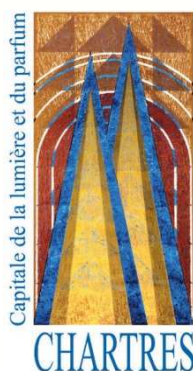


# Ville de Chartres



## Plan Local d'Urbanisme

### Annexes

### 8. Plan d'exposition au bruit

Juin 2015

Arrêt	Enquête publique	Approbation
Vu pour être annexé à la délibération n°14/314 du 08 septembre 2014	Du 02 février au 04 mars 2015	Vu pour être annexé à la délibération n°15/233 du 24 juin 2015



**Direction  
Départementale  
de l'Équipement  
Eure et Loir**

# **PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT**

## **DE L'AERODROME**

### **DE CHARTRES – CHAMPHOL.**



## **RAPPORT DE PRESENTATION**

# SOMMAIRE

<b>I.</b>	<b>TEXTES DE REFERENCES.....</b>	<b>3</b>
<b>II.</b>	<b>PRESENTATION DE L'AERODROME.....</b>	<b>4</b>
<b>III.</b>	<b>HISTORIQUE DE LA PROCEDURE DE PEB.....</b>	<b>5</b>
<b>IV.</b>	<b>PRESENTATION DU PEB.....</b>	<b>6</b>
<b>V.</b>	<b>CHOIX DES INDICES RETENUS.....</b>	<b>7</b>
<b>VI.</b>	<b>INCIDENCE DU PEB SUR LES DOCUMENTS D'URBANISME.....</b>	<b>8</b>
<b>VII.</b>	<b>PRESCRIPTIONS D'URBANISME APPLICABLES DANS LES ZONES DE BRUIT DES AÉRODROMES.....</b>	<b>9</b>

## I. TEXTES DE REFERENCES.

- Loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 portant création de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (J.O du 13 juillet 1999) ;
- Loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes (J.O du 12 juillet 1985) ;
- Code de l'Urbanisme.
  
- Décret n° 87-340 du 21 mai 1987 fixant les conditions d'établissement des Plans d'exposition au bruit des aérodromes (J.O du 22 mai 1987) ;
- Décret n° 87-339 du 21 mai 1987 définissant les modalités de l'enquête publique relative aux plans d'exposition au bruit des aérodromes.
- Décret n° 87-341 du 21 mai 1987 relatif aux commissions consultatives de l'environnement des aérodromes ;
- Décret n° 97-607 du 31 mai 1997 relatif aux règles de protection contre le bruit et à l'aide aux riverains des aérodromes ;
  
- Arrêté ministériel du 28 mars 1988 classant l'aérodrome de Chartres-Champhol en aérodrome de classe D ;
  
- Circulaire du 19 janvier 1988 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes ;

## II. PRESENTATION DE L'AERODROME.

### **Rappel historique.**

Avant la guerre 1914-1918, les avions de l'époque évoluaient déjà dans le ciel chartrain.

D'abord aérodrome militaire, l'aérodrome de Chartres-Champhol fut, par un arrêté interministériel en date du 30 mai 1958, affecté, à titre exclusif, au Secrétariat Général à l'Aviation Civile et Commerciale pour les besoins de l'Aviation légère et sportive.

Deux réunions de concertation présidées par Monsieur le préfet d'Eure et Loir les 27/10/1971 et 07/06/1972, associant les représentants des ministères concernés (Armées, Transports, Equipement et agriculture), les collectivités intéressées et les utilisateurs, ont permis d'aboutir à un accord sur la réalisation d'un aérodrome de catégorie D comportant une piste légère et une bande engazonnée orienté Est-Ouest.

Pendant l'été 1973, une piste légère de 840 mètres de longueur sur 25 mètres de largeur a été construite sous la maîtrise d'ouvrage de la Chambre de Commerce et d'Industrie.

Initialement géré en régie par l'Aviation Civile, l'aérodrome a été pris en charge par la Chambre de Commerce et d'Industrie entre les années 1976 et 1993. Actuellement, l'aérodrome est de nouveau géré par l'Aviation Civile avec l'appui de la Direction Départementale de l'Equipement.

Différentes idées de transfert de l'activité aéronautique ont été émises au fil des décennies (les premières en 1974). Aucun projet n'a cependant pu se concrétiser.

Le trafic a atteint 36 000 mouvements en 1986 et a ensuite connu une forte baisse pour atteindre 26 000 mouvements en 1997 (2/3 aéroclub et 1/3 planeurs).

### **Classification.**

Le classement des aérodromes s'effectue suivant 4 catégories : A, B, C et D.

L'aérodrome de Chartres-Champhol a été classé en catégorie D par arrêté ministériel en date du 28 mars 1988.

Cette catégorie correspond aux aérodromes dont l'utilisation est :

- La formation aéronautique ;
- Le sport aérien ;
- Le tourisme ;
- Certain services courtes distances.

### **Position géographique et altitude.**

L'aérodrome de Chartres-Champhol est situé à 2,5 Km à l'Est-Nord-Est de la ville de Chartres.

Sa position géographique est : 48° 27' Nord et 01° 31' Est.

Son altitude moyenne est de 152 mètres.

## **Description.**

L'aérodrome de Chartres-Champhol comprend :

- Une bande engazonnée de 900 mètres par 100 mètres réservée aux planeurs ;
- Une piste légère de 840 mètres par 25 mètres réservée aux avions ;
- Une bretelle d'accès de 10 mètres de largeur desservant deux parcs de stationnement « avions » d'une superficie de 4 700 mètres carrés.

La piste légère a été conçue de manière à recevoir des avions légers et d'affaires d'un poids total maximum de 5,7 tonnes, c'est-à-dire que la charge maximale par roue simple retenue est de 2,6 tonnes avec une pression de gonflage du pneumatique de l'ordre de 3 Kg/cm<sup>2</sup>.

La bande et la piste sont orientées Est/Ouest

Cette infrastructure est complétée par :

- Deux hangars constitués chacun par trois cellules de 20 m X 15 m avec appentis « atelier » accolés en façade arrière au droit de 4 cellules seulement ;
- Un bloc d'accueil de 15 m X 7,5 m réservé à l'Aéro-club ;
- Un bloc d'accueil de 22.5 m X 9.7 m réservé au vol à voiles.

## **Utilisation.**

Compte tenu de la présence d'un Chemin rural situé à moins de 150 mètres de l'extrémité de la piste légère, un seuil décalé existe tant sur la piste avions que sur la bande planeurs.

La longueur des pistes et bandes utilisables en procédure d'atterrissage QFU 96 est de 840 mètres et en procédure QFU 276 la longueur des pistes et bandes utilisables est ramenée à 730 mètres.

## **III. HISTORIQUE DE LA PROCEDURE DE PEB.**

L'aérodrome de Chartres-Champhol figure dans la liste des aérodromes de catégorie D qui doivent être doté d'un plan d'exposition au bruit (PEB) selon l'arrêté ministériel du 28 mars 1988.

Une première démarche d'étude de Plan d'Exposition au Bruit, initiée en 1987. Elle n'a pas connu de suite juridique.

C'est à cette même période que le trafic de l'aérodrome à commencer à décroître rapidement, tandis que des améliorations techniques étés apportés aux appareils pour en limiter le bruit.

Il devenait donc difficile de mettre en place une servitude contraignante dans cette période de réduction des nuisances.

A partir de 1997, le trafic a commencé à se stabiliser tandis que suite à la fermeture de la base militaire, une partie des terrains libérés devenait susceptible d'accueillir à terme des nouvelles zones d'habitat dans un secteur soumis aux nuisances phoniques de l'aérodrome.

Partant du double constat que le transfert de l'aérodrome de Chartres-Champhol ne peut être envisagé avant 10 à 15 ans et que l'urbanisation des terrains militaires libérés pourrait soumettre de nouvelles populations aux nuisances sonores, le directeur Départemental de l'Équipement d'Eure et Loir demande, sous couvert de M. le Préfet d'Eure et Loir, que soit engagé la procédure de Plan d'Exposition au Bruit pour l'aérodrome de Chartres-Champhol.

L'arrêté décidant l'établissement du PEB de Chartres-Champhol pris par le préfet est annexé au présent dossier.

Ce dossier représente l'étape de la procédure réglementaire relative à la consultation des Maires des communes concernées et des établissements publics de coopération intercommunale.

## IV. PRESENTATION DU PEB.

L'étude technique du Plan d'Exposition au Bruit a été réalisée par le Service Technique des Bases Aériennes de la Direction Générale de l'Aviation Civile en octobre 1998.

Elle est composée de trois parties :

- 1) Une note d'information relative à l'établissement du PEB ;
- 2) Des hypothèses d'études ;
- 3) D'une carte au 1/25000<sup>ème</sup> des courbes isopsophiques.

Il est complété par 2 annexes :

- Annexe n°1 – Procédure d'approbation du PEB ;
- Annexe n°2 – Textes applicables.

Le PEB se présente sous la forme d'une carte au 1/25000<sup>ème</sup> représentant des courbes de niveau de bruit (courbes isopsophiques) qui délimitent trois zones, à savoir :

- La zone de **bruit fort A (zone A)** qui s'inscrit à l'intérieur de la courbe d'indice **96** ;
- La zone de **bruit fort B (zone B)** qui s'inscrit entre les courbes d'indice **96 et 89** ;
- Enfin, la zone de **bruit modéré C (zone C)** qui s'inscrit entre les courbes d'indice **89 et une valeur à choisir entre 84 et 72**.

Malgré sa qualification de zone de bruit modéré, la gêne sonore à l'intérieur de la zone C est encore considérée comme sensible.

La loi n°99-588 du 12 juillet 1999 complète l'article L.147-5 du Code de l'Urbanisme par un 4° ainsi rédigé :  
*« 4° Les plans d'exposition au bruit peuvent délimiter une zone D à l'intérieur de laquelle les constructions sont autorisées mais doivent faire l'objet des mesures d'isolation acoustiques prévues à l'article L.147-6. La délimitation d'une zone D est obligatoire pour les aérodromes visées au 3 de l'article 266 septies du Code des Douanes.*

Dans le cadre du PEB de Chartres-Champhol, la création d'une zone D ne se justifie pas car elle viendrait en renforcement de la zone C et augmenterait les contraintes liées au PEB.

## V. CHOIX DES INDICES RETENUS.

En application de l'article R 147-2 du Code de l'Urbanisme, le plan d'exposition au bruit détermine trois types de zones représentées par des courbes isopsophiques :

- Une zone A, dont la limite supérieure est définie par l'indice de bruit 96 ;
- Une zone B, comprise entre la limite supérieure de la zone A et une limite supérieure définie par l'indice de bruit 89 ;
- Une zone C, comprise entre la limite supérieure de la zone B et une limite supérieure située entre les indices de bruit 84 et 72.

Les indices qui délimitent les zones A et B sont imposées par le code de l'urbanisme et ne peuvent donc être modifiés.

Le choix d'une limite de zone C situé entre les indices 84 et 76 rendrait le PEB inopérant car les zones d'habitat situées dans le prolongement des pistes ne seraient pas couvertes par la protection.

La Direction de l'Aviation Civile préconise de retenir comme limite de zone C l'indice 72 correspondant à la protection maximum au strict point de vue de la prise en compte des intérêts aéroportuaires. Ce niveau de protection maximale suppose que les avions respectent totalement le tour de piste théorique défini, ce qui ne paraît pas être la réalité absolue pour de l'aviation de loisir. Ce choix d'indice s'avère pénalisant pour l'urbanisation sur les communes de CHARTRES et LEVES sans être véritablement efficace.

Une limite de zone C de 75 constitue un compromis satisfaisant. Son impact sur les territoires communaux reste limité et concerne :

- La commune de CHAMPHOL pour ses projets d'urbanisation des terrains de l'ex BA 122 situés dans l'axe des pistes ;
- Les communes de CHARTRES et de LEVES dans le cas d'éventuelle densification de certains quartiers.
- Les communes de Gasville-Oisème et de Nogent-Le-Paye pour une très faible part..

**C'est donc cette limite de 75 qui est retenue pour délimiter la zone C du PEB de Chartres-Champhol.**



## VI. INCIDENCE DU PEB SUR LES DOCUMENTS D'URBANISME.

Les schémas directeurs, les schémas de secteurs ainsi que les plans d'aménagement de zones doivent être compatibles avec les prescriptions de l'article L 147-5 du Code de l'Urbanisme (CU).

Mais c'est par l'intermédiaire des plans d'occupation des sols que sont transcrites, de manière effective au niveau du territoire, les prescriptions réglementaires relatives à l'urbanisation dans les zones du PEB.

Dans la pratique, les POS doivent donc :

- Présenter le problème des nuisances sonores et leurs conséquences sur les partis d'aménagement communal (rapport de présentation);
- Proposer un zonage et un règlement compatible avec le PEB (une zone 1 NA d'extension pavillonnaire est incompatible avec la zone A du PEB, par exemple), l'échelle du PEB (1/25 000) laissant une marge d'appréciation quant à la transcription de ses limites sur les plans de zonages des POS (1/2000);
- Présenter, en annexe, le PEB (art. L147-3 et R 123-24 du CU).

Pour l'instruction des demandes d'utilisation du sol, et en particulier des permis de construire, deux démarches peuvent s'appliquer :

- Lorsqu'il existe un POS rendu public ou approuvé et un PEB approuvé, l'instruction se déroule sur la base des dispositions du POS, sous réserve de sa compatibilité avec les prescriptions de l'article L147-5 du CU ;
- Lorsqu'il n'existe pas de POS opposable mais uniquement un PEB approuvé les dispositions de l'article L 147-5 sont directement opposables.

Signalons qu'il n'existe pas de procédure de sauvegarde dans l'attente de l'approbation d'un PEB et que dans ce cas les demandes d'utilisation du sol doivent être instruites uniquement sur la base des dispositions d'urbanisme applicables aux territoires concernés.

Toutefois la loi n°99-588 du 12 juillet 1999 ajoute un article au code de l'urbanisme ainsi rédigé : « *Art. L.147-7.- A compter de la décision d'élaborer ou de réviser un plan d'exposition au bruit, l'autorité administrative peut, par arrêté, délimiter les territoires à l'intérieur desquels s'appliqueront par anticipation, pour une durée maximale de deux ans, les dispositions de l'article L147-5 concernant les zones C et D.* » qui peut permettre de limiter l'extension de l'urbanisation dans les zones soumises au PEB.

Notons, enfin, que dans tous les cas, l'information des demandeurs quant à l'existence de prescriptions liées aux zones de bruit, se fait par le biais du certificat d'urbanisme.

## VII. Prescriptions d'urbanisme applicables dans les zones de bruit des aérodromes.

Les prescriptions d'urbanisme applicables dans les zones de bruit des aérodromes sont représentées de manière synthétique dans le tableau suivant.

CONSTRUCTIONS NOUVELLES	ZONE A	ZONE B	ZONE C
Logements nécessaires à l'activité de l'aérodrome, hôtels de voyageurs en transit			
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales	dans les secteurs déjà urbanisés		
Immeubles d'habitation directement liés ou nécessaires à l'activité agricole	dans les secteurs déjà urbanisés		
Équipements de superstructures nécessaires à l'activité aéronautique	s'ils ne peuvent être localisés ailleurs		
Constructions à usage industriel, Commercial et agricole	si elles ne risquent pas d'entraîner l'implantation de population permanente		
Équipements publics	s'ils sont indispensables aux populations existantes et s'ils ne peuvent être localisés ailleurs		
Maisons d'habitation individuelles non groupées			si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par équipements publics sous réserve d'un faible accroissement de la capacité d'accueil
Immeubles collectifs; habitat groupés (lotissement,...) parcs résidentiels de loisirs			
<b>OPERATIONS DE RENOVATION DES QUARTIERS OU DE REHABILITATION DE L'HABITAT EXISTANT</b>	sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil		sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil et si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par équipements publics sous réserve d'un faible accroissement de la capacité d'accueil
<b>AMELIORATION ET EXTENSION MESURÉE OU RECONSTRUCTION DES CONSTRUCTIONS EXISTANTES</b>	s'il n'y a pas d'accroissement assimilable à la construction d'un nouveau logement		s'il n'y a pas d'accroissement assimilable à la construction d'un nouveau logement et si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par équipements publics sous réserve d'un faible accroissement de la capacité d'accueil
<b>CONSTRUCTION</b>			
interdites	Autorisées sous conditions	autorisées	

Le Code de l'Urbanisme est modifié par la loi n°99-588 du 12 juillet 1999.

Les principales modifications sont :

- Complément apporté à l'article L.147-5 du Code de l'Urbanisme cinquième alinéa ainsi rédigé : « ,ainsi que des constructions d'immeuble collectif à usage d'habitation si elles s'accompagnent d'une réduction équivalente, dans un délais n'excédant pas un an, de la capacité d'accueil d'habitants dans des constructions existantes situées dans la même zone ».
- L'article L.147-5 du Code de l'Urbanisme est complété par un 4° ainsi rédigé :  
« 4° Les plans d'exposition au bruit peuvent délimiter une zone D à l'intérieur de laquelle les constructions sont autorisées mais doivent faire l'objet des mesures d'isolation acoustiques prévues à l'article L.147-6. La délimitation d'une zone D est obligatoire pour les aérodromes visées au 3 de l'article 266 septies du Code des Douanes.  
Le contrat de location d'immeuble à usage d'habitation ayant pour objet un bien immobilier situé dans l'une des zones de bruit comporte une clause claire et lisible précisant la zone de bruit où se trouve localisé ledit bien. »
- Sont insérés, après l'article L.147-6 du Code de l'Urbanisme, deux articles ainsi rédigés :  
« Art. L.147-7.- A compter de la décision d'élaborer ou de réviser un plan d'exposition au bruit, l'autorité administrative peut, par arrêté, délimiter les territoires à l'intérieur desquels s'appliqueront par anticipation, pour une durée maximale de deux ans, les dispositions de l'article L147-5 concernant les zones C et D.  
Art. L.147-8.- Un décret en conseil d'Etat fixe, en tant que besoin, les modalités d'application du présent chapitre. »



PRÉFECTURE D'EURE-ET-LOIR

MAIRIE DE CHARTRES  
24. JAN. 2002  
ARRIVEE N°

Direction de la  
Réglementation et des  
Libertés Publiques

Bureau de l'Urbanisme  
et de l'Environnement  
HD/ND  
Affaire suivie par :  
Hélène DESBRÉE  
Tél. : 02 37 27 70 90

Vu pour être annexé à la délibération  
Du Conseil Municipal en date du 23/09/01

Pour le Maire,  
Et par délégation,  
Le Directeur Général Adjoint,  
*[Signature]*

Bureau de l'Urbanisme  
et de l'Environnement  
Reçu à la Préfecture  
le 06 OCT. 2004

Arrêté approuvant le Plan d'Exposition au Bruit  
de l'aérodrome de CHARTRES - CHAMPHOL

ARRETE N° 41

LE PREFET D'EURE-ET-LOIR,  
Chevalier de l'Ordre National du Mérite,

- Vu le code de l'urbanisme, notamment ses articles L 147-1 à L 147-8 et R 147-1 à R 147-11 ;
- Vu le code de l'environnement et notamment le livre V, titre VII, section 4 ;
- Vu l'arrêté ministériel du 28 mars 1988 classant l'aérodrome de CHARTRES-CHAMPHOL en aérodrome de classe D ;
- Vu l'arrêté préfectoral du 15 février 2000 prescrivant l'établissement d'un plan d'exposition au bruit pour l'aérodrome de CHARTRES-CHAMPLOL ;
- Vu l'arrêté préfectoral du 5 juin 2001 portant ouverture d'une enquête publique préalable à l'établissement d'un plan d'exposition au bruit autour de l'aérodrome de CHARTRES-CHAMPHOL ;
- Vu les avis des communes et établissements de coopération intercommunale concernés par le projet de plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de CHARTRES-CHAMPHOL ;
- Vu le rapport et les conclusions du commissaire-enquêteur en date du 25 août 2001 ;
- Considérant que le plan d'exposition au bruit (référence STBA/EGA/194/D d'octobre 1998) est établi en tenant compte d'un trafic estimé aux alentours de 2010 à 31 000 mouvements par an ;
- Considérant que l'indice psophique 75, qui fixe la limite extérieure de la zone C, permet de prendre en compte à la fois l'activité de l'aérodrome de CHARTRES-CHAMPHOL ainsi que l'organisation et le développement de l'urbanisation alentour dans les conditions acceptables ;
- Sur proposition de M. le Secrétaire Général de la Préfecture d'Eure-et-Loir ;

**ARRETE**

**Article 1er** - Le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de CHARTRES-CHAMPHOL (référence STBA/EGA/194/D d'octobre 1998) est approuvé. La limite extérieure de la zone de bruit modéré, dite "zone C" est fixée à l'indice psophique 75.

.../...

Article 2 - Ce plan d'exposition au bruit, annexé au présent arrêté sous forme d'un plan au  
MM. les Maires de :

- CHARTRES,
- CHAMPHOL,
- LEVES,
- NOGENT-LE-PHAYE,
- GASVILLE-OISEME.

ainsi qu'à :

- Monsieur le Président du Syndicat Mixte d'Etudes et de Programmation de l'agglomération chartraine ;
- Monsieur le Président de la Communauté d'Agglomération de CHARTRES.

Cet arrêté fera l'objet d'un affichage obligatoire dans la mairie de chacune des communes concernées pour informer le public et mention sera faite dans les journaux suivants :

- L'Echo Républicain,
- La République du Centre.

**Article 3** - L'arrêté et le plan d'exposition au bruit seront tenus à la disposition du public à la mairie des communes concernées et à la Préfecture d'Eure-et-Loir.

**Article 4** - Une commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Chartres - Champhol sera mise en place. Un arrêté préfectoral ultérieur en fixera la composition et les modalités de fonctionnement. Cet arrêté interviendra avant le 30 juin 2002.

**Article 5** - Monsieur le Secrétaire Général de la Préfecture, M. le Directeur Départemental de l'Equipement, MM. les Maires de CHARTRES, CHAMPHOL, LEVES, NOGENT-LE-PHAYE et GASVILLE-OISEME, M. le Président du Syndicat Mixte d'Etudes et de Programmation de l'agglomération chartraine, M. le Président de la Communauté d'Agglomération de Chartres sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la Préfecture.

Ampliation de cet arrêté sera adressée à M. le Ministre de l'Equipement, des Transports et du Logement ainsi qu'à M. le Ministre de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement.

Fait à CHARTRES, le 11 janvier 2002

Le Préfet,

Nicolas DESFORGES

Pour ampliation,  
L'Attaché, Chef de Bureau,

  
A4.3  
Hélène DESBREE

# PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

## AERODROME DE CHARTRES-CHAMPHOL

Référence : STBA/EGA/194/D - Octobre 1998



**Légende**  
Zone A  
Zone B  
Zone C

Echelle 1/25000

**PLAN**
  
**D'EXPOSITION AU BRUIT**
  
**AERODROME DE**
  
**CHARTRES - CHAMPHOL**

DECEMBRE 1999
   
 Echelle: 1/10 000

6 - 5 - 3
-----------

Service de l'Urbanisme et de l'Environnement

**LEGENDE**

- 89** Indice de courbe isosphonique
- Terrain ex-BA 122**
- Zone U**
- Zones ND et NC**
- Zone NA (habitat)**
- Zone NA (activités)**

