OBSERVATIONS

Participation du public

11 personnes se sont présentées au cours de l'enquête publique pour porter une observation sur l'un des registres mis à disposition dans les mairies. Cependant, les services administratifs des trois communes concernées indiquent des consultations du dossier sans que le nombre exact de personnes concernées n'ait été comptabilisé. Globalement, le nombre de personnes intéressées à l'enquête peut raisonnablement être estimé entre 11 et 15 personnes.

Au cours de ces permanences, 1 document de 4 feuillets a été déposé et annexé par mes soins dans un registre d'enquête (Commune de CONILHAC CORBIERES) 1 document de 2 feuillets (Marie de FONTCOUVERTE) a été déposé et annexé par mes soins dans un registre d'enquête En dehors de ces procédures, 20 courriers électroniques reçus à l'adresse dédiée sont enregistrés par les services de la préfecture de L'Aude durant période de déroulement de l'enquête
à l'adresse
pref-peb-aerodromelezignan@aude.gouv.fr

À noter, que j'ai reçu les réplications des courriers électronique le dernier jour de l'enquête de 8h51 à 9h03 , 20 Mails d'observations me sont parvenus dans ma messagerie, les observations étaient datées du 8 Décembre 2019 au 17 Décembre 2019 **les 20 observations des courrier électroniques le dernier jour de l'enquête soit le 19/12/2019.**

à ce titre dans le contenu des mails les citoyens me font la remarque qu'il n'y a aucune visualisation des observations transmises dans le registre dématérialisé et ne savent pas si le mail est arrivé puisqu'il n'était pas visible sur ce même registre dématérialisé

je m'étais connecté sur le site de la préfecture durant la durée de l'enquête et en effet je n'ai rien pu visualiser.

j'ai appelé les services de la préfecture , et j'ai obtenu la réponse qu'il y avait du Bug informatique , et c'est la raison pour laquelle celle-ci m'a transmis les 20 observations des courrier électroniques le dernier jour de l'enquête soit le 19/12/2019.

Le Commissaire enqêteur a transmis au M.O porteur du projet le 12/12/2019 les premières questions au Maitre d'ouvrage porteur du projet afin d'anticiper les réponses pendant cette période de vacances .

une liste de 10 questions complémentaires suite à la dernière permanence ainsi qu'à la réception des 20 mails d'observations recus le dernier jour de l'enquête .

La mobilisation du public autour du projet, constatée durant la période d'ouverture de l'enquête publique à partir de l'analyse des registres d'enquête, peut être évaluée suivant le tableau de répartition ci-dessous :

	LEZIGNAN-CORBIERES	CONILHAC CORBIERES	FONTCOUVERTE
Observations portées au registre	2	2	7
Document déposé au commissaire enquêteur au cours des permanences	0	1	1
Courrier déposé en dehors des permanences sans contact avec le commissaire enquêteur	0	0	0
Courriers électroniques sur le site dédié de la préfecture	20		

Si l'on considère que certaines contributions portaient sur plusieurs points,(au final).. les observations sont identifiées de manières formelles. Elles sont l'expression soit de particuliers (.. observations), soit de l'EPCI sur le territoire où l'aérodrome est implanté.

Force est de constater que la grande majorité des observations recueillies traduisent davantage du ressenti de la population localisée sur certains Villages précis, vis-à-vis de nuisances sonores induites par le fonctionnement de l'aérodrome. Ces observations bien que légitimes et reposant sur des situations non contestables, sont sans lien direct avec la procédure de révision du plan d'exposition au bruit qui a pour seul objet la définition de parties du territoire sur lesquelles le développement de l'urbanisation est réglementé notament la Prise en compte des communes :

Seules quelques observations peuvent être considérées comme relevant de cette procédure :

- proposition de modification des règles de navigation : tour de piste
- modification du périmètre du PEB et survol des zones urbanisées.
- installation de silencieux sur l'échappement des aéronefs
- proposition d'une CCE (Commission consultative environnementale) englobant les communes considérées.

L'analyse de ces contributions me conduira à formuler, au travers du procès-verbal des observations, des questions complémentaires auprès des services instructeurs du dossier. Les observations, qui ne sont pas de nature à impacter directement la procédure soumise à l'enquête publique, sont identifiées de la manière suivante :

non-respect des couloirs aériens et règles de survol autour de l'aérodrome

entraînant un trouble de jouissance de la propriété .
Le contenu de ces observations est relaté par le présent rapport.
Certaines observations sont éventuellement assorties de recommandations. Celles-ci sont, toutefois, sans effet sur la nature de l'avis motivé rendu à l'issue de l'enquête publique.

1) analyse des observations en lien direct avec l'objet de l'enquête publique

Les documents graphiques ne reflètent pas pleinement le périmètre des nuisances sonores liées à l'activité aéronautique. Il paraît nécessaire que soit étudié un nouveau tracé du tour de piste à basse altitude qui pourrait se situer au Nord EST ce tracé permettrait de limiter l'impact sonore de l'activité aéronautique sur les habitants du village de CONILHAC-CORBIERES.Le circuit à vue devrait être modifié pour éviter le survol des zones urbaines sans que cela ne porte préjudice à l'activité de l'aérodrome. Une étude équilibrée, tenant compte de ces deux éléments, devrait pouvoir être réalisée par les services compétents en la matière.
Réponse MO :

2)- modification du périmètre du PEB et survol des zones urbanisées.
Réponse M.O

Avis du Commissaire enquêteur

Les documents graphiques annexés à l'enquête laissent apparaître une réduction du périmètre délimité par les courbes de bruit. Celles-ci épousent les contours des deux pistes et ne tiennent aucun compte des trajectoires des avions. (description géométrique des trajectoires) représente une zone « tour de piste à basse altitude » qui implique le survol du centre bourg de la commune de Luc Sur ORBIEU et FERRALS des CORBIERES (survol notamment des groupes scolaires).
L'impact en matière de bruit du tour de piste rapproché est fortement présent sur l'aérodrome du fait de l'activité de l'école de pilotage,et des vols libres . De quelle manière,est-il pris en compte ?
Existe-t-il un facteur technique justifiant les différences constatées entre la description géométrique des trajectoires ou des vols acrobatiques ou voltiges aériennes et la description des procédures qui les définies ?

Qui est en charge de les faire appliquer et respecter ? Quelle est la nature des sanctions pouvant être prises à l'encontre des contrevenants ?

Le projet soumis à l'enquête publique semble indiquer que ce survol génère des nuisances sonores susceptibles de gêner les habitants mais qu'en est-il de la sécurité ?

Les observations soulignent la nécessité, pour les responsables de l'aérodrome , de faire des rappels réguliers aux pilotes pour que les règles de survol des zones

habitées soient effectivement respectées notamment pour ce qui concerne l'altitude et l'emprunt de trajectoires de vol évitant ces zones.
L'une de ces observations propose l'établissement de créneaux horaires pour réguler le fonctionnement de l'aérodrome et, par conséquence, en réduire l'impact sur les zones d'habitat, A travers la circulaire interministerielle Dite(RAPPORT LAMURE) Le rédacteur de l'observation souhaite, de la part des responsables de l'aérodrome, une concertation pour faire valoir les doléances des riverains, et cite une partie de cette circulaire à savoir :
RECOMMANDATIONS POUR LA RÉDUCTION DES NUISANCES SONORES DE L'AVIATION LÉGÈRE
.Les objectifs visés
REDUIRE DU BRUIT A LA SOURCE, La grande majorité des avions volant en France ne sont pas équipés de silencieux d'échappement,
- C'est la 1ère des recommandations du rapport **LAMURE**
-circulaire interministérielle ,*« réduire le bruit à la source en incitant les aéroclubs et les propriétaires privés à équiper leurs avions de systèmes réducteurs de bruit.Une règlementation ou accord avec l'aérodrome de LEZIGNAN-CORBIERES qui fixerait des normes sonores au niveau national* (comme c'est le cas en Allemagne) résoudrait le problème,depuis longtemps normes utilisées pour l'attribution du label « avion respectueux de l'environnement *».l'obligation des gestionnaires de plates-formes de convenir avec les riverains de créneaux de durée 3 heures minimum les samedis et dimanches pendant lesquels aucun vol local ou d'entraînement ne sera autorisé. »*
«... des mesures de limitation de vol prises, notamment, pendant certaines périodes de week-end ».l'obligation des gestionnaires de plates-formes de convenir avec les riverains de créneaux de durée 3 heures minimum les samedis et dimanches pendant lesquels aucun vol local ou d'entraînement ne sera autorisé. »
Il est clairement indiqué que les créneaux évoqués ci-dessus sont un minimum.
Il apparaît également dans cette recommandation que si un accord ne peut être obtenu entre partenaires, les préfets devront prendre un arrêté.
Réponse M-O

Avis du Commissaire enquêteur

Questions complémentaires du commissaire enquêteur suite aux Observations des courriers électroniques (Registre dématérialisé) :

'je ne cite que les demandes relatives aux nuisances sonores je les aient regroupées dans un même paragraphe , Le contenu détaillé de ces observations sera relaté dans le rapport d'enquête publique.

1) Reconfigurer l'enquête publique mail du 7/12 à 17h53 Mr TORREGROSA Luc Sur Orbieu pour qu'elle s'applique au bon périmètre*/'article L. 112-5 du code de l'urbanisme, une*

commission consultative de l'environnement. ***Cette création est de droit lorsque la demande en est faite par une commune dont une partie du territoire est couverte par le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome...".*** L'article L112-16 du code de l'urbanisme précise bien cela "commune concernée".

Réponse du M.O

Avis du Commissaire enquêteur

2) **réduire le bruit à la source** mail du 9/12 à 11h05 Mr TISON Luc Sur Orbieu

IL parait indispensable pour étudier la possibilité d'équiper l'ensemble des aéronefs stationnés sur l'aérodrome de Lézignan-Corbières de dispositifs atténuateurs de bruit d'échappement et identifier les dispositifs d'aide financière existant ou à solliciter que l'on peut faire de la situation et des moyens qu'il conviendrait de mettre en place pour minimiser les nuisances sonores et risques d'accident sur les zones urbanisées actuelles et à venir.

Réponse du M.O

Avis du Commissaire enquêteur

3) circulaire ministérielle LAMURE mail du 16/12/ 15h28 Mr CLAVERIE FERRALS

mise en place de plages horaires interdisant le survol des communes (en dessous d'une certaine altitude) les dimanches et jours demande de préconiser qu'une CCE

(Commission consultative environnementale) associant des représentants des communes en périphérie de cet aérodrome soit mise en place et périodiquement rassemblée.

Réponse du M.O

Avis du Commissaire enquêteur

4) CRITIQUE du DOSSIER D'ENQUETE .

défauts sur l'absence d'orientation et d'échelle métrique

Réponse du M.O

Avis du Commissaire enquêteur

5) CRITIQUE du REGISTRE dématérialisé mail du 15/12/2019 10h29 Mr Thierry Munoz Lezignan-corbières

réaction de citoyens et observations envoyées par mails :

Je n'ai pas pu trouver sur le site de la préfecture la liste des mails envoyés à votre adresse internet dediée pour l'EP sur le PEB de Lézignan.comment cela se fait t'il ?

Réponse du M.O

Avis du Commissaire enquêteur

6) **Nous ne faisons pas partie de la commission consultative de**

8) CRITIQUE REGISTRE Dématérialisé (association ADDCM Luc S/Orbieu)
A 2 jours de la clôture de l'EP, ces informations ne sont donc toujours pas accessibles. Il me semble que cela est contraire aux dispositions prévues dans les avis d'enquête publique et arrêté préfectoral de cette révision du PEB. Le document en support de la révision n'ayant été publié qu'après le démarrage de l'enquête publique le 19/11, cette deuxième anomalie est assez problématique car elle limite la transparence de la procédure dl'expertise. Il s'agit probablement d'un bug informatique mais cela pose question pour la serénité et acceptabilité des opérations en cours. Plusieurs personnes ayant envoyé des observations par ce canal car ne pouvant vous rencontrer physiquement m'ont signalé être surprises par la non publication de ces pièces.

9) Non-respect des couloirs aériens et règles de survol autour de l'aérodrome *entraînant un trouble de jouissance de la propriété* *mail du 13/12/2019 14h18*

(Collectif pole emploi 10 Pers LEZIGNAN-CORBIERES)

Réponse du M.O
Avis du Commissaire enquêteur

10) Valorisation de l'aérodrome facteur de développement économique du territoire (Mr WINCLER registre papier permanence de FONCOUVERTE du 19/12/2019)
Dans le registre d'enquête de la mairie de FONCOUVERTE MR WINCKLER sinquiète du devenir de l'aérodrome et demande à ce que l'on apporte des élément de pérénisation sur le devenir de celui-ci ,qui contribu à faire découvrir de jeunes talents et à suciter de nombeuses vocations

Réponse du M.O Avis du Commissaire enquêteur

Nota :

Les mouvements des hélicoptères,n'ont pas été désignés comme nuisances sonores et ne sont pas perçus comme une source de bruit importante .

Sur chacun de ces points, je vous serais obligé de bien vouloir m'indiquer la position des services de l'Etat, porteurs du projet, afin que je puisse en tenir compte dans la rédaction du rapport d'enquête et de l'avis final.

Le contenu détaillé de ces observations sera relaté dans le rapport d'enquête publique et pour certaines éventuellement assorties de recommandations ou de réserves .

FIN

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Direction générale de l'Aviation civile

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

Blagnac, le 27 décembre 2019

Monsieur Michel NUTTIN
2 rue Louis Pasteur
11480 LA PAME

Nos réf. : 19.2854 LDM/SR/RDD/DD
Affaire suivie par : Léon DAL MASO
leon.dal-maso@aviation-civile.gouv.fr
Tél. : 05 67 22 91 26 - **Fax** : 05 67 22 91 01

Courrier en recommandé avec accusé de réception

Objet : Réponses à la synthèse des observations suite à l'enquête publique relative au projet de Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome de Lézignan-Corbières.

Monsieur,

Par courriel daté du 23 décembre 2019, vous avez bien voulu nous transmettre la synthèse des observations suite à l'enquête publique citée en objet.

Outre les réponses que je vous prie de bien vouloir trouver en annexe, je souhaiterais attirer votre attention sur le fait que la DSAC Sud est située sur l'aéroport de Toulouse-Blagnac (Haute-Garonne) et non pas sur l'aéroport de Bordeaux-Mérignac, siège de la DSAC Sud-Ouest.
Par ailleurs, comme le précise l'arrêté du 18 octobre 2019 portant ouverture de l'enquête publique, elle était programmée du 19 novembre au 18 décembre 2019.

Je vous prie de croire, Monsieur, en l'expression de ma considération distinguée.

Adjoint au Directeur
en charge des Affaires Techniques

Patrick DISSET

Copie : DDTM de l'Aude
Préfecture de l'Aude
Pièce jointe : Une annexe

Allée Saint Exupery
BP 60 100
31703 BLAGNAC
Tél : 05 67 22 90 00
www.dac-s.aviation-civile.gouv.fr

dgac DSAC

ANNEXE

PROPOSITION DE MODIFICATION DES REGLES DE NAVIGATION : TOUR DE PISTE

LES DOCUMENTS GRAPHIQUES NE REFLETENT PAS PLEINEMENT LE PERIMETRE DES NUISANCES SONORES LIEES A L'ACTIVITE AERONAUTIQUE. IL PARAIT NECESSAIRE QUE SOIT ETUDIE UN NOUVEAU TRACE DU TOUR DE PISTE A BASSE ALTITUDE QUI POURRAIT SE SITUER AU NORD EST. CE TRACE PERMETTRAIT DE LIMITER L'IMPACT SONORE DE L'ACTIVITE AERONAUTIQUE SUR LES HABITANTS DU VILLAGE DE CONILHAC-CORBIERES. LE CIRCUIT A VUE DEVRAIT ETRE MODIFIE POUR EVITER LE SURVOL DES ZONES URBAINES SANS QUE CELA NE PORTE PREJUDICE A L'ACTIVITE DE L'AERODROME. UNE ETUDE EQUILIBREE, TENANT COMPTE DE CES DEUX ELEMENTS, DEVRAIT POUVOIR ETRE REALISEE PAR LES SERVICES COMPETENTS EN LA MATIERE.

REPONSE DU M.O. :

Le plan d'exposition au bruit (PEB) n'est pas une carte du bruit autour d'une plate-forme aéronautique. Il est basé sur des hypothèses de trafic et d'infrastructure à court, moyen et long termes. Le but du PEB est d'éviter d'exposer de nouvelles populations aux nuisances sonores les plus importantes, il restreint le droit à construire dans ces zones. Cela ne veut donc aucunement dire que des nuisances n'existent pas à l'extérieur de son périmètre et il ne constitue pas non plus un volume en dehors duquel il ne peut y avoir des survols d'avions. Il est donc important de le réviser afin de l'adapter au regard de l'évolution du tour de piste qui a déplacé certaines nuisances. Le PEB n'a pas d'incidence sur les constructions à usage d'habitation qui sont déjà en place.

En effet, le tour de piste, initialement au nord-est de l'aérodrome a été déplacé il y a quelques années pour des raisons de sécurité du fait de l'implantation du champ d'éoliennes dans le même secteur. Dès lors que le plan d'exposition au bruit (PEB) en vigueur, basé notamment sur un tour de piste au Nord-Est, ne correspondait pas à la réalité, sa mise en révision s'imposait.

Le tour de piste est une manœuvre qui permet au pilote de préparer son appareil en vue de l'atterrissage. Il est réglementé par l'arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs.

Conformément au règlement européen 923/2012 ainsi qu'à l'arrêté du 10 octobre 1957 relatif au survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux, mentionné dans le règlement cité ci-dessus, il n'existe pas de hauteur minimale de survol pour toutes les phases d'atterrissage, de décollage et celles qui s'y rapportent. C'est le cas de la branche dite « vent arrière » du tour de piste.

REPONSE CE
LES 11 OBSERVATIONS SOULIGNENT LA NECESSITE, POUR LES RESPONSABLES DE L'AERODROME, DE FAIRE DES RAPPELS REGULIERS AUX PILOTES POUR QUE LES REGLES DE SURVOL DES ZONES HABITEES SOIENT EFFECTIVEMENT RESPECTEES NOTAMMENT POUR CE QUI CONCERNE L'ALTITUDE ET L'EMPRUNT DE TRAJECTOIRES DE VOL EVITANT CES ZONES.

2) MODIFICATION DU PERIMETRE DU PEB ET SURVOL DES ZONES URBANISEES.

REPONSE DU M.O.

Le but d'un PEB a été rappelé dans la réponse précédente. Le survol des zones urbanisées à proximité immédiate d'un aérodrome ne peut être évité du fait du circuit de tour de piste et des phases de

décollage et d'atterrissage inhérentes à l'activité aérienne. Le plan d'exposition au bruit n'a pas vocation à définir des règles de survol ou des procédures de circulation aérienne.

Des explications détaillées sont données ci-dessus pour l'ensemble de ces points.

REPONSE CE
SEULES LES COMMUNES CONCERNEES OU INTERESSEES SONT DANS LE GIRON DE L'ENQUETE PUBLIQUE (ARTICLE R571-60 ET R571-64 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT).

QUESTIONS COMPLEMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUETEUR
- NON-RESPECT DES COULOIRS AERIENS ET REGLES SURVOL AUTOUR DE L'AERODROME ENTRAINANT UN TROUBLE DE JOUISSANCE DE LA PROPRIETE

Les documents graphiques annexés à l'enquête laissent apparaître une réduction du périmètre délimité par les courbes de bruit. Celles-ci épousent les contours des deux pistes et ne tiennent aucun compte des trajectoires des avions. (description géométrique des trajectoires) représente une zone « tour de piste à basse altitude » qui implique le survol du centre bourg de la commune de Luc Sur ORBIEU et FERRALS des CORBIERES (survol notamment des groupes scolaires).
L'IMPACT EN MATIERE DE BRUIT DU TOUR DE PISTE RAPPROCHE EST FORTEMENT PRESENT SUR L'AERODROME DU FAIT DE L'ACTIVITE DE L'ECOLE DE PILOTAGE, ET DES VOLS LIBRES. DE QUELLE MANIERE, EST-IL PRIS EN COMPTE ?

EXISTE-T-IL UN FACTEUR TECHNIQUE JUSTIFIANT LES DIFFERENCES CONSTATEES ENTRE LA DESCRIPTION GEOMETRIQUE DES TRAJECTOIRES OU DES VOLS ACROBATIQUES OU VOLTIGES AERIENNES ET LA DESCRIPTION DES PROCEDURES QUI LES DEFINIES ?

QUI EST EN CHARGE DE LES FAIRE APPLIQUER ET RESPECTER ? QUELLE EST LA NATURE DES SANCTIONS POUVANT ETRE PRISES A L'ENCONTRE DES CONTREVENANTS ?

LE PROJET SOUMIS A L'ENQUETE PUBLIQUE SEMBLE INDIQUER QUE CE SURVOL GENERE DES NUISANCES SONORES SUSCEPTIBLES DE GENER LES HABITANTS MAIS QU'EN EST-IL DE LA SECURITE ?

LES OBSERVATIONS SOULIGNENT LA NECESSITE, POUR LES RESPONSABLES DE L'AERODROME, DE FAIRE DES RAPPELS REGULIERS AUX PILOTES POUR QUE LES REGLES DE SURVOL DES ZONES HABITEES SOIENT EFFECTIVEMENT RESPECTEES NOTAMMENT POUR CE QUI CONCERNE L'ALTITUDE ET L'EMPRUNT DE TRAJECTOIRES DE VOL EVITANT CES ZONES.

L'UNE DE CES OBSERVATIONS PROPOSE L'ETABLISSEMENT DE CRENEAUX HORAIRES POUR REGULER LE FONCTIONNEMENT DE L'AERODROME ET, PAR CONSEQUENCE, EN REDUIRE L'IMPACT SUR LES ZONES D'HABITAT, A TRAVERS LA CIRCULAIRE INTERMINISTERIELLE DITE (RAPPORT LAMURE) LE REDACTEUR DE L'OBSERVATION SOUHAITE, DE LA PART DES RESPONSABLES DE L'AERODROME, UNE CONCERTATION POUR FAIRE VALOIR LES DOLEANCES DES RIVERAINS, ET CITE UNE PARTIE DE CETTE CIRCULAIRE A SAVOIR :
RECOMMANDATIONS POUR LA RÉDUCTION DES NUISANCES SONORES DE L'AVIATION LÉGÈRE
Les objectifs visés :
REDUIRE DU BRUIT A LA SOURCE, La grande majorité des avions volant en France ne sont pas équipés de silencieux d'échappement,
- C'est la 1ère des recommandations du rapport **LAMURE**
-circulaire interministérielle *,« réduire le bruit à la source en incitant les aéroclubs et les propriétaires privés à équiper leurs avions de systèmes réducteurs de bruit.Une règlementation ou accord avec l'aérodrome de LEZIGNAN-CORBIERES qui fixerait des normes sonores au niveau national* (comme c'est le cas en Allemagne) résoudrait le problème, depuis longtemps normes utilisées pour l'attribution du label « avion respectueux de l'environnement *».l'obligation des gestionnaires de plates-formes de convenir avec les riverains de créneaux de durée 3 heures minimum les samedis et dimanches pendant lesquels aucun vol local ou d'entraînement ne sera autorisé. »*
«... des mesures de limitation de vol prises, notamment, pendant certaines périodes de

week-end ».l'obligation des gestionnaires de plates-formes de convenir avec les riverains de créneaux de durée 3 heures minimum les samedis et dimanches pendant lesquels aucun vol local ou d'entraînement ne sera autorisé. »
Il est clairement indiqué que les créneaux évoqués ci-dessus sont un minimum.
Il apparaît également dans cette recommandation que si un accord ne peut être obtenu entre partenaires, les préfets devront prendre un arrêté.

REPONSE DU M.O.

Il n'y a pas de « couloir aérien » ou de procédures de circulation aérienne sur cet aérodrome d'aviation générale. Seuls existent des consignes afférentes au tour de piste (le rappel notamment de l'interdiction au Nord vu la présence d'éoliennes). Les vols au départ et à l'arrivée de cet aérodrome ne sont donc concernés que par un certain nombre de règles à respecter (règles de l'air), notamment les hauteurs de survol hors décollages, atterrissages ainsi que dans toutes les phases qui s'y rapportent. Les pilotes contrevenant à ces règles sont passibles de sanctions prononcées en commission de discipline, ou conseil de discipline pour le personnel navigant professionnel.

La modélisation est conforme aux exigences européennes en la matière. L'indice retenu est un indice dit « Lden » qui prend en compte et pondère trois périodes de la journée, le jour de 06h00 à 18h00, la soirée de 18h00 à 22h00 et la nuit de 22h00 à 06h00. Cet indice est le même que celui utilisé pour les cartes de bruit des transports routier et ferré. Il a été introduit par la directive européenne, 2002/49 et est aujourd'hui codifié dans le code de l'urbanisme (R112-1).

Si l'outil national servant à établir les Plans d'Exposition au Bruit (PEB) ne modélise pas toutes les nuisances générées par la voltige aérienne, qui sont difficiles à modéliser du fait des variations de régimes moteurs associées à ce type d'activité, il prend en revanche bien compte des secteurs d'arrivée et de départ ainsi que les atterrissages et les décollages. Pour cela, il s'appuie sur les trajectoires issues des enregistrements du radar.

Pour ce qui concerne le survol des centres-bourgs (application des règles de l'air relatives au survol des agglomérations), la réponse a été apportée précédemment.

Si la réduction du bruit à la source est hors du périmètre de cette enquête relative à un document d'urbanisme, c'est toutefois un sujet que l'exploitant peut aborder avec l'aéroclub présent sur la plate-forme et la société de parachutisme. Pour les aéro-clubs, il existe des aides de la DGAC visant à améliorer la qualité acoustique des avions, lorsque c'est techniquement possible. Les dossiers sont à déposer auprès du service compétent de la DGAC. Il est à noter qu'il n'existe pas d'école de pilotage comme cela est le cas de l'aérodrome de Carcassonne. Enfin, il convient de préciser qu'une circulaire ou un rapport n'a pas force de loi.

Concernant le rappel aux « pilotes basés », l'exploitant peut organiser une réunion annuelle, dite réunion des usagers, au cours de laquelle un point peut être fait, tant sur les plaintes que sur les consignes en vigueur.

AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR
IL N'APPARTIENT PAS AU COMMISSAIRE ENQUETEUR DE SE PRONONCER SUR LES PRECONISATIONS DE CETTE CIRCULAIRE (LAMURE). LES RESPONSABLES DE L'AERODROME ET LES RESIDENTS DES ZONES D'HABITAT SURVOLEES PAR LES AERONEFS DOIVENT SE RENCONTRER.
CEPENDANT, L'EXASPERATION QUE PEUT PROVOQUER LE PASSAGE REPETE DE CERTAINS APPAREILS DONT LES PILOTES NE RESPECTENT PAS LES REGLES DE SURVOL DES ZONES D'HABITAT, DOIT ETRE ENTENDUE PAR LES RESPONSABLES GESTIONNAIRES DE L'AERODROME. DE LA MEME MANIERE, LES RIVERAINS NE POUVAIENT IGNORER LORS DE LEUR INSTALLATION LA PRESENCE DE L'AERODROME ET DES CONTRAINTES QUI Y SONT ATTACHEES ET DENONCER DES CONDITIONS DE FONCTIONNEMENT CONNUES DE TOUS DEPUIS PLUS DE 50 ANS.
LE PEB N'A PAS VOCATION A REGULER LES MODALITES DE FONCTIONNEMENT DE L'AERODROME.
CETTE RESPONSABILITE APPARTIENT, EN PREMIER LIEU AU GESTIONNAIRE DE LA

PLATEFORME, EN L'OCCURRENCE A « LA MAIRIE DE LEZIGNAN-CORBIERES» REPRESENTEE PAR MR LE MAIRE AUPRES DE QUI LES DOLEANCES DOIVENT POUVOIR ETRE DEPOSEES EN TOUTE SERENITE.
FORCE EST DE CONSTATER QUE LA GRANDE MAJORITE DES OBSERVATIONS RECUEILLIES TRADUISENT
DAVANTAGE UN RESSENTI VIS-A-VIS DES NUISANCES SONORES INDUITES PAR LE FONCTIONNEMENT DE L'AERODROME DU FAIT, DANS DE NOMBREUX CAS, DU NON-RESPECT DES COULOIRS AERIENS PAR LES PILOTES QUI SURVOLENT CERTAINES ZONES URBANISEES PARFOIS A TRES BASSE ALTITUDE. CES OBSERVATIONS BIEN QUE LEGITIMES ET REPOSANT SUR DES SITUATIONS NON CONTESTABLES, SONT SANS LIEN DIRECT AVEC LA PROCEDURE DE REVISION DU PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT QUI A POUR SEUL OBJET LA DEFINITION DE PARTIES DU TERRITOIRE SUR LESQUELLES LE DEVELOPPEMENT DE L'URBANISATION EST REGLEMENTE DANS LE BUT D'ASSURER LA PROTECTION DES POPULATIONS.

QUESTIONS COMPLEMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUETEUR SUITE AUX OBSERVATIONS DES COURRIERS ELECTRONIQUES (*REGISTRE DEMATERIALISE*) :

JE NE CITE QUE LES DEMANDES RELATIVES AUX NUISANCES SONORES JE LES AIENT REGROUPEES DANS UN MEME PARAGRAPHE, LE CONTENU DETAILLE DE CES OBSERVATIONS SERA RELATE DANS LE RAPPORT D'ENQUETE PUBLIQUE.

1) RECONFIGURER L'ENQUETE PUBLIQUE MAIL DU 7/12 A 17H53 MR TORREGROSA LUC SUR ORBIEU POUR QU'ELLE S'APPLIQUE AU BON PERIMETRE. *L'ARTICLE L. 112-5 DU CODE DE L'URBANISME, UNE COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT.* ***CETTE CREATION EST DE DROIT LORSQUE LA DEMANDE EN EST FAITE PAR UNE COMMUNE DONT UNE PARTIE DU TERRITOIRE EST COUVERTE PAR LE PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT DE L'AERODROME...***". L'ARTICLE L112-16 DU CODE DE L'URBANISME PRECISE BIEN CELA "COMMUNE CONCERNEE".

REPONSE DU M.O.

L'enquête publique relative à un plan d'exposition au bruit et l'existence d'une commission consultative de l'environnement (CCE) sont deux choses différentes. Cette dernière peut être en effet demandée par le maire d'une commune par courrier au préfet de département quand la commune est touchée par une des zones du PEB en vigueur (articles L571-13 et R571-71 du code de l'environnement). En revanche, si cette commission n'est pas déjà en place, ce qui était le cas pour l'aérodrome de Lézignan-Corbières, seules les communes concernées sont consultées (articles L112-16 et R112-10 du code de l'urbanisme) dans le cadre d'une révision ou de l'établissement d'un PEB. Il n'existe pas d'obligation à constituer une CCE dès lors qu'une révision d'un PEB est lancée.

2) réduire le bruit à la source mail du 9/12 à 11h05 Mr TISON Luc Sur Orbieu
Il parait indispensable pour étudier la possibilité d'équiper l'ensemble des aéronefs stationnés sur l'aérodrome de Lézignan-Corbières de dispositifs atténuateurs de bruit d'échappement et identifier les dispositifs d'aide financière existant ou à solliciter que l'on peut faire de la situation et des moyens qu'il conviendrait de mettre en place pour minimiser les nuisances sonores et risques d'accident sur les zones urbanisées actuelles et à venir.

REPONSE DU M.O.

Pour les aéro-clubs, il existe des aides de la DGAC visant à améliorer la qualité acoustique des avions, lorsque c'est techniquement possible. Les dossiers sont à déposer auprès du service compétent de la DGAC.

3) CIRCULAIRE MINISTERIELLE LAMURE MAIL DU 16/12/ 15H28 MR CLAVERIE FERRALS
MISE EN PLACE DE PLAGES HORAIRES INTERDISANT LE SURVOL DES COMMUNES (EN DESSOUS D'UNE CERTAINE ALTITUDE) LES DIMANCHES ET JOURS
DEMANDE DE PRECONISER QU'UNE CCE (COMMISSION CONSULTATIVE ENVIRONNEMENTALE) ASSOCIANT DES REPRESENTANTS DES COMMUNES EN PERIPHERIE DE CET AERODROME SOIT MISE EN PLACE ET PERIODIQUEMENT RASSEMBLEE.

REPONSE DU M.O.

Ces points ne sont pas liés au dossier PEB mis en enquête publique. Si le rapport « Lamure » n'a pas force de loi, le premier point peut être examiné par l'exploitant au regard notamment d'éventuelles plaintes sur ce sujet qu'il aurait pu recevoir. Le second a été évoqué dans une réponse précédente.

4) CRITIQUE du DOSSIER D'ENQUETE .

DEFAUTS SUR L'ABSENCE D'ORIENTATION ET D'ECHELLE METRIQUE

REPONSE DU M.O.

Le dossier est conforme à l'article R571-60 du code de l'environnement. L'échelle figure dans le cartouche du plan. La cartographie s'appuie sur la représentation IGN, elle est donc orientée au Nord.

5) CRITIQUE DU REGISTRE DEMATERIALISE MAIL DU 15/12/2019 10H29 MR THIERRY MUNOZ LEZIGNAN-CORBIERES

REACTION DE CITOYENS ET OBSERVATIONS ENVOYEES PAR MAIL :
JE N'AI PAS PU TROUVER SUR LE SITE DE LA PREFECTURE LA LISTE DES MAILS ENVOYES A VOTRE ADRESSE INTERNET DEDIEE POUR L'EP SUR LE PEB DE LEZIGNAN. COMMENT CELA SE FAIT T'IL ?

REPONSE DU M.O.

Si la DSAC-Sud est identifiée comme porteur du projet, cette procédure administrative est conduite et est de la responsabilité du préfet de département. La DSAC-Sud n'a pas été informée d'un dysfonctionnement.

6) NOUS NE FAISONS PAS PARTIE DE LA COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT (CCE) SI ELLE EXISTE, TELLE QUE PREVUE PAR L'ARTICLE R112-9 DU MEME CODE ET QUI PREVOIT COMME INDIQUE DANS L'ARTICLE L571-13 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT : "L'AUTORITE ADMINISTRATIVE PEUT CREER, POUR TOUT AERODROME VISE A L'ARTICLE L. 112-5 DU CODE DE L'URBANISME, UNE COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT. CETTE CREATION EST DE DROIT LORSQUE LA DEMANDE EN EST FAITE PAR UNE COMMUNE DONT UNE PARTIE DU TERRITOIRE EST COUVERTE PAR LE PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT DE L'AERODROME...".

REPONSE DU M.O.

Pour les aérodromes comme celui de Lézignan-Corbières, la commission consultative de l'environnement n'existait pas au moment du lancement de la procédure. Son existence ou sa création à l'occasion de cette révision du PEB ne revêtait pas de caractère obligatoire comme indiqué dans une réponse précédente.

7) CRITIQUE DU DOSSIER D'ENQUETE MR TORREGROSA LUC SUR ORBIEU

N'AYANT PAS ETE INFORME A L'AVANCE DE LA DEMANDE D'ENQUETE PUBLIQUE POUR LA REVISION DU PEB (CF. POINT 1), NOUS N'AVONS EU ACCES QU'AUX DOCUMENTS DISPONIBLES SUR LE SITE DE LA PREFECTURE DE L'AUDE PUBLIE A CETTE OCCASION. A LA

LECTURE DE CES DOCUMENTS, IL APPARAIT QUE LES DONNEES VERSEES A CETTE EXPERTISE SONT INSUFFISANTES POUR QUE L'ON PUISSE SE FAIRE UNE IDEE
LA FIGURE PRESENTEE EN P 14 DU "DOSSIER SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE", N'EST PAS ORIENTEE ET NE PRESENTE PAS D'ECHELLE METRIQUE, DE SORTE QU'ON NE PEUT EVALUER LA DIMENSION, NI LA LOCALISATION PRECISE DES ZONES DECRITES. EN PAGE 19, LA FIGURE PRESENTANT LA VUE GENERALE DE L'AERODROME EST PRESENTEE A UNE ECHELLE QUI NE POSITIONNE PAS LES COMMUNES LIMITROPHE
LE DERNIER PEB DATANT DU 3 MARS 2008, N'EST PAS PRESENTE.
LES % D'AUGMENTATION DE FREQUENTATION INDIQUES NE SONT PAS BASES SUR DES DONNEES ROBUSTES.
CES CALCULS SONT DONC TROP PEU SOLIDES STATISTIQUEMENT, CE QUI INDUIT BEAUCOUP D'INCERTITUDE.
LA DISTRIBUTION DES TRAJECTOIRES ET ALTITUDES NE SONT PAS PRECISEMENT CONNUES COMME INDIQUE DANS LE "DOCUMENT SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE", P 25, DANS LEQUEL IL EST INDIQUE : "UNE CERTAINE DISPERSION DES TRAJECTOIRES"... DANS LE DOCUMENT INTITULE "HYPOTHESES PRISES EN COMPTE POUR LA REVISION" ON INDIQUE : "TURBOPROP ET REACTEURS EST ET OUEST ; LES AUTRES APPAREILS 1/3 PAR LE SUD, 1/3 PAR L'OUEST ET 1/3 PAR L'EST". CETTE REPARTITION EST UNE ESTIMATION TRES APPROXIMATIVE QUI NE TIENT PAS COMPTE DE LA ROSE DES VENTS, QUI POURTANT DETERMINE LES TRAJECTOIRES DES PILOTES COMME INDIQUE D'AILLEURS DANS LE DOCUMENT SOUMIS A ENQUETE
SUR LES PRATIQUES D'ATTERRISSAGE ET DE DECOLLAGE ET DE SURVOLS DES ALENTOURS DE L'AERODROME DE LEZIGNAN-CORBIERES.
CES PRATIQUES NE SONT NI SUFFISAMMENT DETAILLEES, NI ENCADREES POUR MINIMISER LES NUISANCES SONORES POUR LES COMMUNES SITUEES EN PERIPHERIE DE CET AERODROME.

REPONSE DU M.O.

La commune de Luc-sur-Orbieu n'avait réglementairement pas à être consultée. D'une part, elle ne fait pas partie des communes concernées au sens du 2eme alinéa de l'article R.571-64 du code de l'environnement et de l''article R.112-10 du code de l'urbanisme qui dispose : « la décision d'établir ou de réviser le plan d'exposition au bruit est notifiée par le préfet, accompagnée d'un projet de plan d'exposition au bruit, aux maires des communes concernées... »

Le dossier dédié à l'enquête publique contient l'ensemble des éléments prévus à l'article R571-60 du code de l'environnement.

Pour ce qui concerne la figure page 14 du rapport de présentation, il s'agit d'un schéma générique destiné à illustrer le positionnement général des zones A, B, C et D d'un PEB dont le détail est donné juste après. Ce schéma n'a en effet pas la forme du plan qui fait l'objet de l'enquête publique, mais il n'avait pas vocation à l'avoir.

La modélisation obéit à des règles nationales et la dispersion des trajectoires est bien prise en compte. Elle constitue une donnée importante car elle reflète la réalité des activités aériennes constatée autour de l'aérodrome. Les avions ne sont en effet pas, au contraire des autres moyens de transport terrestre, sur des rails ou une route d'autant plus lorsqu'il s'agit de vol à vue. En effet, les trajectoires, rayons de virage, taux de montée, etc... peuvent varier sensiblement car les performances des aéronefs et les conditions aérologiques sont différentes.

Par ailleurs, la rose des vents est prise en compte de manière implicite en page 4 du document cité par M. Torregrossa (« Hypothèses à prendre en compte pour la mise en révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Lézignan-Corbières ») au travers de la répartition déséquilibrée de l'utilisation des pistes (QFU26-QFU08). En effet, les avions décollent et atterrissent face au vent, ce qui impacte la manière dont les sens d'atterrissage et de décollage vont se répartir.

Enfin, comme il a été rappelé plus haut, ce document ne vise pas à établir une cartographie du bruit mais vise à éviter d'exposer, à court, moyen et long termes, de nouvelles populations aux nuisances sonores les plus importantes en imposant des restrictions d'urbanisme se limitant aux bâtiments à usage d'habitation.

8) CRITIQUE REGISTRE DEMATERIALISE (ASSOCIATION ADDCM LUC S/ORBIEU)

A 2 JOURS DE LA CLOTURE DE L'EP, CES INFORMATIONS NE SONT DONC TOUJOURS PAS ACCESSIBLES. IL ME SEMBLE QUE CELA EST CONTRAIRE AUX DISPOSITIONS PREVUES DANS LES AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE ET ARRETE PREFECTORAL DE CETTE REVISION DU PEB. LE DOCUMENT EN SUPPORT DE LA REVISION N'AYANT ETE PUBLIE QU'APRES LE DEMARRAGE DE L'ENQUETE PUBLIQUE LE 19/11, CETTE DEUXIEME ANOMALIE EST ASSEZ PROBLEMATIQUE CAR ELLE LIMITE LA TRANSPARENCE DE LA PROCEDURE D'EXPERTISE. IL S'AGIT PROBABLEMENT D'UN BUG INFORMATIQUE MAIS CELA POSE QUESTION POUR LA SERENITE ET ACCEPTABILITE DES OPERATIONS EN COURS. PLUSIEURS PERSONNES AYANT ENVOYE DES OBSERVATIONS PAR CE CANAL CAR NE POUVANT VOUS RENCONTRER PHYSIQUEMENT M'ONT SIGNALE ETRE SURPRISES PAR LA NON PUBLICATION DE CES PIECES.

REPONSE DU M.O.

D'une part, des questions d'un membre de cette association montre qu'il était possible d'avoir accès au dossier de PEB sur le site de la préfecture. D'autre part, une panne a pu intervenir au moment où l'association a voulu se connecter. Comme expliqué plus haut, il appartenait aux services préfectoraux de suivre le bon déroulement de cette procédure pour autant qu'ils fussent avisés d'une anomalie.

9) NON-RESPECT DES COULOIRS AERIENS ET REGLES DE SURVOL AUTOUR DE L'AERODROME ENTRAINANT UN TROUBLE DE JOUISSANCE DE LA PROPRIETE MAIL DU 13/12/2019 14H18
(COLLECTIF POLE EMPLOI 10 PERS LEZIGNAN-CORBIERES)

REPONSE DU M.O.

Un point sur les « couloirs aériens » et les règles de survol a été fait dans une réponse précédente. Le PEB n'a pas non plus vocation à jouer un rôle de limitation du trafic aérien sur des zones données.

AVIS DU CE
CES NUISANCES SONORES SONT PERÇUES COMME ETANT DE NATURE A CONSTITUER UN TROUBLE DE JOUISSANCE DE LA PROPRIETE. SI AUCUNE OBSERVATION NE REMET EN CAUSE DE MANIERE FORMELLE L'ACTIVITE DE L'AERODROME, ELLES EXPRIMENT, TOUTES, LA NECESSITE DE FAIRE RESPECTER PAR LES PILOTES LES REGLES DE NON SURVOL DES ZONES D'HABITAT. CERTAINES PROPOSENT DE LIMITER LES PERIODES D'ACTIVITE (NOTAMMENT POUR L'ACTIVITE VOL A VOILE) POUR PRESERVER LA QUIETUDE DES RIVERAINS NOTAMMENT EN SOIREE.
SUR CHACUN DE CES POINTS, JE VOUS SERAIS OBLIGE DE BIEN VOULOIR M'INDIQUER LA POSITION DES SERVICES DE L'ETAT, PORTEURS DU PROJET, AFIN QUE JE PUISSE EN TENIR COMPTE DANS LA REDACTION DU RAPPORT D'ENQUETE ET DE L'AVIS FINAL.LE BRUIT EST UNE PROBLEMATIQUE DE SANTE RECONNUE ET IL NE SAURAIT ETRE QUESTION DE REJETER LA REALITE DES SITUATIONS DECRITES PAR PLUSIEURS PERSONNES A L'OCCASION DE L'ENQUETE PUBLIQUE .LE PASSAGE D'UN AVION, SURTOUT SI IL VOLE A BASSE ALTITUDE, AU-DESSUS D'UNE HABITATION, PROVOQUE UNE EMERGENCE DU RESSENTI DE LA CONTRAINTE SONORE POUR LES PERSONNES PRESENTES. SI LE SURVOL OCCASIONNEL N'EST PAS DE NATURE A AFFECTER DE MANIERE SIGNIFICATIVE LES HABITANTS DES ZONES DE PROXIMITE DE L'AERODROME, LE SURVOL REPETE DES MEMES SECTEURS REND DIFFICILE LA VIE DANS LA MAISON AVEC LES FENETRES OUVERTES. LES ACTIVITES

EXTERIEURES (JARDIN, TERRASSE) DEVIENNENT QUANT A ELLES PROBLEMATIQUES. EN CONSEQUENCE, LES SURVOLS REPETES A BASSE ALTITUDE PEUVENT LEGITIMEMENT ETRE **CONSIDERES COMME DES TROUBLES DE JOUISSANCE DE LA PROPRIETE.** CEPENDANT, UNE FOIS CE CONSTAT DRESSE, FORCE EST DE CONSTATER QUE CETTE PROBLEMATIQUE NE RENTRE PAS DANS LE CADRE DE LA PROCEDURE DE REVISION DU PEB ET QU'ELLE EST SANS LIEN AVEC L'OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE.

10) VALORISATION DE L'AERODROME FACTEUR DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE DU TERRITOIRE (MR WINCLER REGISTRE PAPIER PERMANENCE DE FONCOUVERTE DU 19/12/2019)

DANS LE REGISTRE D'ENQUETE DE LA MAIRIE DE FONCOUVERTE MR WINCKLER SINQUIETE DU DEVENIR DE L'AERODROME ET DEMANDE A CE QUE L'ON APPORTE DES ELEMENT DE PERENISATION SUR LE DEVENIR DE CELUI-CI, QUI CONTRIBUE A FAIRE DECOUVRIR DE JEUNES TALENTS ET A SUCITER DE NOMBEUSES VOCATIONS

REPONSE DU M.O

Le plan d'exposition au bruit restreint le droit à construire des bâtiments à usage d'habitation ainsi que des équipements publics (L.112-10 du code de l'urbanisme). Une fois approuvé, il est annexé aux PLU et autres schémas de cohérence territoriale auxquels il s'impose (L.112-4 & L.112-6 du code de l'urbanisme). De plus, dans toutes les zones d'un PEB, l'information que le bien se situe dans une zone de bruit afférente à l'aérodrome est obligatoire dans tous les baux et les certificats d'urbanisme (articles L.112-11 et 13 du code de l'urbanisme).
Il n'a pas vocation à valoriser un aérodrome. Il a par contre pour objectif de préserver ces activités présentes et futures.

REPONSE CE
LES INSTALLATIONS DE LA PLATEFORME DOIVENT RESTER POSSIBLES A COURT TERME POUR CONFORTER LA VOCATION DE PORTE D'ENTREE DU TERRITOIRE ET LE RAYONNEMENT REGIONAL EN TANT QU'INSTALLATION DE SECOURS SANITAIRE ET DE SECURITE POUR LES INCENDIE DE FORETS D'AUTANT QUE L'AERODROME BENEFICIE DE DISPOSITIF DE REMPLISSAGE DES CANADERS.
OUTRE, LES RENSEIGNEMENTS TECHNIQUES QUE J'AI PU ETRE AMENE A DEMANDER, JE DEMANDERAIS A MONSIEUR STEPHANE TAYAUD RESPONSABLE DES CONTACTS ENTRE L'AERODROME ET LA MAIRIE DE LEZIGNAN-CORBIERES D'AVANCER SUR LES POINTS SUIVANTS :
- PROCEDER AU RAPPEL REGULIER DES REGLES DE SURVOL DES ZONES D'HABITAT AUPRES DES PILOTES.
CEPENDANT, SUR CE POINT, IL N'EST PAS INUTILE DE RAPPELER QUE LES RESPONSABLES DE L'AEROCLUB AINSI QUE LES SOCIETES ANNEXES DISPOSES SUR LE TERRAIN NE DISPOSENT
D'AUCUN POUVOIR REGLEMENTAIRE. DANS CE DOMAINE, LES PLAINTES EVENTUELLES DES RIVERAINS DOIVENT POUVOIR EGALEMENT ETRE ENTENDUES PAR LE MAIRE ET, LE CAS ECHEANT, REÇUES AU SIEGE DE LA BRIGADE DE GENDARMERIE.
- ENGAGER, EN LIAISON AVEC LES INSTRUCTEURS PILOTES DE L'ASSOCIATION, UNE PROCEDURE DE REDEFINITION DE LA CARTE DU TRACES ET DES COULOIRS DE VOLS QUI EVITERAIT CERTAINS VILLAGES. EN VALIDATION PAR LE SERVICE DE LA DSAC POUR UNE MISE EN APPLICATION.
- FIXER DES CONDITIONS PLUS STRICTES POUR QUE L'ACTIVITE VOL A VOILE DE L'ETE SE DEROULE DANS DES CONDITIONS ACCEPTABLES POUR TOUS.

NOTA :
LES MOUVEMENTS DES HELICOPTERES N'ONT PAS ETE DESIGNES COMME NUISANCES SONORES ET NE SONT PAS PERÇUS COMME UNE SOURCE DE BRUIT IMPORTANTE.

SUR CHACUN DE CES POINTS, JE VOUS SERAIS OBLIGE DE BIEN VOULOIR M'INDIQUER LA POSITION DES SERVICES DE L'ETAT, PORTEURS DU PROJET, AFIN QUE JE PUISSE EN TENIR COMPTE DANS LA REDACTION DU RAPPORT D'ENQUETE ET DE L'AVIS FINAL.

LE CONTENU DETAILLE DE CES OBSERVATIONS SERA RELATE DANS LE RAPPORT D'ENQUETE PUBLIQUE ET POUR CERTAINES EVENTUELLEMENT ASSORTIES DE RECOMMANDATIONS OU DE RESERVES.

FIN