

**PROCÈS VERBAL de la SÉANCE ORDINAIRE du
CONSEIL MUNICIPAL d'ECKBOLSHEIM
DU JEUDI 16 OCTOBRE 2003 A 20 HEURES**

Le Conseil municipal s'est réuni, après convocation légale, sous la présidence de M. André LOBSTEIN, Maire

| | | | |
|-----------------------------|----|-----|---|
| Conseillers élus | 29 | | |
| Conseillers en fonction | 29 | | |
| Conseillers présents | 21 | | |
| Conseillers absents excusés | 8 | | |
| | | | <ul style="list-style-type: none">- Mme Renée COMPEROT a donné procuration à M. André LOBSTEIN- Mme Danièle TRENS a donné procuration à M. Jean Georges HERRMANN- M. Antoine HEITZ a donné procuration à M. Roland STRENTZ- M. Michel ENGEL a donné procuration à Mme Agnès NENNINGER- M. Thierry OURY a donné procuration à M. Lucien FUX- Mme Sylvie WOLBERT a donné procuration à Mme Marlène MATTHISS- Mme Simone HUNSINGER a donné procuration à M. Robert STOLTZ- M. Guy SPEHNER a donné procuration à Mme Claire AEGERTER |
| Conseillers absents excusés | | non | 0 |

ORDRE DU JOUR

1. POINT UNIQUE : PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT (P.E.B.) ET PLAN DE GENE SONORE (P.G.S.) DE L'AEROPORT D'ENTZHEIM

M. André LOBSTEIN, Maire, ouvre la séance du Conseil municipal à 20h05, lit les procurations et propose Mme Isabelle HALB Maire-adjoint comme secrétaire de séance.

POINT UNIQUE - PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT (P.E.B.) ET PLAN DE GENE SONORE (P.G.S.) DE L'AEROPORT D'ENTZHEIM

En se prononçant, le 30 novembre 2001 sur les différents éléments de l'avant-projet de plan masse de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim, le Conseil de la Communauté Urbaine de Strasbourg ouvrait la voie à la production, par les services de l'Etat, d'un nouveau Plan d'Exposition au Bruit (PEB).

Le plan actuellement en vigueur a été institué par arrêté préfectoral le 24 août 1983, sur la base de prévisions de trafic à l'horizon 1990, reposant essentiellement sur des mouvements d'avions militaires. Sa révision s'impose à la fois en raison de son caractère obsolète et de l'observation de nouvelles dispositions réglementaires.

Après un premier temps débuté par la préparation d'un avant-projet et terminé par la consultation de la commission consultative de l'environnement de Strasbourg-Entzheim, une deuxième étape a été engagée qui comporte 6 phases successives :

- décision préfectorale de réviser le PEB, intervenue par arrêté du 22 août 2003, après accord express du Ministre chargé de l'Aviation Civile,
- consultation des communes et des établissements publics de coopération intercommunale,
- consultation de la Commission consultative de l'Environnement de l'Aéroport d'Entzheim,
- consultation de l'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA),
- enquête publique,
- approbation par arrêté préfectoral, après accord du Ministre chargé de l'Aviation Civile.

Le PEB est un instrument de planification à long terme, pour les 15 – 20 ans à venir. Il permettra de maîtriser et d'encadrer l'urbanisation dans les zones de bruit, au voisinage de l'aéroport. Sa vocation est essentiellement préventive, en évitant que les populations nouvelles s'installent dans des secteurs exposés à un certain niveau de gêne sonore. Il n'a aucun impact sur les constructions existantes et les populations déjà installées, mais encadre les programmes de rénovation, réhabilitation, reconstruction et extension mesurée.

Le document à venir sera annexé au plan local d'urbanisme en rendant ses dispositions compatibles avec celles du PEB.

LES HYPOTHESES

Les contours des zones du projet de PEB ont été établis à l'horizon 2020, en fonction de différentes projections.

L'INFRASTRUCTURE

Ce point concerne la piste dont la longueur est actuellement de 2 400 m et pour laquelle une possibilité d'allongement à 3 000 m a été préservée dans l'avant-projet de plan masse. Cette hypothèse n'est considérée qu'à l'horizon 2020. Il est rappelé que dans sa séance du 29 novembre 2001, le Conseil municipal d'Eckbolsheim s'était opposé à l'allongement de la piste à 3000m en demandant son maintien à 2400m.

LE NOMBRE DE MOUVEMENTS D'AVIONS

Le nombre de mouvements annuels retenus au PEB est de :

- 54 150 à court terme,
- 76 900 à moyen terme,
- 90 000 à long terme.

Les calculs prennent en compte différentes données, comme :

- la mise en service du TGV Est en 2007,
- la diversification du réseau de province,
- le développement des liaisons européennes, consécutives à l'élargissement de l'Union.

Les baisses enregistrées dans les derniers mois, qualifiées de conjoncturelles, ne sont pas ignorées ; elles viennent pondérer la moyenne caractérisant la progression annuelle du trafic.

LA REPARTITION DES MOUVEMENTS PAR TYPE D'AVIONS ET PAR TRAJECTOIRES

Les avions

L'hypothèse d'une tendance lourde orientée à la hausse du trafic peut conduire à une modification de la capacité d'emport des appareils, sans entraîner de variation du nombre de mouvements. A l'inverse, une baisse du nombre de passagers peut se traduire par une diminution de la capacité d'emport qui peut rester sans incidence sur le nombre de mouvements. Une combinaison de ces facteurs est évidemment probable.

Les hypothèses retenues au PEB font état :

- d'une stabilité du nombre d'avions de faible capacité d'emport, essentiellement utilisés pour les liaisons européennes, hors du cadre parlementaire ;
- la mise en ligne d'appareils de capacité supérieure, remplaçant les avions de 50 places sur certaines lignes domestiques comme Lyon, Nantes, Nice. Sur Paris, la mise en service du TGV pourrait au contraire susciter une réduction de la capacité d'emport. Les vols vacances resteront assurés par des avions de 120-210 sièges.

Les trajectoires

Les travaux de modélisation ne prennent en compte que l'amorce des trajectoires départs et les finales des trajectoires arrivées, effectivement inscrites dans le périmètre du PEB qui représente approximativement un carré de 15 km de côté.

Ces données n'ont d'impact sur le PEB que pour les trajectoires de départs face au sud-ouest (78 % du trafic). L'inflexion des courbes vers l'ouest s'explique par le fait que 80 à 90 % des appareils virent vers l'ouest en raison de leur destination.

LA REPARTITION EN FONCTION DES PERIODES DE LA JOURNEE

Les hypothèses sont fondées sur une analyse du trafic lors de plusieurs journées type de l'année 2002. Les données ont été extrapolées à court, moyen et long terme, en tenant compte de l'évolution des flottes et des perspectives de développement de l'aéroport.

A long terme, le trafic passager devrait représenter :

- 68 % des mouvements de jour (6 h-18 h),
- 25 % des mouvements de soirée (18 h-22 h),
- 5 % des mouvements de nuit (22 h-6 h).

La pertinence de ces hypothèses sera réexaminée par la commission consultative de l'environnement, tous les 5 ans.

LES ZONES DE BRUIT

Elles sont désormais définies sur la base de l'indice Lden (Level day-evening-night) issu d'une directive européenne et préconisé par l'ACNUSA ; il se substitue à « l'indice psophique » précédemment utilisé. L'indice Lden, exprimé en décibels pondérés (décibels A), prend en compte une période de jour (6 h-18 h), une période de soirée (18 h-22 h) et une période de nuit (22 h-6 h).

Il évalue l'exposition au bruit dans différentes zones périphériques de l'aérodrome pendant une durée déterminée, pondérée en fonction des moments de la journée. Ce calcul est réalisé à partir des hypothèses de trafic retenues. Cet indice va permettre d'établir des courbes de même niveau de gêne autour de la piste, qui vont s'allongeant dans son axe. Dans les zones comprises à l'intérieur d'une courbe, l'indice de gêne sonore sera supérieur à l'indice caractérisant celle-ci. A l'extérieur de la courbe, cette valeur sera décroissante.

Le PEB est fondé sur le tracé de 4 courbes définissant 4 zones de bruit, retenues par le Préfet après réunion de la commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim, reportées sur un plan au 1/25 000^e.

1) La zone de bruit fort A

Elle est comprise à l'intérieur de la courbe d'indice Lden 70.

2) La zone de bruit fort B

Elle est comprise entre la courbe d'indice Lden 70 et la courbe d'indice Lden 62.

Dans les zones A et B, couvrant l'aéroport et ses environs immédiats, toutes constructions neuves à usage d'habitation et toute action sur le bâti existant tendant à accroître la capacité d'accueil sont interdites, sauf rares exceptions.

3) La zone de bruit modéré C

Elle est comprise entre la courbe d'indice Lden 62 et la courbe d'indice Lden 57.

A l'intérieur de la zone C, les nouvelles constructions à usage d'habitation sont interdites sauf exceptions. Le PEB peut délimiter des secteurs où, pour permettre le renouvellement urbain de quartiers ou villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées, à condition de ne pas entraîner d'augmentation significative de la population soumise aux nuisances sonores.

4) La zone de bruit D

Elle est comprise entre la courbe d'indice Lden 57 et la courbe d'indice Lden 50.

Cette zone nouvelle, qui ne figure pas au PEB de 1983, ne donne pas lieu à des restrictions de droits à construire, mais étend le périmètre dans lequel l'isolation acoustique de toute nouvelle habitation et l'information des futurs occupants, acquéreurs ou locataires de logements, sont obligatoires.

Dans chacune des 4 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 le bien immobilier loué.

LES COMMUNES CONCERNEES

Le cadre géographique dans lequel s'inscrit l'aéroport d'Entzheim confère un impact assez large au PEB qui vise, au total, 18 communes. 10 d'entre-elles seulement sont réellement touchées par les gênes sonores affectant leur habitat, 3 communes étant extérieures à la CUS (Griesheim-près-Molsheim, Innenheim et Duppigheim).

Communes et populations de la CUS concernées par le PEB

| Communes | Zone A (indice 70) | | Zone B (indice 62) | | Zone C (indice 57) | | Zone D (indice 50) | | Ensemble des zones du PEB | |
|--------------|-----------------------|------|-----------------------|------|-----------------------|--------------|-----------------------|---------------|------------------------------|---------------|
| | Pop. | Log. | Pop. | Log. | Pop. | Log. | Pop. | Log. | Pop. | Log. |
| | Bischheim | | | | | | | 1 532 | 652 | 1 532 |
| Eckbolsheim | | | | | 1 021 | 429 | 2 006 | 801 | 3 027 | 1 230 |
| Entzheim | | | | | 258 | 81 | 1 283 | 405 | 1 541 | 486 |
| Holtzheim | | | | | 25 | 9 | 1 330 | 487 | 1 355 | 496 |
| Lingolsheim | | | | | 42 | 21 | 2 010 | 868 | 2 052 | 889 |
| Schiltigheim | | | | | | | 10 653 | 4 702 | 10 653 | 4 702 |
| Strasbourg | | | | | 1 988 | 913 | 22 943 | 9 640 | 24 931 | 10 553 |
| Total | | | | | 3 334 | 1 453 | 41 757 | 17 555 | 45 091 | 19 008 |

Source ADEUS

Les zones C et D touchent la commune d'Eckbolsheim.

A Strasbourg, le quartier du Hohberg est touché par la zone C. La zone D s'étend de la maille Eléonore de Hautepierre vers le vieux Cronembourg, englobe le quartier du Roetig à la Montagne Verte et une grande partie de Koenigshoffen, ainsi que le Parc des Poteries. Au-delà de Strasbourg, la zone D traverse Schiltigheim et atteint le vieux Bischheim.

Impact du PEB sur les zones I NA et II NA

| Communes | Etat des POS | Zone C (indice 57) | | | Zone D (indice 50) | | |
|--------------|-----------------------|--------------------|--|--------------------------------------|--------------------|--|--------------------------------------|
| | | Zone POS | Surface comprise dans la zone de bruit (en ha) | En % /à la surface totale de la zone | Zone POS | Surface comprise dans la zone de bruit (en ha) | En % /à la surface totale de la zone |
| Eckbolsheim | En révision | / | | | II NA2 | 2,4 | 91% |
| Entzheim | Approuvé en mars 2002 | | | | I NA1 | 0,4 | 100% |
| | | | | | I NA2 | 4,3 | 100% |
| | | | | | II NA1 | 0,2 | 3% |
| Holtzheim | En révision | | | | II NA | 5,5 | 100% |
| Lingolsheim | Modification en cours | | | | I NA1 | 2,2 | 100% |
| Strasbourg | En révision | | | | INA1 | 4,7 | 100% |
| | | | | | INA2 | 0,6 | 100% |
| Total | | | | | 21,1 | | |

Source ADEUS

Il n'y a aucune zone d'urbanisme future à vocation d'habitat, non réalisée à ce jour, en zone C. La zone D couvre 20 ha de zone d'urbanisation future, équivalent à 480 logements (1 440 habitants environ).

En vue de permettre au Préfet de poursuivre la procédure d'approbation et de consulter l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires sur ces dispositions, il est demandé au Conseil municipal de délibérer sur ce point.

A – PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT (PEB)

Vote

Pour : 24

Contre : 25

ADOpte A LA MAJORITE

B – PLAN DE GENE SONORE (PGS)

Le Conseil municipal, suite à la réunion de la Commission plénière du 7 octobre 2003, après en avoir délibéré,

- prend acte de l'arrêté préfectoral du 22 août 2003 portant révision du P.E.B. de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim,

- exprime un avis favorable à l'égard des dispositions du P.E.B. qui lui a été soumis par les services de l'Etat.

- demande, en raison de la position géographique particulière de la commune, concernée en grande partie par la zone D et partiellement par la zone C du projet P.E.B. :

- ✓ La réduction progressive mais rapide des procédures d'approche de la piste en mode d'atterrissage à vue, quel que soit le type d'aéronef, ainsi que le respect des trajectoires en vigueur en mode I.L.S.,

- ✓ Que le projet de Plan de Gêne Sonore, construit sur la base d'hypothèses à court terme du P.E.B., permette, dès à présent dans la zone C nouvellement créée au projet de P.E.B., le subventionnement des mesures d'amélioration phonique des habitations existantes, à l'instar de ce qui est déjà prévu dans la zone III (LDEN 55) du projet P.G.S. Il est demandé que cette aide financière à l'insonorisation soit instaurée dès approbation des documents soumis à l'Assemblée.

Vote

Pour : 24

Contre : 25

ADOPTE A LA MAJORITE

M. André LOBSTEIN lève la séance à 20h40.