



PREFECTURE DE MOSELLE

— Direction générale de l'Aviation civile

Direction de la sécurité de l'Aviation civile Nord-Est

Département Surveillance et Régulation

Division Régulation et Développement durable

Subdivision Développement durable

— Direction départementale des territoires de
Moselle

AERODROME DE SARREGUEMINES - NEUNKIRCH

Rapport de présentation du Plan d'Exposition au Bruit



Le Préfet de la Moselle

Vu pour être annexé à l'arrêté
2018-DST57/SABE/NPN-44 du **18 JUIL 2018**

Le Préfet,
Pour le Préfet,
Le secrétaire Général

Olivier DELCAYROU

1/2

Version du 07 mai 2018
Rédacteur : DD / DSAC-NE
Référence : PEB/RDD-DD/LFGU/Rapport présentation

SOMMAIRE

I DEFINITION D'UN PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT (PEB).....	3
1. FINALITE ET TEXTES DE REFERENCE	3
2. METHODE D'ELABORATION	4
A) UNE EVALUATION DE LA GENE SONORE A COURT, MOYEN ET LONG TERME	4
B) LE LDEN, UN NOUVEL INDICE, MOINS SPECIFIQUE QUE L'INDICE PSOPHIQUE	4
3. CONTENU ET MODALITES D'APPLICATION	5
II LA DEMARCHE D'ELABORATION DU PEB DE SARREGUEMINES - NEUNKIRCH	9
1. PRESENTATION DE L'AERODROME	9
A) LES PISTES	9
B) LES TRAJECTOIRES	9
C) LES PROCEDURES	10
2. LES AERONEFS RETENUS.....	10
3. LES HORIZONS ENVISAGES	11
4. LA REPARTITION DES MOUVEMENTS PAR TYPE D'APPAREIL	11
III PRESENTATION DU PERIMETRE DU PROJET DE PEB DE SARREGUEMINES-NEUNKIRCH	12
1. CHOIX DES INDICES DELIMITANT LES ZONES B ET C.....	12
3. IMPACT SUR L'URBANISATION DES COMMUNES	13
A) LE PERIMETRE CONCERNE.	13
B) ANALYSE DES COURBES (ESTIMATION DU NOMBRE DE PERSONNES ET CONSTRUCTIONS PRESENTES)	13
C) IMPACT SUR L'URBANISATION DES COMMUNES CONCERNEES : EXAMEN DE LA COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME	14
IV LA PROCEDURE D'ELABORATION DU PEB.....	15
1. PHASE D'ETUDE ET PRELIMINAIRES.....	15
2. PHASE ADMINISTRATIVE	15
A) CONSULTATIONS.....	15
B) ENQUETE PUBLIQUE ET APPROBATION	15
ANNEXE 1 : CARTE AERONAUTIQUE.....	16
ANNEXE 2 : DESCRIPTION DES TRAJECTOIRES	17
ANNEXE 3 : HYPOTHESES DE TRAFIC AUX TROIS HORIZONS.....	18
ANNEXE 4 : ANALYSE DES COURBES.....	19
ANNEXE 5 : ARRETE PREFECTORAL D'ELABORATION.....	20
ANNEXE 6 : PLAN D'EXPOSITION.....	23
ANNEXE 7 : CONSULTATION DES COMMUNES ET EPCI.....	24
ANNEXE 8 : CONCLUSION ENQUETE PUBLIQUE.....	25
ANNEXE 9 : FICHE.....	26
FICHE N° 1 : COMMUNE DE SARREGUEMINES	26
FICHE N° 2 : COMMUNE DE FRAUENBERG	27
ANNEXE 10 : GLOSSAIRE	28

I DEFINITION D'UN PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT (PEB)

1. FINALITE ET TEXTES DE REFERENCE

Le PEB est un instrument juridique destiné à maîtriser et à encadrer l'urbanisation en posant des droits à construire dans les zones de bruit au voisinage des aéroports.

Le PEB vise à éviter que des populations nouvelles ne subissent des nuisances sonores, immédiatement ou à terme, dans des secteurs exposés ou susceptibles d'être exposés à un certain niveau de gêne sonore et à préserver l'activité aéronautique avec son éventuel développement de l'infrastructure aéroportuaire.

Si, pour cela, il encadre et limite le droit à construire dans certaines zones, y compris en cas d'extension ayant pour effet d'augmenter la capacité d'accueil, il n'a en revanche aucun impact sur les constructions existantes et les populations déjà installées.

En finalité, ce document d'urbanisme doit être annexé, lorsqu'il existe, au plan local d'urbanisme, au plan de sauvegarde et de mise en valeur et à la carte communale des communes concernées. Les dispositions de ces documents doivent être compatibles avec celles actées dans le PEB.

Les principaux textes de référence sont les suivants :

- Code de l'urbanisme : articles L.112-3 à L.112-17 et R112-1 à R112-17 ;
- Le code de l'environnement : articles L.571-1113; R.571-58...65 et 70...80 ;
- Le code des Transports ; articles L.6361-1...14 ;
- Loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 portant création de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA) ;
- Décret n° 2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement ;
- Décret n° 2012-1470 du 26 décembre 2012 relatif aux modalités d'élaboration des plans d'exposition au bruit de certains aérodromes ;

2. METHODE D'ELABORATION

a) Une évaluation de la gêne sonore à court, moyen et long terme

Le PEB définit les zones autour de l'aéroport à partir d'une évaluation de la gêne sonore susceptible d'être ressentie par les riverains au passage des avions. Cette évaluation est établie, dans le code de l'urbanisme dans l'article R112.1, sur un horizon d'une quinzaine d'années. Ce décret a introduit la prise en compte d'hypothèses sur la base d'un découpage journalier « jour, soirée, nuit » à court et moyen terme, en plus de celles à long terme. Les zones du PEB reflètent donc une combinaison de la réalité du moment et d'une projection dans le temps à plusieurs horizons de la vie de l'aéroport.

Pour ce faire, il est nécessaire de simuler à ces horizons dans le contexte des conditions d'exploitation aéroportuaire, les émissions sonores engendrées par l'activité, ce qui revient à établir des prévisions réalistes concernant les données suivantes :

- Nombre de mouvements d'avions et répartition par type d'avion,
- La typologie des appareils établissant le trafic sur l'aérodrome,
- Répartition des mouvements par trajectoire et par sens d'atterrissage,
- La part des vols de nuit (22h-6h) et de soirée (18h-22h).

b) Le L_{den} , un nouvel indice, moins spécifique que l'indice psophique

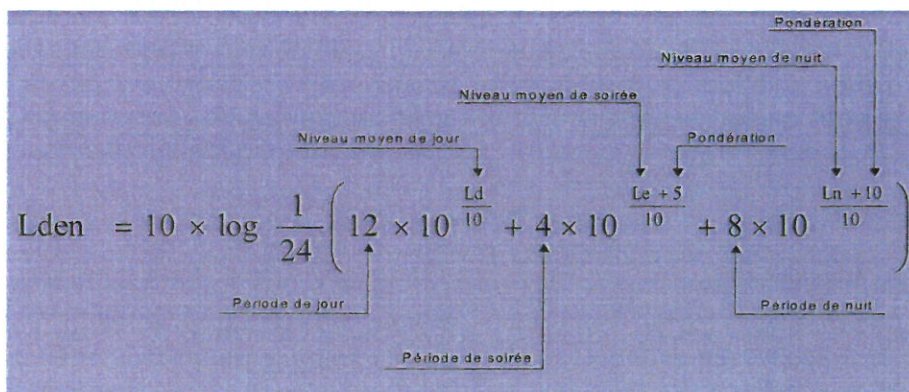
La gêne sonore est calculée au moyen d'un modèle mathématique mettant en équation différents paramètres pour prendre en compte :

- Le bruit émis par chaque modèle d'avion tel qu'il est perçu au sol,
- Le nombre de passages d'avions en 24 heures,
- La perception différente du bruit entre le jour, la nuit et, maintenant, la soirée : chaque vol nocturne est pondéré d'un coefficient 10, chaque vol de soirée d'un coefficient 5.

Sur proposition de l'autorité de contrôle des nuisances sonores, la France a adopté en 2002 l'indice L_{den} . Cet indice exprimé en décibels (dB(A)), évalue l'exposition du bruit pendant une durée déterminée pondérée.

Le logiciel utilisé pour établir les PEB et les PGS est INM (version 7.0) permettant une modélisation de la gêne sonore de plus en plus proche de la réalité. Il permet aussi, grâce à un modèle numérique de terrain (MNT) adapté par l'IGN, la prise en compte du relief.

La formule du L_{den} , qui s'exprime en décibel, est la suivante :


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

3. CONTENU ET MODALITES D'APPLICATION

Le modèle mathématique permet de quantifier la gêne sonore future en chaque point du territoire voisin de l'aéroport. Il est alors possible de relier entre eux, sur une carte, les points où le L_{den} a la même valeur. Le résultat est une courbe entourant tout ou partie de l'aéroport, allongée dans l'axe des pistes en raison du bruit produit lors des opérations de décollage et atterrissage.

Dans la zone comprise à l'intérieure de chaque courbe, la gêne sonore sera supérieure à la valeur de l'indice considéré (par exemple 70 dans la zone de bruit fort) ; à l'extérieur de cette courbe, la gêne sera inférieure, décroissante à mesure que l'on s'éloigne.

Les zones A et B, de bruit fort

Les zones A et B du PEB, appelées zones de bruit fort, sont délimitées par les courbes L_{den} 70 pour la zone A, et par une valeur choisie par le préfet, entre le L_{den} 65 et le L_{den} 62 pour la zone B. Cette modulation est une nouvelle disposition induite par le décret du 26 avril 2002.

Toute construction neuve à usage d'habitation et toute action sur le bâti existant tendant à accroître la capacité d'accueil sont, sauf rares exceptions, non autorisées.

La zone C, de bruit modéré

La zone de bruit modéré C est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone B et la courbe correspondant à une valeur de l'indice L_{den} choisie entre 57 et 52.

Pour les aérodromes mentionnés à l'article R. 112-2, la zone de bruit modéré C est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone B et la courbe correspondant à une valeur de l'indice L_{den} choisie entre 57 et 52. L'indice délimitant la zone C est choisi par le préfet, dans une fourchette allant du L_{den} 57 au L_{den} 52, ce dernier étant le plus protecteur.

Pour rappel, le R112-2 indique que pour les aérodromes où le nombre annuel de mouvements commerciaux n'excède pas 10 000 dans l'une des trois hypothèses de court, moyen ou long terme et caractérisés par une forte variation saisonnière ou hebdomadaire de l'activité aérienne telle qu'elle est prise en compte pour l'élaboration du plan d'exposition au bruit, l'indice L_{den} est déterminé sur un nombre de jours compris entre 180 et 365 au regard des périodes de trafic effectif.

A l'intérieur de la zone C, les restrictions en matière d'urbanisation sont moins contraignantes que dans les zones A et B.

La loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain modifiée par la loi n°2002-3 du 3 janvier 2002 avait introduit la disposition selon laquelle à l'intérieur des zones C, les PEB peuvent délimiter des secteurs où, pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées, à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores. Le Code de l'urbanisme prévoit alors que ces secteurs peuvent être introduits, après enquête publique, postérieurement à la publication du PEB, si la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale concerné en fait la demande.

La zone D

La zone D est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone C et la courbe d'indice L_{den} 50. La zone D ne donne pas lieu à des restrictions des droits à construire, mais étend le périmètre dans lequel l'isolation phonique de toute nouvelle habitation et l'information des futurs occupants, acquéreurs ou locataires du logement, sont obligatoires.

Elle n'est obligatoire que pour les aérodromes 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.

Dans chacune des quatre zones de bruit, le contrat de location d'un immeuble à usage d'habitation doit comporter une clause claire et lisible précisant la zone de bruit où se trouve localisé ledit bien.

	ZONE A $L_{den} \geq 70$	ZONE B $70 > L_{den} \geq 62$	ZONE C $62 > L_{den} \geq 52$ (indices fixés par le préfet)	ZONE D $52 > L_{den} \geq 50$
CONSTRUCTIONS NOUVELLES A USAGE D'HABITATION				
Logements nécessaires à l'activité aéronautique ou liés à celle-ci	Autorisés *			Autorisés *
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales admises dans la zone	Autorisés * dans les secteurs déjà urbanisés	Autorisés *		
Constructions directement liées ou nécessaires à l'activité agricole				
Constructions individuelles non groupées	Non autorisées		Autorisées * si secteur d'accueil 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	
Autres types de constructions nouvelles à usage d'habitation (exemples : lotissements, immeubles collectifs à usage d'habitation)	Non autorisés		Opérations de reconstruction autorisées * si rendues nécessaires par une opération de démolition en zone A ou B, 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 sont respectées et que le coût d'isolation est à la charge exclusive du constructeur	
EQUIPEMENTS PUBLICS OU COLLECTIFS				
Création ou extension	Autorisée * s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes		Autorisée *	Autorisée *
INTERVENTIONS SUR L'EXISTANT				
Rénovation, réhabilitation amélioration, extension mesurée ou reconstruction des constructions existantes	Autorisée * sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances			Autorisées *
Opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain	Non autorisées		Autorisées * sous réserve de se situer dans un des secteurs délimités pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existant, à condition de ne pas entraîner d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores	

* sous réserve d'une isolation acoustique et, le cas échéant, de l'information des futurs occupants

Niveaux d'isolation acoustique devant être atteints dans les différentes zones du PEB

	Zone A	Zone B	Zone C	Extérieur immédiat de la zone C
Constructions à usage d'habitation exceptionnellement admises	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	30 dB(A)
Locaux d'enseignement et de soins	47dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	30 dB(A)
Locaux à usage de bureaux ou recevant du public	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	30 dB(A)

II LA DEMARCHE D'ELABORATION DU PEB DE SARREGUEMINES - NEUNKIRCH

L'article L112-5 du code de l'urbanisme spécifie l'obligation d'élaboration de PEB sur les aérodromes suivants:

1° Aux aérodromes classés selon le code de l'aviation civile en catégories A, B et C ;

2° Aux aérodromes civils ou militaires figurant sur une liste établie par l'autorité administrative compétente de l'Etat ;

3° A tout nouvel aérodrome à réaliser ayant vocation à accueillir le trafic commercial de passagers en substitution d'un aérodrome mentionné au 1°, dont la réalisation a nécessité des travaux déclarés d'utilité publique.

Il s'agit des aérodromes de catégorie A, B et C selon le R.222-5 du code de l'Aviation Civile et de ceux listés en catégorie D, par l'arrêté du 28 mars 1988.

L'aérodrome de Sarreguemines-Neunkirch, ouvert en catégorie D, doit réglementairement être doté de ce document d'urbanisme.

1. PRESENTATION DE L'AERODROME

L'aérodrome de Sarreguemines-Neunkirch, situé à environ 3 kilomètres au nord-est de la ville de Sarreguemines, est un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique. La commune de Sarreguemines est propriétaire et exploitant de l'aérodrome.

a) Les pistes

L'aérodrome dispose de deux pistes en herbe orientées nord-est / sud-ouest.

Une piste mesure 714 m de long sur 80 m de large, d'orientation 05R (054°) / 23L (234°),

L'autre piste mesure 714 m de long sur 150 m de large, d'orientation 05L(054°) / 23R (234°).

b) Les trajectoires

Les tracés, sur fond cartographique annexé, représentent les traces moyennes projetées au sol des procédures de circulation aérienne prises en compte dans l'élaboration du projet de PEB.

En effet, les phénomènes météorologiques, les différents types de système de navigation utilisés et les performances hétérogènes des avions, font que les trajectoires réelles des appareils apparaissent sous forme d'un faisceau plutôt que sous une trace unique. Aussi, pour les besoins de l'étude, une trajectoire médiane a été prise en compte.

Les départs sont représentés en bleu, les arrivées en rouge. (cf annexe 2)

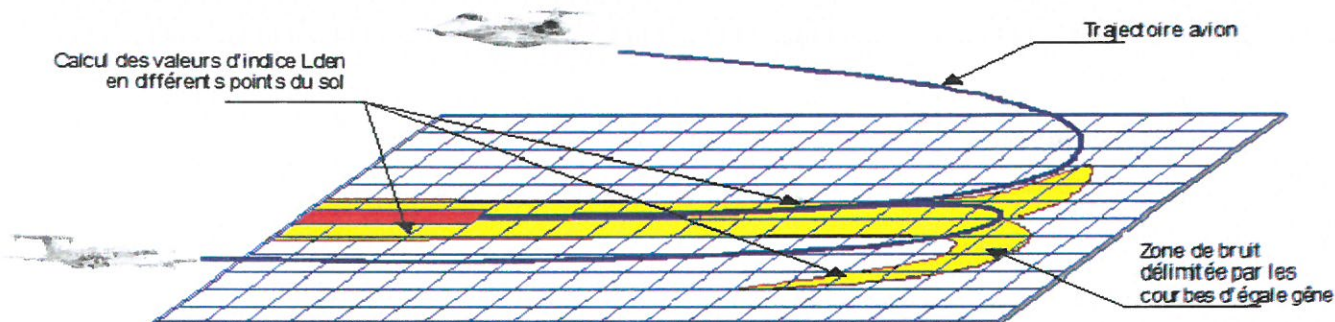
Les trajectoires ont été définies par le service de la navigation aérienne Nord-Est et ont été modélisées par la subdivision développement durable de la direction de la sécurité de l'Aviation civile Nord-Est.

Compte tenu du régime des vents sur l'aérodrome et pour tout type de trafic confondu, la répartition des mouvements par QFU s'établit de la manière suivante :

- pour la piste en herbe 05L / 23R : 5% d'utilisation en QFU 05L et 13% d'utilisation en QFU 23R,
- pour la piste en herbe 05R / 23L : 39% d'utilisation en QFU 05R et 43% d'utilisation en QFU 23L.

Les trajectoires départs sont identifiées conformément à la documentation aéronautique (cf annexe 1).

Pour une modélisation réaliste du bruit généré, les trajectoires des aéronefs ne peuvent être assimilées à des systèmes de type filaire constitués de rails, que les avions suivraient avec précision. L'organisation de la circulation aérienne, l'utilisation ou non des systèmes de gestion de vol, les variables de pilotage et météorologiques conduisent nécessairement à une dispersion significative des trajectoires réelles. Cette dispersion est prise en compte dans la modélisation des courbes de bruit.



La représentation graphique est établie à l'échelle 1/25000^{ème}, conformément à l'article R112-4 et R112-6 du code de l'urbanisme. L'ensemble des 3 courbes résultant du choix des indices devient la représentation graphique du projet de PEB soumis à l'instruction administrative réglementaire. La courbe « Long terme », à échéance 10 ans, est celle soumise à l'enquête publique (cf annexe 4).

c) Les procédures

Procédures VFR :

- Les départs en VFR : (cf la carte VAC de l'aérodrome)
 - Les départs s'effectuent par une montée dans l'axe de piste jusqu'à une hauteur de 500ft, puis ensuite éclatement de la trajectoire en fonction du QDM choisi ;
 - Les départs concernant les vols d'entraînement locaux s'effectuent par un tour de piste à 700ft ;
- Les arrivées en VFR : toutes les arrivées s'effectuent par prise de terrain verticale puis insertion dans le tour de piste à hauteur de 700 ft avec intégration en « vent arrière » selon le QFU en service.

Nota : 1 pied équivaut à environ 30 cm et 1 NM correspond à 1852 mètres

2. LES AERONEFS RETENUS

Les types d'aéronefs identifiés pour la flotte aviation générale sont au nombre de 10. il n'existe pour le moment que quelques types d'appareils pour lesquels le bruit est modélisé. La plupart des monomoteurs à pistons sont répartis en deux types, suivant qu'ils sont équipés d'une hélice à pas fixe ou à pas variable (DR400, PA28).

		
DR400	MS893	ULM



AT3



DR100



HUSKY

Le bruit des avions de tractage des planeurs a été pris en compte : MS893

3. LES HORIZONS ENVISAGES

Les hypothèses de trafic aux trois horizons, en nombre de mouvements annuels par types d'aéronefs et par périodes (jour/soirée/nuit), prises en compte pour l'élaboration de l'avant-projet de plan d'exposition au bruit (APPEB), ont été élaborées par le gestionnaire de la plateforme.

Un mouvement correspond soit à un décollage, soit à un atterrissage, soit à un vol d'entraînement (tour de piste et circuit).

Le propriétaire de l'aérodrome et son délégataire ne prévoit pas de développement des infrastructures sur les dix prochaines années.

Ainsi, les hypothèses de trafic en termes de mouvements d'aéronefs, sont les suivantes :

- A court terme, le nombre de mouvements devrait atteindre 4452 mouvements d'avions, essentiellement ceux du domaine de l'aviation générale en VFR,
- A moyen et long termes, une hypothèse de croissance moyenne d'environ 1% par an a été retenue, soit :
 - à moyen terme : 4800 mouvements
 - à long terme : 5100 mouvements

Le détail des hypothèses de trafic aux trois horizons est présenté en annexe 3.

4. LA REPARTITION DES MOUVEMENTS PAR TYPE D'APPAREIL

Type appareil	Jour / Soir / Nuit en pourcentage		
	Jour	Soir	Nuit
DR400	92%	8%	0%
AT3	92%	8%	0%
MS893	95%	5%	0%
HUSKY	98%	2%	0%
DR100A	100%	0%	0%
VANS	96%	4%	0%
ULM	98%	2%	0%
ULM	96%	4%	0%
MOTOPLANEUR	100%	0%	0%
ROTAX 100CV	98%	2%	0%
LYCOMING 100CV	100%	0%	0%

III PRESENTATION DU PERIMETRE DU PROJET DE PEB DE SARREGUEMINES-NEUNKIRCH

1. CHOIX DES INDICES DELIMITANT LES ZONES B ET C

Le Préfet de Moselle a, par arrêté préfectoral du 06 novembre 2017 (cf. annexe 5), notifié l'élaboration du PEB de Sarreguemines-Neunkirch. Le projet, ainsi défini, reprend les propositions de valeur d'indice L_{den} des courbes :

- **Choix de l'indice L_{den} 62 pour définir la courbe extérieure de la zone de bruit B,**
- **Choix de l'indice L_{den} 52 pour définir la courbe extérieure de la zone de bruit C.**
- **L'indice L_{den} 50 définit la courbe extérieure d'information de la zone D.**

Nota : à compter de la décision d'élaboration du PEB, le Préfet peut, par arrêté, délimiter les territoires à l'intérieur desquels s'appliqueront, par anticipation, pour une durée maximale de 2 ans renouvelable une fois, les dispositions relatives à l'article L112-10 du code de l'Urbanisme concernant la zone C.

A savoir que la zone A est délimitée par la valeur L_{den} 70 db fixée par le décret du 26 avril 2002.

A titre d'information, le tableau comparatif en niveau de bruit produit par :

Appareils	Mesure en dB(A)
Grand magasin, cantine	70
Rue bruyante	70
Sèche-cheveux	70
Air climatisé	Jusqu'à 68
Conversation normale	60
Musique douce	50
Bureau calme	50
Réfrigérateur, bruissement de feuilles	40
Chambre d'hôpital	30
Murmure	30
Respiration normale	10

2. REPRESENTATION GRAPHIQUE

Les courbes de bruits présentées sont issues du logiciel INM (Integrated Noise Model) version 7.0d développé par l'administration américaine de l'Aviation civile.

Le modèle de bruit est constitué de deux composantes : une base de données aéronefs qui comporte des données acoustiques et de performances spécifiques à chaque aéronef et un moteur de calcul qui est le programme informatique qui modélise les émissions sonores et les phénomènes physiques de propagation du son.

Les courbes de niveau de bruit sont ensuite exportées vers un logiciel S.I.G (Système d'Information Géographique) qui permet de présenter ces courbes sur un fond de carte IGN « Scan 25 » spatialement référencées. Pour cette étude, le logiciel dénommé « MAPINFO » version 11.5 a été utilisé

3. IMPACT SUR L'URBANISATION DES COMMUNES

La réglementation de l'urbanisation dans les zones visant à organiser l'utilisation des sols des collectivités communales autour des aérodromes est contrainte dans les zones définies du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome (PEB) par la réglementation à l'article L 112-10 du code de l'urbanisme.

Ce projet de PEB n'a aucun impact sur les PLUs des communes de Sarreguemines et Frauenberg.

a) Le périmètre concerné.

Le projet de plan d'exposition au bruit (PPEB) impacte deux communes :

- SARREGUEMINES,
- FRAUENBERG.

b) Analyse des courbes (estimation du nombre de personnes et constructions présentes)

L'impact des courbes de bruit A, B, C, et D sur l'urbanisme au voisinage de l'aérodrome met en évidence les constatations suivantes :

(Nota bene : la source des calculs de bâtiments déjà présents dans les zones de bruit provient de la couche "Bâti" de la BD TOPO© IGN 2010. Les comptages ont été opérés par requête exécutée sous le logiciel MAPINFO, après superposition des fichiers numérisés des courbes de bruit de l'aérodrome).

La zone A (à l'intérieur de la courbe Lden 70) est incluse dans l'emprise de l'aérodrome.

La zone B (contenue entre la courbe Lden 70 et la courbe Lden 62) est incluse dans l'emprise de l'aérodrome.

La zone C (contenue entre la courbe Lden 62 et la courbe Lden 52) impacte seulement des terrains agricoles.

La zone D (à l'extérieure de la courbe Lden 50), à caractère informatif, n'impacte que des terrains agricoles des communes.

c) Impact sur l'urbanisation des communes concernées : examen de la compatibilité des documents d'urbanisme

Pour mémoire, conformément à l'article L112-3 et L112-4 du code de l'urbanisme, les schémas de cohérence territoriale, les plans locaux d'urbanisme, les plans d'occupation des sols et les cartes communales doivent être compatibles avec les dispositions du PEB.

En pratique, la compatibilité s'apprécie au regard de deux critères. D'une part, il ne doit pas être inscrit de zone d'extension de l'urbanisation à vocation d'habitat dans les zones A, B et C du PEB. D'autre part, il ne doit pas être programmé de réalisation d'équipements publics ou collectifs en zones A et B sauf s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes.

De l'analyse des documents locaux d'urbanisme, il ressort que les communes peuvent être classées en 4 catégories :

- celles où l'impact est nul, les zones de bruit ne couvrant pas les parties urbanisées de la commune ;
- celles où l'impact est faible, la seule zone de bruit couvrant le périmètre des parties habitées de la commune correspondant à la zone D qui ne génère aucune interdiction de construire ;
- celles où l'impact est fort, les zones de bruit B ou C générant des interdictions de construire venant couvrir partiellement des parties habitées de la commune ;
- celles où l'impact est très fort, les zones de bruit B et C venant couvrir, outre des parties habitées, des secteurs ayant vocation à être urbanisés à vocation d'habitat.

Communes impactées par le PPEB		
Superficies impactées par commune (ha)	SARREGUEMINES	FRAUENBERG
Zone A	0,07 ha	0,14 ha
Zone B	0,67 ha	1,73 ha
Zone C	9,07 ha	12,99 ha
Zone D	4,82 ha	6,23 ha

Habitations concernées	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
Indices db(A)	Sup à 70	70 à 62	62 à 52	Sup à 52
Communes	Estimation suivant population INSEE 2014			
SARREGUEMINES	0	0	0	0
FRAUENBERG	0	0	0	0

IV LA PROCEDURE D'ELABORATION DU PEB

1. PHASE D'ETUDE ET PRELIMINAIRES

La première phase de la procédure d'élaboration du PEB consiste à mener les études techniques. Ces études prennent en compte les mouvements d'aéronefs effectifs au cours d'une année et les hypothèses d'évolution données par l'exploitant de l'aérodrome ou son délégant. Elles sont conduites sous l'autorité des préfets des départements concernés avec l'accord du ministre chargé des transports.

2. PHASE ADMINISTRATIVE

Cette phase administrative est destinée à la consultation des collectivités avec l'information du public

a) Consultations

La décision de révision du PEB a été notifiée pour avis (cf annexe 5), accompagnée des plans et projet de rapport de présentation, aux maires des communes concernées et aux présidents des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) compétents dans le cadre des consultations prévues aux articles R112-10 à R112-14 du code de l'urbanisme.

Elle a été publiée dans 2 journaux locaux et affichée dans chaque mairie et siège des EPCI durant un mois.

La consultation des collectivités locales, des EPCI, du Conseil Départemental de Moselle et la Région Grand-Est s'est déroulée à partir du 08 novembre 2017. (cf annexe 7)

Nota : en l'absence de réponse, l'avis est réputé favorable.

b) Enquête publique et approbation

L'enquête publique a pour objet d'informer le public et de recueillir ses appréciations, suggestions et contre-propositions, sur le projet de plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Sarreguemines-Neuenkirch tel que figurant en annexe, comprenant la pièce 2a « Rapport de présentation », la pièce 2b « Annexes » et la pièce 2c « Représentation graphique », afin de permettre à l'autorité compétente de disposer de tous les éléments nécessaires à son information, en vue de déterminer la suite à donner au dossier.

A l'issue des différentes consultations, le Préfet soumet à enquête publique le projet de PEB éventuellement modifié en fonction des avis recueillis. Le président du tribunal administratif est saisi par le Préfet en vue de la désignation d'un commissaire enquêteur.

Le Préfet prend ensuite un arrêté organisant cette enquête ; cet arrêté doit être affiché en mairie, dans la zone côté ville de l'aérodrome et publié dans deux journaux locaux, 15 jours avant le début de l'enquête et durant ses huit premiers jours.

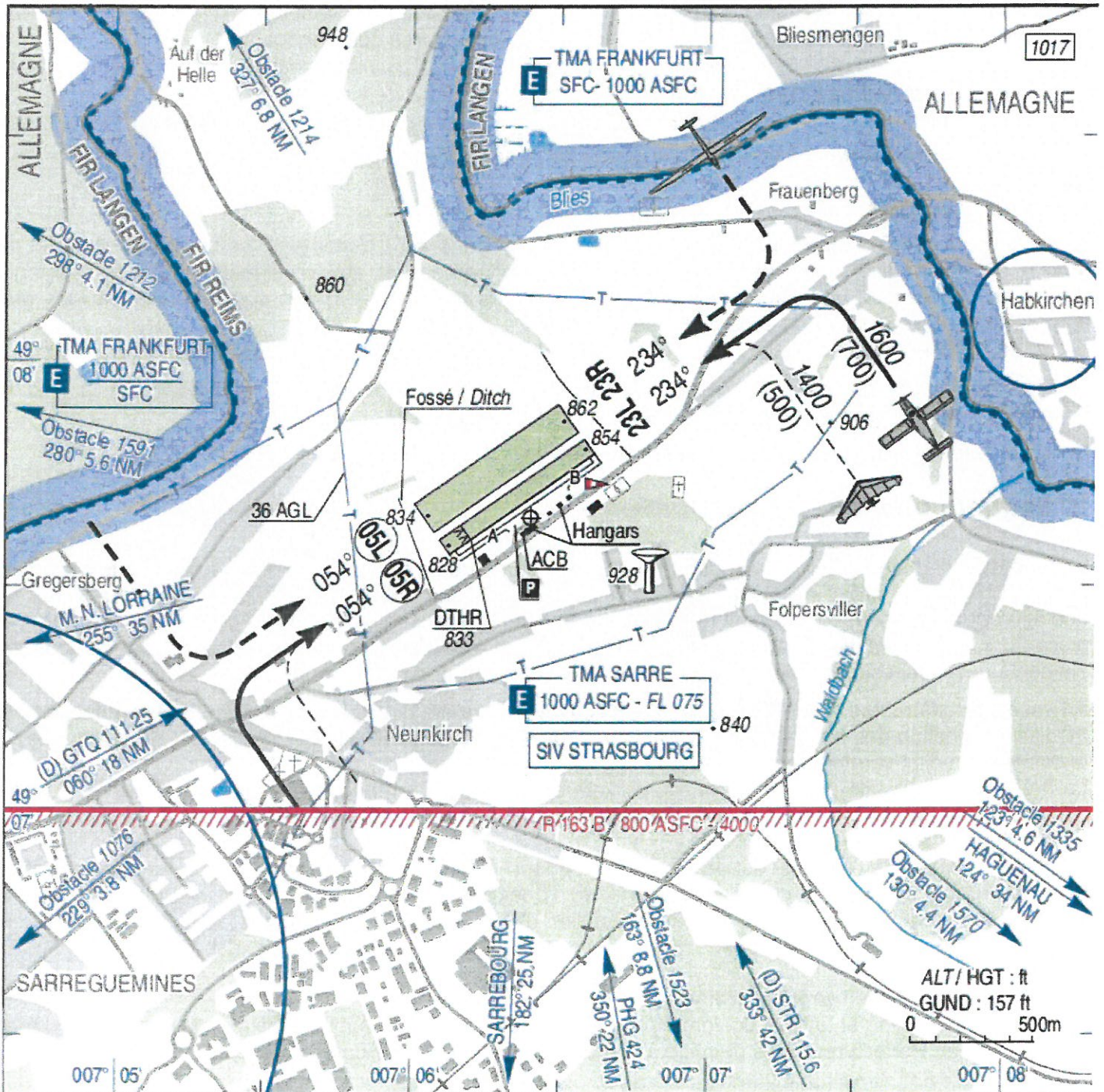
La durée minimale de l'enquête est de 15 jours, le rapport et l'avis du commissaire enquêteur intervenant au plus tard dans un délai d'un mois à l'issue de l'enquête publique. Après avoir recueilli les avis, le commissaire enquêteur remet au Préfet le dossier d'enquête avec son rapport ; le projet de PEB est amendé en fonction des conclusions.

Le préfet prend ensuite l'arrêté approuvant le PEB

L'arrêté d'approbation et le PEB doivent être tenus à la disposition du public dans les mairies et aux sièges des EPCI et en Préfecture. L'avis de mise à disposition doit être publié dans deux journaux locaux et affiché dans les mairies et aux sièges des EPCI.

Conformément aux dispositions de l'article L112-6 du code de l'Urbanisme, le PEB approuvé sera annexé aux plans locaux d'urbanisme, aux plans de sauvegarde et de mise en valeur et aux cartes communales des communes concernées. Les schémas de cohérence territoriale, schémas de secteur, plans locaux d'urbanisme, plans de sauvegarde et de mise en valeur et les cartes communales devront être rendus compatibles avec les dispositions particulières aux zones de bruit autour des aérodromes

ANNEXE 1 : CARTE AERONAUTIQUE



ANNEXE 2 : DESCRIPTION DES TRAJECTOIRES



ANNEXE 3 : HYPOTHESES DE TRAFIC AUX TROIS HORIZONS

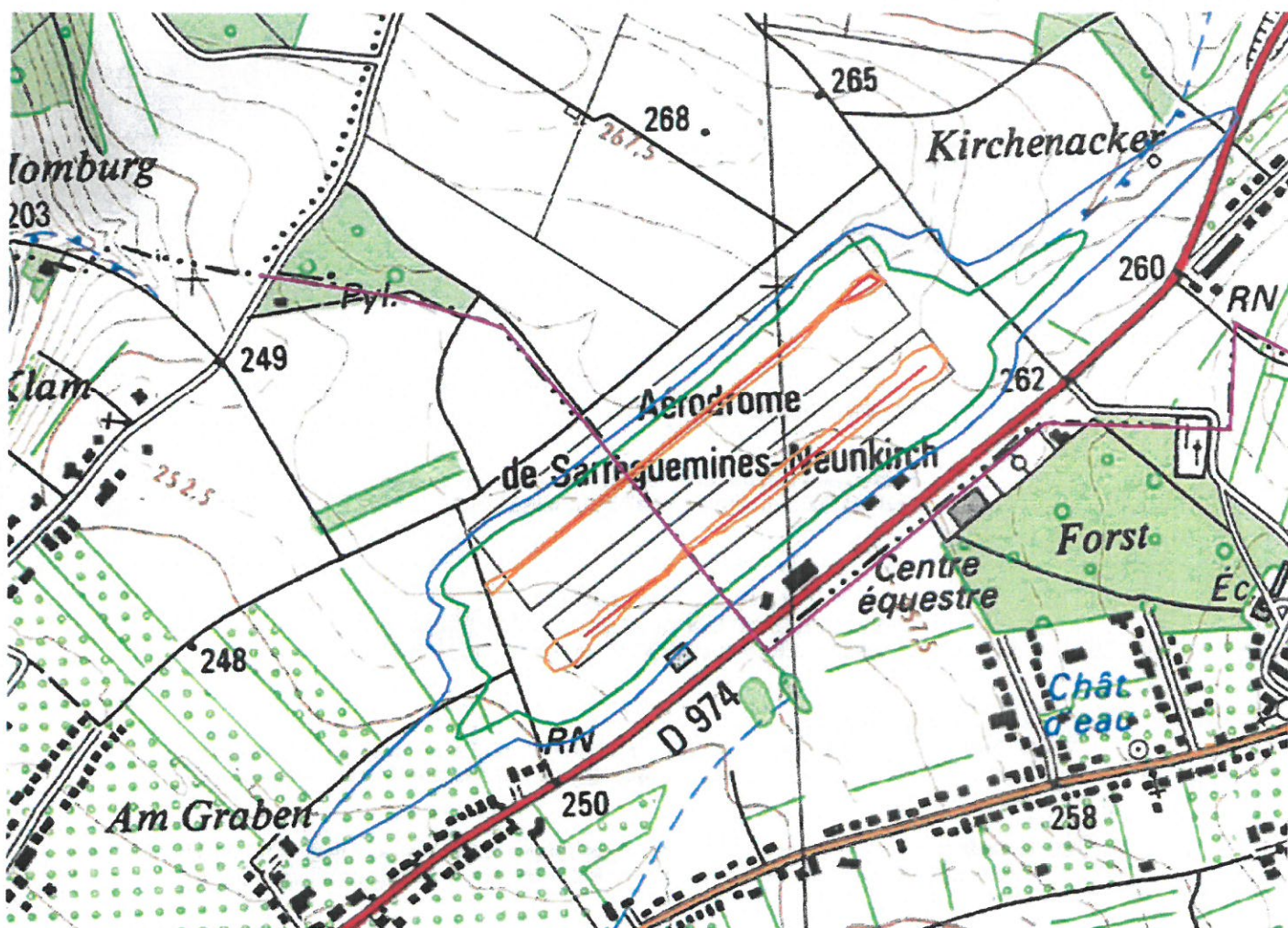
Court terme 2016 – 4452 mouvements

Type d'activité		Mouvements annuels
Aviation générale	DR400	2562
	AT3	208
	MS893	1212
	HUSKY	34
	DR100A	28
	VANS	40
	ULM	232
	MOTOPLANEUR	60
	ROTAX 100CV	44
	LYCOMING 100CV	32

Moyen terme 2021 – 4800 mouvements

Long terme 2026 – 5100 mouvements

ANNEXE 4 : ANALYSE DES COURBES



ANNEXE 5 : ARRETE PREFECTORAL D'ELABORATION



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DE LA MOSELLE

Direction Départementale des
Territoires

Service Aménagement Biodiversité et Eau
Division Environnement
Unité Nature et Prévention des Nuisances

ARRÊTÉ

2017 - DDT57/SABE/NPN - 73 - du 06 NOV. 2017

prescrivant l'élaboration du Plan d'Exposition au Bruit
(PEB) de l'aérodrome de SARREGUEMINES-NEUNKIRCH

LE PREFET DE LA MOSELLE
CHEVALIER DANS L'ORDRE DE LA LEGION D'HONNEUR
CHEVALIER DANS L'ORDRE NATIONAL DU MERITE

- VU le Code de l'Urbanisme et notamment les articles L.112-3 à L.112-17 et L.171-1 et les articles R.112-1 à R.112-17 relatifs aux dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes ;
- VU le Code de l'Environnement et notamment ses articles L.123-1 et suivants, L.571-11 et suivants, R.123-2 et suivants et R.571-58 à R.571-65 relatifs aux Plans d'Exposition au Bruit ;
- VU le Code des Transports ;
- VU le décret n° 2002-626 du 26 avril 2002 fixant les conditions d'établissement des Plans d'Exposition au Bruit et de gêne sonore des aérodromes et notamment ses dispositions relatives à la détermination des nouvelles valeurs d'indices sonores (Lden) à prendre en compte pour la délimitation des zones de bruit des aérodromes ;
- VU le décret N°2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements ;
- VU le décret n° 2012-1470 du 26 décembre 2012 relatif aux modalités d'élaboration des Plans d'Exposition au Bruit de certains aérodromes prenant en compte les spécificités des aérodromes supportant un trafic limité et irrégulier et des aérodromes militaires ;
- VU le code des relations entre le public et l'administration et notamment son article L.243-4 ;

VU l'arrêté n°2017-A-116 du 30 octobre 2017 portant délégation de signature en faveur de Monsieur Alain CARTON, Secrétaire général de la préfecture de la Moselle

VU le rapport de présentation de l'avant-projet du Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Sarreguemines-Neunkirch ;

VU les avis favorables des communes de Sarreguemines et Frauenberg et de la communauté d'agglomérations de Sarreguemines-Confluences, concernées par le bruit de l'aérodrome, sur la fixation des limites des zones de bruit, émis lors des réunions d'information préalable en sous-préfecture de Sarreguemines, les 30 août et 17 octobre 2017 ;

Considérant que les indices Lden définissant les limites extérieures des zones A, B, C et D sont fixées respectivement à 70, 62, 52 et 50 lors de la réunion d'information préalable en sous-préfecture de Sarreguemines le 17 octobre 2017 ;

Considérant qu'il convient d'élaborer un Plan d'Exposition au Bruit tant pour respecter les dispositions réglementaires que pour intégrer l'existence de l'aérodrome dans les règles locales d'urbanisme ;

Considérant qu'il est nécessaire de maîtriser et de limiter l'urbanisation lorsqu'elle pourrait conduire à exposer des populations nouvelles aux nuisances sonores générées par l'activité de l'aérodrome ;

Sur proposition de monsieur le secrétaire général de la préfecture ;

ARRETE

Article 1^{er} : Il est décidé l'élaboration du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome de Sarreguemines-Neunkirch.

Article 2 : Du fait de l'implantation de l'aérodrome au sein d'une zone agricole et des très faibles impacts sur l'urbanisation, les zones du Plan d'Exposition au Bruit de Sarreguemines-Neunkirch sont ainsi définies :

- la zone A est délimitée à l'intérieur de la courbe Lden 70dB
- la limite extérieure de la zone B est fixée à Lden 62dB
- la limite extérieure de la zone C est fixée à Lden 52dB
- la limite extérieure de la zone D est fixée à Lden 50dB

Article 3 : Les communes concernées par le projet de PEB sont :

- Sarreguemines,
- Frauenberg.

.../...

Article 4 : Le présent arrêté sera notifié aux maires des communes de Sarreguemines et Frauenberg ainsi qu'au président de la communauté d'agglomérations de Sarreguemines-Confluences, qui en assureront l'affichage pendant un (1) mois.

A l'issue du délai, un certificat constatant l'accomplissement de la formalité sera transmis au service aménagement biodiversité et eau de la direction

départementale des territoires de la Moselle.

Dès réception de la notification, les conseils municipaux et communautaire disposent d'un délai de deux (2) mois pour faire connaître leur avis sur le projet au préfet. Sans réponse dans le délai imparti, l'avis sera réputé favorable.

Article 5 : Le présent arrêté est susceptible de faire l'objet, dans les deux mois à compter de sa notification – pour le tiers intéressé – ou, de sa publication – pour les personnes ayant intérêt à agir – au recueil des actes administratifs de la préfecture de la Moselle, de recours amiable et contentieux :

- un recours hiérarchique pour Monsieur le ministre de la Transition Écologique et Solidaire ;
- un recours gracieux pour Monsieur le préfet de la Moselle ;
- un recours contentieux pour Monsieur le président du tribunal administratif de Strasbourg.

Tout recours amiable, gracieux et/ou hiérarchique, doit être adressé en recommandé avec accusé de réception. L'exercice d'un recours amiable a pour effet d'interrompre le délai de recours contentieux.

Le délai recommence à courir à compter de la réception du rejet explicite ou implicite. En l'absence de réponse de l'administration au terme du même délai de deux mois, la décision est juridiquement qualifiée de rejet implicite.

Article 6 : Le secrétaire général de la préfecture, le directeur départemental des territoires, les maires des communes de Sarreguemines et de Frauenberg et le président de la communauté d'agglomérations de Sarreguemines-Confluences sont chargés, chacun en ce qui les concerne de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de la Moselle.

Le Préfet,
Pour le Préfet,
Le Secrétaire Général



Alain CARTON

ANNEXE 7 : Consultation des communes et EPCI

Nom	Avis	Date
Communauté d'Agglomérations de Sarreguemines Confluences	Favorable	30 novembre 2017
Sarreguemines	Favorable	11 décembre 2017
Frauenberg	Favorable	17 novembre 2017

ANNEXE 8 : CONCLUSION ENQUETE PUBLIQUE

4 conclusion et avis motivé du commissaire enquêteur.

Par ces motifs, je considère

- que le projet d'élaboration d'un PEB (plan d'exposition au bruit) est nécessaire afin d' établir les différents niveaux de bruit autour de l'aérodrome et leurs conséquences sur l'urbanisation
- que le projet de PEB a fait l'objet d'une consultation des collectivités concernées à savoir : la commune de SARREGUEMINES , la commune de FRAUENBERG , la communauté d'agglomération de Sarreguemines Confluencece.
- que les collectivités consultées ont donné un avis favorable au projet.
- que les zones de bruit ne couvrent pas les zones urbanisées ou urbanisables des communes concernées.
- que l'enquête publique prescrite s'est déroulée conformément à la réglementation et n'a pas fait l'objet d'incident
- que la publicité et l'information du public ont été réalisés à l'occasion de la consultation des collectivités et de l'enquête publique
- que l'enquête publique n'a donné lieu à aucune intervention, observation ou proposition du public.

**En conséquence j'émet un avis favorable sans réserves
à ce projet de PEB.**

Le commissaire enquêteur



Michel BOUR

ANNEXE 9 : Fiche

Fiche n° 1 : Commune de SARREGUEMINES

Population en 2014 : 21956

Zones concernées par le PPEB : zone A (Lden 70), B (Lden 62), C (Lden 52) et D (Lden 50)

Document d'urbanisme : Plan local d'urbanisme Date : 28 juin 2013

Révision en cours : OUI

Compatibilité du document d'urbanisme avec le PPEB :

La commune de SARREGUEMINES est impactée par les zones A, B, C et D du PPEB.

Les terrains concernés par les zones A, B sont dans l'emprise de l'aérodrome. Ceux de la zone C correspondent à des terrains agricoles situés à l'écart des parties bâties du village et les terrains impactés par la zone D ne sont pas soumis à contrainte d'urbanisme.

Ce projet n'a pas d'impact sur l'urbanisme de la commune de Sarreguemines.

Dans ces conditions, le **PPEB et le plan local d'urbanisme (PLU) peuvent être regardés comme compatibles.**



Fiche n° 2 : Commune de FRAUENBERG

Population en 2014 : 552

Zones concernées par le PPEB : zone A (Lden 70), B (Lden 62), C (Lden 52) et D (Lden 50)

Document d'urbanisme : Plan local d'urbanisme Date : 14 octobre 1981

Révision en cours : NON

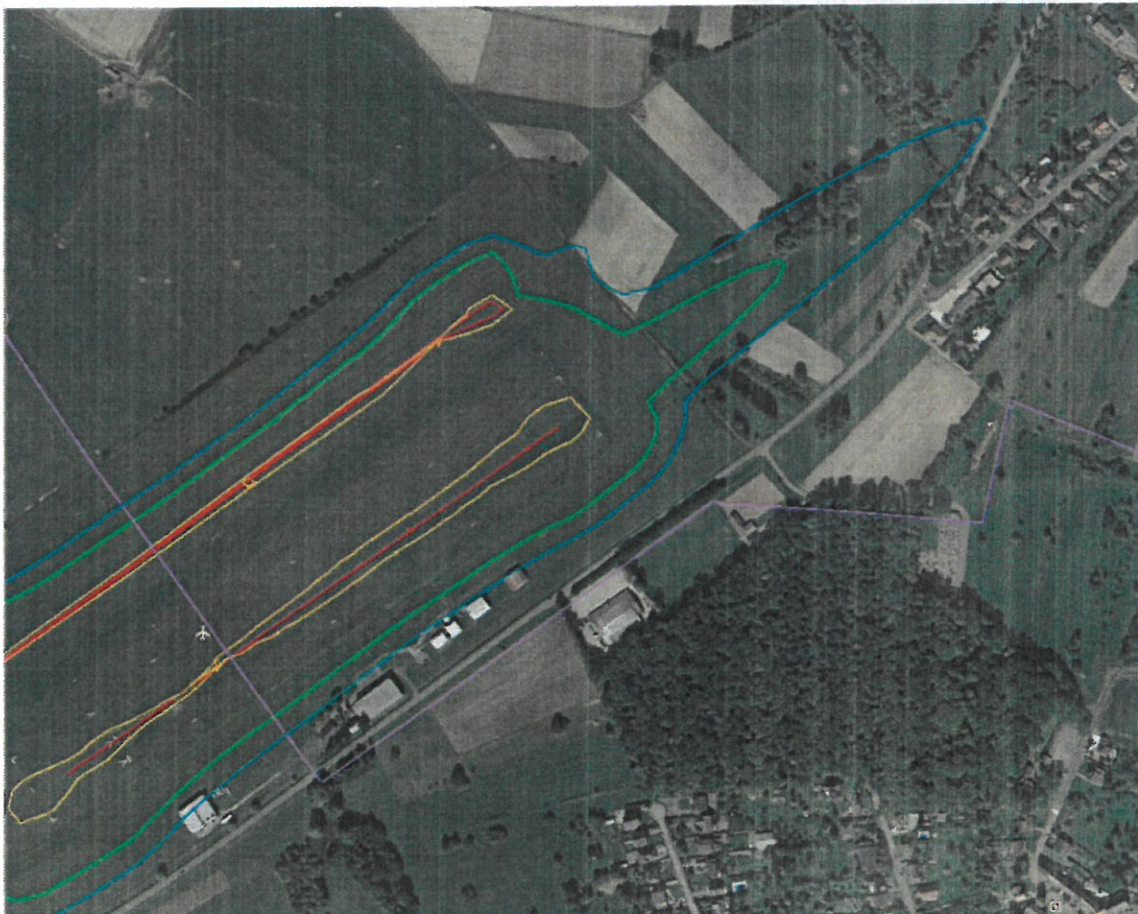
Compatibilité du document d'urbanisme avec le PPEB :

La commune de FRAUENBERG est impactée par les zones A, B, C et D du PPEB.

Les terrains concernés par les zones A, B sont dans l'emprise de l'aérodrome. Ceux de la zone C correspondent à des terrains agricoles situés à l'écart des parties bâties du village et les terrains impactés par la zone D ne sont pas soumis à contrainte d'urbanisme.

Ce projet n'a pas d'impact sur l'urbanisme de la commune de Frauenberg.

Dans ces conditions, le **PPEB et le plan local d'urbanisme (PLU) peuvent être regardés comme compatibles.**



ANNEXE 10 : GLOSSAIRE

ACNUSA	Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires
APPEB	Avant-Projet de Plan d'Exposition au Bruit
CCE	Commission Consultative de l'Environnement
dB(A)	Décibel pondéré "A"
EPCI	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
ft	Pied (Unité de mesure des distances verticales)
IFR	Règles de vol aux instruments
IGN	Institut Géographique National
INM	Logiciel Integrated Noise Model
LDEN	Indice de bruit (Level/Day/Evening/Night)
MNT	Modèle Numérique de Terrain
NDB	Balise non directionnelle
Nm	Mille nautique (Unité de mesure de distance)
PEB	Plan d'Exposition au Bruit
PGS	Plan de Gêne Sonore
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PPEB	Projet de Plan d'Exposition au Bruit
QFU	Direction magnétique de la piste
QNH	Pression atmosphérique au niveau de la mer
SIG	Logiciel Système d'Information Géographique
VFR	Règles de vol à vue

