

Communes de
CABESTANY – ESPIRA-de-l'AGLY
PERPIGNAN - PEYRESTORTES
PIA - RIVESALTES

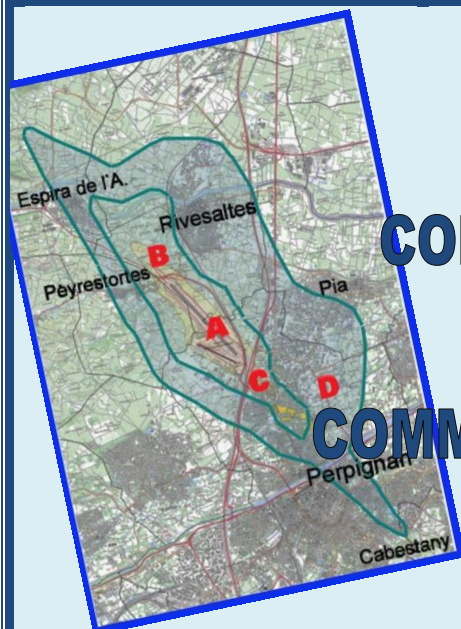
ENQUETE PUBLIQUE

relative à l'élaboration d'un
PLAN D'EXPOSITION AUX BRUITS
générés par les activités de l'Aéroport de
PERPIGNAN – RIVESALTES

(22 septembre 2020 – 22 octobre 2020)

Projet présenté par M. la Direction Générale de l'Aviation Civile (DSAC-Sud)

*Décision de Mme le Président du Tribunal Administratif en date du 4 août 2020
Arrêté de M. le Préfet des Pyrénées-Orientales en date du 17 août 2020*



**RAPPORT ,
CONCLUSIONS et AVIS
du
COMMISSAIRE-ENQUETEUR**

Henri ANGELATS
Commissaire-enquêteur

12 novembre 2020



SOMMAIRE



1 - RAPPORT DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR

Préambule

4

Chapitre 1 : Le Plan d'Exposition au Bruit

6

1.1. La place du PEB dans le code de l'environnement

7

1.2. Présentation de l'aéroport de PERPIGNAN-RIVESALTES

10

1.3. Le PEB opposable

12

1.4. Le PEB soumis à l'enquête publique

Chapitre 2 : Organisation de l'enquête publique

17

2.1. Procédure

18

2.2. le dossier d'enquête

19

2.2. Préparation de l'enquête publique

Chapitre 3 : Les avis formulés avant l'enquête publique

3.1. L'avis de la commune de Cabestany

22

3.2. L'avis de la commune d'Espira-de-l'Agly

22

3.3. L'avis de la commune de Perpignan

23

3.4. L'avis de la commune de Peyrestortes

23

3.5. L'avis de la commune de Pia


24

3.6. L'avis de la commune de Rivesaltes

26

3.7. L'avis de la Commission Consultative de l'Environnement

27

SOMMAIRE (SUITE)	
Chapitre 4 : L'enquête publique	
4.1. Les permanences	29
4.2. Les observations recueillies – Leur positionnement dans l'enquête	30
4.3. La réponse de la DSAC-Sud aux observations du public	31
	Analyse
Chapitre 5 : Synthèse	34
✧	
 2 - CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR	
2.1. Préambule	36
2.2 Avis motivé	38
✧	
LISTE DES ANNEXES	42

Liste des abréviations

dB(A)	: Valeur en décibels. (Il s'agit d'un décibel pondéré dans l'échelle (A) correspondant aux bruits environnementaux)
DDTM	: Direction Départementale des Territoires et de la Mer
DGAC	: Direction Générale de l'Aviation Civile
DSAC	: Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile
GNSS	: Géolocalisation et Navigation par un Système de Satellites
IFR	: Instruments Flight Rules (Règles de vol aux instruments)
MRAe	: Mission Régionale d'Autorité environnementale
PEB	: Plan d'exposition aux bruits
PLU	: Plan local d'urbanisme
PNRU	: Programme National de Rénovation Urbaine
RNAV	: Navigation de surface
SPLAR	: Société Publique Locale Aéroportuaire Régionale
VFR	: Visual Flight Rules (Règles de vol à vue)

Préambule

Le plan d'exposition au bruit est, en France, un document qui vise un développement maîtrisé des communes autour des aéroports sans théoriquement exposer de nouvelles populations au bruit des avions. Il n'a pas pour vocation d'imposer des contraintes particulières aux constructions existantes, si ce n'est l'obligation d'information lors des transactions immobilières et locations de ces biens.

Il s'agit d'un document d'urbanisme intégré dans le PLU qui en respecte nécessairement des dispositions. Il définit, pour 10 à 15 ans, les conditions d'utilisation des sols exposés aux nuisances sonores, sur la base d'études prospectives s'efforçant de prendre en compte le développement de l'activité aérienne, l'extension des infrastructures et les éventuelles modifications des procédures de circulation aérienne.

Par contre, il ne régleme, en aucune manière, l'activité de l'aéroport tant pour la partie commerciale que pour l'aviation légère ou de service public.

Au cas d'espèce, l'enquête publique intervient après l'été à une époque où les activités de loisirs et des écoles de pilotage sont davantage actives. De plus, l'année 2020 se révèle particulière dans le contexte de la maladie à coronavirus (Covid 19) puisque l'arrêt de toute activité au printemps a entraîné un besoin accru de reprise et de rattrapage dans les programmes de formation. Le ressenti des habitants s'en est trouvé renforcé dans une comparaison contrastée avec le période de calme absolu précédente. Les données sur laquelle s'appuie le plan, d'ailleurs lissées sur l'année, ne sont pas, nécessairement, celles correspondant à la situation de ce moment.

Les activités de loisirs dont il s'agit sont, bien entendu, intégrées dans les calculs pour la part qui leur revient mais le lien avec l'établissement d'un PEB est ténu et surtout abstrait. Il faut accepter d'emblée que le registre dans lequel l'enquête publique se situe n'est pas celui de la recherche d'une solution au problème du bruit et des nuisances pour les riverains actuels. De ce fait, très logiquement, les habitants concernés, se sont retournés vers leurs maires, individuellement ou dans le cadre de collectifs, avant même le début de l'enquête.

A la demande de M. le Maire de Rivesaltes, une réunion a d'ailleurs été organisée, à cet égard, en Préfecture au début de l'été, pour évoquer ces questions et envisager quelques pistes pour réduire les nuisances, notamment dans le cadre d'une charte de bonne conduite pour mieux concilier les souhaits des populations et les contraintes des écoles de pilotage.

L'adaptation des horaires, les altitudes de survol, l'équipement des appareils en dispositifs silencieux, l'équipement en simulateurs de vol constituent autant de thèmes de réflexion que chacun des participants, dans son domaine, envisage d'explorer.

Ce mécontentement des riverains a trouvé une expression médiatique dans le journal local "l'Indépendant" du 16 août 2020 qui a largement évoqué les récriminations des habitants d'un quartier de Rivesaltes. La version électronique de cet article comporte un espace de commentaires avec une trentaine d'avis, pour le moins très partagés voire polémiques, comme souvent sur ce type de forum.

De même, une page ouverte sur le site Facebook pour dénoncer les nuisances a suscité une série de dénégations plus que polémiques et souvent très défavorables à leurs auteurs.

En tout état de cause, il convient de préciser dès l'abord que le PEB ne prétend pas apporter des solutions ni même des propositions sur cette question du bruit provoqué par les avions des écoles de pilotage en particulier. Il s'agit, en effet, d'établir un plan, un document d'urbanisme prenant en compte l'ensemble des situations existantes pour aboutir à des zonages se projetant sur l'urbanisme à venir, sans aucune prise sur les niveaux d'activité et les conditions de leur exercice de la part des clubs et écoles de pilotage. Le débat sur les valeurs des indices qui déterminent les futures zones constitue le cœur de l'enquête mais reste, par définition, sans effet pour les habitants d'un secteur déterminé, dès lors que les éventuelles restrictions concernent le plan d'urbanisme, c'est-à-dire l'avenir : il s'agit d'éviter d'exposer de nouvelles populations aux nuisances en restreignant le droit à construire à un endroit déterminé, en fonction de la zone de bruit définie par le Plan.

Un fois cette mise au point effectuée, il faut bien accepter le fait que l'objet même de l'enquête publique avec la notion d'expression publique qui s'y rattache et son objet "le Plan d'exposition au bruit de l'aéroport" ramène vers le commissaire-enquêteur tout le mécontentement des personnes s'estimant dérangées ou les desiderata des maires partagés entre leur souci de protection des plaignants incommodés et leur souhait de maintenir le plan d'urbanisme de la commune sans nouvelle disposition prégnante par rapport aux documents opposables existants.

Les observations recueillies afférentes au ressenti actuel de certains habitants pourront donc faire l'objet d'une analyse et d'une synthèse en marge du rapport, transmises à M. le Préfet à toutes les fins qu'il jugera utiles, notamment dans le cadre de l'élaboration d'une charte de bonne conduite déjà engagée lors de la réunion en Préfecture, évoquée ci-avant, qui a commencé à explorer des pistes de réflexion concernant ce volet de la problématique du bruit des aéronefs.

L'avis émis par le commissaire-enquêteur à l'issue de l'enquête publique reste, pour sa part, conformément à sa finalité réglementaire, axé sur le volet de l'urbanisme et les règles s'imposant sur les PLU ou PLUi applicables dans chacune des communes concernées.



1.1. La place du PEB dans le code de l'urbanisme

Le code de l'urbanisme organise les possibilités de constructions et d'organisation du territoire dans les zones proches des aéroports en considération des nuisances sonores provoquées par le transit aérien. Il s'agit de mesures complexes fondées sur un "plan d'exposition aux bruits" (PEB).

Le Plan d'exposition au bruit est un document d'urbanisme opposable aux tiers qui s'impose au Plan local d'urbanisme (PLU) communal ou intercommunal. Il s'agit d'un outil de prévention qui a pour objectif de maîtriser l'urbanisation à proximité des aérodromes en limitant l'exposition au bruit des populations actuelles et futures tout en préservant l'activité aéroportuaire.

Il s'agit de règles d'essence européenne (Directive de 2002) transposées dans le droit français en 2006 (Décret du 26 mars) et codifiées dans le code de l'environnement et le code de l'urbanisme.

Ce Plan d'exposition au bruit (PEB), d'une durée limitée dans le temps (cinq ans en principe) intervient au terme d'une procédure tout aussi complexe sur la base des travaux menés, sous l'autorité de l'Etat, avec le concours d'une commission spécifique : la Commission Consultative de l'Environnement, au cas d'espèce, celle de l'aéroport de Perpignan-Rivesaltes.

Ce document crée, entre autres, un "Etat des nuisances sonores aériennes" c'est-à-dire un écrit que les propriétaires se proposant de vendre un bien immobilier ou de le mettre en location doivent obligatoirement présenter au candidat acheteur ou locataire lorsque le bien se situe dans une zone d'exposition au bruit des aérodromes.

Le plan est arrêté par M. le Préfet après avoir été soumis à une enquête publique.

Au cas particulier, le cheminement administratif atteint le stade de l'enquête publique avec un certain retard puisque l'arrêté opposable, applicable pendant 10 ans, date du 30 mars 2006 et qu'il a été prorogé à plusieurs reprises, la date du 3 avril 2021 devenant l'extrême limite pour la conduite de la procédure administrative d'élaboration devant intégrer les modifications réglementaires intervenues depuis 2006.

La démarche arrive cependant à son terme après les étapes majeures que constituent l'avis de la Commission Consultative de l'Environnement, émis le 4 avril 2019 et l'arrêté préfectoral du 7 juin 2019 validant les conclusions de ladite commission.

Il s'agit d'un PEB par anticipation mais il restait sous-entendu que la démarche demandait une reprise de la procédure pour inclure, notamment, une enquête publique avec un délai imprescriptible courant jusqu'à la fin du mois de mars 2021. Les impondérables liés à la crise sanitaire du printemps 2020 ont encore retardé la phase publique de la procédure au terme de laquelle un PEB bien assis juridiquement devrait remplacer le "PEB par anticipation" actuellement communiqué aux instances concernées.

1.2. Présentation de l'aéroport de PERPIGNAN-RIVESALTES

1.2.1. L'aéroport et son activité

L'aéroport de Perpignan-Rivesaltes est situé à cinq kilomètres du centre-ville de Perpignan dans sa partie Nord-Ouest. Son emprise est posée sur les territoires communaux de Perpignan (107 ha), Rivesaltes (51 ha) et Peyrestortes (24 ha).

C'est d'ailleurs cette particularité qui a amené, en 1977, à substituer au nom historique de Perpignan-Llabanère (en référence au ruisseau de "la Llabanère" qui traverse le site), celui de Perpignan-Rivesaltes en lien avec la promotion de l'appellation du produit phare du terroir, le vin doux naturel AOC de Rivesaltes. Cette appellation reste l'appellation officielle même si le label régional "Sud de France" y est parfois associé.

L'implantation à cet endroit n'est devenue définitive qu'après la seconde guerre mondiale car, en dépit de tout un pan de l'Histoire de l'aviation et de l'épopée de l'Aéropostale qui s'est jouée sur ce terrain de "la Llabanère" depuis 1923, l'idée de création d'un nouvel aéroport sur un autre site a marqué l'après-guerre et surtout toute l'année 1948.

La question se posait, en effet, de la poursuite d'un projet, à peine initié par l'armée d'occupation allemande, d'aménagement d'un nouvel aéroport dans le secteur de Clairà - Saint-Hippolyte, au nord de l'actuel Centre commercial Cap Roussillon. Le critère de la proximité avec le cœur de ville, important à l'époque, a pesé sur le choix d'un aménagement sur place au terme de débats passionnés en raison de la géographie des lieux avec la ville et les bourgs à proximité immédiate. La construction du nouvel aéroport a constitué un chantier gigantesque comportant, notamment, la déviation du cours d'eau et la révision complète des circulations routières pour, notamment, dévier la route nationale de l'époque, dite "route de Perpignan à Bayonne" qui traversait le site.

La mise en service est intervenue en 1958 sous l'égide de la Chambre de Commerce et d'Industrie qui assurait la gestion de la plateforme depuis 1951.

En 1964, l'aérodrome des débuts, "Perpignan-Llabanère" a été consacré "aéroport international". Il était devenu le cinquième aéroport de France.

Dans la configuration retenue, la nouvelle piste destinée à l'aviation civile en plein essor, a été progressivement aménagée, prolongée et dotée des équipements de signalisation et de radio-navigation en constante amélioration. L'orientation de la piste a pris en considération le vent dominant, bien entendu, mais aussi la présence de l'habitat existant dans les communes d'alentour (Perpignan, Rivesaltes, Peyrestortes et Espira-de-l'Agly) et de la topographie du lieu avec les Corbières toutes proches. Cette piste, orientée au Nord-Ouest-Ouest, s'étend sur une longueur de 2500 m. pour une largeur de 45 m. Elle est identifiée, dans le jargon aéronautique, en considération du Nord magnétique, sous le n° 15 - 33 correspondant à un azimut de 330°. La configuration de piste actuelle semble figée pour le moyen terme. Les projets d'allongement, notamment vers le Nord au-dessus de l'actuelle RD 117, ont fait, un moment, l'actualité, mais ne sont plus de saison. Le projet de PEB n'intègre donc aucune évolution à cet égard.

La piste "historique" a été maintenue pour l'aviation légère avec une longueur de 1048 m et une orientation davantage marquée vers l'Ouest. Elle est identifiée sous le n° 13 - 31.

Le trafic aérien se décline sous différentes composantes :

- les liaisons régulières civiles notamment avec Paris ;
- les liaisons, souvent saisonnières, avec des aéroports français ou européens assurés par des compagnies "low-cost" ;
- les délestages et utilisations occasionnelles par l'Armée de l'Air ;
- les hélicoptères appartenant aux entités utilisant ce type d'appareils pour des opérations essentiellement civiles ;
- les avions de la Sécurité Civile avec, notamment, un pélicandrome pour le réapprovisionnement en eau ou produits retardants dans la lutte contre les incendies de forêts ;
- les essais en vol des productions Airbus dans le cadre d'un contrat passé avec cette société pour tester les appareils, avec, notamment, des procédures de "Touch & Go", dans toute la palette de conditions météo, notamment en ce qui concerne les vents, à proximité du site de production de Toulouse ;
- l'aviation d'affaires, l'aviation légère et de loisirs avec, notamment, deux écoles de pilotage et des aéro-clubs.

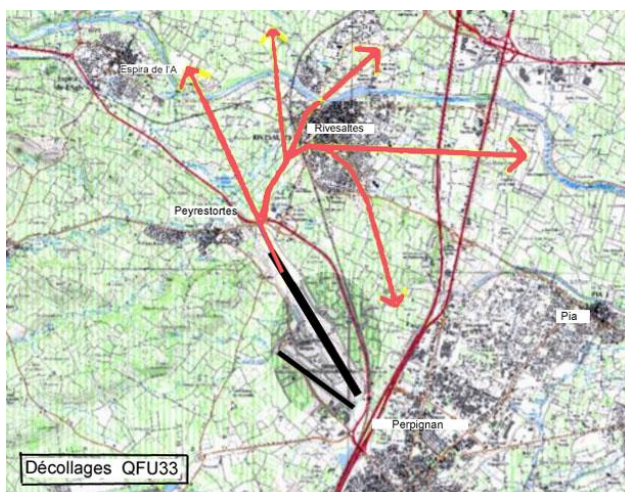
La jauge de 450 000 passagers annuels caractérisant l'aéroport en termes de dimension doit donc être pondérée à l'aune des activités complémentaires pour le ressenti du bruit, de jour comme de nuit, même si l'activité nocturne a évolué dans ses composantes avec les mutations intervenues, d'une part, dans le transport du courrier et du fret par voie aérienne et, d'autre part, la diminution des charters touristiques qui, à une certaine époque, effectuaient de véritables ponts aériens à destination de l'Espagne. Par contre, les activités des aéro-clubs et écoles de pilotage se sont développées.

Les procédures d'atterrissage et de décollage sont évidemment en rapport avec les conditions météorologiques de l'instant.

Le plus souvent (72% pour les vols commerciaux) ces opérations interviennent dans une utilisation de la piste du Sud vers le Nord, ce qui nécessite une trajectoire d'approche qui varie en fonction de différents paramètres (caractéristiques des avions, conditions météo, etc...) mais qui, en théorie, commence au niveau d'un point dit "Lanet" situé en mer, face à Canet-en-Roussillon, pour prendre la direction de la commune de Cabestany et rejoindre progressivement l'axe de la piste en survolant toute la partie Ouest de la ville de Perpignan avec de nombreux points sensibles : Palais des Expositions, Stade Aimé-Giral, Hôpital, Stade Gilbert-Brutus, Grande Mosquée, Zone de Torremila. Les zones d'habitat dense sont nombreuses sur ce parcours : quartier "Las Cobas"; "Bas Vernet"; Secteur "Gauguin-Poudrière"; "Cité Diaz"; "Moyen Vernet"; "Haut-Vernet".

Pour les décollages, la commune de Rivesaltes est la plus concernée.

Les vols commerciaux sont, en effet, soumis à des procédures publiées de plans de vol, avec le recours au système IFR (vols sans visibilité, aux instruments) qui incluent, le plus souvent, un virage à partir d'une altitude de 400 pieds ($\approx 125\text{m}$) pour rejoindre la trajectoire correspondant au plan de vol que la Compagnie aérienne exploitante a déposé et fait agréer par différents organismes officiels.



Pour le cas de l'aéroport de Perpignan, du fait de la configuration générale des lieux et du relief, le virage intervient toujours vers la mer pour les vols aux instruments (IFR) quel que soit le sens d'utilisation de la seule piste équipée (15-33). Il peut, effectivement, en résulter, selon les conditions du moment et les caractéristiques des avions, un survol de la commune de Rivesaltes ou d'une partie de la ville de Perpignan mais les avions prennent généralement rapidement de l'altitude, (les 400 pieds de référence étant généralement atteints dès la sortie du périmètre de l'aéroport) ce qui réduit quelque peu le ressenti sonore par les habitants du secteur. La gêne est davantage avérée à Rivesaltes car, en dépit du relatif éloignement de l'habitat dense (1,5 km contre 0,5 km pour Perpignan), la fréquence de passage est bien supérieure compte tenu du vent dominant qui détermine le sens du décollage.

Les approches traditionnelles en vue de l'atterrissage sont en phase d'évolution avec la perspective de parcours simplifiés du fait de l'évolution de la technologie (positionnements satellitaire selon le protocole GNSS).

Ce progrès attendu a été intégré dans l'analyse prospective, à concurrence de 15 %, mais la construction du PEB ne s'en trouve pas remise en cause parce que les activités liées aux loisirs prennent une part toujours croissante dans le ressenti du bruit : les vols commerciaux sont relativement moins nombreux avec une gêne ponctuelle tandis que l'aviation légère est ressentie comme davantage présente.

L'aviation générale dont il s'agit est régie par des procédures différentes qui, selon le cas, peuvent également inclure des plans de vol soumis à publication mais les VFR (vols à vue) sont les plus nombreux. Ils sont effectués, pour les décollages et atterrissages sous la direction des contrôleurs aériens locaux mais, pour le reste, les trajectoires ne font pas l'objet d'un plan précis. Elles reviennent sous la maîtrise de la tour de contrôle lors des manœuvres dites de "tour de piste" qu'effectue généralement un avion évoluant en VFR aux abords d'un aérodrome pour atterrir dans des conditions normales de sécurité.

Ces manœuvres d'approche restent traditionnelles et ont été intégrées dans les modélisations qui ont abouti, après avis de la Commission Consultative de l'Environnement, au PEB proposé. La perception de gêne est, peut-être, accentuée, cette année, en raison de la situation particulière créée par l'arrêt des activités au moment la crise sanitaire et au rattrapage qui a suivi. En particulier, les vols de nuit, prévus dans les cursus de formation, interviennent plus tardivement en été, à un moment où les habitants vivent plutôt en extérieur, alors qu'au mois de mars, en fin d'après-midi, la vie s'organise davantage à l'intérieur dans des habitations souvent adaptées, au niveau de l'insonorisation, à leur situation dans une zone proche de l'aéroport.

Il faut cependant intégrer le fait que le projet de PEB présenté concerne une activité normale. Les modélisations ont, fort heureusement, été effectués sur des données relevant de situations existant avant la crise sanitaire et sur une longue période. Le zonage qui en résulte correspond à une synthèse à partir des bruits provenant de tous les types d'avions en sachant que le poids de l'aviation commerciale reste important dans les modélisations même si le ressenti est différent, au quotidien, à certaines périodes de l'année.

1.2.2. L'exploitant

La Chambre de Commerce et d'Industrie est restée en charge de l'exploitation de l'aéroport de 1951 à 2011 et a mené tous les travaux de création, d'extension et de reconstruction de l'aérogare. Les installations, dans leur configuration actuelle, portent la marque de cette institution.

A partir de 2011, suite à un appel d'offres lancé par le propriétaire (Syndicat mixte Etat-Collectivités territoriales), la gestion a été confiée à la société VEOLIA TRANSPORT devenue VEOLIA TRANSDEV puis TRANSDEV.

En 2019, la gestion a été confiée à une Société Publique Locale Aéroportuaire Régionale (SPLAR) pour une décennie, c'est-à-dire jusqu'au 31 décembre 2029.

1.3. Le plan d'exposition au bruit opposable

Classées par leur degré de nuisance, un PEB peut comporter au total quatre zones :

- une zone A de gêne très forte ;
- une zone B de gêne forte ;
- une zone C de gêne modérée ;
- une zone D de gêne faible représentée à titre de simple "porter à connaissance" mais dans laquelle les obligations d'information au moment des transactions immobilières sont applicables de la même manière que pour les autres zones.

La délimitation des zones est l'objet même du PEB. Elle s'appuie sur un indice de gêne calculé à partir d'une formule complexe rapportée ici à titre de simple illustration de ce caractère particulier :

$$L_{den} = 10 \log \frac{1}{24} \left[12 \times 10^{\frac{L_d}{10}} + 4 \times 10^{\frac{L_e+5}{10}} + 8 \times 10^{\frac{L_n+10}{10}} \right]$$

L'indice de gêne sonore "Lden" (l = level, d = day, e = evening, n = night) est exprimé en dB(A) représentant le niveau d'exposition totale au bruit. Il est d'essence européenne et, donc, utilisé pour tous les PEB. Il tient compte du niveau sonore moyen pendant diverses périodes de la journée, et de la nuit avec des pondérations permettant d'aboutir à une représentation quantifiée de la gêne perçue par les riverains sur un temps significatif.

- *La zone de bruit fort A correspond à la zone dans laquelle le "Lden" atteint la valeur de 70 db(A)*
- *La zone B est adaptée pour chaque aéroport pour correspondre à une zone où la valeur du "Lden" se situe entre 70 et une valeur propre à l'aéroport comprise entre 62 et 65 pour la limite extérieure en sachant que, selon la date de mise en service de l'aéroport, la détermination de cette limite "basse" obéit à des règles particulières, lesquelles ne concernent pas l'aéroport de Perpignan.*
- *La zone de bruit modéré C est comprise entre la limite extérieure de la zone B et la courbe correspondant à une valeur de l'indice "Lden" choisie entre 57 et 55 (52 pour aéroports affichant moins de 10000 mouvements commerciaux par an).*
- *La zone de bruit D est comprise entre la limite extérieure de la zone C et la courbe d'indice "Lden" 50. La zone D est obligatoire pour les aéroports visés au I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts, c'est-à-dire les aéroports pour lesquels le nombre annuel des mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes a dépassé 20 000 lors de l'une des 5 années civiles précédentes. La délimitation d'une zone D est facultative pour les autres aéroports.*

Le PEB de l'aéroport de Perpignan-Rivesaltes a été élaboré pour la première fois en 1974. Il a été révisé en janvier 1992, puis une nouvelle fois le 30 mars 2006 dans une version dont la validité a été prolongée à plusieurs reprises.

Ainsi, au total, depuis 2006, les zones faisant l'objet du PEB couvrent 1 230 hectares sur six communes : Perpignan, Peyrestortes, Espira-de-l'Agly, Rivesaltes, Cabestany et Saleilles. La commune de Pia a une limite territoriale au niveau de l'aéroport mais son urbanisation reste lointaine ce qui réduit significativement les impacts sonores, tout au moins pour les activités commerciales de l'aéroport au quotidien. Elle n'était donc pas concernée par le PEB jusqu'au moment où l'introduction d'une zone D a été envisagée et déjà évoquée dans le PEB par anticipation. Cette zone matérialise, sans contrainte urbanistique, la gêne causée, par les avions en sachant qu'au cas particulier, il s'agit essentiellement des avions de tourisme ou des écoles de pilotage en approche des pistes.

Depuis la dernière révision du PEB, la délimitation des zones de bruit a évolué avec notamment :

- La zone C, légèrement réduite pour le quartier Nord de Perpignan et qui identifie dans son tracé, les zones actuelles du PNRU c'est-à-dire des "poches" qui peuvent encore bénéficier de projets dans le cadre du renouvellement urbain sans accroissement significatif du nombre d'habitants. Par contre, plus au Nord, la nouvelle modélisation se traduit par une emprise un peu plus importante sur les communes de Rivesaltes, Peyrestortes et, de manière plus marginale, Espira-de-l'Agly.
- La représentation de la zone D, facultative et à caractère informatif, se retrouve dans toutes les communes concernées par le périmètre de l'enquête. Cette zone ne présente pas de contrainte à la constructibilité des emprises concernées en dehors de celles issues du code de la construction (R.111-4) relatives à l'isolation acoustique contre les bruits extérieurs et l'information des parties lors des transactions immobilières et locations.

La commune de Pia rejoint ainsi l'aire du PEB pour une partie conséquente de son territoire en raison, exclusivement, du transit de l'aviation générale en approche de l'aéroport.

Par contre, ce type de transit est faible à une distance d'une dizaine de kilomètres au Sud, ce qui explique, en raison également des modifications intervenues dans le circuit de préparation à l'atterrissage des avions commerciaux, que la commune de Saleilles n'est plus concernée par le PEB et que la commune de Cabestany est désormais mentionnée, au titre de la seule zone D, mais pour une infime partie de son territoire, dédiée à des activités commerciales.

1.4. Le projet de PEB soumis à l'enquête publique

Les tergiversations et aléas divers ont placé le PEB opposable en situation "d'anticipation", regrettable, parce qu'elle bouscule le calendrier administratif, mais nécessaire et finalement acceptée par tous.

Les maires, même quand ils ont fait part de leur avis réservé, ne se sont pas montrés procéduriers sur ce point. La reprise de la procédure dans le cadre d'un processus incluant la présente enquête publique renforce, pour autant que cela soit nécessaire, l'assise juridique du plan mais surtout, elle acte, de manière contradictoire, les évolutions résultant des dispositions réglementaires au regard de la situation la plus actuelle possible de l'aéroport en termes d'activité. Il est vrai que les modélisations sont nécessairement antérieures à la situation exceptionnelle de 2020 dans le contexte d'arrêt de toute activité puis de sortie du confinement.

Les évolutions qui ont été intégrées sont celles de la période qui a suivi le changement d'exploitant et s'inscrivent dans une analyse prospective qui, en dehors du pic d'activité de cet été 2020, semble assez bien correspondre à l'activité de la plateforme.

Le projet présenté reprend donc, en réalité, le PEB par anticipation, avec les zones définies par un arrêté préfectoral en date du 7 juin 2019 suite aux avis émis lors de la Commission Consultative de l'Environnement du 4 avril 2019. L'avis de la même commission émis le 26 février 2020 s'inscrit dans le processus de l'établissement d'un PEB définitif, après enquête publique. Cet avis reprend les tracés définis lors de la séance précédente qui restaient en attente.

Ces propositions, pour l'essentiel :

- maintenaient les indices des zones A et B à leur niveau précédent (respectivement 70 et 63 db(A) ;
- fixaient l'indice pour la zone C à 56 db(A) au lieu de 57 auparavant ;
- définissaient une zone D avec les contraintes d'information qui y sont attachées, pour l'indice de 50 db(A).

Les six communes concernées du fait de ces propositions ont été consultées pour avis :

- deux d'entre elles (Rivesaltes et Peyrestortes) ont émis un avis défavorable.
- les communes de Perpignan et Cabestany ont émis un avis favorable.
- les communes d'Espira-de-l'Agly et Pia n'ont pas répondu. Leur avis est, de ce fait, tacitement considéré comme favorable.

A la suite de ces démarches, la Commission Consultative de l'Environnement a été consultée, à nouveau, sur le projet que la DSAG entendait présenter à l'enquête publique avant la décision de M. le Préfet.

Ladite commission, réunie le 26 février 2020, a proposé, après un vote confirmant les positions précédemment exprimées, de soumettre à l'enquête publique un projet avec :

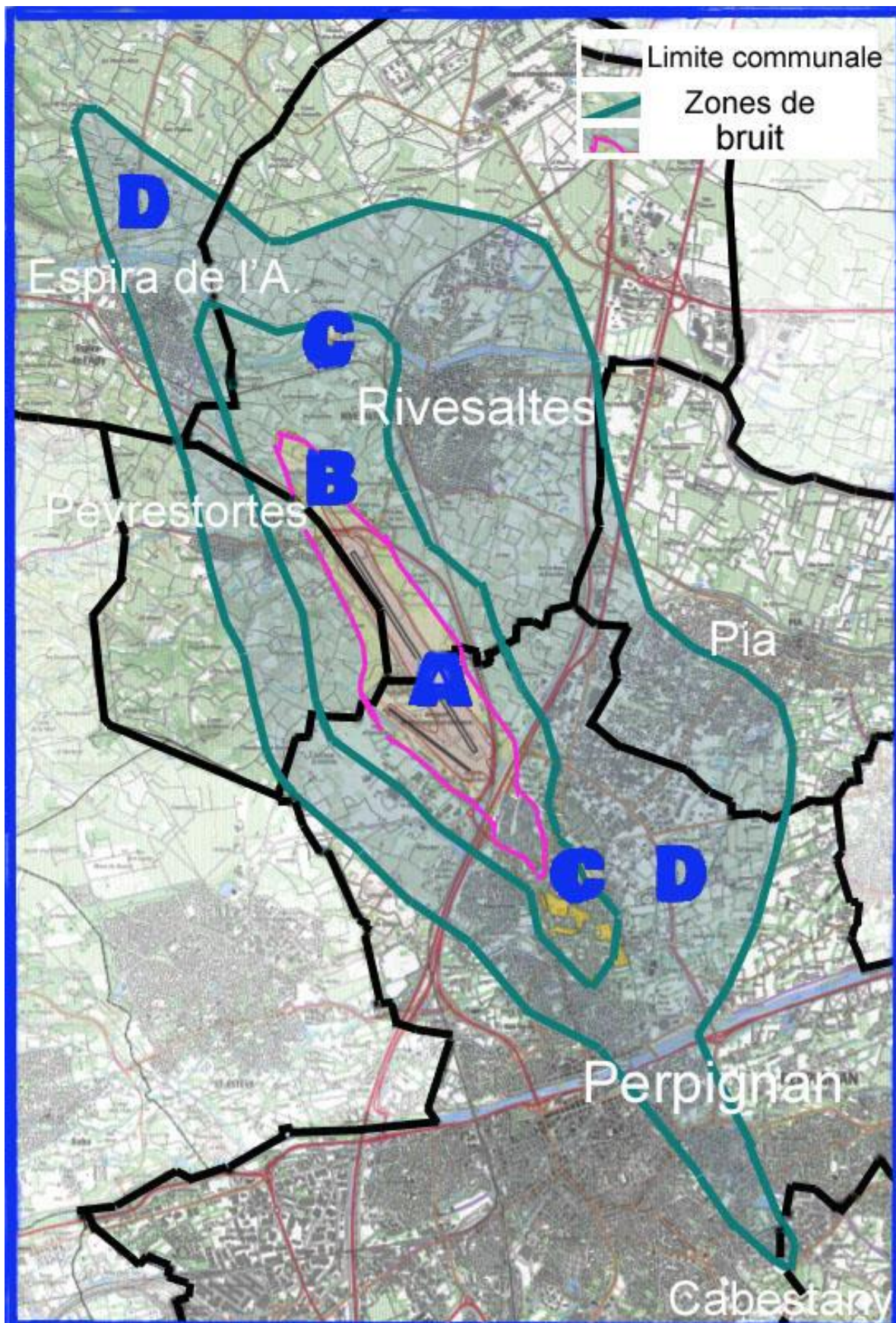
- une zone A : 70 db(A) c'est-à-dire supportant 70 db(A) et au-delà
- une zone B : 63 db(A) correspondant à l'aire où l'indice se situe entre 63 db(A) et 70 db(A)
- une zone C : 56 db(A) où l'indice se situe entre 56 db(A) et 63 db(A)
- une zone D : 50 db(A) apparue après le PEB officiel de 2006 où l'indice se situe entre 50 db(A) et 56 db(A)

Les considérations relatives à ces décisions remontent donc à la Commission Consultative de l'Environnement du 4 avril 2019.

Il avait été rappelé, lors de cette séance, que la finalité d'un PEB, aux termes mêmes des dispositions du code de l'urbanisme, est de prévenir l'exposition de nouvelles populations au bruit généré par l'activité aéroportuaire en maîtrisant l'urbanisme, tout en préservant l'activité économique et l'équipement aéroportuaire. Le détail des tracés avec les indices de la formule réglementaire "*Lden*" enrichie des données fournies par l'exploitant de l'aéroport concernant la typologie de la flotte et la ventilation par type d'avion ont abouti à élargir quelque peu la zone C en ramenant l'indice de 57 à 56 db(A). Il avait été, en outre, précisé que le choix du calcul que la DGAC peut opérer pour quantifier l'activité s'était porté, compte tenu des spécificités de l'aéroport, sur 180 jours dans une fourchette possible entre 180 et 365 jours.

L'instauration d'une zone D, sans autre finalité que la transparence au niveau des baux et transactions immobilières, figurait dans les propositions examinées par la commission.

Le plan ci-après indique, à grands traits, les limites de chaque des quatre zones définies par le PEB dans le périmètre des six communes concernées par l'enquête publique :



Les différentes zones délimitées sur ce plan sont déterminées en reliant les points de même valeur au niveau retenu par la Commission Consultative de l'Environnement. Ces indices sont calculés sur une année, avec, in fine, différentes corrections pour tenir compte du niveau d'activité et des perspectives d'évolution du guidage (GNESS). L'indice de bruit "Lden", sur un point au sol, exprimé en décibels, est déterminé par des calculs faisant intervenir :

- le trafic en nombre de mouvements et par type d'appareil ;
- les niveaux de bruit des avions à la source (moteurs et traînées aérodynamiques) ;
- les trajectoires suivies par les aéronefs ;
- le nombre de jours d'activité pris en compte ;
- la répartition temporelle dans la journée.

Le calcul du niveau de bruit s'effectue ensuite par application des lois de propagation du son dans l'air. Les conditions atmosphériques adoptées pour l'étude sont standards, les obstacles n'étant pas pris en compte dans le calcul. Toutefois, le module de calcul du logiciel de modélisation prend en compte les données et prescriptions internationales concernant :

- les méthodes de calcul du bruit des avions
- l'atténuation latérale du bruit des aéronefs
- l'absorption atmosphérique du son en fonction de la température et de l'humidité.

En reliant les points au sol d'égal indice "Lden" dont les valeurs sont calculées à l'aide d'un logiciel informatique, on obtient les courbes qui caractérisent le PEB.



2.1. Procédure

Par décision n° E20200050 / 34 du 4 août 2020, Mme le Président du Tribunal Administratif de Montpellier m'a désigné pour conduire la présente enquête publique, parmi les commissaires-enquêteurs inscrits sur la liste départementale pour le département des Pyrénées-Orientales.

Le porteur de projet est la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile-Sud, le service interrégional de la DGAC, compétent territorialement, implanté à BLAGNAC (Haute-Garonne).

L'enquête est organisée par M. le Préfet des Pyrénées-Orientales, sous le timbre de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (Service environnement, forêt, sécurité routière, énergie).

L'arrêté d'organisation de cette enquête a été signé par M. le Préfet des Pyrénées-Orientales, le 17 août 2020 (*annexe n° 1*). Il fixe notamment les dates de l'enquête du 22 septembre au 22 octobre 2020, soit 31 jours consécutifs.

La publicité de l'enquête a été effectuée selon les modalités convenues dans le cadre de la concertation entre la Préfecture, la DSAC et le commissaire-enquêteur, à savoir :

- Publication, à l'initiative de la Préfecture, de l'avis d'enquête publique dans deux supports habilités : "L'Indépendant" et "Midi Libre Catalan" (5 septembre 2020 et 23 septembre 2020). (*Illustration en annexe n° 2*)
- Affichage, dans les six mairies concernées par l'enquête de l'arrêté préfectoral dans les conditions habituelles d'affichage des documents officiels et d'un avis d'enquête sur fond jaune visible de l'extérieur, à toute heure, par tous les visiteurs. (*Illustration sous forme de montage photographique – annexe n° 3*)
- Mise en place par l'exploitant de l'aéroport de trois panneaux reprenant l'avis d'enquête dans les conditions fixées par l'arrêté du 24 avril 2012 notamment en ce qui concerne leur format (A2) avec un panneau dans chacun des sas d'entrée et sortie de l'aérogare, séparés d'une vingtaine de mètres, et un troisième panneau sur le pilier d'un abri photovoltaïque en bordure de l'allée de service du parking principal.

Ces affiches ont été apposées, le 4 septembre 2020, soit plus de 15 jours avant le début de l'enquête et sont restées sur leur emplacement pendant toute la durée de celle-ci.

(Illustration sous forme de montage photographique – annexe n° 3)

L'information a également été reprise sur le site internet de la Préfecture : <http://www.pyrenees-orientales.gouv.fr> qui comporte l'ensemble du dossier et ouvre la possibilité de formuler des observations sur une adresse de messagerie dédiée.

Les mairies, pour leur part, ont relayé l'information sur le site internet de la commune. (site dédié ou adresse Facebook).

Un encart a, en outre, été publié sous la rubrique locale de la commune de Rivesaltes du quotidien "L'Indépendant" (édition du 19 octobre 2020) pour annoncer la permanence à venir. *(reproduction photographique – annexe n° 4)*

Pour tenir compte de la situation sanitaire encore fragile au moment de la mise en place de l'enquête, il a été convenu, dans le cadre de la concertation, d'essayer de privilégier les contributions du public par courrier et par messagerie électronique. Néanmoins, le principe de deux permanences a été retenu, l'idée de rendez-vous préalables, un moment étudiée, s'étant révélée difficile à mettre en œuvre.

Les préconisations gouvernementales du moment en matière sanitaire ont été mises en place avec le souci de les voir appliquées avec la plus grande rigueur, dans l'intérêt de tous.

Le dossier d'enquête publique, dans son intégralité, a été mis à la disposition du public sur le site internet de la Préfecture et dans les six mairies concernées qui ont mis un registre à la disposition du public pour les observations écrites. Les prescriptions sanitaires, rappelées dans l'arrêté préfectoral d'organisation de l'enquête, correspondent à celles mises en œuvre au quotidien dans les mairies. Un dispositif spécifique a été rajouté pour les permanences à la mairie-annexe du Haut-Vernet avec, d'une part, un rappel des règles sous forme d'un affichage complémentaire à l'entrée du bureau et, d'autre part, la proposition de fourniture d'un masque neuf et de gel hydro-alcoolique à chaque visiteur.

2.2. Le dossier d'enquête publique

Le dossier soumis à l'enquête publique est succinct.

Il se présente sous forme d'une pièce unique d'une cinquantaine de pages accompagné d'un plan à l'échelle 1/25 000.

Il comporte :

- Une notice explicative précisant la portée des PEB
- Le plan d'exposition au bruit avec :
 - un rapport de présentation ;
 - l'avis de la Commission Consultative de l'Environnement ;
 - l'avis des communes concernées ;
 - des annexes documentaires.

Ce dossier est ainsi complet et répond aux exigences de la réglementation. Le plan est à un format suffisant pour identifier les éléments d'urbanisme. Le contraste des couleurs différenciant chacune des zones aurait, sans doute, gagné à être davantage marqué mais l'ensemble reste accessible, avec un peu d'attention.

Sur le fond, la présentation se veut pédagogique mais la quantification d'une gêne sonore qui est ressentie de manière subjective sur le terrain, rend le discours presque ésotérique quand il est traduit en modèle mathématique avec un lissage sur l'année. Les données statistiques relatives à l'activité de la plateforme sont correctement listées dans des tableaux et présentent un intérêt intrinsèque propre mais le lien avec la notion de bruit et sa quantification en un point donné, n'apparaît logiquement pas et renvoie à l'idée de césure dans le parcours d'appropriation du processus.

Le dossier a été complété par :

- 1 - la décision de désignation du commissaire-enquêteur par le Tribunal Administratif de Montpellier ;
- 2 - l'arrêté d'ouverture de l'enquête signé par M. le Préfet ;
- 3 - le registre d'enquête.

2.3. Préparation de l'enquête

Dès ma désignation par Mme le Président du Tribunal Administratif, les Services de la DDTM en charge du dossier m'ont contacté, le 5 août 2020, pour une première approche des problématiques de l'enquête et une concertation sur les modalités pratiques de sa réalisation pour le compte de M. Nicolas DUBOIS, Directeur de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud - Allée Saint Exupéry- BP 60100 - 31703 Blagnac cedex.

Les considérants de l'enquête ont été examinés le 25 août 2020, lors d'une réunion de l'ensemble des intervenants (Porteur du projet, représentants de l'État et commissaire-enquêteur) dans les locaux de la DDTM de Perpignan.

Toutes les problématiques de l'enquête et le détail des démarches à accomplir pour garantir son bon déroulement ont pu, ainsi, être examinées en détail.

Une question annexe a été largement évoquée à partir d'un article de presse, inséré dans le journal local "L'indépendant", le 16 août 2020, qui faisait état du mécontentement d'une partie des habitants de Rivesaltes en raison du survol de leur quartier, notamment par les avions des écoles de pilotage. (*Illustration- annexe n° 5*)

Ce mécontentement, n'a évidemment pas de lien avec le fond d'un PEB mais, dans une approche globalisée du thème assez compréhensible, il est apparu susceptible d'entraîner une fréquentation accrue de la permanence, d'autant que les maires ont, déjà, été très sollicités à cet égard et ont évoqué la question lors d'une réunion, sur ce sujet, en Préfecture, au début du mois de juillet 2020.

Les modalités pratiques de l'enquête ont été arrêtées dans le détail avec une mise au point technique, notamment avec les services de la DDTM, en ce qui concerne la visibilité des contributions, selon leur origine :

- registre et courrier disponibles seulement dans les six mairies concernées, en application de la Loi n° 2018-148 du 2 mars 2018 qui, dans la hiérarchie des normes, supprime les dispositions réglementaires du code de l'environnement (art. R123-12) prescrivant la reprise des observations écrites sur le site internet.

- contributions électroniques visibles seulement sur le site Internet de l'Autorité organisatrice (Préfecture-DDTM).

Les 2 et 3 septembre 2020, j'ai procédé à une visite de mise en place de l'enquête dans les six mairies concernées pour expliciter les modalités de la publicité, les mesures à mettre en œuvre pour faciliter l'appropriation du dossier par le public et le recueil des observations. Un programme de réunions avec chacun des maires a été arrêté pour, également, déposer et valider le dossier et le registre d'enquêtes.

Ces visites ont été effectuées :

- le 3 septembre 2020 à Perpignan (11h.) : M. Bernard REYES, maire de quartier, accompagné du Directeur de la mairie annexe ;
- le 15 septembre 2020 (11h.) à Espira-de-l'Agly : M. Philippe FOURCADE, maire ;
- le 16 septembre 2020 (14h.) à Peyrestortes : M. Alain DARIO, maire, accompagné par sa Directrice Générale des Services ;
- le 17 septembre 2020 (11h.) à Pia : M. Jérôme PALMADE, maire, accompagné par son Directeur de Cabinet ;
- le 18 septembre 2020 (14h.30) à Cabestany : Mme AMIEL, responsable des Services Techniques ;
- le 21 septembre 2020 (16h.) à Rivesaltes : M. André BASCOU, maire.

Il a, bien entendu, été précisé à ces personnalités que l'avis des communes était celui exprimé par le conseil municipal de manière formelle ou implicite en avril 2019.

Cependant cet entretien, au-delà des règles de civilité pour une enquête concernant la commune et mobilisant une partie du personnel communal, a permis de mieux appréhender un ressenti susceptible d'être différent de celui de l'équipe municipale précédente dès lors que les élections municipales sont intervenues entretemps et que pour, deux d'entre elles, le renouvellement a même concerné le maire.

MM. les maires ont été invités à consigner leurs observations éventuelles, pendant la période de l'enquête, sur le registre ouvert dans leur commune ou par les différents moyens mis à la disposition de tous.

Le contexte de fronde à l'égard des désagréments sonores causés par l'aviation de loisirs a, bien entendu, été mis en avant parce qu'il a été considéré par les maires comme la préoccupation du moment pour leurs administrés.

Le 21 septembre 2020, à ma demande, une conférence téléphonique multiplex sous l'égide de la DGAC, a permis, pendant une heure environ, d'échanger, notamment avec les ingénieurs du contrôle aérien de la plateforme de Perpignan, pour préciser, au plus près, les parcours et trajectoires de tous les types d'avions en approche ou au départ de l'aéroport en fonction des conditions météorologiques, des caractéristiques des avions et de leur équipement de guidage.



Les avis formulés préalablement à l'enquête publique

Le projet est élaboré sous la conduite des services de la DGAC, la DSAC-Sud en l'occurrence. En dehors des échanges de travail avec M. le Préfet représenté par la DDTM, les conseils municipaux des communes concernées sont consultés ainsi que la **Commission Consultative de l'Environnement** de l'aéroport. Placée sous la présidence de M. le Préfet, cette commission est l'instance de dialogue entre l'aéroport, les collectivités et les associations de riverains et de défense de l'environnement. Elle est consultée sur toute question d'importance relative à l'aménagement ou aux incidences de l'exploitation de l'aéroport sur l'environnement. Ses avis sont également sollicités, comme ici, pour toute modification ou révision du Plan d'Exposition au Bruit (PEB).

Les avis des conseils municipaux et de la **Commission Consultative de l'Environnement** sont analysés tour à tour :

3.1. L'avis de la commune de Cabestany


Le conseil municipal de Cabestany réuni le 4 juillet 2019 a pris acte des propositions de la Commission Consultative de l'Environnement en constatant que le PEB n'affecte la commune que pour une petite toute partie (moins de 0,5 %) qui se situe en zone D. Le projet de PEB ne pénalise aucunement le territoire de Cabestany puisque le tracé passe près du Mas Guérido, une zone à vocation économique dans laquelle l'habitat est à la marge puisque seulement deux logements y sont dénombrés.

Le conseil municipal s'est donc prononcé en faveur du projet de PEB proposé.

CE	Commentaire du commissaire-enquêteur
	<p><i>L'avis de la commune n'appelle pas d'observation. La commune est certes juridiquement concernée mais le plan proposé est sans effet pratique d'autant que les nuisances, uniquement à l'atterrissage, sont générées par les vols commerciaux qui se positionnent en direction de la piste d'atterrissage mais à 8 ou 9 km c'est-à-dire encore en altitude, pour des durées brèves et un trafic peu important, d'autant plus que les procédures évoluent et permettent, souvent, de rejoindre l'axe d'atterrissage en deçà de ces distances et d'éviter le survol de Cabestany, tout comme la commune de Saleilles, au Sud, qui n'est plus, maintenant, concernée par le PEB.</i></p>

3.2. L'avis de la commune d'Espira-de-l'Agly

Le conseil municipal de la commune d'Espira-de-l'Agly n'a pas été appelé à se prononcer sur le projet de PEB dans le délai imparti. Son avis est, de ce fait, réputé favorable.

	Commentaire du commissaire-enquêteur
<p><i>La commune d'Espira-de-l'Agly à moins de 4 km de l'extrémité Nord de la piste principale. Elle est très concernée puisque 26 ha sont en zone C, en grande partie dans une zone non construite bordant le fleuve Agly. Cette zone répertoriée en zone Naturelle au PLU n'a pas vocation à être construite dès lors qu'elle s'inscrit dans la continuité écologique de la trame verte et bleue et qu'elle est, de plus, concernée par le risque d'inondation. Une petite partie du territoire, au Sud du cimetière communal, en partie bâtie, est concernée par cette zone C du PEB. Le zonage "Agricole" actuel ne devrait pas évoluer dans l'immédiat compte tenu de la philosophie générale du PLU qui préserve le flanc Est de la commune.</i></p> <p><i>La zone D, pour sa part, couvre 272 ha du territoire communal et concerne plus de la moitié du bourg lui-même, y compris le cœur de ville, mais ses effets, détaillés par ailleurs, n'impactent pas significativement l'urbanisme.</i></p> <p><i>La commune semble donc avoir intégré cette situation de commune riveraine de l'aéroport. Son PLU était adapté à cette situation mais le PEB proposé rebat les cartes dans une proportion que M. le Maire conteste vivement.</i></p> <p><i>Au quotidien, les nuisances sonores sont réelles mais n'apparaissent pas obsédantes, les avions "faisant partie du paysage". Les passages lors des atterrissages sont les plus remarquables mais les conditions climatiques avec un vent dominant de Nord-Ouest, font qu'ils ne représentent que 25 % des mouvements. Les décollages vers le Nord sont les plus nombreux mais une majorité des avions, suivant leur plan de vol, amorcent rapidement un virage vers l'Est et évitent la commune. Ceux qui viennent longer le village, le font à une altitude déjà conséquente, à 5 km après l'envol.</i></p> <p><i>Par contre, les nuisances sonores provoquées par les avions de tourisme font l'objet de réclamations répétées de nombre d'habitants. Les doléances exprimées en mairie en témoignent avec des griefs récurrents : fréquence des passages à basse altitude, horaires matinaux ou tardifs et même nocturnes.</i></p>	

3.3. L'avis de la Ville de Perpignan

Le conseil municipal de Perpignan s'est prononcé lors de sa séance du 4 juin 2019. La délibération reprend les observations formulées par le représentant de la ville à la Commission Consultative de l'Environnement du 4 avril 2019 à savoir :

- la suppression des secteurs déjà traités : "Peyrestortes" et "Mas Cazenove"
- le maintien des secteurs "Pêcheurs" et les terrains "Brugat"
- l'intégration des secteurs suivants :

- " Ilôt Pâte d'Oie" composé d'habitat ancien et très dense entre l'avenue Joffre et le Mas Casenove
- Le "Triangle Vernet-Salanque" viabilisé mais qui n'était pas en zone C
- La zone d'aménagement de "Diaz" comprenant la cité elle-même et la rue Gabriel Baillé
- Les HLM Muchart et la rue J.-F. de la Pérouse

Le conseil municipal a ainsi pris acte d'une réduction conséquente de logements exposés depuis le PNRU1 et la projection à 10 ou 20 ans prévoyant à minima une dé-densification supplémentaire de 10 %.

Il a, in fine, donné un avis favorable en demandant à M. le Préfet la correction des périmètres du renouvellement urbain de la zone C, comme demandé lors de la [Commission Consultative de l'Environnement](#) du 4 avril 2019.

CE	Commentaire du commissaire-enquêteur
	<p><i>Du fait de l'emplacement de l'aéroport aux portes de la ville et des particularités climatologiques de la région avec une tramontane très présente, le survol de toute la frange Ouest du Chef-lieu est incontournable pour les trois-quarts des atterrissages des avions de ligne commerciaux.</i></p> <p><i>Les décollages dans le sens Nord-Sud lors des épisodes de vent marin sont moins ressentis en terme de bruit car le survol des zones habitées emprunte des trajectoires moins longues et, rapidement, à plus haute altitude. La zone B (gêne forte) impacte peu d'habitat. La zone C (gêne modérée) reste très conséquente. Elle concerne des zones déjà urbanisées et n'apporte pas de contrainte nouvelle majeure pour les plans d'urbanisme.</i></p> <p><i>Les opérations de rénovation urbaine peuvent, ainsi, être poursuivies dès lors qu'elles vont dans le sens de l'allègement de la densité urbaine attaché, par définition, à ces opérations. La demande du conseil municipal ne remet pas en cause les principes du fonctionnement de l'urbanisme dans cette zone C. Il s'agit d'aménagements techniques concernant le contour des ilots en situation de rénovation urbaine. Aucune observation particulière n'est formulée pour la zone B (gêne forte) qui concerne un espace très restreint et classé, pour les parties non construites, en zone N avec la déclinaison "r" qui fait référence à des "zones soumises à des nuisances particulières ou aux contraintes fortes liées à la réglementation des zones de bruit et des zones inondables".</i></p>


3.4. L'avis de la commune de Peyrestortes

Le conseil municipal de la commune de Peyrestortes s'est prononcé par une délibération du 19 juin 2019 formulant un avis défavorable unanime sur le PEB proposé.

Le compte-rendu de la délibération fait état de modifications apportées depuis le précédent PEB avec un décalage des zones en direction de Baixas et l'instauration des zones A et B. Une partie du lotissement "Coste Rousse" est affectée par la zone D et la zone C s'étend davantage sur le territoire.


Le nouveau PEB s'avère donc davantage contraignant même s'il n'a pas d'impact sur les constructions existantes. Dans cette situation, les contraintes imposées aux zones A et B influenceront les projets à venir et le basculement d'une grande partie du territoire en zone C se traduirait par des contraintes de droit à construire et des obligations d'isolation acoustique et d'information des futurs occupants.

Le conseil municipal ne souhaite pas que la commune se voit appliquer de nouvelles contraintes en matière d'urbanisme par un plan qui n'aurait pas d'effet sur la protection de la population dès lors qu'il semble être la traduction informatique du nouvel indice "Lden" en usage depuis 2002.

	Commentaire du commissaire-enquêteur
<p><i>Avant même toute autre considération, il convient de confirmer qu'effectivement la délimitation de la zone C, comme de toutes les autres zones, est effectuée à partir de la méthode dite du "Lden". Cette méthode est incontournable puisqu'elle résulte de mesures législatives résultant de la transposition de directives européennes.</i></p> <p><i>L'enquête publique ne porte pas sur cet aspect des choses mais sur les valeurs des indices, très encadrées, entrant dans la formule qui, ensuite, de manière informatique ou non, se traduit par des tracés qui, concernant la commune de Peyrestortes, très proche de l'aéroport, impactent, sans surprise, les documents d'urbanisme et les perspectives de son développement dans une mesure qu'il convient de relativiser par rapport à la description pessimiste de la délibération municipale.</i></p> <p><i>Le PEB se veut un instrument de planification pour les constructions futures, l'idée de "véritable motif de protection de la population" étant à apprécier dans une acception prospective dès lors que l'existant n'est, par définition, pas remis en cause.</i></p> <p><i>Par contre, effectivement, "les contraintes sur les droits à construire, les obligations d'isolation acoustique et d'information des futurs occupants" constituent l'essence même du PEB.</i></p>	

3.5. L'avis de la commune de Pia

Le conseil municipal de la commune de Pia n'a pas été appelé à se prononcer sur le projet de PEB dans le délai imparti. Son avis est, de ce fait, réputé favorable.

	Commentaire du commissaire-enquêteur
<p><i>La zone D que le PEB se propose d'officialiser couvre 26 % du territoire de la commune. Le centre bourg n'est pas concerné mais la partie Ouest concentre 15 % de la population. Cette situation est sans changement par rapport au PEB "par anticipation" qui actait la matérialisation de cette zone, ce qui explique, peut-être, l'absence d'avis explicite d'autant que l'impact pratique reste faible puisqu'il n'apporte aucune contrainte en matière d'urbanisme, si ce n'est l'obligation d'information.</i></p> <p style="text-align: right;"><i>.../...</i></p>	

M. le Maire, nouvellement élu, remarque que cette situation n'est pas anodine et peut peser sur les négociations commerciales. Il rapporte, par ailleurs, les doléances qu'il a déjà reçues concernant le bruit causé par les petits avions de loisirs ou des écoles de pilotage qui, à longueur d'année et plus particulièrement les soirs d'été (ou tôt le matin), effectuent leurs tours de piste à basse altitude avec un ressenti de nuisance très fort. C'est cet aspect des choses qui constitue la priorité du moment au niveau de la commune, plutôt que le plan lui-même et sa finalité.

3.6. L'avis de la commune de Rivesaltes


Le conseil municipal de la commune de Rivesaltes s'est prononcé par une délibération du 4 juillet 2019 formulant un avis défavorable unanime sur le PEB proposé.

Le conseil municipal se réfère à l'arrêté préfectoral du 7 juin 2019 établissant un PEB par anticipation et constate que les zones de bruit de ce projet sont agrandies.

Par ailleurs, une zone D (exposition faible) est créée et couvre désormais l'ensemble de la partie habitée de la commune.

Concernant la zone C (exposition modérée), la délibération liste les secteurs concernés en zone A ou N du PLU sauf pour ce qui concerne un secteur (Llobère-Nord) qui comporte des espaces classés en zone UB et 1AUc du PLU. Ces espaces en partie construits comportent des dents creuses à combler (zone UB) ou à construire (zone 1AUc). Compte tenu du projet présenté, les parcelles correspondantes deviennent inconstructibles.

Le conseil municipal demande, en conséquence, une modification du tracé de la zone C pour qu'il soit ramené à l'Ouest de la voie ferrée et évite, de la sorte, le quartier de la Llobère-Nord.

 CE	Commentaire du commissaire-enquêteur
	<p><i>Avec près de 54 % de son territoire concerné par le PEB, la commune est très concernée par toutes les problématiques liées à l'aéroport auquel elle a d'ailleurs donné son nom. Elle est largement impactée, pour toutes les zones de bruits (A = 1,4 % - B = 3,3 % - C= 13,3 % - D= 35,5%), un état de fait dont elle est, totalement imprégnée.</i></p> <p><i>Le problème principal selon M. le Maire est celui évoqué plus avant concernant les avions de tourisme et ceux des écoles de pilotage qui perturbent la quiétude de ses administrés au point de susciter des réactions exacerbées atteignant le niveau de la violence verbale.</i></p> <p style="text-align: right;"><i>.../...</i></p>

Pour ce qui concerne le PEB proprement dit, c'est l'impact sur une partie du quartier de la Llobère-Nord qui transforme la désignation naturelle de la municipalité en opposition affichée. Cette zone de moins de 10ha, avec la moitié de sa surface déjà construite (une douzaine de villas) est "coincée" entre la voie ferrée à l'Ouest, le "correc" (ruisseau) de la Llobère au Sud et à l'Est, et le fleuve Agly au Nord.

L'espace disponible pourrait encore accueillir, sans doute, un projet immobilier mais le nouveau PEB est en passe de nécessiter quelques aménagements du PLU pour éviter l'arrivée de nouveaux habitants sur ce secteur exposé. La partie proche du fleuve Agly, également en zone C est moins sensible puisque déjà classée au PLU en zone N, en raison du risque d'inondation.

La demande de la municipalité défend les intérêts de propriétaires qui, pour des raisons diverses, n'ont pu construire au cours de la dernière décennie. La démarche est compréhensible mais se heurte à la rigidité de la règle qui définit la gêne acoustique, sur un point donné, non pas en considération des limites cadastrales ou naturelles mais en fonction de données entrant dans une modélisation utilisant une formule mathématique d'essence réglementaire. L'utilisation de cette zone pour de l'habitat ressemblerait à une dérogation en marge des principes fondamentaux dont celui de l'égalité de traitement et s'avère donc improbable. L'action, sur ce point, réside dans la définition des paramètres définissant les indices de bruit. Cet aspect des choses a été délibéré en Commission Consultative de l'Environnement et a fait l'objet d'un vote sur lequel le commissaire-enquêteur n'a pas vocation à intervenir directement.

3. 7. L'avis de la Commission Consultative de l'Environnement

La Commission Consultative de l'Environnement s'est réunie le 26 février 2020 pour se prononcer définitivement suite aux avis émis sur le projet de PEB par les conseils municipaux des communes concernées.

Seule l'approbation du projet (8 voix pour et 3 contre) est relatée dans le dossier d'enquête avec le détail du scrutin mais sans aucun commentaire ni explication de vote.

CE	Commentaire du commissaire-enquêteur
	<p><i>L'intervention de la Commission Consultative de l'Environnement, à ce stade, satisfait à l'application de l'alinéa 2 de l'article R112-14 de code de l'urbanisme.</i></p> <p><i>Cette instance s'était réunie auparavant le 4 avril 2019, pour la validation, au fond, des propositions de l'Administration pour un avant-projet de PEB avec une esquisse cartographique comportant le tracé de l'aérodrome et de ses pistes, les courbes d'égal indice délimitant les différentes zones.</i></p> <p><i>Après des "échanges fournis autour des valeurs délimitant les zones" la commission avait validé séparément chacune des valeurs proposées à l'unanimité ou à la majorité relative :</i></p> <ul style="list-style-type: none">- Zone B : 63 dB(A) soit le maintien de l'indice existant- Zone C : 56 dB(A) au lieu de 57 dB(A) soit un renforcement de la protection- Création d'une zone D à 50 dB(A) <p style="text-align: right;"><i>.../...</i></p>

La seconde intervention de la Commission Consultative de l'Environnement après avis particulier des conseils municipaux répond à l'obligation administrative et a permis aux collectivités de formuler des demandes particulières qui ne portent pas sur la valeur intrinsèque des indices de bruit pondérés mais sur le tracé physique des courbes par une adaptation aux limites cadastrales ou à la situation particulière de certaines zones, notamment PNRU.

Il s'agit de demandes de nature différente qui apparaissent devoir être appréciées dans le contexte réglementaire qui leur est propre. Ainsi, les contours des zones des opérations du PNRU apparaissent pouvoir être actualisés dès lors qu'il s'agit d'une délimitation pédagogique et non de fond. Par contre, la modification des tracés des zones de bruit pour les adapter au terrain et aux limites cadastrales déroge aux principes même du PEB et prête le flanc à des contentieux difficiles. Le niveau de bruit délimitant la zone C a été délibérément ramené de 57 dB(A) à 56 dB(A) (dans une fourchette de possibilités de 55 à 57) par la Commission Consultative. Il s'agit d'une proposition assumée, intervenue après un vote des membres de la commission.



4.1. Les permanences

Les permanences ont été assurées à la mairie-annexe de Perpignan-Haut-Vernet qui présente tous les avantages liés à sa localisation, au centre géographique de la zone d'étude, avec des facilités de stationnement et des locaux vastes autorisant l'accueil du public dans les meilleures conditions y compris sanitaires. Le siège de l'enquête a été fixé à cette mairie-annexe mais les courriers notamment pour les contributions écrites, pouvaient transiter par l'Hôtel de Ville, sans aucune difficulté de transmission, en utilisant les navettes journalières entre la mairie et ses annexes.

Deux permanences ont été prévues par l'arrêté d'organisation de l'enquête. Entre temps, le contact a été maintenu avec les référents des communes concernées avec des visites sur site (6 et 12 octobre 2020).

Les permanences ont été tenues à la mairie du Quartier-Nord de Perpignan dans le respect, volontairement renforcé et appuyé, des règles sanitaires. La configuration des lieux a permis une rétention organisée du public dans une salle d'attente. La salle de réunion mise à la disposition de l'enquête, s'est révélée particulièrement adaptée pour garantir une distanciation physique. Les consignes particulières déjà évoquées concernant les masques, le gel hydro-alcoolique ainsi que l'utilisation de stylos ont été affichées sur la porte d'entrée et disponibles sur le bureau dédié aux visiteurs. Une désinfection du bureau a été effectuée à l'issue de chaque visite.

- le vendredi 16 octobre 2020 de 9h.00 à 12h.00. :

Huit visiteurs se sont présentés pour des observations portant sur les nuisances sonores causées par les avions de tourisme notamment utilisés par les écoles de pilotage. Les contours et finalité de l'enquête ont été précisés à chacun des visiteurs mais tous ont souhaité utiliser le cadre de l'enquête pour exprimer leur mécontentement et peser sur une prise en compte de cette situation par M. le Préfet.

- le mercredi 21 octobre 2020 de 14h.00 à 17h.00 :

La permanence a repris la configuration de la précédente avec le thème des nuisances sonores causées par l'aviation de loisirs. Les doléances ont été formulées par six visiteurs avec d'intéressantes explications documentées et parfois empreintes d'émotion.

L'enquête a été clôturée jeudi 22 octobre 2020 à 17h.00 à la mairie annexe du Haut-Vernet à Perpignan. Les dossiers et registres ouverts dans les cinq autres sites ont été recueillis dans le cadre d'une tournée que j'ai effectuée le vendredi 23 octobre à partir de 9 heures, comme il avait été convenu lors de la mise en place de l'enquête, avec la consigne de retirer le dossier de l'accueil le 22 octobre 2020 à 17 heures.

4.2. Les observations recueillies – Leur positionnement dans l'enquête

Les observations recueillies pendant l'enquête, ne portent pas, à de très rares exceptions, sur les modalités de l'élaboration du document d'urbanisme que constitue un PEB.

Cette situation est sans surprise pour un sujet complexe qui ne concerne qu'à la marge les riverains déjà installés. Les propriétaires fonciers les plus concernés par d'éventuelles incidences sur le PLU sont peu nombreux et les personnes manifestant un simple mais louable intérêt particulier pour la chose publique, n'ont manifestement pas franchi le pas. Dans cette idée, le bon niveau de la réflexion semble être celui des élus puisqu'ils sont en charge de l'aménagement du territoire dans une réflexion qui, à bon escient, mérite une projection sur l'avenir.

Cette expression est intervenue dans le cadre de la Commission Consultative de l'Environnement mais n'a pas été approfondie par des contributions ciblées sur le thème, au niveau de l'enquête publique. Au contraire, les observations portent sur la gêne procurée par les avions de tourisme avec, en la forme, une certaine confusion puisque l'on retrouve des observations normalement exprimées pendant l'enquête, même si elles ne correspondent pas exactement à son objet, et d'autres notées sur des cahiers de doléances avant même l'enquête mais annexées au registre sous forme de photocopies. Ces dernières observations sont simplement dénombrées avec un inventaire exhaustif des questions soulevées, à titre simplement documentaire parce qu'elles sortent du cadre de l'enquête et seraient susceptibles, sur le seul aspect de la forme, de fragiliser la procédure.

Ces questions du bruit causé par les avions de tourisme, ont dominé l'enquête même si l'expression n'est pas à la mesure de ce laissait augurer la mobilisation de l'été, sur les "réseaux sociaux" au moment où l'enquête était mise en place.

Les raisons de cette forme de repli sont difficiles à analyser. La plus crédible se situe dans le simple recentrage sur l'objet réel de l'enquête et sur sa finalité dès lors que la question des nuisances sonores des avions de tourisme et des écoles de pilotage a été prise en charge, de manière parallèle, par les Services de la Préfecture en relation avec l'exploitant et les différentes parties intéressées.

Cette question du bruit causé par les avions des écoles de pilotage est cependant restée dominante en ce qui concerne les observations formulées par des personnes qui n'étaient nécessairement pas informées de la mise en place d'un cadre de concertation spécialisé.

La dissociation, a, par contre, été faite au niveau de l'enquête publique. Le porteur du projet de PEB a donc été invité à produire ses observations sur les aspects relevant de l'enquête publique, c'est-à-dire, en substance, sur la méthodologie mise en œuvre dans l'application de la formule "Lden" avec, notamment, la part de chacun des types d'aéronefs, la prise en compte des évolutions prospectives et le niveau des correctifs opérés.

Un procès-verbal décrivant le déroulement de l'enquête et synthétisant les questions de fond ci-dessus évoquées pouvant éclairer l'avis final, a été établi dans cette optique et remis au représentant de la DSAC-Sud, le lundi 26 octobre 2020. (Annexe n° 7) Ce procès-verbal comporte, en annexe, une synthèse des observations consignées dans les registres, courriers et contributions électroniques. (Annexe n° 7bis)

4.3. Mémoire en réponse de la DSAC-Sud -

La réponse du porteur de l'opération, la DSAC-Sud en l'occurrence, est intervenue sous la forme d'un mémoire sous la signature de M. Nicolas DUBOIS, son Directeur Régional, en date du 5 novembre 2020

Ce document, comportant trois pages, est annexé au présent rapport sous la cote "annexe n° 8". Il aborde, de manière différenciée, les trois thèmes mis en exergue dans le procès-verbal de synthèse.

1 - Le nombre de jours d'activité

Le procès-verbal de synthèse s'interrogeait sur les modalités de détermination du paramètre correspondant au nombre de jours d'activité de l'aéroport figurant dans la formule Lden.

La DSAC rappelle les différentes activités de l'aérodrome de Perpignan-Rivesaltes qui, en dehors de l'activité commerciale, est aussi le siège d'une activité d'école très importante avec deux écoles de pilotage et des aéro-clubs. Les vols de loisirs et d'affaires restent peu significatifs dans l'activité non commerciale dominée par les vols de formation.

Les données statistiques font état, au titre de l'année 2018, de 4 391 mouvements pour l'aviation commerciale et 45 800 pour les vols non-commerciaux. En détaillant un peu, on constate que l'activité de l'aviation commerciale est plus importante l'été que l'hiver alors que celle des écoles est constante toute l'année.

Conformément à l'article R.112-2 du code de l'urbanisme et afin de représenter au mieux la gêne inhérente au bruit des avions, la modélisation du P.E.B. proposée par la DSAC a introduit ce facteur de saisonnalité ce qui a amené à retenir la base de 180 journées d'activité pour l'aviation commerciale.

La DSAC précise que cette pratique va dans le sens d'une protection accrue des nouvelles populations en ce qui concerne les nuisances sonores aéroportuaires car cet artifice double en moyenne le trafic commercial quotidien (ce qui correspond bien au trafic constaté en saison d'été).

Il aurait été déraisonnable, selon la DSAC, d'appliquer la même chose au trafic d'aviation générale.



Commentaire du commissaire-enquêteur

La réponse de la DGAC confirme le caractère estimatif du nombre de jours d'activité et la finalité assumée du choix qui, conformément à l'article R.112-2 du code de l'urbanisme, est de protéger les nouvelles populations des nuisances sonores aéroportuaires.

2 - La procédure RNAV avec la Géolocalisation et Navigation guidée Satellites (GNSS)

Un "correctif" de 15% a été retenu au niveau de la modélisation pour tenir compte de l'introduction d'une procédure d'approche guidée par satellites, susceptible de modifier les parcours et les nuisances.

La DSAC décrit les procédures de décollage et atterrissage des avions qui, de manière générale et pour des raisons de sécurité, décollent et atterrissent face au vent, en précisant qu'ils peuvent cependant décoller ou atterrir avec un léger vent arrière.

Dans environ 10% des cas, qui correspondent à une situation où la force du vent en provenance du Sud est trop élevée, l'approche se fait également par le sud pour se poursuivre par une manœuvre à vue contournant la piste par l'Est de la plateforme et aboutissant à un atterrissage par le Nord de la plateforme.

La procédure GNSS a vocation à proposer aux pilotes, une alternative à cette procédure au travers d'un parcours leur permettant d'approcher la piste par le Nord pour atterrir directement en piste 15. Cette procédure permet d'éviter d'avoir à faire une approche par le Sud dans tous les cas où les prévisions aérologiques rendent évident ou possible le fait que l'avion devra ou puisse atterrir par le Nord de la plateforme. Cela présente donc notamment l'avantage d'éviter des survols "inutiles" de la ville de Perpignan.

Cette procédure ne concerne néanmoins que les avions équipés des moyens permettant de faire une approche GNSS, ce qui n'est pas le cas de tous les aéronefs.

Aussi, les 10% qui atterrissent déjà depuis le Nord, après une approche par le Sud, à l'issue d'une manœuvre à vue, vont, en grande partie, se voir transférer vers le Nord. A cela s'ajoutera quelques pourcents d'avions qui trouveront plus favorable d'atterrir par le Nord (trajectoire plus courte). Ces derniers atterrissent aujourd'hui par le Sud parce que c'est la seule possibilité offerte par les procédures conventionnelles.

C'est pour cela que les 10% observés aujourd'hui ont été majorés de manière assez empirique à 15%.



Commentaire du commissaire-enquêteur

L'explication de la DSAC éclaire les renseignements recueillis pendant l'enquête rappelant les procédures classiques d'approche de l'aéroport à partir du Sud après passage au-dessus d'un point en mer au Sud Est de l'aéroport. La procédure GNSS permet donc d'éviter le survol de la ville de Perpignan lorsque l'atterrissage par le Nord est possible, sous réserve bien entendu que l'avion soit équipé de ce dispositif de guidage. Le caractère "empirique" de l'estimation à 15 %, selon le mémoire de la DSAC, est bien confirmé. Il semble d'un effet difficile à quantifier en termes de niveau de bruit puisque une partie importante de la ville de Perpignan est soulagée tandis que les villages au Nord peuvent ressentir une augmentation du trafic.

.../...

Ceci dit, la procédure GNSS ne bouleverse pas la situation à Perpignan-Rivesaltes où la Tramontane souffle à plus de 57 km/h, pendant 132 jours par an, en moyenne, ce qui réduit significativement les possibilités de choix du sens d'atterrissage.

3 - La part de l'aviation générale dans le Lden

Compte tenu du ressenti des riverains en ce qui concerne l'aviation de loisirs, il était demandé au porteur du projet de préciser la part de l'aviation générale dans le calcul du Lden

La DSAC explique que l'aviation commerciale est statistiquement moins présente mais que les avions dont il s'agit sont plus gros et plus bruyants que ceux utilisés en aviation générale et par les écoles de pilotage.

Elle ajoute que l'instrument de mesure est le Lden, un indice acoustique introduit par la directive européenne 2002/49 et transposé dans les textes français (code de l'urbanisme). Il s'agit d'un indice qui appréhende le trafic selon trois périodes de la journée : le jour, la soirée et la nuit. Le calcul de modélisation du logiciel, dans le but d'évaluer au mieux la gêne ressentie, pondère le trafic de soirée de 5 dB(A) et celui de la nuit de 10 dB(A).

La répartition des mouvements par période de la journée est basée sur les données de trafic constatées, telles que rapportées dans le dossier d'enquête publique. La DSAC n'a intégré aucune évolution dans cette répartition à court, moyen et long termes et se place dans la même configuration pour le trafic de l'aviation légère.

La part de chacune des activités en chaque point du territoire n'a pas été mesurée lors de l'élaboration du PEB parce que la représentation nécessiterait de faire des modélisations séparées correspondant à chaque type de trafic

La DSAC explique que, forte de son expérience des modélisations du bruit aérien, elle a considéré que l'étendue des courbes associées au trafic de l'aviation commerciale fréquentant la plateforme de Perpignan est nettement supérieur à celle des courbes correspondant au trafic de l'aviation générale de la plateforme. Donc, pour toutes les trajectoires utilisées par l'aviation commerciale, celle-ci peut être estimée comme prépondérante dans la contribution aux courbes obtenues.

Même en agrégeant la contribution conjointe des différents trafics à l'intérieur des courbes, la DSAC signale, à titre d'illustration, que les courbes à 62 et 56 dB(A) sont plus étroites à proximité de la piste exclusivement réservée à l'aviation générale.

Elle précise, par ailleurs, qu'un doublement d'un trafic donné correspond à 3 dB(A).



Commentaire du commissaire-enquêteur

La réponse de la DSAC revient sur le cadre de calcul de l'indice Lden tel que décrit dans le rapport de présentation du PEB, sans entrer davantage dans le détail de la modélisation. L'hypothèse de travail retenue confirme l'importance, au niveau des courbes de bruit, de l'aviation commerciale par rapport à l'aviation générale. Ce concept basé sur les retours d'expérience dans d'autres PEB, n'introduit pas l'élément de compréhension direct pour les riverains dans leur ressenti qui privilégie, au contraire, les nuisances de l'aviation de loisirs et écoles.

La prise en compte d'un niveau d'activité annuel bas pour l'aviation commerciale, et maximal (année pleine) pour l'aviation générale, tempère l'appréciation mais sans convaincre totalement. Cette situation confirme la différence de perception entre des notions très différentes telles que le résultat de la modélisation ou la situation au quotidien, ce qui amène inévitablement au qualificatif, pour la première, de "technocratique" tel qu'entendu pendant l'enquête dans une acception péjorative.

Pour autant, c'est la modélisation qui constitue l'outil que la réglementation a adopté pour établir le PEB avec des résultats qui semblent pertinents au regard des objectifs assignés.

L'échange, sur le fond, avec la DSAC a permis de remettre l'enquête publique à sa bonne place en mettant en arrière-plan la question de l'accroissement des nuisances sonores liées à l'aviation générale qui s'était indument invitée sur le devant de la scène.

En elle-même, cette question a son importance indéniable et il n'a jamais été question de l'éviter mais elle se situe juste au périmètre de l'enquête dès lors que celle-ci enregistre les niveaux de bruit existants et peut en vérifier la réalité, pour simplement s'assurer de leur prise en compte dans la modélisation aboutissant au PEB proposé.

La finalité réelle de l'enquête n'était pas, en effet, de régler le problème du moment ou d'intervenir sur le niveau de l'activité elle-même.

Il s'agit d'établir un document d'urbanisme visant à protéger les populations futures en ne les autorisant pas à s'implanter dans des zones sensibles. Ce malentendu originel a été dissipé au début de l'enquête, notamment par la mise en place d'une structure en vue de l'élaboration d'un code de bonne conduite sous l'égide de l'Etat.

Dès lors, la mobilisation, sans s'éteindre totalement, n'a pas eu l'ampleur présumée, même si quasiment toutes les contributions du public sur les registres spécifiquement ouverts pour l'enquête, soit 35 sur un total de 37, ont porté sur ce thème.

En dépit de l'omniprésence de cette problématique des nuisances causées par l'aviation de loisirs, l'enquête publique a pu retrouver son fil directeur et sa finalité propre. En substance, il s'agissait de donner un avis sur le PEB proposé, élaboré dans le cadre d'une modélisation à partir de paramètres statistiques factuels mais également, s'agissant d'un document d'urbanisme à long terme, de données prospectives essayant d'analyser les évolutions attendues ou éventuelles de l'activité de l'aéroport et des avancées technologiques concernant les aéronefs et les installations de guidage.

A cet égard, le niveau d'activité de l'aéroport exprimé en jours et l'incidence des nouvelles procédures de guidage exprimée en pourcentage sur les niveaux de bruit, semblaient devoir être précisés.

La DSAC apporte des explications qui confirment le caractère empirique de ces données avec le principal avantage de ramener l'affaire à une dimension moins technocratique tout en lui conservant sa construction réglementaire fondée sur les indices *Lden*.

Au terme de l'enquête publique, aucun élément ne permet de contester la pertinence des valeurs proposées. L'appréciation éventuelle ne porte que sur le résultat d'ensemble et à cet égard, le PEB proposé apparaît comme un heureux compromis entre :

- d'une part, les protections futures de zones indiscutablement exposées, correspondant à la finalité première du document d'urbanisme que constitue le PEB ;

- d'autre part, la volonté des maires de réduire les zones du PEB, pour des raisons que l'on peut relier, en premier lieu, au regard dépréciatif pouvant être porté sur le statut de "commune concernée par un PEB" avant même de détailler la gradation dans les niveaux de gêne qui, quand ils deviennent coercitifs, peuvent limiter les possibilités de développement de l'urbanisme ou même interférer sur des projets presque actés.



Préambule

L'enquête publique s'inscrit dans une démarche administrative bien formatée pour compléter l'avis particulièrement documenté que la Commission Consultative de l'Environnement formule auprès de M. le Préfet en charge de l'établissement du Plan d'Exposition au Bruit.

Ce plan lui-même est très encadré dans sa construction puisqu'il résulte de données techniques très précises, pondérés pour tenir compte de multiples considérations notamment de période dans la journée, la soirée ou la nuit, comme dans la fréquence annuelle des répétitions. La formule de pondération dite "*L_{den}*" est imposée puisqu'elle est d'essence européenne, transposée dans le Droit français et définit des tracés de niveaux de bruit théoriques dans tous les points du territoire sans tenir compte de leur localisation cadastrale ou géographique.

Ainsi formaté, le PEB semble cadencé. Pourtant, le rendu final du PEB peut, pourtant, être différent à partir de deux types de considérations :

- les éléments de calcul variables tels que le nombre de jours de "gêne" dans une fourchette très large de 180 à 365 jours, les corrections prospectives pour intégrer les évolutions attendues dans la période de référence (10 à 15 ans) dans les domaines de la configuration de l'aéroport, de l'activité ou la technologie (guidage GNSS par exemple).

- le choix des niveaux de bruit définissant une zone : certains sont pratiquement figés (zones A et B notamment). Les possibilités sont davantage ouvertes pour la zone C ; la zone D, pour sa part, n'est pas obligatoire mais la Commission Consultative de l'Environnement a proposé de la matérialiser.

Cette dernière instance a débattu sur chacun de ces paramètres et a formulé un avis, certes non unanime, que M. le Préfet a repris dans un arrêté de PEB par anticipation et qui revient, en l'état, en tant que projet soumis à l'enquête publique.

Il n'est pas inutile de souligner que les réserves formulées lors des réunions de la commission consultative ou dans le cadre des délibérations des conseils municipaux ne portent pas, explicitement, sur les valeurs déterminant les zones de bruit mais, carrément, sur la demande explicite d'extraction de parcelles de la zone correspondante ce qui revient à diminuer la protection, certes pour l'avenir, que le PEB recherche.

Le public, pour sa part, réagit de manière davantage pragmatique dans la situation du moment et exprime le ressenti que constitue la gêne consécutive au survol répété des maisons à l'heure des moments de convivialité sur la terrasse, les soirs d'été, sans s'intéresser au sort des zones de future urbanisation et, a fortiori, au niveau des paramètres entrant dans une formule considérée comme technocratique.

Le thème est certes celui du bruit généré par les activités de l'aéroport mais l'approche n'est absolument pas la même. La finalité de l'enquête publique est très ciblée sur la mise au point d'un document d'urbanisme visant à réguler la construction de logements dans certaines zones pour empêcher les situations d'inconfort de se multiplier. Les riverains déjà en place dans chacune des zones demandent une action sur l'activité elle-même de l'aéroport, ce qui ne peut, bien évidemment, être envisagé dans le cadre du PEB.

La demande des maires ou de leurs conseils municipaux pour des dérogations de circonstance va à l'encontre des principes du PEB et peut se traduire par l'arrivée de nouveaux habitants qui pourraient grossir les rangs des plaignants dans une inversion de l'ordre des choses singulière.

Pour autant, toutes les problématiques rattachées au bruit sont fondées à être analysées et, à tout le moins, évoquées lors d'une enquête publique abordant ce thème.

Cependant, pour assurer la sécurité juridique de la démarche d'enquête publique, il convient de sérier les questions avec des synthèses partagées avec d'un côté celles qui peuvent être rattachées à l'enquête publique et qui concourent à la formation de l'avis du commissaire-enquêteur et celles qui peuvent participer à la réflexion engagée par M. le Préfet dans la recherche d'un code de bonne conduite de la part des écoles de pilotage ou des aéro-clubs.

L'enquête publique a été mise en place dans les conditions habituelles propres à recueillir les observations du public dans le strict respect des dispositions réglementaires qui encadrent cette démarche. Elle s'est déroulée sans aucune difficulté et sans restriction en rapport avec le contexte sanitaire créé par l'épidémie de Covid.

Comme cela a déjà été évoqué largement, le fond de l'enquête est passé au second plan, la dimension environnementale que représente la protection future de zones impactées par le bruit des avions ayant été dépassée, d'une part, par la levée de boucliers, amorcée bien avant l'enquête, contre l'accroissement de l'activité de l'aviation de loisirs et, d'autre part, par les démarches engagées par certains maires pour limiter l'impact du projet de PEB sur les documents d'urbanisme existants.

Dans ces conditions, la substance de l'enquête s'est trouvée réduite aux seuls éléments du dossier et aux compléments et éclaircissements obligeamment apportés par la DSAC-Sud, en charge du dossier.

L'avis du commissaire-enquêteur devient, dès lors, congru au strict l'objet de l'enquête sans s'interdire, parce que c'était l'expression du public, d'évoquer le réel problème du bruit causé par les avions de tourisme, en le renvoyant cependant à une autre compétence.

Avis motivé

Considérant que l'enquête publique a été réalisée conformément aux dispositions des textes législatifs et réglementaires en vigueur, applicables à cette catégorie d'enquêtes ;

Considérant que le contexte sanitaire n'a pas pesé significativement sur le déroulement de l'enquête dès lors que les "gestes barrière" de protection contre la Covid 19, bien explicités, ont été compris par le public et que leur mise en œuvre de manière absolue mais avec toute la diplomatie nécessaire, n'ont en rien constitué une entrave ni à la venue du public ni à l'expression populaire ;

Considérant que l'enquête publique s'inscrit dans un processus de consolidation juridique d'un Plan d'Exposition au Bruit édicté par anticipation par M. le Préfet pour combler un vide juridique imputable à des retards regrettables mais sur lesquels il n'est plus nécessaire de s'attarder ;

Considérant que la substance du plan soumis à l'enquête doit être considérée comme nouvelle même si, sur le fond, la commission consultative ad'hoc qui s'est prononcée avant l'enquête publique a repris les données du plan par anticipation préfectoral ;

Considérant que l'objet de l'enquête, à savoir un avis préalable à un arrêté préfectoral édictant un PEB, document d'urbanisme s'imposant dans les PLU des communes concernées, est borné dans sa consistance même, dans son acception de document d'urbanisme alors que le titre de l'avis d'information du public peut apparaître large et recouvrir d'autres aspects liés aux nuisances sonores en rapport avec le trafic aérien ;

Considérant que la problématique est double puisque l'idée de préservation de l'activité aéronautique et de l'équipement aéroportuaire est sous-jacente à toute action de préservation des populations contre le bruit et qu'au cas d'espèce, il s'agit, seulement, d'éviter d'exposer de nouvelles populations aux nuisances sonores ;

Considérant, pour autant, que les observations du public, y compris celles relevant de la police du fonctionnement de l'aéroport, ne peuvent être rejetées du fait qu'elles portent plus ou moins directement sur un objet appréhendé de manière large et qu'elles peuvent apporter un éclairage sur la pertinence de certaines zonages en confrontant la sécheresse d'un modèle mathématique considéré parfois comme technocratique au pragmatisme du terrain et d'un ressenti à l'échelle humaine ;

Considérant que les observations concernant les nuisances causées par l'aviation légère sont les plus nombreuses, qu'elles interviennent dans le contexte particulier d'un été lui aussi particulier puisque, à l'issue d'un confinement sanitaire, le besoin d'une vie à l'extérieur aussi bien pour les activités aéronautiques que pour la vie familiale, est devenu pressant avec les beaux jours ;

Considérant que la flambée médiatique dénonçant les nuisances sonores ne rapporte pas des avis unanimes mais que ces débats n'ont pas de prise sur l'enquête publique dédiée à un projet différent ;

Considérant que la situation du moment revêt incontestablement un caractère exceptionnel, et que, précisément de ce fait, elle ne nécessite pas une actualisation, pour ce motif, des valeurs des indices de bruit correspondant à une année "normale" tels qu'ils ont été déterminés en vue de l'élaboration du présent PEB, bien avant la crise sanitaire et ses conséquences inattendues ;

Considérant que ces observations peuvent, néanmoins, être regroupées pour alimenter la réflexion déjà engagée sur un éventuel code de bonne conduite dont la mise en œuvre apparaît très souhaitable ;

Considérant que la pugnacité des récriminations laisse à penser, dans un raisonnement en creux, que les règles en vigueur en matière de PEB étaient trop permissives au moment de l'implantation des contestataires d'aujourd'hui et que la place d'un PEB renforcé, dans une projection sur l'avenir, se justifie d'autant ;

Considérant, sur le fond du dossier soumis à l'enquête publique, que les choix concernant la valeur des différents paramètres n'est pas particulièrement restrictif même quand il confirme, dans le sens du durcissement, la modification d'un point de la valeur du "Lden" de la zone C, déjà envisagé dans le PEB par anticipation ;

Considérant, d'autre part, que, dans la formule paramétrique, la valeur de 180, c'est-à-dire la valeur minimale possible, représentant en jours, le volume d'activité théorique de l'aéroport, semble tempérer généreusement la rigidité du calcul compte tenu du ressenti, dans la gêne, des activités liées à l'aviation générale ;

Considérant la réponse apportée à cet égard par la DSAC qui considère en substance que les données entrant dans le calcul de la formule "Lden" au titre de l'aviation commerciale pourraient placer le curseur à une valeur inférieure mais que l'intégration de l'aviation générale, en année pleine valide largement la valeur retenue pour le nombre de jours d'activité dans le cadre d'un bon compromis soumis à la Commission Consultative de l'Environnement dès le mois d'avril 2019 et confirmé par cette même Commission en février 2020 ;

Considérant, encore, que l'incidence, à hauteur de 15 %, de l'évolution future des protocoles d'approche pour les vols commerciaux en guidage GNSS, constitue une valeur prospective difficile à étayer mais qui va, évidemment, dans le sens d'une moindre pénalisation pour les droits à construire que certains maires s'efforcent, précisément, de préserver ;

Considérant, au surplus qu'il est difficile de porter un jugement de valeur elle-même du taux de 15 % proposé parce que la procédure GNSS est, certes, validée mais ne concerne que les arrivées en QFU15 (piste principale en venant du Nord) et que les conditions météo ne permettent pas, loin s'en faut, un recours systématique, ni même fréquent, à cette procédure.

Considérant que le bruit généré par l'aviation générale entrant dans les modélisations est, selon les explications de la DSAC-Sud, celui résultant des données disponibles au moment de l'élaboration du plan, avec une extrapolation en année pleine et une analyse prospective mais que les résultats et les zones qui en résultent ne traduisent pas mécaniquement, à un endroit donné, l'importance de la gêne que les protestations de l'été 2020 ont mise en évidence ;

Considérant qu'un débat sur l'importance de la prise en compte des données prospectives ou subjectives n'a, dans les faits, qu'un intérêt relatif car une mise en cause de leur niveau, toujours sujet à caution, modifierait le tracé des courbes isosoniques et exacerberait, à n'en pas douter, les positions des uns et des autres en éloignant la possibilité du consensus nécessaire pour élaborer sereinement le code de bonne conduite censé agir sur le problème du moment, à savoir la gêne sonore provoquée par une catégorie particulière d'aéronefs désignés comme étant ceux des avions de loisirs et des écoles de pilotage ;

Considérant que les choix proposés, à cet égard, aboutissent à un juste milieu entre le souci naturel de protection des populations conforme à la finalité du PEB et le désir des maires de finaliser leurs documents d'urbanisme ;

Considérant que les délimitations des différentes zones, une fois les données qui les génèrent posées n'ont pas vocation à être adaptées aux configurations topographiques ni aux divisions cadastrales du territoire, ce qui ne permet pas de regarder favorablement les demandes, à cet égard, du maire de Rivesaltes et, de fait, de celui de Peyrestortes :

Considérant que l'élaboration du PEB en tant qu'outil de protection de nouvelles populations éventuelles au moyen de dispositions renforcées des documents d'urbanisme se situe, bien évidemment, dans une sphère de réflexion et d'action totalement différente par rapport aux nuisances causées par les évolutions de l'aviation de tourisme mais que le lien que constitue le facteur humain, puisque les acteurs sont les mêmes, ne peut être négligé ;

Considérant qu'en dépit de son apparence de simple formalité administrative rectificative, l'enquête publique sur le PEB constitue le creuset du débat et participe à l'intérêt général ;

J'émet un avis favorable au projet de PEB de l'aéroport de PERPIGNAN-RIVESALTES en tant qu'outil de prévention.

J'ajoute, en ce qui concerne l'existant, que le plan, en tant que tel, ne devrait pas bouleverser les plans d'urbanisme dans le périmètre d'étude avec toutefois, quelques modifications que les maires regardent comme fâcheuses à Espira-de-l'Agly et Rivesaltes. Les populations déjà implantées dans le périmètre du PEB n'ont pas de sujétions particulières si ce n'est l'obligation d'information lors des ventes ou locations. Pour autant, le fait de résider, en toute légalité, dans une zone de bruit, ne confère aucun pouvoir de coercition à l'égard des activités aéroportuaires. Les pilotes des aéronefs, pour leur part, au-delà des règles de sécurité qui vont de soi dans le domaine de l'aéronautique, doivent être invités, dans le cadre des règles du "vivre ensemble", à s'adonner à leurs loisirs en respectant les recommandations d'un code de bonne conduite qu'il apparaît nécessaire de porter rapidement jusqu'à son terme après les initiatives déjà engagées, à cet égard, en parallèle de l'enquête publique.

Fait à Bompas, le 12 novembre 2020



Henri ANGELATS

Liste des pièces annexes (faisant partie intégrante du rapport)

NUMEROT ATION	DESIGNATION	PIECES JOINTES
1	Arrêté de M. le Préfet des Pyrénées-Orientales en date du 26 juillet 2018, prescrivant et organisant l'enquête publique unique.	5 pages
2	Copie des annonces de presse (à titre d'exemple)	1 page
3	Illustration de l'affichage (mairies et divers)	1 page
4	Reproduction annonce rubrique locale "l'Indépendant"	1 page
5	Fac simile de l'Indépendant du 16 août 2020	1 page
6	Copie de la lettre d'invitation à la rencontre du commissaire-enquêteur et du porteur du projet	1 page
7	Procès-verbal de notification des observations recueillies pendant l'enquête publique, en date du 26 octobre 2020	5 pages
7BIS	Liste exhaustive des observations recueillies	15 pages
8	Mémoire en réponse du maître d'ouvrage	3 pages

Liste des pièces jointes (adressées à la seule autorité organisatrice de l'enquête)

DESIGNATION
Décision de Mme le Président du Tribunal Administratif, en date du 4 août 2020, désignant le commissaire-enquêteur.
Dossier d'enquête tel qu'il a été mis à la disposition du public au siège de l'enquête, dans les mairies de Cabestany, Espira-de-l'Agly, Peyrestortes, Pia, Perpignan et Rivesaltes.
Copie des consignes affichées à l'entrée du bureau de la permanence
Six registres d'enquête annotés comportant un document qui y est annexé ainsi que la copie d'une contribution par messagerie électronique.
Attestations d'affichage établies le 22 octobre 2020 par les maires des communes concernées.
Relevé des commentaires publiés sur la version électronique du journal "l'Indépendant du 16 août 2020

PRÉFET DES PYRÉNÉES-ORIENTALES

**Direction Départementale
des Territoires et de la Mer**
Service de l'environnement,
forêt et sécurité routière

Unité Environnement Energies

Dossier suivi par :
Françoise Gineste

tel: 04.68.38.12.57
fax: 04.68.38.12.09
mél : francoise.gineste
@pyrenees-orientales.gouv.fr

Perpignan, le

17 AOUT 2020

ARRÊTE PRÉFECTORAL n° *DDTM-SESR-2020230-0001*
portant ouverture d'une enquête publique
relative à l'établissement du plan d'exposition au
bruit de l'aéroport Perpignan-Rivesaltes.

LE PRÉFET DES PYRÉNÉES-ORIENTALES
Chevalier de la Légion d'Honneur
Chevalier de l'Ordre National du Mérite

- Vu le code des relations entre le public et l'administration ;
- Vu le code de l'urbanisme et notamment les articles L.112-3 à L.112-17 et R.112-1 à R.112-17 relatifs relatifs aux dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes ;
- Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L 571-11 et R 571-58 et suivants, relatifs au plan d'exposition au bruit et ses articles L.123-1 à L.123-18, R.123-7 à R.123-23 et R.571-59 à R.571-65 portant sur la procédure et le déroulement de l'enquête publique ;
- Vu l'arrêté ministériel du 24 avril 2012 fixant les caractéristiques et dimensions de l'affichage de l'avis d'enquête publique mentionné à l'article R. 123-11 du code de l'environnement ;
- Vu l'arrêté préfectoral du 12 mai 2017 portant établissement du plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome de Perpignan-Rivesaltes et application de l'article L.112-14 du code de l'urbanisme par anticipation ;
- Vu l'arrêté préfectoral du 07 juin 2019 portant établissement du plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome de Perpignan-Rivesaltes, fixant les valeurs d'indices de bruit prises en compte dans la définition des zones B et C et intégrant une zone D ;
- Vu les avis émis par la commission consultative de l'environnement pour l'aérodrome de Perpignan-Rivesaltes en séances des 04 avril 2019 et 26 février 2020 ;
- Vu les avis émis par les communes concernées par l'établissement du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Perpignan-Rivesaltes ;
- Vu la décision n° E20000050/34 du 04 août 2020 de la présidente du tribunal administratif de Montpellier portant désignation du commissaire enquêteur ;

Sur proposition de monsieur le secrétaire général de la préfecture des Pyrénées-Orientales ;

ARRETE

Article 1 :

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 régit 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 pendant une durée de 31 jours, du mardi 22 septembre au jeudi 22 octobre 2020 inclus à une enquête publique pour l'établissement du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Perpignan-Rivesaltes sur le territoire des communes de CABESTANY, ESPIRA-DE-L'AGLY, PEYRESTORTES, PERPIGNAN, PIA et RIVESALTES.

Article 2 :

M Henri Angelats, inspecteur de la DGCCRF retraité a été désigné en qualité de commissaire enquêteur chargé de conduire cette enquête publique, qui se tiendra dans les mairies de Cabestany, Espira-de-l'Agly, Peyrestortes, Pia, Rivesaltes et Perpignan, annexe Nord Haut-Vernet, siège de l'enquête.

Article 3 :

Le dossier d'enquête, accompagné d'un registre destiné à recevoir les observations du public, sera consultable dans les mairies concernées durant ce délai afin que toute personne puisse en prendre connaissance sur place, aux jours et heures habituels d'ouverture au public, qui, sous réserve d'une adaptation exceptionnelle liée au contexte sanitaire, sont les suivants :

Mairies	Horaires d'ouverture
CABESTANY	du lundi au vendredi de 8 h à 12 h et de 14 h à 18 h sauf vendredi après-midi de 13 h à 17 h,
ESPIRA-DE-L'AGLY	du lundi au vendredi de 8h30 à 12 h (sauf 12h30 les mardi et jeudi) et de 14 h à 18 h,
PERPIGNAN-ANNEXE HAUT-VERNET	du lundi au vendredi de 8h30 à 17 h,
PEYRESTORTES	du lundi au vendredi de 11 h à 12h30 et de 14 h à 17h30 sauf lundi après-midi 18 h,
PIA	du lundi au vendredi de 8h30 à 12 h et de 14 h à 18 h sauf vendredi après-midi 17 h
RIVESALTES	du lundi au vendredi de 9h30 à 12 h et de 14 h à 18 h sauf vendredi après-midi de 13h30 à 16h30

La personne responsable du projet est M le Directeur de la sécurité de l'aviation civile Sud – Allée Saint Exupéry – BP 60 100 – 31 703 Blagnac cedex. Toutes les informations techniques relatives au projet pourront être demandées auprès de la subdivision développement durable - courriel : dsacsud-environnement@aviation-civile.gouv.fr ou par téléphone 05 67 22 91 25 / 91 26 / 91 29.

Pendant la durée de l'enquête, toute personne qui le souhaite pourra formuler ses observations concernant le projet sur le registre d'enquête ouvert à cet effet dans chacune des mairies concernées ou les adresser par écrit sous pli fermé à l'attention de monsieur le commissaire enquêteur, qui les annexera au registre déposé à la mairie siège de l'enquête après les avoir visées, à l'adresse suivante : « Hôtel de Ville 66 000 Perpignan », ou par mail à l'adresse suivante : ddtm-enquete-peb@pyrenees-orientales.gouv.fr

Les observations transmises par mail par le public ainsi que le dossier pourront être consultés pendant la durée de l'enquête sur le site internet des services de l'État dans les Pyrénées-Orientales, à l'adresse « <http://www.pyrenees-orientales.gouv.fr/> », rubrique « publications » / « enquêtes publiques et autres procédures » / « enquêtes publiques - PEB aérodrome Perpignan-Rivesaltes ».

Le dossier pourra également être consulté sur rendez-vous (04-68-38-12-57 ou 55) sur le poste informatique situé à la direction départementale des territoires et de la mer, service environnement forêt sécurité routière, unité environnement-énergies, bâtiment B, 2^e étage, bureau 206, 2 rue Jean Richepin à Perpignan .

Par ailleurs, toute personne pourra, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête auprès de monsieur le préfet des Pyrénées Orientales (direction départementale des territoires et de la mer - service environnement forêt sécurité routière -2 rue Jean Richepin- BP 50 909- 66 020 Perpignan cedex).

Article 4 :

Le commissaire enquêteur se tiendra à la disposition du public afin de recevoir ses observations :

à la mairie-annexe du Haut-Vernet (Avenue du Languedoc) à Perpignan :

- le vendredi 16 octobre 2020 de 9 h. à 12 h.
- le mercredi 21 octobre 2020 de 14 h. à 17 h.

Article 5 :

Dans le contexte de l'épidémie de Covid-19, les mesures suivantes d'accueil du public et de protection sanitaire devront être respectées :

- port du masque, tant pour la consultation du dossier que pour les entretiens avec le commissaire-enquêteur
- port de gants jetables ou lavage des mains avant consultation du dossier et des registres d'enquêtes ;
- ne pas se présenter en cas de symptôme de Covid 19.

Article 6 :

Un avis au public faisant connaître l'ouverture et les conditions d'organisation de l'enquête sera, quinze jours au moins avant le début de l'enquête, inséré en caractères apparents dans deux journaux publiés dans le département des Pyrénées-Orientales et dûment habilités à insérer les annonces judiciaires et légales. Cet avis sera rappelé dans ces mêmes journaux au cours des huit premiers jours de l'enquête.

L'avis au public sera, quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci, publié par voie d'affichage dans les mairies de Cabestany, Espira-de-l'Agly, Peyrestortes, Pia, Rivesaltes et Perpignan (bâtiment centre-ville 12 rue Jeanne d'Arc, mairie annexe Nord Haut-Vernet et mairie annexe Nord Al Sol) et éventuellement, par tout autre procédé, par les soins des maires respectifs qui attesteront de l'accomplissement de cette formalité.

Cet avis et le présent arrêté seront également publiés sur le site internet de l'État dans les Pyrénées-Orientales à la rubrique dédiée (cf supra article 3).

En outre, il sera procédé par les services du gestionnaire de l'aérodrome, 15 jours avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci, à l'affichage du même avis dans la zone publique de l'aérodrome, dans les lieux déterminés en concertation avec le commissaire enquêteur (deux affiches à l'intérieur de l'aérogare, un panneau sur le cheminement depuis parking). Ces affiches devront être visibles des voies publiques et être conformes aux caractéristiques et dimensions fixées par l'arrêté ministériel du 24 avril 2012 fixant les caractéristiques et dimensions de l'affichage de l'avis d'enquête publique mentionné à l'article R. 123-11 du code de l'environnement.

Article 7 :

À l'expiration du délai d'enquête, les registres d'enquête sont transmis sans délai au commissaire enquêteur et clos par lui.

Après clôture des registres d'enquête, le commissaire enquêteur rencontre, dans un délai de huit jours, le responsable du projet de plan d'exposition au bruit et lui communique les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le délai de huit jours court à compter de la réception par le commissaire enquêteur des registres d'enquête et des documents annexés. Le responsable du projet de plan d'exposition au bruit dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations.

Article 8 :

Le commissaire-enquêteur transmettra le dossier d'enquête accompagné des registres au préfet avec le rapport relatif à l'enquête et ses conclusions motivées dans les trente jours suivant la clôture de l'enquête sauf demande de report motivée.

Article 9 :

Une copie du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur sera déposée dans les mairies de Cabestany, Espira-de-l'Agly, Peyrestortes, Pia, Rivesaltes et Perpignan annexe Nord Haut-Vernet, ainsi qu'à la direction départementale des territoires et de la mer, pour y être tenue à la disposition du public pendant un an.

Le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur seront également publiés sur le site internet de l'État dans les Pyrénées-Orientales à la rubrique dédiée (cf supra article 3), une année durant.

Les personnes intéressées pourront en obtenir communication en s'adressant à Monsieur le préfet des Pyrénées-Orientales (DDTM- 2 rue Jean Richepin- BP 50 909- 66 020 PERPIGNAN Cedex), dans les conditions prévues au titre Ier de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 relatif à la liberté d'accès aux documents administratifs.

Article 10 :

A l'issue et suivant les résultats de l'enquête publique, le Préfet des Pyrénées-Orientales prendra la décision d'adopter ou non le projet de PEB de l'aérodrome de Perpignan-Rivesaltes.

Article 11 :

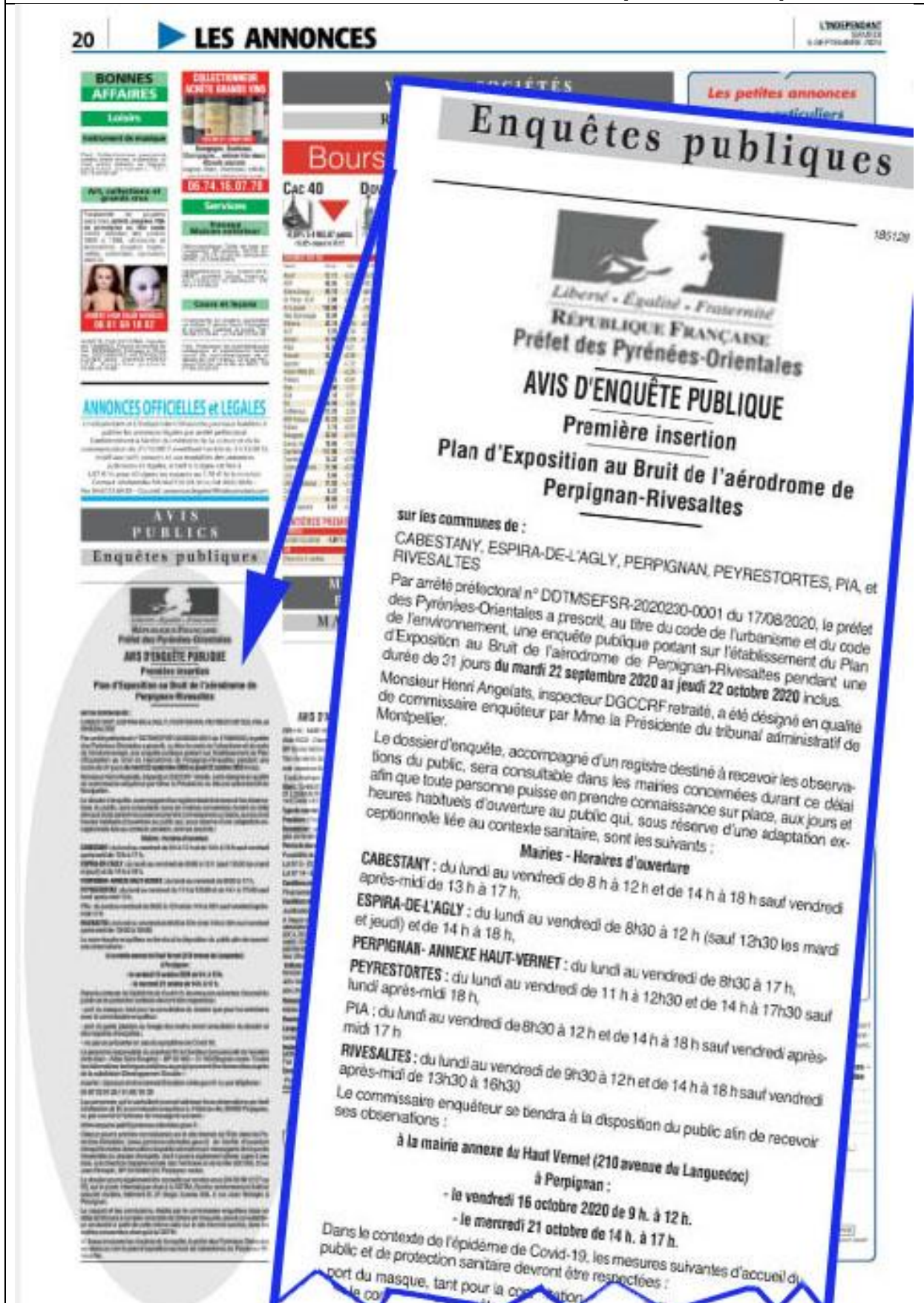
Le secrétaire général de la préfecture, les Maires de Cabestany, Espira-de-l'Agly, Peyrestortes, Pia, Rivesaltes et Perpignan, ainsi que le Commissaire enquêteur sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté dont une copie sera adressée au Directeur de la direction générale de l'aviation civile à Blagnac (Haute Garonne) .

A handwritten signature in blue ink, consisting of several overlapping loops and a long, sweeping tail that extends downwards and to the right.

Le Préfet
Philippe CHOPIN

Illustration photographique – Publicité de l'enquête PEB

L'Indépendant du 5 septembre 2020



20 **LES ANNONCES**

L'INDÉPENDANT
5 SEPTEMBRE 2020

BONNES AFFAIRES

Logements

ACHAT/VENTE DE BIENS

Services

Immobilier

Services et Travaux

Services

Services

Services

Services

Services

Services

Services

Services

Services

Services

Services

Services

Services

Services

Services

Services

Services

Services

Services

Services

Services

Services

Services

Services

Services

Services

Services

Services

Services

Services

Services

Services

Services

Services

Services

Services

Services

Services

Services

Services

Services

Services

Services

Enquêtes publiques



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Préfet des Pyrénées-Orientales

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Première insertion

Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Perpignan-Rivesaltes

sur les communes de :
CABESTANY, ESPIRA-DE-L'AGLY, PERPIGNAN, PEYRESTORTES, PIA, et RIVESALTES

Par arrêté préfectoral n° DOTMSEFSR-2020230-0001 du 17/08/2020, le préfet des Pyrénées-Orientales a prescrit, au titre du code de l'urbanisme et du code de l'environnement, une enquête publique portant sur l'établissement du Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Perpignan-Rivesaltes pendant une durée de 31 jours du **mardi 22 septembre 2020 au jeudi 22 octobre 2020** inclus.

Monsieur Henri Angelats, inspecteur DGCCRF retraité, a été désigné en qualité de commissaire enquêteur par Mme la Présidente du tribunal administratif de Montpellier.

Le dossier d'enquête, accompagné d'un registre destiné à recevoir les observations du public, sera consultable dans les mairies concernées durant ce délai afin que toute personne puisse en prendre connaissance sur place, aux jours et heures habituels d'ouverture au public qui, sous réserve d'une adaptation exceptionnelle liée au contexte sanitaire, sont les suivants :

Mairies - Horaires d'ouverture

- CABESTANY** : du lundi au vendredi de 8 h à 12 h et de 14 h à 18 h sauf vendredi après-midi de 13 h à 17 h,
- ESPIRA-DE-L'AGLY** : du lundi au vendredi de 8h30 à 12 h (sauf 12h30 les mardi et jeudi) et de 14 h à 18 h,
- PERPIGNAN- ANNEXE HAUT-VERNET** : du lundi au vendredi de 8h30 à 17 h,
- PEYRESTORTES** : du lundi au vendredi de 11 h à 12h30 et de 14 h à 17h30 sauf lundi après-midi 18 h,
- PIA** : du lundi au vendredi de 8h30 à 12 h et de 14 h à 18 h sauf vendredi après-midi 17 h
- RIVESALTES** : du lundi au vendredi de 9h30 à 12 h et de 14 h à 18 h sauf vendredi après-midi de 13h30 à 16h30

Le commissaire enquêteur se tiendra à la disposition du public afin de recevoir ses observations :

à la **mairie annexe du Haut Vernet (210 avenue de Languedoc) à Perpignan :**

- le **vendredi 16 octobre 2020** de 9 h. à 12 h.
- le **mercredi 21 octobre** de 14 h. à 17 h.

Dans le contexte de l'épidémie de Covid-19, les mesures suivantes d'accueil du public et de protection sanitaire devront être respectées :

- le port du masque, tant pour la consultation que pour la consultation

Illustration photographique : "Affichage officiel"

Liberté • Égalité • Fraternité
 RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
 PRÉFET DES PYRÉNÉES-ORIENTALES

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Perpignan-Rivesaltes

sur les communes de :
CABESTANY, ESPIRA-DE-L'AGLY, PERPIGNAN, PEYRESTORTES, PIA, et RIVESALTES

Par arrêté préfectoral n° DDTMSEFSR-2020230-0001 du 17/08/2020, le préfet des Pyrénées-Orientales a prescrit, au titre du code de l'urbanisme et du code de l'environnement, une enquête publique portant sur l'établissement du Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Perpignan-Rivesaltes pendant une durée de 30 jours à compter du mardi 22 septembre 2020 au jeudi 22 octobre 2020 inclus.

Monsieur Henri Angelat, président du tribunal administratif de Montpellier

Sortie AEROGARE

Parking AEROPORT

PIA (Hôtel de Ville)

Dans
 - port
 - por
 - ne
 La
 Bla
 Du
 Le
 v
 C

Pyrénées-Orientales (g
 isagerie ainsi que de l'ensemble du doss
 s Territoires et de la Mer (DDTM), 2 rue Jean Richep
 ou 55) sur le poste informatique situé à la DDTM, Service
 rue Jean Richepin à Perpignan.
 délai de 30 jours à compter de la date de clôture de l'enquête,
 met susvisé, dans les mairies concernées ainsi qu'à la DDTM.
 orientales adoptera ou non le plan d'exposition au bruit de

Illustration photographique – L'Indépendant 19 octobre 2020

AUTOUR DE PERPIGNAN L'INDEPENDANT 19 OCTOBRE 2020 7

BLOC NOTES
 Bibliothèque, Du lundi au vendredi de 9 h à 17 h

SAINT-ESTÈVE
La danse sportive retrouve les parquets

LE SOLER
Assemblée électorale pour le Football club

L'INDEPENDANT Lundi 19 octobre 2020

RIVESALTES
Plan d'exposition au bruit de l'aéroport Perpignan-Rivesaltes

Dans le cadre du projet d'établissement du Plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Perpignan-Rivesaltes il est procédé à une enquête publique depuis le **mardi 22 septembre jusqu'à jeudi 22 octobre**. Henri Angelats, inspecteur DGCCRF retraité, a été désigné commissaire enquêteur. L'entier dossier ainsi qu'un registre papier sera mis à disposition du public aux jours et heures habituelles d'ouverture de la mairie de Rivesaltes, au service urbanisme. Le commissaire enquêteur tiendra deux permanences à la mairie annexe du Haut-Vernet à Perpignan **mercredi 21 octobre** de 14 h à 17 h.

➤ Renseignements, <http://www.rivesaltes.fr/download/dl.php?ID=718&Ca-tID=80>

VILLENEUVE-DE-LA-RAHO
Des voisins référents motivés

N'ayant pu se réunir pour cause de crise sanitaire depuis quelques mois, c'est avec enthousiasme que les voisins référents de la commune se sont retrouvés dans les locaux de la mairie pour une réunion sur la sécurité. Présidé par le maire Jacqueline Irles, étaient également présents le lieutenant Durval, commissaire de la gendarmerie d'Elise, le policier municipal Frédéric Pél, l'ASSP Laurent Illes, le médiateur de rue Basco Otero et le délégué à la sécurité Hervé Vicini. Cette réunion a permis aux volontaires de débattre et continuer à œuvrer pour préserver le cadre de vie et le bien vivre des habitants villeneuvois.

RIVESALTES
Plan d'exposition au bruit de l'aéroport Perpignan-Rivesaltes

Dans le cadre du projet d'établissement du Plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Perpignan-Rivesaltes il est procédé à une enquête publique depuis le **mardi 22 septembre jusqu'à jeudi 22 octobre**. Henri Angelats, inspecteur DGCCRF retraité, a été désigné commissaire enquêteur. L'entier dossier ainsi qu'un registre papier sera mis à disposition du public aux jours et heures habituelles d'ouverture de la mairie de Rivesaltes, au service urbanisme. Le commissaire enquêteur tiendra deux permanences à la mairie annexe du Haut-Vernet à Perpignan **mercredi 21 octobre** de 14 h à 17 h.

➤ Renseignements, <http://www.rivesaltes.fr/download/dl.php?ID=718&Ca-tID=80>

Illustration photographique "L'Indépendant" "Petits avions"

INDÉPENDANT

Dimanche 16 août 2020

RIVESALTES

Riverains en colère contre le bruit incessant des petits avions

Des avions-école qui décollent pile dans l'axe des maisons commencent à poser des problèmes aux habitants de la commune qui craignent toujours un accident qui serait catastrophique.

L aëtitia tient une comptabilité régulière des survols de sa maison. « Aujourd'hui, assure-t-elle, entre midi et demi et une heure, j'en ai compté dix. Depuis un an, le nombre de survols a énormément augmenté, on n'en peut plus. Les premiers se font entendre dès sept heures du matin et les derniers au-delà de minuit. Outre les nuisances sonores, on n'ose pas imaginer une panne de l'un d'eux avec toutes les conséquences que l'on imagine... »

Alors ces riverains de Rivesaltes excédés se sont constitués en un groupe Facebook qui comprend actuellement 128 membres plus remontés les uns que les autres. Ils envisagent de créer une association de défense.

« On a aussi déposé plainte pour nuisance et pour vol à trop basse altitude auprès de la gendarmerie de l'aéroport, insiste encore Annie Goeury qui a pris la tête de la contestation. On a aussi rencontré les élus et la direction de l'aéroport, mais rien ne bouge vraiment. »

Le constat est sévère, ces avions-écoles sont effectivement nombreux à tourner autour des maisons. « Atten-

tion, explique un pilote d'une école installée sur la zone aéroportuaire, toutes les structures ne doivent pas être stigmatisées. Il y a des instructeurs qui ont donné l'ordre d'éviter le survol de Rivesaltes, mais tout le monde ne respecte pas ce code de bonne conduite qui a été présenté par la municipalité de Rivesaltes en lien avec les autorités. »

À l'aéroclub du Roussillon on se défend de toutes accusations. « Souvent cela retombe sur nous, précise le président Jean-Louis Pinel. Nous sommes un club fait de bénévoles, nous volons peu, et on évite au maximum les zones d'habitation. Mais il est vrai que les écoles pri-

vées sont beaucoup plus souvent en l'air, surtout après le confinement pour rattraper les heures de vol manquantes. »

Sans vouloir pointer du doigt l'une ou l'autre école de pilotage, sans vouloir nuire à leurs activités commerciales néces-

saires pour l'économie du territoire, les riverains estiment qu'il est nécessaire de modifier les zones de survol. « Il y a des secteurs qui ne sont pas construits, poursuit Annie Goeury, alors pourquoi laisser passer tous ces petits avions très bruyants au-dessus de nos habitations. Nous demandons aussi l'interdiction de survols des zones urbaines le

week-end, mais aussi avant 8 heures et après 21 heures. Nous voulons également que les hauteurs de vol soient respectées. »

Des altitudes bien trop basses. « Quand ils passent sur nous maisons, nous pouvons lire à l'œil nu les immatriculations des aéronefs », garantissent encore les habitants du quartier du Dôme. « C'est désolant, confie encore un pilote privé habitué du secteur, mais quand on construit des lotissements pas loin d'un aéroport, il faut s'attendre à ce genre de problème. Vous allez voir que dans quelque temps, le quartier qui se monte à Peyrestortes à un jet de pierre du bout de piste, il va y avoir là aussi des querelles entre les futurs riverains et l'aviation en général. »

Denis Dupont



► Le ballet des avions-écoles au-dessus d'un quartier de Rivesaltes produits de fortes nuisances selon les riverains en colère.

Henri ANGELATS
10, rue de la Grange
66430 BOMPAS

BOMPAS, le 17 octobre 2020

☎ : 04.68.52.51.21

📱 : 06.80.72.54.99

✉ hangelats@orange.fr

M. Nicolas DUBOIS
Directeur Régional
de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud
Allée Saint Exupéry- BP 60100 –
31703 BLAGNAC CEDEX

**Objet : Enquête publique relative à l'élaboration d'un
PLAN D'EXPOSITION AUX BRUITS
générés par les activités de l'Aéroport de PERPIGNAN–RIVESALTES**

Monsieur le Directeur,

M. le Préfet des Pyrénées-Orientales a prescrit une enquête publique relative à l'élaboration d'un Plan d'Exposition aux Bruits générés par les activités de l'Aéroport de PERPIGNAN–RIVESALTES.

J'ai, pour ma part, été désigné pour conduire cette enquête par une décision du Tribunal Administratif de Montpellier, en date du 4 août 2020.

Conformément aux dispositions du code de l'environnement, rappelées dans l'arrêté préfectoral, le commissaire enquêteur doit rencontrer le porteur d'opération dans les huit jours qui suivent la clôture de l'enquête pour lui communiquer les observations recueillies pendant l'enquête, consignées dans un procès-verbal de synthèse.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que la remise de ce procès-verbal interviendra dans les locaux de la Préfecture des Pyrénées-Orientales, à Perpignan :

le lundi 26 octobre 2020 à 16h.00

Ledit procès-verbal pourra être remis à l'un de vos Chefs de Service bénéficiant d'une délégation générale ou, en cas d'indisponibilité, à toute personne que vous aurez spécialement mandatée à cet effet.

Dans les 15 jours qui suivront cette notification, il vous sera possible de me faire parvenir vos observations ou éléments de réponse, à mon adresse personnelle indiquée ci-dessus.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de ma considération la plus distinguée.



Henri ANGELATS

ENQUETE PUBLIQUE

**RELATIVE A L'ELABORATION D'UN
PLAN D'EXPOSITION AUX BRUITS
GENERES PAR LES ACTIVITES DE L'AEROPORT DE
PERPIGNAN - RIVESALTES**

**PROCES-VERBAL
NOTIFICATION DES OBSERVATIONS
RECUEILLIES PAR LE COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR
PENDANT L'ENQUETE PUBLIQUE**

Je soussigné, Henri ANGELATS,

Commissaire-enquêteur désigné par décision en date du 4 août 2020 de Mme le
Président du Tribunal Administratif de Montpellier,

Conformément aux dispositions de l'article R123-18 du code de l'environnement,

Certifie que le lundi 26 octobre 2020 à 16h. dans les locaux de la Préfecture des
Pyrénées-Orientales à Perpignan,

J'ai remis à M. Arnaud DENAES, Responsable de la Division Environnement à
la DSAC-Sud représentant M. le Directeur de la Sécurité Aérienne, Unité Sud, à
Blagnac (Haute-Garonne), le présent procès-verbal portant à la connaissance du
responsable du projet les observations recueillies pendant l'enquête publique menée
du 22 septembre 2020 au 22 octobre 2020 dans le cadre de l'élaboration du Plan
d'exposition aux Bruits (PEB) de l'aéroport de PERPIGNAN-RIVESALTES.

❶ Bilan de la consultation

L'enquête publique susvisée a été effectuée pendant la période prescrite par l'arrêté de M. le Préfet des Pyrénées-Orientales, en date du 4 août 2020, conformément aux dispositions de code de l'environnement.

La durée de l'enquête a été fixée à 31 jours pour permettre au public, dans un temps confortable, de s'exprimer par écrit (registre d'enquête, courrier traditionnel ou par voie électronique) ou d'exprimer son point de vue directement auprès du commissaire-enquêteur lors de deux permanences programmées à la mairie annexe de Perpignan-Nord.

Le dispositif prévu pour assurer la publicité de cette enquête a été mis en place, de manière tout à fait satisfaisante et allant au-delà des strictes exigences réglementaires avec trois panneaux de format A2 sur le site de l'aéroport et des affiches sur fond jaune dans les six mairies concernées par l'enquête publique.

Les panneaux correspondants visibles en permanence, sont restés en place pendant toute la durée de l'enquête.

MM. les Maires concernés ont attesté de cette situation chacun par un certificat établi en fin d'enquête. Ils avaient été sensibilisés lors de la mise en place de l'enquête dans le cadre d'entretiens individuels. A cette occasion, chacun a pu ainsi revenir, sur le fond du dossier et sur l'avis exprimé par le conseil municipal compétent c'est-à-dire celui de la précédente mandature. Les maires qui ont été nouvellement élus ont pu se positionner au plan personnel en donnant la tonalité de la position de la municipalité. Pour la ville de Perpignan, c'est M. Bernard REYES, maire de quartier-nord qui s'est exprimé en qualité de représentant de la commune d'accueil, siège de l'enquête.

Plusieurs communes ont inséré sur leur site internet ou dans une publication "facebook", une information sur l'enquête et les dates de permanence (Rivesaltes, Espira-de-l'Agly, Peyrestortes).

M. le Préfet, à la diligence des services de la DDTM, a fait procéder à l'insertion des avis d'enquête dans les quotidiens "L'Indépendant" et "Midi Libre Catalan" (éditions du 4 septembre 2020)

Une seconde insertion a été publiée dans les mêmes journaux dans leur édition du 23 septembre 2020.

Le site internet de la Préfecture a été alimenté par toute la documentation relative à l'enquête et a été structuré de manière à permettre l'expression directe du public.

Les permanences pour la réception du public ont été tenues conformément au calendrier fixé par l'arrêté d'organisation de l'enquête :

Date	Lieu	Observations
Vendredi 16 octobre 2020 de 9h. à 12h.	Mairie annexe de Perpignan-Nord Avenue du Languedoc PERPIGNAN	Huit entretiens pour des réclamations portant sur les nuisances provoquées par les avions de tourisme et écoles de pilotage
Mercredi 21 octobre 2020 de 14h. à 17h.		Six entretiens dans la même tonalité

Le jeudi 22 octobre à 17 heures, j'ai procédé à la clôture du registre à la mairie de Perpignan-Nord, puis le vendredi 23 octobre à partir de 8 h. successivement dans les mairies de Cabestany, Espira-de-l'Agly, Rivesaltes, Peyrestortes et Pia.

J'ai pris possession de l'ensemble des documents en rapport avec l'enquête publique. (dossier lui-même, registres d'enquête et annexes).

Les observations mentionnées sur les registres sont reformulées en annexe du présent procès-verbal de synthèse. Elles se répartissent quantitativement selon le décompte suivant :

Cabestany : néant
Espira-de l'Agly : néant
Perpignan : 15
Peyrestortes : 3 + 30 hors registre, non comptabilisées
Pia : néant
Rivesaltes : 3
Contributions par messagerie électronique : 16

L'enquête s'est déroulée dans des conditions de parfaite courtoisie de la part de toute l'équipe municipale de la mairie-annexe de Perpignan-Nord, très mobilisée pour faciliter l'ensemble des opérations en rapport avec l'enquête et pour assurer la sécurité sanitaire. L'accueil dans les autres mairies a également été très courtois et n'appelle pas d'observation.

Contrairement à ce que laissait prévoir une mobilisation sur les réseaux sociaux au cours de l'été, le public ne s'est pas manifesté en masse pour exprimer son ressenti. Les raisons de cette relative désaffection sont diverses mais elles sont, sans conteste, extérieures à l'organisation de l'enquête et à sa publicité.

Une analyse de cette situation sera proposée dans le rapport final, sans incidence sur les conclusions de l'enquête.

En fait, c'est la situation actuelle en termes de bruit qui a focalisé l'attention sans aucune projection sur les zones à protéger lors de l'élaboration des documents d'urbanisme c'est-à-dire sur la finalité propre du PEB.

On pourrait presque penser à une forme de détournement de l'objet de l'enquête. Dans ces conditions, l'exercice a consisté à prendre en compte les doléances tout en expliquant, en toute transparence, la finalité des parcours respectifs de l'enquête publique et de la concertation engagée parallèlement en vue de l'élaboration d'un code de bonne conduite dans le cadre d'une instance ad'oc et en essayant de recentrer le débat pour éviter, pour ce qui concerne l'enquête publique, le hors-sujet et la fragilité juridique d'une orientation détournée.

② Examen des observations et problématiques restantes

Comme il se doit, la Commission Consultative Environnementale de l'Aéroport et les conseils municipaux des six communes concernées ont été consultés préalablement à l'enquête publique. Les avis, quand ils ont été formulés, ont été joints au dossier d'enquête dont ils constituent des pièces constitutives.

Dès lors, toutes les questions relatives au niveau des seuils pour chacune des zones ont été évoquées dans la phase de préparation de l'enquête et n'appellent pas de développements particuliers nouveaux.

Le public, en se focalisant sur la problématique du bruit causé par les "petits avions" est manifestement resté en marge du thème de l'enquête en tant que document d'urbanisme.

M. le maire de Rivesaltes a réitéré sa demande de modification du tracé de la zone C au droit du secteur de la Llobère-Nord. En contrepoint, un habitant de la commune a exprimé un soutien au tracé de la zone C tel qu'il figure dans le dossier d'enquête et ne souhaite donc pas que la demande du maire soit satisfaite. Cette requête n'appelle pas de développement particulier dans la mesure où l'argumentation n'est pas rattachable aux problématiques du PEB et prend, dès lors, le caractère d'une simple opinion.

Un habitant de Peyrestortes, pour sa part, déplore le préjudice déjà subi et à venir, au plan du vécu personnel, en raison de l'extension de la zone C du PEB puisque son bien immobilier se trouvera prochainement dans cette zone alors qu'il a fait construire dans une zone considérée comme peu sensible. Cette extension et les conséquences qui en résultent en termes de dépréciation des biens et, plus généralement de contraintes de droit à construire avaient motivé l'avis défavorable au PEB émis par les maires de Peyrestortes et Rivesaltes lors des commissions consultatives environnementales compétentes.

Sur le cœur de l'enquête c'est-à-dire les contours des nouvelles zones, la formation de l'avis revient à porter un jugement de valeur sur le tracé des courbes isosoniques. Or, celles-ci résultent de modélisations à partir des éléments statistiques fournis par les banques de données de l'exploitant de l'aéroport et de l'aviation civile avec, semble-t-il, trois éléments de correction ou d'incertitude que je qualifie, peut-être improprement, "d'ouverts", parce qu'ils essaient d'intégrer des évolutions prospectives:

- la prise en compte de nouveaux outils de navigation GPS (GNSS) ;
- la prise en compte du temps d'activité ;
- la place de l'aviation générale dans les éléments du calcul.

○ La procédure de navigation de surface (RNAV) avec la Géolocalisation et Navigation par un Système de Satellites (GNSS)

Selon des indications figurant dans le compte rendu de Commission consultative environnementale du 4 avril 2019, la procédure RNAV (GNSS) permettrait d'éviter les survols actuels de la ville de Perpignan en configuration 15 et de réduire de 37 000 le nombre d'habitants impactés par un avion de type CRJX c'est-à-dire l'avion le plus présent sur la plateforme.

Les avantages d'un profil d'approche plus haut et un raccourcissement de la distance parcourue ont été compris par la Commission comme une amélioration sensible de l'impact environnemental dans toutes ses composantes y compris sonores, l'élément naturellement au cœur du PEB.

Le rapport de présentation de l'enquête publique fait état de la prise en compte de cette nouvelle procédure dans l'étude à hauteur de 15 %, dans ce qui semble constituer une simple évaluation. Il serait utile de préciser les modalités de détermination de ce taux et les conditions de sa prise en compte dès lors que ce facteur peut, à lui seul, perturber totalement les résultats des modélisations et la consistance du PEB qui en résulte, notamment dans les zones que certains maires et propriétaires immobiliers ont signalées comme nouvellement impactées.

○ **Le nombre de jours d'activité**

Dans le même ordre d'idées de la valeur de paramètres "ouverts", le porteur du projet a proposé à la Commission consultative environnementale des résultats de calculs, en année pleine, basés sur une activité, "hors aviation générale", de 180 jours alors que la fourchette possible se situait entre 180 et 365 jours.

Les raisons de ce choix qui semble aller dans le sens d'une moindre protection des territoires, mériteraient d'être précisées dans une explication reprenant, sans nécessairement entrer dans le détail, les modalités de la modélisation et le moment où les correctifs dont il s'agit, qu'il s'agisse de la période théorique d'activité ou du correctif GNSS, interviennent dans la détermination du niveau de bruit à un endroit donné.

○ **La part de l'aviation générale dans le Lden**

Le nombre de jours d'activité évoqué ci-dessus concerne l'aviation commerciale, ce qui semble signifier que les activités liées aux loisirs (celles qui amènent le plus de réactions de la part des riverains), sont prises en compte en totalité de l'année pleine.

La question se pose de la part que représente cette activité dans le Lden de chaque point du territoire et de l'équilibre entre les différentes activités de l'aéroport dans l'élaboration d'un document d'urbanisme qui semblait, au premier abord, donner une prééminence aux vols commerciaux.



Il est convenu que dans les 15 jours qui suivent la présente notification, un mémoire en réponse portant sur chacun des points évoqués ci-dessus, me sera adressé pour contribuer à l'analyse d'ensemble du dossier et participer à la formation de l'avis final que je serai amené à formuler à partir des différentes problématiques abordées pendant l'enquête publique.

Le présent procès-verbal qui comporte cinq pages et une annexe de 15 (quinze) pages, est établi en deux originaux.

L'un est remis à M. Arnaud DENAES représentant la DSAC-Sud.

Le second exemplaire sera annexé au rapport d'enquête publique.

Clos à Perpignan, le lundi 26 octobre 2020 à 17 heures.



Henri ANGELATS
Commissaire-enquêteur



Arnaud DENAES
Représentant la DSAC-Sud

**ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE
RELATIVE A L'ELABORATION D'UN
PLAN D'EXPOSITION AUX BRUITS
GENERES PAR LES ACTIVITES DE L'AEROPORT DE PERPIGNAN – RIVESALTES
(22 SEPTEMBRE 2020 – 22 OCTOBRE 2020)**

**LISTE EXHAUSTIVE DES OBSERVATIONS RECUEILLIES
AU COURS DE L'ENQUETE PUBLIQUE**

Le présent document rassemble sous une forme narrative l'ensemble des observations verbales, annotations sur le registre, observations ou mémoires déposés à mon attention, au cours de l'enquête publique, sur les registres ouverts dans chacune des six mairies concernées ou transmises par messagerie électronique. Il vise à faciliter la prise de connaissance, sous un document unique et formaté, de toutes les observations et déclarations que je me suis efforcé de rapporter dans leur détail en conservant naturellement de le sens de chacune des contributions et, autant qu'il était possible dans cet exercice, la marque de leur personnalité.

Toutes ces questions et demandes, sans exception, sont soumises au maître d'ouvrage sans être nécessairement reprises dans les regroupements par thèmes faisant l'objet du procès-verbal de synthèse des observations.

Certaines observations, d'ailleurs majoritaires, portent sur les nuisances engendrées par le passage des avions de tourisme et ceux des écoles de pilotage. Certaines de ces observations, mentionnées directement sur les registres, sont reprises et commentées ci-après. Les observations mentionnées sur des cahiers de doléances annexés aux registres mais avec des dates ne correspondant pas, de manière certaine, à la période d'enquête, sont mentionnées globalement en listant de la manière la plus exhaustive possible les thèmes abordés.

Henri ANGELATS, Commissaire-enquêteur

OBSERVATIONS PORTEES SUR LES REGISTRES D'ENQUÊTE

Intervenant : M. Pascal REGIS Passage des Rosiers Peyrestortes	Date : Non précisée Reçu par le CE : Non	Cote au registre : 1
		Lieu : Mairie Peyrestortes
		Support : Registre + messagerie électronique
<p>M. REGIS indique qu'au moment où il a choisi d'habiter à Peyrestortes, il y a 30 ans, l'aérodrome existait déjà mais la densité des vols était loin d'atteindre celle d'aujourd'hui. Il considère que les activités d'entraînement pour les élèves pilotes devraient intervenir à des jours et horaires de travail normaux. Ce type de contrainte et de réglementation existe pour les tondeuses à gazon, pour les échappements de motos, de voitures etc... Il souhaiterait que ces règles s'appliquent également à l'aviation de loisirs.</p>		
<p>Note du commissaire enquêteur : La contribution de M. REGIS se situe en marge de la procédure d'établissement d'un PEB. Elle rejoint l'ensemble des contestations qui seront transmises à M. le Préfet pour alimenter le travail déjà engagé pour établir un éventuel code de bonne conduite.</p>		

Intervenant : Mme Nicole LOSADA Le Jardin des Ormes Peyrestortes	Date : non précisé Reçue par le CE : Non	Cote au registre : 2
		Lieu : Mairie Peyrestortes
		Support : Registre
<p>Mme LOSADA déplore le passage à longueur de journée de 7h30 jusqu'à 23h30 de petits avions qu'elle verrait bien comme un loisir dominical.</p> <p>Ces avions sont bruyants mais c'est la répétition des passages qui cause les nuisances. D'autres avions militaires (Rafale), en test (Beluga) ou en démonstration (Patrouille de France) sont autrement plus bruyants mais ce ne sont que de courts passages qui ne causent aucun problème et constituent dans certains cas une forme d'attraction. Les avions de ligne, pour leur part, font partie du paysage et n'apportent pas de gêne.</p>		
<p>Note du commissaire enquêteur : La contribution de Mme Losada se situe en marge de la procédure d'établissement d'un PEB. Elle rejoint l'ensemble des contestations qui seront transmises à M. le Préfet pour alimenter le travail déjà engagé pour établir un éventuel code de bonne conduite.</p>		

Intervenant : M. Claude FISCHBACH Avenue du Palais des Expositions PERPIGNAN	Date : 29 septembre 2020 Reçu par le CE : Non	Cote au registre : 1
		Lieu : Mairie Perpignan-Nord
		Support : Registre

M. FISCHBACH, s'inscrit dans la démarche d'élaboration du PEB en tant que document d'urbanisme mais formule des remarques concernant les nuisances engendrées par le trafic aérien et plus particulièrement par les aéronefs en approche finale de la piste principale. A son sens, l'intensité sonore est, à cet endroit, (niveau de l'avenue du Palais des Expositions) certainement supérieure aux 50db(A) correspondant au classement de ce quartier (zone D).

En particulier, les jours d'entraînement (Touch & Go) du Béluga, des avions militaires et autres, la fréquence devient insupportable.

M. FISCHBACH fait, par ailleurs part de ses préoccupations concernant :

- les nuisances causées par le dépôt sur les habitations des résidus de la combustion du kérosène ;
- les risques d'accidents proportionnels à la fréquence des passages à basse altitude sur des zones à forte densité de population.

Note du commissaire enquêteur : Les observations de l'intéressé trouvent leur réponse dans les explications du rapport concernant la finalité du PEB, son essence et la manière dont sont calculés les indices de bruit, non pas de manière ponctuelle mais dans le cadre d'une modélisation lissant les paramètres sur l'année.

Intervenant : M. J.P. GRANAROLO Mme Martine MARTIN ROLLAND PERPIGNAN	Date : 29 septembre 2020 21 octobre 2020 Reçus par le CE : Oui (21 octobre 2020)	Cote au registre : 2
		Lieu : Mairie Perpignan-Nord
		Support : Registre

Dans une contribution commune, M. GRANAROLO et Mme MARTIN-ROLLAND soulignent que les nuisances sonores des avions de tourisme naviguant à basse altitude les obligent à porter des bouchons d'oreilles dans une situation devenue stressante.

Les intéressés indiquent que ces appareils volent très bas, en rotations répétées et jusqu'à des heures tardives en provoquant, au surplus, d'une manière avérée une pollution probablement non négligeable.

Note du commissaire enquêteur : Cette contribution se situe en marge de la procédure d'établissement d'un PEB. Elle rejoint l'ensemble des contestations qui seront transmises à M. le Préfet pour alimenter le travail déjà engagé pour établir un éventuel code de bonne conduite.

Intervenant : M. Pierre VIDAL Chemin du Sacré-Cœur PERPIGNAN	Date : 1 ^{er} octobre 2020 Reçu par le CE : Non	Cote au registre : 3
		Lieu : Mairie Perpignan-Nord
		Support : Registre

M. VIDAL se dit de plus en plus perturbé, plus précisément le soir mais aussi la nuit, par des passages à basse altitude aussi bien des gros porteurs que de plus petits avions. Il comprend mal qu'un nombre croissant d'approches soit faites sur la partie de forte densité urbaine plutôt que de survoler la zone industrielle moins concernée et où la nuisance au regard de la santé humaine est moindre.

Note du commissaire enquêteur : Les explications concernant les procédures d'approche font l'objet de développements dans le dossier d'enquête et seront détaillées dans le rapport du CE. Concernant les avions de tourisme, la contribution rejoint l'ensemble des contestations qui seront transmises à M. le Préfet pour alimenter le travail déjà engagé pour établir un éventuel code de bonne conduite.

Intervenant : Mme Véronique PUIG Rue Gustave-Courbet PERPIGNAN	Date : 29 septembre 2020	Cote au registre : 4
	Reçue par le CE : Non	Lieu : Mairie Perpignan-Nord
		Support : Registre

Dans une forme de pétition associant des seniors ayant des difficultés pour se déplacer, Mme PUIG fait le constat d'un accroissement du trafic et du survol du quartier du Vernet autant par les avions de ligne que par les avions de moindre importance.

Note du commissaire enquêteur : Cette contribution semble concerner en premier lieu les avions de tourisme. Elle se situe en marge de la procédure d'établissement d'un PEB et rejoint donc l'ensemble des contestations qui seront transmises à M. le Préfet pour alimenter le travail déjà engagé pour établir un éventuel code de bonne conduite.

Intervenant : M. LLAMAS Alexandre 2, rue des Hêtres 66600 Peyrestortes	Date : 13 octobre 2020	Cote au registre : Sans objet
	Reçu par le CE : Non	Lieu : Site Internet
		Support : Contribution électronique 1

M. LLAMAS a fait construire sa maison, il y a trois ans, au sein du lotissement "Le Jardin des Ormes" à Peyrestortes, une zone qui était auparavant classée en zone D. L'intéressé a construit son habitation en toute connaissance de cause. Le changement de classement, puisque sa localisation passe en zone C change totalement la donne il est clairement exposé dans ce rapport que l'objectif de ce projet vise indirectement à préserver l'activité aéronautique et directement à éviter d'exposer les nouvelles populations aux nuisances de bruit.

Or, après trois ans, il se considère encore comme "nouvelle population". Il fait part de son désenchantement et pose trois questions :

- Quel aurait été l'impact de la classification en zone C avant la commercialisation de ces terrains ?
- Quel va être l'impact sur la santé des habitants de cette zone C ?
- Quel sera l'impact sur la valeur immobilière des propriétaires d'habitations reclassées en zone C ?

Note du commissaire enquêteur : A la suite de chacune de ses questions rhétoriques, M. LLAMAS apporte, lui-même, logiquement, les éléments de la réponse que l'on pourrait lui apporter, tout au moins pour le statut du lotissement du Jardin des Ormes et les conséquences sur la valeur immobilière. Les problématiques de santé, ne sont pas écartées mais sont d'un ordre différent dans la mesure où l'activité aérienne existait déjà, dans les mêmes conditions, dans ce secteur géographique. Le passage en zone C ne signifie pas qu'il est prévu une augmentation des passages : c'est le classement qui est modifié en fonction de mesures précédemment effectuées.

Intervenant : M. PEDELEL 66600 Peyrestortes	Date : non précisée	Cote au registre : 3
	Reçu par le CE : Non	Lieu : Peyrestortes
		Support : Registre

M. PEDELEL indique que les avions ne le dérangent absolument pas.

Note du commissaire enquêteur : Dont acte.

Intervenant : M. Djilloul MIMOUNI 7, rue Francisco Goya Perpignan	Date : 16 octobre 2020	Cote au registre : 5
	Reçu par le CE : Oui	Lieu : Mairie Perpignan-Nord
		Support : Registre

M. MIMOUNI souligne que l'année 2020 a été particulièrement bruyante de nuit comme de jour à cause des petits avions. .

Note du commissaire enquêteur : Cette contribution se situe en marge de la procédure d'établissement d'un PEB. Elle rejoint l'ensemble des contestations qui seront transmises à M. le Préfet pour alimenter le travail déjà engagé pour établir un éventuel code de bonne conduite.

Intervenant : M. et Mme MELLADO 29 , rue d'Anjou RIVESALTES	Date : 14 octobre 2020 Reçus par le CE : Non	Cote au registre : 1
		Lieu : Mairie de Rivesaltes Support : Registre + messagerie électronique
<p>M. et Mme MELLADO se déclarent excédés par les tours de piste en continu qu'ils subissent depuis deux ans après une trentaine d'années de relative tranquillité au cours desquelles le trafic s'est progressivement amplifié avec une explosion depuis 2019, probablement avec l'arrivée de nouvelles écoles de pilotage venant d'autres villes qui les ont délocalisées à Perpignan à cause du bruit.</p> <p style="text-align: right;">.../...</p> <p>Les intéressés qui travaillent à leur domicile déclarent supporter, parfois toutes les deux minutes, les avions qui passent au-dessus de leur maison à basse altitude, de 7h30 à 2h du matin en été. Cette situation leur est insupportable d'autant qu'ils ne peuvent plus profiter du jardin. Leurs visiteurs, (famille et amis) ont constaté l'inconfort et ne viendront pas habiter à Rivesaltes, autrefois un village tranquille Ils demandent que les différents aéronefs fassent leurs tours de piste ailleurs pour retrouver la tranquillité qui existait il y a encore deux ans.</p>		
<p>Note du commissaire enquêteur : Cette contribution se situe en marge de la procédure d'établissement d'un PEB. Elle rejoint l'ensemble des contestations qui seront transmises à M. le Préfet pour alimenter le travail déjà engagé pour établir un éventuel code de bonne conduite.</p>		

Intervenant : M. Frédéric BECKERT 7, rue de Tautavel Perpignan	Date : 16 octobre 2020 Reçu par le CE : Oui	Cote au registre : 6
		Lieu : Mairie Perpignan-Nord Support : Registre
<p>M. BECKERT exprime son exaspération à propos du bruit causé par ces petits avions qui volent trop bas et tournent sans arrêt au-dessus de son quartier. Il demande une solution régler ce problème.</p>		
<p>Note du commissaire enquêteur : Cette contribution se situe en marge de la procédure d'établissement d'un PEB. Elle rejoint l'ensemble des contestations qui seront transmises à M. le Préfet pour alimenter le travail déjà engagé pour établir un éventuel code de bonne conduite.</p>		

Intervenant : Mme Edith BERARD 66, chemin de Torremila Perpignan	Date : 16 octobre 2020 Reçue par le CE : Oui	Cote au registre : 7
		Lieu : Mairie Perpignan-Nord Support : Registre
<p>Mme BERARD, passionnée d'aviation et elle-même ancienne pilote privée ne supporte pas le bruit incessant des petits avions à moteur qui tournoient au-dessus des habitations dans la même zone en défilant les uns derrière les autres. Elle suggère de mesurer les décibels. Elle constate qu'il est impossible de passer un moment dans son jardin et de s'entendre parler.</p>		
<p>Note du commissaire enquêteur : Cette contribution se situe en marge de la procédure d'établissement d'un PEB. Elle rejoint l'ensemble des contestations qui seront transmises à M. le Préfet pour alimenter le travail déjà engagé pour établir un éventuel code de bonne conduite.</p>		

Intervenant : Mme Christine DONNAREL 13, Rue Paul Dukas Perpignan	Date : 16 octobre 2020 Reçue par le CE : Oui	Cote au registre : 8
		Lieu : Mairie Perpignan-Nord Support : Registre
<p>Mme DONNAREL déclare ne plus supporter le bruit des petits avions qui survolent son quartier "à répétition". Passionnée d'aviation et elle-même ancienne pilote privée ne supporte pas le bruit incessant des petits avions à moteur qui tournoient au-dessus des habitations dans la même zone en défilant les uns derrière les autres. Elle suggère de mesurer les décibels. Elle constate qu'il est impossible de passer un moment dans son jardin et de s'entendre parler.</p>		
<p>Note du commissaire enquêteur : Cette contribution se situe en marge de la procédure d'établissement d'un PEB. Elle rejoint l'ensemble des contestations qui seront transmises à M. le Préfet pour alimenter le travail déjà engagé pour établir un éventuel code de bonne conduite.</p>		

Intervenant : M. Jean-François ABÉLA 13, rue Paul Dukas Perpignan	Date : 16 octobre 2020 Reçu par le CE : Oui	Cote au registre : 9
		Lieu : Mairie Perpignan-Nord Support : Registre
M. ABÉLA indique qu'il est gravement malade et qu'il ne supporte plus le bruit incessant de ces petits avions.		
Note du commissaire enquêteur : Cette contribution se situe en marge de la procédure d'établissement d'un PEB. Elle rejoint l'ensemble des contestations qui seront transmises à M. le Préfet pour alimenter le travail déjà engagé pour établir un éventuel code de bonne conduite.		
Intervenant : Mme Monique OBIOLS 361, avenue du Languedoc Perpignan	Date : 16 octobre 2020 Reçue par le CE : Oui	Cote au registre : 10
		Lieu : Mairie Perpignan-Nord Support : Registre
Mme OBIOLS, habitant au droit de l'hôpital considère que le bruit des petits avions est vraiment insupportable d'autant plus qu'il s'ajoute aux nuisances générées par la proximité de l'hôpital (Hélicoptères, SAMU, Ambulances ...).		
Note du commissaire enquêteur : Cette contribution se situe en marge de la procédure d'établissement d'un PEB. Elle rejoint l'ensemble des contestations qui seront transmises à M. le Préfet pour alimenter le travail déjà engagé pour établir un éventuel code de bonne conduite.		
Intervenant : Mme Inesta SINDA 9, rue de l'Agall Rivesaltes	Date : 16 octobre 2020 Reçue par le CE : Oui	Cote au registre : 11
		Lieu : Mairie Perpignan-Nord Support : Registre
Mme SINDA manifeste son mécontentement par rapport aux nuisances qu'elle a subies pendant l'été du fait des activités des écoles de pilotage. Elle considère que cette activité fait partie de l'activité économique et est même nécessaire mais qu'elle ne doit pas s'exercer au détriment des habitants des zones survolées jour et nuit par les avions. Il serait souhaitable, à son sens, que l'activité puisse perdurer en survolant des zones moins urbanisées.		
Note du commissaire enquêteur : Cette contribution se situe en marge de la procédure d'établissement d'un PEB. Elle rejoint l'ensemble des contestations qui seront transmises à M. le Préfet pour alimenter le travail déjà engagé pour établir un éventuel code de bonne conduite.		
Intervenant : Mme Angélique BLANC PEYRESTORTES	Date : 16 octobre 2020 Reçue par le CE : Oui	Cote au registre : //
		Lieu : Mairie Perpignan-Nord Support : Visite+ messagerie électronique
Mme BLANC explicite ses griefs suite à sa visite à la permanence le 16 octobre. Elle souligne dès l'abord que lors de l'achat immobilier l'aéroport ne causait aucun désagrément pour sa famille. Par contre, depuis la fin du confinement, les passages d'avions de tourisme sont permanents (même la nuit !!!) avec des vols à basse altitude qui troublent le sommeil et interrompent les conversations à leur passage ce qui revient à ne plus utiliser les espaces extérieurs tant les bruits sont incessants. Mme BLANC considère que le classement en zone "nuisible" pénaliserait une vente du bien immobilier puisqu'elle devra informer le futur acquéreur de cette nuisance. .../... Cette situation justifie sa réclamation car elle considère que la loi devrait protéger son investissement. Elle illustre son discours par une comparaison avec une situation d'acquisition d'une maison de campagne proche d'un poulailler une situation qu'elle accepte sauf si le voisin en fait un élevage intensif avec un agrandissement continu de son exploitation. Elle considère qu'elle a droit à la protection et que les intérêts que trouvent les exploitants dans le développement de leurs activités est sans doute financier du fait de l'attractivité des prix mais cette politique de développement se fait à son détriment et à celui du droit qu'elle revendique de préservation de la valeur de son bien immobilier et à celui de retrouver des conditions de vie normales. Elle souhaite une implication de tous et surtout des élus pour se soucier des droits de tous ces riverains pénalisés.		
Note du commissaire enquêteur : Cette contribution se situe en marge de la procédure d'établissement d'un PEB. Elle rejoint l'ensemble des contestations qui seront transmises à M. le Préfet pour alimenter le travail déjà engagé pour établir un éventuel code de bonne conduite.		

Intervenant : Mme Gabrielle LIGNERES 35, rue du lot 66600 RIVESALTES	Date : 20 octobre 2020 Reçue par le CE : Non	Cote au registre :
		Lieu : Site internet
		Support : messagerie électronique
<p>Mme LIGNERES a remarqué que depuis cet été 2020, les nuisances sonores sont en notable augmentation : des petits avions tournent en boucle au-dessus de son domicile de jour comme de nuit. L'intéressée considère qu'il faut trouver rapidement des arrangements avec les écoles de pilotage. Elle ajoute qu'il y a suffisamment d'espaces non habités pour que ces avions d'entraînement fassent leurs essais ailleurs que sur les zones d'habitat et à Rivesaltes en particulier. Il existe aussi à la vente ou la location des avions moins bruyants qui pourraient améliorer la situation.</p>		
<p>Note du commissaire enquêteur : Cette contribution se situe en marge de la procédure d'établissement d'un PEB. Elle rejoint l'ensemble des contestations qui seront transmises à M. le Préfet pour alimenter le travail déjà engagé pour établir un éventuel code de bonne conduite.</p>		
Intervenant : Mme Véronique MELLADO 66600 RIVESALTES	Date : 20 octobre 2020 Reçus par le CE : Non	Cote au registre : //
		Lieu : Site internet
		Support : messagerie électronique
<p>Mme MELLADO habite avec sa famille à Rivesaltes depuis 33 et n'avait jamais eu à se plaindre des avions de ligne ou même de l'aérodrome. Par contre, depuis environ 2 ans, la situation est devenue insupportable car les aéronefs des écoles de pilotage volent à basse altitude à toutes heures de la journée et même de la nuit et ce, 7 jours sur 7. Dans la situation actuelle, elle ne peut plus ouvrir les fenêtres, ni profiter de l'extérieur. Mme Mellado demande donc que la situation revienne à ce qu'elle était il y a 2 ans. Elle préconise un décollage de la petite piste et un virage à gauche pour éviter le survol de Rivesaltes. Elle aspire à un retour à une vie normale sans les nuisances sonores, la pollution et les risques de crash.</p>		
<p>Note du commissaire enquêteur : Cette contribution se situe en marge de la procédure d'établissement d'un PEB. Elle rejoint l'ensemble des contestations qui seront transmises à M. le Préfet pour alimenter le travail déjà engagé pour établir un éventuel code de bonne conduite.</p>		
Intervenant : M. Remy NOGUER 66600 RIVESALTES	Date : 20 octobre 2020 Reçu par le CE : Non	Cote au registre : //
		Lieu : Site internet
		Support : messagerie électronique
<p>M. NOGUER précise que ce n'est pas le bruit de l'aéroport qui dérange mais le ronronnement perpétuel de petits avions qui survolent le village avec un bruit de moteur d'une autre époque. En effet depuis plus de 60 ans qu'il habite avec sa famille à Rivesaltes, il n'avait jamais connu ce désagrément. Il ajoute que les gros avions de ligne sont beaucoup moins bruyants.</p> <p>M. NOGUER a entendu dire qu'il s'agirait d'avions-école. Il s'interroge, dès lors, sur les raisons pour lesquelles ces manœuvres d'entraînement se sont pas effectuées sur l'étang, ou la mer ou le camp Joffre c'est-à-dire loin des zones d'habitat.</p>		
<p>Note du commissaire enquêteur : Cette contribution se situe en marge de la procédure d'établissement d'un PEB. Elle rejoint l'ensemble des contestations qui seront transmises à M. le Préfet pour alimenter le travail déjà engagé pour établir un éventuel code de bonne conduite</p>		
Intervenant : Valérie et Olivier Forte 11 avenue du Languedoc 66600 RIVESALTES	Date : 20 octobre 2020 Reçus par le CE : Non	Cote au registre : //
		Lieu : Site internet
		Support : messagerie électronique
<p>Mme et M. FORTE font état des nuisances sonores qu'ils subissent depuis quelques mois et qui ont été tout simplement infernales cet été. Ils ont acheté leur maison dans le secteur de Rombeau, il y a plus de 20 ans et ils n'ont pas été dérangés, jusqu'à présent, par le passage des petits avions. Malheureusement leur rythme de passage s'est intensifié ces derniers jusqu'à devenir insupportable : très tôt le matin jusqu'à très tard le soir, dans la nuit, des passages qui s'enchaînent sans interruption., Ils sont obligés d'interrompre leurs discussions que ce soit à l'intérieur ou à l'extérieur et l'écoute de la télévision s'avère impossible, portes et fenêtres fermées.</p> <p>Leur fils autiste de 12 ans a été très perturbé par cette situation qui constitue l'inconvénient majeur de cet emplacement qui était, il y a 20 ans, très agréable en dépit de la proximité, connue, de l'aéroport. Les intéressés trouvent inadmissible que la situation évolue au détriment de la santé des citoyens. Ils espèrent retrouver la qualité de vie qu'ils ont connue.</p>		
<p>Note du commissaire enquêteur : Cette contribution se situe en marge de la procédure d'établissement d'un PEB. Elle rejoint l'ensemble des contestations qui seront transmises à M. le Préfet pour alimenter le travail déjà engagé pour établir un éventuel code de bonne conduite.</p>		

Intervenant : M. Yann MERIC 25, rue de l'Agall 66600 RIVESALTES	Date : 20 octobre 2020	Cote au registre : //
	Reçu par le CE : Non	Lieu : Site internet
		Support : messagerie électronique

M. MERIC précise qu'il intervient en qualité d'habitant et de contribuable de la commune de RIVESALTES.

L'intéressé expose que la représentation graphique du projet de plan d'exposition au bruit fait apparaître le maintien de la zone de la Llobère-Nord, actuellement classée en zone 1AUc, sur le territoire de la commune de RIVESALTES, à l'est de la voie ferrée NARBONNEPERPIGNAN, en « zone C ». Cette zone C correspond à une zone de bruit modéré.

Seules y sont autorisées les constructions individuelles non groupées, à la condition que le secteur d'accueil soit déjà urbanisé et desservi par des équipements publics et si elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances.

Pour les autres types de constructions nouvelles à usage d'habitation, seules les opérations de reconstruction sont autorisées, à la condition qu'elles soient rendues nécessaires par une opération de démolition en zone A ou B et dès lors qu'elles n'entraînent pas d'accroissement de la population exposée aux nuisances, que les normes d'isolation phonique fixées par l'autorité administrative soient respectées et que le coût d'isolation soit à la charge exclusive du lotisseur.

Par une délibération du 4 juillet 2019, après avis de la commission consultative de l'environnement en date du 4 avril 2019, qui a procédé à la délimitation de la zone C notamment, le conseil municipal de la commune de RIVESALTES a émis un avis défavorable au projet de PEB qui lui était soumis, et notamment au classement de la zone 1AUc en zone C du futur PEB, au seul motif que ladite zone est actuellement classée en zone 1AUc et destinée à accueillir des constructions à vocation d'habitat mixte sous la forme de logements collectifs et individuels.

Poursuivant son exposé, M. MERIC indique que, du point de vue de la commune, l'approbation du PEB aurait pour effet de rendre le secteur de la Llobère Nord totalement inconstructible.

Force est donc de constater que la commune de RIVESALTES n'a pas contesté utilement le projet de PEB, ni l'avis de la commission consultative de l'environnement du 4 avril 2019, tant dans le choix de la délimitation graphique de la zone, que de la définition des différentes catégories de zones A, B, C et D.

Contrairement à ce que considère la commune de RIVESALTES, la zone de la Llobère-Nord est à ce jour totalement inconstructible malgré un zonage 1AUc, puisque ce dernier est d'abord totalement irrégulier. L'intéressé rappelle qu'à ce jour deux contentieux sont actuellement pendants devant la Cour Administrative de MARSEILLE, le premier concerne un recours exercé par deux habitants du secteur contre un permis d'aménager visant à créer 3 lots en zone UB.

Un second contentieux est, quant à lui, pendant et il a été exercé par les mêmes requérants contre un permis de construire cette fois-ci situé en zone 1AUc.

A l'occasion de ce second recours, les requérants auraient excipé de l'illégalité du PLU, à bon droit, dès lors que la zone 1AUc n'est absolument pas desservie par une voie publique ou privée d'une capacité suffisante permettant de desservir l'ensemble de la zone et les réseaux sont totalement absents. Toute construction individuelle doit dès lors aussi y être interdite.

En effet, outre l'absence de desserte et l'insuffisance manifeste des réseaux, ou plutôt carrément leur absence, cette zone est aussi enfermée entre deux cours d'eau, ce qui représente un risque, compte-tenu du contexte actuel, pour les futurs habitants.

Cette zone est aujourd'hui totalement en friche, elle n'accueille aucune construction, et il n'y a aucune raison de permettre la création de constructions nouvelles, individuelles ou pas, dans un secteur qui manifestement a été intégré à bon droit dans la zone C du futur PEB.

Il s'agit d'une zone naturelle et qui doit le rester. Le classement en zone C de la zone de ce secteur se justifie d'autant plus au regard des trajectoires qui sont répertoriées et mentionnées dans le dossier d'enquête publique et justement passent au-dessus du secteur.

M. MERIC appelle également l'attention sur le fait que le déplacement latéral de la zone C à l'ouest de la voie ferrée, comme le souhaite la commune, aurait nécessairement pour conséquence d'intégrer d'autres secteurs de la commune de RIVESALTES en zone D, ce qui serait préjudiciable pour leurs futurs habitants qui subiraient alors les nuisances sonores (cette zone D est en effet libre de toute contrainte)

M. MERIC considère, en conclusion, que dans un but de protection des populations actuelles et futures, le classement en zone C du secteur de la Llobère est tout à fait justifié, en fait comme en droit, compte tenu des nuisances acoustiques actuelles et futures.

Il suggère une simple visite sur place pour cerner la situation et de comprendre les raisons objectives pour lesquelles le maintien de la zone C se justifie pleinement, afin de satisfaire les objectifs qui sont ceux du PEB

Note du commissaire enquêteur : Les considérations concernant le PLU et ses modalités de mise en œuvre dans le secteur de la Llobère-Nord constituent des éléments de contexte dont il convient de se départir pour l'élaboration du PEB. Celui-ci est, en effet, construit à partir de ses propres critères qui ne prennent pas en compte la situation administrative ou géographique du territoire concerné. La position de l'intervenant considérant que la demande de la municipalité de décaler la limite de la zone C à l'Ouest de la voie ferrée n'est pas justifiée, empiète largement sur ces aspects et prend une connotation particulière même si elle s'abrite, in fine, sur la notion de protection des futurs riverains et sur les objectifs du PEB.

Intervenant : M. Matthieu PICHULT 19, rue des Hêtres 66600 PEYRESTORTES	Date : 20 octobre 2020 Reçu par le CE : Non	Cote au registre : //
		Lieu : Site internet Support : messagerie électronique

M. Matthieu PICHULT habite Peyrestortes et comme beaucoup de ses voisins, se déclare vraiment perturbé voire épuisé, par le passage d'avions- école (pas des avions de ligne). En effet, ceux-ci passent à faible altitude au-dessus des maisons (vraisemblablement sans raison technique) et leur nombre est incomparable aux années antérieures. Il considère qu'il serait bienvenu de demander à pilotes d'éviter les zones urbanisées (certaines zones de Peyrestortes sont directement dans la ligne des pistes mais pas toutes !!!). A sa connaissance, il existe des zones à éviter dans d'autres PEB. Il demande s'il serait possible, de reprendre cette idée des zones à éviter au titre de la considération qui est due aux riverains.

Note du commissaire enquêteur : Cette contribution se situe en marge de la procédure d'établissement d'un PEB. Elle rejoint l'ensemble des contestations qui seront transmises à M. le Préfet pour alimenter le travail déjà engagé pour établir un éventuel code de bonne conduite.

Intervenant : M. Jean-Louis PLANEILLES 21 rue Ambroise Paré 66600 RIVESALTES	Date : 20 octobre 2020 Reçu par le CE : Non	Cote au registre : //
		Lieu : Site internet Support : messagerie électronique

M. PLANEILLES fait part de ses doléances concernant les nuisances causées par les avions écoles de pilotage de l'aéroport de Perpignan / Rivesaltes. Depuis quelques mois, de jour comme de nuit, tous les jours de la semaine y compris le week-end, ces petits avions décollent, moteur plein gaz, et passent à basse altitude, au-dessus des habitations du village de Rivesaltes. Ces manœuvres, intervenant toutes 5 minutes, occasionnent des nuisances sonores qui portent atteinte à la tranquillité publique. Il est fort désagréable et préjudiciable pour la santé d'entendre en permanence ces appareils au-dessus de nos têtes alors que nous sommes en extérieur. A l'intérieur des habitations le bruit est moins perceptible. L'intéressé évoque, en plus des nuisances auditives, les risques d'accident ou de pollution, à un moment où la protection de la planète des gaz polluants est affichée comme une priorité. M. PLANEILLES précise qu'il savait bien que son implantation à une certaine proximité de l'aéroport était susceptible d'occasionner des gênes mais les avions de ligne sont moins présents et surtout moins bruyants que ces petits engins. Afin de concilier la tranquillité de tous et le maintien de l'activité de ces petites entreprises d'avion école il estime qu'il serait souhaitable d'interdire le survol de la ville de Rivesaltes et d'obliger les avions à voler au-dessus des zones non habitées en prolongement de la piste, contournant l'agglomération. Cette mesure règlera, à son sens, tous les problèmes de nuisances : bruit, pollution, vol de nuit et ce sans nuire à leur activité.

Note du commissaire enquêteur : Cette contribution se situe en marge de la procédure d'établissement d'un PEB. Elle rejoint l'ensemble des contestations qui seront transmises à M. le Préfet pour alimenter le travail déjà engagé pour établir un éventuel code de bonne conduite.

Intervenant : M. Pierre WETZEL rue maréchal Lyautey 66600 RIVESALTES	Date : 21 octobre 2020 Reçu par le CE : Non	Cote au registre : //
		Lieu : Site internet Support : messagerie électronique

M. WETZEL habite Rivesaltes depuis une dizaine d'années donc, près de l'aéroport. Les bruits générés par les décollages d'avions étaient totalement contrôlés et cette situation était admise et tolérée. Depuis un certain temps, des nuisances sonores nouvelles dues à des avions de plus petite taille, sont apparues et semblent totalement incontrôlées puisque les avions circulent à n'importe quelle heure du jour et de la nuit, à n'importe quelle altitude en survolant le village en son milieu et ceci de façon incessante à certaines périodes. A ce jour, cette situation soulève un mécontentement général auquel, bien entendu, il s'associe.

Note du commissaire enquêteur : Cette contribution se situe en marge de la procédure d'établissement d'un PEB. Elle rejoint l'ensemble des contestations qui seront transmises à M. le Préfet pour alimenter le travail déjà engagé pour établir un éventuel code de bonne conduite.

Intervenant : Mme Isabelle BARBASTRO RIVESALTES	Date : 21 octobre 2020	Cote au registre : 13
	Reçue par le CE : Oui	Lieu : Mairie de Perpignan -Nord Support : registre

La famille BARBASTRO est installée depuis quatre générations, à proximité immédiate de la piste principale de l'aéroport. Mme Barbastro signale à ce propos que la propriété est mal positionnée sur le plan figurant au dossier d'enquête sous le nom de "Mas Basbastre", l'habitation est, de son point de vue, située en zone A (zone de bruit maximale) et les désagréments sont, bien sûr, à un degré en rapport.

Mme BASBASTRO les rapporte en détail. Sa famille assume son manque de réaction au moment des expropriations, insuffisantes de l'époque de la construction, mais s'était adaptée à cette situation au fil des années avec les atterrissages et décollages de l'aviation commerciale qui constituent son quotidien.

L'intéressée fait le constat de la situation actuelle totalement insupportable à cet endroit du fait des évolutions intervenues ces dernières années au niveau de l'aviation générale. Elle apporte soigneusement consignée sur son smartphone, minute par minute, tous les mouvements enregistrés le dimanche 18 octobre au rythme d'un décollage toutes les 7 à 10 mn et un survol immédiat de sa maison du fait du virage systématique vers la droite que la grande majorité des avions effectuent dès l'envol.

Cette situation intenable est sans issue de son côté en dehors des travaux de protection tels qu'une isolation acoustique renforcée...et onéreuse ou le dérisoire maintien d'un haut pin sylvestre qui incite les pilotes à prendre de l'altitude. L'éventualité de l'abandon du mas n'est pas possible en raison de la dépréciation financière de la propriété du fait de son implantation qui le retire, de fait, du marché. L'amélioration de la situation incombe donc, à son sens, à l'autre partie, c'est-à-dire l'aéroport en encadrant les activités de l'aviation de loisirs et des écoles de pilotage. Le respect des règles en termes d'altitude, de niveau sonore des moteurs, d'itinéraires pour les tours de piste, des procédures de décollage, d'interdiction des opérations, au surplus dangereuses, de coupure et redémarrage des moteurs au-dessus des zones habitées des exercices de voltige au-dessus de la piste doit être exigé d'autant que ces manœuvres sont laissées à l'initiative des pilotes sans contrôle de la navigation aérienne qui ne ferme même pas l'aéroport au moment de la fermeture de la tour de contrôle.

Pour ce qui concerne sa situation personnelle, Mme Basbastro souhaiterait que les avions de tourisme utilisent davantage la "petite piste" alors qu'au contraire, la tendance ne va pas dans ce sens et pourrait, selon ses dires, s'accentuer.

Les évolutions des avions, dans les conditions où elles interviennent confinent souvent à une forme d'irrespect pour les riverains touchés à des degrés divers, mais qu'elle et sa famille ressentent à un degré exacerbé compte tenu de leur position géographique.

Note du commissaire enquêteur : Cette contribution se situe en marge de la procédure d'établissement d'un PEB. Elle rejoint l'ensemble des contestations qui seront transmises à M. le Préfet pour alimenter le travail déjà engagé pour établir un éventuel code de bonne conduite.

Intervenant : Mme Anne-Marie CASSAGNE rue Desclot (Haut Vernet) PERPIGNAN	Date : 21 octobre 2020	Cote au registre : 14
	Reçus par le CE : Oui	Lieu : Mairie de Perpignan -Nord Support : Registre

Mme Anne-Marie CASSAGNE rapporte les nuisances sonores qu'elle et sa famille subissent dans le quartier du Haut-Vernet de Perpignan. Les écoles de pilotage tournent à longueur de journée sur cette zone et rendent impossible la vie à l'extérieur dans le jardin et perturbent la sieste des enfants et petits-enfants. Elle fait part de sa crainte d'un accident. Elle souhaiterait voir davantage d'activité commerciale au détriment des activités de loisirs dangereuses et nuisibles pour l'environnement.

Note du commissaire enquêteur : Cette contribution se situe en marge de la procédure d'établissement d'un PEB. Elle rejoint l'ensemble des contestations qui seront transmises à M. le Préfet pour alimenter le travail déjà engagé pour établir un éventuel code de bonne conduite.

§

Intervenant : Mme BOUTONNET rue Jacques Daguerre PERPIGNAN	Date : 21 octobre 2020	Cote au registre : 15
	Reçue par le CE : Oui	Lieu : Mairie de Perpignan -Nord Support : Registre

Mme BOUTONNET habite avec sa famille dans le secteur de l'Institution Saint-Louis de Gonzague dans le Haut-Vernet à Perpignan. Elle subit, à cet endroit, toutes les nuisances de l'aéroport en précisant que les avions de ligne n'amènent aucune gêne particulière.

.../...

Par contre, elle a constaté que, depuis deux ans, toutes les 5 à 15 minutes, les petits avions des nouvelles sociétés volent à très basse altitude engendrant ainsi une pollution sonore incessante et insupportable. En plein été, il lui devient impossible de vivre à l'extérieur et de tenir une conversation sans être dérangée par les bruits de moteurs des avions.

L'intéressée demande que toutes les mesures soient prises avec notamment le contrôle des certificats acoustiques afin que les habitants du quartier puissent retrouver un niveau sonore plus décent permettant d'accéder à un cadre de vie plus agréable.

Note du commissaire enquêteur : Cette contribution se situe en marge de la procédure d'établissement d'un PEB. Elle rejoint l'ensemble des contestations qui seront transmises à M. le Préfet pour alimenter le travail déjà engagé pour établir un éventuel code de bonne conduite.

Intervenant : Mme Monique SEREZAT 7, avenue de la Côte Vermeille RIVESALTES	Date : 16 octobre 2020	Cote au registre : 12
	Reçue par le CE : Non	Lieu : Mairie de Perpignan -Nord Support : Registre (lettre)
<p>Mme SEREZAT installée avec sa famille à Rivesaltes depuis sept ans n'avait jusqu'à là, pas ressenti de gêne particulière en lien avec les nuisances sonores provoquées par les avions qui survolent régulièrement le village.</p> <p>La période de confinement avec son calme inhabituel a mis en évidence les avantages du silence complet avec la possibilité de vivre à l'extérieur et d'apprécier le chant des oiseaux.</p> <p>Dès la fin du confinement, les bruits de moteurs intempestifs lui ont rappelé qu'elle habitait près d'un aéroport mais sans retrouver la situation d'avant le confinement puisque, désormais il y a eu une augmentation importante du nombre de petits avions qui pétaradent à toute heure du jour et de la nuit couvrant souvent, même à l'intérieur, le son de la télévision.</p> <p>Cette situation a amené Mme SEREZAT à essayer de comprendre et s'est rapprochée des riverains qui se plaignaient et qui s'exprimaient à travers un groupe internet Facebook. L'action de ce groupe ne semble pas vaine puisqu'une certaine diminution des survols de la commune semble pouvoir être notée. Elle remercie les acteurs de cette amélioration et les encourage car il y a encore beaucoup à faire avec ces moteurs qui pétaradent avec un inconfort certains pour les riverains et peut être également pour les passagers de ces engins.</p> <p>Mme SEREZAT dans un souci d'environnement, considère que les besoins de chacun et la propension à s'adonner à ces activités n'est pas en cause mais qu'en pensant à l'écologie, il convient d'utiliser des avions moins polluants pour le bien-être de tous.</p>		
<p>Note du commissaire enquêteur : Cette contribution se situe en marge de la procédure d'établissement d'un PEB. Elle rejoint l'ensemble des contestations qui seront transmises à M. le Préfet pour alimenter le travail déjà engagé pour établir un éventuel code de bonne conduite.</p>		

Intervenant : Mme GOEURY RIVESALTES	Date : 21 octobre 2020	Cote au registre : //
	Reçue par le CE : Non	Lieu : Site internet Support : messagerie électronique
<p>Mme GOEURY a participé à l'activation d'un groupe Facebook relayé par de nombreux riverains se plaignant du bruit provoqué par les avions. Elle se propose de suivre les actions qui seront engagées afin d'éviter les gênes croissantes constatées depuis le deuxième été au-dessus de son quartier de résidence dit "du Rombeau". Il s'agit d'un couloir aérien qui a généré des nuisances diurnes et nocturnes parfois jusqu'à plus de 1h du matin, ce qui ne permet plus, en été, de jouir des extérieurs, de manger dehors ou de tenir les fenêtres ouvertes.</p> <p>Elle décrit l'enfer.... : presque tous les jours dès 8h le matin les petits coucous bruyants ronronnant passent et repassent en basse altitude avec un numéro d'immatriculation bien visible à l'œil nu ! Sans compter le danger et l'insécurité pour les zones d'habitat.</p> <p>Elle précise que les nombreuses démarches et doléances ont alerté les représentants communaux et en premier lieu M. le Maire André Bascou qui a pris ces demandes très au sérieux. Elle lui en témoigne sa reconnaissance.</p> <p>Mme GOEURY fait état d'une charte en cours d'élaboration dont elle attend les résultats pour que les fréquences des vols soient aménagées et que les manquements soient sanctionnés. Il en va de la sécurité et de la quiétude de tous ainsi que de la qualité de l'environnement mais également, d'un point de vue économique, de la préservation des investissements en patrimoine effectués dans cette commune.</p> <p style="text-align: right;">.../...</p>		

Mme GOEURY remercie toutes les autorités compétentes pour relayer ces doléances afin de mettre un terme aux abus de certaines écoles de pilotage qui imposent des nuisances aux riverains pour des loisirs ou des apprentissages qui pourraient être modérés ou effectués dans des zones plus éloignées ou plus simplement sur des simulateurs de vol en évitant les week-ends, les heures du repas, surtout en été, pour permettre de vivre en harmonie en respectant la quiétude des villes

Note du commissaire enquêteur : Cette contribution se situe en marge de la procédure d'établissement d'un PEB. Elle rejoint l'ensemble des contestations qui seront transmises à M. le Préfet pour alimenter le travail déjà engagé pour établir un éventuel code de bonne conduite.

Intervenant : M. Vincent BARRIERE 7, Rue des Hêtres 66600 PEYRESTORTES	Date : 21 octobre 2020	Cote au registre : //
	Reçu par le CE : Non	Lieu : Site internet
		Support : Messagerie électronique
<p>M. BARRIERE habite à Peyrestortes depuis quelques années et comme bon nombre de ses voisins, il s'est inquiété de l'augmentation fatigante des passages d'avions de plaisance et d'avions école de jour comme de nuit au-dessus de chez lui. En effet, les avions passent à faible altitude au-dessus des maisons et la fréquence des passages a exponentiellement augmenté par rapport aux années antérieures. Ces avions dotés de moteurs anciens, bruyants et polluants inutilement pour la plupart créent une forte nuisance sonore. Alors que les avions de ligne (utiles eux) sont beaucoup plus discrets et ne survolent quasiment pas les habitations. Il considère qu'il serait bienvenu de demander à ces avions école et de plaisance d'éviter les zones urbanisées (certaines zones de Peyrestortes sont directement dans la ligne des pistes mais pas toutes !!!). L'identification de zones à éviter, existantes dans certains PEB permettrait de prendre en compte les riverains.</p>		
<p>Note du commissaire enquêteur : Cette contribution se situe en marge de la procédure d'établissement d'un PEB. Elle rejoint l'ensemble des contestations qui seront transmises à M. le Préfet pour alimenter le travail déjà engagé pour établir un éventuel code de bonne conduite.</p>		

Intervenant : Mme Simone LACOMBE Lotissement le Village 66600 ESPIRA-DE-L'AGLY	Date : 22 octobre 2020	Cote au registre : //
	Reçu par le CE : Non	Lieu : Site internet
		Support : Messagerie électronique
<p>Mme Simone LACOMBE se fait la porte-parole de plusieurs résidents du lotissement le Village à Espira-de-l'Agly depuis plus de 30 ans. Ce lotissement, bien que situé dans l'axe de la piste principale de l'aéroport était un lieu tranquille dès lors que le trafic aérien n'était pas très important et peu dérangent.</p> <p>Depuis plus d'un an, les résidents ont constaté un accroissement très important des vols des avions des écoles de pilotage, qui se révèlent particulièrement bruyants pour la plupart et volant souvent à basse altitude parfois très tôt le matin jusqu'à très tard le soir. Ces nuisances impactent la vie quotidienne des habitants et deviennent difficilement supportables obligeant chacun à se renfermer sans pouvoir profiter des jardins et terrasses dans une région jouissant d'un climat propice à la vie en extérieur.</p> <p>Mme Lacombe énumère les conséquences pour la santé des résidents : niveau de bruit des moteurs, réveils nocturnes, obligation de rester enfermés.</p> <p>Elle se demande comme tous ses compatriotes pourquoi le village est de plus en plus survolé, alors que les terrains agricoles sont nombreux et permettent des évolutions qui ne dérangent personne. Les écoles de pilotage devraient tenir compte de cette situation et éviter de survoler les villes situées tout autour de l'aéroport. L'installation de silencieux sur les avions les plus anciens, soit une bonne partie de la flotte de Perpignan pourrait constituer une autre forme de protection.</p> <p>Mme Lacombe se déclare consciente de la nature du PEB en tant que document d'urbanisme mais considère que les nuisances occasionnées doivent être portées à la connaissance de tous et que les préconisations que chacun formule doivent être mieux prises en compte : modification des trajectoires (survol uniquement des nombreuses zones non habitées en évitant les zones urbanisées, équipement des avions avec des dispositifs silencieux etc...)</p>		
<p>Note du commissaire enquêteur : Cette contribution se situe en marge de la procédure d'établissement d'un PEB. Elle rejoint l'ensemble des contestations qui seront transmises à M. le Préfet pour alimenter le travail déjà engagé pour établir un éventuel code de bonne conduite.</p>		

Intervenant : M. Jimmy BOYER-LOIZEAU 66380 PIA	Date : 22 octobre 2020	Cote au registre : //
	Reçu par le CE : Non	Lieu : Site internet
		Support : Messagerie électronique

M. BOYER-LOIZEAU contribue sous la forme d'une histoire qu'il répète, selon ses dires, depuis le début avril 2019: Il a fait construire une maison à Pia et a emménagé en janvier 2019. Il avait choisi cette ville car elle n'était ni concernée par le risque inondation ni par le PEB. Cette situation n'a pas duré longtemps, puisque début avril 2019, seulement 3 mois après son emménagement, il a commencé à subir quotidiennement les nuisances sonores diurnes et nocturnes des écoles de pilotage basées à l'aéroport de Perpignan. Il s'est, accessoirement, rendu compte que les vols commerciaux décollaient également pile au-dessus de chez lui par vent marin. Son acquisition portait sur un terrain constructible, dans un lotissement, dans une ville de 10 000 habitants dans les conditions de plus parfaite légalité vis-à-vis de la municipalité, la Préfecture avec les encouragements de l'Etat avec la mise en place d'un prêt à taux zéro pour la construction d'une résidence principale.

Ce n'est que lorsque l'ensemble du lotissement a été commercialisé que l'information est portée à la connaissance des propriétaires sous la forme de l'élaboration d'un PEB indiquant en substance que la construction à cet endroit implique d'être exposé à 50 db de moyenne en 24h. et que le logement doit être adapté en conséquence car cela est reconnu comme gênant. Reprenant le texte du compte rendu de la CCE, il note que "le PEB n'a aucun impact sur les logements déjà construits...". Il en conclut que le PEB est donc inutile, toute au moins pour la protection des populations. Il se pose la question de l'intérêt de la démarche mais y apporte une réponse personnelle toujours à partir du compte-rendu de la CCE qui indique que "sinon l'aéroport risque de se retrouver dans une situation délicate". Cette indication ignore, à son sens, le sort des milliers d'habitants exposés aux nuisances sonores et trouve sa justification, toujours à son sens, sur le seul intérêt économique car l'aéroport est un formidable outil de développement pour le territoire avec en ligne de mire les stations de ski, les km² de zones urbanisées et les usines à formation de pilotes !!!

Il s'interroge sur la finalité du PEB qu'il situe entre un document d'urbanisme qui sert à éviter l'exposition de nouvelles populations aux nuisances sonores, et la protection et le développement des aéroports.

M. BOYER-LOIZEAU continue avec une pointe d'humour à se féliciter de l'action de la CCE (commission consultative de l'environnement) qui veille au grain et qui constitue une "formidable instance de dialogues entre les différents acteurs". Il requalifie l'instance en CAPAPA (commission de l'aéroport par l'aéroport pour l'aéroport), qui impose et adapte ses décisions en fonction des ambitions économiques du moment.

L'intéressé se déclare prêt à faire "n'importe quoi" pour déplacer son logement, le rôle de "riverain exposé aux nuisances sonores" ne lui convenant pas. Il se déclare déçu et navré du manque d'information car il aurait choisi un autre lieu pour sa résidence. Il qualifie le PEB d'aberration environnementale, d'une erreur de santé publique et le refuse catégoriquement ("il est hors de question que je vive comme ça" ajoute-t-il.)

Il signale que l'avis d'enquête publique n'est même pas publié sur le site de la mairie de Pia qui préfère les horaires du vide grenier...

Il pose en post-scriptum la question de savoir si un projet de PEB a été, un jour, modifié à la suite de l'avis d'un ou plusieurs maires ou suite au résultat d'une enquête publique.

Note du commissaire enquêteur : Cette contribution se situe en marge de la procédure d'établissement d'un PEB. Elle rejoint l'ensemble des contestations qui seront transmises à M. le Préfet pour alimenter le travail déjà engagé pour établir un éventuel code de bonne conduite. Pour ce qui concerne la publicité de l'enquête, toutes les obligations réglementaires ont été respectées. L'absence de reprise de l'annonce sur le site internet de la mairie ne constitue pas un motif d'illégalité de la procédure. Pour le reste, la finalité du PEB est clairement décrite dans le dossier d'enquête et sera reprise dans le rapport de l'enquête publique.

Intervenant : M.et Mme CAILLENS 7, rue du Quercy RIVESALTES	Date : 22 octobre 2020	Cote au registre : 3
	Reçu par le CE : Non	Lieu : Rivesaltes
		Support : Registre

M.et Mme CAILLENS, résidents de Rivesaltes depuis 30 ans n'avaient jamais eu à se plaindre de nuisances liées à la proximité de l'aéroport.

.../...

Par contre, ils affirment que l'été 2020 a été épouvantable avec des passages récurrents toutes les 3 à 4 mn à basse altitude, très bruyants entraînant une impossibilité de rester à l'extérieur depuis 7h30 jusqu'à plus de minuit.

Le 19 août, excédés, ils ont adressé un courriel à M. le maire pour demander son aide afin que tous les habitants puissent retrouver le calme qui avait fait de Rivesaltes un paisible petit village catalan. Il y a de la place pour tous à condition que chacun respecte la liberté et la tranquillité de tous, concluent-ils.

Note du commissaire enquêteur : Cette contribution se situe en marge de la procédure d'établissement d'un PEB. Elle rejoint l'ensemble des contestations qui seront transmises à M. le Préfet pour alimenter le travail déjà engagé pour établir un éventuel code de bonne conduite. Pour ce qui concerne la publicité de l'enquête, toutes les obligations réglementaires ont été respectées. L'absence de reprise de l'annonce sur le site internet de la mairie ne constitue pas un motif d'illégalité de la procédure.

Intervenant : M. le Maire de RIVESALTES	Date : 16 octobre 2020	Cote au registre : 2
	Reçu par le CE : Non	Lieu : Mairie de Rivesaltes Support : Registre

M. le Maire de RIVESALTES s'est manifesté sur le registre d'enquête :

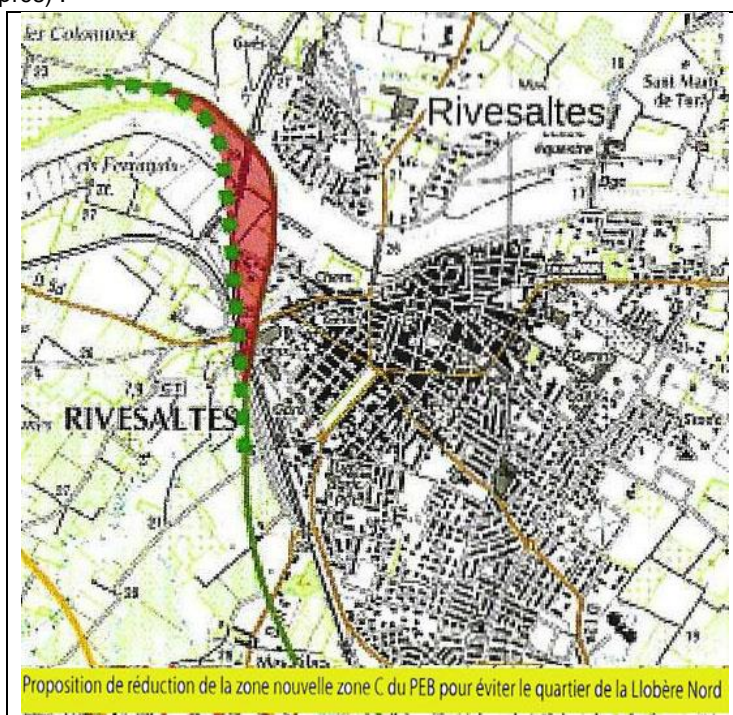
-> en reproduisant la publication Facebook sur la page Facebook de la Ville à propos de la réunion organisée en Préfecture sur ces questions des nuisances générées par l'aviation de loisirs ;

-> en insérant une copie de la délibération du conseil municipal de Rivesaltes en date du 4 juillet 2020 :

- ° désapprouvant le plan d'exposition au bruit ;
- ° demandant que la zone C soit ramenée à l'Ouest de la voie ferrée et évite de la sorte le quartier de la Llobère-Nord ;
- ° demandant que le fond de carte du PEB qui présente l'occupation du sol (constructions, infrastructures...)

soit actualisé pour avoir une meilleure lecture des enjeux.

-> en faisant une proposition de modification de la nouvelle zone C du PEB à Rivesaltes (extrait du plan proposé ci- après) :



Note du commissaire enquêteur : La démarche concernant les nuisances sonores actuelles est parfaitement connue de M. le Maire qui en est l'un des acteurs. Cette action se situe en marge de l'enquête publique sur le PEB qui a évidemment un lien avec le bruit des avions mais avec une finalité particulière. La demande de modification du tracé de la zone C sera analysée à la lumière de l'ensemble des éléments recueillis pendant l'enquête et sera bien entendu évoquée dans le rapport final.

**LSTE DES OBSERVATIONS FORMULEES PAR MESSAGERIE ELECTRONIQUE SUR LE SITE
INTERNET DE DE PREFECTURE des Pyrénées-Orientales**

- > 20-10-13-observation-P-Llamas - format : PDF   - 0,09 Mb
- > 20-10-19-observation-M.Pascal - format : PDF   - 0,05 Mb
- > 20-10-10-observation-A-Blanc-PEB - format : PDF   - 0,05 Mb
- > 20-10-10-observation-G-Ligneres-PEB - format : PDF   - 0,05 Mb
- > 20-10-12-observation-V-Forte-PEB - format : PDF   - 0,06 Mb
- > 20-10-19-observation-F-Mellado-PEB - format : PDF   - 0,05 Mb
- > 20-10-19-observation-R-Noguer-PEB - format : PDF   - 0,05 Mb
- > 20-10-20-observation-Y-Meric-PEB - format : PDF   - 0,15 Mb
- > 20-10-19-observation-V-Mellado-PEB - format : PDF   - 0,06 Mb
- > 20-10-20-observation-M-Pichault-PEB - format : PDF   - 0,06 Mb
- > 20-10-20-observation-JL-Planeilles-PEB - format : PDF   - 0,06 Mb
- > 20-10-21-Observation-P-Wetzel-PEB - format : PDF   - 0,05 Mb
- > 20-10-21-Observation-Goeury.PEB - format : PDF   - 0,05 Mb
- > 20-10-21-Observation-V-Barriere-PEB - format : PDF   - 0,05 Mb
- > 20-10-22-observations-S-Lacombe-PEB - format : PDF   - 0,67 Mb
- > 20-10-23-observation-J-Boyer-Loizeau-PEB - format : PDF   - 0,06 Mb

.../...

OBSERVATIONS ANNEXEES AU REGISTRE d'ENQUÊTE MAIS FORMULEES
sur des REGISTRES SEPARES

Un "cahier de doléances" a été ouvert en mairie de Peyrestortes en liaison avec les mairies de Pia et Rivesaltes pour permettre aux populations concernées de s'exprimer sur les nuisances sonores provoquées par les avions survolant ces communes.

Le registre ouvert à Peyrestortes avant la publication de l'avis d'enquête, est le seul documenté. Pour des raisons de sécurité juridique, les observations qui y sont consignées, par ailleurs rarement datées, ne sont donc pas intégrées en tant que telles dans l'enquête même si elles ont été jointes en photocopie au dossier par les services de la mairie.

Ce registre comporte 30 observations identifiées, portant sur les nuisances sonores provoquées par les "petits avions".

Les thèmes sont récurrents et soulignent les situations suivantes :

- Les habitants de Peyrestortes notent une augmentation considérable du trafic au cours des 30 dernières années surtout en ce qui concerne l'aviation générale au point, certains jours, de survols de la commune en continu.
- Les survols de la commune interviennent dès avant 8 heures le matin, ne sont pas interrompus pendant l'heure du déjeuner et se poursuivent tard dans la nuit, le plus souvent jusqu'à 23h30 et parfois jusqu'à 1 heure du matin.
- Les avions sont bruyants et ne sont pas équipés de silencieux alors que les deux roues motorisés qui sillonnent le village doivent en être pourvus sous peine de contraventions.
- La demande de création de couloirs de vol vers des zones non habitées revient à plusieurs reprises.
- Le constat d'un surcroît d'activité en période estivale, à un moment où l'on aspire à vivre davantage à l'extérieur est souligné, dès lors que les nuisances sonores interdisent ce mode de vie souhaité dans un village rural.
- Un contributeur suggère de rationaliser davantage les vols en établissant, pour chaque appareil, un plan de vol, épargnant les villages.
- L'interdiction des vols à des heures tardives et absolument à 1 heure du matin est exigée compte tenu du caractère insupportable des nuisances pour des personnes malades ou en situation de handicap.
- La question est posée, également, de l'intérêt écologique de ces vols en signifiant, en creux, qu'ils sont néfastes du point de vue écologique.
- La cohabitation en situation de bruit permanent est nuisible pour les relations sociales de voisinage et même intrafamiliales en ne permettant pas des échanges apaisés.
- Le survol des habitations à basse altitude, de manière délibérée, peut être assimilé à une forme de manque de respect pour les populations concernées.

Bompas, le 26 octobre 2020



Henri ANGELATS



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Annexe n° 8



Direction générale de l'Aviation civile

*Direction de la sécurité de l'aviation civile
Direction de la sécurité de l'aviation civile Sud
Subdivision Développement durable*

Nos réf. : 20/2020 DSAC-S

Vos réf. :

Affaire suivie par : Arnaud DENAES
Arnaud.denaes@aviation-civile.gouv.fr

Tél. : 05 67 22 91 25

dsac-sud.environnement@aviation-civile.gouv.fr

Blagnac, le 5 novembre 2020

Le Directeur

à

Monsieur Henri ANGELATS
Commissaire Enquêteur

10, rue de la Grange

66430 BOMPAS

OBJET : Réponse au procès-verbal de l'enquête publique relative au PEB de Perpignan Rivesaltes

Monsieur le commissaire enquêteur,

L'enquête publique relative à l'établissement d'un plan d'exposition au bruit (P.E.B.) de l'aérodrome de Perpignan-Rivesaltes s'est terminée le 22 octobre 2020. Conformément à l'article R123-18 du code de l'environnement, le 26 octobre à 16H30, vous avez bien voulu nous transmettre le procès-verbal de synthèse des observations.

Ainsi vous soulevez trois points :

- la prise en compte du temps d'activité ;
- la prise en compte de nouveaux outils de navigation GPS (GNSS) ;
- la place de l'aviation générale dans les éléments du calcul.

Je vous prie de bien vouloir trouver, ci-après, les différentes réponses.

La prise en compte du temps d'activité

Si l'aérodrome de Perpignan-Rivesaltes accueille des passagers, il est aussi le siège d'une activité d'école très importante avec deux écoles de pilotage et des aéro-clubs.

Dans l'aviation non commerciale on trouve, bien sûr, quelques vols de loisirs, d'affaire mais cela reste négligeable par rapport aux vols de formation.

Au titre de l'année 2018, il comptabilisait 4 391 mouvements pour l'aviation commerciale et 45 800 pour les vols non-commerciaux (page 19 du rapport de présentation).

L'activité de l'aviation commerciale est plus importante l'été que l'hiver alors que celle des écoles est constante toute l'année. Il apparaissait donc important de souligner cette saisonnalité.

Ainsi, conformément à l'article R.112-2 du code de l'urbanisme et afin de représenter au mieux la gêne inhérente au bruit des avions, la modélisation du P.E.B. a été faite sur la base de 180 journées d'activité pour l'aviation commerciale uniquement.

Cette pratique va dans le sens de protéger les nouvelles populations des nuisances sonores aéroportuaires car cet artifice double en moyenne le trafic commercial quotidien (ce qui correspond bien au trafic constaté en saison d'été).

Il aurait été déraisonnable d'appliquer la même chose au trafic d'aviation générale.

La prise en compte de nouveaux outils de navigation GPS (GNSS)

De manière générale et pour des raisons de sécurité, les avions décollent et atterrissent face au vent. Ils peuvent néanmoins décoller ou atterrir avec un léger vent arrière.

Dans environ 10% des cas, qui correspondent à une situation où la force du vent en provenance du Sud est trop élevée, l'approche se fait également par le sud pour se poursuivre par une manœuvre à vue contournant la piste par l'Est de la plateforme et aboutissant en un atterrissage au Nord de la plateforme.

La procédure GNSS a vocation à proposer une alternative à cette procédure aux pilotes, au travers d'une procédure leur permettant d'approcher la piste par le Nord pour atterrir directement depuis le Nord. Cette procédure permet d'éviter d'avoir à faire une approche par le Sud dans tous les cas où les prévisions aérologiques rendent évident le fait que l'avion devra atterrir depuis le Nord de la plateforme. Cela présente donc notamment l'avantage d'éviter des survols « inutiles » de la ville de Perpignan.

Cette procédure ne concerne néanmoins que les avions équipés des moyens permettant de faire une approche GNSS, ce qui ne concerne pas tous les aéronefs.

Aussi, les 10% qui atterrissent déjà depuis le Nord après une approche par le Sud à l'issue d'une manœuvre à vue vont en grande partie se voir transférer vers le Nord. A cela s'ajoutera quelques pourcents d'avions qui trouveront plus favorable d'atterrir par le Nord (trajectoire plus courte). Ces derniers atterrissent aujourd'hui par le Sud parce que c'est la seule possibilité offerte par les procédures conventionnelles.

C'est pour cela que les 10% observés aujourd'hui ont été majorés de manière assez empirique à 15%.

La place de l'aviation générale dans les éléments du calcul (Lden)

Si l'aviation commerciale se caractérise par moins de vols, les avions sont plus gros et plus bruyants que ceux utilisés en aviation générales et par les écoles.

Le Lden est un indice acoustique introduit par la directive européenne 2002/49 et traduit dans les textes français. Aujourd'hui cet indice est codifié dans le code de l'urbanisme à l'article R112-1.

Cet indice considère le trafic selon trois périodes de la journée, le jour, la soirée et la nuit.

Le calcul de modélisation du logiciel, dans le but d'évaluer au mieux la gêne ressentie, pondère le trafic de soirée de 5 dB(A) et celui de la nuit de 10 dB(A).

La répartition des mouvements par période de la journée est basée sur les données de trafic constatées. Elle n'est pas supposée évoluer à court, moyen et long termes et s'établit comme présentée en pages 22 et 23 du rapport de présentation. Le trafic de l'aviation légère obéit à cette même règle.

Pour ce qui est de déterminer la part que représente chaque activité en chaque point du territoire, ceci est compliqué, sauf à lancer des modélisations reprenant les hypothèses de chaque type de trafic de manière isolé ce que le temps qui nous est imparti pour vous apporter une réponse ne nous permet pas de réaliser.

Néanmoins, de manière qualitative et basé sur notre expérience des modélisations du bruit aérien, l'étendue des courbes associées au trafic de l'aviation commerciale fréquentant la plateforme de Perpignan est nettement supérieur à celle des courbes correspondant au trafic de l'aviation générale de la plateforme. Donc pour toutes les trajectoires utilisées par l'aviation commerciale, celle-ci peut être estimée comme prépondérante dans la contribution aux courbes obtenues.

Enfin, même si la proximité des pistes implique une contribution conjointe des différents trafics à l'intérieur des courbes, on peut ainsi observer, à titre d'illustration, que les courbes à 62 et 56 dB(A) sont plus étroites à proximité de la piste exclusivement réservée à l'aviation générale. On peut préciser par ailleurs qu'un doublement d'un trafic donné correspond à 3 dB(A).

Je vous prie d'agréer, Monsieur le commissaire enquêteur, mes salutations distinguées.

Le Directeur



Nicolas DUBOIS