

*Direction générale de l'Aviation civile*

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

*Département Surveillance et Régulation*

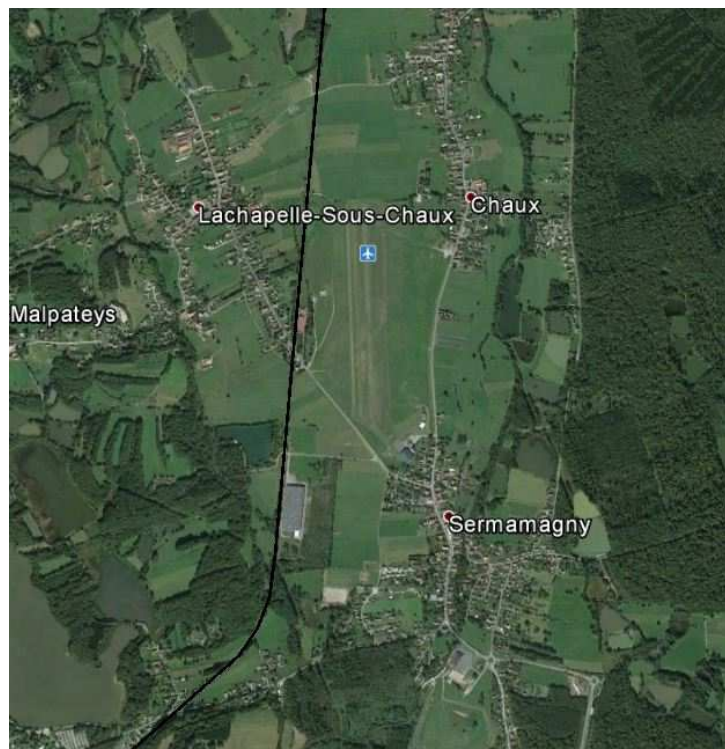
*Division Régulation et Développement durable*

*Subdivision Développement durable*

*Direction départementale des territoires du  
Territoire de Belfort*

# AERODROME DE BELFORT - CHAUX

## Rapport de présentation du Projet de Plan d'Exposition au Bruit



Version du 16 février 2017

Rédacteur : DD / DSAC-NE

Référence : PPEB/RDD-DD/LFGG/Rapport présentation

## SOMMAIRE

<b>I DEFINITION D'UN PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT (PEB) .....</b>	<b>3</b>
<b>1. FINALITE ET TEXTES DE REFERENCE.....</b>	<b>3</b>
<b>2. METHODE D'ELABORATION .....</b>	<b>4</b>
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
<b>3. CONTENU ET MODALITES D'APPLICATION.....</b>	<b>5</b>
<b>II LA DEMARCHE D'ELABORATION DU PEB DE BELFORT-CHAUX .....</b>	<b>8</b>
<b>1. PRESENTATION DE L'AERODROME.....</b>	<b>8</b>
A) LES PISTES .....	8
B) LES TRAJECTOIRES.....	8
C) LES PROCEDURES.....	9
<b>2. LES AERONEFS RETENUS .....</b>	<b>9</b>
<b>3. LES HORIZONS ENVISAGES.....</b>	<b>10</b>
<b>4. LA REPARTITION DES MOUVEMENTS PAR TYPE D'APPAREIL.....</b>	<b>10</b>
<b>III PRESENTATION DU PERIMETRE DU PROJET DE PEB DE BELFORT CHAUX .....</b>	<b>11</b>
<b>1. CHOIX DES INDICES DELIMITANT LES ZONES B ET C .....</b>	<b>11</b>
<b>3. IMPACT SUR L'URBANISATION DES COMMUNES .....</b>	<b>12</b>
A) LE PERIMETRE CONCERNE. ....	12
B) ANALYSE DES COURBES (ESTIMATION DU NOMBRE DE PERSONNES ET CONSTRUCTIONS PRESENTES) .....	12
C) IMPACT SUR L'URBANISATION DES COMMUNES CONCERNEES : EXAMEN DE LA COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME .....	13
<b>IV LA PROCEDURE D'ELABORATION DU PEB .....</b>	<b>14</b>
<b>1. PHASE D'ETUDE ET PRELIMINAIRES .....</b>	<b>14</b>
<b>2. PHASE ADMINISTRATIVE .....</b>	<b>14</b>
A) CONSULTATIONS.....	14
B) ENQUETE PUBLIQUE ET APPROBATION .....	14
<b>ANNEXE 1 : CARTE AERONAUTIQUE .....</b>	<b>15</b>
<b>ANNEXE 2 : DESCRIPTION DES TRAJECTOIRES.....</b>	<b>16</b>
<b>ANNEXE 3 : HYPOTHESES DE TRAFIC AUX TROIS HORIZONS .....</b>	<b>17</b>
<b>ANNEXE 4 : ANALYSE DES COURBES .....</b>	<b>18</b>
<b>ANNEXE 5 : ARRETE PREFECTORAL DE REVISION .....</b>	<b>19</b>
<b>ANNEXE 6 : PROJET DE PLAN D'EXPOSITION.....</b>	<b>21</b>
<b>ANNEXE 7 : CONSULTATION DES COMMUNES ET EPCI .....</b>	<b>22</b>
<b>ANNEXE 8 : CONCLUSION ENQUETE PUBLIQUE .....</b>	<b>23</b>
<b>ANNEXE 9 : FICHE .....</b>	<b>24</b>
FICHE N° 1 : COMMUNE DE LACHAPELLE-SOUS-CHAUX.....	24
FICHE N° 2 : COMMUNE DE CHAUX .....	25
FICHE N° 3 : COMMUNE DE SERMAMAGNY .....	26
<b>ANNEXE 10 : GLOSSAIRE.....</b>	<b>27</b>

## 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 ;
- Décret n° 97-607 du 31 mai 1997 relatif aux règles de protection contre le bruit et à l'aide aux riverains des aérodromes ;
- Loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 portant création de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA) ;
- Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain modifiée par la loi n° 2002-3 du 03 janvier 2002 ;
- Loi n° 2003-590 du 2 juillet 2003 urbanisme et habitat.
- 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, depuis l'entrée en vigueur des dispositions du décret du 26 avril 2002, sur un horizon d'une quinzaine d'années. Ce décret 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

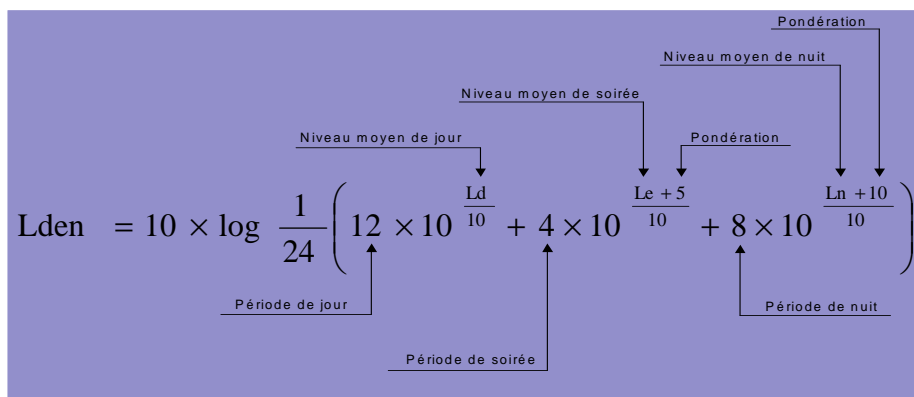
La gêne sonore est calculée au moyen d'un modèle mathématique mettant en équation différents paramètres pour prendre en compte :

- 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 (dbA), 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 disposition nouvelle introduite 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

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.

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 introduit une disposition nouvelle en ce sens qu'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. La loi n°2003-590 du 2 juillet 2003 prévoit 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

Dans cette zone, l'indice est compris entre la valeur limite de la zone C et la courbe d'indice  $L_{den}$  50, limite inférieure fixée par le décret n°2002-626 du 26 avril 2002.

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 aéroports pour lesquels le nombre annuel des mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes, a dépassé 20 000 lors de l'une des 5 années civiles précédentes.

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 $70 > L_{den} \geq (62 \text{ à } 65)$	ZONE C $(62 \text{ à } 65) > L_{den} \geq (52 \text{ à } 57)$ (indices fixés par le préfet)	ZONE D $(52 \text{ à } 57) > L_{den} \geq 50$
<b>CONSTRUCTIONS NOUVELLES A USAGE D'HABITATION</b>				
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	
<b>EQUIPEMENTS PUBLICS OU COLLECTIFS</b>				
Création ou extension	Autorisée * s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes		Autorisée *	Autorisée *
<b>INTERVENTIONS SUR L'EXISTANT</b>				
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
<b>Constructions à usage d'habitation exceptionnellement admises</b>	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	30 dB(A)
<b>Locaux d'enseignement et de soins</b>	47dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	30 dB(A)
<b>Locaux à usage de bureaux ou recevant du public</b>	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	30 dB(A)

## **II LA DEMARCHE D'ELABORATION DU PEB DE BELFORT-CHAUX**

La loi du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes a rendu obligatoire l'élaboration d'un PEB sur les aérodromes civils ou militaires. Il s'agit des aérodromes de catégorie A, B et C selon le code de l'Aviation Civile et de ceux listés en catégorie D, par l'arrêté du 28 mars 1988.

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

### **1. PRESENTATION DE L'AERODROME**

L'aérodrome de Belfort-Chaux, situé à environ 7 km au nord-ouest de la ville de Belfort, est un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique. Le département du Territoire de Belfort est propriétaire de l'aérodrome et l'association «les aéroclubs de Belfort et de sa région » en a la gestion.

#### **a) Les pistes**

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

La piste avions/ULM mesure 920 m de long sur 50 m de large, d'orientation 18 (176°) / 36 (356°).

La piste planeurs mesure 920 m de long sur 80 m de large, d'orientation 18 (176°) / 36 (356°).

#### **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 :

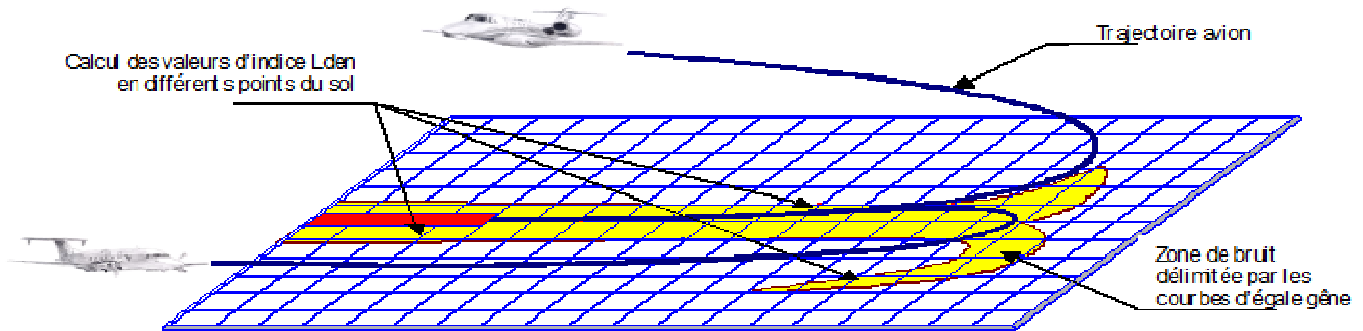
- pour les pistes en herbe : 94% d'utilisation en QFU 18 et 6% d'utilisation en QFU 36.

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<sup>ème</sup>, 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 1000ft ;
- Les arrivées en VFR : toutes les arrivées s'effectuent par prise de terrain verticale puis insertion dans le tour de piste à hauteur de 1000 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 2. 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, C172, C150).



Type hélice à pas fixe



Type hélice à pas variable

### 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 commerciaux devrait atteindre 5471 mouvements d'avions, essentiellement ceux du domaine de l'aviation générale en VFR,
- A moyen et long termes, une hypothèse de croissance nulle par an a été retenue, soit :
  - 5471 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 / C150 / C172	93%	7%	0%
ULM	87%	13%	0%
Remorqueur Tetras CSR	90%	10%	0%
Remorqueur MS893	93%	7%	0%

### **III PRESENTATION DU PERIMETRE DU PROJET DE PEB DE BELFORT CHAUX**

#### **1. CHOIX DES INDICES DELIMITANT LES ZONES B ET C**

Le Préfet du Territoire de Belfort a, par arrêté préfectoral du 23 novembre 2016 (cf. annexe 5), notifié l'élaboration du PPEB de Belfort-Chaux. 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  $L_{den}$  56 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 délimité 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 :**

<b>Appareils</b>	<b>Mesure en dB(A)</b>
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 aéronaves qui comporte des données acoustiques et de performances spécifiques à chaque aéronave 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 pas d'impact sur les PLUs/POS des communes de Chaux, Sermamagny et Lachapelle-sous-Chaux.

### a) Le périmètre concerné.

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

- LACHAPELLE-SOUS-CHAUX,
- CHAUX,
- SERMAMAGNY.

### 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 et concerne également des terrains agricoles.

**La zone C (contenue entre la courbe Lden 62 et la courbe Lden 56)** impacte des terrains agricoles et une zone d'habitation de la commune de Sermamagny.

**La zone D (à l'extérieur de la courbe Lden 50)**, à caractère informatif, impacte des maisons d'habitation des trois communes concernées.

### **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.

<b>Communes impactées par le PPEB</b>			
Superficies impactées par commune (ha)	<b>Lachapelle-sous-Chaux</b>	<b>Chaux</b>	<b>Sermamagny</b>
Zone A		<b>5,28</b>	<b>0,78</b>
Zone B	<b>0,49</b>	<b>15,72</b>	<b>2,74</b>
Zone C	<b>9,71</b>	<b>14,7</b>	<b>23,28</b>
Zone D	<b>22,6</b>	<b>32,7</b>	<b>86,2</b>

Habitations concernées	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
Indices db(A)	Sup à 70	70 à 62	62 à 56	Sup à 56
Communes	Estimation suivant population INSEE 2012			
<b>LACHAPELLE SOUS CHAUX</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>26</b>
<b>CHAUX</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>11</b>
<b>SERMAMAGNY</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>14</b>	<b>156</b>

## **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 délégué. 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 d'élaboration du PPEB 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 communes concernées, des EPCI, du Conseil Départemental du Territoire de Belfort et la Région Bourgogne-Franche Comté s'est déroulée à partir du 29 novembre 2016. (cf. annexe 7)

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

#### **b) Enquête publique et approbation**

La présente 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 Belfort-Chaux 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.

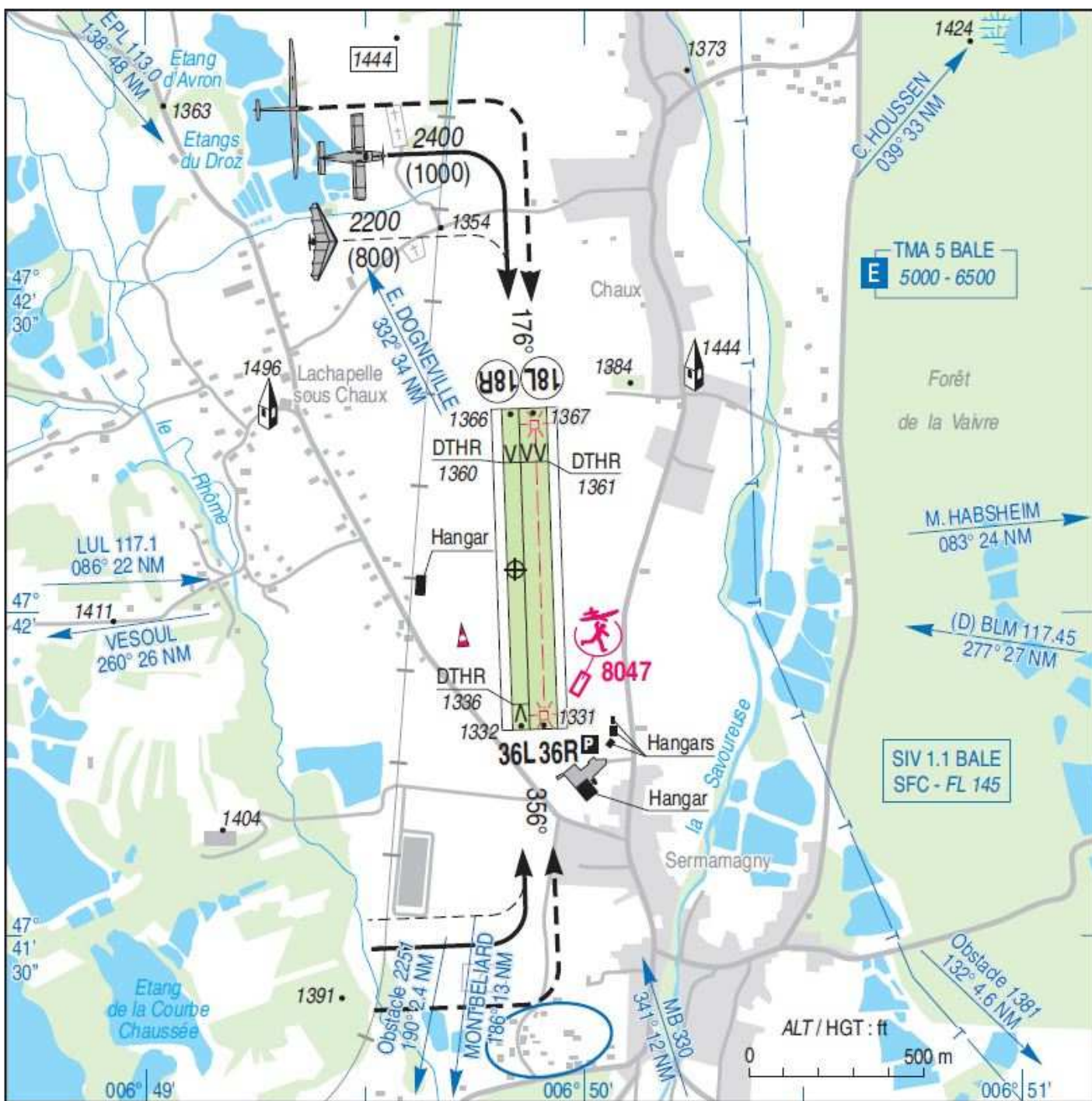
Le Préfet prend ensuite un arrêté organisant cette enquête ; cet arrêté doit être affiché en mairie, dans la zone publique de l'aérodrome et publié dans deux journaux locaux, 15 jours avant le début de l'enquête et durant ses huit premiers jours.

La durée minimale de l'enquête est d'un mois, 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 puis l'arrêté préfectoral d'approbation est publié.

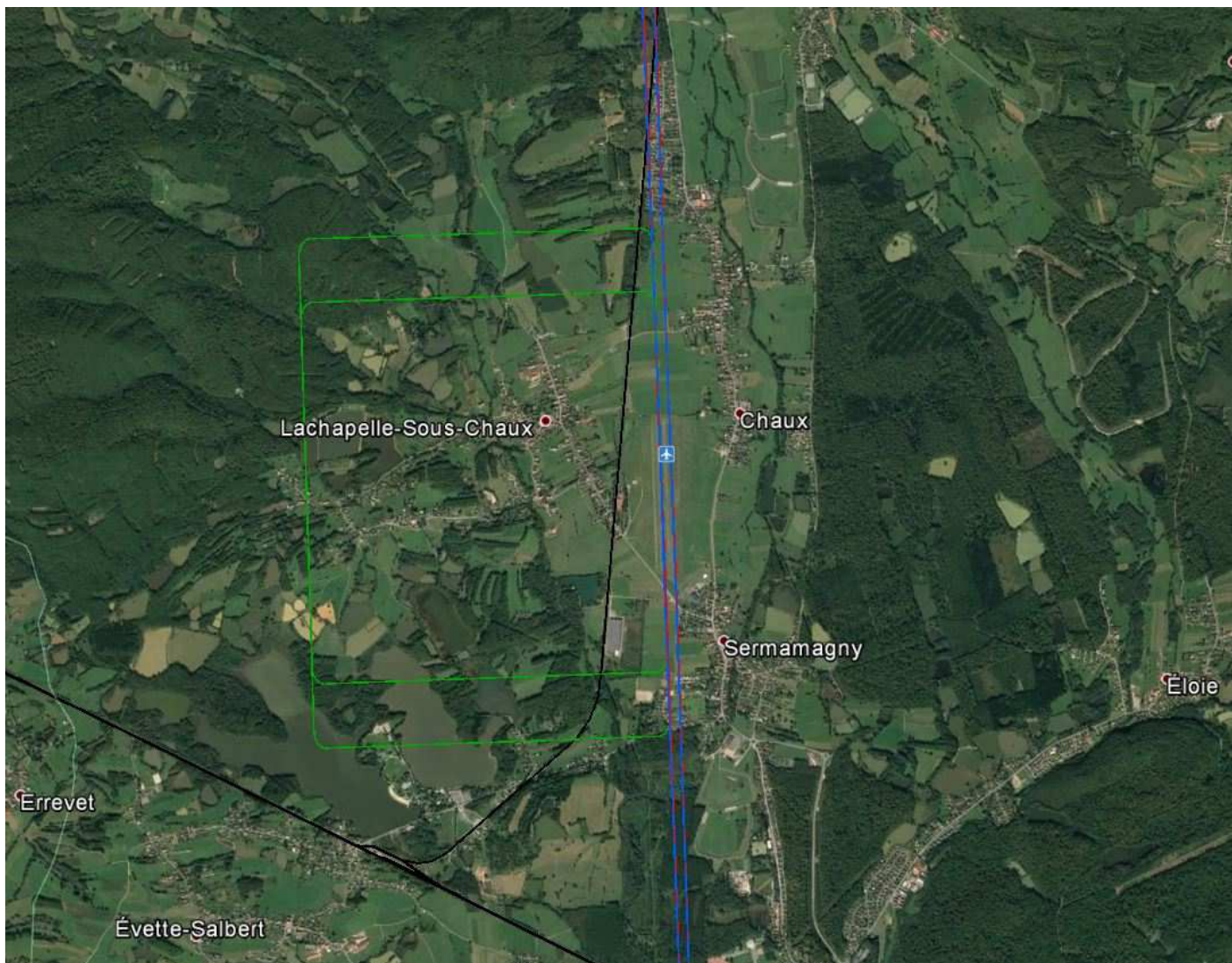
L'arrêté d'approbation et le PEB doivent être tenus à la disposition du public dans les mairies et aux sièges des EPCI et en Préfecture. L'avis de mise à disposition doit être publié dans deux journaux locaux et affiché dans les mairies et aux sièges des EPCI.

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

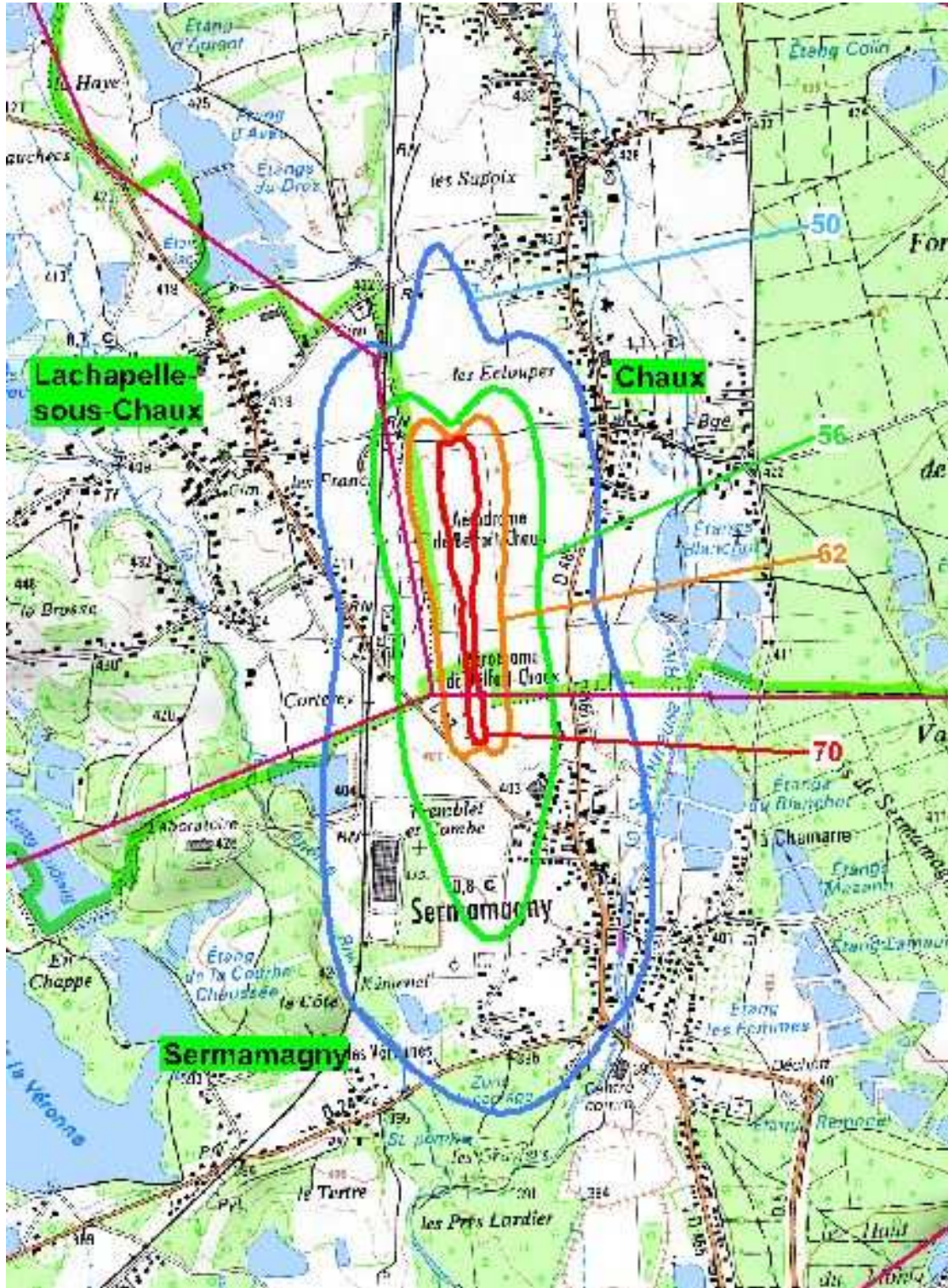
**Court terme 2015** – 5471 mouvements

Type d'activité		Mouvements annuels
Aviation générale	DR400 / C150 / C172	4300
	ULM	738
	Tetras CSR	388
	MS893	45

**Moyen terme 2020** – 5471 mouvements

**Long terme 2025** – 5471 mouvements

## ANNEXE 4 : ANALYSE DES COURBES



## ANNEXE 5 : ARRETE PREFECTORAL DE REVISION



PREFET DU TERRITOIRE DE BELFORT

Préfecture

Secrétariat Général  
aux Affaires Départementales  
Bureau de l'Environnement et de l'Urbanisme

ARRETE n° 90.2016.11.23.001  
prescrivant la révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Belfort-Chaux

LE PREFET DU TERRITOIRE DE BELFORT  
CHEVALIER DE LA LEGION D'HONNEUR  
CHEVALIER DE L'ORDRE NATIONAL DU MERITE

VU le code de l'urbanisme, et notamment ses articles L112-3 à L112-17 et R112-1 à R112-17 portant dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes,

VU le code de l'environnement, et notamment ses articles L123-1 à L123-19, R123-1 à R123-27 et R571-58 à R571-69,

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'Etat dans les régions et départements, modifié par le décret n° 2010-146 du 16 février 2010,

VU l'arrêté préfectoral du 5 décembre 1984 approuvant le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Belfort-Chaux,

VU l'arrêté préfectoral n° 90-2016-06-28-001 du 28 juin 2016 portant délégation de signature à M. Joël DUBREUIL, Sous-Préfet, Secrétaire Général de la préfecture du Territoire de Belfort,

CONSIDERANT que le plan d'exposition au bruit en vigueur nécessite d'être révisé conformément aux nouvelles dispositions réglementaires du code de l'urbanisme qui introduisent un nouvel indice de bruit Lden,

CONSIDERANT qu'il convient de prendre en compte les hypothèses de développement et d'exploitation de l'aérodrome à court, moyen et long terme,

CONSIDERANT qu'il convient de limiter l'urbanisation lorsqu'elle pourrait conduire à exposer des populations nouvelles aux nuisances sonores générées par le développement de l'activité aérienne,

SUR proposition de Monsieur le Sous-Préfet, Secrétaire Général de la préfecture,

## ARRETE

**ARTICLE 1<sup>er</sup>** : Conformément aux dispositions des articles R112-8 et R112-9 du code de l'urbanisme, il est décidé de mettre en révision le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Belfort-Chaux approuvé le 5 décembre 1984.

**ARTICLE 2** : Les indices Lden définissant les limites extérieures des zones A, B, C et D sont fixés respectivement à 70, 62, 56 et 50 db.

**ARTICLE 3** : Le présent arrêté sera notifié, accompagné du projet de plan d'exposition au bruit comportant un rapport de présentation et une carte au 1/25 000<sup>e</sup> du projet PEB long terme, aux maires des communes concernées : Chaux, Lachapelle-sous-Chaux et Sermamagny, ainsi qu'aux présidents des établissements publics de coopération intercommunale compétents : Communauté de l'Agglomération Belfortaine et Communauté de Communes de la Haute-Savoireuse.

**ARTICLE 4** : A réception de la lettre de notification, les organes délibérants des communes et des établissements publics de coopération intercommunale mentionnés à l'article 3 disposeront d'un délai de deux mois pour faire connaître au préfet leur avis sur le projet. A défaut de réponse dans le délai imparti, leur avis sera réputé favorable.

**ARTICLE 5** : Le présent arrêté fera l'objet d'un affichage d'une durée de un mois en mairies de Chaux, Lachapelle-sous-Chaux et Sermamagny, ainsi qu'aux sièges de la Communauté de l'Agglomération Belfortaine et de la Communauté de Communes de la Haute-Savoireuse.

**ARTICLE 6** : Mention de cet arrêté sera insérée dans deux journaux à diffusion locale. Il sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture du Territoire de Belfort.

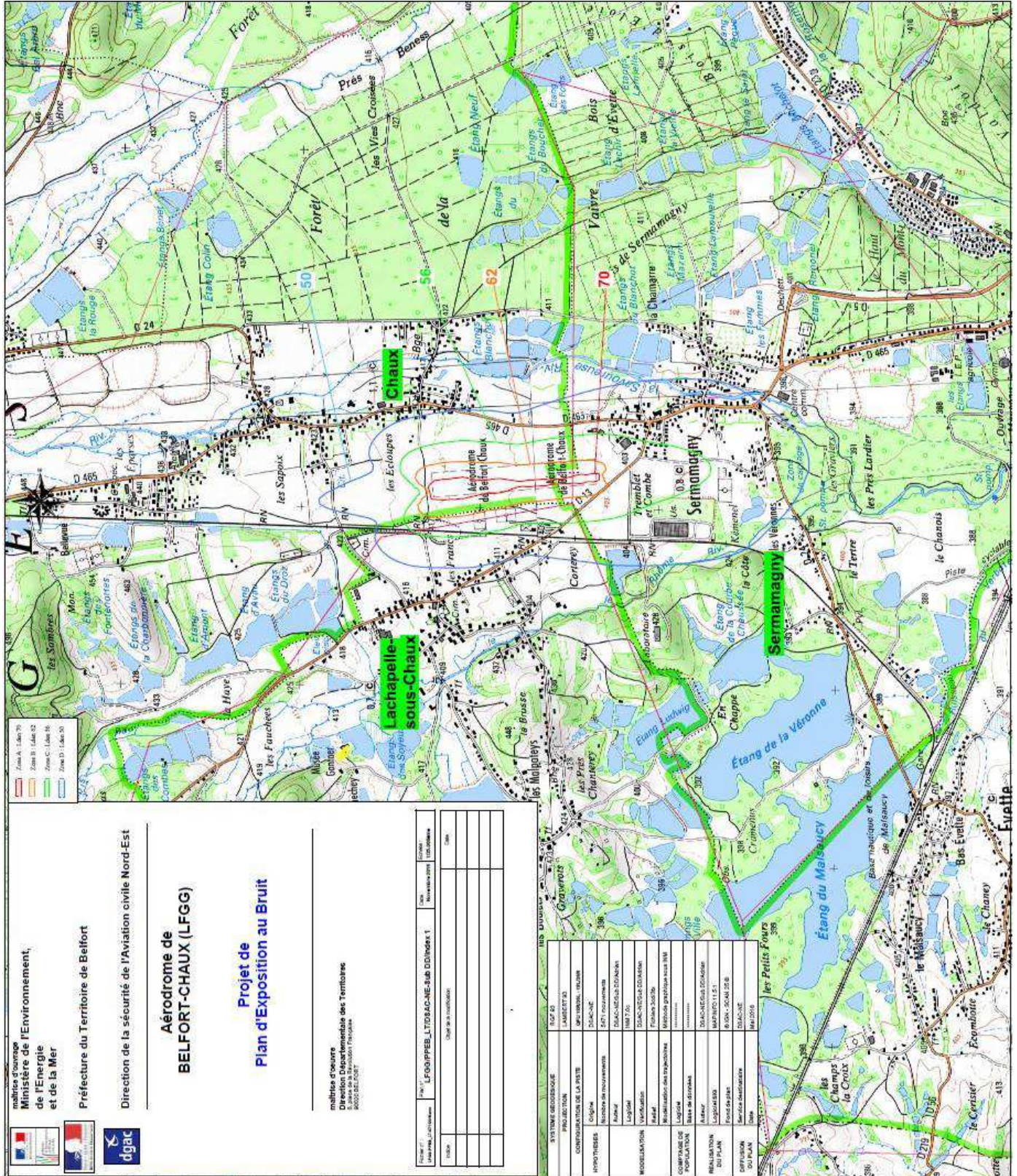
**ARTICLE 7** : Le Sous-Préfet, Secrétaire Général de la préfecture du Territoire de Belfort, le Directeur de la sécurité de l'aviation civile Nord-Est, le Directeur départemental des territoires, les maires de Chaux, Lachapelle-sous-chaux et Sermamagny, les présidents de la Communauté de l'Agglomération Belfortaine et de la Communauté de Communes de la Haute-Savoireuse sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Belfort, le 23 NOV. 2016  
Pour le préfet et par délégation,  
le Sous-Préfet, Secrétaire Général,



Joël DUBREUIL

## ANNEXE 6 : PROJET DE PLAN D'EXPOSITION



## ANNEXE 7 : Consultation des communes et EPCI

Nom	Avis	Date
La Chapelle-sous-Chaux	Avis réputé favorable	/
Chaux	Avis réputé favorable	/
Sermamagny	Avis Favorable	27 janvier 2017
Communauté d'Agglomération Belfortaine	Avis favorable	26 décembre 2016
Communauté de Commune de la Haute-Savoireuse	Avis réputé favorable	/

## ANNEXE 8 : CONCLUSION ENQUETE PUBLIQUE

**A VENIR**

## ANNEXE 9 : Fiche

### Fiche n° 1 : Commune de LACHAPELLE-SOUS-CHAUX

**Population en 2013 : 739**

**Zones concernées par le PPEB : B (Lden 62) , C (Lden 56) et D (Lden 50)**

**Document d'urbanisme : Plan d'occupation des sols Date : 29 avril 1986**

**Modifié les 20/09/1991, 14/01/2000, 30/03/2012 et 22/03/2016**

**Révision en cours : NON**

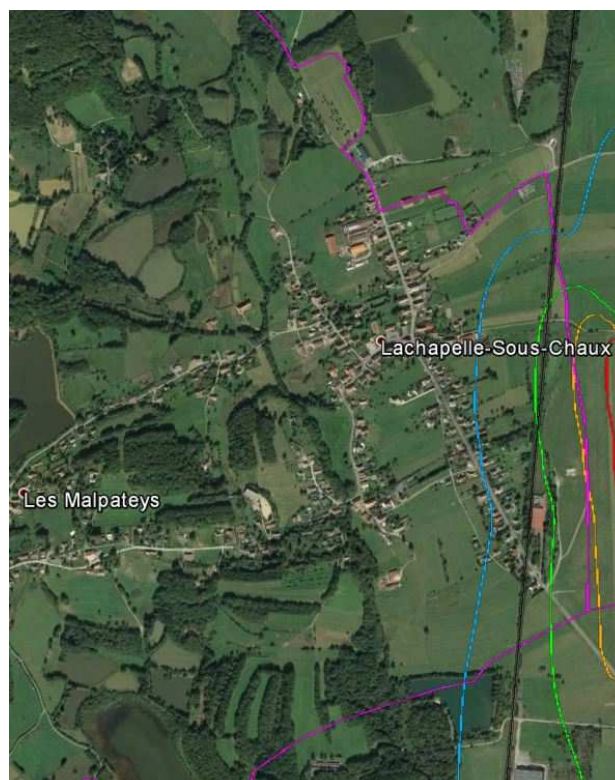
#### **Compatibilité du document d'urbanisme avec le PPEB :**

La commune de LACHAPELLE-SOUS-CHAUX est impactée par les zones B, C et D du PPEB.

Les terrains concernés par les zones B et C correspondent à des terrains agricoles situés à l'écart des parties bâties du village ; 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 LACHAPELLE-SOUS-CHAUX.

Dans ces conditions, le **PPEB et le plan d'occupation des sols (POS) peuvent être regardés comme compatibles.**





## Fiche n° 2 : Commune de CHAUX

**Population en 2013 : 1130**

**Zones concernées par le PPEB : zone A (Lden 70), B (Lden 62), C (Lden 56) et D (Lden 50)**

**Document d'urbanisme : Plan local d'urbanisme Date : 25 mars 2011**

**Révision en cours : NON**

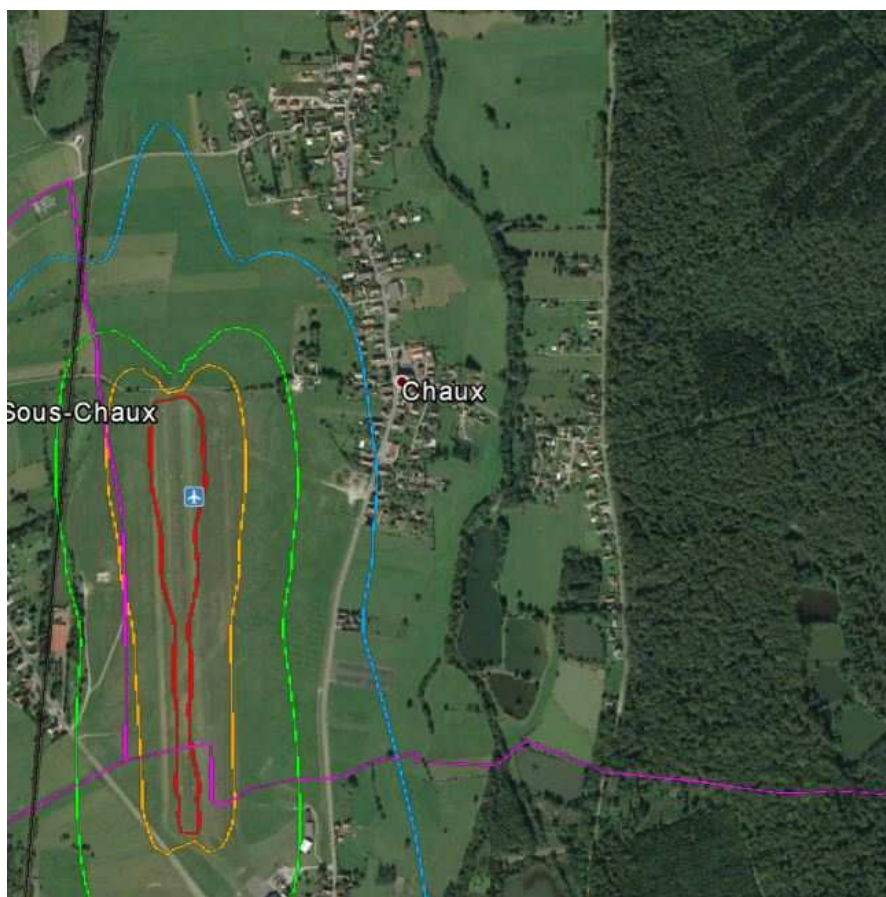
### Compatibilité du document d'urbanisme avec le PPEB :

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

Les terrains concernés par les zones A, B et C correspondent à des terrains agricoles situés à l'écart des parties bâties du village ; 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 CHAUX.

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



### Fiche n° 3 : Commune de SERMAMAGNY

**Population en 2013 : 827**

**Zones concernées par le PPEB : zone A (Lden 70), B (Lden 62), C (Lden 56) et D (Lden 50)**

**Document d'urbanisme : Plan local d'urbanisme Date : 07 septembre 2015**

**Révision en cours : NON**

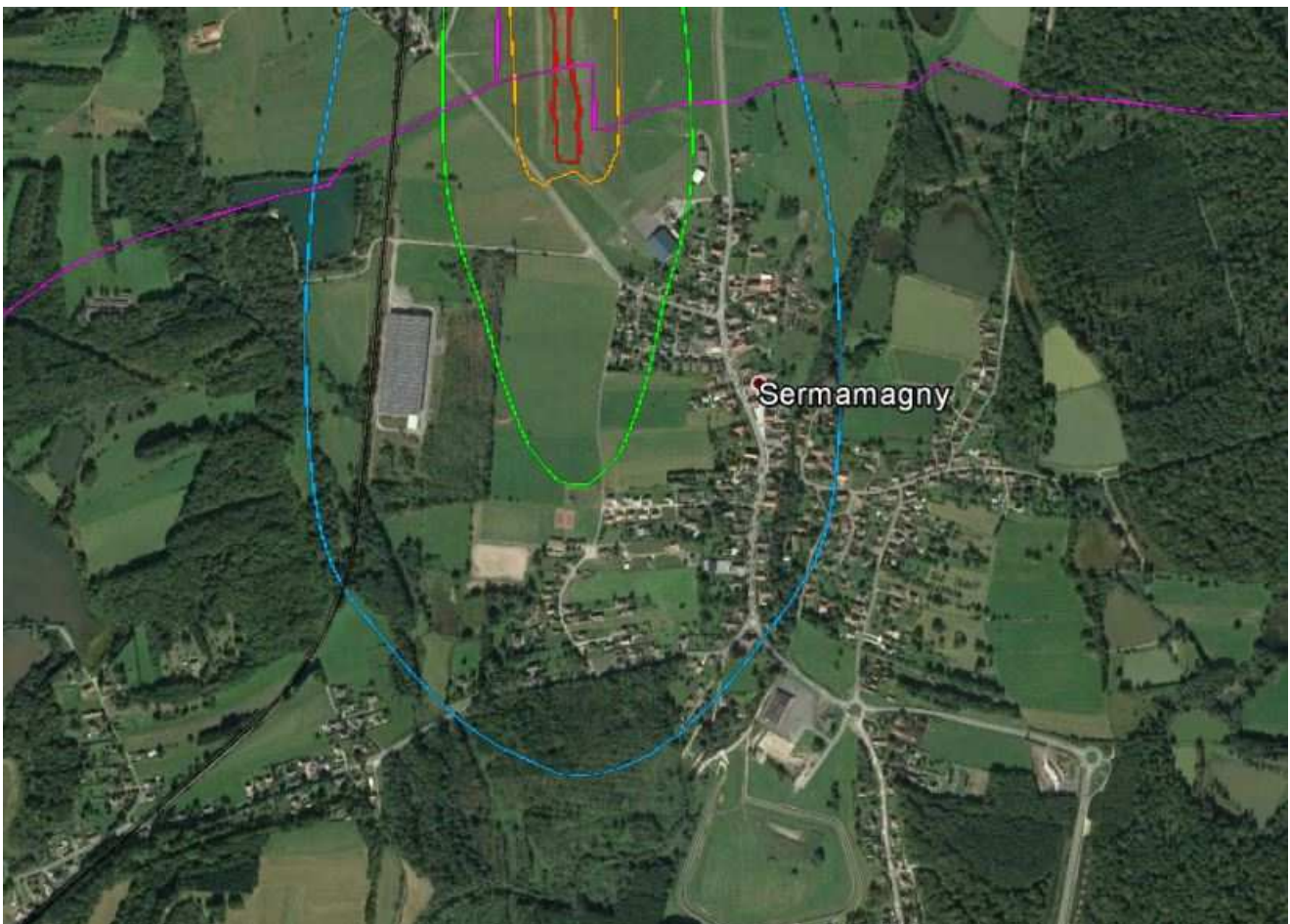
#### Compatibilité du document d'urbanisme avec le PPEB :

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

Les terrains concernés par les zones A et B correspondent à des terrains agricoles situés à l'écart des parties bâties du village ; la zone C impacte une zone d'habitation de la commune ; les terrains impactés par la zone D ne sont pas soumis à contrainte d'urbanisme.

Ce projet impacte un terrain encore non construit dans la zone de "La Pouchotte" qui devra être déclaré non constructible.

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