



VU pour être annexé à l'arrêté  
n° 3 du 7 février 2000

Colmar, le

7 FEV. 2000

Pour le Préfet  
et par délégation  
Le Chef de Bureau

  
Christian RIETTE

## AERODROME DE COLMAR-HOUSSEIN

*PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT*

*PLAN N° STBA/EGA/96/Fmc*

*Horizon 2008*

---

**RAPPORT DE PRESENTATION**

## 1. INTRODUCTION

Les hypothèses prises en compte pour l'élaboration de ce projet de plan d'exposition au bruit sont celles transmises par la Direction de l'Aviation Civile Nord-Est. Elles ont été mises au point lors d'une réunion sur place entre District/DAC Nord Est/Service Technique des Bases Aériennes. Elles ont été affinées par fax datant du 14 avril 1999.

L'aérodrome de Colmar-Houssein dispose actuellement d'un Plan d'Exposition au Bruit de référence STBA/EGU/96/A approuvé par l'autorité préfectorale le 18/11/74.

## 2. INFRASTRUCTURE

L'infrastructure est composée de deux pistes parallèles orientées 011°-191° (01/19) :

- une piste principale de 1610 m x 30 m avec un seuil décalé de 210 m au QFU 01
- une piste secondaire de 960 m x 100 m avec un seuil décalé de 200 m à chaque QFU.

## 3. HYPOTHESES DE TRAFIC

Le trafic de l'aérodrome de Colmar-Houssein est estimé à l'horizon 2008 à :

- 1800 mouvements/an d'aviation commerciale
- 55200 mouvements/an d'aviation générale dont
  - 6000 mouvements pour l'activité vol à voile et
  - 2200 mouvements pour le parachutisme.

### 3.1. Aviation Commerciale

Le trafic commercial à l'horizon 2008 est estimé à 1800 mouvements.

La répartition par classe d'appareils est la suivante :

- Biréacteurs lourds (F100)	4 %
- Biréacteurs légers (DA 50)	10 %
- Bi-turbo légers (Beech 200, Beech 350)	80 %
- Bimoteurs (C310)	6 %.

Ces mouvements sont répartis sur 365 jours d'activité.

Le trafic de nuit (22H00-6H00) représente 18 % du trafic commercial.

La répartition du trafic par QFU est de 60 % au QFU 19 et 40 % au QFU 01 pour toutes les classes d'appareils.

L'ensemble des mouvements s'effectue sur la piste principale.

*Trajectoires* : cf plan des trajectoires IFR en annexe.

### 3.2. Aviation Générale (hors vol à voile et parachutisme)

Le trafic d'Aviation Générale hors vol à voile et parachutisme à l'horizon 2008 est estimé à 47000 mouvements.

La répartition des appareils est la suivante :

Classes d'Appareils	Proportions	Types d'Appareils	Répartition du type considéré par rapport au total
Affaire	12 %	Biréacteurs lourds (F100) Biréacteurs légers (DA50) Biturbos lourds (ATR72) Mono et Biturbos légers (Beech 200 - Pilatus) Bimoteurs (C310)	0,5 % 1,4 % 0,1 % 7 % 3 %
Tourisme	28 %	Monomoteurs Hélicos légers (Bell 47)	25 % 3 %
Ecole	60 %	Monomoteurs	60 %

Ces mouvements sont répartis sur 350 jours d'activité (50 % du trafic effectué en semaine, 50 % le Week-end).

Le trafic de nuit (22H00 - 6H00) représente 2,5 % du trafic affaire. Le trafic de nuit de l'aviation générale est négligeable.

La répartition du trafic par QFU est de 60 % au QFU 19 et 40 % au QFU 01 pour toutes les classes d'appareils.

L'ensemble des mouvements s'effectue sur la piste principale.

*Trajectoires :*

Affaire : Les arrivées et les départs se font en IFR (cf procédure de l'aviation commerciale).

Tourisme (monomoteurs) :

Départs : cf plan des départs VFR

Départs : cf plan des départs VFR

<u>QFU 19</u> :	Départ Est	60 %
	Départ Ouest	40 %.
<u>QFU 01</u> :	Départ Ouest	30 %
	Départ Nord	30 %
	Départ Est	40 %.

Arrivées :

<u>QFU 19</u> :	50 % des arrivées se font en direct, et 50 % en tour de piste (TDP Est 85 %) (TDP Ouest 15 %)
<u>QFU 01</u> :	arrivées 100 % en tour de piste (TDP Est 85 %) (TDP Ouest 15 %)

(cf plan TDP en Annexe).

Ecole : Les Arrivées et le départs se font en utilisant le tour de piste. 85 % en TDP.Est et 15% en TDP.Ouest.

### 3.3. Vol à Voile

Le trafic de vol à voile est estimé à 6000 mouvements.

La répartition par type d'appareils est la suivante :

- MS893 (équipé de silencieux) 67 %
- C305 (L19) 33 %.

Ces mouvements sont répartis sur 200 jours d'activité (70 % du trafic s'effectue le Week end ; 30 % la semaine).

Le trafic de nuit est nul.

La répartition du trafic par QFU est de 60 % QFU 19 et 40 % QFU 01.

L'ensemble des mouvements s'effectue sur la piste en herbe.

*Trajectoires* : cf plan en annexe.

### 3.4. Parachutisme

Le trafic à l'horizon 2008 est estimé à 2200 mouvements.

La répartition par type d'appareils est la suivante :

- C207 T 80 %
- C206 20 %.

Ces mouvements sont répartis sur 130 jours d'activité (90 % du trafic s'effectue le Week end. 10 % la semaine).

Le trafic de nuit (22H00-6H00) est nul.

La répartition du trafic par QFU est de 60 % QFU 19 et 40 % QFU 01.

L'ensemble des mouvements s'effectue sur la piste principale.

*Trajectoires :*

**Départs** : cf plan des départs VFR

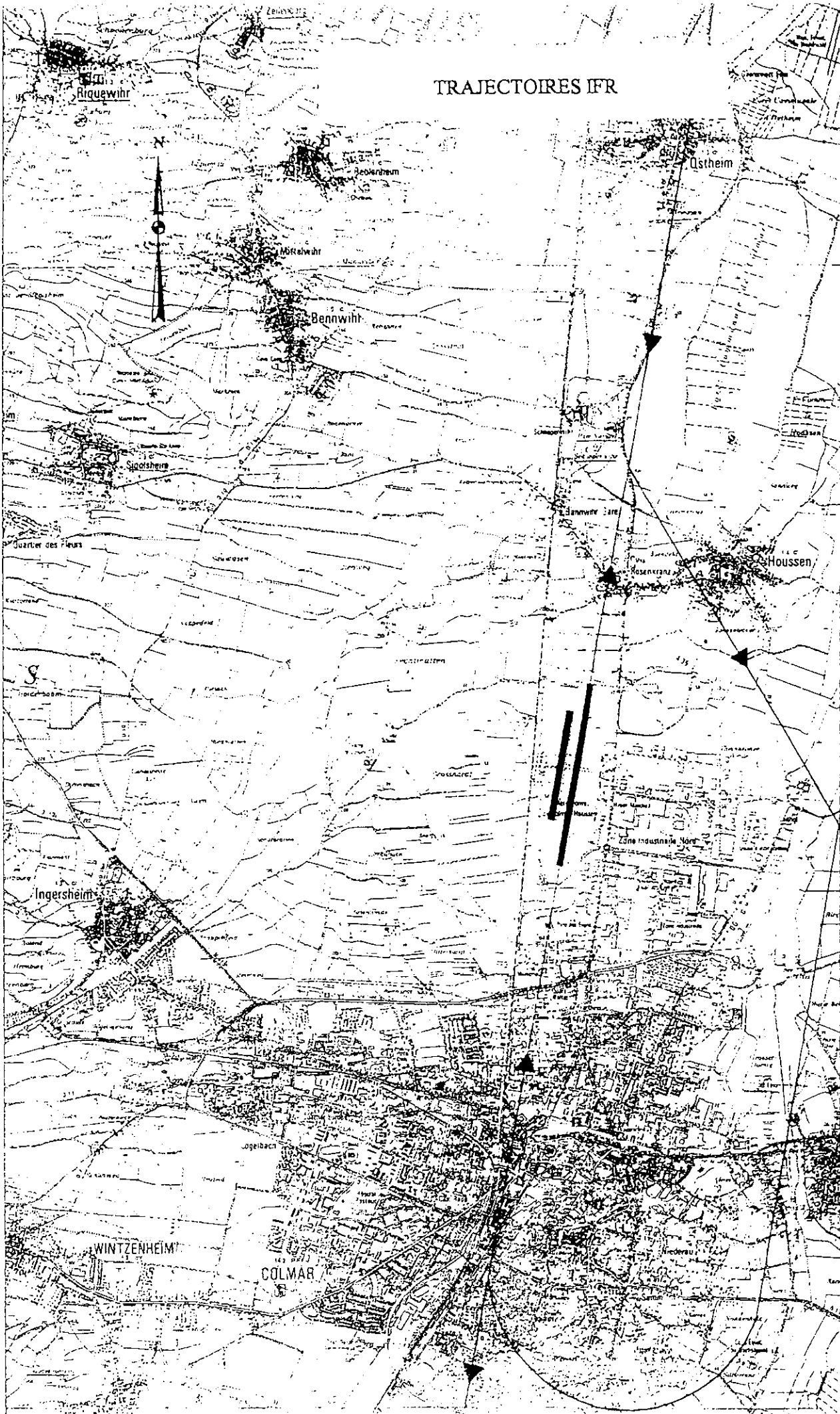
QFU 19 :   Départ Est :  60 %  
              Départ Ouest 40 %.

QFU 01 :   Départ Ouest 30 %  
              Départ Nord  30 %  
              Départ Est   40 %.

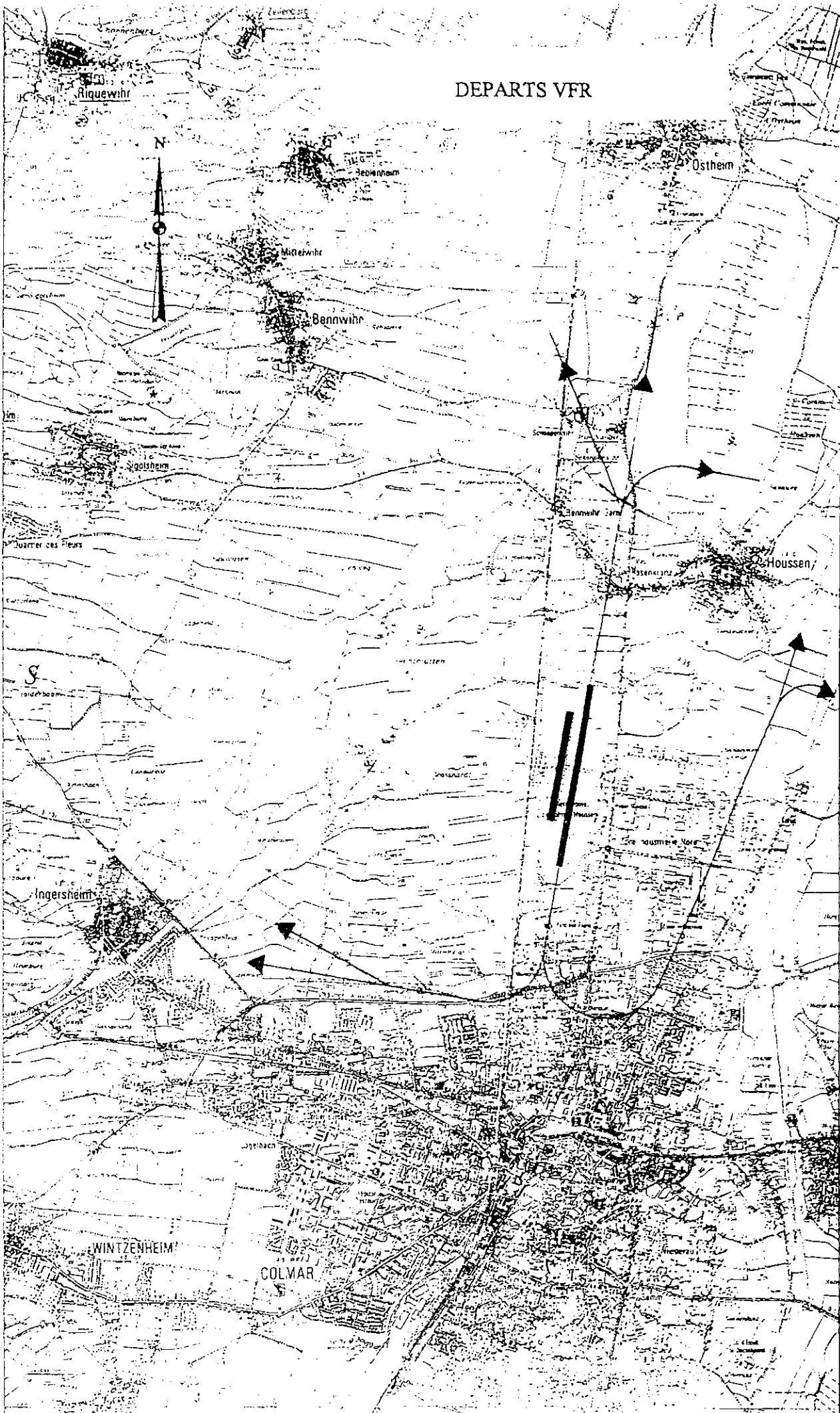
**Arrivées** : les arrivées se font sur le tour de piste à l'Est (cf plan TDP en annexe).

ANNEXES

# TRAJECTOIRES IFR

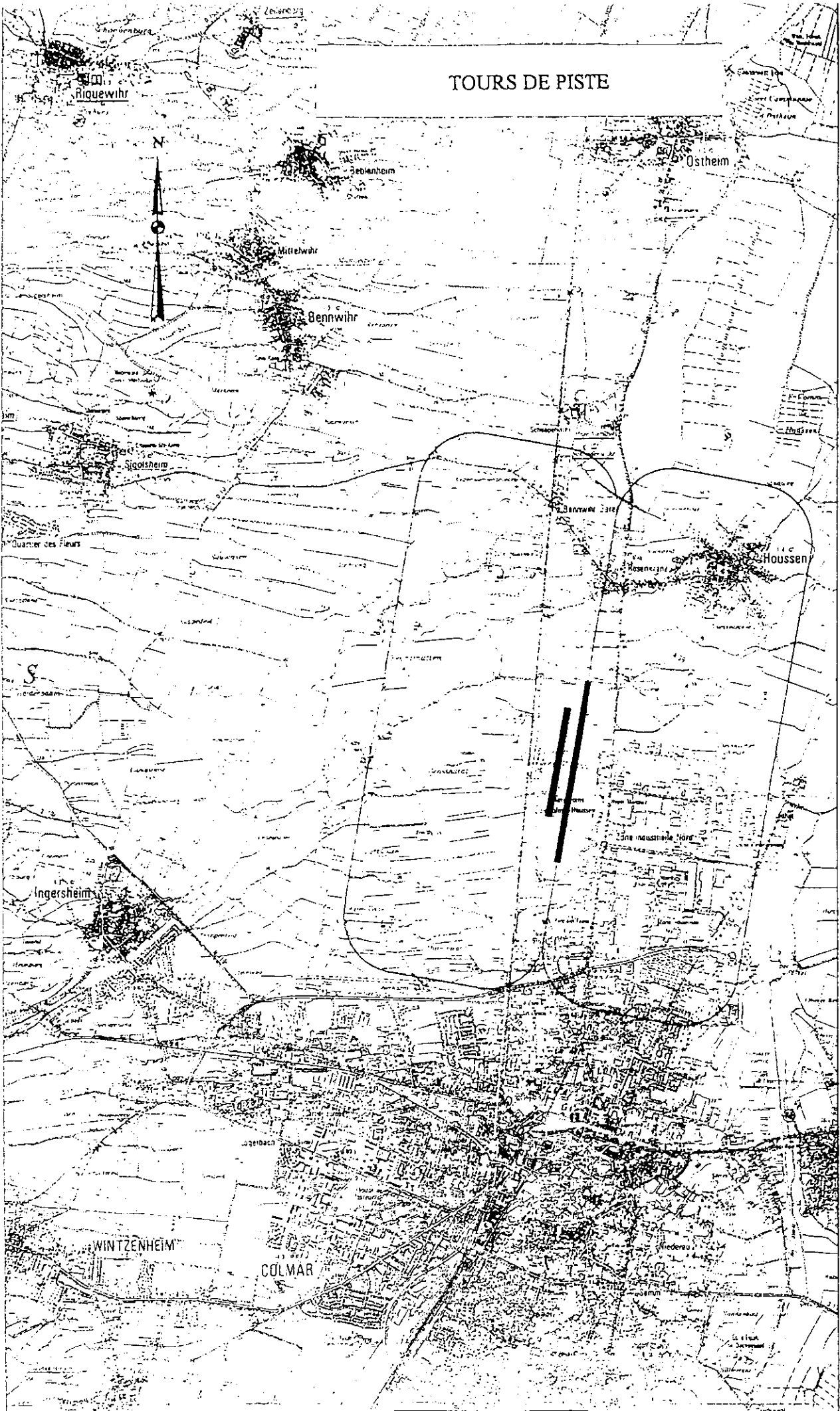


# DEPARTS VFR

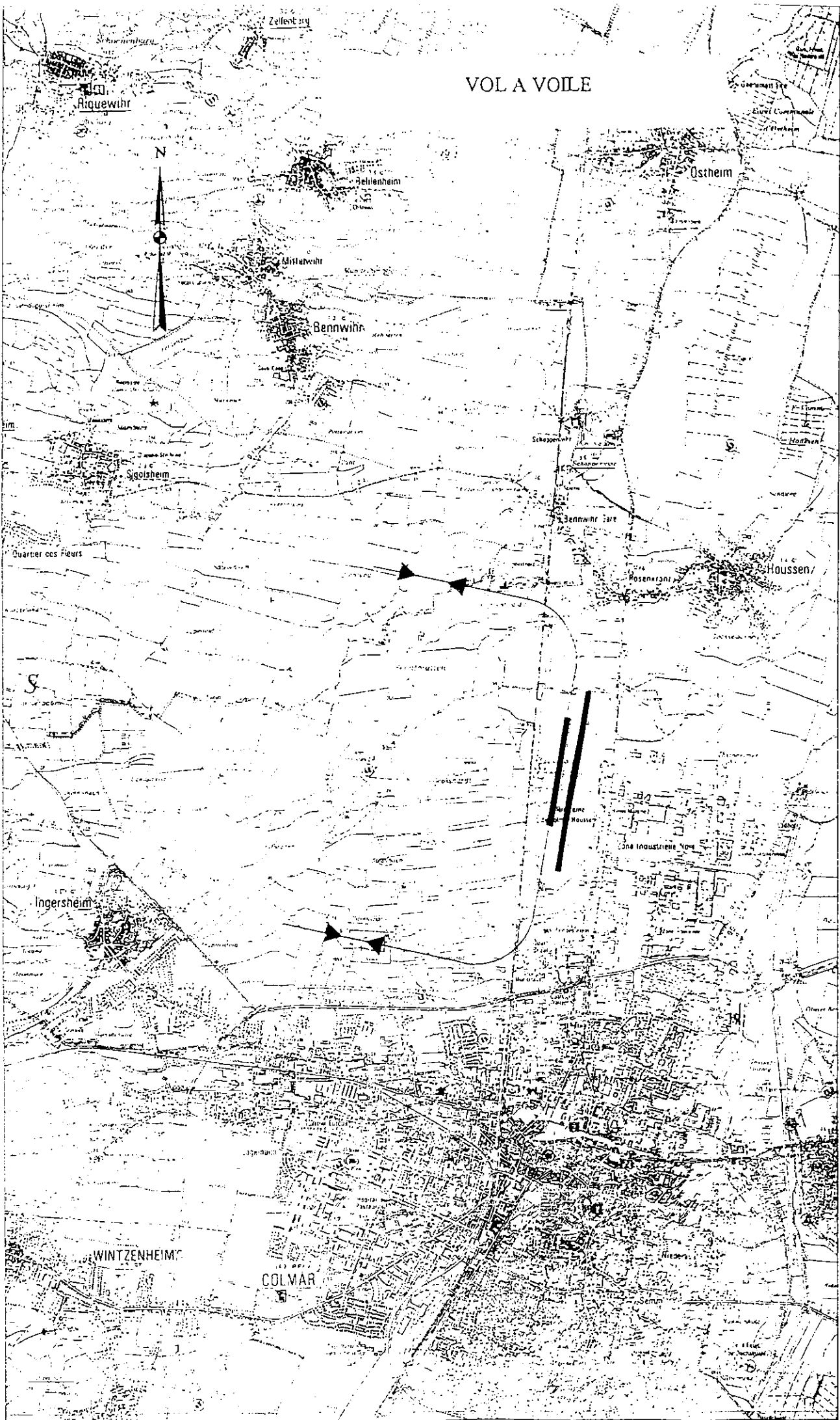




# TOURS DE PISTE



# VOL A VOILE



# ASPECT REGLEMENTAIRE DU PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

## 1. INTRODUCTION

Le bruit est pour les riverains d'aérodromes, la nuisance la plus importante et la plus immédiatement perceptible. Réduire les nuisances sonores et leur impact passe par la mise en oeuvre conjointe de trois politiques :

- la réduction du bruit des avions (bruit à la source), en particulier celui émis par les moteurs, de gros progrès ont été réalisés dans ce domaine au cours des vingt dernières années.
- l'application aux opérations aériennes (atterrissages, décollage et roulage) de procédures dites « à moindre bruit » et l'optimisation de l'exploitation de l'aérodrome (pistes spécialisées, couvre-feu).
- **la limitation du nombre de riverains directement soumis aux nuisances en maîtrisant l'urbanisation au voisinage des aérodromes.**

Cette troisième démarche contrairement aux deux premières, n'est pas limitée par des considérations techniques ou des questions de sécurité.

Elle constitue un élément essentiel dans la définition d'une politique d'aménagement visant à concilier le développement de l'activité aéronautique et la protection des riverains, en déterminant des utilisations de sols compatibles avec cet objectif.

## 2. LA LEGISLATION

L'élaboration du plan d'exposition au bruit repose sur les textes actuellement en vigueur :

- la loi n° 85-696 du 11 Juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes.
- les décrets d'application n°87-339, 87-340 du 21 Mai 1987 et n°97-607 du 31 Mai 1997 relatifs aux règles de protection contre le bruit et à l'aide aux riverains des aérodromes.

Ce dernier fait apparaître une nouvelle opportunité concernant la limite de la zone C.  
En effet les différentes zones de bruit sont définies de la manière suivante :

- La zone de **bruit fort A** est comprise à l'intérieur de la courbe d'**indice 96**
- La zone de **bruit fort B** est comprise entre les courbes d'**indice psophique 96 et 89**
- La zone **bruit modérée C** est comprise entre la courbe d'**indice psophique 89 et une valeur à choisir entre 84 et 72**, où la gêne est encore considérée comme sensible.

La représentation graphique au 1/25000<sup>e</sup> des courbes et des zones constitue le Plan d'Exposition au Bruit.

### 3. L'ETABLISSEMENT ET L'APPROBATION DU PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

La procédure d'approbation des PEB est détaillée dans les pages suivantes.

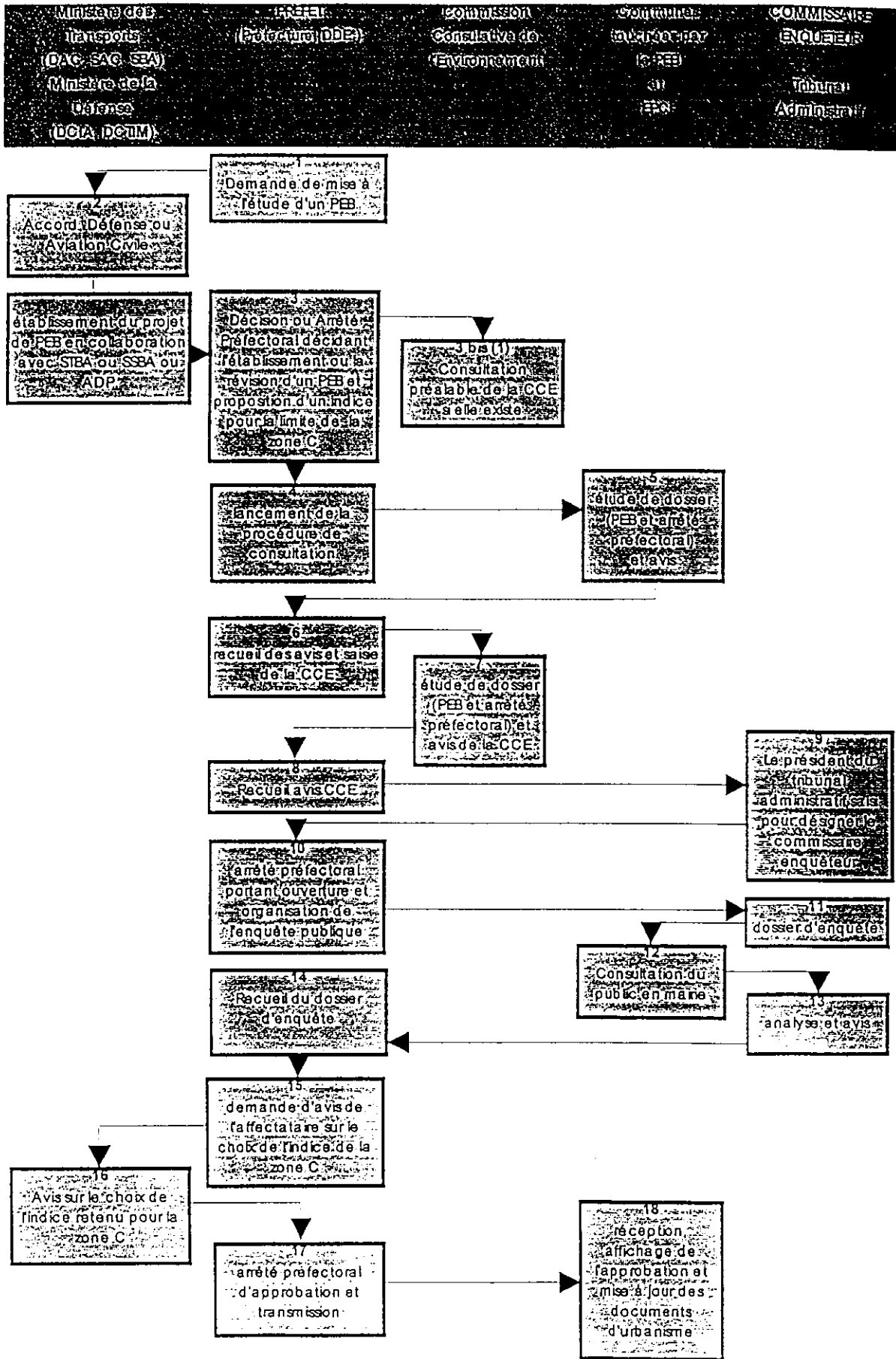
Elle se caractérise par :

1. un recours à la concertation avec la consultation des communes et, lorsqu'elle existe, de la commission consultative de l'environnement (décret n° 87-341 du 21 mai 1987) ;
2. une procédure spécifique d'enquête publique (art. L 147-3 et R 147-9 du Code de l'urbanisme) dont les modalités sont définies par le décret n° 87-339 du 21 mai 1987 ;
3. une approbation par arrêté préfectoral (voir p. 8) ;
4. une annexion du PEB aux plans d'occupation des sols des communes concernées, ceux-ci, comme tous les documents d'urbanisme doivent être compatibles avec le PEB (art. L 147-1 du CU).

Il faut garder à l'esprit que la gêne sonore, bien que diminuant progressivement, existe toujours au delà de la limite extérieure du PEB.

Le choix de cette limite n'a aucune conséquence sur le niveau de la gêne ressentie, il a pour unique effet d'imposer des contraintes plus ou moins fortes sur l'urbanisation. Il importe d'avoir pleinement conscience de cette réalité, surtout lorsque l'on envisage de retenir un indice élevé pour la limite de la zone C et donc une limitation de l'étendue du PEB.

# Procédure d'établissement et d'approbation du plan d'exposition au bruit



### Décision

1 - 2 - 3 La décision d'établir ou de réviser un Plan d'Exposition au Bruit (PEB) est prise par le Préfet avec l'accord exprès soit du Ministre chargé de la Défense pour les aérodromes militaires, soit du Ministre chargé de l'Aviation Civile pour les aérodromes d'intérêt national (Code de l'Urbanisme art. R147-6).

L'affectataire prépare les hypothèses à retenir pour le calcul du PEB et confie l'établissement proprement dit au service compétent (STBA ou SSBA ou ADP). Un projet de PEB est alors transmis au Préfet avec une recommandation pour le choix de l'indice de la zone C.

Au vu du projet de PEB, le Préfet fixe l'indice IP à prendre en compte pour la zone C et prend la décision d'établissement ou de révision du PEB (de préférence sous la forme d'un arrêté).

### Consultations

4 Cette décision doit être publiée dans deux journaux locaux, et la décision est affichée dans chaque mairie et sièges d'EPCI durant un mois (code de l'urbanisme art 147-7). Le projet est alors soumis pour avis aux maires des communes concernées, et s'il y a lieu aux présidents des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) compétents.

5 Les conseils municipaux et les présidents des EPCI disposent de 2 mois pour donner leur avis.

6 Après recueil des avis, le Préfet saisit la Commission Consultative de l'Environnement de l'aérodrome (CCE), lorsqu'elle existe, du projet de PEB accompagné des avis des conseils municipaux et des EPCI (Code de l'Urbanisme art 147-8).

7 - 8 La CCE dispose d'un délai de 2 mois pour formuler son avis

### Enquête publique

8 - 9 - 10 Après recueil des avis, le PEB éventuellement modifié est soumis à enquête publique. Le Préfet saisit le Président du Tribunal Administratif qui désigne un commissaire enquêteur. Le Préfet prend ensuite un arrêté d'organisation d'enquête publique.

La publicité de l'enquête publique doit être affichée en mairie et dans la zone publique de l'aérodrome et publiée dans deux journaux locaux, 15 jours avant le début de l'enquête et durant les huit premiers jours de l'enquête.

11 - 12 Le dossier soumis à l'enquête comprend:

- une notice explicative précisant l'objet de l'enquête et la portée des plans d'exposition au bruit
- le plan d'exposition au bruit
- l'avis des communes intéressées et de la commission consultative de l'environnement s'il y a lieu
- la mention des textes qui régissent l'enquête publique et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère

dans la procédure administrative d'établissement des PEB.

(décret n° 87-339 du 21 mai 1987)

13 Recueil des avis par le commissaire enquêteur et clôture de l'enquête.

14 Le commissaire enquêteur remet au Préfet le dossier d'enquête avec rapport et conclusions. Modification éventuelle du PEB en vue de prendre en compte les résultats de l'enquête publique.

15 Le Préfet demande avis à l'affectataire principal sur le choix définitif de l'indice retenu pour la zone C.

16 Avis de l'affectataire principal sur le choix définitif de l'indice.

17 L'arrêté approuvant le PEB est pris par le Préfet avec l'accord exprès des Ministres concernés (Défense ou Aviation Civile) pour les aérodromes militaires et les aérodromes civils d'intérêt national (Code de l'Urbanisme art. R 147-10).

18 L'arrêté d'approbation et le PEB, transmis par le Préfet sont tenus à la disposition du public en mairies, aux sièges des EPCI compétents et en préfecture. L'avis de mise à disposition des documents doit être publié dans deux journaux locaux et afficher en mairies et aux sièges des EPCI.

Le PEB approuvé est annexé et transcrit dans le POS et autres documents d'urbanisme dont les dispositions doivent être compatibles avec les prescriptions définies à l'art. L 147.5 du Code de l'Urbanisme.

#### 4. LES EFFETS DU PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT SUR L'URBANISME

La maîtrise de l'urbanisation autour des aérodromes est directement liée à l'existence d'un PEB et repose sur un principe général défini à l'article L147-5 du Code de l'Urbanisme : « Dans les zones définies par le PEB l'extension de l'urbanisation et la création ou l'extension d'équipements publics sont interdites lorsqu'elles conduisent à exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit ».

La réglementation de l'urbanisation dans les zones considérées vise à organiser l'utilisation des sols dans l'environnement des aérodromes. Cette organisation n'a pas pour but de stériliser cet environnement mais d'y interdire ou limiter la construction de logements, dans l'intérêt même des populations, et également d'y prescrire des types d'activités peu sensibles au bruit, compatibles avec le voisinage d'un aérodrome.

Le tableau suivant présente, pour les trois zones du PEB et pour chaque type d'opérations, les différentes prescriptions d'urbanisme applicables.



	ZONE A	ZONE B	ZONE C
<b>CONSTRUCTIONS NOUVELLES</b>			
Logements nécessaires à l'activité de l'aérodrome, hôtels de voyageurs en transit	autorisés	autorisés	autorisés
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales	autorisés dans les secteurs déjà urbanisés	autorisés	autorisés
Immeubles d'habitation directement liés ou nécessaires à l'activité agricoles	autorisés dans les secteurs déjà urbanisés	autorisés	autorisés
Immeubles collectifs à usage d'habitation	non autorisés	non autorisés	autorisés si réduction, dans un délai maximum d'un an de la capacité d'accueil d'habitants dans les constructions existantes situées dans la même zone
Habitats groupés (lotissement...), parcs résidentiels de loisirs	non autorisés	non autorisés	non autorisés
Maisons d'habitation individuelle non groupées	non autorisées	non autorisées	autorisées si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par équipements publics si n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil
Constructions à usage industriel, commercial et agricole	admissibles si elles ne risquent pas d'entraîner l'implantation de population permanente	conditions identiques à la zone A	conditions identiques à la zone A
Équipements de superstructures nécessaires à l'activité aéronautique	autorisés s'ils ne peuvent être localisés ailleurs	conditions identiques à la zone A	autorisés
Équipements publics	autorisés s'ils sont indispensables aux populations existantes et s'ils ne peuvent être localisés ailleurs	conditions identiques à la zone A	conditions identiques à la zone A
<b>OPERATIONS DE RENOVATION DES QUARTIERS OU DE REHABILITATION DE L'HABITAT EXISTANT</b>	autorisés sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil	conditions identiques à la zone A	idem A – autorisées si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par équipements publics sous réserve d'un faible accroissement de la capacité d'accueil
<b>AMELIORATION ET EXTENSION MESUREE OU RECONSTRUCTION DES CONSTRUCTIONS EXISTANTES</b>	autorisé s'il n'y a pas d'accroissement assimilable à la construction d'un nouveau logement	conditions identiques à la zone A	idem A + autorisées si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par équipements publics sous réserve d'un faible accroissement de la capacité d'accueil

Les schémas directeurs, les schémas de secteur ainsi que les plans d'aménagement de zones doivent être compatibles avec les prescriptions de l'article L147-5 du Code de l'Urbanisme.

Mais c'est par l'intermédiaire des POS que sont transcrites, de manière effective au niveau du territoire, les prescriptions réglementaires relatives à l'urbanisation dans les zones du PEB. Dans la pratique, les POS doivent donc :

- présenter le problème des nuisances sonores et leurs conséquences sur les partis d'aménagement communal (rapport de présentation);
- proposer un zonage et un règlement compatible avec le PEB (une zone I NA d'extension pavillonnaire est incompatible avec la zone A du PEB, par exemple) , l'échelle du PEB (1/25000) laissant une marge d'appréciation quant à la transcription de ses limites sur les plans de zonage des POS (1/2000);
- présenter, en annexe, le PEB (art. L 147-3 et R 123-24 du CU).

Pour l'instruction des demandes d'utilisation du sol, et en particulier des permis de construire, deux démarches peuvent s'appliquer :

1. lorsqu'il existe un POS rendu public ou approuvé et un PEB approuvé, l'instruction se déroule sur la base des dispositions du POS, sous réserve de sa compatibilité avec les prescriptions de l'article L 147-5 du CU ;
2. lorsqu'il n'existe pas de POS opposable mais uniquement un PEB approuvé les dispositions de l'article L 147-5 sont directement opposables.

Signalons qu'il n'existe pas de procédure de sauvegarde dans l'attente de l'approbation d'un PEB et que dans ce cas les demandes d'utilisation du sol doivent être instruites uniquement sur la base des dispositions d'urbanisme applicables aux territoires concernés.

Notons, enfin, que dans tous les cas, l'information des demandeurs quant à l'existence de prescriptions liées aux zones de bruit, se fait par le biais du certificat d'urbanisme.