

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
ET DE L'ÉNERGIE

Direction générale de l'Aviation civile

Direction de la sécurité de l'Aviation civile

Direction de la sécurité de l'Aviation civile Ouest

Département surveillance et régulation

Division régulation et développement durable

Affaire suivie par : Lionel COSTE
lionel.coste@aviation-civile.gouv.fr
Tél. : 02 98 32 02 74, - Fax : 02 98 32 02 62

Objet : Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome de Chartres Métropole – Note explicative

Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) d'un aérodrome est un document d'urbanisme qui détermine aux abords de l'aérodrome des zones de bruit à l'intérieur desquelles s'applique une servitude d'urbanisme. Il permet d'éviter que des populations nouvelles ne viennent s'installer dans des secteurs susceptibles d'être exposés à certains niveaux de gêne sonore et vise ainsi à concilier activité aéronautique et développement maîtrisé des communes riveraines.

Les zones de bruits sont délimitées par des courbes isophones en indice Lden. Cet indice est un indice calculé. Il est pondéré et prend en compte le ressenti des riverains (son calcul tient compte de tranches horaires : 1 mouvement d'avion est considéré comme plus gênant entre 22h00 et 06h00 qu'un avion entre 18h00 et 22h00, qui sera lui plus gênant qu'un avion entre 06h00 et 18h00).

La loi du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes rend obligatoire l'élaboration d'un PEB sur de nombreux aérodromes civils et militaires. Il s'agit des aérodromes dits de catégorie A, B, ou C selon le code de l'aviation civile, et de ceux figurant sur la liste établie par l'autorité administrative (arrêté du 28 mars 1988), parmi lesquels figure l'aérodrome de Chartres Métropole, sous son ancienne appellation de Chartres Champhol.

La réalisation d'un PEB doit tenir compte de l'ensemble des perspectives à court, moyen et long termes de développement et d'utilisation de l'aérodrome concerné, en vue d'assurer une protection durable. Dans la pratique, les principaux éléments à prendre en compte sont :

- Les infrastructures : l'étude menée pour le PEB de l'aérodrome de Chartres Métropole prend en compte un allongement de la piste principale de 100 mètres vers l'est, et une suppression du seuil décalé (940 mètres au lieu de 840 mètres), suite à une demande de l'exploitant.

- Le **nombre de mouvements et la répartition du trafic** entre les QFU (sens d'utilisation de la piste) et les périodes jour, soirée, nuit (les données d'étude sont les données 2013 fournies par l'exploitant ; **le trafic est considéré stable** sur l'aérodrome de Chartres Métropole quel que soit le terme, à la demande de l'exploitant, soit 11130 mouvements à chaque terme).
- Les **trajectoires de circulation aérienne** sur l'aérodrome (trajectoires nominales avec dispersion).

Le PEB n'est pas défini à partir de mesures de bruit, mais modélisé à partir des données fournies par l'exploitant et des données constructeur propres à chaque type d'appareil (empreintes acoustiques, profils de vol, ...). **Il n'a pas vocation à réglementer la navigation aérienne ou le trajet des aéronefs** : les remarques sur des trajectoires en-dehors des zones de bruit relèvent de l'exploitation et pas de la modélisation du PEB.

Par ailleurs le PEB ne tient compte que des décollages, atterrissages et tours de piste (vols d'entraînement). **Les éventuelles activités de voltige ou largages de parachutistes ne sont pas pris en compte** car non modélisables. Le bruit au sol n'est pas non plus pris en compte (roulage, ...).

Le PEB, qui devra être annexé aux documents d'urbanisme, sera un **document opposable au tiers** une fois approuvé. Sa procédure d'approbation par arrêté préfectoral doit donc passer par une **enquête publique d'une durée d'un mois**, au terme de laquelle le commissaire enquêteur devra rendre son avis au préfet d'Eure-et-Loire (code de l'environnement).