

DEPARTEMENT DU GARD

**REVISION DU PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT
DE L'AERODROME DE
NÎMES-GARONS**

ENQUETE PUBLIQUE

19 février au 20 mars 2018

RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

M. Patrick LETURE

SOMMAIRE

TITRE I - RAPPORT D'ENQUETE	5
1. GENERALITES.....	5
1.1 RÔLE D'UN PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT (PEB).....	5
1.2 OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE	5
1.3 CADRE JURIDIQUE	6
1.4 NATURE ET CARACTERISTIQUES DU PROJET	6
1.4.1. L'aérodrome de Nîmes-Garons.....	6
1.4.2. Elaboration du plan d'exposition au bruit	7
1.4.2.1. L'indice L_{den}	7
1.4.2.2. Evaluation de l'exposition au bruit dans le temps	9
1.4.3. Impact du PEB sur l'urbanisation des 6 communes.....	9
1.4.4. Choix des limites des zones B et C	10
1.5 COMPOSITION DU DOSSIER.....	10
2. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE.....	11
2.1 PROCEDURE DE DESIGNATION ET ARRÊTE D'OUVERTURE.....	11
2.1.1. Pétitionnaire et désignation	11
2.1.2. Arrêté d'ouverture.....	11
2.2 MODALITES DE L'ENQUÊTE	12
2.2.1. Préparation et organisation de l'enquête publique.....	12
2.2.2. Organisation et permanences du commissaire enquêteur.....	13
2.2.3. Entretiens divers.....	14
2.3 INFORMATION EFFECTIVE DU PUBLIC.....	16
2.3.1. Publicité légale.....	16
2.3.1.1. Affichage des avis d'enquête au format A2	16
2.3.1.2. Site de la préfecture du Gard	17
2.3.1.3. Avis dans la presse régionale et locale.....	17
2.3.2. Publicité particulière par commune	17
2.4 CLIMAT DE L'ENQUÊTE	17
2.5 CLOTURE DE L'ENQUÊTE	18
2.6 RELATION COMPTABLE DES OBSERVATIONS.....	18
3. ANALYSE DES OBSERVATIONS	19
3.1 OBSERVATIONS DU PUBLIC	20
3.1.1. Observation de M. Philippe MALIGE.....	20
3.1.1.1. Réponse de la DGAC.....	20
3.1.1.2. Commentaire du commissaire enquêteur	20
3.1.2. Observation de Mme Simone BAYOL	20
3.1.2.1. Réponse de la DGAC.....	20
3.1.2.2. Commentaire du commissaire enquêteur	20
3.1.3. Observation de M. Yves RODRIGEZ	21
3.1.3.1. Réponse de la DGAC.....	21
3.1.3.2. Commentaire du commissaire enquêteur	21
3.1.4. Observation de M. et Mme Philippe JOLY-FABRE.....	22
3.1.4.1. Réponse de la DGAC.....	22
3.1.4.2. Commentaire du commissaire enquêteur	22
3.1.5. Courriel de M. Philippe MALIGE du 19/02/18	22
3.1.5.1. Réponse de la DGAC.....	23
3.1.5.2. Commentaire du commissaire enquêteur	23
3.1.6. Lettre de M. le maire de Garons du 21/02/18.....	24
3.1.6.1. Réponse de la DGAC.....	25

3.1.6.2.	Commentaire du commissaire enquêteur	25
3.1.7.	Observation de Mme Elisabeth BIAGETTI du 23/02/18	26
3.1.7.1.	Réponse de la DGAC.....	26
3.1.7.2.	Commentaire du commissaire enquêteur	26
3.1.8.	Courriel de M. Alain ORIOL du 27/02/18	27
3.1.8.1.	Réponse de la DGAC.....	27
3.1.8.2.	Commentaire du commissaire enquêteur	27
3.1.9.	Courriel de M. et Mme CAIZERGUES du 02/03/18	28
3.1.9.1.	Réponse de la DGAC.....	28
3.1.9.2.	Commentaire du commissaire enquêteur	29
3.1.10.	Courriel de l'association LA RASSADE de Saint-Gilles du 08/03/18	29
3.1.10.1.	Réponse de la DGAC.....	30
3.1.10.2.	Commentaire du commissaire enquêteur	30
3.1.11.	Observation de M. Jean-Pierre BENEDETTI du 19/03/18.....	32
3.1.11.1.	Réponse de la DGAC.....	32
3.1.11.2.	Commentaire du commissaire enquêteur	32
3.1.12.	Observation de M. Sylvain BARREIRO du 16/03/18.....	32
3.1.12.1.	Réponse de la DGAC.....	32
3.1.12.2.	Commentaire du commissaire enquêteur	32
3.2	QUESTIONS COMPLEMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR	32
3.2.1.	Points fixes et APU.....	32
3.2.1.1.	Réponse de la DGAC.....	33
3.2.1.2.	Commentaire du commissaire enquêteur	33
3.2.2.	Enveloppe PEB sur Garons.....	33
3.2.2.1.	Réponse de la DGAC.....	33
3.2.2.2.	Commentaire du commissaire enquêteur	33
3.2.3.	Paramètres météorologiques	33
3.2.3.1.	Réponse de la DGAC.....	34
3.2.3.2.	Commentaire du commissaire enquêteur	34
3.2.4.	Activité Sécurité Civile	34
3.2.4.1.	Réponse de la DGAC.....	34
3.2.4.2.	Commentaire du commissaire enquêteur	34
3.2.5.	Catégories d'appareils	34
3.2.5.1.	Réponse de la DGAC.....	34
3.2.5.2.	Commentaire du commissaire enquêteur	35
3.2.6.	Délai de modélisation de courbes	35
3.2.6.1.	Réponse de la DGAC.....	35
3.2.6.2.	Commentaire du commissaire enquêteur	35
TITRE II - CONCLUSIONS ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR	36	
1.	RAPPELS SUR LE PEB DE L'AERODROME DE NÎMES-GARONS	36
1.1	GENERALITES.....	36
1.2	L'AERODROME DE NÎMES-GARONS.....	36
1.3	L'INDICE L_{den}	37
1.4	PROJET DE PEB	37
1.5	COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUÊTE	37
2.	CONCLUSIONS MOTIVEES	38
2.1	ASPECT REGLEMENTAIRE	38
2.1.1.	Procédure suivie avant l'enquête publique	38
2.1.2.	Procédure pendant l'enquête publique.....	39
2.2	DROIT A L'INFORMATION DU PUBLIC.....	39
2.3	PARTICIPATION DU PUBLIC	40
2.5	ANALYSE DES DONNEES NECESSAIRES A L'INM.....	42
2.5.1.	Données en entrée	42

2.5.2.	Analyse des données sur Nîmes-Garons.....	42
2.5.3.	Hypothèses de trafic.....	43
2.5.4.	Données actualisées pendant l'enquête publique.....	43
2.5.4.1.	La BASC	43
2.5.4.2.	La SDTS.....	43
2.5.4.3.	Par le contrôle de la circulation aérienne	44
2.6	<i>CHOIX DE LA COURBE D'INDICE L_{den} POUR LA ZONE C</i>	44
2.7	<i>MODELISATION DU BRUIT DES AERONEFS</i>	45
2.8	<i>RECOMMANDATIONS</i>	46
2.8.1.	Révision ultérieure du PEB.....	46
2.8.2.	Survol de la commune de Garons.....	46
2.8.3.	Désignation du commissaire enquêteur	46
2.8.4.	PPBE de Nîmes.....	46
2.8.5.	Garons et l'article 55 de la loi SRU.....	47
3.	AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR	48
TITRE III - ANNEXES		50
ANNEXE I	DECISIONS DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF.....	51
ANNEXE II	ARRETE PREFECTORAL D'OUVERTURE D'ENQUETE PUBLIQUE	52
ANNEXE III	PUBLICATIONS SUR MIDI LIBRE ET LA MARSEILLAISE	57
ANNEXE IV	PANNEAUX A2 AUTOUR DE L'AERODROME.....	61
ANNEXE V	CERTIFICATS D'AFFICHAGE SUR LES SIX COMMUNES.....	63
ANNEXE VI	HYPOTHESES DE TRAFIC DE L'EXPLOITANT.....	70
ANNEXE VII	PAGE DE GARDE DU PV DE SYNTHESE.....	71
ANNEXE VII	MEMOIRE EN REponse DE LA DGAC.....	72

TITRE I - RAPPORT D'ENQUETE

1. GENERALITES

1.1 RÔLE D'UN PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT (PEB)

Le PEB est un document d'urbanisme opposable à toute personne publique ou privée. Il n'a aucun effet sur l'activité réelle de l'aérodrome ni sur les constructions existantes. Il règlemente l'utilisation des sols aux abords d'un aérodrome :

- en maîtrisant l'urbanisation au voisinage de l'aérodrome afin, d'une part, d'éviter l'exposition immédiate ou à terme de nouvelles populations aux nuisances du bruit et, d'autre part, de préserver l'activité aéronautique et l'équipement aéroportuaire ;
- en édictant des règles d'urbanisme compatibles avec les SCoT et opposables aux Plan Locaux d'Urbanisme (PLU), Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV), visant à interdire ou limiter les possibilités de construction dans les zones soumises au bruit des aéronefs, telles qu'elles sont délimitées par le PEB ;
- en introduisant des obligations en matière d'information des riverains.

Le PEB est illustré par un seul document cartographique à l'échelle de 1/25000 sur lequel sont reportées les limites de l'aérodrome, le tracé des pistes et les courbes délimitant les zones de bruit d'intensité décroissante : A, B, C et facultativement D. Dans chacune de ces zones, les constructions nouvelles et les interventions sur l'existant sont définies par l'article L112-10 du code de l'urbanisme.

Le Plan d'Exposition au Bruit est un outil de prévention.

1.2 OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE

L'aérodrome de Nîmes-Garons est situé à 9 km dans le Sud-Sud Est de Nîmes. Il accueille des appareils de l'aviation légère, de l'aviation commerciale et d'affaire, de la sécurité civile depuis avril 2017.

Depuis la fermeture de la Base Aéronavale de Nîmes-Garons au 1^{er} juillet 2011, cet aérodrome est affecté, à titre principal, au ministre chargé de l'aviation civile pour le transport aérien et au ministère de l'intérieur pour la sécurité civile, à titre secondaire. L'aérodrome de Nîmes-Garons est de catégorie B selon le décret du 3 octobre 1962, ouvert à la Circulation Aérienne Publique (CAP) par un arrêté du 23 novembre 1962. Il est exploité depuis le 1^{er} janvier 2017 par EDEIS (délégation de service public) via la Société d'Exploitation de Nîmes Aéroport (SENA).

Il dispose actuellement d'un PEB approuvé par arrêté préfectoral du 3 août 1984 (STBA/EGU/41/B). Il a été établi selon les normes IP (Indice Psophique) délimitant les zones A ($IP > 96$), B ($89 < IP < 96$) et C ($84 < IP < 89$) par les lignes isopsophiques, dites aussi lignes d'égale gêne.

Depuis 2002, l'indice L_{den} (Level Day/Evening/Night) remplace l'indice IP. Il s'exprime en décibels A (dB(A)). C'est un indice moyenné de bruit calculé par une formule appropriée, qui pondère le bruit d'un avion selon que le vol est effectué en journée (de 6h à 18h), en soirée (de 18h à 22h) ou la nuit (de 22h à 6h).

Le décret du 26 décembre 2012 modifie le mode de calcul en introduisant la notion de nombre de journées caractéristiques des mouvements pour les aérodromes qui supportent un trafic limité et irrégulier.

L'objectif est de dresser une nouvelle carte graphique des zones de bruit A, B, C et d'une zone D facultative conformément à la réglementation nationale et européenne :

- zone de bruit fort A, comprise à l'intérieur de la courbe d'indice L_{den} 70 ;
- zone de bruit fort B, comprise entre la courbe d'indice L_{den} 70 et la courbe dont l'indice peut être fixé entre les valeurs L_{den} 65 et L_{den} 62 ;
- zone de bruit modéré C, comprise entre la limite extérieure de la zone B et la courbe dont l'indice peut être fixé entre les valeurs L_{den} 57 et L_{den} 52 ;
- zone de bruit faible D, comprise entre la limite extérieure de la zone C et la courbe d'indice L_{den} 50.

Le projet de révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Nîmes-Garons concerne les communes de Bouillargues, Caissargues, Garons, Générac Nîmes et Saint-Gilles.

1.3 CADRE JURIDIQUE

Les textes régissant l'enquête publique relative à la procédure de révision de ce PEB de Nîmes-Garons correspondent :

- aux articles L112-3 à L112-17 et R112-1 à R112-17 du code de l'urbanisme relatifs au plan d'exposition au bruit établi pour les aérodromes ;
- aux articles L123-1 à L123-19 et R123-1 à R123-27 du code de l'environnement relatifs aux enquêtes publiques portant sur des opérations susceptibles d'affecter l'environnement ;
- aux articles R571-58 à R571-65 du code de l'environnement relatifs à l'enquête publique concernant spécifiquement le plan d'exposition au bruit des aérodromes ;
- à l'arrêté préfectoral n° 30-2017-12-26-006 du 26 décembre 2017 portant ouverture d'enquête publique concernant la révision du PEB de l'aérodrome de Nîmes-Garons.

1.4 NATURE ET CARACTERISTIQUES DU PROJET

1.4.1. L'aérodrome de Nîmes-Garons

L'aérodrome de Nîmes-Garons s'étend sur 240 ha entièrement implanté sur la commune de Saint-Gilles. Il dispose d'une piste unique orientée Nord/Sud dont la longueur est de 2443 m et sa largeur 45 m. Il est équipé d'installations permettant les vols guidés à l'aide d'instruments dits IFR.

Compte tenu de l'orientation du vent dans la région, la piste nord (QFU 36) est utilisée à 70 % (axe de décollage et d'atterrissage face au nord) et le QFU 18 à 30 %.

Cet aérodrome figure parmi les 8 aéroports de l'arc méditerranéen qui accueillent régulièrement du trafic commercial. Il propose des lignes régulières vers l'Angleterre, la Belgique et l'Afrique du nord.

Depuis le 1^{er} avril 2017, la base de la sécurité civile (BASC) a quitté l'aérodrome de Marseille-Provence pour rejoindre cette plateforme.

Mvts/an	Commerciaux	Non commerciaux	Total
2011	1609	13184	14793
2012	1572	15607	17179
2013	1552	15676	17228
2014	1571	15738	17309
2015	1515	18436	19951

Nombre total de mouvements entre 2011 et 2015 sur Nîmes-Garons

1.4.2. Elaboration du plan d'exposition au bruit

1.4.2.1. L'indice L_{den}

Adopté par la France en 2002 (article R112-1 du code de l'urbanisme), 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, est exprimée en décibels (dB(A)), et son calcul est conforme à la formule suivante :

$$L_{den} = 10 \times \log [1/24 \times (12 \times 10^{L_d/10} + 4 \times 10^{(L_e + 5)/10} + 8 \times 10^{(L_n + 10)/10})]$$

Cet indice de bruit L_{den} répartit les 24 heures en 3 tranches pour tenir compte de la plus grande sensibilité au bruit au cours de 2 dernières périodes :

- Indice **d** (day) pour la période de jour comprise entre 6 heures et 18 heures ;
- Indice **e** (evening) pour la période de soirée entre 18 heures à 22 heures avec une pénalisation sonore de 5 dB correspondant à 3,16 ($\sqrt{10}$) mouvements opérés de jour ;
- Indice **n** (night) pour la période de nuit entre 22 heures et 6 heures du lendemain avec une pénalisation sonore de 10 dB correspondant à 10 mouvements opérés de jour.

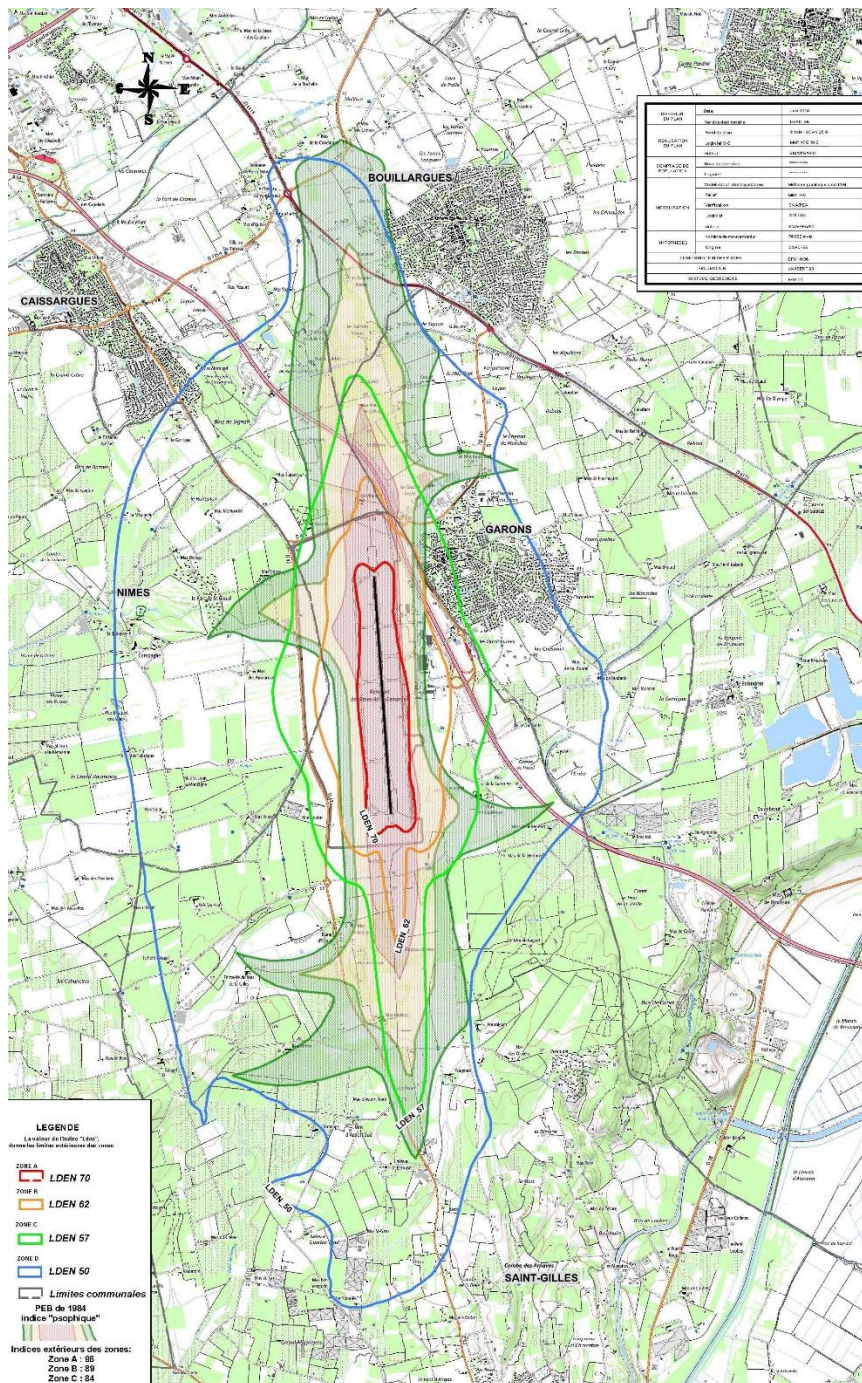
La valeur de l'indice L_{den} est obtenue par sommation énergétique des niveaux sonores calculés pour chaque passage d'avion en affectant les pondérations prédéfinies pour ces trois périodes jour/soirée/nuit.

La modélisation est réalisée à l'aide du logiciel INM de la FAA américaine (Integrated Noise Model de la Federal Aviation Administration) qui prend en compte :

- Les niveaux sonores émis par chaque type d'aéronefs lors des phases de décollage, d'atterrissage et de posé/décollé (TAG) ainsi que les paramètres de bruit pour les phases de montée, descente et palier ;
- Les lois de la propagation du bruit dans l'air ;
- Les coordonnées des seuils des pistes, longueur des pistes ;
- Les trajectoires empruntées par les aéronefs avec une dispersion associée ;
- Les conditions météorologiques moyennes sur une année sans découpage de la journée (jour-soirée-nuit) ;
- Un modèle numérique du terrain (relief) ;

- Le trafic aéronautique avec le nombre à l'arrivée et au départ sur les différentes trajectoires selon les trois périodes de la journée en heures locales ;
- Le nombre de jours pris en compte pour ce trafic est 365 jours ou un nombre inférieur pouvant descendre jusqu'à 180 jours*.

* L'article R.112-2 du code de l'urbanisme autorise une modélisation à un nombre de jours inférieur à 365 pour les aérodromes n'excédant pas 10000 mouvements d'appareils commerciaux. Un mouvement représente un atterrissage ou un décollage. Si cette possibilité est exploitée, le choix de l'indice extérieur de la zone « C » ira alors de 52 dB(A) à 57 dB(A) au lieu de 55 dB(A) à 57dB(A).



Courbes PEB 84 (IP) et projet PEB (Lden)

1.4.2.2. Evaluation de l'exposition au bruit dans le temps

Le PEB définit des zones de bruit autour de l'aérodrome en s'appuyant sur des hypothèses à court, moyen ou long terme de développement et d'utilisation de la plateforme. Ces zones ne reflètent pas nécessairement la réalité du moment mais l'enveloppe des expositions au bruit des aéronefs selon ces trois horizons.

On peut parler de butées temporelles : court terme à 5 ans, moyen terme de 5 à 10 ans et long terme de 15 à 20 ans, sans perdre de vue que la pertinence des hypothèses prises en compte pourra être réexaminée tous les 5 ans (R112-9 du code de l'urbanisme) et qu'un maire d'une commune impactée par le PEB peut, à tout moment, saisir le préfet pour demander une révision de ce document via la commission consultative de l'environnement (CCE).

Concernant les infrastructures aéronautiques, la piste ne subira pas de modifications à court, moyen ou long terme donc l'hypothèse prise en compte est la situation actuelle.

Concernant le trafic constaté, les hypothèses suivantes sont retenues :

- Décollage et atterrissage : 70 % en direction du nord et 30 % en direction du sud ;
- Le trafic est réparti tout au long de l'année sur 365 jours ;
- En accord avec l'exploitant de l'aérodrome, le nombre de mouvements annuel* (du gros porteur de catégorie 1 > 250 tonnes (type Airbus A340 ou Boeing B747) au moyen porteur de catégorie 6 < 9 tonnes s'établit à :
 - o 47609 mouvements pour le court terme ;
 - o 58107 mouvements pour le moyen terme ;
 - o 76082 mouvements pour le long terme.

*Informations reportées sur le tableau B page 27 du rapport de présentation.

1.4.3. Impact du PEB sur l'urbanisation des 6 communes

Zones A et B : Les constructions nouvelles et toute action sur l'existant visant à accroître la capacité d'accueil d'habitants sont interdites sauf si elles sont liées aux activités aéronautiques ou indispensables aux populations existantes.

Zone C : Sont autorisées les constructions individuelles non groupées dans des secteurs déjà urbanisés et desservis par des équipements publics et si elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances.

Zone D : Les constructions sont autorisées sous réserve d'une isolation acoustique et de l'information des futurs occupants.

Logements par commune	Zones PEB	A > 70	B > 62	C > 57	D > 50	Total A-D	Population estimée
Bouillargues	C D	0	0	0	75	75	195
Caissargues	B C D	0	0	1	119	120	295

Logements par commune	Zones PEB	A > 70	B > 62	C > 57	D > 50	Total A-D	Population estimée
Garons	C D	0	0	380	1372	1752	4678
Générac	/	0	0	0	0	0	0
Nîmes	D	0	0	0	218	218	464
Saint-Gilles	B C D	0	1	6	141	148	379

Nombre de logements et population concernée par le PEB

1.4.4. Choix des limites des zones B et C

La commission consultative de l'environnement (CCE) s'est réunie une première fois le 26 avril 2017 en présence du préfet du Gard, président de la commission.

Après une présentation du projet de PEB de l'aérodrome de Nîmes-Garons par la DGAC, les membres ont votés :

- La création d'une zone D d'indice extérieur 50 dB(A) – à l'unanimité ;
- La limite extérieure de la zone B avec l'indice L_{den} 62 dB(A) – à l'unanimité ;
- La limite extérieure de la zone C avec l'indice L_{den} 57 dB(A) – une voix contre.

1.5 COMPOSITION DU DOSSIER

Conformément à l'article R571-60 du code de l'environnement, le dossier soumis à enquête est composé des documents suivants :

- Une notice explicative précisant la portée des PEB ;
- Le projet de PEB avec un rapport de présentation de décembre 2017 de 26 pages comprenant :
 - o des généralités sur les PEB (méthode d'élaboration, zones de bruit et les règles d'urbanismes applicables), la démarche d'élaboration avec une présentation de l'aérodrome de Nîmes-Garons, l'élaboration technique et le choix des limites des zones B et C ;
 - o la représentation graphique au 1/25000 avec les 4 zones L_{den} 70, 62, 57 et 50.
- 7 annexes :
 - o Procédure d'établissement du PEB ;
 - o Niveaux d'isolation acoustique devant être atteints dans les différentes zones du PEB ;
 - o Articles L112-1 à L112-17 du code de l'urbanisme ;
 - o Articles R112-1 à R112-17 du code de l'urbanisme ;
 - o Rappel des textes régissant l'enquête publique ;
 - o PEB en vigueur (arrêté préfectoral du 3 août 1984) ;
 - o Sigles et abréviation.
- Avis des communes concernées : tableau de synthèse et délibération de la commune de Garons du 27 juillet 2017.
- Avis de la CCE du 28 novembre 2017 avec compte-rendu.

2. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

2.1 PROCEDURE DE DESIGNATION ET ARRÊTE D'OUVERTURE

2.1.1. Pétitionnaire et désignation

La demande de désignation d'un commissaire enquêteur chargé de conduire l'enquête publique « Révision du Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Nîmes-Garons » émane du Préfet du Gard (DDTM) en date du 1^{er} décembre 2017.

J'ai été désigné par le Vice-président du Tribunal Administratif de Nîmes le 4 décembre 2017 - décision n° E17000162 / 30 (cf. annexe I).

2.1.2. Arrêté d'ouverture

Réf. : arrêté préfectoral n° **30-2017-12-26-006** du 26 décembre 2017 (cf. annexe II).

Les principaux éléments de l'arrêté d'enquête sont :

- La durée de l'enquête publique est de 30 jours, du lundi 19 février à 09h00 au mardi 20 mars 2018 à 18h00.
- Les pièces du dossier soumis à enquête ainsi que les registres d'enquête sont tenus à la disposition du public au siège de l'enquête à la mairie de Garons ainsi que dans les 5 autres mairies : Saint-Gilles, Générac, Bouillargues, Nîmes et Caissargues pendant les horaires habituels d'ouverture.
- Le public pourra consulter, pendant la durée de l'enquête, le dossier sur le site des services de l'Etat :

<http://www.gard.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques>

- Les observations écrites peuvent être consignées sur les six registres d'enquête ou bien adressées par écrit à :

Monsieur le commissaire enquêteur

PEB aérodrome de Garons

Mairie de Garons

Grand rue

30128 Garons

Ou par courriel à l'adresse dédiée :

enquete-publique-peb-garons@aviation-civile.gouv.fr

- Les dates et heures de permanences du commissaire enquêteur sur Garons et Nîmes sont :
 - lundi 19 février 2018 : de 09h00 à 12h00 en mairie de Garons ;
 - mercredi 28 février 2018 : de 09h00 à 12h00 aux services techniques de la mairie de Nîmes (152 avenue Robert Bompard) ;
 - mardi 20 mars 2018 : de 15h00 à 18h00 en mairie de Garons.
- Un avis au public faisant connaître l'ouverture de l'enquête sera publié quinze jours au moins avant le début de celle-ci et rappelé dans les huit premiers jours de l'enquête dans deux journaux diffusés dans le département. Cet avis sera affiché dans les 6 communes et publié sur le site de la préfecture du Gard.

- Le commissaire enquêteur dispose de trente jours à compter du 20 mars 2018 pour transmettre son rapport et ses conclusions motivées à la DDTM du Gard.

2.2 MODALITES DE L'ENQUÊTE

2.2.1. Préparation et organisation de l'enquête publique

Mercredi 20 décembre 2017 :

Réunion à l'aérogare de Nîmes-Garons avec MM François Millet (DDTM Gard), Léon Dal Maso (DGAC Toulouse) et Didier Andreu (DGAC Montpellier).

- Visite de la partie Est de l'aérodrome – localisation des 3 emplacements des panneaux format A2 sur fond jaune ;
- Préparation de l'arrêté d'enquête publique avec choix des lieux et horaires des trois permanences ;
- Complément d'informations relatif au dossier soumis à enquête au profit du commissaire enquêteur.

Mardi 6 février 2018 :

Dans le cadre de la mise en place et de la préparation de l'enquête publique sur 5 des 6 communes, j'ai contrôlé l'affichage officiel et vérifié la documentation et les registres.

- Caissargues : entretien avec M. Yves-Richard Collins (1^{er} adjoint délégué à l'urbanisme et à l'environnement) et Mme Navarro (DGS) ;
- Nîmes – services techniques : entretien avec Mme Sylvie Bacciani du service foncier en charge des enquêtes publiques ;
- Générac : entretien avec Mme Pascale Bats du service urbanisme en charge du dossier d'enquête publique ;
- Saint-Gilles : entretien avec Mme Claudine André du service foncier/cadastre puis avec M. Jean-Pierre Garcia (2^{ème} adjoint) ayant participé aux 2 réunions de la CCE en 2017 ;
- Bouillargues : entretien avec M. Maurice Gaillard maire, M. François Dupuis 3^{ème} adjoint et M. Durand du service urbanisme.

Jeudi 8 février 2018 :

Rendez-vous en mairie de Garons et entretien avec M. Alain Dalmas maire, M. Jean-Pierre Benedetti adjoint à l'urbanisme et M. Alain Ricardou DGS. Vérification de la documentation et contrôle de l'affichage officiel.

Vendredi 9 février 2018 :

Rendez-vous en mairie de Générac et entretien avec M. Maurice Blachas adjoint au tourisme et à l'économie ayant participé aux 2 réunions de la CCE en avril et novembre 2017. Par ailleurs, il avait occupé les fonctions de directeur de l'aérodrome de Nîmes-Garons de 1997 à 2007. Son éclairage sur l'activité commerciale de la plateforme était intéressant.

2.2.2. Organisation et permanences du commissaire enquêteur

Dates et heures de permanence :

- **lundi 19 février 2018** : de 09h00 à 12h00, 6 personnes et/ou groupes de personnes reçues en mairie de Garons.
- **mercredi 28 février 2018**: de 09h00 à 12h00. Aucune personne n'est venue consulter le dossier aux services techniques de la ville de Nîmes (épisode neigeux important à partir de 09h30 sur le sud du Gard).
- **mardi 20 mars 2018** : de 15h00 à 18h15. Aucune personne n'est venue à la dernière permanence sur la mairie de Garons. Bilan de la participation avec M. le maire à l'issue de la permanence.

Lieux : 1/- petite salle avec ordinateur dédié en rez de chaussée de la mairie Garons avec salle d'attente et accès PMR.

2/- salle « Figuier » en rez de chaussée des services techniques de la mairie de Nîmes avec accès PMR.

Affluence :

Date	Lieu	Nom	Type d'observation
19/02/18	Garons	M. Philippe Malige	Ecrite – R1
		Mme Simone Bayol	Ecrite – R2
		M. Alain Dalmas, maire	Orale
		M. Yves Rodriguez	Ecrite- R3
		M. et Mme Philippe Joly-Fabre	Ecrite – R4
		M. Alain Oriol	Orale
		M. Philippe Malige	Courriel – SP1 +R9
21/02/18	Garons	M. Alain Dalmas, maire	Lettre – R5 + SP1
23/02/18	Garons	Mme Elisabeth Biagetti	Ecrite – R6
27/02/18	Garons	M. Alain Oriol	Courriel – SP2 + R7
02/03/18	Garons	M. et Mme Caizergues	Courriel – SP2 + R8
08/03/18	Saint-Gilles	Association « La Rassade »	Courriel – SP3 + R10
16/03/18	Garons	M. Sylvain Barreiro	R12
19/03/18	Garons	M. Jean-Pierre Benedetti	R11
20/03/18	Garons	M. Alain Dalmas, maire	Orale

R + n° : registre d'enquête **SP + n° semaine** : site de la préfecture

2.2.3. Entretien divers

Mardi 13 février 2018 :

Réunion avec la directrice de l'aéroport Mme Lilian Bruguier et M. Pascal Molinari chef de la circulation aérienne sur l'aérodrome de Nîmes-Garons.

Cette réunion a permis d'affiner les données de trafic sur l'aéroport en 2016 et 2017. Ces dernières n'étaient pas connues au moment de l'établissement du dossier d'enquête. La colonne « Entrainement » permet de distinguer les vols non commerciaux des activités d'entraînement aéronautique (tours de piste par école de pilotage et Sécurité Civile) qui occasionnent des nuisances sonores importantes.

Mvts/an	Commerciaux	Non commerciaux	Entrainement	Total
2010	1431	2469	6963	10863
2011	1609	3024	10159	14792
2012	1572	5276	10331	17179
2013	1552	15124	554	17230
2014	1571	15564	174	17309
2015	1515	17986	450	19951
2016	1594	17976	714	20284
2017	1732	22890	731	25353

Mouvements réalisés sur l'aérodrome de Nîmes-Garons entre 2010 et 2017

Pour 2017, par rapport à 2016, on note une augmentation des vols commerciaux avec passagers de près de + 9 % et pour les vols non commerciaux et l'entraînement, l'arrivée de la Sécurité Civile fait faire un bond de + 25 % à l'activité aérienne.

Les hypothèses de trafic à court, moyen et long terme, présentés en page 27 du dossier, ont été élaborées en décembre 2011 et actualisées en juillet 2013.

Hypothèses de trafic avec dates d'échéance	Court terme 31/12/2016	Moyen terme 31/12/2020	Long terme 31/12/2025
Mouvements entraînement	26920	33364	44494
Mouvements ARR/DEP	20689	24743	31588
Mouvements globaux	47609	58107	76082
Mouvements réalisés	20284	/	/

Le 1^{er} constat est que l'activité réelle de 20284 mouvements au 31 décembre 2016 est bien inférieure aux hypothèses de trafic retenues en 2013. Il faut multiplier par **2,35** le nombre de mouvements aéronautiques pour obtenir l'hypothèse retenue à court terme.

Les éléments nouveaux recueillis au cours de cette réunion par rapport aux hypothèses de trafic initiales et autres points importants sont :

- Aujourd'hui, par rapport aux hypothèses de trafic, il ne reste plus qu'une seule école de pilotage AIRWAYS (6000 mouvements/an) depuis que la seconde (HUB' AIR resté seulement 1 an et ½) a arrêté son activité en début 2017.
- Des nouveaux avions d'armes (Dassault F1, Douglas A4 Skyhawk,...) appartenant à la Société SDTS sont présents sur la plateforme et effectuent du travail aérien au profit des forces armées.
- Entraînement accru des pilotes de la Sécurité Civile sur la plateforme de Garons. Quand ils étaient basés sur Marignane, ils s'entraînaient sur Aix en Provence, Avignon ou Le Castelet.
- En 2011, l'école de pilotage ESMA implantée sur Montpellier devait créer une antenne sur Nîmes-Garons avec une prévision de 16000 mouvements par an. En 2018, le projet n'a toujours pas abouti. Actuellement un consortium chinois étudie la possibilité d'une école de pilotage sur le site (rythme : 12 élèves tous les 2 mois) avec la construction d'un nouvel hangar de 1500 m² au nord de la tour de contrôle. De nouveaux contacts, si poursuite du projet, sont attendus fin 2018.
- La Sécurité Civile (BASC) est en train de remplacer ses Tracker par 6 nouveaux avions CONAIR Canadiens DASH 8-400 entre 2019 et 2022 modulables en avion de transport.
- Dès fin mars 2018, une activité drones équipés de moteurs électriques au sud de la BASC est attendue dans un volume restreint et une hauteur de travail max de 150 m/sol.
- Le syndicat mixte en charge de l'aéroport ne comprend plus que Nîmes Métropole et le Conseil Départemental du Gard depuis le départ d'Alès Agglomération en 2017.

Jeudi 15 février 2018 :

Réunion à la station météorologique de Nîmes-Courbessac avec M. Arnaud Wodey, ingénieur météo, et M. Stéphane Roos, chef de station.

Etude des statistiques de vent, température et humidité sur l'aérodrome de Nîmes-Garons pour la période 2012 à 2017. Ces données météorologiques sont normalement implémentées dans l'INM pour la modélisation des courbes isophones.

Il ressort que :

- le vent moyen est de **26 km/h** sur un axe principal nord (QFU 36) et secondaire sud-est (axe moyen 160°) entre septembre et novembre (QFU 18) ;
- la température moyenne quotidienne, est de **15,6°** ;
- l'humidité relative moyenne est de **64 %**.

Mardi 6 mars 2018 :

Réunion à la base de la sécurité civile avec MM. Jean-François Moniotte, Roger Gennai, membres de la direction, puis avec M. Eric Mahoudo responsable activité BSC.

Il ressort que :

- La fin des Tracker est planifiée au 31/12/22 remplacés progressivement par six DASH 8-400 à partir de 2019, avions polyvalent de la classe des 30T pouvant emporter 10T d'eau ou produit retardant, du fret ou des passagers.
- Le futur parc sera composé de 12 Canadair, 8 DASH 8 et 3 Beechcraft de reconnaissance. Il est difficile aujourd'hui de planifier le nouveau format des activités avec ce nouvel avion à partir de 2022.
- L'activité de la BASC s'établit comme suit entre 1^{er} avril 2017 et le 28 février 2018 (11 mois) :

En catégorie 5 (< 20T) :	Beechcraft	479 mvts	
	Canadair	3176 mvts	
	Tracker	2166 mvts	Total : 5821 mvts
En catégorie 4 (> 20T) :	Dash 8	716 mvts	Total général : 6537 mvts

Les vols avant 8 heures du matin et retour après 20 heures se déroulent uniquement pendant la période des feux (juillet, août et septembre) et représentent 179 mouvements pondérés soit 3 % max.

L'estimation sur une 1^{ère} année est de **7000 mouvements** entre le lever de soleil + 1 heure et le coucher de soleil – 1 heure.

- Des consignes de l'officier sécurité des vols ont été données dès le 3 mai 2017 pour ne pas survoler les zones habitées de Garons à l'est et du parc de Saint-Cloud à l'ouest.
- L'aire de points fixes, des avions en maintenance avec Sabena Technics, positionné au sud-ouest de la BASC est ceinturée par un merlon composé de gabions pour protéger les bâtiments du bruit rayonné lors des essais moteurs.

2.3 INFORMATION EFFECTIVE DU PUBLIC

2.3.1. Publicité légale

La publicité réglementaire a été effectuée conformément aux dispositions des articles L.123-10 et R.123-11 du Code de l'Environnement et aux prescriptions de l'arrêté préfectoral d'enquête.

2.3.1.1. Affichage des avis d'enquête au format A2

Quatre avis d'enquête publique à fond jaune au format A2 ont été placés à différents points autour de l'aérodrome de Nîmes-Garons (les 3 premiers placés par la DGAC) – cf. photos en annexe IV :

- A la sortie de l'aérogare devant le passage piéton avant de rejoindre le parking ;

- Sur la route à proximité du groupement d'hélicoptères de la Sécurité Civile ;
- Après le rond-point de Garons avant de passer sur le pont de l'A54 ;
- Sur le rond-point de Garons en face du LIDL (placé par les services techniques de la commune de Garons).

2.3.1.2. Site de la préfecture du Gard

Conformément à l'article L123-10 du code de l'environnement concernant l'information du public par voie dématérialisée, se trouvait sur le site de la préfecture du Gard <http://www.gard.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques> à partir du 1^{er} février 2018 l'ensemble du dossier soumis à enquête publique sous le libellé « **Plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Nîmes-Garons** » :

- Avis d'enquête publique PEB Garons ;
- Arrêté préfectoral du 26 décembre 2017 ;
- Projet de PEB Garons - partie rapport de présentation ;
- Projet de PEB Garons – carte au 1/25000 ;
- Compte rendu de la CCE du 26 avril 2017 ;
- Compte rendu de la CCE du 28 novembre 2017 ;
- Dossier « Courriels reçus semaine 1 » du 23 février 2018 ;
- Dossier « Courriels reçus semaine 2 et 3-2 » du 14 mars 2018.

2.3.1.3. Avis dans la presse régionale et locale

Journaux	Dates de parution des annonces légales	
	<i>1^{er} avis</i>	<i>rappel</i>
Midi Libre	2 février 2018	23 février 2018
La Marseillaise*	16 janvier 2018	23 février 2018

* Un rappel supplémentaire est paru également le 6 février 2018 sur La Marseillaise. Les copies des parutions sont visibles à l'annexe III.

2.3.2. Publicité particulière par commune

Les 6 certificats d'affichage sont joints en annexe V.

Chaque commune, en plus de l'affichage officiel, a indiqué sur son site internet les dates de cette enquête publique ainsi que les horaires et lieux de permanence du commissaire enquêteur. Certaines l'ont mentionné en plus dans leur journal communal ou flyer et l'information était également lisible sur des panneaux lumineux.

2.4 CLIMAT DE L'ENQUÊTE

L'enquête publique s'est déroulée dans un climat serein. L'attente a parfois été un peu longue au siège d'enquête à la mairie de Garons lors de la 1^{ère} permanence.

Quelques personnes ont pris connaissance du dossier directement sur le site de la préfecture du Gard à partir de chez eux avant de transmettre un courriel sur l'adresse dédiée.

2.5 CLOTURE DE L'ENQUÊTE

La dernière permanence au siège de l'enquête sur la commune de Garons le mardi 20 mars m'a permis de signer et de récupérer le premier registre.

Conformément à l'article R123-18 du code de l'environnement et à l'article 6 de l'arrêté préfectoral n° 30-2017-12-26-006 du 26 décembre 2017, après signature des cinq autres registres récupérés le mercredi 21 mars dans les autres communes, un rendez-vous pour l'après-midi même a été demandé à la DGAC Toulouse – Mme Isabelle Romby chef de la division Régulation et Développement Durable / M. Léon Dal Maso responsable du projet de PEB de la DSAC sud - pour leur remettre en mains propres les observations écrites et orales consignées dans le procès-verbal de synthèse. Le porteur de projet dispose alors d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles.

2.6 RELATION COMPTABLE DES OBSERVATIONS

Les 3 permanences sur Garons et Nîmes ont permis à près d'une quinzaine de personnes de me rencontrer. Au total, ce sont 30 observations qui ont été portées sur les deux registres d'enquête de Garons et Saint-Gilles. Sur les autres communes, quelques personnes sont venues consulter le dossier sans toutefois déposer d'observation.

A noter que tous les courriels reçus sur le site de la préfecture, sous forme d'observation ou de lettre, ont été répliqués sur le registre papier de Garons, siège de l'enquête, dans les plus brefs délais par le secrétariat de mairie.

Il en est de même sur le registre de Saint-Gilles pour le courriel reçu de la part d'une association locale.

3. ANALYSE DES OBSERVATIONS

Suite au procès-verbal de synthèse remis le mercredi 21 mars 2018 après-midi dans les locaux de l'aérogare de Nîmes-Garons, le mémoire en réponse du porteur de projet a été transmis au commissaire enquêteur par courriel le mardi 3 avril 2017 après-midi puis reçu par courrier recommandé le 4 avril 2018 (cf. annexes VII et VIII).

Les observations sont numérotées dans l'ordre chronologique d'enregistrement sur le registre de la commune de Garons, siège de l'enquête publique. Dans ce paragraphe, la réponse de la DGAC est en caractères gras grisé. Mon commentaire est en italique.

Préambule du mémoire en réponse de la DGAC en date du 29 mars 2018.

L'aérodrome de Nîmes-Garons est classé « B » au sens du code l'aviation civile. A ce titre, il doit être doté d'un plan d'exposition au bruit (PEB).

La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 a introduit un nouvel indice en remplacement de l'indice dit « psophonique », utilisé jusqu'alors pour les plans d'exposition au bruit.

Cet indice, Lden (Level day-evening-night, c'est à dire niveau jour-soirée-nuit) pondère le bruit d'une journée sur les trois périodes que sont le jour, de 06H00 à 18H00, la soirée, de 18H00 à 22H00 et la nuit de 22H00 au lendemain 06H00. Bien entendu, toutes les heures sont locales.

La directive a également introduit la notion de « carte de bruit » pour tous les types de transport, ferré, routier et aérien utilisant cet indice.

Elle est transposée en droit français par arrêtés et décret (arrêté du 04 avril 2006, arrêté du 03 avril 2006, arrêté du 24 mars 2006, décret du 24 mars 2006) et les différents articles des codes de l'urbanisme et de l'environnement sont ainsi mis à jour.

Le décret n° 2002-626 du 26 avril 2002 fixant les conditions d'établissement des plans d'exposition au bruit et des plans de gêne sonore des aérodromes et modifiant le code de l'urbanisme (NOR : EQUA0200251D), aujourd'hui abrogé, indiquait dans son article 5 que les plans d'exposition au bruit devaient être révisés avant le 31 décembre 2005.

Des projets précédents ont bien vu le jour dans les années 2000. Mais face à l'emprise des courbes significativement plus importantes du fait de la prise en compte dans les hypothèses de trafic des appareils militaires à réaction, alors présents en nombre, ceux-ci n'ont pas abouti.

L'objectif d'un PEB est d'éviter « d'exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit » (article L112-10 du code de l'urbanisme).

Et pour atteindre ce but, le PEB qui est annexé au plan local d'urbanisme (PLU), au plan de sauvegarde et de mise en valeur ainsi qu'à la carte communale (L112-6 du code de l'urbanisme), restreint le droit à construire en fonction de la situation du bien dans ses zones (L112-10 du code de l'urbanisme).

3.1 OBSERVATIONS DU PUBLIC

3.1.1. Observation de M. Philippe MALIGE

2, rue du Maréchal Leclerc – 30128 Garons

Demande que soient définies précisément les dates prises en compte dans la prévision qui pourraient nécessiter une actualisation des données, voire une reconstitution des courbes.

3.1.1.1. Réponse de la DGAC

Si aucune date précise ne définit les échéances court, moyen et long termes dans le document, le travail sur les hypothèses de trafic réalisé avec l'exploitant s'est fait sur des échéances respectives de 5, 10 et 15 ans. Par ailleurs, l'article R112-9 du code de l'urbanisme dispose que pour un aérodrome doté d'une commission consultative de l'environnement (CCE), c'est le cas pour Nîmes-Garons, il revient à la commission d'examiner « tous les cinq ans au moins la pertinence des prévisions ayant servi à l'établissement du plan ... »

3.1.1.2. Commentaire du commissaire enquêteur

Le point 1 de la remarque de M. Philippe Malige est pertinent puisqu'aucune échéance n'est donnée dans le rapport. Il serait intéressant qu'à l'avenir les échéances de 5, 10 et 15 ans soient mentionnées à minima dans le rapport de présentation.

Les données obtenues en cours d'enquête publique (cf. annexe VI) auprès de l'exploitant de l'aérodrome lors de la réunion du 13 février 2018 donnent les échéances suivantes beaucoup plus précises que celles indiquées ci-dessus sachant que l'étude a été conduite en décembre 2011 et actualisée en juillet 2013 :

- Court terme : 31 décembre 2016 – 47609 mouvements
- Moyen terme : 31 décembre 2020 – 58107 mouvements
- Long terme : 31 décembre 2025 – 76082 mouvements (base de travail pour l'établissement du PEB).

Concernant le point 2, effectivement ce sera à la CCE de réexaminer les éléments actualisés dans 5 ans au plus après approbation de ce PEB.

3.1.2. Observation de Mme Simone BAYOL

4, rue des tamaris – 30128 Garons

Signale la présence d'avions et d'hélicoptères passant à la verticale de sa maison de temps en temps.

3.1.2.1. Réponse de la DGAC

Le PEB n'est pas un volume contenant l'ensemble des trajectoires sur lesquelles évoluent les appareils au départ ou à l'arrivée de cet aérodrome.

3.1.2.2. Commentaire du commissaire enquêteur

Ces infractions aux règles de l'air doivent être signalées par plainte auprès de l'exploitant de l'aérodrome. Si besoin, l'exploitant peut demander au contrôle local d'aérodrome la trajectographie des aéronefs en question en apportant le plus de renseignements possibles : jour, heure, type d'avion, hauteur estimée,...

Le circuit de piste indiqué sur la fiche d'atterrissage à vue fait passer les avions dans l'Est du terrain à une altitude de 1800 pieds (hauteur 1500 pieds) donc normalement à l'extérieur du centre de Garons (circuit à 1300 pieds dans l'Ouest). Ces éléments sont rappelés régulièrement par les contrôleurs aériens.

Il serait peut-être nécessaire que l'exploitant de l'aérodrome mette en place une charte avec les différents organismes travaillant sur l'aérodrome si le nombre de plaintes est conséquent.

La procédure à suivre pour porter plainte est la suivante :

S'adresser au responsable qualité de l'aéroport – 04 66 70 49 35 (horaires de bureau) sinon H24 au 04.66.70.49.49 ou courriel sgs@nacc.aeroport.fr.

Vous pouvez aussi mentionner l'infraction aérienne directement sur le site de l'aéroport www.aeroport-nimes.fr/gp/Reclamation/759 en étant le plus complet sur le descriptif du survol aérien.

3.1.3. Observation de M. Yves RODRIGEZ

2 bis, rue Marcel Pagnol – 30128 Garons

Après lecture du projet, je suis contre vu le faible nombre de mouvements d'avions depuis le départ de la BAN.

Quelles sont les dates exactes de prise en compte des hypothèses de trafic ?

3.1.3.1. Réponse de la DGAC

Concernant les échéances la réponse est apportée au § 3.1.1.1.

Par ailleurs, il est important de préciser que le plan d'exposition au bruit n'a aucun effet sur les constructions et les populations existantes. Ce n'est pas une empreinte sonore de l'activité aérienne d'une plate-forme modélisée sur l'année. La modélisation intervient sur des hypothèses de trafic à long terme car l'objectif d'un PEB est d'éviter d'exposer de nouvelle population aux nuisances sonores et ce, même en cas d'évolution de cette activité aérienne.

3.1.3.2. Commentaire du commissaire enquêteur

La date prise en compte pour la modélisation des courbes de bruit est le 31/12/2025 et le nombre de mouvements est estimé à 76082. Il est vrai que pour atteindre cette activité-là, il faudrait que l'activité 2017 (25353 mouvements) soit multipliée par trois en huit ans. Ce sera le rôle de la CCE de réexaminer l'activité effective de la plateforme régulièrement ou sur demande d'une commune.

Cependant, ce terrain de Nîmes-Garons a besoin d'un PEB pour éviter d'exposer de nouvelle population aux nuisances sonores aéronautiques car celui en vigueur actuellement date de 1984 et il est totalement obsolète (l'indice psophonique n'est plus en vigueur depuis 2002).

3.1.4. **Observation de M. et Mme Philippe JOLY-FABRE**

A la lecture du projet, il nous paraît surprenant un nombre aussi important de mouvements avec aucune date sur les échéances à court, moyen et long terme.

3.1.4.1. Réponse de la DGAC

Ce sujet est abordé au § 3.1.1.1.

3.1.4.2. Commentaire du commissaire enquêteur

Effectivement, le nombre de 76082 mouvements au 31/12/2025 me paraît difficile à atteindre (3 fois le trafic actuel en 8 ans). Ce sera à la CCE de réexaminer l'activité réelle éventuellement à l'échéance du moyen terme au 31/12/2020 par exemple puis de demander une nouvelle étude de courbes isophoniques à la DGAC via le circuit officiel (voir réponse DGAC au § 3.2.6.1) pour la révision du PEB si nécessaire.

3.1.5. **Courriel de M. Philippe MALIGE du 19/02/18**

« Le dossier soumis à enquête publique de la DGAC d'octobre 2017 ainsi que le document power point remis lors de la CCA du 28/04/2017, complétés des commentaires émis de la part des acteurs concernés en novembre 2017, soulèvent de ma part quelques interrogations, voire quelques incompréhensions.

En effet, si je ne conteste pas l'utilité de ce PEB, je m'étonne de constater que concernant l'activité aéronautique, les dates des données relevées ne sont arrêtées qu'en 2015.

Or l'activité aéronautique depuis cette date a fortement évolué, notamment et entre autres, avec l'arrivée à temps plein de la Sécurité civile (avions) en 2017 ainsi qu'une forte baisse de l'activité ressentie en tant que riverain. Cette baisse d'activité devrait être validée par les chiffres de 2016 et 2017.

En outre, pour réaliser les projections d'activité à court, moyen et long terme, le rapport s'appuie donc sur des données de 2011 à 2015, ce qui n'est pas suffisant, du fait de l'activité depuis ces dates et compte tenu du fait qu'à aujourd'hui nous pouvons disposer des données réelles des exercices 2016 et 2017.

De plus nous n'avons aucune indication sur la méthode employée pour le calcul des prévisions.

Il serait bien plus pertinent, alors que les discussions vont s'étaler au moins jusqu'en fin 2018, d'actualiser les données pour d'une part coller à la réalité et d'autre part s'appuyer sur des bases réelles pour des prévisions « statistiques » à moyen et long terme.

Dans un deuxième temps, il est permis de douter de la validité des données techniques (outil de modélisation) sur les aéronefs saisies dans le logiciel d'évaluation américain concernant les niveaux sonores par appareil.

En effet, ces données sont issues des cahiers techniques des industriels de l'aéronautique (fabricants) eux-mêmes. Avec l'affaire du « diesel gate » impliquant plusieurs marques automobiles nous avons là la preuve que le doute est permis.

Il en résulte donc que seule une demande de mesures, au sonomètre et in situ, diligentée par les pouvoirs publics serait valable.

Enfin, me faisant l'écho de certains maires, dont celui de Garons, la commune subit la triple peine avec un PEB tel qu'il est défini aujourd'hui.

En effet un tel plan :

- réduit la possibilité d'extension du village,
- minore de fait les rentrées fiscales futures,
- pénalise la commune actuellement en déficit de logements sociaux qui devrait continuer à payer des amendes. »

3.1.5.1. Réponse de la DGAC

Concernant les hypothèses de trafic, les réponses sont données dans les points ci-dessus. Le nombre de mouvements a évolué à la hausse sur 2016 et 2017 avec respectivement 20284 et 25353 mouvements. Concernant l'outil de modélisation des aéronefs, si la base de données initiale en 2002 était effectivement pauvre en appareils de la communauté européenne, il en va tout autrement aujourd'hui. En effet on y trouve toute la famille Airbus dont le profil de vol est affiné par le service technique de l'aviation civile.

3.1.5.2. Commentaire du commissaire enquêteur

En complément aux éléments donnés par la DGAC, je vous communique les informations suivantes :

Point 1 : La Sécurité Civile

Les éléments obtenus auprès de la BASC lors de la réunion du 6 mars puis actualisées au 31 mars 2018 donnent les éléments suivants sur la 1^{ère} année d'exploitation sur Nîmes-Garons (01/04/17 au 31/03/18) :

- 7000 mouvements dont 8 % de 18 à 22h et 5% de 22h à 6h du matin ;
- Dont 766 mouvements en DASH 8-300 soit 11 % en catégorie 4 (moyen porteur > 20 tonnes).

Ces données réelles sont supérieures aux prévisions de trafic communiquées par l'exploitant de l'aérodrome en 2013 (cf. annexe VI). Face aux 7000 mouvements réalisés, nous n'en avons que 5834 prévus (catégories 4 et 5) soit une augmentation de 20 % sur l'activité de la BASC.

Point 2 : Activité de la plateforme en 2017

Elle a augmenté de 25 % entre 2016 et 2017 liée en partie à l'activité nouvelle de la Sécurité Civile à compter du 1^{er} avril 2017.

Des informations grand public sont publiées tous les ans sur le site <http://www.aeroport.fr/view-statistiques/nimes-ales-camargue-cevennes> permettant de connaître l'évolution en nombre de mouvements et en passagers sur tous les aérodromes français.

Point 3 : Le logiciel INM (Integrated Noise Model)

L'outil actuel utilisé par la DGAC pour la production de cartes de bruit est l'INM 7.0d (comme indiqué sur le cartouche de la carte au 1/25000). Il est compatible avec la méthode internationale de calcul de courbes de bruit autour des aérodromes. Il sert ainsi à la réalisation de PEB pour de nombreux aérodromes dans le monde. Il utilise la base de données ANP (Aircraft, Noise and Performance) qui est une base de données de référence au niveau international pour la modélisation du bruit des avions. Par exemple, pour le DASH 8-300 de la Sécurité Civile, les niveaux acoustiques en dB(A) sont donnés pour tout le spectre de fréquences allant de 50 Hz à 10000Hz découpés en 24 tranches et ce, pour les mouvements de départ et d'arrivée. L'outil semble donc performant. En aucun cas, ce ne sont des mesures prises in situ avec un sonomètre.

Point 4 : le PEB et Garons

L'aérodrome de Nîmes-Garons a besoin d'un PEB actualisé car celui de 1984 est obsolète. Sa seule vocation est de protéger les populations nouvelles des nuisances sonores liées à la plateforme aéroportuaire.

3.1.6. Lettre de M. le maire de Garons du 21/02/18

« Le projet de PEB mis en place par arrêté préfectoral du 26 décembre 2017, a donné lieu à un avis défavorable unanime de la part des membres du conseil municipal.

Ce projet suscite en effet un certain nombre d'interrogations de la part de l'équipe municipale, tant sur sa méthode d'élaboration que sur son impact s'il venait à être définitivement approuvé. La présence, désormais, de la zone de bruit C sur près d'un cinquième de la zone urbaine de Garons, est pour le moins surprenante alors qu'il est notoirement avéré une nette décroissance de l'activité aéroportuaire du fait du départ de la BAN et de la faiblesse de l'aviation commerciale sur le site.

Le projet PEB, validé en l'état, aura d'une part des conséquences immédiates :

- Pour les administrés souhaitant valoriser leur patrimoine immobilier,
- Pour la commune, supprimant toute potentialité de création de logements locatifs sociaux tout en étant soumis à l'article 55 de la loi SRU.

A titre d'exemple, les espaces identifiés sur le plan joint permettraient la création d'environ 25 logements locatifs sociaux chacun. En conséquence, un réexamen des objectifs fixés par la loi SRU serait légitime, compte tenu de la contrainte majeure émanant de la zone C.



D'autre part, je m'interroge sur la définition des hypothèses de mouvements. Ces dernières ont tout d'abord été établies graduellement dans le temps, pour le court terme, le moyen terme et le long terme, sans que soit précisément définies ces durées. En outre, le fondement même de ces hypothèses, pour le long terme de 76000 mouvements annuels, n'apparaît pas étayé sur des données pertinentes et objectives dans le rapport de présentation. Or, cette perspective conditionne le positionnement des zones de bruit.

Je vous serai gré de bien vouloir tenir compte de ces observations dans le cadre de l'enquête. »

3.1.6.1. Réponse de la DGAC

Comme précisé en préambule, l'objectif d'un PEB est d'éviter « d'exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit » (article L112-10 du code de l'urbanisme).

Le sujet des hypothèses de trafic est quant à lui abordé au § 3.1.1.1.

3.1.6.2. Commentaire du commissaire enquêteur

Je suis d'accord avec le préambule de la DGAC. Il ne faut exposer de nouvelles populations aux nuisances sonores liées à l'aéronautique d'où le besoin impératif d'un nouveau PEB sur cet aérodrome. D'ailleurs, la plupart des habitants de Garons le souhaite.

La méthode d'élaboration de la DGAC avec le logiciel INM a déjà fait ses preuves sur de très nombreux terrains d'aviation. Les données nécessaires à l'élaboration des courbes isophones sont issues des prévisions de trafic sur l'aérodrome élaborées par l'exploitant.

On peut effectivement constater que pour atteindre la cible de 76082 mouvements en 2025 il faudrait multiplier par 3 l'activité mesurée en 2017. Si tel n'est pas le cas, Monsieur le maire peut provoquer une réunion de la CCE afin de réévaluer l'activité prévisible sur l'aérodrome et en fonction des résultats demander une révision du PEB.

A propos des 3 secteurs envisagés par la municipalité pour créer des logements locatifs sociaux (voir croquis), il ne faut pas accroître la capacité d'accueil d'habitants sur ce secteur (intérieur de la zone C) car ils seraient exposés aux nuisances de bruit. En revanche, l'article L122-10 du code de l'urbanisme autorise en c) des constructions individuelles non groupées. Lors de la réunion du 8 février 2018 en mairie, il a été évoqué l'instruction de permis de construire individuels, au sud immédiat du cimetière, pour deux parcelles : AB300 (env. 1140 m²) et AB306 (env. 640 m²).

3.1.7. Observation de Mme Elisabeth BIAGETTI du 23/02/18

1, rue Xavier tronc – 30128 Garons

Je suis surprise par ces données car nous ne sommes absolument pas dérangés par le trafic aérien qui est, somme toute, assez faible. Je suis contre cette révision.

Je souhaiterais indiquer que, habitant le long de l'aéroport et de la D442 nous sommes, par contre, énormément gênés par le bruit incessant des camions et de la circulation qui mène du rond-point de l'autoroute et de la nouvelle zone. Nous ne pouvons plus laisser les fenêtres ouvertes la nuit pendant l'été. Il vaudrait mieux analyser cette nuisance qui, elle, est réelle et constante.

3.1.7.1. Réponse de la DGAC

Le PEB est basé sur des hypothèses de trafic modélisées. Ces dernières concernent uniquement les appareils en vol et non pas le trafic routier ou ferré. Se référer au préambule (entête du chapitre 3).

3.1.7.2. Commentaire du commissaire enquêteur

En complément, je rajouterais que concernant les nuisances sonores liées au transport terrestre sur la commune de Garons, le PLU de 2012 l'évoque dans son § 7 avec les dispositions de l'arrêté du 30 mai 1996.

Vous êtes personnellement concerné par des infrastructures de catégorie 1 (axe de l'autoroute A54 à moins de 150 m de votre habitation) et de catégorie 3 (axe de la RD442 à moins de 50 m également). L'isolement acoustique de vos bâtiments doit tenir compte de niveaux sonores suivants : en catégorie 1 : 83 dB de jour et 78 de nuit / en catégorie 3 : 73 dB de jour et 68 de nuit. Des précisions sont apportées en annexe 6.6 du PLU ou bien au titre II de l'arrêté de référence.

Ce sont les seuls éléments que j'ai trouvés concernant les nuisances sonores effectives liées à l'autoroute A54 et aux camions transitant vers la zone Mitra le long de votre rue.

3.1.8. Courriel de M. Alain ORIOL du 27/02/18

J'habite à Garons dans le secteur de l'école Jean Monnet.

J'ai vu durant l'été, en période d'incendie, des Canadiens virer au-dessus de ce secteur. Est-ce prévu dans les plans de vol ?

Bien que la base aérienne militaire soit fermée, il y a encore des passages fréquents d'avions de chasse (environ 1 fois par semaine). Ces mouvements sont-ils programmés dans le PEB ?

L'aérodrome est aussi un lieu de développement économique à haute technicité : société de maintenance des avions et hélicoptères, base de la sécurité civile, essais au sol et en vol. Il est, de plus, proche de la zone Mitra et de la sortie d'autoroute. Cette attractivité économique complémentaire au tourisme peut expliquer l'optimisme manifesté dans la prévision des mouvements aériens.

Le PEB semble équilibré. J'y suis favorable.

3.1.8.1. Réponse de la DGAC

Le PEB ne constitue pas un volume devant être respecté par les appareils au départ ou à l'arrivée.

Concernant les bombardiers d'eau, dans le cas où les pilotes s'envolent pour une intervention sur un incendie, la route la plus directe est privilégiée. En revanche, si les pilotes procèdent à des entraînements, il serait judicieux qu'ils respectent le tour de piste voire qu'un modus vivendi soit trouvé soit au sein de la commission consultative de l'environnement, dont c'est la prérogative. Cela peut être également abordé directement entre la sécurité civile et l'exploitant.

Enfin, cette plate-forme peut accueillir des appareils de la Défense. Ces mouvements ne sont pas pris en compte, du fait notamment de leur faible nombre à l'année.

3.1.8.2. Commentaire du commissaire enquêteur

Concernant la Sécurité Civile et les Canadair en particulier, le survol de Garons a été évoqué lors de la réunion du 6 mars 2018 avec les responsables de la BASC. Des consignes ont été données aux équipages depuis le 3 mai 2017 de ne pas procéder au rassemblement après décollage par survol à très basse altitude des villages et lotissements environnants. Si besoin, vous pouvez vous reporter au § 3.1.2.2 pour dépôt d'une plainte auprès de l'exploitant de l'aérodrome.

Concernant les mouvements d'avions de chasse à partir de la plateforme, ce PEB n'a pas pris en compte l'implantation d'une nouvelle société SDTS (Secapem Défense Training Solutions) sur l'aérodrome depuis septembre 2015. Après divers contacts avec elle, je vous informe qu'elle effectue des missions de service aérien au profit de la Marine Nationale. Elle possède 4 avions de chasse (2 A4N et 2 MB 339) et réalise environ 400 mouvements par an dont 22 % en dehors des créneaux 06h00-18h00. Aucun entraînement aéronautique n'est prévu sur Nîmes-Garons.

Pour les autres passages d'avions de chasse de bases de l'Armée de l'Air, les consignes des contrôleurs aériens aux pilotes sont d'éviter les passages travers à la

piste en basse altitude mais autorisés dans l'axe de piste pour reconnaissance en cas de déroutement.

3.1.9. Courriel de M. et Mme CAIZERGUES du 02/03/18

« Après lecture des divers documents mis à notre disposition, nous constatons l'oubli de certaines nuisances sonores.

- Aucune mention des avions en maintenance sur le tarmac de la piste. Cette nuisance est aussi intense qu'un décollage d'avion à ceci près qu'elle dure bien plus longtemps (parfois de longues dizaines de minutes). Elle se déroule tout au long de la journée et déborde très souvent dans la tranche 18-22h. Si elle est supportable en hiver dans une maison fermée, elle l'est beaucoup moins en été quand les fenêtres de celle-ci sont ouvertes (même en zone D).

- Aucune mention également des 2 mirages qui manœuvrent régulièrement autour du village. Ils décollent à toute heure de la journée et de la nuit (parfois à 4h-5h du matin). Ces avions à réaction ont une nuisance sonore telle, qu'il n'y a plus de notion de zone A, B, C, D.

- Enfin, l'étude des nuisances sonores se base sur la moyenne des trajectoires des aéronefs. Mais une catégorie d'avions semble ne respecter que très rarement les trajectoires « dites correctes ». La maniabilité des Canadairs leurs permet de suivre la même trajectoire à l'aller et au retour. Ils sont capables de décoller face au vent et de se poser dos au vent. Ils empruntent donc une trajectoire nord-sud pour le décollage et une sud-nord pour l'atterrissage. Ce qui va à l'encontre de votre étude qui a un prérequis de décollage et atterrissage face au vent. De plus, ils ne suivent que très rarement la piste jusqu'au bout et coupent très fréquemment leur trajectoire en traversant de village de part en part en direction du barrage de Vallabrègue ; et ce à très basse altitude. De fait, les zones de bruits n'ont plus lieu d'être et le village entier devient une zone B (voire A avec certains vols).

Pour conclure, cette étude ne nous semble pas correspondre à la réalité du terrain. En effet, les données ont plus de 3 ans et ne reflètent pas l'état actuel du trafic aérien de l'aéroport de Nîmes-Garons. Estimer le trafic à court, moyen et long terme avec des données non actualisées ne peut porter que préjudice au village de Garons et à ses habitants (futurs et anciens). »

3.1.9.1. Réponse de la DGAC

Les données prises en compte dans le PEB vont au-delà du trafic réel. Le but n'étant pas de cartographier des zones de bruit correspondant à la réalité de 2018, mais d'éviter d'exposer de nouvelles populations aux nuisances sonores en fonction des évolutions pressenties du trafic à court, moyen et long termes.

Un PEB ne tient compte que des appareils en évolution autour (à l'arrivée ou au départ voire en tour de piste) d'une plate-forme. Les bruits industriels ne sont pas considérés dans les plans d'exposition au bruit. Ils doivent en revanche apparaître dans les cartes stratégiques de bruit. L'arrêté du 04 avril 2006 relatif

à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement, dispose en effet :

« III. - 1° Pour le bruit industriel, des données appropriées d'émission peuvent être obtenues par des mesures réalisées suivant l'une des méthodes suivantes :

- ISO 8297 : 1994 « Acoustique - Détermination des niveaux de puissance acoustique d'installations industrielles multisources pour l'évaluation des niveaux de pression acoustique dans l'environnement - méthode d'expertise » ;

- EN ISO 3744 : 1995 « Acoustique - Détermination des niveaux de puissance acoustique émis par les sources de bruit à partir de la pression acoustique - méthode d'expertise dans des conditions approchant celles du champ libre sur plan réfléchissant » ;

- EN ISO 3746 : 1995 « Acoustique - Détermination des niveaux de puissance acoustique émis par les sources de bruit à l'aide d'une surface de mesure enveloppante au-dessus d'un plan réfléchissant ».

Les survols de Garons doivent être identifiés par l'exploitant et un rappel doit être fait par ce dernier aux équipages incriminés.

3.1.9.2. Commentaire du commissaire enquêteur

Effectivement le PEB ne traite que des mouvements d'avions lors du décollage et de l'atterrissage. Il serait intéressant qu'une carte stratégique de bruits (CSB) soit associée à un plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) qui existe déjà sur Nîmes depuis le 3 octobre 2015. Il doit être révisé en 2020 et je propose dans mes conclusions qu'il prenne en compte le bruit généré par l'activité autour de l'aérodrome de Nîmes-Garons dont la liste non exhaustive comprend les points fixes de Sabena Technics, la maintenance des appareils de la Sécurité Civile et autres activités nouvelles sur la plateforme qui se développe.

Vous évoquez des « Mirage » décollant de nuit. Cette activité correspond très certainement aux avions de chasse de la SDTS (voir § 3.1.8.2). Ils effectuent du travail aérien en mer à partir de Nîmes-Garons (activité non connue à l'époque de l'élaboration des hypothèses de trafic en 2011-2013).

Quant aux avions de la Sécurité Civile effectuant le décollage et l'atterrissage du même côté de la piste (QFU), c'est certainement parce que le vent est nul car en aéronautique on évite de se poser avec beaucoup de vent arrière.

L'étude du PEB prend en compte 70 % des décollages face au nord et 30 % face au sud sur l'ensemble des mouvements associés à l'horizon long terme.

Concernant le survol de Garons en basse altitude par des avions, vous pouvez vous reporter au § 3.1.2.2 pour dépôt d'une plainte auprès de l'exploitant de l'aérodrome.

3.1.10. Courriel de l'association LA RASSADE de Saint-Gilles du 08/03/18

Notre association LA RASSADE rassemble tous ceux qui souhaitent la préservation de la biodiversité et du patrimoine naturel de Saint-Gilles à travers celui des entités

géographiques constituées par les Costières et la Camargue. Elle s'implique ainsi dans l'ensemble des démarches d'aménagement et de gestion du territoire communal menées notamment par la ville de Saint-Gilles et la Communauté d'agglomération de Nîmes-Métropole.

Le Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport de Nîmes-Garons nous semble globalement pertinent en lien avec l'activité aéronautique actuelle et prévisible sur la plateforme aéroportuaire. Nous le validons et il ne doit en aucun cas de notre avis être revu à la baisse s'il veut conserver son objectif.

Nous attirons néanmoins votre attention sur une incohérence entre ce PEB révisé et le PLU de la ville de Saint-Gilles en cours de révision.

En effet, le PLU en cours de révision de la ville de Saint-Gilles prévoit sur des aménagements sur le secteur 2AUEa intégré dans la zone de bruit fort B du PEB au règlement explicite :

« 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 ».

Or le projet de PLU prévoit dans la zone 2AUEa d'autoriser notamment (page 76 du règlement du PLU) :

- « Les hébergements hôteliers ainsi que les hébergements dans des résidences ou foyers avec service (notamment résidences étudiants) » ;
- « L'aménagement et l'extension des ICPE existantes... » ;
- « Les installations classées autorisées dans la mesure où leurs conditions d'exploitation sont compatibles avec les secteurs d'habitat existants à proximité ».

Il apparaît indéniablement que le règlement du PLU en cours de révision prévoit des constructions (notamment hôtelières) incompatibles avec le règlement de la zone B du PEB.

Nous vous sollicitons donc afin que vous alertiez au plus tôt les services préfectoraux sur cette incompatibilité et sur la nécessité de modifier le projet de PLU de la ville de Saint-Gilles.

3.1.10.1.Réponse de la DGAC

Dès que le PEB sera approuvé, il devra être annexé au PLU et s'imposera à ce document d'urbanisme (article L.112-6 du code de l'urbanisme). A partir de la date de la signature de l'arrêté préfectoral portant approbation du PEB, tous les permis de construire délivrés dans les zones du PEB devront être conformes à la réglementation en vigueur.

Par ailleurs, les résidences hôtelières, du fait d'un critère temps d'occupation plus long que dans un simple hôtel, sont proscrites dans les zones « C » d'un PEB et à plus forte raison dans les zones « A » et « B » (la 4^{ème} chambre du tribunal administratif de Bordeaux, audience du 26 juin 2007, n° 0700477, résidence de tourisme en zone « C » du PEB sur la commune d'Eysines).

3.1.10.2.Commentaire du commissaire enquêteur

Le PLU de la commune a été approuvé en conseil municipal le 27 mars 2018 après diverses modifications dont celles de la DDTM demandées par la lettre du 17 octobre 2017 « avis des PPA ». En pages 3 et 4 dernier alinéa, l'Etat demande à ce que le règlement soit modifié concernant la zone 2AUEa car il est interdit sur les zones A et B du PEB de construire des résidences étudiantes.

Le nouveau texte du règlement est le suivant :

« ARTICLE 2AUE2 – Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions Sont notamment autorisées, sous conditions, les constructions, occupations et utilisations du sol suivantes :

Dans le secteur 2AUEa :

Les constructions et installations destinées aux activités multiples reliées à l'activité de l'aéroport et notamment :

- *Les constructions destinées à l'habitat pour le logement des personnes dont la présence est d'une nécessité absolue pour assurer la direction, le fonctionnement ou la surveillance des établissements ou des services généraux de la zone à condition de ne pas dépasser 70 m² de surface plancher et d'être intégrés dans le volume du bâtiment d'activité,*
- *Les hébergements hôteliers,*
- *Les hébergements temporaires nécessaires à l'activité aéronautique ou liés à celle-ci,*
- *La construction et l'extension des installations classées autorisées pour la protection de l'environnement existantes dans la mesure où leurs nouvelles conditions d'exploitation n'aggravent pas les dangers ou les inconvénients en résultant,*
- *Les installations classées autorisées dans la mesure où leurs conditions d'exploitation sont compatibles avec les secteurs d'habitats existants à proximité. »*

La référence « ainsi que les hébergements dans les résidences ou foyers avec service (notamment résidences étudiantes) » a disparu de ce texte à l'alinéa 2. Il s'agit pour le rédacteur de ce texte de rendre possible la réalisation d'hébergements temporaires pendant quelques semaines. De fait, cela se rapproche d'une vocation hôtelière et non d'une occupation continue de locaux qui seraient mis à disposition.

N'ayant pas de carte du PLU approuvé avec surcharge du PEB, il est difficile de définir précisément les contours de la zone 2AUEa mais il semble que la partie à l'ouest de l'A54 est en zone B du PEB et seule une petite partie est à l'Est de l'autoroute en zone C.

A la lecture de la jurisprudence du TA de Bordeaux en date du 26 juin 2007, la modification du règlement du PLU de Saint-Gilles ne permettra pas de construire d'hébergements hôteliers, même en zone C du PEB.

Je note et j'approuve le parallélisme des formes avec les logements locatifs sociaux que souhaitait mettre en place la municipalité de Garons en zone C (cf. § 3.1.6).

3.1.11. Observation de M. Jean-Pierre BENEDETTI du 19/03/18

Je suis très surpris car vous évoquez un nombre de vols ahurissants alors que le rythme des vols est très inférieur à ce qu'il était et malgré cela le PEB est de plus en plus élargi au point de geler 20% de la commune. Quant aux mesures prises, on peut douter de leur fiabilité. Des terrains sont gelés alors que l'on pénalise la commune sur les logements sociaux.

3.1.11.1. Réponse de la DGAC

La forme de ce nouveau PEB est bien plus conforme en termes de répartition de la gêne sonore que ne pouvait l'être le PEB de 1984, époque où les outils de modélisation n'étaient pas les mêmes.

Un PEB n'est pas basé sur l'année « n » ou « n-1 » mais sur des hypothèses de trafic dont la CCE peut analyser la pertinence tous les cinq ans.

Quant au gel des terrains, cela est abordé dans la réponse au § 3.1.6.1.

3.1.11.2. Commentaire du commissaire enquêteur

Le PEB de 1984 est obsolète avec un indice psychologique plus en vigueur depuis 2002. Cet aérodrome a besoin d'un nouveau PEB pour protéger les populations nouvelles qui vont s'installer sur Garons.

En revanche, la CCE devra analyser le trafic réalisé régulièrement et proposer éventuellement une révision du PEB si nécessaire au vu des hypothèses de trafic en 2025 (76082 mouvements soit 3 fois le trafic de 2017).

3.1.12. Observation de M. Sylvain BARREIRO du 16/03/18

Je suis interpellé par ce PEB, résident à la Grande Terre (700 m à vol d'oiseau de l'extrémité de la piste) qui est durci. En effet je constate une diminution des vols et du bruit qui en résulte. Je demande à ce que ce plan soit réétudié.

3.1.12.1. Réponse de la DGAC

Le point de trafic réel et la forme du PEB est abordé ci-dessus au § 3.1.11.1.

3.1.12.2. Commentaire du commissaire enquêteur

Ce PEB a été élaboré sur des hypothèses de trafic pour 2025. Garons a besoin d'un nouveau PEB car celui de 1984 est obsolète. La CCE devra vérifier périodiquement la pertinence des hypothèses et éventuellement demander la révision de ce PEB si l'activité devait fortement baisser.

3.2 QUESTIONS COMPLEMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

3.2.1. Points fixes et APU

Pourquoi les points fixes de SABENA TECHNICS et les temps de fonctionnement de l'APU (groupe auxiliaire de puissance électrique utilisé avant démarrage des moteurs)

ne sont-ils pas pris en compte dans le PEB ? Ne peut-on pas les modéliser et les comptabiliser sur une année ?

3.2.1.1. Réponse de la DGAC

Le cas des points fixe a été abordé en réponse au § 3.1.9.1. De plus, l'article R.112-2 du code de l'urbanisme fait état de mouvements (atterrissages ou décollages). Le bruit généré par les unités auxiliaires de puissance n'est pas modélisé.

3.2.1.2. Commentaire du commissaire enquêteur

Vous indiquez au § 3.1.9.1 que le PEB ne tient compte que des appareils en évolution autour (à l'arrivée ou au départ voire en tour de piste) d'une plateforme. Pourtant avant de décoller il y a une phase de mise en route, de roulage de l'avion vers le point de manœuvre qui engendre également des nuisances sonores importantes car la durée de cette séquence peut durer de nombreuses minutes de jour, en soirée ou de nuit. Après l'atterrissage, c'est identique.

Ne faudrait-il pas faire évoluer la réglementation pour modéliser le bruit des aéronefs au sol pendant les phases de roulage, des essais moteurs et du fonctionnement de l'APU qui peuvent durer parfois suffisamment longtemps pour occasionner une gêne sonore non négligeable pour les riverains de l'aérodrome côté parking ?

3.2.2. Enveloppe PEB sur Garons

Pouvez-vous me donner un comparatif des superficies impactées (zones A, B et C) par le PEB de 1984 et de ce projet de PEB sur la commune de Garons ?

3.2.2.1. Réponse de la DGAC

La surface couverte pour ces zones diminue :

en ha	PEB 1984	Projet PEB
Zone A	21,9	néant
Zone B	71,67	1
Zone C	75,25	93

3.2.2.2. Commentaire du commissaire enquêteur

C'est conforme à la carte présentée au § 1.4.2.1 en page 8 du rapport. L'indice L_{den} ayant remplacé l'indice psophique en 2002, les enveloppes des zones A, B et C sont moins orientées sur l'axe nord-sud de l'unique piste mais plus ventrue pour la courbe C qui croît de 23 % en superficie.

3.2.3. Paramètres météorologiques

Quels sont les paramètres météo et leurs valeurs pris en compte dans l'INM pour la modélisation des courbes isophones sur l'aérodrome de Nîmes-Garons ?

3.2.3.1. Réponse de la DGAC

En règle générale les PEB en métropole sont modélisés avec des conditions atmosphériques standards soit 70% humidité et avec un vent de 15km/h.

3.2.3.2. Commentaire du commissaire enquêteur

Nous ne sommes pas sous les tropiques mais je suis tout de même surpris que les caractéristiques particulières de ce terrain ne soient pas prises en compte.

Suite à entretien avec les spécialistes de la station météorologique de Nîmes-Courbessac pendant l'enquête publique, il apparait que le vent moyen local est de 26 km/h (+ 73 %) sur un axe principal nord (QFU 36) et secondaire sud-est (axe moyen 160°) entre septembre et novembre (QFU 18). Le Gard fait partie des départements les plus ventés de métropole et les spécificités de ce terrain de Nîmes-Garons sur son plateau à 100 mètres d'altitude ne pourraient-elles pas modifier les courbes du PEB ?

3.2.4. Activité Sécurité Civile

Par rapport au tableau de la page 26 du rapport de présentation, pouvez-vous me préciser l'activité de la Sécurité Civile prise en compte pour les 3 horizons ?

3.2.4.1. Réponse de la DGAC

Les hypothèses ont été discutées avec l'exploitant. Ainsi le tableau en page 26 ne fait pas apparaître le détail relatif à l'activité de la sécurité civile. Seule la ligne afférente au DH8-300/PW123 de catégorie « C » inclus ces mouvements qui constituent plus de la moitié des mouvements. Il n'y a pas d'évolution prévue entre le moyen terme et le long terme.

3.2.4.2. Commentaire du commissaire enquêteur

Effectivement, les horizons « moyen et long terme » concernant la Sécurité Civile sont identiques (cf. tableau en annexe VI). Il est difficile, en effet, de présager de l'activité « feux » 10 à 15 ans à l'avance mais l'année écoulée a été une année dense pendant la période juillet/septembre.

En revanche, il faudrait réactualiser les données prévisionnelles de l'exploitant lors d'une prochaine CCE car après une année complète sur Nîmes-Garons, la BASC a réalisé environ 7000 mouvements (dont 8 % de 18 à 22h et 5% de 22h à 6h du matin) tous avions confondus (+ 20 %) sachant que progressivement les Tracker vont être remplacés par des DASH8-400 jusqu'en 2022.

3.2.5. Catégories d'appareils

Dans les deux tableaux des pages 26 et 29, à quoi correspond la colonne 2 « Catégorie d'appareil : A, B, C ou D » ?

3.2.5.1. Réponse de la DGAC

Les lettres correspondent à la catégorie des appareils selon un classement OACI faisant intervenir plusieurs paramètres (ex : envergure, longueur...etc...).

3.2.5.2. Commentaire du commissaire enquêteur

Cette information aurait dû être précisée dans le rapport de présentation pour une compréhension plus aisée des tableaux.

3.2.6. Délai de modélisation de courbes

Au cas où un maire estimerait que le trafic est bien inférieur aux prévisions de trafic et après proposition au préfet de sa mise en révision (cf. R112-9 du code de l'urbanisme), quel délai faudrait-il à la DSAC pour modéliser de nouvelles courbes L_{den} ?

3.2.6.1. Réponse de la DGAC

La modélisation en elle-même est assez rapide si le plan de charge du service technique de la DGAC le permet. Cette étude avant une éventuelle révision, relève des prérogatives du Préfet et devra :

- a) faire l'objet d'une saisine du Préfet ;**
- b) obtenir les nouvelles prévisions de l'exploitant ;**
- c) obtenir l'aval de la commission consultative de l'environnement (CCE) quant aux données ;**
- d) réunir cette CCE.**

Beaucoup de paramètres et d'acteurs influent sur ce délai de modélisation.

3.2.6.2. Commentaire du commissaire enquêteur

Le déroulement de la procédure de révision est bien explicité et la modélisation peut être rapide.

Fait à Beauvoisin, le 6 avril 2018

Patrick Leture



TITRE II - CONCLUSIONS ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

1. RAPPELS SUR LE PEB DE L'AERODROME DE NÎMES-GARONS

1.1 GENERALITES

Le Plan d'Exposition au Bruit est un outil de prévention. C'est un document d'urbanisme opposable à toute personne publique ou privée. Il n'a aucun effet sur l'activité réelle de l'aérodrome ni sur les constructions existantes.

Il règlemente l'utilisation des sols aux abords de l'aérodrome en maîtrisant l'urbanisation à son voisinage et en édictant des règles d'urbanisme compatibles avec les SCoT et opposables aux PLU, aux PSMV, visant à interdire ou limiter les possibilités de construction dans les zones soumises au bruit des aéronefs, telles qu'elles sont délimitées par les quatre courbes du PEB construites à partir du logiciel INM de la FAA. Il introduit également des obligations en matière d'information des riverains.

1.2 L'AERODROME DE NÎMES-GARONS

Le gestionnaire de l'aérodrome est le Syndicat Mixte de l'aéroport de Nîmes Alès Camargue Cévennes depuis le 9 décembre 2005 dont le président était M. Jean Paul Fournier, maire de Nîmes jusqu'à sa démission le 16 mars 2018. Cette plateforme est exploitée par délégation de service public par le groupe EDEIS depuis le 1^{er} janvier 2017 (en remplacement de Lavalin transport) via la Société d'Exploitation de Nîmes Aéroport (SENA).

L'aérodrome est situé à 9 km dans le Sud-Sud Est de Nîmes et accueille des appareils de l'aviation légère, de l'aviation commerciale et d'affaire et de la sécurité civile depuis début 2017. Il est affecté, à titre principal, au ministre chargé de l'aviation civile (DGAC) pour le transport aérien et au ministère de l'intérieur pour la sécurité civile, à titre secondaire.

Il dispose actuellement d'un PEB approuvé par arrêté préfectoral du 3 août 1984. Il a été établi selon les normes IP (Indice Psophique), dites aussi lignes d'égale gêne.

Par arrêté préfectoral n° 2008-141-12 du 20 mai 2008, le préfet du Gard avait décidé la mise en révision du PEB de 1984 avec la mise en place probable du Rafale Marine sur la BAN de Nîmes-Garons. Suite au départ imminent de l'aéronavale, ce projet de PEB n'a pas été approuvé et celui de 1984 est en vigueur à ce jour. A noter que ce projet de PEB de 2008 contraignait beaucoup plus la commune de Garons en termes d'urbanisation future dans sa partie ouest.

1.3 L'INDICE L_{den}

Depuis 2002, l'indice L_{den} (Level Day/Evening/Night) remplace l'indice IP. Il s'exprime en décibels A (dBA). C'est un indice moyenné de bruit calculé par une formule appropriée, qui pondère le bruit d'un avion par sommation énergétique des niveaux sonores calculés selon que le vol est effectué en journée (de 6h à 18h), en soirée (de 18h à 22h) ou la nuit (de 22h à 6h).

Les données acoustiques sont issues de courbes d'atténuation du bruit en fonction de la distance (distance oblique entre 200 et 25000 pieds) et du régime moteur pour chaque configuration de vol (arrivée, départ) avec une vitesse de référence de l'aéronef de 160 nœuds. Les mouvements au sol des avions ne sont pas pris en compte lors des phases de décollage et d'atterrissage.

Par décret de 2012, le mode de calcul est modifié en introduisant la notion de nombre de journées caractéristiques des mouvements pour les aérodromes qui supportent un trafic limité et irrégulier. Pour cet aérodrome, la valeur de 365 jours/an a été retenue afin de moins pénaliser la ville de Garons.

1.4 PROJET DE PEB

Ce projet de PEB de l'aérodrome de Nîmes-Garons est illustré par un seul document cartographique à l'échelle de 1/25000 sur lequel sont reportées les limites de l'aérodrome, le tracé de la piste et les courbes délimitant les zones de bruit d'intensité décroissante : A, B, C et facultativement D :

- zone de bruit fort A, comprise à l'intérieur de la courbe d'indice L_{den} 70 ;
- zone de bruit fort B, comprise entre la courbe d'indice L_{den} 70 et L_{den} 62 ;
- zone de bruit modéré C, comprise entre la courbe d'indice L_{den} 62 et L_{den} 57 ;
- zone de bruit faible D, comprise entre la courbe d'indice L_{den} 57 et L_{den} 50.

Ces quatre courbes et leurs valeurs ont été actées lors des 2 CCE d'avril et novembre 2017 sous l'égide du Préfet du Gard.

Le projet de révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Nîmes-Garons concerne les communes de Bouillargues, Caissargues, Garons, Générac, Nîmes et Saint-Gilles.

1.5 COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUÊTE

- Une notice explicative précisant la portée du PEB ;
- Le projet de PEB avec son rapport de présentation donnant quelques généralités sur les PEB (méthode d'élaboration, zones de bruit et les règles d'urbanismes applicables), la démarche d'élaboration avec une présentation de l'aérodrome de Nîmes-Garons, l'élaboration technique et le choix des limites

des zones B et C ainsi qu'une représentation graphique au 1/25000 avec les 4 zones L_{den} 70, 62, 57 et 50.

- Les annexes :
 - o Procédure d'établissement du PEB ;
 - o Niveaux d'isolation acoustique devant être atteints dans les différentes zones du PEB ;
 - o Un rappel des articles L112-1 à L112-17 et R112-1 à R112-17 du code de l'urbanisme ;
 - o Un rappel des textes régissant l'enquête publique ;
 - o Le PEB en vigueur (arrêté préfectoral du 3 août 1984) ;
 - o Les sigles et abréviations.
- Avis des six communes concernées : tableau de synthèse et délibération de la commune de Garons du 27 juillet 2017.
- Avis de la CCE du 28 novembre 2017 avec compte-rendu.

2. CONCLUSIONS MOTIVEES

Affirmant mon entière indépendance, j'exprime ci-après mes conclusions établies sur la base des informations fournies par le public, par le porteur du projet dans son mémoire en réponse et mes recherches personnelles.

2.1 ASPECT REGLEMENTAIRE

2.1.1. Procédure suivie avant l'enquête publique

La décision de réviser ce PEB, en vigueur depuis le 03/08/84, a été prise par le préfet du Gard. La Commission Consultative de l'Environnement (CCE) de l'aérodrome de Nîmes-Garons, renouvelée en décembre 2016, a été réunie à deux reprises les 26 avril et 28 novembre 2017 sous la présidence du préfet. Les communes impactées par le PEB de l'aérodrome étaient toutes présentes : Garons, Saint-Gilles, Caissargues, Bouillargues, Nîmes et Générac ainsi que différents acteurs locaux : syndicat mixte aéroport, Sociétés ADVEF et SABENA TECHNICS, base de défense NLO (remplaçante en partie de la base d'aéronautique navale présente sur la plateforme comme affectataire principal jusqu'au 1^{er} juillet 2011), société de la protection de la nature, comité de quartier, comité pour l'environnement, la DGAC avec la DSAC sud et la DDTM. Cette CCE regroupe donc à nombre égal trois collèges : les élus, les associations de riverains et les professions aéronautiques.

La première réunion de cette CCE a permis de présenter le projet de PEB et de délibérer sur le choix des indices : courbe B (indice extérieur 62 dBA) ; courbe C (indice extérieur 57 dBA) et courbe D facultative (indice extérieur 50 dBA).

L'arrêté préfectoral du 28/06/17, portant révision du PEB de Nîmes-Garons, a lancé la procédure de consultation et de recueil des avis pendant 2 mois et une nouvelle réunion de la CCE précédant l'enquête publique a eu lieu le 28/11/17. Le vote des membres avec voix délibérative est de 12 voix pour le projet de PEB et 4 contre.

2.1.2. Procédure pendant l'enquête publique

J'ai été désigné par le Tribunal Administratif de Nîmes le 4 décembre 2017.

J'ai vérifié que les six communes avaient reçu les dossiers complets soumis à enquête les 6 et 8 février 2018.

J'ai tenu trois permanences (deux au siège de l'enquête à la mairie de Garons les 19 février et 20 mars et une aux services techniques de la mairie de Nîmes le 28 février) comme prévu dans l'arrêté préfectoral, indiqué dans la presse régionale à deux reprises et sur le site de la préfecture du Gard à compter du 1^{er} février 2018.

J'observe, que pour un meilleur rayonnement de cette enquête auprès du public, les six communes impactées par ce PEB ont porté à la connaissance de leurs administrés l'avis d'enquête complet avec les dates et les horaires des permanences sur différents sites municipaux par voie d'affichage, sur des panneaux lumineux, par des articles sur les revues municipales ou flyer et encart web sur le site des six communes concernées.

L'enquête publique a duré 30 jours, du lundi 19 février au mardi 20 mars 2018 inclus.

Dans un délai inférieur à 8 jours, j'ai remis le procès-verbal de synthèse en mains propres à M. Léon Dal Maso responsable du projet au sein de la DGAC Toulouse, le mercredi 21 mars 2018 après-midi en l'argumentant avec quelques commentaires sur le déroulement de l'enquête et sur les observations recueillies au cours de la période.

Le mémoire en réponse de la DGAC Toulouse m'a été transmis par courriel le mardi 3 avril 2018 puis par courrier recommandé le mercredi 4 avril 2018.

Conclusion partielle : Je note que la procédure suivie pendant la révision de ce projet de PEB de l'aérodrome de Nîmes-Garons et le déroulement de cette enquête publique respectent bien les textes en vigueur.

2.2 DROIT A L'INFORMATION DU PUBLIC

Je me suis assuré de la bonne information du public avec la vérification des publications dans les journaux régionaux Le Midi Libre et La Marseillaise 15 jours avant le début de l'enquête puis dans les 8 jours après le début de la consultation du public (cf. annexe III).

Des avis d'enquête au format A2 sur fond jaune, au nombre de quatre, ont été placés autour de l'aérodrome à compter du 1^{er} février 2018 à la sortie de l'aérogare devant le passage piéton avant de rejoindre le parking, sur la route à proximité du groupement

d'hélicoptères de la Sécurité Civile, après le rond-point de Garons avant de passer sur le pont de l'A54 et sur le rond-point de Garons en face du LIDL (cf. annexe IV).

Par ailleurs, le dossier de projet de PEB composé de 6 fichiers PDF était consultable et/ou téléchargeable sur Internet à partir du serveur de la préfecture du Gard à l'adresse suivante : <http://www.gard.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques> . Le « poids » informatique de ces fichiers ne nécessitait pas de long temps de téléchargement. Cette possibilité de s'informer était indiquée sur l'arrêté préfectoral (art. 3) et les avis d'enquête affichés sur les panneaux des six communes.

A noter que dans le cadre de la dématérialisation de l'enquête publique, une adresse courriel a été mise en place par l'autorité organisatrice avec le soutien de la DGAC – enquete-publique-peb-garons@aviation-civile.gouv.fr – pendant toute la durée de l'enquête du 19 février à 9 heures au 20 mars 2018 à 18 heures. Cinq courriels ont été transmis directement via une adresse DGAC vers la DDTM, autorité organisatrice, qui les mettait en ligne en fin de semaine sur le site de la préfecture du Gard (réalisé dans les temps pour la S1, décalé d'une semaine pour la S2 et S3).

Je n'ai constaté aucune perte de documents lors de mes permanences et de la récupération des dossiers dans les communes. Un ordinateur portable était disponible dans la salle réservée à l'enquête en mairie de Garons ; un autre était disponible à la DDTM, autorité organisatrice de l'enquête. Ils contenaient bien tous les deux le dossier complet du 1^{er} au dernier jour.

Conclusion partielle :

Je considère donc que le public pouvait être correctement informé de ce projet de révision de PEB par différents moyens mis en œuvre dans les six communes, par la DGAC, la DDTM et la préfecture du Gard du 19 février au 20 mars 2018.

La fréquence de mise en ligne des courriels sur le site de la préfecture « dans les meilleurs délais » mériterait d'être améliorée par les services de l'Etat. L'adresse courriel fournie par la DGAC n'a pas posé de problème de relais de l'information puisque la DDTM et moi-même recevions en temps réel toute proposition ou observation du public par mél.

En revanche, l'ordinateur mis en place au siège de l'enquête (L123-12 du code de l'environnement) présente un intérêt moindre dans la mesure où il n'est pas raccordé à Internet et ne permet donc pas au public d'y déposer une proposition ou observation après la lecture du dossier. Il serait souhaitable de faire évoluer la réglementation avec la dématérialisation des procédures de consultation du public de plus en plus utilisée.

2.3 PARTICIPATION DU PUBLIC

Il est à noter une participation assez faible du public, à l'exception des administrés de la commune de Garons, directement concernée par la gêne sonore lié à l'aérodrome

avec 30 observations portées sur le registre d'enquête issues de commentaires manuscrits et de courriels reçus puis répliqués sur le site du siège de l'enquête.

Aucun débordement n'a été constaté et même si certaines personnes ont attendu plus d'une demi-heure dans la salle d'attente lors de la 1^{ère} permanence, le public a été toujours patient et courtois.

Conclusion partielle : J'estime que la participation a été conforme à ce type d'enquête ; seule la commune de Garons s'est mobilisée. Il faut cependant noter le nombre croissant de courriels reçus lié à l'obligation de dématérialisation des enquêtes depuis début 2017 avec, à minima, une adresse courriel.

2.4 ANALYSE DU DOSSIER

Le dossier soumis à l'enquête publique est composé de plusieurs documents de quelques pages. Le plus important est le rapport de présentation de 20 pages associé à la représentation graphique au 1/25000 de l'aérodrome de Nîmes-Garons où figurent les 4 zones L_{den} 70, 62, 57 et 50 dBA.

Sa lecture est facile et rapide. En revanche, quelques informations parfois importantes sont manquantes ou inexactes :

- Dans le tableau de la page 27, il n'est pas précisé les termes « court, moyen et long terme » pour lesquels sont élaborées les hypothèses de trafic permettant la modélisation des courbes L_{den} . On ne les retrouve nulle part ailleurs dans le dossier soumis à enquête. Ces informations, précieuses pour une meilleure compréhension du dossier, ne m'ont été fournies en cours d'enquête qu'à l'occasion d'une réunion avec la directrice de l'aéroport et le responsable du contrôle de la circulation aérienne le 13 février 2018 (cf. annexe VI).
- Le tableau de synthèse de la page 29 du rapport de présentation donne le nombre de mouvements par an et par type d'appareils : 76082 à long terme. Ce sont ces informations qui sont modélisées par l'INM pour la construction des courbes isophones. Ce tableau aurait mérité un développement écrit concernant les activités prévisibles sur l'aérodrome à cette échéance : nombre d'écoles de pilotage en exercice, compagnies aériennes présentes, activité de la sécurité civile, sociétés de travail aérien implantées sur site : AVDEF, SDTS, ...
- Le dossier a été arrêté bien avant la date indiquée sur la page de présentation du rapport daté de « octobre 2017 » puisque l'exploitant n'est plus « Lavalin Transport » mais le groupe ODEIS (par DSP pour 7 ans).
- Dans le tableau page 26 et repris en page 29, la 2^{ème} colonne traite des catégories d'appareil (A, B, C ou D) sans aucune légende explicative. Après demande à la DGAC, j'apprends que ces lettres correspondent à la catégorie des appareils selon un classement OACI faisant intervenir plusieurs paramètres : longueur, envergure, voie, masse maximale et distance de décollage.

Conclusion partielle : Il est important, à mon avis, que le projet de révision du PEB préparé de longue date compte tenu des intervenants successifs (DSAC sud-est d'Aix en Provence puis de Toulouse à partir de 2016), des différentes études à mener soit soumis à l'enquête avec un dossier comprenant un rapport de présentation plus détaillé et explicite.

2.5 ANALYSE DES DONNEES NECESSAIRES A L'INM

La phase de recueil des données est primordiale et préalable à tout travail de saisie dans le logiciel INM de la FAA américaine (Integrated Noise Model de la Federal Aviation Administration). Mon analyse ne porte pas sur ce logiciel INM mis à jour régulièrement (actuellement version 7.0d) qui a servi à modéliser les courbes L_{den} de très nombreux aérodromes en France et ailleurs et dont la fiabilité n'est pas à mettre en doute.

2.5.1. Données en entrée

Les données nécessaires en entrée dans l'INM pour obtenir les courbes de niveau de bruit isophones d'indices L_{den} sont :

- 1/ Caractéristiques de l'aérodrome avec les infrastructures existantes et la prise en compte des projets planifiés de son développement ;
- 2/ Les hypothèses de trafic à court, moyen et long terme avec son volume estimé, sa typologie détaillée (type avion/série/motorisation) ainsi que sa répartition par QFU, par trajectoire et par tranche horaire (jour, soirée, nuit) doivent être définis le plus précisément possible ;
- 3/ Les trajectoires des aéronefs (dispersion latérale des trajectoires sol) et les profils de vol (masse moyenne proche de 85 % de la masse maximale au décollage) ;
- 4/ La météorologie prise en compte pour le calcul de courbes de bruit annuelles repose sur des conditions météorologiques moyennes : température 15°, humidité 70%, pression 1013 hPa, vent de face 15 km/h) ;
- 5/ La topographie avec le relief autour de la plateforme.

2.5.2. Analyse des données sur Nîmes-Garons

Les points 1, 3 et 5 présentés dans le rapport sont tout à fait cohérents avec les éléments recueillis pendant l'enquête publique.

Pour les données météorologiques du point 4, la force du vent est en moyenne de 26 km/h de face au QFU en service sur le plateau de Garons. Ne prendre que 15 km/h peut décaler à la marge la trace sonore en 2D d'un aéronef dans les différentes phases de vol.

Quelques éléments m'interpellent pour les hypothèses de trafic du point 2 qui paraissent incomplètes. Elles sont issues de données collectées en décembre 2011 et

juillet 2013 pour l'échéance retenue du long terme, à savoir le 31 décembre 2025. Il est tout à fait normal que ce soient les courbes les plus pénalisantes autour de cet aérodrome - court, moyen ou long terme – à être prises en compte avec le trafic le plus important estimé à 76082 mouvements.

2.5.3. Hypothèses de trafic

Elles sont les suivantes :

Hypothèses de trafic	Court terme 31/12/2016	Moyen terme 31/12/2020	Long terme 31/12/2025
Mvts prévus	47609	58107	76082
Mvts réalisés	20284	/	/

Pour l'horizon « court terme », la différence de 27325 mouvements ne peut pas s'expliquer uniquement par une arrivée décalée de la BASC au 1^{er} avril 2017 (- 2480 mvts prévus pour 2016) mais aussi , en partie, par la perte d'activité d'une école de pilotage HUB' AIR (au début 2017) avec 16000 mouvements annuels prévus.

2.5.4. Données actualisées pendant l'enquête publique

2.5.4.1. La BASC

En une année de présence sur l'aérodrome de Nîmes-Garons, du 1^{er} avril 2017 au 31 mars 2018, la BASC a réalisé près de 7000 mouvements se décomposant de la façon suivante :

Type d'avion	Nb mvts de 08h à 20h	Nb mvts de 20h à 08h
Beechcraft catégorie 5 < 20t	357	122
Canadair catégorie 5 < 20t	3012	394
Tracker catégorie 5 < 20t	2091	223
DASH 8-300catégorie 4 > 20t	620	146
Totaux	6080	885

Cela représente une augmentation de 20 % par rapport aux hypothèses de trafic 2025 qui affiche 5840 mvts dont 1522 mvts en catégorie 4 (> 20t avec le DASH 8-300 et 400) et 4318 mvts en catégorie 5 (> 9T avec le Canadair CL 415).

Lors d'une prochaine révision du PEB, il faudra en tenir compte.

2.5.4.2. La SDTS

Cette société SDTS (Secapem Defense Training Solutions) est implantée sur l'aérodrome depuis septembre 2015. Elle effectue des missions de service aérien au profit de la Marine Nationale avec 4 avions de chasse (2 A4N et 2 MB 339). Aucun

entraînement aéronautique n'est effectué sur la plateforme. Il est prévu que 2 Mirage F1 remplacent à terme les A4N.

La SDTS réalise environ 400 mouvements par an dont 22 % en dehors des créneaux 06h00-18h00. La répartition est la suivante sur une année :

Type d'avion	Mvts de 06 à 18h	Mvts de 18 à 22h	Mvts de 22 à 06h
A4N	99	10	16
MB 339	206	25	34
Totaux	305	35	50

Ce sont des avions bruyants et l'IMN pourrait les modéliser grâce à des profils d' « avions de substitution » qui existent dans leur base de données. Pour le moment, ces 400 mouvements d'avions ne sont pas pris en compte dans ce projet de PEB.

2.5.4.3. Par le contrôle de la circulation aérienne

Les chiffres du 1^{er} trimestre de l'année 2018 communiqués par les contrôleurs aériens sont en hausse de **40 %** par rapport au 1^{er} trimestre 2017 avec 1083 mvts contre 777 sur la plateforme.

Déjà, l'année 2017 avait vu l'augmentation du nombre de mouvements de **25 %** par rapport à 2016 (25353 mvts vs 20284).

Conclusion partielle :

Le point faible de ce projet de PEB est lié aux hypothèses de trafic réalisées en décembre 2011 et actualisées en juillet 2013 qui surestiment, à mon avis, le nombre de mouvements total à l'échéance de 2025. Ce sont ces 76082 mouvements qui ont servi de base à la modélisation des courbes de bruit. Il faudrait que le trafic aérien triple en 8 ans pour atteindre ce chiffre.

Compte tenu de la conjoncture économique locale actuelle, il est prudent d'attendre la fin de l'année 2018 que des décisions du syndicat (mixte) de l'aérodrome de Nîmes-Garons soient prises pour connaître le devenir de cette plateforme et son emploi principal (passagers, fret,...).

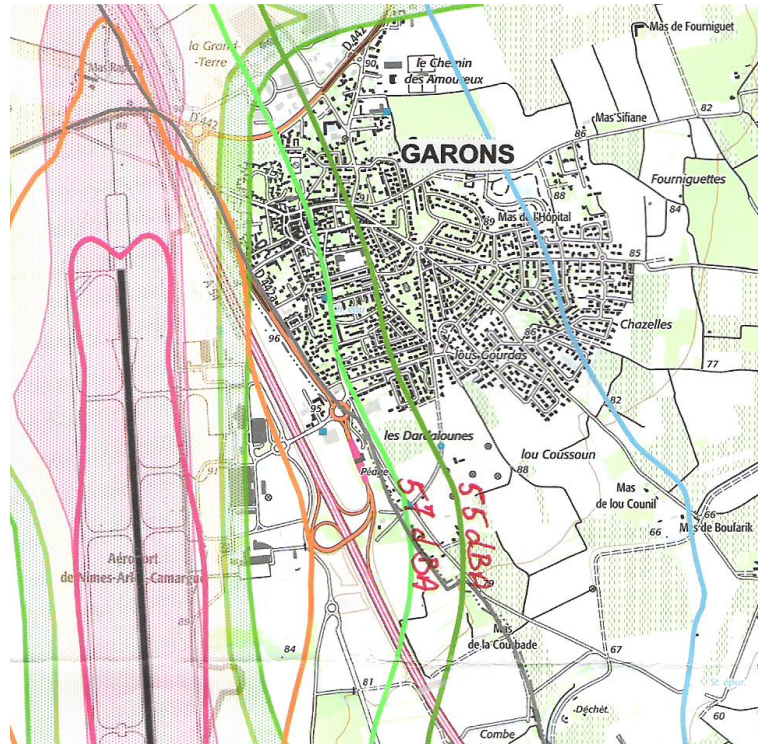
2.6 CHOIX DE LA COURBE D'INDICE L_{den} POUR LA ZONE C

L'article R112-3 du code de l'urbanisme dispose que 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 dBA.

Dans ce projet de PEB, Garons est la seule commune réellement impactée par cette courbe C pour son urbanisation dans son secteur ouest. Pour assurer une protection suffisante par rapport aux activités bruyantes de l'aéroport, la CCE avait le choix d'une courbe C comprise entre ces deux indices L_{den} 57 dBA et 55 dBA. Le choix de la CCE s'est portée sur la courbe d'indice L_{den} 57 dBA soumise au vote des membres (1 seule

voix contre) moins pénalisante en termes de superficies impactées pour l'urbanisation future sur la commune (voir croquis ci-dessous).

La prise en compte de l'article R112-2, plus pénalisante pour la commune de Garons, aurait pu permettre de choisir un indice L_{den} compris entre 52 et 57 dBA compte tenu du nombre annuel de mouvements commerciaux (< 10000) et de la forte variation saisonnière de l'activité aéroportuaire (nombre de jours compris entre 180 et 365) mais cela n'a pas été le choix de la CCE.



Courbes L_{den} 57 dBA et 55 dBA

Conclusion partielle : Je suis favorable à ce choix de la courbe C d'indice L_{den} 57 dBA moins pénalisante pour l'urbanisation sur Garons que celle à 55 dBA. La zone ouest impactée par une contrainte d'urbanisme pour des constructions groupées représente tout de même 32,97 ha soit environ 20 % de la superficie urbanisable de la commune de Garons.

2.7 MODELISATION DU BRUIT DES AERONEFS

La modélisation du bruit des aéronefs autour des aérodromes repose sur trois composantes :

- Une méthode de calcul de bruit implémentée dans le programme informatique INM développé par l'administration américaine de l'aviation civile (FAA) ;
- Une base de données des aéronefs nécessaire pour caractériser finement les émissions sonores de chaque appareil ;

- Des données relatives aux infrastructures, au trafic, aux trajectoires et aux conditions d'exploitation propres à chaque aérodrome.

Conclusion partielle : On peut s'étonner que la DGAC ait fait le choix de ne pas modéliser le bruit des aéronefs au sol pendant les phases de roulage, des essais moteurs et du fonctionnement de l'APU (auxiliaire électrique avant démarrage des moteurs) qui peuvent durer parfois suffisamment longtemps pour occasionner une gêne sonore non négligeable pour les riverains immédiats de l'aérodrome.

2.8 RECOMMANDATIONS

2.8.1. Révision ultérieure du PEB

Il est souhaitable que le maire de la commune de Garons, premier concerné par ce PEB par le nombre d'observations portées sur le registre, puisse obtenir officiellement tous les ans le compte rendu d'activité aéronautique de la plateforme de Nîmes-Garons afin de le comparer avec les échéances moyen terme du 31 décembre 2020 (58107 mouvements) et long terme au 31 décembre 2025 (76082 mouvements).

Conformément à l'article R112-9 du code de l'urbanisme, de nouveaux éléments peuvent lui permettre de demander au préfet du Gard la réunion de la CCE afin de réviser le PEB en vigueur.

2.8.2. Survol de la commune de Garons

Il est important de porter une attention particulière à l'interdiction du survol de la partie urbaine de Garons en basse altitude par tout type d'aéronefs. Pour ce faire, si de nouvelles plaintes remontaient, il faudrait que l'exploitant effectue des rappels aux utilisateurs de la plateforme voire mette en place une charte avec les différents organismes travaillant sur l'aérodrome et que la mairie de Garons communique à ses administrés la procédure de dépôt de plainte si besoin (cf. § 3.1.2.2).

2.8.3. Désignation du commissaire enquêteur

Il serait souhaitable, à l'avenir, que le commissaire enquêteur soit désigné par le tribunal administratif plus en amont de l'enquête publique afin de participer à la commission consultative de l'environnement (CCE) pour prendre connaissance du dossier en présence de toutes les collèges de personnes impliquées dans ce PEB dont les représentants de la DGAC.

Dans le cas présent, cette CCE a eu lieu à la préfecture de Nîmes le mardi 28 novembre 2017 et la désignation m'a été transmise le 4 décembre 2017, soit une semaine plus tard seulement.

2.8.4. PPBE de Nîmes

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de Nîmes a été approuvé le 3 octobre 2015. Ce document d'information non opposable devra être réexaminé et réactualisé à minima tous les cinq ans (comme pour les Cartes Stratégiques de Bruit).

Comme le dispose l'annexe II de l'article R572-3 du code de l'environnement, les communes de Bernis, Caissargues, Milhaud, Nîmes, Uchaud et Vestric-Candiac sont concernées par ce plan de par leur appartenance à l'aire urbaine de Nîmes. Elles sont également concernées par l'application de la directive européenne 2002/49.

Les sources de bruit prises en compte dans les cartes du PPBE de Nîmes sont les voies routières et ferroviaires et le bruit industriel, actuellement relevé sur un axe principalement Est-Ouest avec l'autoroute A9 et le contournement LGV Nîmes-Montpellier. Il est fait mention du bruit aérien à la page 5/52 - § 1.1 du rapport PPBE avec l'annotation suivante : « *Le bruit aérien n'a pas fait l'objet d'une carte de bruit par manque de données récentes et actualisées* ».

Avec la mise en place de ce PEB sur l'aérodrome de Nîmes-Garons, sur un axe Nord-Sud par rapport à la ville de Nîmes, nous avons les communes de Nîmes et de Caissargues qui appartiennent à cette aire urbaine et qui sont également impactées par ce PEB.

Il serait utile lors de la prochaine révision du PPBE en 2020 de prendre en compte le bruit généré par l'activité autour de l'aérodrome de Nîmes-Garons dont la liste non exhaustive comprend les points fixes de Sabena Technics (réglementés par l'article 6.4 de l'arrêté préfectoral n°17-69N du 4 mai 2017), la maintenance des appareils de la Sécurité Civile et autres activités nouvelles sur la plateforme qui se développe.

2.8.5. Garons et l'article 55 de la loi SRU

Le PEB encadre l'urbanisation au voisinage des aérodromes et répond en cela à une logique préventive et de long terme. La loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU) du 13 décembre 2000 a, dès son origine, prévu que les communes dont plus de la moitié du territoire urbanisé est soumis à une inconstructibilité résultant d'une zone A, B ou C d'un PEB sont exemptées de l'obligation de respecter le quota, variant aujourd'hui entre 20 ou 25 % selon les communes, de logements locatifs sociaux (article 55 de la loi SRU, codifié à l'article L. 302-5 du code de la construction et de l'habitation).

Compte tenu du manque de logements sociaux sur la commune de Garons, la volonté de la municipalité était de résorber ce déficit dans le secteur ouest de la commune mais ce projet de PEB obère cette possibilité estimée à 75 logements sur trois secteurs compris entre dans la zone C.

Lié à ce PEB, la commune de Garons devrait pouvoir être exempté partiellement du quota prévu dans l'attente de pouvoir disposer d'autres terrains non constructibles actuellement en limite de la zone urbaine et hors zones de bruit.

3. AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Vu :

- Les articles du code de l'environnement relatifs à l'information et la participation des citoyens ;
- Les articles du code de l'urbanisme relatifs aux zones de bruit des aérodromes et aux plans d'exposition au bruit des aérodromes ;
- Le dossier de l'enquête concernant la révision du Plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Nîmes-Garons ;
- Les comptes rendus des deux commissions consultatives de l'environnement du 26 avril 2017 et du 28 novembre 2017 ;
- Les commentaires du porteur de projet dans son mémoire en réponse et l'analyse effectuée ;

Constatant :

- La conformité du projet de révision du PEB de l'aérodrome de Nîmes-Garons avec le code de l'urbanisme ;
- La façon régulière du déroulement de l'enquête, conformément aux prescriptions de l'arrêté préfectoral n° 30-2017-12-26-006 du 26 décembre 2017 ;
- Le respect aux deux échéances prévues de la publicité dans la presse régionale ;
- Le bon affichage au format A2 à proximité de l'aérodrome ;
- La publicité supplémentaire réalisée par les six communes concernées par ce PEB ;
- La bonne tenue des trois permanences prévues au siège de l'enquête à Garons et sur Nîmes aux services techniques et l'absence d'incident survenu au cours de l'enquête ;
- La dématérialisation de l'enquête sur le site de la préfecture du Gard et l'adresse courriel dédiée fournie par le porteur du projet avec mise en ligne hebdomadaire des courriels reçus par l'autorité organisatrice ;
- La mise en place de deux ordinateurs dédiés au siège de l'enquête à Garons et sur Nîmes à la DDTM permettant au public de consulter le dossier complet ;
- La liberté d'accès des lieux où se déroulait l'enquête publique offrant ainsi à chacun la possibilité de prendre connaissance du projet et d'exprimer ses éventuelles observations dans de bonnes conditions ;
- Le nombre d'observations manuscrites et courriels reçus de la part du public ;

Considérant :

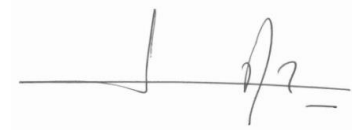
- Que la révision du PEB de Nîmes-Garons, datant de 1984 avec un indice psophique, est nécessaire avec le nouvel indice L_{den} en vigueur en France depuis 2002 ;
- Que même si les hypothèses de trafic paraissent bien élevées par rapport à l'activité mesurée aujourd'hui la nécessité est de protéger les nouvelles populations aux nuisances sonores ;
- Que l'information du public pendant cette enquête a été conforme à la réglementation ;
- Qu'il a été répondu à toutes les observations du public par la DGAC ;

S'appuyant sur les positions exprimées dans les conclusions motivées à l'issue de l'enquête publique, le commissaire enquêteur donne à la révision du Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Nîmes-Garons :

Un AVIS FAVORABLE

Fait à Beauvoisin, le 6 avril 2018

Patrick Leture

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Patrick Leture', written over a horizontal line.

TITRE III - ANNEXES

- I Décisions du Tribunal Administratif
- II Arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête publique
- III Publications sur Midi Libre et La Marseillaise
- IV Panneaux A2 autour de l'aérodrome
- V Certificats d'affichage sur les six communes
- VI Hypothèses de trafic de l'exploitant
- VII Page de garde du PV de synthèse
- VIII Mémoire en réponse de la DGAC

Annexe I Décisions du Tribunal Administratif

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DECISION DU

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE NÎMES

04/12/2017

N° E17000162 / 30

LE VICE-PRÉSIDENT
DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF

Décision désignation commission ou commissaire

Vu enregistrée le 01/12/2017, la lettre par laquelle le Préfet du Gard (DDTM) demande la désignation d'un commissaire enquêteur en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet :

la révision du Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Nîmes-Garons ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de l'urbanisme et notamment les articles L.112-3 à L.112-17 ;

Vu les listes départementales d'aptitude aux fonctions de commissaire enquêteur établies au titre de l'année 2017 ;

DECIDE

ARTICLE 1 : Monsieur Patrick LETURE est désigné en qualité de commissaire enquêteur pour l'enquête publique mentionnée ci-dessus.

ARTICLE 2 : Pour les besoins de l'enquête publique, le commissaire enquêteur est autorisé à utiliser son véhicule, sous réserve de satisfaire aux conditions prévues en matière d'assurance, par la législation en vigueur.

ARTICLE 3 : La présente décision sera notifiée au Préfet du Gard (DDTM), à la Direction de la Sécurité de l'Aviation civile Sud en sa qualité de maître d'ouvrage et à Monsieur Patrick LETURE.

Fait à Nîmes, le 04/12/2017

Le Vice-président délégué,



Jean-Pierre FIRMIN

Annexe II Arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête publique



PRÉFET DU GARD

Direction Départementale
des Territoires et de la Mer
Service Aménagement Territorial
Sud Gard Littoral et Mer

Nîmes, le 26 DEC. 2017

ARRETE N° 30 - 2017 - 12 - 26 - 006

portant ouverture d'une enquête publique unique
sur la révision du Plan d'Exposition au Bruit (PEB)
de l'aérodrome de NIMES-GARONS

Le Préfet du Gard
Chevalier de la Légion d'honneur

Vu le code de l'urbanisme et notamment les articles L112-3 à L112-17 et R112-1 à R112-17 ;

Vu le code de l'environnement et notamment les articles L123-1 à L123-19 et R123-1 à R123-27;

Vu le plan d'exposition au bruit en vigueur, approuvé le 3 août 1984 ;

Vu l'arrêté préfectoral n°30-2017-06-28-002 du 28 juin 2017 portant révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de NIMES-GARONS ;

Vu les avis des communes de BOUILLARGUES, CAISSARGUES, GARONS, GENERAC, NIMES et SAINT-GILLES;

Vu le dossier présenté par la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud (DGAC) pour être soumis à l'enquête publique, version d'octobre 2017 ;

Vu l'avis de la Commission consultative de l'environnement du 28 novembre 2017 ;

Vu la décision n° E17000162/30 de Monsieur le Vice-Président délégué du tribunal administratif de Nîmes en date du 4 décembre 2017 désignant un commissaire enquêteur ;

Considérant les hypothèses de développement et d'exploitation de l'aérodrome, estimées par l'Etat, propriétaire, en accord avec l'exploitant de l'aérodrome, le syndicat mixte de l'aéroport de Nîmes-Alès-Camargue-Cévennes, ainsi que leurs impacts en termes d'exposition au bruit ;

SUR proposition de monsieur de Secrétaire Général de la Préfecture du Gard,

89 rue Wéber - 30907 NIMES CEDEX
Tél : 04.66.62.62.00 - Fax : 04.66.23.28.79 - www.gard.gouv.fr
Nouveau N° de téléphone UNIQUE pour les services de l'Etat dans le Gard : 0 820 09 11 72
au tarif de 11,8 cts d'euro la minute depuis un poste fixe

ARRETE

Article 1er : objet, date et durée de l'enquête

Le plan d'exposition au bruit est un document destiné à maîtriser l'urbanisation autour des aérodromes en limitant les droits à construire dans les zones de bruit et à imposer une isolation acoustique renforcée pour les constructions autorisées dans les zones de bruit.

Le PEB vise à éviter que de nouvelles populations ne soient exposées aux nuisances sonores générées par l'activité de l'aérodrome. Il régleme l'utilisation des sols aux abords des aérodromes en vue d'interdire ou d'y limiter la construction de logement, dans l'intérêt des populations.

Il sera procédé du lundi 19 février 2018 à 9h00 au mardi 20 mars 2018 à 18h00, soit 30 jours consécutifs, à une enquête publique sur la révision du PEB de l'aérodrome de Nîmes-Garons, sur le territoire des communes de Bouillargues, Caissargues, Garons, Générac, Nîmes et Saint-Gilles.

Article 2 : commissaire enquêteur

Par décision susvisée de Monsieur le Vice-Président délégué du Tribunal Administratif de Nîmes, a été désigné comme commissaire enquêteur, Monsieur Patrick LETURE, officier de la Marine nationale en retraite,

Article 3 : siège de l'enquête et consultation du dossier

Le dossier sera déposé du lundi 19 février 2018 à 9h00 au mardi 20 mars 2018 à 18h00 dans les lieux suivants :

Mairies	Jours et horaires d'ouverture
Garons (siège de l'enquête)	Le lundi, mercredi et vendredi de 08h30 à 12h00 et de 14h00 à 17h00 / le mardi de 08h30 à 12h00 et de 15h00 à 18h00 / le jeudi de 08h30 à 12h00
Saint-Gilles	Du lundi au vendredi de 08h30 à 12h00 et de 13h30 à 17h30
Générac	Du lundi au vendredi de 09h00 à 12h00 et de 16h00 à 18h00 / le samedi de 09h00 à 12h00
Bouillargues	Du lundi au jeudi de 08h30 à 12h00 et de 13h30 à 18h00 / le vendredi de 08h30 à 12h00
Nîmes (services techniques, 152 Ave Robert Bompard)	Du lundi au vendredi de 08h00 à 12h00 et de 14h00 à 17h00
Caissargues	Le lundi de 09h00 à 12h00 et de 15h00 à 18h00 / du mardi au au vendredi de 09h00 à 12h00 et de 15h00 à 17h00

89 rue Weber - 30907 NIMES CEDEX
Tél : 04.66.62.62.00 - Fax : 04.66.23.28.79 - www.gard.gouv.fr
Nouveau N° de téléphone UNIQUE pour les services de l'Etat dans le Gard : 0 820 09 11 72
au tarif de 11,8 cts d'euro la minute depuis un poste fixe

* Le public pourra également consulter, pendant la durée de l'enquête, le dossier sur le site des services de l'État

<http://www.gard.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques>

* le dossier est également disponible depuis un poste informatique mis à la disposition du public en mairie de Garons, siège de l'enquête, ainsi que, sur rendez-vous au 04 66 62 62 00, à la DDTM du Gard - 89, rue Wéber - 30900 Nîmes.

* Toute personne en faisant la demande auprès de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud pourra à ses frais, obtenir communication du dossier, dès la publication du présent arrêté.

Le public pourra déposer ou transmettre ses observations et propositions durant l'enquête du lundi 19 février 2018 à 9h00 au mardi 20 mars 2018 à 18h00 :

* sur le registre d'enquête déposé à la mairie de Garons, siège de l'enquête,

* sur les registres d'enquête déposés en mairies de Bouillargues, Caissargues, Générac, Nîmes et Saint-Gilles,

* en les adressant par écrit au commissaire enquêteur, à l'adresse suivante : M. Patrick LETURE « PEB aérodrome de Garons » Mairie de Garons, Grand rue, 30128 GARONS

* en les déposant par voie électronique à l'adresse suivante :

enquete-publique-peb-garons@aviation-civile.gouv.fr

Les messages envoyés, avant et après les dates officielles de l'enquête ne seront pas pris en compte.

Article 4 : permanences du commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur recevra les observations et propositions du public lors de ses permanences aux lieux et horaires suivants :

Mairies	Permanences	Horaires
Garons, siège de l'enquête	lundi 19 février 2018	De 9h00 à 12h00
	mardi 20 mars 2018	De 15h00 à 18h00
Nîmes / Services techniques, 152, Avenue Robert Bompard	mercredi 28 février 2018	De 9h00 à 12h00

Il pourra également recevoir, sur rendez-vous, toute personne qui en fera la requête dûment motivée.

89 rue Wéber - 30907 NIMES CEDEX
Tél : 04.66.62.62.00 - Fax : 04.66.23.28.79 - www.gard.gouv.fr
Nouveau N° de téléphone UNIQUE pour les services de l'Etat dans le Gard : 0 820 09 11 72
au tarif de 11,8 cts d'euro la minute depuis un poste fixe

Article 5 : personne responsable du projet

La personne responsable auprès de laquelle des renseignements peuvent être demandés à la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud (DGAC) est :
M. Léon DAL MASO au 05 67 22 91 26 ou courriel : leon.dal-maso@aviation-civile.gouv.fr

Article 6 : clôture de l'enquête

A l'expiration du délai fixé à l'article 1 ci-dessus, les registres d'enquête seront clos et signés par le commissaire enquêteur. Il rencontrera, dans la huitaine, le responsable du projet et lui communiquera les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le responsable du projet, plan ou programme dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles.

Dans un délai d'un mois à compter de la clôture de l'enquête, le commissaire enquêteur établira un rapport relatant le déroulement de l'enquête et consignera, dans un document séparé, ses conclusions motivées en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserve ou défavorables.

Article 7 : rapport et conclusions

Le rapport et l'avis motivé rendus à l'issue de l'enquête par le commissaire enquêteur, seront transmis à la DDTM du Gard - SATSGLM - 89, rue Wéber - 30907 Nîmes.

Le commissaire enquêteur transmettra simultanément une copie du rapport et des conclusions au président du tribunal administratif.

Un exemplaire du rapport sera transmis par la DDTM aux mairies de Bouillargues, Caissargues, Garons, Générac, Nîmes et Saint-Gilles, au syndicat mixte de l'aéroport et à la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud.

Article 8 : mise à disposition et publication du rapport et des conclusions

Pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête, le rapport et les conclusions motivées du commissaire enquêteur seront :

- tenus à la disposition du public dans les mairies des communes citées à l'article 1^{er} du présent arrêté, ainsi qu'à la Préfecture (Bureau de l'environnement, des installations classées et des enquêtes publiques), durant les heures habituelles d'ouverture des bureaux au public,
- publiés sur le site internet de la Préfecture du Gard et accessible avec le lien suivant : <http://www.gard.gouv.fr>

Article 9 : publicité de l'enquête

Quinze jours au moins avant le début de la procédure d'enquête et pendant toute sa durée et sauf impossibilité, il sera procédé par les soins du responsable du projet, la direction de la sécurité de l'aviation civile sud, à ses frais, à l'affichage de l'avis annonçant cette enquête au public, dans le voisinage de l'opération, et visible de la voie publique. Il sera conforme aux caractéristiques et dimensions fixées par arrêté du ministre chargé de l'environnement (Articles L.123-10 et R123-11 du code de l'environnement).

Les mairies concernées devront afficher l'avis d'enquête dans les mêmes délais sur les tableaux d'information du public prévus à cet effet. L'accomplissement de cette mesure de publicité sera justifié par un certificat, que chacun des maires concernés adressera à la DDTM du Gard - SATSGLM - 89, rue Wéber - 30907 Nîmes.

Cette enquête sera également annoncée, quinze jours au moins avant son ouverture par les soins de la DDTM et aux frais de la direction de la sécurité de l'aviation civile sud, dans deux journaux locaux ou régionaux diffusés dans le département du Gard et rappelée au plus tard dans les huit premiers jours de l'enquête.

Quinze jours au moins avant le début de l'enquête publique et pendant toute sa durée, l'avis au public sera publié sur le site Internet des services de l'État www.gard.gouv.fr

Article 10: exécution du présent arrêté

Le Secrétaire Général de la Préfecture du Gard, le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer, le Directeur de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud, les maires de Bouillargues, Caissargues, Garons, Générac, Nîmes et Saint-Gilles, le président du syndicat mixte de l'aéroport et le commissaire enquêteur, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Le Préfet,

Pour le Préfet,
le secrétaire général

François LALANNE

ANNONCES

MIDILIBRE-ANNONCES.COM

midilibre.fr
vendredi 2 février 2018

AUTOMOBILES
VENTE
Breaks
Volvo

Autres
Volkswagen Golf
Citroën C4

Coupes
Audi
Volkswagen Golf

Autres Genres
Volkswagen Golf
Citroën C4

Motos
Ducati
Honda

Auto achat
Citroën C4
Volkswagen Golf

BONNES AFFAIRES
Animaux
Chiens

Chiens
Chats

TELEPHONE ROSE
Animaux
Chiens

Maison
Meuble, décoration
Animaux

Maison
Meuble, décoration
Animaux

Maison
Meuble, décoration
Animaux

Maison
Meuble, décoration
Animaux

Maison
Meuble, décoration
Animaux

Arrière-Scènes
Animaux
Chiens

Arrière-Scènes
Animaux
Chiens

Arrière-Scènes
Animaux
Chiens

Arrière-Scènes
Animaux
Chiens

Arrière-Scènes
Animaux
Chiens

Arrière-Scènes
Animaux
Chiens

Arrière-Scènes
Animaux
Chiens

Arrière-Scènes
Animaux
Chiens

MUSIQUE ACHETER
Musique
CD, DVD

Musique ACHETER
Musique
CD, DVD

Musique ACHETER
Musique
CD, DVD

Musique ACHETER
Musique
CD, DVD

Musique ACHETER
Musique
CD, DVD

Musique ACHETER
Musique
CD, DVD

Musique ACHETER
Musique
CD, DVD

Musique ACHETER
Musique
CD, DVD

MARCHES PUBLICS
MAPA > 90 K€

AVIS D'APPEL PUBLIC
A LA CONCURRENCE
Mairie d'Almargues - 35670

AVIS PUBLICS
Enquêtes publiques

AVIS PUBLICS
Enquêtes publiques

AVIS PUBLICS
Enquêtes publiques

AVIS PUBLICS
Enquêtes publiques

AVIS PUBLICS
Enquêtes publiques

AVIS PUBLICS
Enquêtes publiques

AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE
Mairie d'Almargues - 35670

AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE
Mairie d'Almargues - 35670

AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE
Mairie d'Almargues - 35670

AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE
Mairie d'Almargues - 35670

AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE
Mairie d'Almargues - 35670

AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE
Mairie d'Almargues - 35670

AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE
Mairie d'Almargues - 35670

AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE
Mairie d'Almargues - 35670

ANNONCES LEGALES ET OFFICIELLES

AUTRES ANNONCES LEGALES
Succession

AUTRES ANNONCES LEGALES
Succession

Consultation des marchés publics
midilibre-legales.com

ANNONCES

MIDILIBRE-ANNONCES.COM

midilibre.fr
vendredi 23 février 2018

MARCHÉS PUBLICS
MAPA > 90 K€

HABITAT DU GARD
AVIS D'APPEL PUBLIC A LA CONCURRENCE

AVIS DE MARCHÉ de l'article 34, 1° et 5) du décret n° 2016-300 du 25 mars 2016, relatif aux marchés publics
Commune de Las Angles - 30193

ANNONCES OFFICIELLES ET LEGALES

MAPA < 90 K€

AVIS DE MARCHÉ de l'article 34, 1° et 5) du décret n° 2016-300 du 25 mars 2016, relatif aux marchés publics
Commune de Las Angles - 30193

AVIS PUBLICS

Enquêtes publiques
AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE relatif au projet de l'aérodrome de Nîmes-Garons

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE relatif au projet de l'aérodrome de Nîmes-Garons

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE relatif au projet de l'aérodrome de Nîmes-Garons

Vous créez votre entreprise ?
Nous assistons vos formalités de publication.

Announces légales
Appels d'offres
Enchères immobilières
Avis d'adjudication
Vie des sociétés

Consultation des marchés publics
Entreprises, de nouveaux marchés s'offrent à vous !

Announces légales • Appels d'offres
Enchères immobilières • Avis d'adjudication

AUTRES ANNONCES LÉGALES
Succession
SUCCESSION VACANTE

Parution du vendredi 23 février 2018 sur Midi Libre

Annexe IV Panneaux A2 autour de l'aérodrome



Entrée zone aéroportuaire



Sortie de l'aérogare, face au parking



A l'angle de la Sécurité Civile



Rond-point Garons devant le supermarché

ANNEXE V Certificats d'affichage sur les six communes

V I L L E D E N Î M E S

COPIE



ANNEE	N°	DATE
2018	060	01/02/2018

Direction de l'Administration Générale

☎ 04 66 76 70 91

brigitte.evesque@ville-nimes.fr

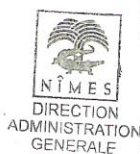
N/Réf : CTB/BEE

CERTIFICAT DE DEBUT D'AFFICHAGE

Le Maire de la Ville de NIMES, soussigné certifie avoir procédé à l'affichage à l'Hôtel de Ville(*) du (ou des) document(s) désigné(s) au tableau ci-dessous et pour la durée sollicitée par le demandeur :

<u>NATURE ET DATE</u>	<u>OBJET DU DOCUMENT</u>	<u>ORGANISME</u>
Arrêté préfectoral n° 30-2017-12-26-006 du 26 décembre 2017 + Avis d'enquête publique	Arrêté portant ouverture d'une enquête publique unique sur la révision du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome de NIMES-GARONS	D.D.T.M. Service Aménagement Territorial Sud Gard Littoral et Mer 89, rue Wéber CS 52002 30907 NIMES CEDEX 2
DATE DE DEBUT D'AFFICHAGE : 24 janvier 2018		
(*) <u>complément d'affichage dans les lieux suivants</u> : Mairies annexes de Courbessac et de St Césaire, Centres Administratifs Municipaux Mas de Mingue, Pissevin et Valdegour, Antenne Municipale du Chemin Bas d'Avignon, Services Techniques		

En foi de quoi, le présent certificat est délivré pour servir et valoir ce que de droit.



P/Le Maire de Nîmes **Christine TOURNIER-BARNIER**
 et par délégation jointe au Maire
 Déléguée à l'Administration Générale
 à la Maison des Associations
 à la Vie Associative
 Conseillère Communautaire

Christine TOURNIER BARNIER
 Adjointe au Maire déléguée à l'Administration Générale,
 à la Maison des Associations et à la Vie Associative

Date d'expédition : 14 FEV. 2018

MAIRIE DE NÎMES PLACE DE L'HÔTEL DEVILLE - 30033 NÎMES CEDEX 9 - TÉL : 04 66 76 70 01

Ville de Nîmes à partir du 24 janvier 2018

Révision du PEB de l'aérodrome de Nîmes-Garons

V I L L E D E N Î M E S



ANNEE	N°	DATE
2018	098	21/03/2018

Direction de l'Administration Générale

☎ 04 66 76 70 91
brigitte.evesque@ville-nimes.fr
N/Réf : CTB/BEE

COURRIER ARRIVÉ LE **COPIE**
29 MARS 2018
DIRECTION URBANISME

CERTIFICAT D'AFFICHAGE

Le Maire de la Ville de NIMES, soussigné certifie avoir procédé à l'affichage à l'Hôtel de Ville(*) du (ou des) document(s) désigné(s) au tableau ci-dessous et pour la durée sollicitée par le demandeur :

NATURE ET DATE	OBJET DU DOCUMENT	ORGANISME
Arrêté préfectoral n° 30-2017-12-26-006 du 26 décembre 2017 + Avis d'enquête publique	Arrêté portant ouverture d'une enquête publique unique sur la révision du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome de NIMES-GARONS	D.D.T.M. Service Aménagement Territorial Sud Gard Littoral et Mer 89, rue Wéber CS 52002 30907 NIMES CEDEX 2
Date d'affichage : du 24 janvier au 20 mars 2018 inclus Publication sur le site de la Ville de Nîmes : le 5 février 2018		
(*) complément d'affichage dans les lieux suivants : Mairies annexes de Courbessac et de St Césaire, Centres Administratifs Municipaux Mas de Mingue, Pissevin et Valdegour, Antenne Municipale du Chemin Bas d'Avignon, Services Techniques		

En foi de quoi, le présent certificat est délivré pour servir et valoir ce que de droit.



P/Le Maire de Nîmes,
et par délégation,

Christine TOURNIER-BARNIER
Christine TOURNIER-BARNIER
Adjointe au Maire
déléguée à l'Administration Générale
à la Maison des Associations
et à la Vie Associative
Christine TOURNIER-BARNIER
Adjointe au Maire déléguée à l'Administration Générale,
à la Maison des Associations et à la Vie Associative

Date d'expédition : 28 MARS 2018

MAIRIE DE NÎMES PLACE DE L'HÔTEL DE VILLE - 30033 NÎMES CEDEX 9 - TÉL : 04 66 76 70 01
www.nimes.fr

Ville de Nîmes jusqu'au 20 mars 2018 inclus



Mairie de Bouillargues
République Française
Préfecture du Gard
Canton de Marguerittes

N.Réf.: MG/AD/2018/48

**ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE SUR LA REVISION DU
PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT (PEB) DE L'AERODROME
DE NÎMES-GARONS**

CERTIFICAT DU MAIRE
CONSTATANT LA PUBLICATION PAR AFFICHAGE

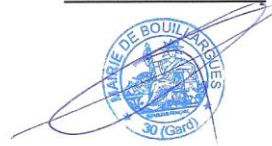
Je soussigné Maurice GAILLARD, Maire de BOUILLARGUES, certifie que l'avis portant ouverture d'une enquête publique unique sur la révision du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome de NÎMES-GARONS a bien été affiché à **partir du 30 janvier 2018 et le restera jusqu'au 20 mars 2018 inclus** :

- Sur un panneau d'affichage situé en face de l'entrée de la mairie (Parc Municipal).
- Sur un panneau d'affichage situé à l'entrée de l'école primaire Marcel Pagnol (Place de l'Europe).
- Sur un panneau d'affichage situé à la Maison des Associations (Rue de la Fontaine).
- Sur un panneau d'affichage municipal numérique (Grand Rue).
- Sur la porte d'entrée du poste de la police municipale (Place de l'Europe).
- Sur le site internet de la commune de Bouillargues (www.bouillargues.fr).

Fait à Bouillargues, le 20 mars 2018

Le Maire

Maurice GAILLARD



B.P. 04 • 30230 Bouillargues
Tél. 04 66 20 10 88 • Fax 04 66 20 44 96
mairie@bouillargues.fr • www.bouillargues.fr

Ville de Bouillargues à partir du 30 janvier 2018

DÉPARTEMENT DU GARD



MAIRIE
DE
CAISSARGUES
30132

Téléphone : 04 66 38 11 58
Télécopie : 04 66 84 60 38
E.Mail : mairie.caissargues@wanadoo.fr

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté - Egalité - Fraternité

CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Le Maire de la Commune de : CAISSARGUES

CERTIFIÉ

- Que l’avis d’enquête publique sur la révision du Plan d’Exposition au Bruit de l’aérodrome Nîmes-Garons a été affiché à l’endroit habituel (panneau Mairie intérieur) et publié sur le site internet de la Commune, du 5 février au 20 mars 2018 inclus.

Fait à CAISSARGUES, le 20 mars 2018

Le Maire,
Christian SCHOEPPER

Ville de Caissargues à partir du 5 février 2018



Le Maire,

CERTIFICAT D'AFFICHAGE

Je soussigné Monsieur Alain DALMAS, Maire de la commune de Garons, certifie que l'avis d'enquête publique faisant connaître l'ouverture de l'enquête publique portant sur la révision du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome de Nîmes Garons, a été portée à la connaissance du public par :

- un affichage, sur les panneaux prévus à cet effet, en mairie (accueil et service urbanisme), du jeudi 25 janvier 2018 au mercredi 20 mars 2018 inclus,
- Une mise en ligne sur le site internet de la commune : www.garons.fr , du jeudi 25 janvier 2018 au mercredi 20 mars 2018 inclus
- Une diffusion sur le panneau électronique d'information de la ville, du jeudi 25 janvier 2018 au mercredi 20 mars 2018 inclus
- La transmission d'une newsletter de la commune à ses abonnés, le jeudi 25 janvier 2018.

Fait à Garons, le 20 MARS 2018

Alain DALMAS

Hôtel de Ville BP 22 - 30.128 GARONS
Tél. 04.66.70.05.77 Fax 04.66.70.05.69 – www.ville-garons.fr

Ville de Garons à partir du 25 janvier 2018



COMMUNE DE GENERAC-GARD

CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Frédéric TOUZELLIER, Maire de GENERAC,
Conseiller Communautaire de NIMES METROPOLE, Conseiller de la Région OCCITANIE,
atteste que l'arrêté n° 30-2017-12-26-006 portant sur l'ouverture d'une enquête publique unique sur la
révision du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome de Nîmes Garons ainsi que l'avis de cette
enquête aux dates d'ouverture et de fermeture de celle-ci,
ont été affichés du 17 janvier 2018 au 20 mars 2018 inclus
en lieux et places des points d'affichage de la Commune de Générac.
(panneaux affichage mairie et poste police, bureau urbanisme, panneaux lumineux façade mairie)
L'avis d'enquête publique a été publié sur des flyers distribués aux administrés le 27 février 2018 et le 1^{er}
mars 2018) ainsi que sur le site de la commune de Générac (www.generac.fr)

Fait pour servir et valoir ce que de droit

Générac, le 21 mars 2018

Frédéric TOUZELLIER

Maire de Générac

Conseiller Communautaire de Nîmes Métropole

Conseiller de la Région Occitanie



Ville de Générac à partir du 17 janvier 2018



Direction des Services Techniques
Dossier suivi par Claudine ANDRÉ
☎ 04.66.87.78.20 – Poste 820
claudine.andre@ville-saint-gilles.fr

ATTESTATION

Le Maire de la Ville de SAINT GILLES, GARD, atteste qu'un avis au public faisant connaître l'ouverture de l'enquête publique portant sur la révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Nîmes-Garons, a été affiché du 25 janvier 2018 au 20 mars 2018 inclus, aux emplacements suivants :

- Hall de la Mairie
- Hall des Services Techniques
- Poste de Police
- Gendarmerie
- Maison du Tourisme
- Capitainerie
- Pôle Emploi
- Médiathèque
- Site internet de la commune

En foi de quoi la présente attestation est délivrée pour servir et valoir ce que de droit.

FAIT À SAINT GILLES, le 20 mars 2018

Serge GILLI

9^{ème} Adjoint au Maire
Délégué au développement durable
A l'urbanisme

Ville de Saint-Gilles à partir du 25 janvier 2018

ANNEXE VI Hypothèses de trafic de l'exploitant

AEROPORT DE NIMES

AERONEFS	TRAFFIC COURT TERME 31/12/2016			TRAFFIC MOYEN TERME 31/12/2020			TRAFFIC LONG TERME 31/12/2025					
	MODELISATION	ENTRAINEMENTS	ARRIVEE DEPARTS	TOTAL	MODELISATION	ENTRAINEMENTS	ARRIVEE DEPARTS	TOTAL	MODELISATION	ENTRAINEMENTS	ARRIVEE DEPARTS	TOTAL
CATEGORIE 1 Gros porteurs (masse >250T) A340 B747	A340	100	50	150	A340	200	50	250	A340	200	50	250
CATEGORIE 2 Moyens porteurs 1 (150T<masse <250T) A330, DC10, B767	B767	250	30	280	B767	390	40	430	B767	390	40	430
CATEGORIE 3 Moyens porteurs 2 (60T<masse <150T) A319, A320, A321, B737/800, B737,....	A320 B737/800	1776 220	624 1980	2400 2200	A320 B737/800	2300 500	800 2200	3100 2700	A320 B737/800	2300 500	800 2200	3100 2700
CATEGORIE 4 Moyens porteurs 3 (20T<masse <60T) B737/300, Fokker 70/100, Falcon 900, BAe 146....	Réaction Turbopropulseur Sécurité Civile Dash	492 1968 1032	328 1312 258	820 3280 1290	Réaction Turbopropulseur Sécurité Civile Dash	620 2200 1200	460 1540 322	1080 3740 1522	Réaction Turbopropulseur Sécurité Civile Dash	620 2200 1200	460 1540 322	1080 3740 1522
CATEGORIE 5 Bi-réacteurs Falcon 10/20, DA10-20, CL600, Tracker, Canadair	Réaction Turbopropulseur Sécurité Civile	1872 228 480	1248 152 720	3120 380 1200	Réaction Turbopropulseur Sécurité Civile	2842 612 2880	1896 408 1432	4738 1020 4312	Turbopropul seur Sécurité	2842 612 2880	1896 408 1432	4738 1020 4312
CATEGORIE 6 Commuteurs courts-Courriers 2 (-9T), Hélicoptère Diamond 40/42 DR400, PA-28, dauphin,	piston turbopropulseur réacteur hélicoptère	16100 354 1238 810	10734 236 827 2190	26834 590 2055 3000	piston turbopropulseur réacteur hélicoptère	16800 410 1510 900	11123 360 1157 2955	27923 770 2667 3855	turbopropuls eur réacteur hélicoptère	24440 1440 3500 1400	16123 1160 1757 3400	40563 2570 5257 4800
TOTAL		26920	20689	47609		33364	24743	58107		44494	31588	76082

ANNEXE VII Page de garde du PV de synthèse

PROCES-VERBAL

de communication des observations recueillies dans le cadre de l'enquête publique et des courriers/courriels adressés au commissaire enquêteur du 19 février au 20 mars 2018 inclus.

Dans les locaux de l'aérogare de Nîmes-Garons, à Saint-Gilles, le 21 mars 2018

Références : - Code de l'environnement – article R.123-18
- Arrêté n° A 2013-213 du 17 décembre 2013

Pièces jointes : Copies des pages de registres d'enquête avec l'ensemble des observations et courriers/courriels (10 pages).

Monsieur,

L'enquête publique dans le cadre de la révision du PEB de l'aérodrome de Nîmes-Garons, organisée par la DDTM du Gard, s'est terminée mardi 20 mars 2018 après-midi avec ma 3^{ème} permanence au siège de l'enquête à la mairie de Garons.

Comme le prévoit la réglementation des enquêtes publiques, je dois vous remettre sous huitaine les observations écrites et orales sous forme d'un procès-verbal de synthèse. Vous avez ensuite quinze jours pour produire vos observations éventuelles sous forme d'un mémoire en réponse et dans tous les cas il ne me restera que jusqu'au 20 avril 2018 pour rendre mon rapport à la DDTM.

Cette enquête publique a mobilisé principalement les administrés de la commune de Garons. J'ai recueilli au total 30 observations soit par inscriptions sur le registre de la part de 7 personnes, soit par courriels (5 personnes, municipalité ou association).

Le plus grand nombre d'observations atteste de la diminution du bruit depuis le départ de l'aéronavale à comparer aux autres nuisances sonores (A54, Sabena, camions, ...) suivi d'un manque d'explications sur la modélisation des courbes dans le rapport avec leurs échéances. Enfin le survol de la commune par certains avions ou hélicoptères est noté par quelques personnes et trois approuvent le PEB.

Je vous transmets en **annexe I** les observations, les commentaires et les propositions du public concerné par l'élaboration de ce PEB et en **annexe II** quelques questions complémentaires du commissaire enquêteur.

Veuillez agréer, monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Remis et commenté dans les locaux de l'aérogare de Nîmes-Garons le 21 mars 2018 à 14h30
(En 2 exemplaires de 7 pages + toutes les annexes incluses dans les six registres d'enquête)

Le porteur du projet
M. Léon DAL MASO
DGAC Toulouse
Pris connaissance le 21 mars 2018

Le commissaire enquêteur
M. Patrick LETURE
Remis et commenté le 21 mars 2018

Signature



Signature



ANNEXE VII Mémoire en réponse de la DGAC



MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Direction générale de l'Aviation civile

Blagnac, le 29 Mars 2018

Direction de la sécurité de l'Aviation civile
Direction de la sécurité de l'Aviation civile Sud
Département surveillance et régulation
Division régulation et développement durable
Subdivision développement durable

Monsieur Patrick LETURE
115 chemin du bois des pins
30640 BEAUVOISIN

Nos réf. : 18/1701 LDM/SR/RDD/DD
Affaire suivie par : Léon DAL MASO
leon.dal-maso@aviation-civile.gouv.fr
Tél. : 05 67 22 91 26 - Fax : 05 67 22 91 01

Objet : réponse au procès-verbal de communication des observations suite à l'enquête publique relative à la mise en révision du plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome de Nîmes-Garons.

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Le 21 mars 2018, sur l'aérodrome de Nîmes-Garons vous nous avez remis le document cité en objet. Vous trouverez en annexe les réponses aux différentes observations.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le commissaire enquêteur, l'expression de ma considération distinguée.

Le Directeur

Philippe AYOUN

ANNEXE

**REPONSES AUX OBSERVATIONS
RECUEILLIES AU COURS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE
RELATIVE A LA REVISION DU PEB
DE L'AERODROME DE NÎMES-GARONS**

I. PREAMBULE :

L'aérodrome de Nîmes-Garons est classé « B » au sens du code l'aviation civile. A ce titre, il doit être doté d'un plan d'exposition au bruit (PEB).

La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 a introduit un nouvel indice en remplacement de l'indice dit « psophique », utilisé jusqu'à lors pour les plan d'exposition au bruit.

Cet indice, Lden (Level day-evening-night, c'est à dire niveau jour-soirée-nuit) pondère le bruit d'une journée sur les trois périodes que sont le jour, de 06H00 à 18H00, la soirée, de 18H00 à 22H00 et la nuit de 22H00 au lendemain 06H00. Bien entendu, toutes les heures sont locales.

La directive a également introduit la notion de « carte de bruit » pour tous les types de transport, ferré, routier et aérien utilisant cet indice.

Elle est transposée en droit français par arrêtés et décret (arrêté du 04 avril 2006, arrêté du 03 avril 2006, arrêté du 24 mars 2006, décret du 24 mars 2006) et les différents articles des codes de l'urbanisme et de l'environnement sont ainsi mis à jour.

Le décret n°2002-626 du 26 avril 2002 fixant les conditions d'établissement des plans d'exposition au bruit et des plans de gêne sonore des aérodromes et modifiant le code de l'urbanisme (NOR: EQUA0200251D), aujourd'hui abrogé, indiquait dans son article 5 que les plans d'exposition au bruit devaient être révisés avant le 31 décembre 2005.

Des projets précédents ont bien vu le jour dans les années 2000. Mais face à l'emprise des courbes significativement plus importantes du fait de la prise en compte dans les hypothèses de trafic des appareils militaires à réaction, alors présents en nombre, ceux-ci n'ont pas abouti.

L'objectif d'un PEB est d'éviter "d'exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit" (article L112-10 du code de l'urbanisme).

Et pour atteindre ce but, le PEB qui est annexé au plan local d'urbanisme (PLU), au plan de sauvegarde et de mise en valeur ainsi qu'à la carte communale (L112-6 du code de l'urbanisme), restreint le droit à construire en fonction de la situation du bien dans ses zones (L112-10 du code de l'urbanisme).

II. LES REPONSES :

1) Observation de M. Philippe MALIGE / 2, rue du Maréchal Leclerc - 30128 Garons

Demande « que soient définies précisément les dates prises en compte dans la prévision qui pourraient nécessiter une actualisation des données, voire une reconstitution des courbes ».

Réponse : Si aucune date précise ne définit les échéances court, moyen et long termes dans le document, le travail sur les hypothèses de trafic réalisé avec l'exploitant s'est fait sur des échéances respectives de 5, 10 et 15 ans. Par ailleurs, l'article R112-9 du code de l'urbanisme dispose que pour un aérodrome doté d'une commission consultative de l'environnement (CCE), c'est le cas pour Nîmes-Garons, il revient à la commission d'examiner « tous les cinq ans au moins la pertinence des prévisions ayant servi à l'établissement du plan ... »

2) *Observation de Mme Simone BAYOL / 4, rue des tamaris – 30128 Garons*

« Signale la présence d'avions et d'hélicoptères passant à la verticale de sa maison de temps en temps.

Réponse : Le PEB n'est pas un volume contenant l'ensemble des trajectoires sur lesquelles évoluent les appareils au départ ou à l'arrivée de cet aérodrome.

3) *Observation de M. Yves RODRIGEZ / 2 bis, rue Marcel Pagnol – 30128 Garons*

« Après lecture du projet, je suis contre vu le faible nombre de mouvements d'avions depuis le départ de la BAN. Quelles sont les dates exactes de prise en compte des hypothèses de trafic » ?

Réponse : Concernant les échéances la réponse est apportée au « 1) ».

Par ailleurs, il est important de préciser que le plan d'exposition au bruit n'a aucun effet sur les constructions et les populations existantes. Ce n'est pas une empreinte sonore de l'activité aérienne d'une plate-forme modélisée sur l'année. La modélisation intervient sur des hypothèses de trafic à long terme car l'objectif d'un PEB est d'éviter d'exposer de nouvelle population aux nuisances sonores et ce, même en cas d'évolution de cette activité aérienne.

4) *Observation de M. et Mme Philippe JOLY-FABRE / 30128 Garons*

« A la lecture du projet, il nous paraît surprenant un nombre aussi important de mouvements avec aucune date sur les échéances à court, moyen et long terme ».

Réponse : Ce sujet est abordé au point 1).

5) *Courriel de M. Philippe MALIGE / 30128 Garons*

« Le dossier soumis à enquête publique de la DGAC d'octobre 2017 ainsi que le document power point remis lors de la CCA du 28/04/2017, complétés des commentaires émis de la part des acteurs concernés en novembre 2017, soulèvent de ma part quelques interrogations, voire quelques incompréhensions.

En effet, si je ne conteste pas l'utilité de ce PEB, je m'étonne de constater que concernant l'activité aéronautique, les dates des données relevées ne sont arrêtées qu'en 2015.

Or l'activité aéronautique depuis cette date a fortement évolué, notamment et entre autres, avec l'arrivée à temps plein de la Sécurité civile (avions) en 2017 ainsi qu'une forte baisse de l'activité ressentie en tant que riverain. Cette baisse d'activité devrait être validée par les chiffres de 2016 et 2017.

En outre, pour réaliser les projections d'activité à court, moyen et long terme, le rapport s'appuie donc sur des données de 2011 à 2015, ce qui n'est pas suffisant, du fait de l'activité depuis ces dates et compte tenu du fait qu'à aujourd'hui nous pouvons disposer des données réelles des exercices 2016 et 2017.

De plus nous n'avons aucune indication sur la méthode employée pour le calcul des prévisions.

Il serait bien plus pertinent, alors que les discussions vont s'étaler au moins jusqu'en fin 2018, d'actualiser les données pour d'une part coller à la réalité et d'autre part s'appuyer sur des bases réelles pour des prévisions « statistiques » à moyen et long terme.

Dans un deuxième temps, il est permis de douter de la validité des données techniques (outil de modélisation) sur les aéronefs saisis dans le logiciel d'évaluation américain concernant les niveaux sonores par appareil.

En effet, ces données sont issues des cahiers techniques des industriels de l'aéronautique (fabricants) eux-mêmes. Avec l'affaire du « diesel gate » impliquant plusieurs marques automobiles nous avons là la preuve que le doute est permis.

Il en résulte donc que seule une demande de mesures, au sonomètre et in situ, diligentée par les pouvoirs publics serait valable.

Enfin, me faisant l'écho de certains maires, dont celui de Garons, la commune subit la triple peine avec un PEB tel qu'il est défini aujourd'hui.

En effet un tel plan :

- réduit la possibilité d'extension du village,
- minore de fait les rentrées fiscales futures,
- pénalise la commune actuellement en déficit de logements sociaux qui devrait continuer à payer des amendes. »

Réponse : Concernant les hypothèses de trafic, les réponses sont données dans les points ci-dessus. Le nombre de mouvement a évolué à la hausse sur 2016 et 2017 avec respectivement 20 284 et 25 353 mouvements. Concernant l'outil de modélisation des aéronefs, si la base de données initiale en 2002 était effectivement pauvre en appareils de la communauté européenne, il en va tout autrement aujourd'hui. En effet on y trouve toute la famille Airbus dont le profil de vol est affiné par le service technique de l'aviation civile.

6) **Lettre de M. le maire de Garons**

« Le projet de PEB mis en place par arrêté préfectoral du 26 décembre 2017, a donné lieu à un avis défavorable unanime de la part des membres du conseil municipal.

Ce projet suscite en effet un certain nombre d'interrogations de la part de l'équipe municipale, tant sur sa méthode d'élaboration que sur son impact s'il venait à être définitivement approuvé. La présence, désormais, de la zone de bruit C sur près d'un cinquième de la zone urbaine de Garons, est pour le moins surprenante alors qu'il est notoirement avéré une nette décroissance de l'activité aéroportuaire du fait du départ de la BAN et de la faiblesse de l'aviation commerciale sur le site.

Le projet PEB, validé en l'état, aura d'une part des conséquences immédiates :

- Pour les administrés souhaitant valoriser leur patrimoine immobilier,
- Pour la commune, supprimant toute potentialité de création de logements locatifs sociaux tout en étant soumis à l'article 55 de la loi SRU.

A titre d'exemple, les espaces identifiés sur le plan joint permettraient la création d'environ 25 logements locatifs sociaux chacun. En conséquence, un réexamen des objectifs fixés par la loi SRU serait légitime, compte tenu de la contrainte majeure émanant de la zone C.

D'autre part, je m'interroge sur la définition des hypothèses de mouvements. Ces dernières ont tout d'abord été établies graduellement dans le temps, pour le court terme, le moyen terme et le long terme, sans que soit précisément définies ces durées. En outre, le fondement même de ces hypothèses, pour le long terme, de 76000 mouvements annuels, n'apparaît pas étayé sur des données pertinentes et objectives dans le rapport de présentation. Or, cette perspective conditionne le positionnement des zones de bruit.»

Réponse : Comme précisé en préambule, l'objectif d'un PEB est d'éviter "d'exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit" (article L112-10 du code de l'urbanisme).

Le sujet des hypothèses de trafic est quant à lui abordé au point 1).

7) **Observation de Mme Elisabeth Biagetti / 1, rue Xavier Tronc – 30128 Garons**

« Je suis surprise par ces données car nous ne sommes absolument pas dérangés par le trafic aérien qui est, somme toute, assez faible. Je suis contre cette révision.

Je souhaiterais indiquer que, habitant le long de l'aéroport et de la D442 nous sommes par contre énormément gênés par le bruit incessant des camions et de la circulation qui mène au rond-point de l'autoroute et de la nouvelle zone. Nous ne pouvons plus laisser les fenêtres ouvertes la nuit pendant l'été. Il vaudrait mieux analyser cette nuisance qui, elle, est réelle et constante. »

Réponse : Le PEB est basé sur des hypothèses de trafic modélisées. Ces dernières concernent uniquement les appareils en vol et non pas le trafic routier ou ferré. Se référer au I PREAMBULE.

8) Courriel de M. Alain Oriol / 30128 Garons

« J'habite à Garons dans le secteur de l'école Jean Monnet.
- J'ai vu durant l'été, en période d'incendie, des Canadairs virer au-dessus de ce secteur. Est-ce prévu dans les plans de vol ?
- Bien que la base aérienne militaire soit fermée, il y a encore des passages fréquents d'avions de chasse (environ 1 fois par semaine). Ces mouvements sont-ils programmés dans le PEB ?
- L'aérodrome est aussi un lieu de développement économique à haute technicité : société de maintenance des avions et hélicoptères, base de la sécurité civile, essais au sol et en vol. Il est, de plus, proche de la zone Mitra et de la sortie d'autoroute.
Cette attractivité économique complémentaire au tourisme peut expliquer l'optimisme manifesté dans la prévision des mouvements aériens.
Le PEB semble équilibré. J'y suis favorable. »

Réponse : Le PEB ne constitue pas un volume devant être respecté par les appareils au départ ou à l'arrivée.

Concernant les bombardiers d'eau, dans le cas où les pilotes s'envolent pour une intervention sur un incendie, la route la plus directe est privilégiée. En revanche, si les pilotes procèdent à des entraînements, il serait judicieux qu'ils respectent le tour de piste voire qu'un *modus vivendi* soit trouvé soit au sein de la commission consultative de l'environnement, dont c'est la prérogative. Cela peut être également abordé directement entre la sécurité civile et l'exploitant. Enfin, cette plate-forme peut accueillir des appareils de la Défense. Ces mouvements ne sont pas pris en compte, du fait notamment de leur faible nombre à l'année.

9) Courriel de M. et Mme Caizergues / 502 chemin de la Farelle - 30128 Garons

« Après lecture des divers documents mis à notre disposition, nous constatons l'oubli de certaines nuisances sonores.
- Aucune mention des avions en maintenance sur le tarmac de la piste.
Cette nuisance est aussi intense qu'un décollage d'avion à ceci près qu'elle dure bien plus longtemps (parfois de longues dizaines de minutes). Elle se déroule tout au long de la journée et déborde très souvent dans la tranche 18-22h. Si elle est supportable en hiver dans une maison fermée, elle l'est beaucoup moins en été quand les fenêtres de celle-ci sont ouvertes (même en zone D).
- Aucune mention également des 2 mirages qui manœuvrent régulièrement autour du village. Ils décollent à toute heure de la journée et de la nuit (parfois à 4h-5h du matin). Ces avions à réaction ont une nuisance sonore telle, qu'il n'y a plus de notion de zone A, B, C, D.
- Enfin, l'étude des nuisances sonores se base sur la moyenne des trajectoires des aéronefs. Mais une catégorie d'avions semble ne respecter que très rarement les trajectoires « dites correctes ». La maniabilité des Canadairs leur permet de suivre la même trajectoire à l'aller et au retour. Ils sont capables de décoller face au vent et de se poser dos au vent. Ils empruntent donc une trajectoire nord-sud pour le décollage et une sud-nord pour l'atterrissage. Ce qui va à l'encontre de votre étude qui a un prérequis de décollage et atterrissage face au vent. De plus, ils ne suivent que très rarement la piste jusqu'au bout et coupent très fréquemment leur trajectoire en traversant le village de part en part en direction du barrage de Vallabrègue ; et ce à très basse altitude.
De fait, les zones de bruits n'ont plus lieu d'être et le village entier devient une zone B (voire A avec certains vols).
Pour conclure, cette étude ne nous semble pas correspondre à la réalité du terrain. En effet, les données ont plus de 3 ans et ne reflètent pas l'état actuel du trafic aérien de l'aéroport de Nîmes-Garons.
Estimer le trafic à court, moyen et long terme avec des données non actualisées ne peut porter que préjudice au village de Garons et à ses habitants (futurs et anciens). »

Réponse : Les données prises en compte dans le PEB vont au-delà du trafic réel. Le but n'étant pas de cartographier des zones de bruit correspondant à la réalité de 2018, mais d'éviter d'exposer de nouvelles populations aux nuisances sonores en fonction des évolutions pressenties du trafic à court, moyen et long termes.

Un PEB ne tient compte que des appareils en évolution autour (à l'arrivée ou au départ voire en tour de piste) d'une plate-forme. Les bruits industriels ne sont pas considérés dans les plans d'exposition au bruit. Ils doivent en revanche apparaître dans les cartes stratégiques de bruit. L'arrêté du 04 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement, dispose en effet :

11) Observation de M. Jean-Pierre BENEDETTI / 30128 Garons

« Je suis très surpris car vous évoquez un nombre de vols ahurissants alors que le rythme des vols est très inférieur à ce qu'il était et malgré cela le PEB est de plus en plus élargi au point de geler 20% de la commune. Quant aux mesures prises, on peut douter de leur fiabilité. Des terrains sont gelés alors que l'on pénalise la commune sur les logements sociaux ».

Réponse : La forme de ce nouveau PEB est bien plus conforme en termes de répartition de la gêne sonore que ne pouvait l'être le PEB de 1984, époque où les outils de modélisation n'étaient pas les mêmes.

Un PEB n'est pas basé sur l'année « n » ou « n-1 » mais sur des hypothèses de trafic dont la CCE peut analyser la pertinence tous les cinq ans.

Quant au gel des terrains, cela est abordé dans la réponse au point 6).

12) Observation de M. Sylvain BARREIRO / 30128 Garons

« Je suis interpellé par ce PEB, résident à la Grande Terre (700 m à vol d'oiseau de l'extrémité de la piste) qui est durci. En effet je constate une diminution des vols et du bruit qui en résulte. Je demande à ce que ce plan soit réétudié ».

Réponse : Le point de trafic réel et la forme du PEB est abordé ci-dessus au point 11.

Questions complémentaires du commissaire enquêteur

13) « Pourquoi les points fixes de SABENA TECHNICS et les temps de fonctionnement des groupes auxiliaires de puissance électrique utilisés avant démarrage des moteurs (APU) ne sont-ils pas pris en compte dans le PEB ? Ne peut-on pas les modéliser et les comptabiliser sur une année » ?

Réponse : Le cas des points fixe a été abordé en réponse au point 9. De plus, l'article R.112-2 du code de l'urbanisme fait état de mouvements (atterrissages ou décollages). Le bruit généré par les unités auxiliaires de puissance n'est pas modélisé.

14) « Pouvez-vous me donner un comparatif des superficies impactées (zones A, B et C) par le PEB de 1984 et de ce projet de PEB sur la commune de Garons » ?

Réponse : La surface couverte pour ces zones diminue :

en ha	PEB 1984	Projet PEB
Zone A	21,9	néant
Zone B	71,67	1
Zone C	75,25	93

15) « Quels sont les paramètres météo et leurs valeurs pris en compte dans l'INM pour la modélisation des courbes isophones sur l'aérodrome de Nîmes-Garons » ?

Réponse : En règle générale les PEB en métropole sont modélisés avec des conditions atmosphériques standards soit 70% humidité et avec un vent de 15km/h.

16) « Par rapport au tableau de la page 26 du rapport de présentation, pouvez-vous me préciser l'activité de la Sécurité Civile prise en compte pour les 3 horizons » ?

Réponse : Les hypothèses ont été discutées avec l'exploitant. Ainsi le tableau en page 26 ne fait pas apparaître le détail relatif à l'activité de la sécurité civile. Seule la ligne afférente au DH8300/PW123 de catégorie « C » inclus ces mouvements qui constituent plus de la moitié des mouvements. Il n'y a pas d'évolution prévue entre le moyen terme et le long terme.

17) Dans les deux tableaux des pages 26 et 29, à quoi correspond la colonne 2 « Catégorie d'appareil : A, B, C ou D » ?

Réponse : Les lettres correspondent à la catégorie des appareils selon un classement OACI faisant intervenir plusieurs paramètres (ex : envergure, longueur...etc...).

18) « Au cas où un maire estimerait que le trafic est bien inférieur aux prévisions de trafic et après proposition au préfet de sa mise en révision (cf. R112-9 du code de l'urbanisme), quel délai faudrait-il à la DSAC pour modéliser de nouvelles courbes L_{den} ? »

Réponse : La modélisation en elle-même est assez rapide si le plan de charge du service technique de la DGAC le permet. Cette étude avant une éventuelle révision, relève des prérogatives du Préfet et devra :

- a) faire l'objet d'une saisine du Préfet;
- b) obtenir les nouvelles prévisions de l'exploitant;
- c) obtenir l'aval de la commission consultative de l'environnement (CCE) quant aux données ;
- d) réunir cette CCE.

Beaucoup de paramètres et d'acteurs influent sur ce délai de modélisation.