

## Projet de plan d'exposition au bruit Aérodrome de Chartres Métropole Rapport de présentation

### *Sommaire*

\* \*  
\*

#### **I. Définition d'un plan d'exposition au bruit (PEB)**

- Finalité du PEB et textes de références
- Méthode d'élaboration
- Contenu et modalités d'application
- Démarche de révision

#### **II. Présentation de l'aérodrome de Chartres Métropole:**

- Les infrastructures (emprise, nombre pistes, implantation géographique,...)
- Le PEB en vigueur, les communes concernées
- Le trafic (généralités, évolutions)

#### **III. Hypothèses retenues pour l'élaboration du PEB de Chartres Métropole:**

- Les hypothèses prises en compte pour :
  - ✓ Le trafic
  - ✓ Les infrastructures
  - ✓ Les procédures circulation aérienne
- Données obtenues

#### **IV. Le projet de PEB de Chartres Métropole:**

- Les indices retenus
- Les conséquences sur l'urbanisation

## **Annexes**

\* \*  
\*

- A. Règles applicables sur les droits à construire dans les zones d'un PEB
- B. Procédures relatives à l'approbation des PEB
- C. Glossaire des termes utilisés.
- D. Arrêté préfectoral n°2014248-0006 prescrivant la révision du PEB de l'aérodrome de Chartres – Métropole du 05 septembre 2014

## I. Définition d'un plan d'exposition au bruit (PEB)

### I.1. Finalité et textes de référence.

Le plan d'exposition au bruit est un instrument juridique destiné à réglementer l'urbanisation en limitant les droits à construire dans les zones de bruit au voisinage des aéroports. Il doit être annexé au plan local d'urbanisme (PLU), au plan de sauvegarde et de mise en valeur et à la carte communale. Les dispositions de ces documents doivent être compatibles avec celles du PEB en vigueur.

Le PEB est préventif : il permet d'éviter que des populations nouvelles s'installent dans les secteurs exposés ou susceptibles d'être exposés à un certain niveau de bruit. ***S'il limite le droit à construire dans certaines zones, il n'a aucun impact sur les constructions existantes et les populations déjà installées.***

#### Les principaux textes de référence sont les suivants :

- Code de l'urbanisme, notamment les articles L.147-1 à L.147-8, R.147-1 à R.147-11
- Code de l'environnement, notamment l'article L.571-13
- Code des transports, notamment les articles L.6361-1 à L.6361-14
- Décret n°2012-1470 du 26 décembre 2012 relatif aux modalités d'élaboration des plans d'exposition au bruit de certains aérodromes

### I.2. Méthode d'élaboration

#### ➤ Une évaluation de l'exposition au bruit à court, moyen et long terme

Le PEB définit des zones autour de l'aéroport à partir de la gêne sonore susceptible d'être ressentie par les riverains au passage des avions. L'indice de mesure de cette gêne sonore est le Lden.

Le PEB prend en compte des hypothèses à court, moyen et long terme de développement et d'utilisation de l'aérodrome. Les zones du PEB ne reflètent donc pas la réalité du moment, mais l'enveloppe des expositions au bruit des avions exprimées en Lden à court, moyen et long terme.

Pour ce faire, il est nécessaire d'anticiper à court, moyen et long terme, le trafic aérien, ce qui revient à établir des hypothèses réalistes concernant les données suivantes (pour les 3 horizons) :

- Nombre de mouvements annuels d'avions et typologie de la flotte des avions
- Répartition des mouvements par type d'avion, par trajectoire, par sens d'atterrissage/décollage, par tranche horaire (jour, soirée et nuit).

Les hypothèses retenues pour établir le PEB de l'aérodrome de Chartres Métropole sont exposées au chapitre III.

## ➤ L'indice Lden : le nouvel indice de bruit français et européen

Jusqu'en 2002, les PEB étaient réalisés en utilisant l'indice psophique (IP). Cependant, cet indice était spécifique au bruit des avions et ne permettait donc pas la comparaison avec d'autres modes de transport.

En 2002, la France a adopté un nouvel indice qui remplace l'IP : l'indice Lden (Level Day Evening Night, décret n°2002-626 du 26 avril 2002). Cet indice s'appuie sur une enquête sociologique et prend en compte des périodes de jour (6H/18H), soirée (18H/22H) et nuit (22H/6H). Recommandé au niveau européen pour le calcul des cartes de bruit stratégique (cf. directive européenne n°2002/49/CE du 25 juin 2002), adopté pour les autres modes de transport, il permet une meilleure représentation de la gêne perçue, en pondérant différemment le niveau sonore moyen en fonction de la période de la journée. Ainsi, le bruit généré par un trafic de nuit est considéré comme étant environ 10 fois plus gênant qu'un bruit généré par un trafic de jour.

Exprimé en décibels A ( dB(A) ), il est calculé à l'aide de la formule suivante :

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

Où :

L<sub>d</sub> = Niveau sonore moyen à long terme pondéré A, tel que défini dans ISO 1996-2:1987, déterminé sur l'ensemble des périodes de jour d'une année. La période de jour s'étend de 6 heures à 18 heures locales ;

L<sub>e</sub> = Niveau sonore moyen à long terme pondéré A, tel que défini dans ISO 1996-2:1987, déterminé sur l'ensemble des périodes de soirée d'une année. La période de soirée s'étend de 18 heures à 22 heures locales ;

L<sub>n</sub> = Niveau sonore moyen à long terme pondéré A, tel que défini dans ISO 1996-2 :1987, déterminé sur l'ensemble des périodes de nuit d'une année. La période de nuit s'étend de 22 heures à 6 heures le lendemain.

### I.3. Contenu et modalités d'application

#### ➤ Les 4 zones d'un PEB

La représentation graphique d'un PEB détermine 4 zones, délimitées par les valeurs de l'indice Lden.

- La **zone A** de bruit très fort (environ l'emprise aéroportuaire):  
Zone comprise à l'intérieur de la courbe d'indice Lden **70**.
- La **zone B** de bruit fort :  
Zone comprise entre la courbe d'indice Lden **70** et la courbe d'indice Lden **62**. Toutefois, pour les aéroports mis en service avant le 28 avril 2002, date de publication du décret n°2002-626 du 26 avril 2002, la valeur de l'indice servant à la délimitation de la limite extérieure de la zone est comprise entre **65** et **62**.
- La **zone C** de bruit modéré :  
C'est la zone comprise entre la courbe de la limite extérieure de la zone B et la courbe correspondant à une valeur de l'indice Lden choisie entre **57** et **52**.
- La **zone D** de bruit faible :  
Elle est comprise entre la limite extérieure de la zone C et la courbe d'indice Lden **50**.

La zone D est obligatoire pour les aéroports visés au 3 de l'article 266 septies du code des douanes, c'est-à-dire les aéroports recevant du trafic public pour lesquels le nombre annuel des mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes est supérieure à 20 000 (12 terrains : Paris-Orly, Paris-CDG, Toulouse, Strasbourg, Nice, Bâle-Mulhouse, Lyon, Bordeaux, Marseille, Nantes, Beauvais, Le Bourget).

La délimitation d'une zone D est facultative pour les autres plates-formes. Le préfet peut choisir de délimiter une zone D pour ces plates-formes.

➤ **Les contraintes sur l'urbanisme.**

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 le bien immobilier loué.

Dans les zones A et B, 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 (cf. annexe A), interdites.

Dans la zone C, sont autorisées les constructions individuelles non groupées situées dans des secteurs déjà urbanisés et desservis par des équipements publics dès lors qu'elles n'entraînent qu'une faible augmentation de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances.

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 plans d'exposition au bruit 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 significative de la population soumise aux nuisances sonores (cf. annexe A).

La rénovation, la réhabilitation, l'amélioration, l'extension mesurée ou la reconstruction de constructions existantes peuvent être admises lorsqu'elles n'entraînent pas une augmentation de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances.

La zone D 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 logement, sont obligatoires.

#### **I.4. Démarche de révision du PEB**

Les dispositions du décret instaurant l'indice Lden sont entrées en vigueur à compter du 1<sup>er</sup> novembre 2002. Selon ces dispositions réglementaires, les PEB doivent désormais être calculés en indice Lden et doivent être révisés selon le processus suivant :

➤ **Etape 1 : Préparation et élaboration du projet de PEB**

Au cours de cette première phase, l'ensemble des perspectives de développement et d'utilisation de l'aéroport à court, moyen et long termes ont été définies. Un avant-projet de plan d'exposition au bruit (APPEB) a été proposé : il est constitué de l'enveloppe des différentes courbes (zones A, B, C, D) ainsi obtenues pour chacun des trois horizons.

➤ **Etape 2 : Consultations et approbation du PEB**

Le préfet prend la décision de réviser le PEB en prenant les valeurs de l'indice Lden pour déterminer les limites extérieures des zones B et C, et retenir éventuellement une zone D.

A compter de la décision d'élaboration ou de révision 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, les dispositions relatives aux zones C et D.

Les étapes de la procédure administrative sont les suivantes :

- Consultations des communes ou établissements publics de coopération intercommunale concernés qui disposent d'un délai de deux mois.
- Après ces différentes consultations, le préfet soumet à enquête publique le projet de PEB éventuellement modifié en fonction des avis recueillis.
- Le préfet prend un arrêté approuvant le PEB.

Conformément aux dispositions du 7<sup>ème</sup> alinéa de l'article L.147-3 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 doivent être rendus compatibles avec les dispositions particulières aux zones de bruit autour des aérodromes.

## **II. PRESENTATION DE L'AERODROME DE CHARTRES METROPOLE :**

L'aérodrome de Chartres Métropole a été créé par l'Etat dans les années 20 (base de l'armée de l'air), et son exploitant est la communauté d'agglomération Chartres Métropole depuis 2007.

### **II.1. Les infrastructures :**

L'aérodrome de Chartres Métropole est composé d'une piste revêtue (10/28) de 840m x 25m avec un seuil décalé de 110 m au QFU 28 et d'une piste en herbe (10/28) de 900 m x 100 m, exclusivement exploitée par les planeurs du club de vol à voile (exploitation au treuil). Le trafic sur cette piste n'a donc aucun impact sur le PEB.

### **II .2 Le PEB en vigueur :**

A ce jour l'aérodrome de Chartres Métropole dispose d'un PEB en indices IP approuvé par arrêté préfectoral en date du 11 janvier 2002.

### **II.3. Analyse du trafic. Tendances générale**

Le trafic de l'aérodrome de Chartres Métropole se situe à 11130 mouvements en 2013, sans aucun mouvement commercial.

L'activité aéronautique comprend :

- Les mouvements liés aux activités de l'aéroclub, de l'aviation de tourisme, etc.
- Les tours de pistes liés à l'entraînement.

L'aérodrome de Chartres Métropole n'ayant aucun trafic commercial, il est concerné par le décret n°2012-1470.

### **Répartition des mouvements par QFU et par type d'exploitant en 2013 :**

Piste	Exploitation
10	33 %

28	67 %
----	------

**Répartition des mouvements par jour, soirée, nuit en 2013:**

	Jour	Soirée	Nuit
Mouvements	92%	8%	0%

### III. Les hypothèses retenues pour l'élaboration du PEB de Chartres Métropole :

L'élaboration d'un plan d'exposition au bruit nécessite la prise en compte des hypothèses d'évolution de la plate-forme à court, moyen, long terme.

- o Court terme= 2016
- o Moyen terme = 2021
- o Long terme = 2026

Les évolutions concernent les trois domaines suivants :

- o Le trafic
- o Les infrastructures
- o Les procédures circulation aérienne

#### III.1. Hypothèses prises en compte pour l'établissement du PEB

##### a) Le trafic

Les hypothèses d'évolution de trafic ont été élaborées de la façon suivante :

➤ Trafic non commercial:

La politique de l'exploitant de l'aérodrome de Chartres Métropole est une stabilité du trafic. L'étude du Plan d'Exposition au Bruit de cet aérodrome ne prévoit donc pas d'augmentation de trafic aux différents termes.

##### b) Les infrastructures de Chartres Métropole :

Il est prévu, dès le court terme, un allongement de la piste revêtue de 100 mètres vers l'est (passant d'une longueur de piste de 840 mètres à 940 mètres) et un abandon du seuil décalé existant lors de l'étude du PEB.

##### c) Les procédures circulation aérienne

Ce sont celles publiées par le Service de l'Information Aéronautique français.

#### III.2. Les données résultant des hypothèses d'évolution

➤ **A court terme (2016)**

Piste revêtue (10/28) de 940m x 25m

Piste en herbe (10/28) de 900 m x 100 m exploitée au treuil pour le vol à voile

Procédures de circulation aérienne : identiques à celles publiées à l'AIP France.

Le trafic aérien :

	Nombre mouvements/ an	Pourcentage de jour	Pourcentage de soirée	Pourcentage de nuit
Mouvements	11130	98%	2%	0%

➤ **A moyen terme (2021)**

Piste revêtue (10/28) de 940m x 25m

Piste en herbe (10/28) de 900 m x 100 m exploitée au treuil pour le vol à voile

Procédures de circulation aérienne : identiques à celles publiées à l'AIP France.

Le trafic aérien :

	Nombre mouvements/ an	Pourcentage de jour	Pourcentage de soirée	Pourcentage de nuit
Mouvements	11130	98%	2%	0%

➤ **A long terme (2026)**

Piste revêtue (10/28) de 940m x 25m

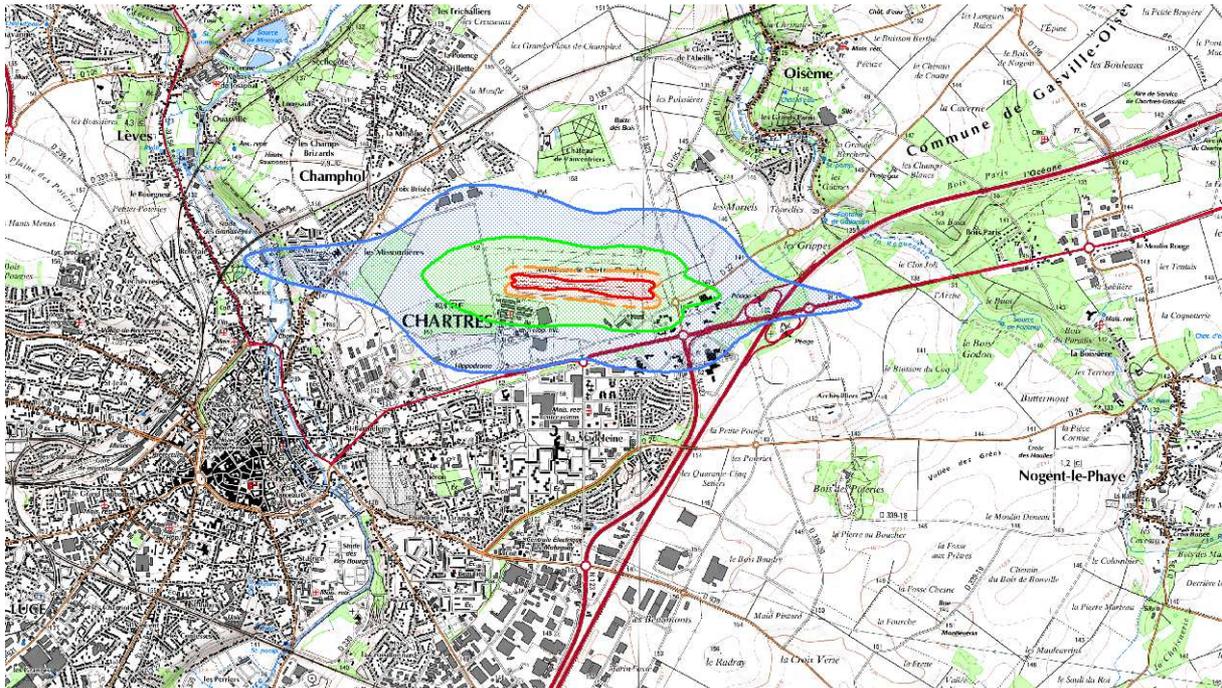
Piste en herbe (10/28) de 900 m x 100 m exploitée au treuil pour le vol à voile

Procédures de circulation aérienne : identiques à celles publiées à l'AIP France.

Le trafic aérien

	Nombre mouvements/ an	Pourcentage de jour	Pourcentage de soirée	Pourcentage de nuit
Mouvements	11130	98%	2%	0%

## IV. Le projet de PEB



### IV.1. Choix des indices et zonage

Le choix des indices relève toujours d'un compromis entre deux préoccupations :

- d'une part, maîtriser l'accroissement de la population dans les zones de nuisances potentielles ;
- d'autre part, permettre aux communes de maintenir de bonnes perspectives de développement.

**Zone A** : indice Lden supérieur à 70

**Zone B** : comprise entre l'indice Lden 70 et l'indice Lden 62 à 65

**Zone C** : comprise entre l'indice Lden 62 à 65 et l'indice Lden 52 à 57

**Zone D** : comprise entre l'indice Lden 52 à 57 et l'indice Lden 50

### IV.2. Les conséquences en termes d'urbanisation

Les communes impactées par les zones A, B, C et D du projet du PEB de l'aérodrome de Chartres Métropole sont les suivantes :

- Champhol
- Chartres
- Nogent-Le-Phaye
- Oisème

## ANNEXE A

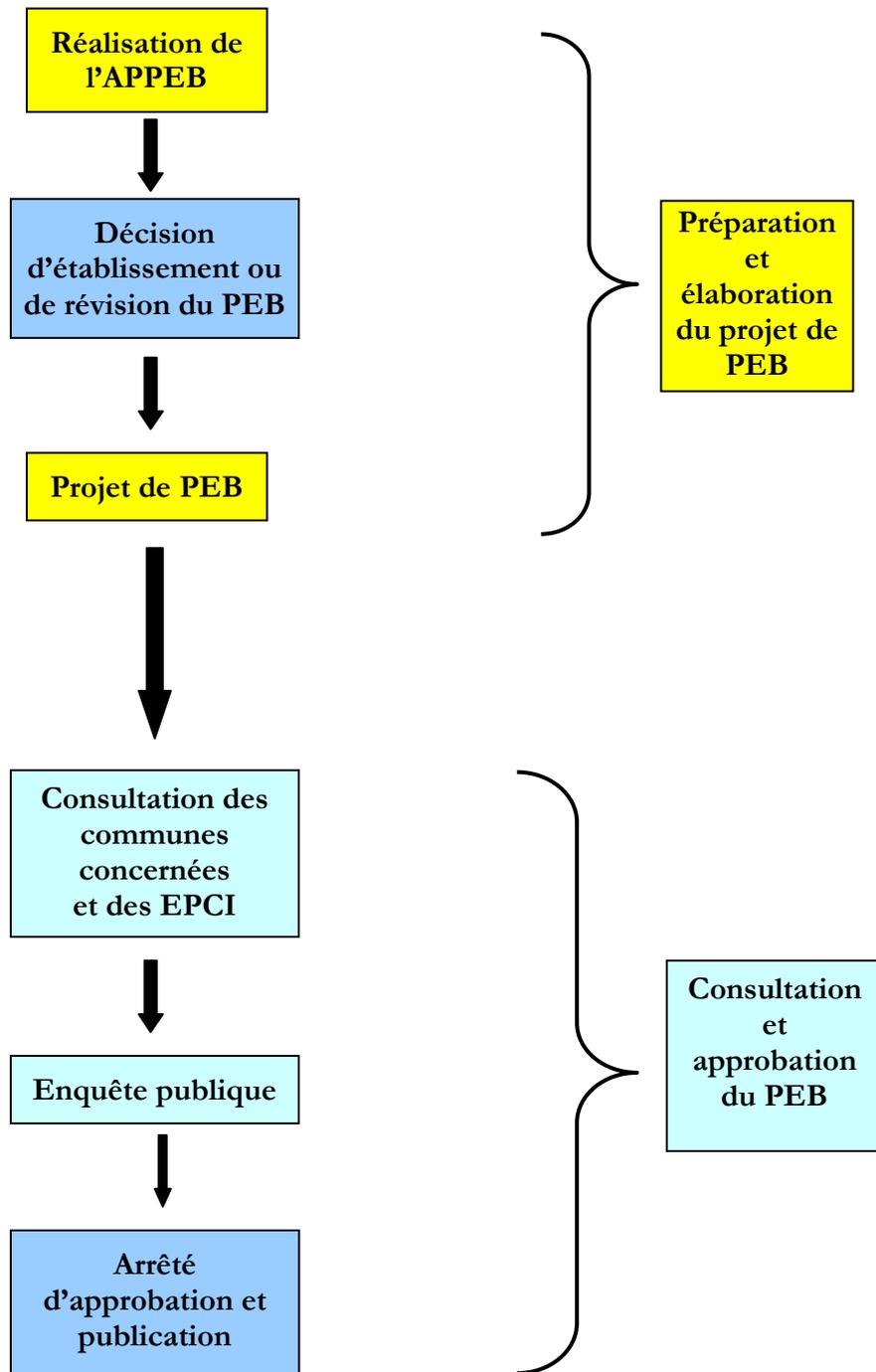
<b>LES RÈGLES APPLICABLES SUR LES DROITS A CONSTRUIRE DANS LES ZONES D'UN PEB</b>				
	<b>ZONE A</b> Lden ≥ 70	<b>ZONE B</b> 70 > Lden ≥ (62 à 65)	<b>ZONE C</b> (62 à 65) > Lden ≥ (52 à 57) (indices fixés par le préfet)	<b>ZONE D *</b> (52 à 57) > Lden ≥ 50
<b>CONSTRUCTIONS NOUVELLES</b>				
Logements nécessaires à l'activité aéronautique ou liés à celle-ci	<b>Autorisés</b>			
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales admises dans la zone	<b>Autorisés dans les secteurs déjà urbanisés</b>	<b>Autorisés</b>		
Constructions directement liées ou nécessaires à l'activité agricole				
Equipements publics ou collectifs	<b>Autorisés s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes</b>		<b>Autorisés</b>	
Constructions individuelles non groupées	<b>Non autorisées</b>		<b>Autorisées si le secteur d'accueil est 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</b>	
Autres types de constructions nouvelles à usage d'habitation (exemples : lotissements, immeubles collectifs à usage d'habitation)	<b>Non autorisées</b>			
<b>INTERVENTIONS SUR L'EXISTANT</b>				
Rénovation, réhabilitation de l'habitat existant	<b>Autorisés pour permettre le renouvellement urbain sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances</b>		<b>Autorisées si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par équipements publics, si elles n'entraînent pas d'accroissement de la capacité d'accueil</b>	
Amélioration, extension mesurée ou reconstruction des constructions existantes				
Opération de réhabilitation et de réaménagement urbain	<b>Non autorisées</b>		<b>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 au nuisances sonores</b>	

Autorisés sous réserve d'une isolation acoustique et de l'information des futurs occupants

Remarque : L'isolation acoustique et l'information sont obligatoires dans toutes les zones du PEB.

(\*) : La délimitation d'une zone D est obligatoire pour les aérodromes visés au 3 de l'article 266 septies du code des douanes.

**ANNEXE B**  
**PROCEDURE RELATIVE A L'ETABLISSEMENT ET A L'APPROBATION**  
**DES PLANS D'EXPOSITION AU BRUIT**



## **ANNEXE C**

### **GLOSSAIRE DES TERMES UTILISES**

**AIP :**

Aeronautical Information Publication, Publication d'information aéronautique

**IP :**

Indice Psophique, utilisé jusqu'en 2002 pour l'élaboration des PEB.

**LDEN :**

Level Day Evening Night, indice de mesure du bruit. Utilisé à compter de 2002 pour l'élaboration des PEB.

**Mouvement :**

Un mouvement correspond à un atterrissage ou à un décollage.

**PEB :**

Plan d'Exposition au Bruit.

**QFU :**

Code aéronautique désignant l'orientation magnétique de la piste en service, en dizaine de degrés. Chaque piste possède deux QFU.

## ANNEXE D

# ARRETE DE MISE EN RECIVION DU PEB DE L'AERODROME DE CHARTRES METROPOLE



PRÉFET D'EURE-ET-LOIR

DIRECTION DEPARTEMENTALE DES TERRITOIRES

ARRETE PREFECTORAL N° 2014248-0006

PRESCRIVANT LA REVISION DU PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT (PEB)  
DE L'AERODROME DE CHARTRES-METROPOLE

**LE PREFET D'EURE-ET-LOIR**  
Chevalier de la Légion d'Honneur  
Chevalier de l'Ordre National du Mérite

VU le Code de l'urbanisme et notamment ses articles L.147-1 à L.147-8 et R.147-1 à R.147-11 portant prescriptions particulières aux zones de bruit des aérodromes ;

VU le Code de l'environnement et notamment l'article L.571-13 ;

VU le code l'aviation civile et notamment les articles L.227-1 à L.227-9 ;

VU la Loi n°2003-590, du 2 juillet 2003 « urbanisme et habitat » ;

VU le décret n°97-607 du 31 mai 1997 relatif aux règles de protection contre le bruit et l'aide aux riverains des aérodromes ;

VU 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 ;

VU le décret n°2002-626 du 26 avril 2002 fixant les conditions d'établissement des plans d'exposition au bruit et des plans de gêne sonore des aérodromes et modifiant le code de l'urbanisme ;

VU le décret n°2012-1470 du 26 décembre 2012 relatif aux modalités d'élaboration des plans d'exposition au bruit de certains aérodromes ;

VU l'arrêté Préfectoral n°41 du 11 janvier 2002 approuvant le Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Chartres-Champhol ;

VU les avis des collectivités locales concernées transmis par courrier ;

**Considérant** que le plan d'exposition au bruit doit être révisé pour prendre en compte l'indice Lden et les évolutions de trafic ;

Sur proposition de Monsieur le Directeur départemental des Territoires ;

### **ARRETE :**

**Article 1er** – Il est décidé de réviser le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Chartres Métropole, conformément au projet figurant dans le dossier annexé au présent arrêté qui comprend les documents suivants :

- un rapport de présentation de plan d'exposition au bruit ;
- une représentation graphique du projet de plan d'exposition au bruit.

**Article 2** – Les communes de Chartres, Champhol, Nogent-le-Phaye et Gasville-Oisème sont concernées par ce projet de révision.

**Article 3** – Le projet de plan présente quatre zones de bruit A, B, C, D dont les indices Lden définissant les limites extérieures sont fixés respectivement à 70, 65, 57 et 50 dB(A).

**Article 4** – En application de l'article L.147-7 du code de l'urbanisme, le présent PEB est applicable par anticipation, et pour une durée de 2 ans, aux zones définies à l'article L.147-5 du-dit code.

**Article 5** – Le présent arrêté sera notifié aux maires des communes de Chartres, Champhol, Nogent-le-Phaye et Gasville-Oisème.

Dès réception de la lettre de notification du présent arrêté, les conseils municipaux de Chartres, Champhol, Nogent-le-Phaye et Gasville-Oisème disposeront d'un délai maximum de deux mois pour faire connaître leur avis sur le projet au Préfet d'Eure-et-Loir.

À défaut de réponse dans le délai imparti, leur avis sera réputé favorable.

**Article 6** – Le présent arrêté sera publié au Recueil des actes administratifs de la Préfecture d'Eure-et-Loir et mention en sera faite dans deux journaux diffusés dans le département.

Il sera également affiché pendant un mois dans les mairies de Chartres, Champhol, Nogent-le-Phaye et Gasville-Oisème.

**Article 7** - Monsieur le Secrétaire Général de la Préfecture, Monsieur le Directeur de la Sécurité de l'Aviation Civile Ouest, Monsieur le Directeur Départemental des Territoires d'Eure-et-Loir, Messieurs les maires des communes de Chartres, Champhol, Nogent-le-Phaye et Gasville-Oisème sont chargés, chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Chartres, le 05 SEP. 2014

LE PREFET  
LE PREFET

Nicolas QUILLET

*Conformément aux dispositions du Code de Justice Administrative et notamment de l'article R.421-1, la présente décision peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal Administratif d'Orléans dans le délai de 2 mois après sa publication ou notification.*