrissent avec une fréquence moyenne toutes les 5 mn à très basse altitude. Impossible de s'entendre parler.
Interrogé sur la topographie du lieu de sa résidence, il apparaît qu'il habite à flans de coteaux.

Un tracteur de planeur est très bruyant . Les ULM ne sont pas très nuisants car de petite petite cylindrée et pourrait tracter des monoplaces.

Le respect des règles de savoir vivre de la part des pilotes suffiraient pour que la cohabitation soit bonne pour tous.

Il s'interroge sur la période à laquelle les mesures de bruit ont été effectuées. En été, au plus fort de la fréquentation ? *Les logiciels de modélisation tiennent compte de la période de mesurage et rééquilibre en fonction des fréquentations.*

Voir analyse par thèmes.

Tourrettes :

T1 – M.CHABAUD Gabriel, 52 chemin de Maracabre à Tourrettes .

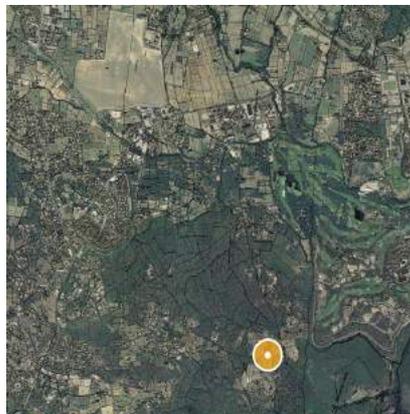
Accepte les vols à voile , mais est très gêné par le bruit des ULM et de leurs écoles , parfois en nombre de passages importants, ainsi que les hélicoptères venant des écoles de pilotage d'hélicoptères de Mandelieu.

Des activités nouvelles très bruyantes comme baptême de l'air.

Il est situé hors du projet de PEB , mais à une altitude 315m pour 230m à l' aéroport. Les aéronefs ne survolent pas les habitations à 300m mini, mais plus bas au raz des arbres. La topographie des lieux environnant a-t-elle été prise en compte ?

Mise en cause des mesures de bruit compte tenu de l'éloignement de son pavillon et de la topographie des lieux.

Conteste les prévisions d'évolution à 15 ans de zéro pour les ULM et les Hélicoptères .
Voir analyse par thèmes.



T2 – M. OLAGNIER Pascal 106 chemin de la Ravanelle 06530 SPERACEDES
Pilote instructeur , aurait donné des valeurs erroné divisées par 2. il y a deux ans .
Utilisateurs extérieurs : environ 25 ULM en progression, au moins 8000 mouvements.
Pas d'évolution sur 15 ans: impossible. C'est l'activité aéronautique qui augmente le plus.

Passage à 300m au dessus des habitations à moteur réduit , mais pour atterrir sans danger il est obligé souvent de descendre plus bas à l'approche du terrain.
Il est appelé fréquemment par Mme CHABAUD excédée par la répétition des mouvements plus que par le bruit lui-même.
A noter : La capacité de l'aérodrome est loin d'être atteinte .
Souhaite la pérennité de l'aérodrome.
Voir analyse par thème.

T3 - M.POHOU, 53 impasse du mûrier à Tourrettes
évoque une éventuelle création d'une Dropping Zone sur ou à proximité de l'aérodrome. Des hélicoptères se posent déjà près du bâtiment Mobalpa avec ou sans autorisation (serait destinée au joueurs du golf). DZ à prévoir sur la hauteur à proximité ou sur le golf.
Le dossier ne prend pas en compte une telle éventualité . En conséquence, le présent dossier ne peut conduire à une autorisation officielle.
Il s'inquiète d'une plate-forme terrassée à l'extrême Ouest de l'aérodrome.
Il n'est pas opposé à l'aérodrome, mais totalement contre une DZ.
Voir analyse par thème.

Observation sur registres papier

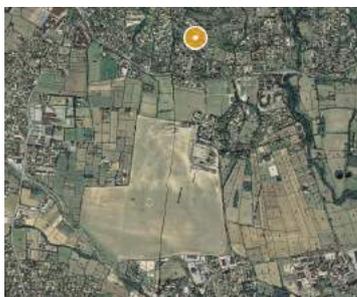
Fayence

RF1 - Monsieur ROCHETTE Jean-Paul, 303 Chemin du Terme à Tourrettes.

- Il fait état de son opposition constante aux écoles de pilotage d'hélicoptères sur l'aérodrome de Fayence-Tourrettes auprès des diverses autorités. Les nuisances sonores durent chaque fois de 30mn à 1h.

- Il estime qu'un aérodrome n'est pas nécessaire pour cette activité qui serait sans nuisance pour autrui sur le plateau entre Tourrettes et Saint Paul en Forêt.

Voir analyse par thème.



Tourrettes :

RT1 – M .CHABAUD Gabriel (reçu en permanence T1) .

- Les indicateurs de bruit semblent sous-estimés en raison de plaintes constantes de résidents situés en dehors de la zone D.
- La zone C , urbanisée et équipée en voirie et réseaux divers ,peut accueillir de nouvelles constructions et d'habitants. Urbanisation privilégiée au détriment de la qualité de vie.
- La prévision, à 15 ans, des trafic ULM, Hélicoptères et autres (*aéronefs*) égale à celle de 2017 n'est pas réaliste. Leur activité s'est considérablement accrue en 10 ans.
- L'aérodrome étant ouvert à l'aviation civile , aucune limitation des vols d'ULM ou hélicoptère n'est possible excepté un statut d'usage restreint aurait pu avoir une efficacité.
- Il y a incompatibilité entre urbanisation et développement de l'activité aérienne.
Le PEB ne prend pas la mesure de cet enjeu.

Voir analyse par thème.

RT2 – Mme RAYNAUD Josiane, 280b Chemin du Pavillon à Tourrettes.

Résidente à proximité du terrain depuis 50 ans, affirme une augmentation considérablement accrue depuis 2 ans des ULM et hélicoptères au détriment de la tranquillité d'un secteur agréable à vivre.

Voir analyse par thèmes.

Observations par courrier

Fayence : néant

Tourrettes : néant

Observations sur adresse Internet dédiée

I1 – M. GELAY Gérard, 41, chemin du Terme à Tourrettes.

Pilote de planeur,résidant à environ 1km au Sud de l'aérodrome. (*après vérification sur les plans, il réside au Nord de l'aérodrome*).

Il évoque diverses mesures mises en place dans d'autres aéroports à des fins de réduction du bruit ou d'utilisation des sites.

Il exprime des propositions précises :

- « Éviter la fermeture de l'aérodrome qui sert aussi aux hélicoptères des douanes, à l'école du Luc, et de secours aux avions légers en route vers ou au départ de Mandelieu ;

La mise en place d'un PEB à vision de 15 ans est un moyen de pérenniser l'aérodrome.

- Passer au remorquage des planeurs monoplaces par ULM beaucoup moins bruyant et moins coûteux . »

Voir analyse par thème.

Analyse des observations par grands thèmes

Les observations du public recueillies sont peu nombreuses pour un sujet souvent objet d'exaspérations. Le dossier peu accessible à un public non averti a pu en décourager quelques uns.

Elles sont regroupées en quelques thèmes majeurs soumis à réponse des services compétents de l'État.

Compte-tenu de la nature technique du dossier, des réglementations peu connues et pour ne pas déformer les justifications fournies, je rapporte ci-après les questionnements formulés dans ma synthèse des observations du public , assortis des réponses intégrales des services de l'État (DDTM-DSAC) et, éventuellement de mes commentaires et avis.

Les observations portent principalement sur deux thèmes :

- la nuisance sonore ressentie par des habitants plus ou moins éloignés de l'aérodrome, mais extérieurs à la zone D du PEB;

DDTM-DSAC : Pour ce qui concerne les habitants situés au-delà des limites du PEB, il faut rappeler que le PEB a vocation à réglementer l'usage des sols au voisinage immédiat de l'aérodrome, pour éviter de nouvelles installations là où la gêne est maximale, et non en tous lieux où le passage des aéronefs peut être perçu. Cela ne serait pas acceptable pour les communes concernées qui verraient leurs perspectives de développement local totalement obérées, et imposerait des limitations excessives aux habitants les plus éloignés qui seraient sans doute rejetées.

Ainsi dans les zones distantes hors PEB une gêne résiduelle peut être ressentie par les habitants, sans qu'elle soit considérée comme suffisante pour imposer des restrictions à l'urbanisation et à l'installation de nouvelles populations.

La difficulté réside dans l'appréciation de la « gêne résiduelle » qui diffère largement selon qu'il s'agit de résultats de calculs théoriques ou de ressenti. Si les mesures d'insonorisation des bâtiments contribuent à supprimer la gêne, elles sont sans effet pour une vie en extérieur dans un secteur de 300 jours d'ensoleillement annuel.

S'il me paraît indispensable de fixer des limites à l'installation de nouvelles populations à proximité de l'aérodrome, je m'interroge sur le fait que tout le public plaignant réside hors du PEB sur les coteaux entourant la plate-forme.

- les données de trafic, utilisées pour la détermination des zones de bruit du PEB, jugées fortement sous-évaluées.

Nuisances sonores :

- *Les remarques émanent de riverains placés majoritairement au Nord de la plate-forme. Sont-ils plus incommodés en raison du sens du vent ?*

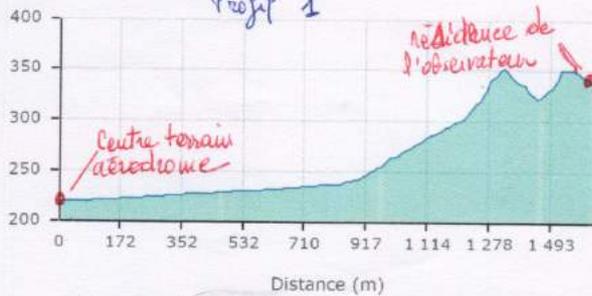
DDTM-DSAC :Le sens du vent peut influencer la gêne ressentie, toutefois cette gêne n'est pas modélisée dans le calcul des zones de bruit car il n'existe pas actuellement de méthode validée pour le faire. La DSAC n'a pas de données concernant la rose des vents à Fayence-Tourrettes, néanmoins il est vraisemblable que le vent dominant est plutôt de secteurs est-ouest, compte tenu de l'orientation des pistes. Ces dernières sont en effet en principe conçues pour favoriser des mouvements face au vent.

Il ne peut être reproché de la non prise en compte de l'influence du vent en l'absence de méthode validée. Je constate une lacune de la procédure particulièrement négative pour une détermination correcte du PEB.

- *Excepté pour l'observation F1 pour laquelle l'origine du bruit est au sol, les observateurs sont tous situés en des lieux situés en hauteur par rapport au centre du terrain d'aviation. Ce surplomb varie de 30m à 1,68m environ pour des distances du centre du terrain de 1,18 km pour le dénivelé le plus faible à 3 km pour le plus élevé. Dans quelle mesure la topographie environnementale de l'aérodrome a-t-elle été prise en compte dans la diffusion du bruit et dans l'établissement des courbes isophoniques et des zones en découlant ?*

RAPPORT d'enquête relatif au projet de Plan d'Exposition au Bruit aérodrome de FAYENCE-TOURRETTES
DOSSIER N° 17000078/83.





Dénivelé positif : 161,47 m - Dénivelé négatif : -46,88 m
Pente moyenne : 14 % - Plus forte pente : 109 %

PROFIL ALTIMÉTRIQUE 2



Dénivelé positif : 30,4 m - Dénivelé négatif : -1,66 m
Pente moyenne : 3 % - Plus forte pente : 22 %

PROFIL ALTIMÉTRIQUE 3



Dénivelé positif : 32,81 m - Dénivelé négatif : -0,4 m
Pente moyenne : 4 % - Plus forte pente : 59 %

PROFIL ALTIMÉTRIQUE 4



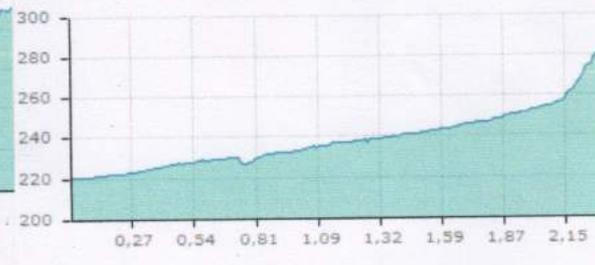
Dénivelé positif : 168,63 m - Dénivelé négatif : -55,14 m
Pente moyenne : NaN % - Plus forte pente : 42 %

PROFIL ALTIMÉTRIQUE 5



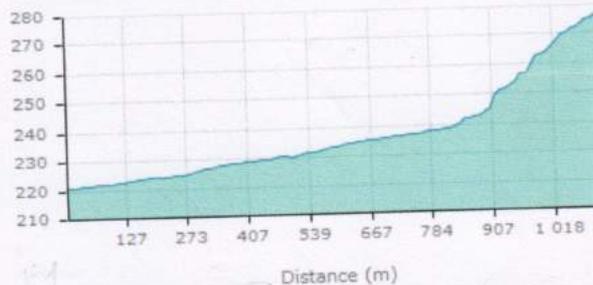
Dénivelé positif : 6,91 m - Dénivelé négatif : -3,19 m
Pente moyenne : 2 % - Plus forte pente : 17 %

PROFIL ALTIMÉTRIQUE 6



Dénivelé positif : 73,03 m - Dénivelé négatif : -6,34 m
Pente moyenne : 4 % - Plus forte pente : 40 %

PROFIL ALTIMÉTRIQUE 8



Dénivelé positif : 57,32 m - Dénivelé négatif : -0,17 m
Pente moyenne : 6 % - Plus forte pente : 54 %

- DDTM-DSAC : L'altitude de sol est prise en compte dans le modèle déterminant les zones de bruit pour calculer la distance source-récepteur.

Pas de précision réelle sur la prise en compte de la topographie environnante. La commission environnementale aurait pu constater des effets sur la santé, l'environnement ne se limitant pas à la faune et la flore.

- Est-il possible d'imposer aux pilotes de voler à plus de 300m (ou à minima à 300m) au dessus des habitations quelque soit l'emplacement de celles ci?

DDTM-DSAC : La réglementation impose aux pilotes des hauteurs minimales de survol sur l'ensemble du territoire. Elle est d'au moins 500 ft (l'équivalent de 150 m) en campagne et est plus élevée au-dessus des agglomérations. Il est toutefois rare que les aéronefs évoluent, même en campagne, à moins de 1000 ft (l'équivalent de 300 m), qui est la hauteur standard pour s'intégrer à la circulation d'aérodrome.

Néanmoins ce qui précède ne s'applique pas aux manœuvres de décollage et d'atterrissage, il est donc normal de voir évoluer des aéronefs à basse hauteur aux abords d'un aérodrome, particulièrement aux abords des axes de pistes.

Il est donc vraisemblable que les riverains plaignants subissent une gêne réelle compte-tenu de la faible hauteur du survole. J'observe que les plaignants ne sont pas dans l'axe des pistes.

Des pilotes reconnaissent descendre à moteur réduit, mais pour atterrir sans danger sont obligés souvent de descendre plus bas et de raser les arbres. Les zones du PEB ne semblent pas tenir compte de ce fait et vont autoriser une urbanisation nuisible à la santé des futurs résidents ?

DDTM-DSAC : Les zones de PEB ont été construites en utilisant les profils de vol standard, qui modélisent les pentes de montée pour le décollage et de descente pour les atterrissages. Il n'est pas anormal que les aéronefs se trouvent bas à proximité des arbres en phase finale selon ces modèles, ou semblent se trouver bas, selon l'appréciation nécessairement subjective que peut faire un observateur depuis le sol.

Cette reconnaissance de descente à moteur réduit ne me semble pas une règle générale. Pourtant, après recherche et information, cette procédure appelée méthode douce est reconnue comme très efficace pour abaisser très sensiblement la nuisance sonore. Je pense que ce devrait être généralisé dans les consignes du club. Les responsables doivent s'intéresser aux nuisances que provoque les activités de l'aérodrome sur l'environnement urbain et ses occupants.

- *Plusieurs habitants réclament l'interdiction des hélicoptères, voir des ULM, ce qui semble réglementairement impossible. Est-ce exact ?*

DDTM-DSAC : L'aérodrome étant ouvert à la circulation aérienne publique il n'est pas possible d'empêcher la venue d'hélicoptères et d'ULM par la voie réglementaire. Néanmoins la volonté du propriétaire est d'encadrer ce type de trafic par la voie d'un protocole d'utilisation avec les usagers, ainsi qu'il l'a indiqué dans son courrier du 19 avril 2016 adressé au préfet du Var.

A l'aube de 2018, je n'ai constaté aucune volonté de début de mise en place d'un protocole d'utilisation qui limiterait les activités d'ULM, en constante progression contrairement au vol à voile, et d'hélicoptères.

Données de trafic et mouvements des aéronefs :

- *Si des riverains se plaignent d'un rythme de mouvements en constante augmentation des divers aéronefs motorisés, comprenant aussi les remorqueurs, c'est pour dénoncer entre autres le bruit répétitif généré par les divers aéronefs.
Quel incidence peut avoir une augmentation des décollages / atterrissages motorisés sur la détermination des zones de PEB ?*
- *A contrario, les pilotes d'ULM se sont mobilisés pour « dénoncer » une sous-évaluation des données de base de calculs des courbes isophoniques et de la progression de cette activité, à savoir :*
 - Pas de consultation des pratiquants, hors l'école d'ULM basée sur place, par l'intermédiaire du gérant de l'aérodrome ; Pourquoi ?*
 - pas de prise en compte des autres activités de formation de pilotage, ni des particuliers pilotes d'ULM usagers de l'aérodrome. Pourquoi ?*
 - Pas d'augmentation de l'activité ULM à long terme (égale à zéro au dossier) alors que les adhérents augmentent d'environ 3% /an en PACA, Pourquoi ?*
- *Des délibérations de 2016 et 2017 du Syndicat mixte et des Municipalités ont interpellé plusieurs personnes. Ces délibérations indiquent que les conséquences des premières données présentées par vos services , jugées alors surévaluées par les élus, généraient une réduction substantielle du potentiel de densification en matière d'urbanisation. C'est à la suite de ce premier projet que les données ont été revues à la baisse pour aboutir au présent PEB.
Compte-tenu de la contestation du public avec les données « sous-estimées » du présent dossier et les conséquences qui pourraient s'en suivre lors de l'urbanisation de secteurs C et D qui auraient peut être dus être exclus , sur quels arguments l'État a accepté de modifier à la baisse ces données capitales ?*

DDTM-DSAC : La détermination des hypothèses de trafic relève du propriétaire de l'aérodrome, ici le syndicat mixte pour l'aménagement et l'exploitation du centre de vol à voile du Pays de Fayence.

Il est à noter qu'il n'existe aucun moyen pour enregistrer et décompter le trafic, qui est donc nécessairement basé sur des ordres de grandeurs. Il s'agit donc bien d'hypothèses plutôt que de données à proprement parler.

Ces hypothèses ont été collectées par la DSAC lors d'une réunion ayant eu lieu sur site le 12 décembre 2013, en présence du président du syndicat mixte, et de cadres de l'AAPCA, association à laquelle le propriétaire a confié l'exploitation de l'aérodrome. Etaient notamment présent le chef pilote de l'AAPCA, qui est la personne la mieux qualifiée pour décrire les trajectoires réellement suivies par les aéronefs localement.

A l'issue de cette réunion, l'AAPCA a demandé une modification des trajectoires initialement envisagées par la DSAC. Les nouvelles trajectoires lui ont été soumises début 2014 et n'ont dès lors plus fait l'objet de remarques particulières. L'AAPCA devait également se renseigner auprès de l'école d'ULM pour estimer le nombre de mouvements de cette activité, et a validé la valeur de 18000 mouvements sans développement à moyen ni long terme par un courriel du 3 juin 2014, dont le président du syndicat mixte était destinataire en copie. L'instruction du dossier s'est poursuivie sur cette base qui n'a alors fait l'objet d'aucune contestation.

Ce n'est que le 19 avril 2016 que le président du syndicat mixte a écrit au préfet du Var pour contester les hypothèses antérieures, qu'il qualifiait de « projection hypothétique et pour le moins fantaisiste ». Dans ce même courrier le président indiquait son intention d'infléchir le développement non vélivole de la plate-forme par « une restriction des usages qui permettrait de façon définitive de figer les hypothèses de trafic ».

Cette déclaration étant contradictoire avec les éléments présentés jusque-là par l'exploitant, le préfet a demandé au propriétaire de statuer en dernier ressort, et d'arrêter sa position de manière formelle par une délibération de son conseil syndical, ce qu'il a fait le 13 septembre 2016, ramenant le trafic,

ULM à 12 760 mouvements annuels, sans croissance à long terme. Dès lors, cette nouvelle valeur a été retenue, puisqu'elle correspond à la volonté exprimée par le propriétaire de l'aérodrome pour dimensionner le dispositif de protection de son propre terrain vis-à-vis des risques liés à l'urbanisation au voisinage et à sa politique de restriction des usages.

Il faut enfin bien s'entendre sur ce qui est appelé « mouvement ». Sont considérés comme mouvements pour la modélisation soit un décollage (en général vers un autre aérodrome), soit un atterrissage (en général en provenance d'un autre aérodrome), soit un tour de piste. Ce dernier comprend lui-même un atterrissage et un décollage, mais n'est compté que comme un seul mouvement. Les mouvements d'école ULM sont principalement des tours de piste, mais parfois comptés par erreur comme deux mouvements lorsque les intéressés ne connaissent pas cette différenciation. Dès lors il est possible que la sous-estimation mentionnée par les intervenants ULM résulte en réalité simplement d'une manière différente d'estimer les mouvements. Quoiqu'il en soit nous verrons dans la suite que l'impact d'une éventuelle sous-estimation, fut-elle avérée, est en réalité mineur pour l'établissement du projet de PEB.

Il m'est donné confirmation de l'impossibilité d'enregistrer et de décompter de façon réelle et certaine le trafic sur cet aérodrome. La valeur communiquée en 2014 relative aux ULM est cohérente avec données fournies dans les observations du public.

Comme précisé dans les délibérations, je constate que les autorités locales ont demandé une diminution de 29% des données pour ne pas réduire de façon drastique le développement de l'urbanisation.

L'argument de la restriction d'usage, qui en la circonstance, conduirait à une réduction de 29% du trafic ULM par rapport aux données de 2014, m'apparaît très irréaliste. Sachant que la diminution serait beaucoup plus élevée en raison de l'augmentation de trafic intervenu entre 2014 et 2017.

De fait, l'absence de croissance à long terme devient irréaliste également.

Qu'en est-il de l'équilibre budgétaire de l'aérodrome jamais évoqué ?

Est évoqué une possible méconnaissance de la prise en compte des tours de piste comme un seul mouvement au lieu de deux. J'en déduis que les données fournies auraient été modifiées sans expliquer et sans recueillir l'accord de ceux étant à la source de ces données. J'en suis étonnée alors que le dossier rappelle qu'une concertation non obligatoire a été menée. Sur le principe, c'est très contestable.

- *Les mouvements globaux d'ULM en 2017 sont estimés, selon les individus, entre 20000 et 24000. Considérant la valeurs basse de 20 000, l'estimation serait en 2015 d'environ 32000 auxquels s'ajouteraient les mouvements des remorqueurs (7934 + 6530), des autres avions et des hélicoptères, soit une prévision supérieure à 50 000 mouvements/an.*

Dans cette hypothèse, la capacité de l'aérodrome étant loin d'être atteinte,

-quelle incidence sur l'étalement des zones du PEB au-delà de ce qui proposé dans le présent dossier ?

DDTM-DSAC : La sensibilité du trafic sur l'étendue des zones de bruit est modérée. Ainsi un doublement du trafic prévu n'aurait pour effet que d'augmenter le Lden de +3, et inversement une division par deux minorerait le Lden de -3. Autrement dit, une sous-estimation ou à l'inverse une surestimation du trafic futur, qui serait constaté à moyen et long terme et contredirait les hypothèses retenues, n'aurait qu'un effet modéré sur l'étendue des zones de bruit.

L'étendue des zones de bruit B et C est beaucoup moins sensible au trafic qu'au choix de l'indice définissant leur limite. La réglementation prévoit en effet que les limites des zones de bruit peuvent être modulées par le choix d'un indice limite Lden plus ou moins important dans une fourchette prévue par le code de l'urbanisme pour les zones B et C. Cette fourchette est très large : par exemple pour la zone C, le choix peut se faire entre 52 et 57, ce qui représente l'équivalent d'un quadruplement de la gêne. En outre la zone D est

facultative pour les aérodromes du type de Fayence.

Pour le projet de PEB de Fayence-Tourrettes, il a été retenu :

- pour la zone B un Lden de 62, sur quatre valeurs possibles allant de 62 à 65. C'est la configuration la plus protectrice possible. La zone B aurait été identique avec un trafic multiplié par 2 et le choix de l'indice 65 ;
- pour la zone C un Lden de 54, sur six valeurs possibles de 52 à 57. C'est une configuration intermédiaire mais néanmoins protectrice. La zone C aurait été identique avec un trafic multiplié par 2 et le choix de l'indice 57 ;
- l'établissement de la zone D facultative, pour une information des riverains au-delà de la zone C, qui témoigne d'une volonté de ne pas minimiser ni dissimuler aux nouveaux arrivants l'impact du bruit de l'aérodrome.

Ainsi, le PEB pourrait rester identique tout en étant conforme à la réglementation, en jouant sur le choix des indices, jusqu'à un doublement du trafic actuellement envisagé à long terme, soit une perspective de 65 848 mouvements annuels.

Bien entendu, à choix d'indices constants, la surface des zones de bruit serait augmentée. Néanmoins il est vraisemblable que les collectivités concernées seraient fortement mobilisées pour imposer une réduction des indices choisis en cas de modification des hypothèses de trafic afin de préserver leurs perspectives d'urbanisation, aboutissant à un zonage tout à fait identique au zonage actuel.

En résumé, en doublant les hypothèses de la présente étude, le Lden de la courbe 54 serait augmenté de 3 points et deviendrait une courbe de 57. Dans ce cas, la logique voudrait que les autorités locales, conscientes des conséquences sur la santé et le bien vivre des habitants, maintiennent leur choix de limiter la zone C à la nouvelle courbe 54, ce qui placerait en zone C une partie de la zone D du présent projet.

Mon raisonnement m'apparaît confirmé par la précision donnée : « à choix d'indice constant, les zones de bruit seraient augmentées. »

Avancer une hypothèse de décision des élus locaux relative au choix d'un indice qui ne modifierait pas les limites graphiques de la zone C alors que la nuisance sonore serait aggravée relève sûrement du vécu. Je ne peux adhérer à cette hypothèse alors que, pour chacun, la prise en compte de la qualité de l'environnement sonore et la lutte contre le bruit est classée priorité de santé publique.

-quelle incidence sur le classement ou la réglementation de l'aérodrome (y compris PEB) dès lors qu'il franchit la limite de 50 000 mouvements/an ?

DDTM-DSAC : Le seuil de 50 000 mouvements, s'il était atteint, ne nécessiterait pas de révision du PEB à lui seul, comme indiqué plus haut. Ce seuil n'entraîne pas de modification particulière de la classification de l'aérodrome. Les règles d'établissement des PEB ne sont modifiées que dans le cas où un seuil de 10 000 mouvements commerciaux est dépassé.

Rien sur la réglementation, Fayence-Tourrettes n'est pas commercial.

- *Des rumeurs parlent d'une future Dropping Zone. Est-ce prévu dans les hypothèses de mouvements d'hélicoptères, donc dans la détermination des zones du PEB ?*

DDTM-DSAC : Une drop zone est une zone destinée à la réception des parachutistes. Nous n'avons pas d'information sur la réalisation d'une telle zone dans le secteur qui au demeurant n'aurait pas d'impact sur le PEB.

Pourtant, l'aérodrome a une activité de parachutisme associée à divers club de parachutisme seul ou en tandem facilement identifiable sur Internet, mais pas nécessairement à partir d'un hélicoptère.

Le bruit produit par un hélicoptère se situe entre 70 et 90 dB(A).

Le terme est parfois utilisé pour désigner une hélisurface. Si c'est dans ce sens qu'il a été employé lors de l'enquête publique, l'information qui nous a été donnée lors de la collecte des hypothèses est qu'il existerait un projet d'hélisurface à Saint-Paul-en-Forêt.

En ce qui concerne l'aérodrome de Fayence-Tourrettes, il est déjà autorisé aux hélicoptères sans aménagement complémentaire et le trafic concerné a bien été pris en compte dans les hypothèses d'établissement du PEB.

Divers :

Des propositions en vue de réduire fortement les nuisances sonores des remorqueurs sont formulées. Elles relèvent exclusivement de décisions de gestion de l'aérodrome.

Néanmoins, étant mise en application, elles modifieraient sûrement les courbes isophoniques du PEB puisque le bruit serait moins puissant.

Une modification des zones serait-elle envisageable ?

DDTM-DSAC : En l'état actuel des outils de modélisation, il n'existe pas de méthode pour prendre en compte les progrès réalisés en matière de réduction à la source pour l'aviation générale. En effet, il n'existe que deux modèles d'avions légers disponibles dans le logiciel utilisé (logiciel INM 7), au contraire des versions d'avions lourds (Airbus, Boeing...) qui sont toutes détaillées. Néanmoins les progrès dans ce sens doivent être encouragés par l'exploitant d'aérodrome afin de réduire la gêne perçue par les riverains.

Désaccords avec la carte page 8 du rapport de présentation non conforme à la pratique.

- *3 trajectoires pour les atterrissages, survols à 300m jusqu'en début de finale, d'où
-Décollages suivi d'un virage à droite pour la piste 10R et à gauche pour la 28G. La 32 ne sert que très rarement pour es atterrissage planeurs.
-D'autres trajectoires ne sont pas répertoriées.*

« Résumé : les tours de piste au moteur s'effectuent dans le secteur Sud uniquement d'où arrivent et repartent les aéronefs motorisés à destination ou en provenance de Fayence-Tourrettes, à partir ou jusqu'à 300m du sol. »

Sur le même thème, les consignes du club élaborées par le chef pilote de l'AAPCA imposent des trajectoires de décollage sensiblement différentes de celles du dossier, face au vent . Voir 1 plan annexé (3).

La conséquence serait un PEB mal positionné par rapport à l'utilisation de l'aérodrome. Les zones A,B,C,D devraient être modifiées vers le Nord, Nord-Est.

DDTM-DSAC : Les trajectoires utilisées ont été validées par le chef pilote de aéro-club assurant l'exploitation de la plate-forme, et n'avaient pas jusque-là fait l'objet de remarques. Nous précisons que la modélisation tient compte d'une dispersion autour des trajectoires nominales de +/- 0,5 NM en route, pour tenir compte des variations normales de trajectoire en fonction des habitudes différentes des pilotes et des conditions du jour pouvant entraîner des écarts. Il faut également noter que d'une manière générale le chevelu de trajectoires a été défini de manière fine sur ce projet, ce qui conduit à une certaine complexité de modélisation, et à un fort étalement des zones de bruit, à même de prendre en compte un grand nombre de situations.

Il est toutefois toujours possible, si l'expérience confirmait une différence notable de trajectographie à l'avenir, de modifier le PEB à l'occasion d'une prochaine révision. La réglementation permet en effet au préfet de décider à tout moment de la mise en révision du PEB, si les circonstances l'exigent.

Les trajectoires de simple roulage au sol, qui ne font pas partie de la manœuvre de décollage ou d'atterrissage proprement dite, ne sont pas considérées comme dimensionnantes du point de vue des zones de bruit, et ne sont donc pas intégrées à leur calcul. En revanche, le décollage est bien

pris en compte dans la définition des zones de bruit, depuis le point d'alignement sur l'axe de piste, point à partir duquel le pilote met plein gaz pour atteindre la puissance moteur nécessaire au décollage.

Les axes de piste pris en considération dans le projet de PEB sont ceux mentionnés sur la carte publiée par le service de l'information aéronautique (SIA) notamment sur le feuillet GMC (*ground movements chart*). En effet, à moins de consignes particulières approuvées par l'autorité et publiées dans l'information aéronautique, les aéronefs doivent utiliser les axes de piste publiés pour décoller, y compris les planeurs remorqués, en application de la réglementation en vigueur (arrêté du 17 juillet 1992 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs). Les consignes particulières approuvées par la DSAC à Fayence prévoient uniquement l'utilisation ponctuelle d'axes orientés à 147° et 269°. Ces axes n'ont pas été pris en compte dans la modélisation en raison de leur utilisation qui doit rester isolée, donc sans impact notable sur l'enveloppe des zones de bruit.

La trajectoire dite de « mise en piste 28 » mentionnée sur le document de consignes locale de aéro-club, communiqué lors de l'enquête publique, n'entre pas dans ce cadre. D'une part elle semble concerner des opérations régulières et non ponctuelles, d'autre part elle apparaît sur un axe orienté selon le radial 255° et non 269°. Cette modalité d'exploitation de la plate-forme sera discutée avec l'exploitant lors du prochain audit de suivi de l'homologation du terrain afin de retrouver une exploitation conforme aux publications en vigueur.

Indépendamment des réponses de la DSAC, la DDTM rappelle dans son courrier d'accompagnement que « des courbes d'environnement sonore (CES), non obligatoire, peuvent être produites annuellement afin de suivre régulièrement l'évolution des nuisances sonores. Elles reposent sur des engagements et initiatives locales comme les chartes de qualité de l'environnement sonore.

Il est suggéré qu'une telle charte par l'exploitant permettrait un échange avec toutes les parties concernées sur les pratiques et les solutions pour remédier à plusieurs désagréments évoqués. »

Une charte de l'environnement sonore nécessite une collaboration et un consensus des parties prenantes : gestionnaire ; propriétaires de l'aérodrome (Département, communes de Fayence et Tourrettes), les riverains plus ou moins éloignés, utilisateurs aéronautiques professionnels ou particuliers, etc).

Ainsi, en application de l'article R112-9 du code de l'urbanisme rappelé dans le rapport de présentation du dossier, en cas d'évolution des niveaux et au moins tous les cinq ans, le préfet, sollicité par les maires des deux communes ou non, peut demander le réexamen des données du PEB et sa révision .

Observations des Collectivités territoriales

Les collectivités territoriales consultées pour avis dans le cadre de la présente enquête sont :
Commune de Fayence - Commune de Tourrettes - Communauté de Communes Pays de Fayence.

Commune de Fayence :

Le Conseil Municipal a émis un avis favorable sur le PEB pour les zones A, B à 62 Lden, C à 54 Lden et D.

La DDTM fait observer que cet avis favorable s'appuie sur un document cartographique, joint à la délibération, qui est un document de l'avant-projet.

Or, l'avis doit porter sur le projet figurant page 26 du rapport de présentation faisant également l'objet d'un document séparé du rapport « Projet de Plan d'Exposition au Bruit (P-PEB) carte à

Les valeurs des courbes isophoniques pour les limites de zones de bruit retenues par le Conseil Municipal correspondant à celles du projet de PEB proposées au présent dossier, la DDTM a raison de retenir l'avis favorable.

Toutefois, cette « erreur » de plan de référence montre une fois encore le manque de clarté du dossier.

Je note que le Conseil Municipal de Fayence donne un avis favorable pour une courbe 54 égale à 32 924 mouvements /an à long terme(15ans).

Les mouvements actuels pris en compte initialement dans les études, puis contestés (18 000 ULM + 6834 GASPV + 6456 GASPF + 4800 autres avions + 900 hélicoptères = 36990) seraient déjà supérieurs à la valeur rappelée par ledit Conseil.

J'en déduis que le présent PEB ne devrait pas être validé tant que les données n'ont pas été vérifiées et/ou que les mesures prévues pour ne pas dépasser cette valeur dans 15 ans sont précisées..

Commune de Tourrettes :

Le Conseil Municipal a donné un avis favorable sans observation particulière.

Communauté de Communes Pays de Fayence :

La délibération du Conseil Communautaire étant la même que celle de Fayence, les observations sur son contenu sont les mêmes sur le tableau rectifié des consultations territoriales .

Celui de la Communauté de Communes , daté du 26/09/2017 et reçu en Préfecture le 09/10/2017 est réputé hors délai (limite début septembre 2017) et donc n'a pas à être pris en compte..

Ce qui ne change rien, l'absence de réponse étant réputé favorable.

ANNEXES

Liste des pièces jointes :

- 1-Registres d'enquête papier
- 2-Ordonnance du 13 octobre 2017
- 3-arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête du 27 octobre 2017
- 4-complément de dossier
- 5-Publicités :
 - Certificats de début d'affichage
 - Avis d'enquête et annonces journaux
 - Certificats d'affichage définitif
- 6-Courriers reçus ou remis en entretien, courriels
- 7-Synthèse des observations formulées adressée au demandeur
- 8-Mémoires en réponse du demandeur.

CONCLUSIONS DU C.E.

L'avis motivé et détaillé de la Commissaire-enquêteur au titre de la présente enquête publique fait

l'objet d'un **document séparé du rapport d'enquête.**

Le rapport d'enquête et les conclusions sont diffusés en 3 exemplaires :

- Originaux et registre d'enquête à Monsieur le Préfet du Var,
- Copie à Monsieur Le Président du Tribunal Administratif de Toulon,
- Un exemplaire en archives du Commissaire-enquêteur.

Fait le 22 janvier 2018 à LE MUY

La Commissaire Enquêteur



Claudine BLIGOUX