Plan Local d'Urbanisme de MASSY

Pièce 7.1.2 : Plan d'exposition au bruit

PLU approuvé le 15 septembre 2016	
Dernière procédure approuvée	
Modification simplifiée n°4	Modification simplifiée n°4 approuvée par délibération du Conseil Municipal du 19 mai 2022

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Aérodrome de Paris-Orly

Rapport de présentation du plan d'exposition au bruit

Approuvé par arrêté interpréfectoral du 21 décembre 2012

Préfectures :

du Val-de-Marne

de l'Essonne

Sommaire

INTRODUCTION.....5

1 GÉNÉRALITÉS SUR LES PLANS D'EXPOSITION AU BRUIT.....6

1.1 Objectifs et principes généraux.....6

1.1.1 Restrictions à l'urbanisation.....6

1.1.2 Isolation renforcée.....7

1.1.3 Obligation d'information.....7

1.2 Cas particulier de l'aérodrome de Paris-Orly.....7

1.3 Effets annexes d'un PEB.....7

1.4 Élaboration d'un PEB.....8

1.4.1 L'indice Lden.....8

1.4.2 La procédure de révision du PEB d'Orly.....8

2 PROCÉDURES ET MESURES DE LIMITATION DES NUISANCES.....9

2.1 Couvre-feu nocturne.....9

2.2 Limitation du nombre de créneaux attribuables annuellement.....9

2.3 Volumes de protection environnementale.....9

2.4 Procédures d'atterrissage avec approche en descente continue 9

3 LES HYPOTHÈSES PRISES EN COMPTE POUR L'ÉLABORATION DU PROJET DE PEB. .9

3.1 Les infrastructures et leur utilisation.....9

3.1.1 Système de pistes.....10

3.1.2 Utilisation des pistes en fonction du vent.....10

3.2 Autres paramètres.....10

3.2.1 Prise en compte du relief.....10

3.2.2 Prise en compte de la dispersion des trajectoires.....11

3.3 Scénarios de trafic.....11

3.3.1 Les tendances passées.....11

3.3.2 Contexte général d'évolution du trafic aérien.....12

3.3.3 Hypothèses de trafic.....13

4 L'IMPACT DU PEB.....16

4.1 Communes concernées.....16

4.2 Surfaces concernées.....16

4.3 Population et nombre de logements concernés.....16

4.4 Secteurs de renouvellement urbain.....17

ANNEXES.....19

Annexe 1 : Procédure d'établissement et d'approbation des PEB.....20

Annexe 2 : Tableau récapitulatif des règles d'urbanisme applicables dans les zones du PEB.....21

Annexe 3 : Répartition des mouvements par type de flotte et par période.....23

Annexe 4 : Trajectographie réelle face à l'ouest.....25

Annexe 5 : Trajectographie réelle face à l'est.....26

Annexe 6 : Dispersion des trajectoires face à l'ouest prise en compte lors de la modélisation.....27

Annexe 7 : Dispersion des trajectoires face à l'est prise en compte lors de la modélisation.....28

Annexe 8 : Répartition du trafic à court terme, par trajectoire, face à l'ouest.....29

Annexe 9 : Répartition du trafic à moyen terme, par trajectoire, face à l'ouest.....30

Annexe 10 : Répartition du trafic à long terme, par trajectoire, face à l'ouest.....31

Annexe 11 : Répartition du trafic à court terme, par trajectoire, face à l'est.....32

Annexe 12 : Répartition du trafic à moyen terme, par trajectoire, face à l'est.....33

Annexe 13 : Répartition du trafic à long terme, par trajectoire, face à l'est.....34

Annexe 14 : Population et nombre de logements concernés par le projet de PEB.....35

Annexe 15 : Surfaces concernées (en hectares) par le projet de PEB, par commune.....36

CARTES.....37
CARTES STRATÉGIQUES DE BRUIT ET PLAN DE PRÉVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT.....41
Glossaire.....42
Résumé non technique.....43
1 CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE.....44
1.1 Le cadre réglementaire européen.....44
1.2 La réglementation française.....44
2 PRÉSENTATION DE L'AÉROPORT DE PARIS-ORLY.....44
2.1 Situation de l'aéroport.....44
2.2 Le trafic.....45
2.3 L'environnement.....45
3 MESURES ADOPTÉES POUR LUTTER CONTRE LES NUISANCES SONORES.....45
3.1 Les mesures touchant à l'exploitation de la plate-forme.....45
3.2 Le dispositif d'aide à l'insonorisation.....45
3.3 Le renforcement de l'information des riverains et de la concertation entre les acteurs.....46
3.3.1 La commission consultative de l'environnement.....46
3.3.2 La création de la maison de l'environnement en 1996.....47
3.3.3 Information sur le bruit et les trajectoires des aéronefs.....47
3.3.4 Présentation des flux de trajectoires en région parisienne.....48
3.4 Le dispositif de sanctions.....48
4 LA CARTOGRAPHIE STRATÉGIQUE DU BRUIT.....48
4.1 Méthodologie d'élaboration.....48
4.2 Résultats de la cartographie stratégique du bruit.....49
4.2.1 Estimation des superficies exposées (en ha).....49
4.2.2 Estimation de la population vivant dans les bâtiments d'habitation.....49
4.2.3 Estimation du nombre d'établissements d'enseignement et de santé.....50
5 OBJECTIFS ET MESURES DE RÉDUCTION DU BRUIT.....50
5.1 Maîtriser l'urbanisation autour de l'aéroport.....50
5.1.1 Examiner régulièrement la pertinence du PEB et le réviser le cas échéant.....50
5.1.2 Suivre l'évolution de l'urbanisme autour de l'aéroport.....51
5.2 Poursuivre et encourager l'insonorisation.....51
5.2.1 Améliorer le dispositif.....51
5.2.2 Améliorer l'information.....51
5.3 Lutter contre le bruit.....51
5.3.1 Relever les altitudes d'approche.....51
5.3.2 Poursuivre la mise en place des descentes continues.....52
5.4 Surveiller l'évolution du bruit.....52
5.4.1 Développer le réseau de monitoring du bruit.....52
5.4.2 Poursuivre la réalisation de l'étude SURVOL.....52
5.5 Privilégier la concertation.....53
ANNEXES.....54
Annexe 1 : Décision ministérielle du 4 avril 1968 portant réglementation de l'utilisation de nuit de l'aéroport d'Orly.....55
Annexe 2 : Arrêté du 6 octobre 1994 relatif aux créneaux horaires sur l'aéroport d'Orly.....57
Annexe 3 : Arrêté du 18 février 2003 portant restriction d'usage par la création de volumes de protection environnementale sur l'aérodrome de Paris-Orly (Val-de-Marne).....58
Annexe 4 : Arrêté du 29 juillet 2009 modifiant l'arrêté du 18 février 2003 portant restriction d'usage par la création de volumes de protection environnementale sur l'aérodrome de Paris-Orly (Val-de-Marne).....60
Annexe 5 : Décret n°2009-647 du 9 juin 2009 relatif à l'aide à l'insonorisation des logements des

riverains des aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quatervicies A du code général des impôts....62
Annexe 6 : Arrêté du 9 juin 2009 relatif aux demandes groupées d'aide financière à l'insonorisation mentionnées à l'article R. 571-87-1 du code de l'environnement....64
Annexe 7 : Décret n°2010-543 du 25 mai 2010 relatif à la mise en place d'un mécanisme d'avance applicable à l'aide à 'insonorisation des logements des riverains des aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quatervicies A du code général des impôts....65
Annexe 8 : Carte stratégique de bruit en Lden pour la situation de référence (2008)....67
Annexe 9 : Carte stratégique de bruit en Lden pour la situation de long terme....68
Annexe 10 : Carte stratégique de bruit en Lnight pour la situation de référence (2008)....69
Annexe 11 : Carte stratégique de bruit en Lnight pour la situation de long terme....70
Annexe 12 : Détail par commune des surfaces, populations concernées et nombre d'établissement d'enseignement et de santé exposées au bruit (cartes stratégiques de bruit)....71
Annexe 13 : Accord des autorités ou organismes compétents pour décider et mettre en œuvre les mesures prévues....83

Introduction

Le plan d'exposition au bruit (PEB) actuellement en vigueur pour l'aérodrome de Paris-Orly a été approuvé par arrêté préfectoral en date du 3 septembre 1975. Ce PEB est devenu obsolète tant du point de vue des conditions d'exploitation de la plate-forme que du fait de l'évolution des textes réglementaires régissant l'élaboration des plans d'exposition au bruit.

En effet, le PEB de 1975 a été élaboré sur la base d'une infrastructure aéroportuaire comportant quatre pistes. Or, l'une d'elles, qui aurait dû être orientée nord-sud, n'a jamais été construite. De plus, l'utilisation des pistes a été sensiblement modifiée puisque la piste n°2 – l'autre piste orientée nord-sud – n'est aujourd'hui utilisée que de façon marginale (moins de 1% du temps). En outre, avec la modernisation des flottes exploitées par les compagnies et les restrictions d'usage entrées en vigueur après 1975, les conditions d'exploitation de la plate-forme ont radicalement changé.

La méthode d'élaboration des PEB a également évolué. En effet, le PEB de 1975 a été établi en indice psophique, indice qui n'est plus utilisé aujourd'hui. Le décret n°2002-626 du 26 avril 2002, pris afin d'être en cohérence avec la future directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002, a substantiellement modifié les conditions d'établissement des PEB, en introduisant l'utilisation d'un nouvel indice de bruit, le L_{den}. Celui-ci présente l'intérêt de prendre en compte la gêne accrue subie par les riverains en soirée et la nuit, en introduisant une pondération de facteur 3 et 10 respectivement.

De plus, la loi du 25 mars 2009 de mobilisation pour le logement et la lutte contre l'exclusion a modifié les dispositions en vigueur concernant le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Paris-Orly.

Au vu de toutes ces modifications, le PEB de 1975 ne représente plus les contraintes réellement imposées par l'activité actuelle et future de la plate-forme.

L'objectif du présent document est de présenter le projet de plan d'exposition au bruit (PEB). Notamment, il a vocation à présenter les courbes de bruit et les hypothèses de modélisation qui y ont conduit, ainsi que l'impact du projet sur les territoires concernés.

1 Généralités sur les plans d'exposition au bruit

1.1 Objectifs et principes généraux

Les textes de référence en matière de PEB sont rassemblés dans le code de l'urbanisme (articles L. 147-1 à L. 147-8 et R. 147-1 à R. 147-11).

Le plan d'exposition au bruit est un document opposable aux tiers, visant à éviter que de nouvelles populations ne soient exposées aux nuisances sonores générées par l'activité d'un aéroport. Pour les communes concernées, 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 ainsi que celles des schémas de cohérence territoriale et des schémas de secteur doivent être compatibles avec les prescriptions du PEB en vigueur.

Le PEB réglemente en particulier l'utilisation des sols aux abords des aérodromes en vue d'interdire ou d'y limiter la construction de logements, dans l'intérêt même des populations, et d'y prescrire des types d'activités peu sensibles au bruit ou compatibles avec le voisinage d'un aérodrome. Outre l'objectif premier de maîtrise de l'urbanisation à travers le droit de construire et les modalités de construction, le PEB introduit des obligations en matière d'information des riverains.

1.1.1 Restrictions à l'urbanisation

Le plan d'exposition au bruit est découpé en 4 zones : 3 zones A, B, et C, dans lesquelles différentes restrictions à l'urbanisation s'appliquent, et une zone D qui prévoit une obligation d'information et des normes d'isolation acoustique applicables aux constructions neuves. Le code de l'urbanisme aménage cependant quelques dérogations aux restrictions qu'il impose. Ces dispositions sont prévues à l'article L. 147-5 du code de l'urbanisme.

De manière générale, les constructions à usage d'habitation sont interdites dans les zones du PEB, sauf pour les exceptions suivantes :

- dans les zones A et B, considérées comme des zones de bruit fort, seuls peuvent être autorisés les logements et les équipements publics ou collectifs liés à l'activité aéronautique, les logements de fonction nécessaires aux activités industrielles et commerciales admises dans la zone et les constructions nécessaires à l'activité agricole ;
- à l'intérieur des zones C, considérées comme des zones de bruit modéré, seules les constructions individuelles non groupées sont autorisées à condition d'être situées dans un secteur déjà urbanisé et desservi par des équipements publics et dès lors qu'elles n'accroissent que faiblement la capacité d'accueil du secteur ;
- à l'intérieur de ces mêmes zones C, les plans d'exposition au bruit peuvent délimiter des secteurs où, pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou de villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement peuvent être autorisées, à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores : ces secteurs peuvent également être délimités postérieurement à l'approbation du PEB, à la demande de la commune compétente en matière de plan local d'urbanisme, par arrêté préfectoral et après enquête publique.
- dans les zones A, B et C, la rénovation, la réhabilitation, l'amélioration, l'extension mesurée et la reconstruction sont admises à condition qu'elles n'impliquent pas d'accroissement de la capacité d'accueil d'habitants.

La zone D, instaurée par la loi du 12 juillet 1999, n'implique aucune restriction à l'urbanisation.

1.1.2 Isolation renforcée

Les constructions nouvelles autorisées dans les zones de bruit doivent faire l'objet de mesures d'isolation acoustique renforcée (cf. tableau en annexe 2).

1.1.3 Obligation d'information

A l'intérieur de chacune des zones de bruit A, B, C et D, tout contrat de location de biens immobiliers doit comporter une clause claire et lisible précisant la zone de bruit où se trouve localisé le bien et tout certificat d'urbanisme doit spécifier l'existence de la zone de bruit et l'obligation de respecter les règles d'isolation acoustique.

1.2 Cas particulier de l'aérodrome de Paris-Orly

La loi du 25 mars 2009 de mobilisation pour le logement et la lutte contre l'exclusion a introduit des dispositions spécifiques pour les aérodromes dont le nombre de créneaux horaires attribuables sur l'ensemble des plages horaires d'ouverture fait l'objet d'un plafonnement réglementaire. Ces dispositions s'appliquent par définition au cas de Paris-Orly.

Ainsi, le PEB de l'aérodrome de Paris-Orly ne comporte que deux zones A et B. Toutefois, dans le périmètre défini par la zone C en vigueur au 20 février 2009, les restrictions à l'urbanisation inhérentes à une zone C continuent de s'appliquer.

De plus, dans ce même périmètre, il est désormais possible d'autoriser, dans les secteurs de renouvellement urbain, une augmentation du nombre de logements et de la population, dans une limite définie dans l'acte de création de ces secteurs, ou dans une décision modificative prise dans les mêmes formes.

Pour résumé, les dispositions de l'article L.147-4-1 du code de l'urbanisme impliquent ainsi que :

- le projet de PEB ne comporte plus qu'une zone A et une zone B ;
- toutefois, un principe général d'inconstructibilité est conservé sur l'ensemble de l'ancienne zone C du PEB de 1975 (zone C qui existait le 20 février 2009), de façon définitive. Il a été choisi, pour plus de lisibilité, de faire mention de ces contraintes dans le projet de PEB et de les faire figurer sur les différentes cartes ;
- ce principe général d'inconstructibilité peut être levé sur tout secteur de la zone C par la création d'un secteur de renouvellement urbain communément dénommé « pastille », à condition de le faire valider explicitement par arrêté préfectoral pris après enquête publique. Ces procédures nécessitent notamment de préciser l'étendue exacte concernée et le nombre de logements nouveaux prévus dans le secteur de renouvellement urbain.

1.3 Effets annexes d'un PEB

Conformément à l'article L. 302-5 du code de la construction et de l'habitation, les communes dont plus de la moitié du territoire urbanisé est couverte par les zones A, B ou C d'un plan d'exposition au bruit sont exemptées de l'obligation de respecter le quota de 20% de logements locatifs sociaux. Dans le cas de l'aérodrome de Paris-Orly, l'exonération du quota de 20% de logements sociaux demeure si plus de 50% du territoire urbanisé de la commune est couvert par les zones de bruit fort A et B ou par l'ancienne zone C du PEB de 1975.

Toutefois, dans le calcul des territoires urbanisés soumis à inconstructibilité et aux contraintes du PEB, les secteurs de renouvellement urbain autorisés en zone C du PEB sont à exclure.

1.4 Élaboration d'un PEB

Les modalités d'élaboration d'un PEB sont définies par les articles R. 147-1 à R. 147-11 du code de l'urbanisme. L'élaboration du PEB doit tenir compte de l'ensemble des hypothèses à court, moyen et long terme de développement et d'utilisation de l'aérodrome (conditions d'utilisation des infrastructures, procédures de circulation aérienne, nombre de mouvements, caractéristiques des flottes exploitées, répartition du trafic dans la journée).

1.4.1 L'indice Lden

En application du décret n°2002-626 du 26 avril 2002, un nouvel indice est désormais utilisé pour élaborer le PEB : l'indice L_{den} *(L=level (niveau), d=day (jour), e=evening (soirée), n=night (nuit))*.

Cet indice découpe la journée en trois périodes afin de mieux prendre en compte la gêne ressentie en journée, en soirée et la nuit :

- la période de jour s'étend de 6 heures à 18 heures ;
- la période de soirée s'étend de 18 heures à 22 heures ; à même niveau de bruit, un mouvement y est considéré comme équivalent à trois mouvements réalisés entre 6 heures et 18 heures ;
- la période de nuit s'étend de 22 heures à 6 heures ; à même niveau de bruit, un mouvement y est considéré comme équivalent à dix mouvements réalisés entre 6 heures et 18 heures.

1.4.2 La procédure de révision du PEB d'Orly

La procédure de révision d'un PEB telle que définie dans le code de l'urbanisme se déroule en deux étapes.

Au cours de la première étape, un avant-projet est élaboré sur la base d'hypothèses de court, moyen et long termes, et présenté à la CCE afin qu'elle se prononce sur les valeurs d'indice à retenir pour déterminer les limites extérieures de la zone B. Cette modulation des valeurs introduit une souplesse dans le dispositif, permettant de trouver le meilleur équilibre entre l'activité du transport aérien et la nécessité de protéger les populations, d'une part, et les contraintes à l'urbanisation dans les zones de PEB, d'autre part. A l'issue de cette consultation, un accord exprès du ministre chargé de l'aviation civile est transmis aux préfets concernés.

La seconde étape constitue la procédure d'approbation du PEB proprement dite. Elle débute avec l'arrêté préfectoral de mise en révision pris par les préfets des départements concernés, qui consultent pendant 2 mois les communes et établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) concernés par le projet de PEB. La CCE est ensuite une nouvelle fois consultée par l'ACNUSA (Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires) pour se prononcer sur le projet de PEB lui-même et dispose pour cela des avis des communes et des EPCI concernés. Une enquête publique est ensuite organisée.

Le PEB est approuvé par arrêté interpréfectoral, pris après accord exprès du ministre chargé de l'aviation civile. Le détail de la procédure est repris en annexe 1.

L'avant-projet du plan d'exposition au bruit de l'aéroport d'Orly a été soumis à la Commission Consultative de l'Environnement le 18 décembre 2009. Celle-ci s'est prononcée, pour la limite extérieure de la zone B, en faveur de l'indice L_{den} 65, soit la zone la plus restreinte.

Le ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, a donné son accord exprès le 20 juillet 2010 pour la mise en révision du PEB d'Orly.

La mise en révision a été arrêtée par les préfets du Val-de-Marne, de l'Essonne et des Hauts-de-Seine le 16 mai 2011.

2 Procédures et mesures de limitation des nuisances

2.1 Couvre-feu nocturne

Du fait de sa présence dans un environnement très urbanisé, un couvre-feu nocturne a été instauré sur l'aérodrome de Paris-Orly par décision ministérielle du 4 avril 1968. Ce couvre-feu interdit aux aéronefs équipés de turboréacteurs les atterrissages programmés entre 23h30 et 6h15 et les décollages programmés entre 23h15 et 6h.

2.2 Limitation du nombre de créneaux attribuables annuellement

Le nombre maximal de créneaux attribuables annuellement sur l'aéroport de Paris-Orly a été plafonné à 250 000 par arrêté ministériel du 6 octobre 1994 afin de réduire les nuisances sonores subies par les riverains.

2.3 Volumes de protection environnementale

L'arrêté du 18 février 2003 impose aux aéronefs volant aux instruments de respecter des volumes de protection environnementale. Grâce à ces volumes, le trafic est contenu dans des couloirs aériens précis, réduisant ainsi l'impact des nuisances sonores.

L'arrêté du 29 juillet 2009 a prolongé le volume de protection environnementale associé aux départs en QFU 24, face à l'ouest.

2.4 Procédures d'atterrissage avec approche en descente continue

Actuellement, en phase d'approche, les avions marquent des paliers horizontaux avant d'atterrir, une pratique qui génère du bruit. En supprimant ces paliers au profit d'une procédure de descente continue, les nuisances sonores sont réduites jusqu'à 5 décibels. En sus d'une réduction sensible du bruit, les descentes continues permettent également de réduire les émissions polluantes. Cette procédure est mise en service progressivement, notamment à Paris-Orly.

Des protocoles vont ainsi être signés entre l'aviation civile et les compagnies aériennes pour généraliser ces procédures chaque fois que possible, pour réduire les nuisances sonores.

Le relèvement de 300 mètres des interceptions ILS conduit, par construction, au recul de ces points de début de descente finale et permet d'obtenir des réductions des nuisances sonores pour les communes situées au-delà de 15 kilomètres des seuils de piste.

3 Les hypothèses prises en compte pour l'élaboration du projet de PEB

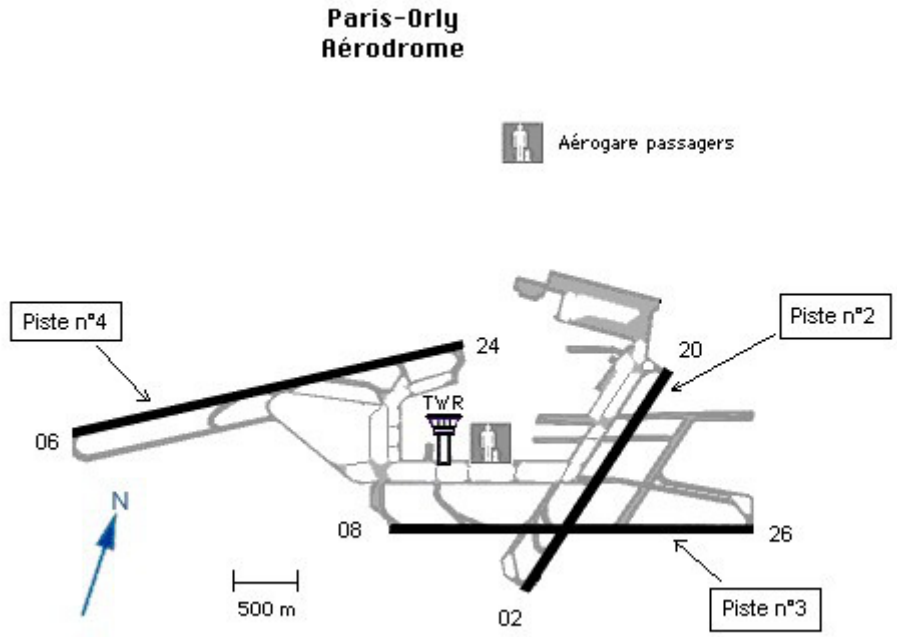
3.1 Les infrastructures et leur utilisation

Conformément aux dispositions réglementaires, le projet de plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Paris-Orly prend en compte le fonctionnement et le trafic de la plate-forme à court, moyen et long termes.

3.1.1 Système de pistes

La plate-forme est constituée de trois pistes opérationnelles :

- une piste n°2 orientée 02/20 d'une longueur de 2 400 m et d'une largeur de 60 m ;
- une piste n°3 orientée 08/26 d'une longueur de 3 320 m et d'une largeur de 45 m ;
- une piste n°4 orientée 06/24 d'une longueur de 3 650 m et d'une largeur de 45 m.



3.1.2 Utilisation des pistes en fonction du vent

Les statistiques de Météo France indiquent qu'en moyenne sur une longue période, les vents dans la région parisienne sont en provenance de l'ouest pour 60% du temps et de l'est pour 40%. Le projet de PEB retient donc cette hypothèse qui correspond à une utilisation en configuration face à l'ouest pour environ 220 jours et en configuration face à l'est pour le reste de l'année.

En configuration face à l'ouest, la piste 3 est dédiée aux atterrissages tandis que la piste 4 est réservée aux décollages. Inversement, en configuration face à l'est, la piste 4 est dédiée aux atterrissages, alors que la piste 3 est réservée aux décollages.

Quant à la piste 2, elle est utilisée environ 1% du temps, lors de travaux sur l'une des deux autres pistes, en cas de fort vent de travers ou encore comme piste de secours.

3.2 Autres paramètres

3.2.1 Prise en compte du relief

Le logiciel de modélisation permet de prendre en compte une base de données topographiques lors de la modélisation. Le relief a donc été pris en compte pour l'élaboration de ce projet.

3.2.2 Prise en compte de la dispersion des trajectoires

Le trafic pris en compte dans les hypothèses présentées ci-après a été réparti sur l'ensemble des trajectoires de décollage et d'atterrissage de l'aéroport d'Orly. De plus, une dispersion calculée à partir des images radar a été appliquée, répartissant ainsi le trafic de chaque trajectoire entre sa trajectoire nominale et ses sous-trajectoires de dispersion.

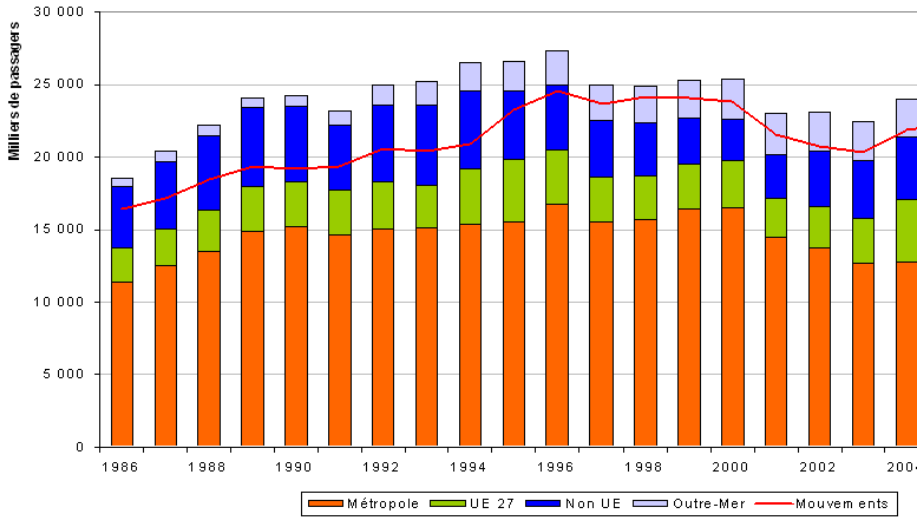
3.3 Scénarios de trafic

3.3.1 Les tendances passées

Le trafic de la plate-forme s'est développé à un rythme soutenu jusqu'en 1994, passant de 18,5 millions de passagers et 165 000 mouvements en 1986 à 26,5 millions de passagers et 209 000 mouvements en 1994, soit respectivement +4,6% l'an pour les passagers et +3% pour les mouvements. Au cours de cette période, la structure de trafic est restée stable, très marquée par le trafic intérieur, majoritaire sur la plate-forme (autour de 58% à 63% du trafic total selon les années).

La décision de limiter le nombre de créneaux à 250 000 en 1994 a, de fait, arrêté la croissance du trafic en nombre de mouvements mais également en nombre de passagers. Sous l'impulsion de la libéralisation du transport aérien, du développement du réseau TGV pour la desserte intérieure, de l'européanisation des économies, le trafic a connu quelques évolutions contrastées, mais il résulte de la succession d'une période de baisse (1996 à 2003) et d'une période de hausse (2003-2007) une stagnation du trafic qui s'est accompagnée d'une ouverture de l'activité de la plate-forme à l'outre-mer, à l'international et notamment à l'Union Européenne. En 2008, le trafic atteint 26,2 millions de passagers (-0,9% par rapport à 2007).

Ainsi le trafic international au sens large, c'est-à-dire comprenant l'Union européenne, les DOM et les autres destinations internationales, est passé de 37% du trafic total en 1990 à 55% en 2008.



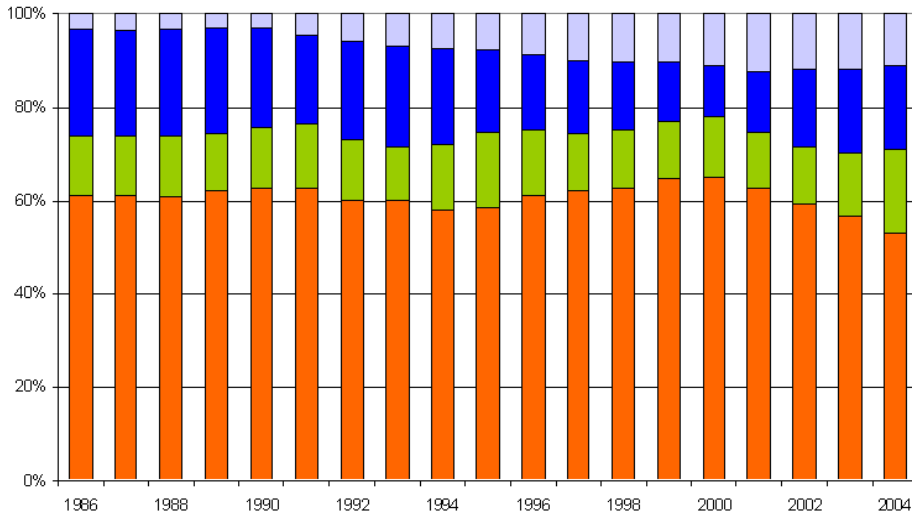


Illustration 1: Paris-Orly : évolution et structure du trafic 1986-2008

Il résulte de ces évolutions une augmentation de l'emport moyen depuis 1998. Après avoir atteint des niveaux de 132 passagers par vol en 1990, l'emport moyen a touché un point bas en 1998 avec 104 passagers, en raison, notamment, de la mise en place des « navettes » multipliant le nombre de mouvements.

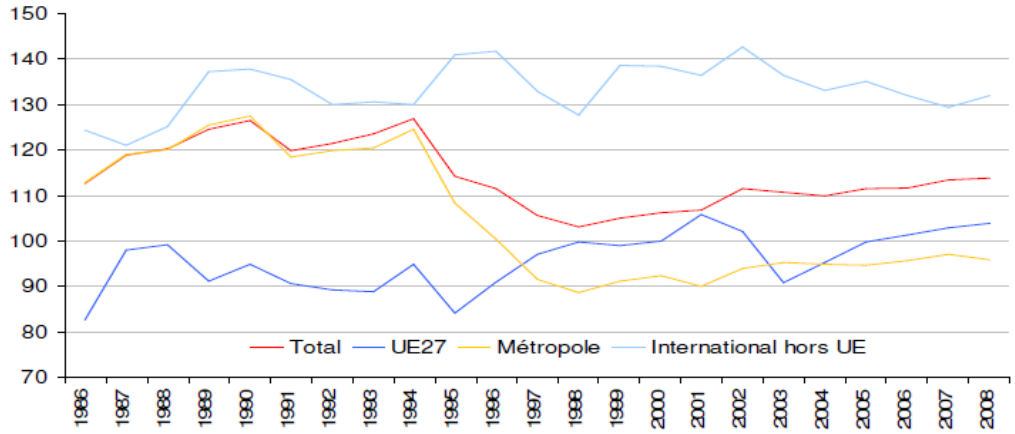


Illustration 2: Emport moyen selon les faisceaux de trafic

Cet emport moyen croît depuis lors et atteint 114 passagers par vol, grâce au développement des liaisons internationales non UE et du rôle des compagnies à bas coûts implantées sur la plate-forme.

3.3.2 Contexte général d'évolution du trafic aérien

- Contexte général

Au-delà de la situation actuelle, marquée par d'importantes incertitudes quant à l'évolution de l'activité économique mondiale à plus ou moins court terme, il convient de souligner que les hypothèses d'évolution du trafic à long terme du transport aérien s'inscrivent dans un cadre général de retour aux équilibres économiques et financiers. En d'autres termes, le contexte de long terme est celui d'une croissance économique mondiale – certes à un rythme plus faible que celui qui a été observé au cours de la dernière décennie – vis-à-vis de laquelle le transport aérien demeure à la fois étroitement lié aux échanges internationaux et vecteur principal de la mobilité de

longue distance, avec, contrairement à la période antérieure, l'intégration dans son développement d'une forte dimension environnementale.

Au-delà de cette tendance de long terme, la prévision de trafic sur Orly prend également en compte un important report de trafic de l'avion vers le TGV, lié à la réalisation du programme de constructions de lignes à grande vitesse décidé dans le cadre du « Grenelle de l'Environnement ».

Le projet de transport envisagé dans le cadre du Grand Paris et du grand emprunt vise également une meilleure irrigation de l'aéroport de Paris-Orly et de sa zone d'emploi.

Sont ainsi envisagées à long terme l'implantation d'une gare TGV à Paris-Orly (liée au projet du barreau LGV de l'interconnexion Sud) et une connexion à la prolongation de la ligne 14 du métro parisien, permettant une liaison au réseau régional structurant.

- Stratégie des opérateurs

Dans la pratique des compagnies aériennes, deux grands types de stratégie profilent l'organisation du transport aérien : le point à point et l'organisation en hub.

Depuis de nombreuses années, les opérateurs sur Paris-Orly ont privilégié les dessertes point à point, les vols en correspondance étant essentiellement liés aux pré-acheminements pour les vols DOM. Le taux de correspondance est donc faible, estimé à 7% contre 32% estimés à Paris-CDG, par exemple.

Cette situation de faible taux de correspondance avion/avion devrait encore se renforcer, en raison du développement du réseau TGV[1] d'une part, mais surtout à cause des conditions de limitation du trafic, étant donné que le fonctionnement en hub d'un aéroport est très consommateur en capacité. La limitation en vigueur à Paris-Orly, exprimée en termes de mouvements, est donc peu compatible avec le développement d'une stratégie de hub sur la plate-forme.

- Stratégie de renouvellement des flottes

Les conditions environnementales mais également la recherche de rentabilité, particulièrement déterminante en période de difficultés économiques, ne peuvent que renforcer l'importance des gros porteurs dans la flotte exploitée par les compagnies aériennes et donc l'emport moyen.

Ainsi Airbus prévoit-il, pour l'horizon 2026, une augmentation du nombre de gros porteurs en exploitation (4,5% l'an 2006-2026) supérieure à celle des mono-couloirs (50-210 sièges) : +2,9% l'an.

Paris-Orly sera inclus dans ce mouvement général, notamment pour le segment « trafic international ».

3.3.3 Hypothèses de trafic

Le scénario retenu pour l'établissement du PEB correspond, sur le long terme, à une évolution « fil de l'eau », tant en termes d'évolution de la structure du trafic, et notamment de l'internationalisation du trafic à Paris-Orly, que d'augmentation de l'emport moyen.

Le scénario de court terme, à horizon 2012, est basé sur les résultats de trafic les plus récents et prend en compte les perspectives d'évolution d'activité pour les prochains mois. A l'horizon 2012, l'hypothèse retenue (225 000 mouvements ; 26,5 millions de passagers) est celle d'un niveau d'activité équivalent à ceux de 2007 (26,4 millions de passagers ; 233 000 mouvements) et de 2008 (26,2 millions de passagers ; 230 000 mouvements), tant en termes de passagers que de mouvements ; cette hypothèse retient également une évolution tendancielle de l'emport moyen et une structure de trafic très comparable en termes de destination à ce qui est constaté aujourd'hui.

1 A plus long terme, le projet de Gare TGV à Orly renforcerait encore la faiblesse du taux de correspondance intérieur-DOM.

Le scénario de moyen terme a été construit comme une étape intermédiaire entre celui de court terme (2012) et celui de long terme (2025). **Il est bâti pour l'horizon 2017.** Il prend en compte une croissance du trafic de passagers (29,1 millions, +1,8% l'an 2012-2017) et de mouvements (234 000, +0,8% l'an 2012-2017). L'emport moyen atteindrait 124 passagers par vol (à comparer à 114 passagers en 2008). Cette croissance de l'activité s'inscrirait dans une baisse de la part relative du trafic intérieur au profit de l'Europe (UE 27) et de l'activité internationale (hors UE 27).

Le scénario de long terme est bâti à l'horizon 2025. Il prend en compte un trafic maximum de 235 000 mouvements. Le trafic serait de 32,2 millions de passagers, en progression de 1,2% l'an sur la période 2008-2025.

Les tendances du marché, favorables à l'internationalisation de la demande de déplacements, seront renforcées dans leurs effets sur la structure du trafic par le développement de l'impact du TGV : le trafic d'Orly reporté sur le TGV est estimé à 4,7 millions de passagers en 2025, ce qui représente environ 47 000 créneaux rendus disponibles pour des liaisons internationales relevant davantage du domaine de pertinence du transport aérien.

Le trafic intérieur devrait continuer, d'ici à 2025, sur la tendance baissière observée entre 2000 et 2008 (-4,1%/an), mais à un rythme moins soutenu (-0,8%/an). A cette échéance, le trafic intérieur ne représenterait plus que 10,3 millions de passagers contre 11,8 millions en 2008, et 32% du trafic total contre 45% aujourd'hui.

La croissance du trafic vers **l'Union européenne** s'établirait sur la période 2008-2025 à +2,1% l'an, avec une légère croissance de son poids (26% du trafic total en 2025 contre 22% en 2008) et à +3,2% pour le trafic international (hors UE), ce qui renforcerait son poids dans le trafic total (passant de 22% à 30% du trafic).

	Passagers (millions)					t.c.a.m.			
	2004	2008	2012	2017	2025	2008-2004	2008-2012	2008-2017	2008-2025
Radiales	12,8	11,8	11,2	11,4	10,3	-2,0%	-1,3%	-0,4%	-0,8%
UE	4,2	5,8	6,2	7,1	8,3	8,3%	1,8%	2,2%	2,1%
Europe hors UE	0,6	0,5	0,6	0,7	1,0	-3,9%	4,4%	5,1%	4,7%
Maghreb	2,6	4,1	4,5	5,1	6,4	12,1%	2,5%	2,6%	2,7%
Autres International	1,2	1,2	1,1	1,4	2,3	-0,4%	-2,1%	2,0%	3,9%
Outre-Mer	2,7	2,8	2,9	3,3	3,8	1,3%	1,1%	1,7%	1,8%
Total	24,0	26,2	26,5	29,1	32,2	2,2%	0,3%	1,2%	1,2%

	Mouvements					t.c.a.m.			
	2004	2008	2012	2017	2025	2008-2004	2008-2012	2008-2017	2008-2025
Radiales	134 572	123 033	115 600	115 600	99 500	-2,2%	-1,5%	-0,7%	-1,2%
UE	44 493	55 876	56 000	59 600	65 600	5,9%	0,1%	0,7%	0,9%
Europe hors UE	4 592	3 881	4 700	5 600	6 900	-4,1%	4,9%	4,2%	3,4%
Maghreb	22 227	32 910	34 700	36 900	42 200	10,3%	1,3%	1,3%	1,5%
Autres International	5 966	6 954	6 400	7 700	11 000	3,9%	-2,1%	1,1%	2,7%
Outre-Mer	6 909	7 420	7 900	8 600	9 800	1,8%	1,6%	1,7%	1,6%
Total	218 759	230 074	225 300	234 000	235 000	1,3%	-0,5%	0,2%	0,1%

	Emports					t.c.a.m.			
	2004	2008	2012	2017	2025	2008-2004	2008-2012	2008-2017	2008-2025
Radiales	95	96	97	99	103	0,2%	0,2%	0,3%	0,4%
UE	95	104	111	118	127	2,2%	1,7%	1,5%	1,2%
Europe hors UE	118	122	120	133	150	0,8%	-0,3%	0,9%	1,2%
Maghreb	116	124	130	139	152	1,7%	1,2%	1,3%	1,2%
Autres International	207	178	178	190	214	-3,7%	0,1%	0,7%	1,1%
Outre-Mer	387	380	372	381	389	-0,5%	-0,5%	0,0%	0,1%
Total	110	114	118	124	137	0,9%	0,9%	1,0%	1,1%

Illustration 3: Répartition du trafic par faisceaux en nombre de passagers, en nombre de mouvements et en emport moyen

	1990	2000	2008	2012	2017	2025
Métropole	63%	65%	45%	42%	39%	32%
UE	13%	13%	22%	23%	24%	26%
International hors UE	22%	11%	22%	23%	25%	30%
Outre Mer	3%	11%	11%	11%	11%	12%
Total Paris-Orly	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Illustration 4: Structure du trafic de passagers à Paris-Orly

Aux trafics de 235 000 mouvements et 32,2 millions de passagers correspondent un emport moyen de 137 passagers par vol, rendu possible par le développement des segments internationaux (150 passagers par vol pour les destinations Europe hors UE, 214 passagers par vol pour les destinations internationales autres que l'Europe et le Maghreb).

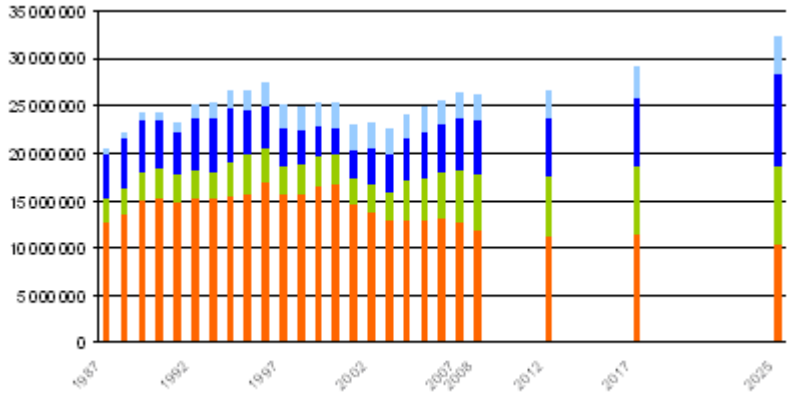


Illustration 5: Trafic de Paris-Orly (en millions de passagers)

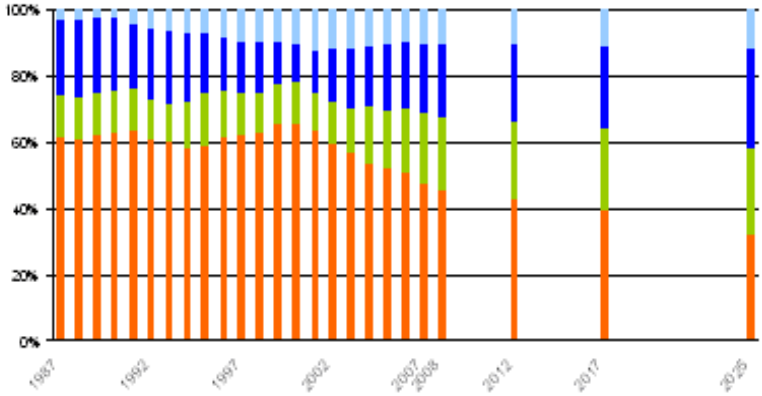


Illustration 6: Structure de trafic par faisceaux

L'évolution de l'emport moyen traduit l'évolution des appareils utilisant Paris-Orly. Les turbo-propulseurs et les jets régionaux seraient en diminution (-3,6% et -0,7% l'an, respectivement) alors que les moyens et les gros porteurs progressent plus rapidement (respectivement, +0,2% et +1,7% l'an).

4 L'impact du PEB

4.1 Communes concernées

25 communes sont actuellement touchées par le PEB de 1975. Les zones A et B du projet de PEB concernent 12 communes, dont 7 pour le département de l'Essonne et 5 pour le département du Val-de-Marne. Néanmoins, les communes comprises dans le périmètre de la zone C en vigueur au 20 février 2009 resteront soumises aux restrictions à l'urbanisation inhérentes à une zone C.

Le tableau suivant liste, par département, les communes concernées par les différentes zones.

Département	Communes concernées au moins par la zone A ou la zone B du projet de PEB	Autres communes concernées par la zone C en vigueur au 20 février 2009
Essonne	Athis-Mons Champlan Chilly-Mazarin Massy Morangis Paray-Vieille-Poste Wissous	Crosne Longjumeau Savigny-sur-Orge Saulx-les-Chartreux Vigneux-sur-Seine Villebon-sur-Yvette Villejust
Val-de-Marne	Ablon-sur-Seine Orly Rungis Villeneuve-le-Roi Villeneuve-Saint-Georges	Boissy-Saint-Léger Chevilly-Larue Choisy-le-Roi Limeil-Brévannes Thiais Valenton

4.2 Surfaces concernées

Le projet de révision du PEB couvre une superficie de 1091 ha si l'on ne considère que les zones A et B. A titre de comparaison, le PEB actuellement en vigueur sur l'aérodrome de Paris-Orly couvre 1304 ha pour les zones A et B, et 3040 ha si l'on inclut la zone C (limites intérieures).

Le tableau ci-dessous présente, par département, les surfaces impactées par le projet de PEB.

Surfaces impactées (ha)	Lden 65	Lden 70
Essonne	720,5	301,6
Val-de-Marne	370,5	130,9
Total	1091	432,5

Un détail des surfaces impactées pour chaque commune est donné en annexe 15 de ce document.

4.3 Population et nombre de logements concernés

L'estimation du nombre de logements inclus dans les limites des zones A et B de ce projet de PEB, sur la base du recensement de 1999, concerne 2855 logements pour 6839 habitants, pour les

zones A et B.

Les tableaux ci-dessous présentent, par département, le nombre de logements et d'habitants impactés par le projet de PEB.

Population	Lden 65	Lden 70
Essonne	1390	107
Val-de-Marne	5448	286
Total	6838	393

Nombre de logements	Lden 65	Lden 70
Essonne	556	40
Val-de-Marne	2299	109
Total	2855	149

Un détail des populations et du nombre de logements impactés pour chaque commune est donné en annexe 14 de ce document.

4.4 Secteurs de renouvellement urbain

L'article L. 147-5 du code de l'urbanisme prévoit qu'en zone C, le PEB peut 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.

Dans le cas général, de telles opérations ne doivent pas entraîner d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores. Toutefois, pour l'aéroport d'Orly, une augmentation de la capacité de logements et de la population peut être autorisée dans ces secteurs, si elle est préalablement définie dans l'acte de création dudit secteur.

Ces secteurs peuvent être définis au moment de l'élaboration du PEB ou postérieurement à son approbation (par arrêté préfectoral pris après enquête publique).

Dans le présent PEB, ont été intégrés 3 secteurs de renouvellement urbain approuvés préalablement à la date d'approbation du PEB. Il s'agit des secteurs de :

*** Orly – Centre Ancien**

Le secteur dit du « Centre ancien » sur la commune d'Orly a été créé par arrêté du préfet du Val-de-Marne en date du 17 août 2010. Il prévoit une création de 45 logements, soit l'équivalent de 116 nouveaux habitants.

*** Orly – Les Roses**

Il s'agit d'un secteur de renouvellement urbain sur la commune d'Orly - dit du « quartier des Roses » - créé par arrêté préfectoral du 31 mars 2011 et fixant l'augmentation de la capacité de logements autorisée à 5, soit l'équivalent de 13 habitants.

*** Choisy-le-Roi – Hautes Bornes**

Il a été créé par arrêté du préfet du Val-de-Marne en date du 15 avril 2011, sur la commune de Choisy-le-Roi, dans le secteur de la ZAC des Hautes Bornes, un secteur de renouvellement urbain au sens du 5° de l'article L. 147-5 du code de l'urbanisme.

Dans ce secteur, l'augmentation de la capacité de logements autorisée est fixée à 450, soit l'équivalent de 1000 habitants.

*** Athis-Mons – Site Barran**

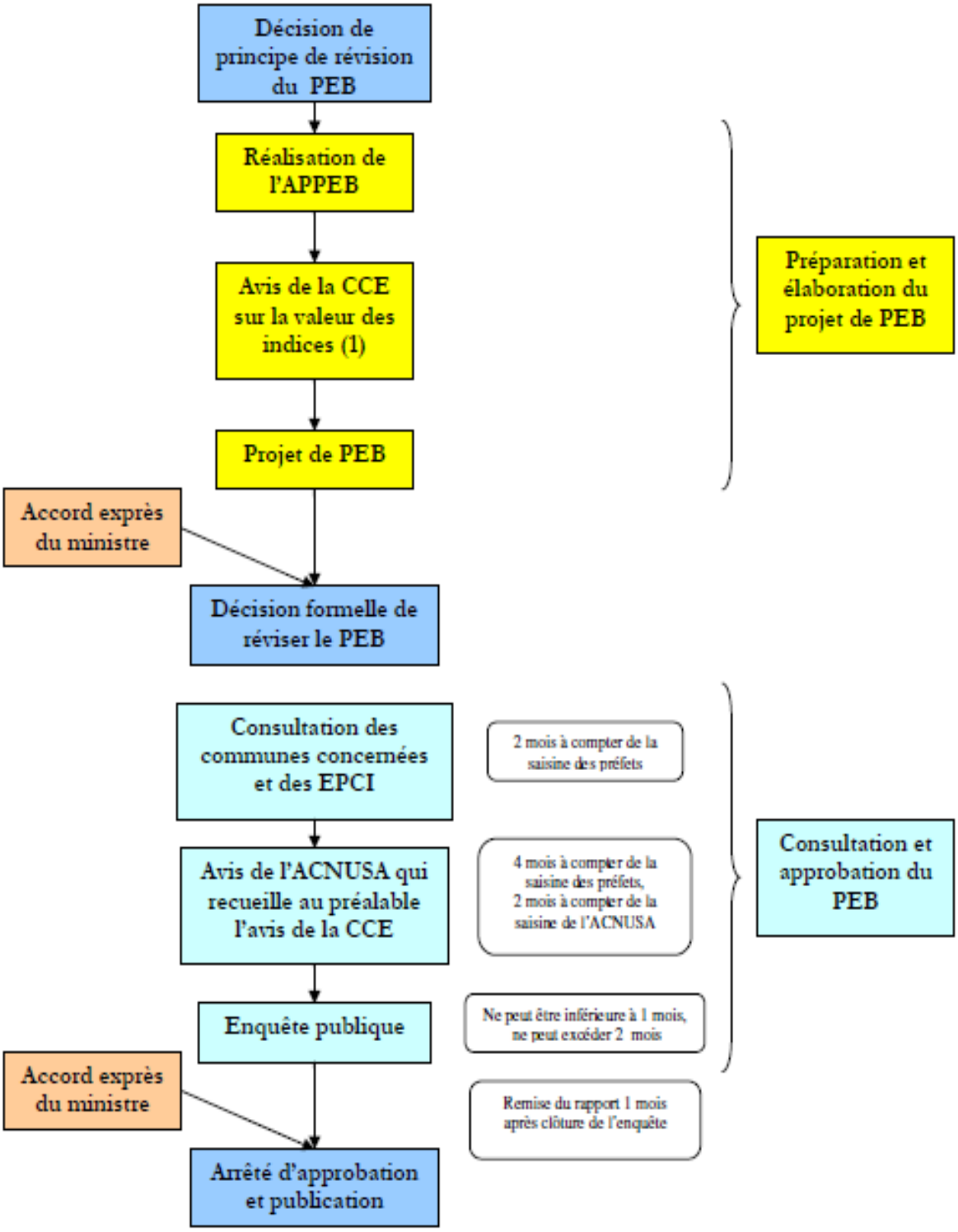
Il a été créé par arrêté du préfet de l'Essonne en date du 21 décembre 2012, sur la commune d'Athis-Mons. Ce secteur se trouve à l'entrée Nord de la ville et du département de l'Essonne, à la sortie du tunnel de la RN7. Le secteur concerné s'étend sur 2.3 ha environ et concerne les parcelles cadastrées A98 (20 842 m²), A106 (498 m²) et A108 (1995 m²). Il est actuellement équipé d'installations sportives (tribunes, vestiaires…), et entouré au nord par des constructions hôtelières de hauteur R+4, à l'Est par le futur terminus du Tramway T7, au Sud et à l'Ouest par le secteur résidentiel de Paray-Vieille-Poste.

Aussi, le projet prévoit de créer un petit pôle résidentiel d'environ 100 logements (soit 300 habitants environ) destiné prioritairement à du personnel travaillant sur la plateforme aéroportuaire, répondant ainsi à l'objectif du Grenelle 2 de l'Environnement sur le rapprochement domicile-travail. Une résidence de 100 chambres environ (120 à 150 habitants environ) pourrait également être destinée à du logement étudiant ou jeunes travailleurs.

Après l'approbation du nouveau PEB, lorsque d'autres secteurs seront définis et approuvés par le préfet concerné après une enquête publique, ceux-ci pourront également être intégrés au plan.

Annexes

Annexe 1 : Procédure d'établissement et d'approbation des PEB



(1) Le préfet recueille l'avis de la CCE sur les valeurs de l'indice Lden à prendre en compte pour déterminer la limite extérieure de la zone B.

Annexe 2 : Tableau récapitulatif des règles d'urbanisme applicables dans les zones du PEB

	Zone A	Zone B	Zone C (ou périmètre de l'ancienne zone C)
Constructions nouvelles (1)			
Constructions nécessaires à l'activité aéronautique ou liées à celle-ci	autorisées		
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	**autorisées** dans les secteurs déjà urbanisés	autorisées	
Constructions individuelles non groupées	non autorisées		**autorisées** dans les secteurs déjà urbanisés et desservis par des équipements publics, dès lors qu'elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances
Autres constructions à usage d'habitation (immeubles collectifs, parcs résidentiels de loisirs, toute forme d'opération groupée, lotissement ou association foncière urbaine...)	non autorisées		
Equipements publics ou collectifs	**admis** s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes		autorisés
Opérations de reconstruction rendues nécessaires par une opération de démolition en zone A ou B	non autorisées		**autorisées** 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 (coût d'isolation à la charge exclusive du constructeur)
Rénovation, réhabilitation, amélioration, extension mesurée, reconstruction des constructions existantes (1)	**admises** lorsqu'elles n'entraînent pas un accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances		
Renouvellement urbain des quartiers ou villages existants : réhabilitation et réaménagement urbain	non autorisées		**autorisées** à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores. **Pour les aérodromes dont le trafic est plafonné (càd Orly)**, dans le périmètre de la zone C en vigueur au 20 février 2009, une augmentation de la capacité de logements de logements et de la population est autorisée dans une limite définie dans l'acte de création du secteur de RU.

(1) Sous réserve de mesures d'isolation acoustique

Prescriptions particulières :

Dans les zones A, B, C et D, tout contrat de location de bien immobilier doit préciser de manière claire la zone de bruit où se situe le bien.

En outre, dans ces zones, tout certificat d'urbanisme doit spécifier l'existence de la zone de bruit et l'obligation de respecter les règles d'isolation acoustique.

Pour les constructions nouvelles, les niveaux d'isolation acoustique devant être atteints dans les différentes zones du PEB sont présentés dans le tableau suivant :

	Zone A	**Zone B**	**Zone C**	**Extérieur immédiat de la zone C**
Constructions à usage d'habitation exceptionnellement admises	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	30 dB(A)
Locaux d'enseignements et de soins	47 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	30 dB(A)
Locaux à usage de bureaux ou recevant du public	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	30 dB(A)

Les textes de référence sont l'arrêté du 6 octobre 1978 relatif à l'isolement acoustique des bâtiments contre les bruits de l'espace extérieur et l'annexe à la circulaire du 19 janvier 1988 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes.

Annexe 3 : Répartition des mouvements par type de flotte et par période

A court terme :

	2012						
	ARRIVEE			DEPART			Total
	jour	soirée	nuit	jour	soirée	nuit	
ATR42	2 890	1 457	275	3 219	1 308	97	9 244
ATR 72	722	364	69	805	327	24	2 311
Total 1	3 612	1 821	344	4 024	1 635	121	11 556
Fokker 100/CRJ 700/BAE146	6 164	3 107	587	6 866	2 790	206	19 720
CRJ 100-200 +embraer 145	1 891	953	180	2 107	856	63	6 050
Total 2	8 055	4 060	767	8 973	3 646	269	25 770
A319/318	17 745	8 945	1 689	19 766	8 031	593	56 769
A320	16 764	8 450	1 596	18 674	7 587	560	53 631
AIRBUS A321	7 800	3 932	742	8 689	3 530	261	24 954
737 NG	10 971	5 530	1 044	12 221	4 965	367	35 099
737-700	*4 294*	*2 165*	*409*	*4 783*	*1 944*	*144*	*13 738*
737-800	*6 677*	*3 366*	*635*	*7 438*	*3 022*	*223*	*21 361*
737 AG	927	467	88	1 033	420	31	2 967
Total 3	54 208	27 324	5 159	60 383	24 534	1 812	173 420
A330	3 358	323	64	3 001	640	73	7 459
B777	2 463	237	47	2 201	469	53	5 471
747	700	67	13	626	133	15	1 556
A340							
A310/300/DC8-DC9-DC10							
A350							
B787							
Total 4	6 522	627	125	5 828	1 242	141	14 486
Total	72 397	33 833	6 395	79 207	31 056	2 343	225 231

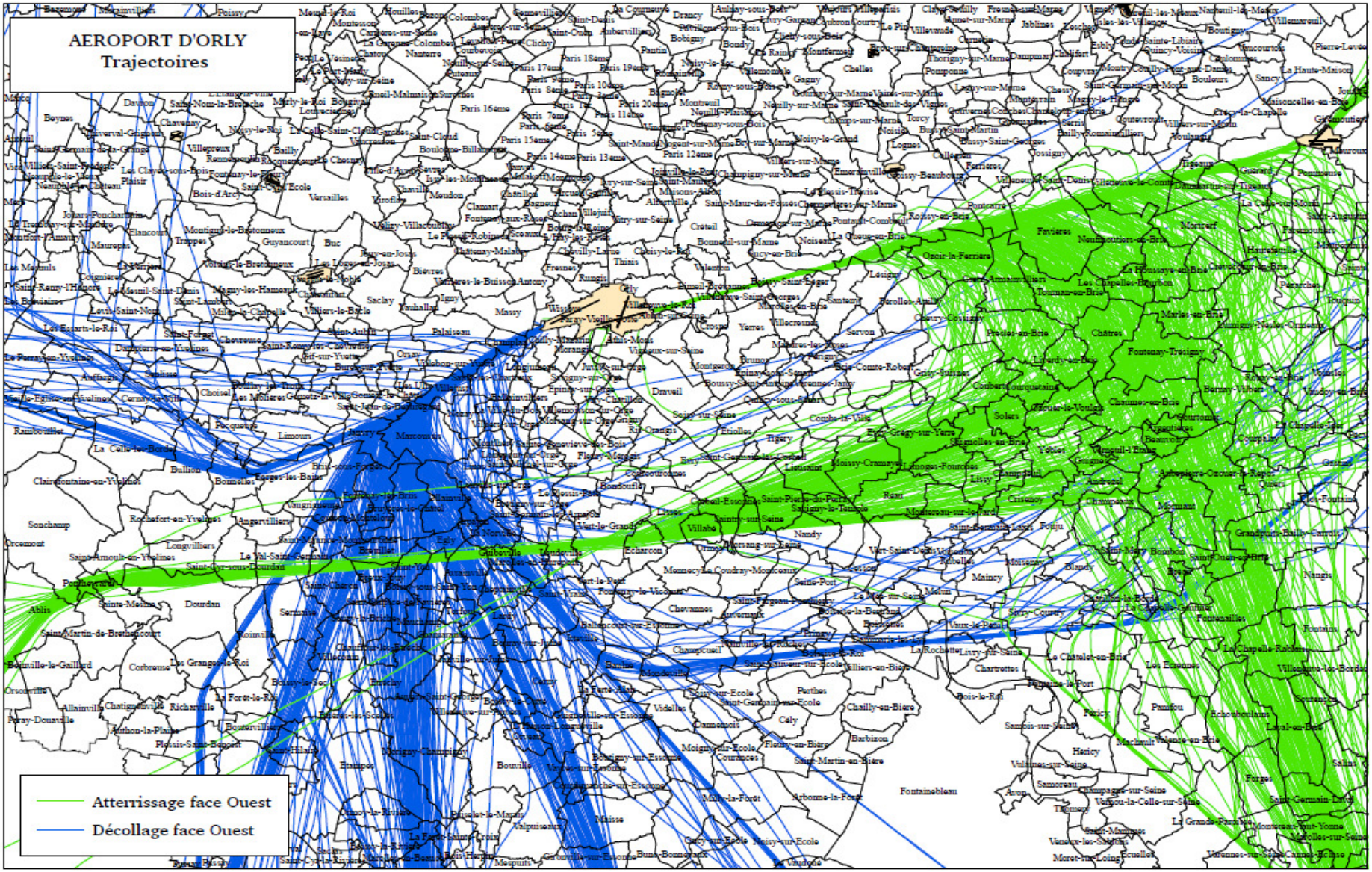
A moyen terme :

	2017						
	ARRIVEE			DEPART			Total
	jour	soirée	nuit	jour	soirée	nuit	
ATR42	1 988	1 002	189	2 214	900	66	6 358
ATR 72	1 626	820	155	1 811	736	54	5 202
Total 1	3 614	1 822	344	4 025	1 635	121	11 561
Fokker 100/CRJ 700/BAE146	6 661	3 358	634	7 420	3 015	223	21 311
CRJ 100-200 +embraer 145	1 541	777	147	1 717	697	52	4 930
Total 2	8 202	4 135	781	9 137	3 712	274	26 241
A319/318	18 352	9 251	1 747	20 442	8 306	613	58 711
A320	18 017	9 082	1 715	20 069	8 154	602	57 639
AIRBUS A321	7 462	3 761	710	8 312	3 377	249	23 871
737 NG	12 491	6 296	1 189	13 914	5 653	417	39 960
737-700	*8 320*	*4 194*	*792*	*9 268*	*3 765*	*278*	*26 617*
737-800	*4 171*	*2 102*	*397*	*4 646*	*1 888*	*139*	*13 343*
737 AG	0	0	0	0	0	0	
Total 3	56 322	28 390	5 360	62 737	25 490	1 882	180 181
A330	1 804	174	35	1 612	344	39	4 007
B777	2 360	227	45	2 109	450	51	5 243
747							
A340							
A310/300/DC8-DC9-DC10							
A350	2 034	196	39	1 818	388	44	4 518
B787	1 016	98	19	908	193	22	2 256
Total 4	7 215	694	138	6 447	1 374	156	16 025
Total	75 352	35 040	6 623	82 346	32 212	2 434	234 007

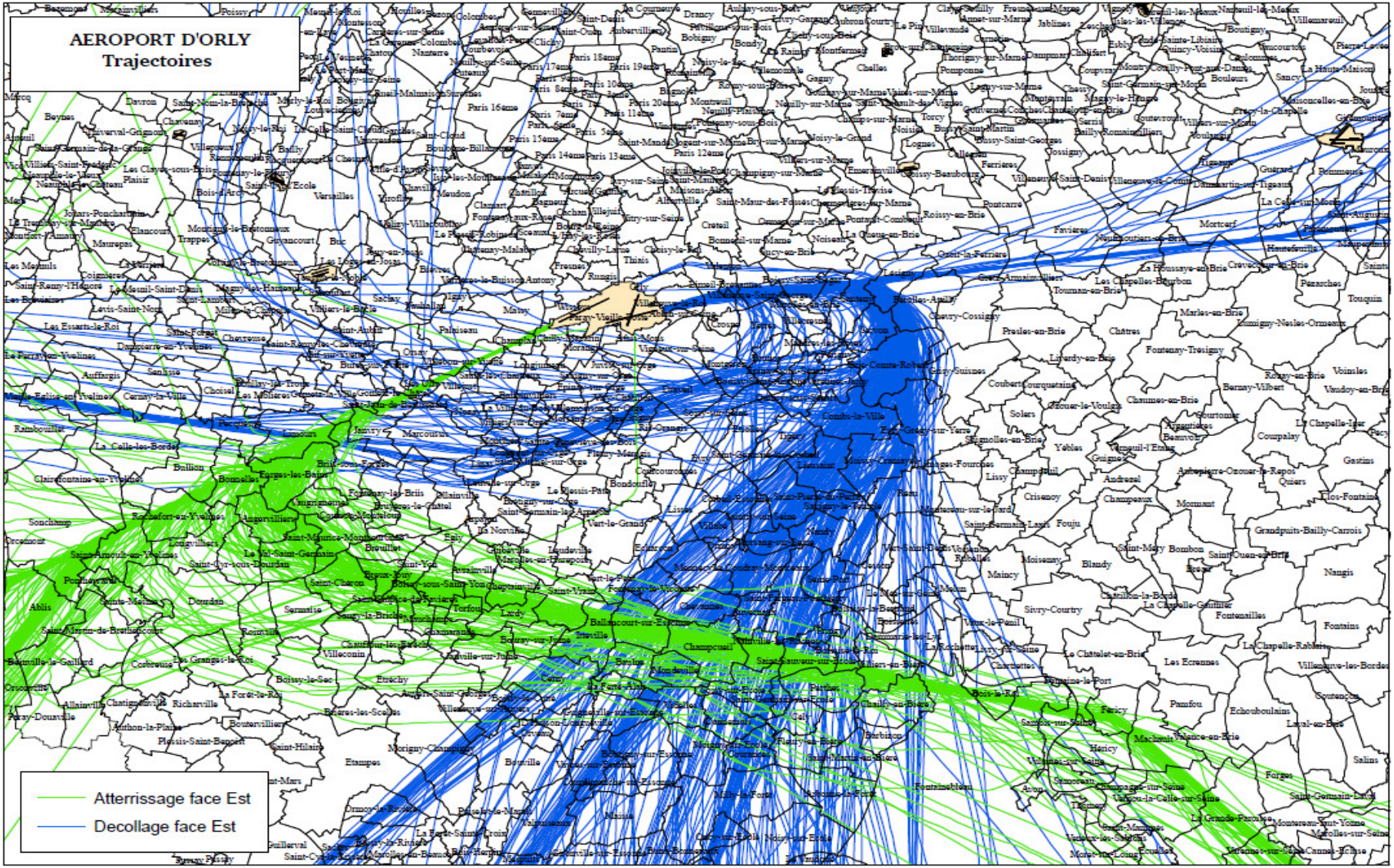
A long terme :

	2025						
	ARRIVEE			DEPART			Total
	jour	soirée	nuit	jour	soirée	nuit	
ATR42	1 368	690	130	1 524	619	46	4 378
ATR 72	1 120	564	107	1 247	507	37	3 582
Total 1	2 488	1 254	237	2 772	1 126	83	7 960
Fokker 100/CRJ 700/BAE146	6 259	3 155	596	6 972	2 833	209	20 025
CRJ 100-200 +embraer 145	1 389	700	132	1 548	629	46	4 445
Total 2	7 649	3 856	728	8 520	3 462	256	24 470
A319/318	17 323	8 732	1 649	19 296	7 840	579	55 419
A320	17 772	8 958	1 691	19 797	8 043	594	56 857
AIRBUS A321	7 698	3 880	733	8 575	3 484	257	24 628
737 NG	14 559	7 339	1 386	16 217	6 589	487	46 576
737-700	*13 747*	*6 929*	*1 308*	*15 312*	*6 221*	*459*	*43 978*
737-800	*812*	*409*	*77*	*905*	*368*	*27*	*2 599*
737 AG	0	0	0	0	0	0	
Total 3	57 353	28 910	5 458	63 886	25 957	1 917	183 480
A330	2 035	196	39	1 818	388	44	4 519
B777	2 791	268	54	2 494	532	61	6 199
747							
A340							
A310/300/DC8-DC9-DC10							
A350	2 494	240	48	2 229	475	54	5 540
B787	1 275	123	24	1 139	243	28	2 832
Total 4	8 595	827	165	7 680	1 637	186	19 090
Total	76 084	34 846	6 588	82 858	32 182	2 442	235 000

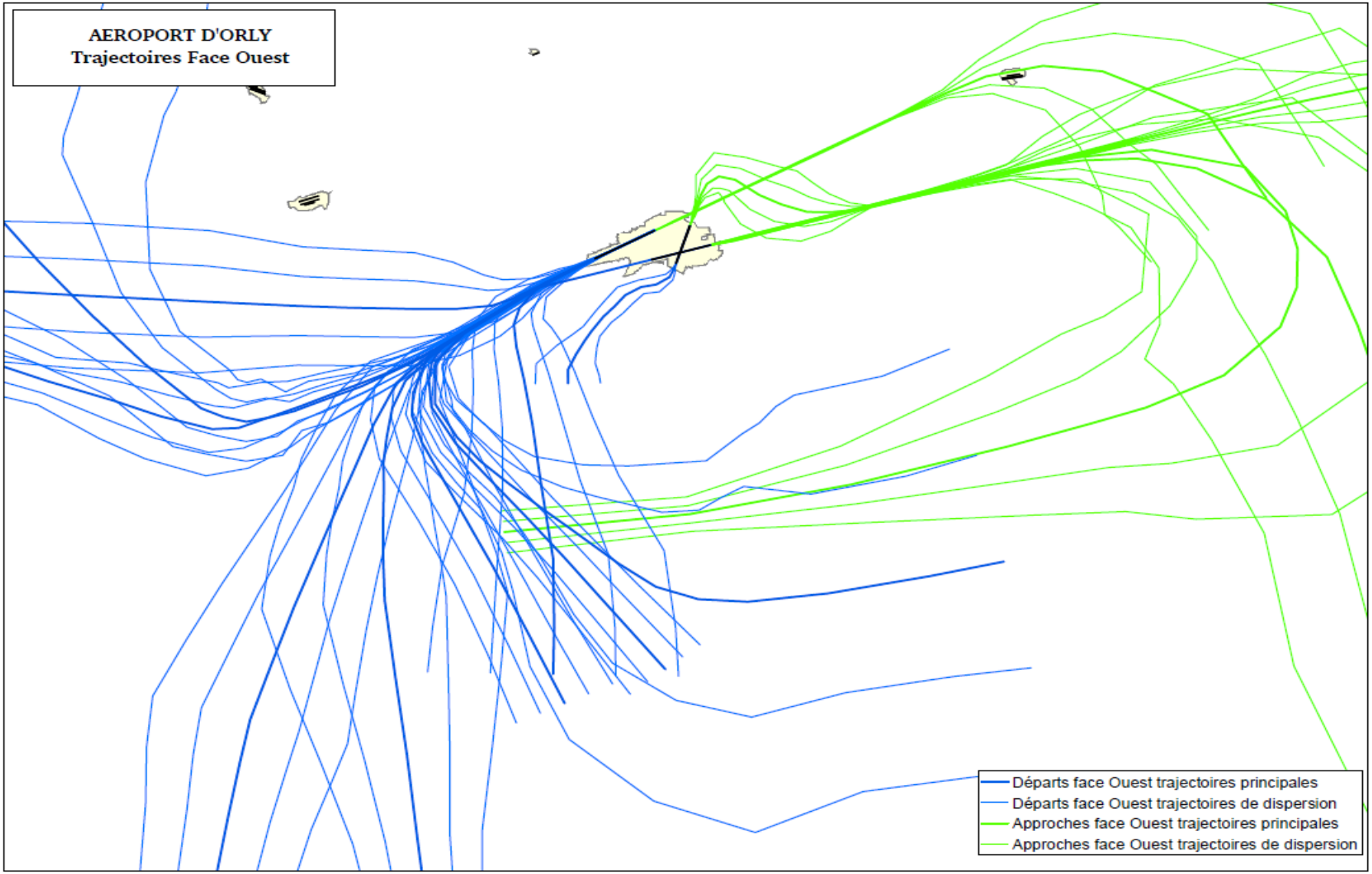
Annexe 4 : Trajectographie réelle face à l'ouest



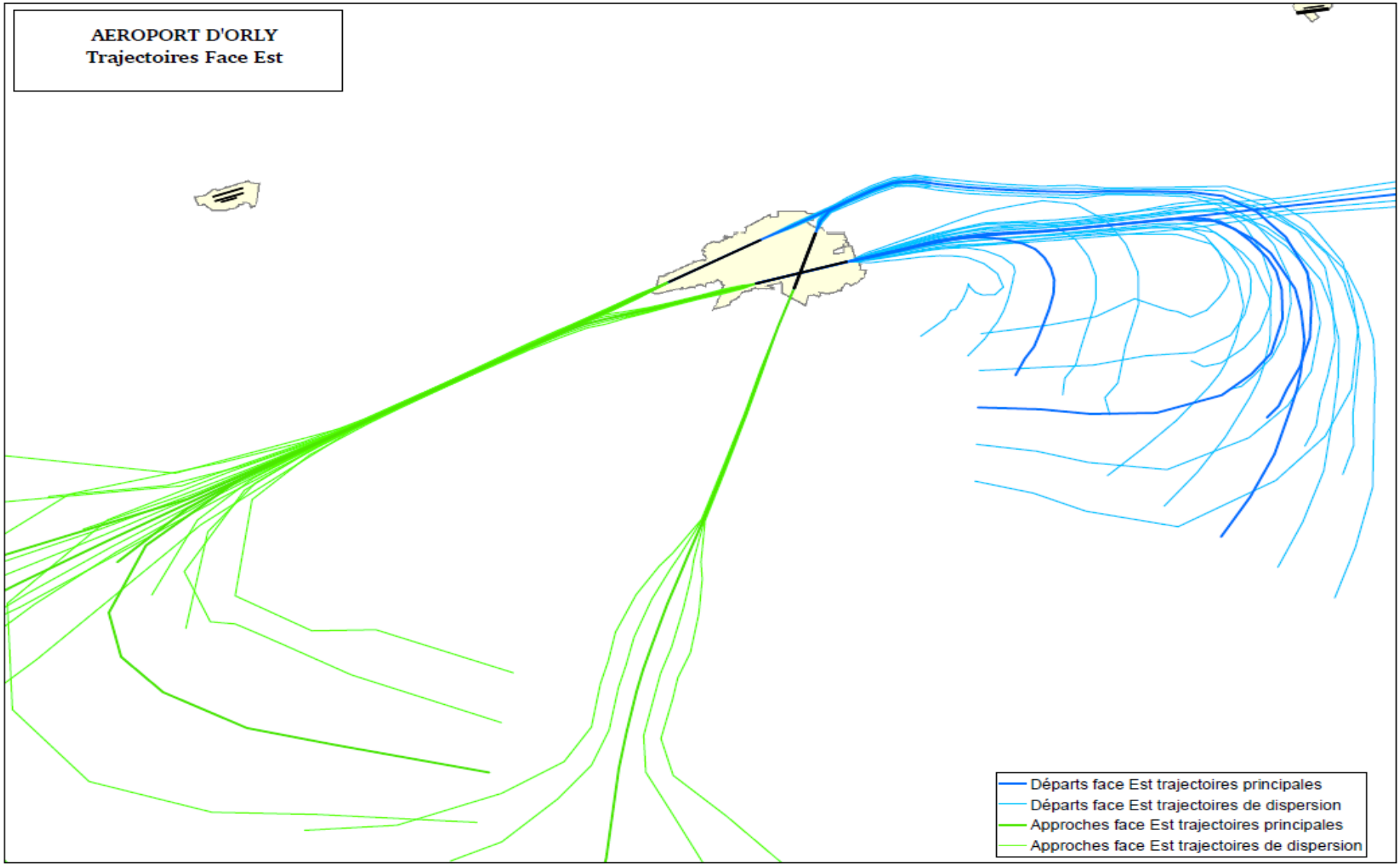
Annexe 5 : Trajectographie réelle face à l'est



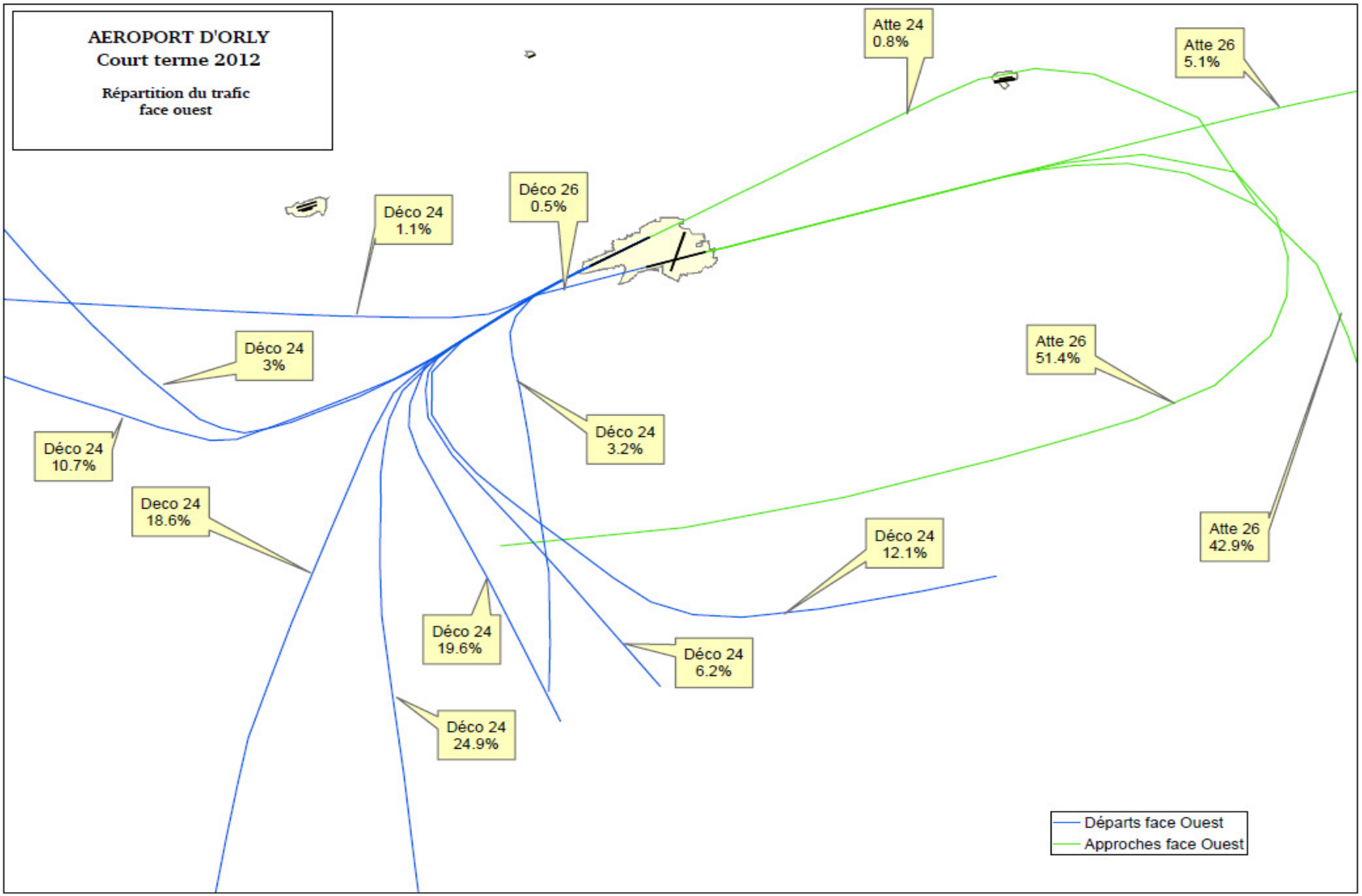
Annexe 6 : Dispersion des trajectoires face à l'ouest prise en compte lors de la modélisation



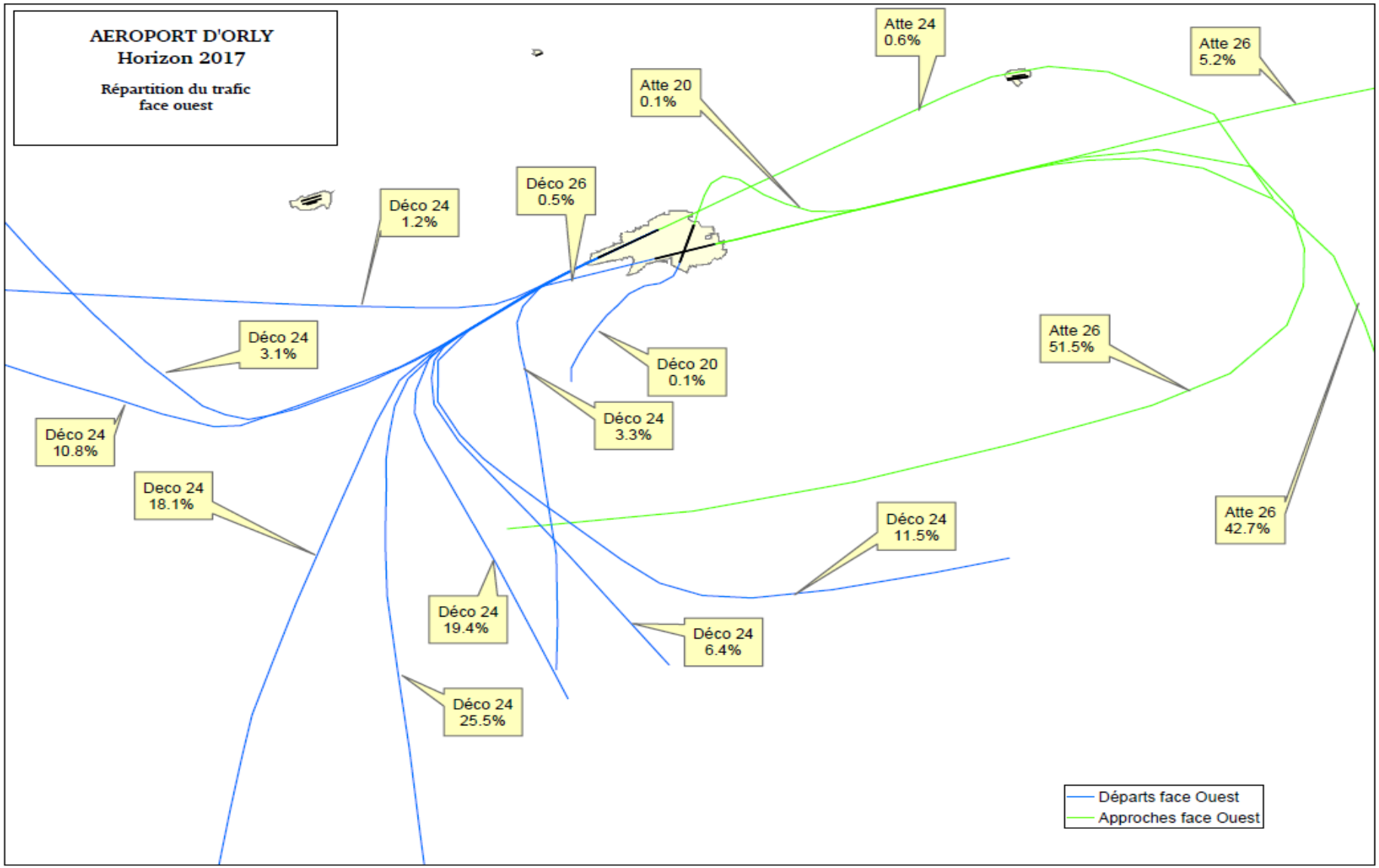
Annexe 7 : Dispersion des trajectoires face à l'est prise en compte lors de la modélisation



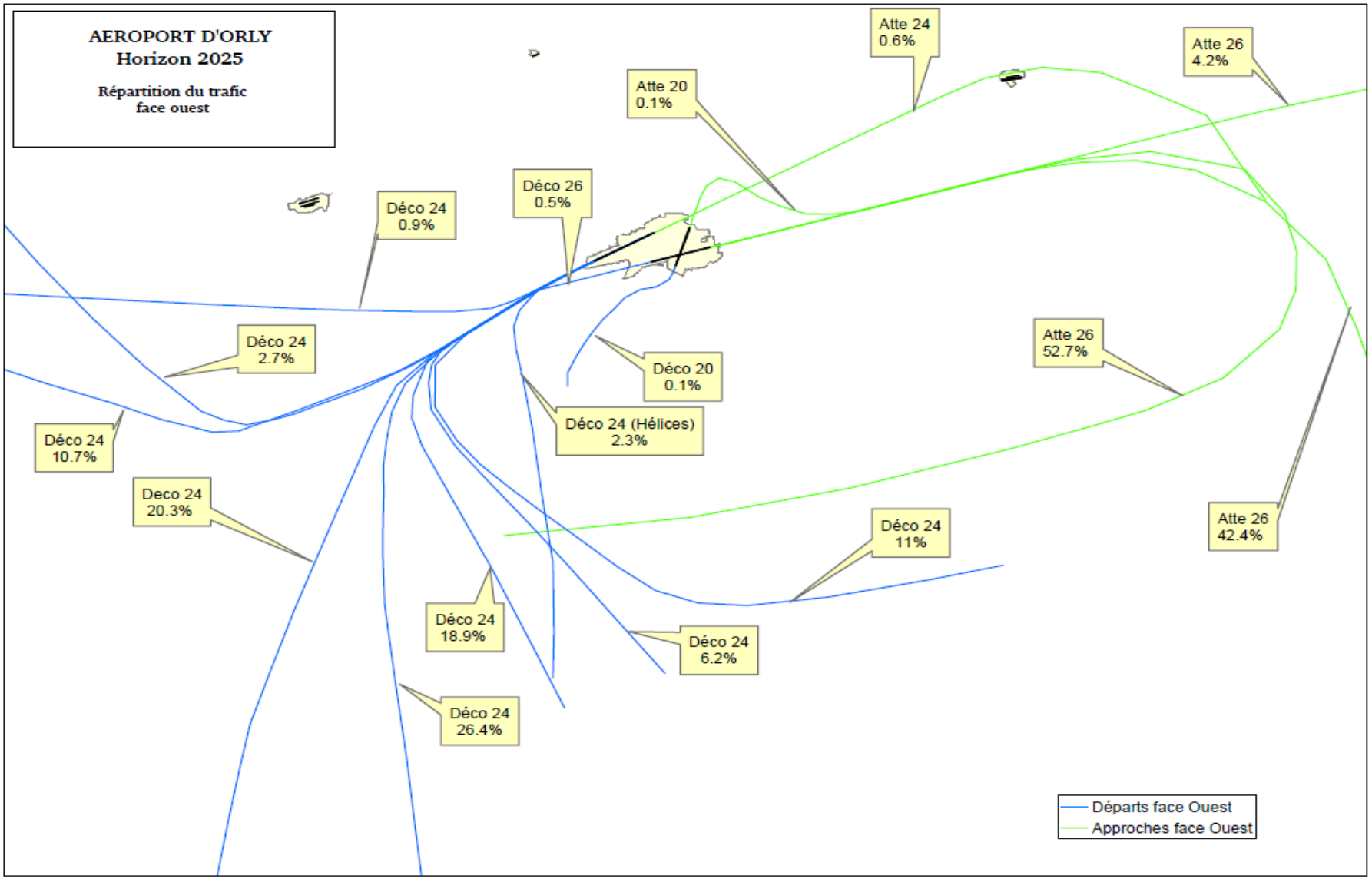
Annexe 8 : Répartition du trafic à court terme, par trajectoire, face à l'ouest



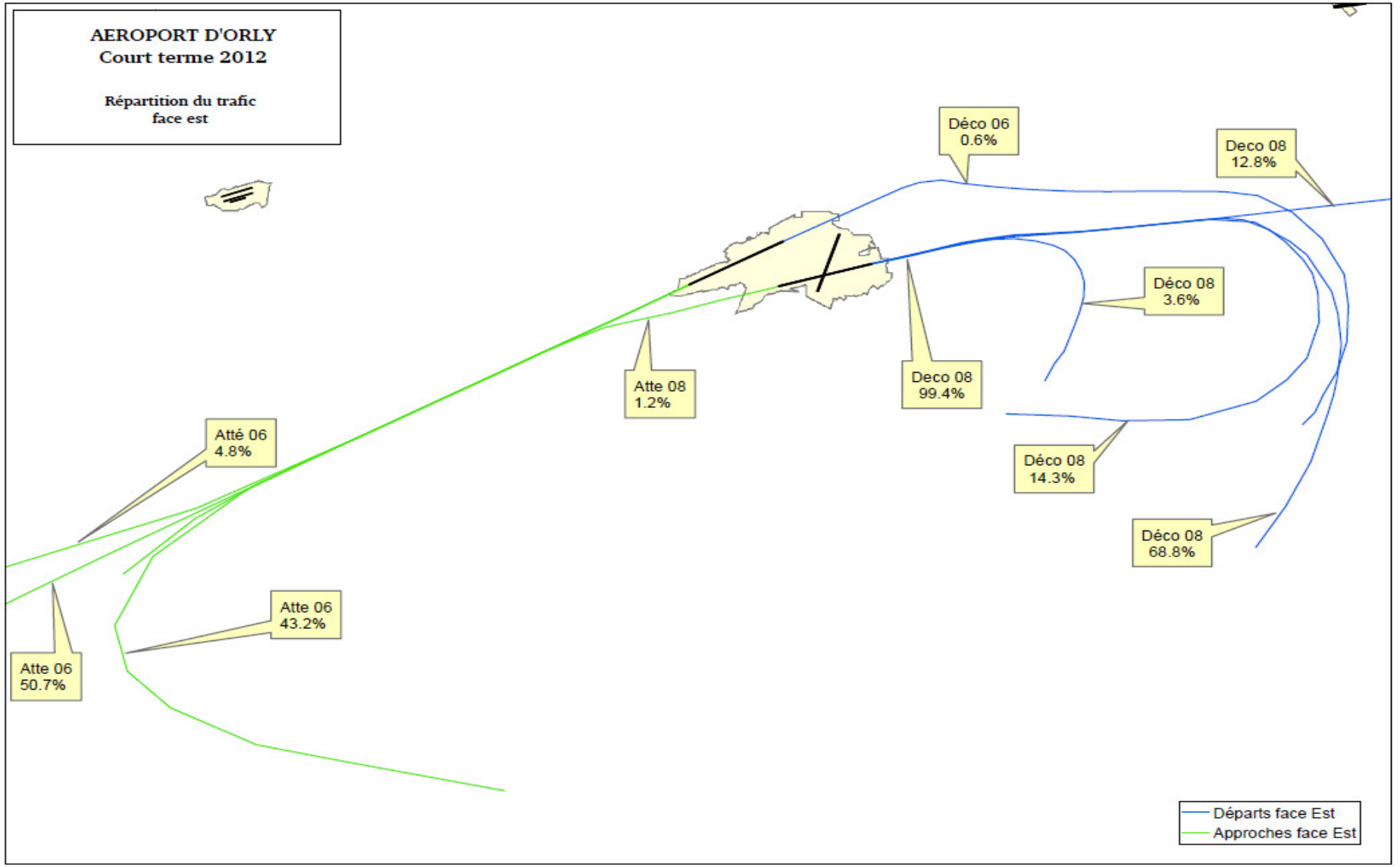
Annexe 9 : Répartition du trafic à moyen terme, par trajectoire, face à l'ouest



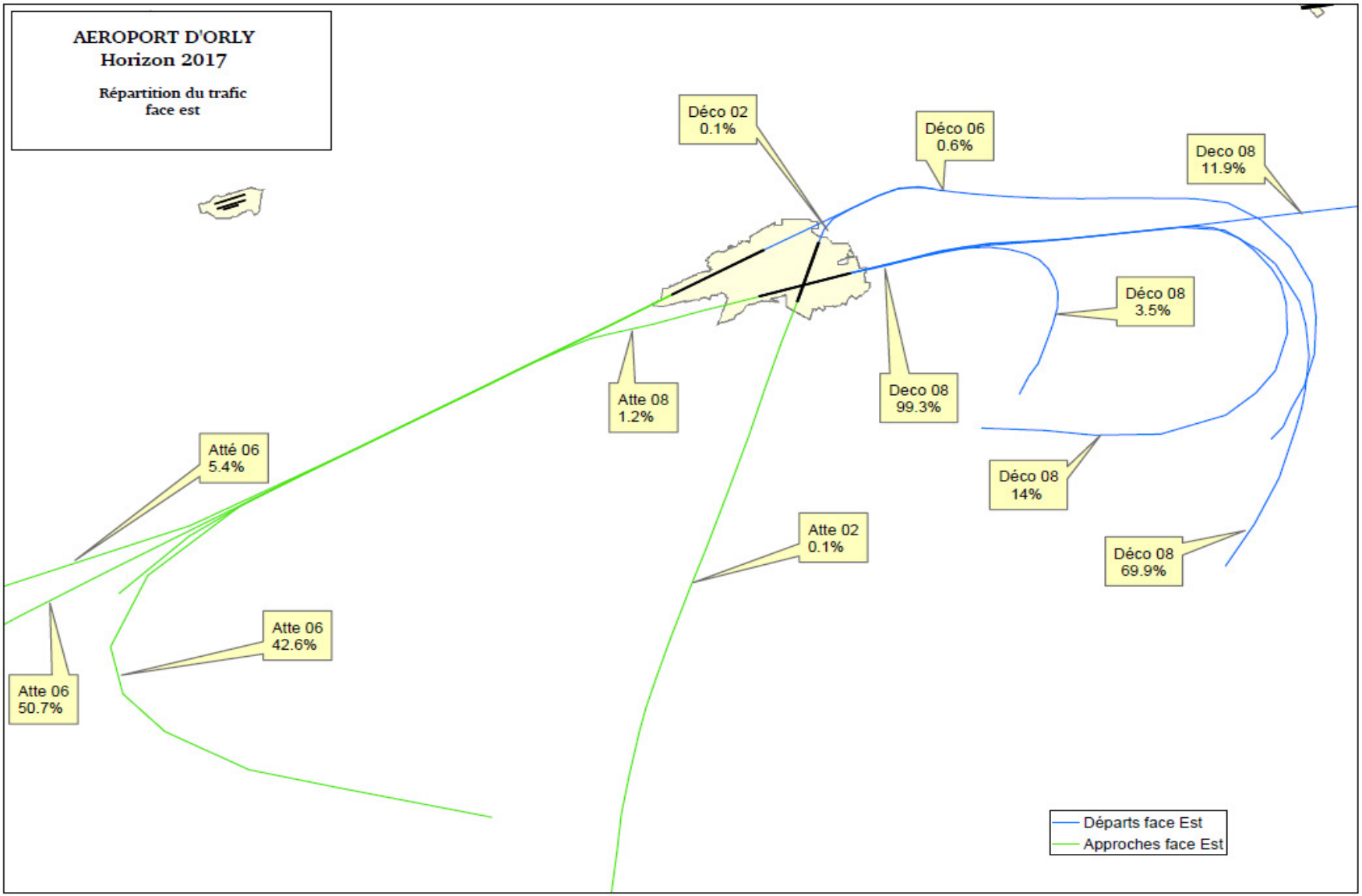
Annexe 10 : Répartition du trafic à long terme, par trajectoire, face à l'ouest



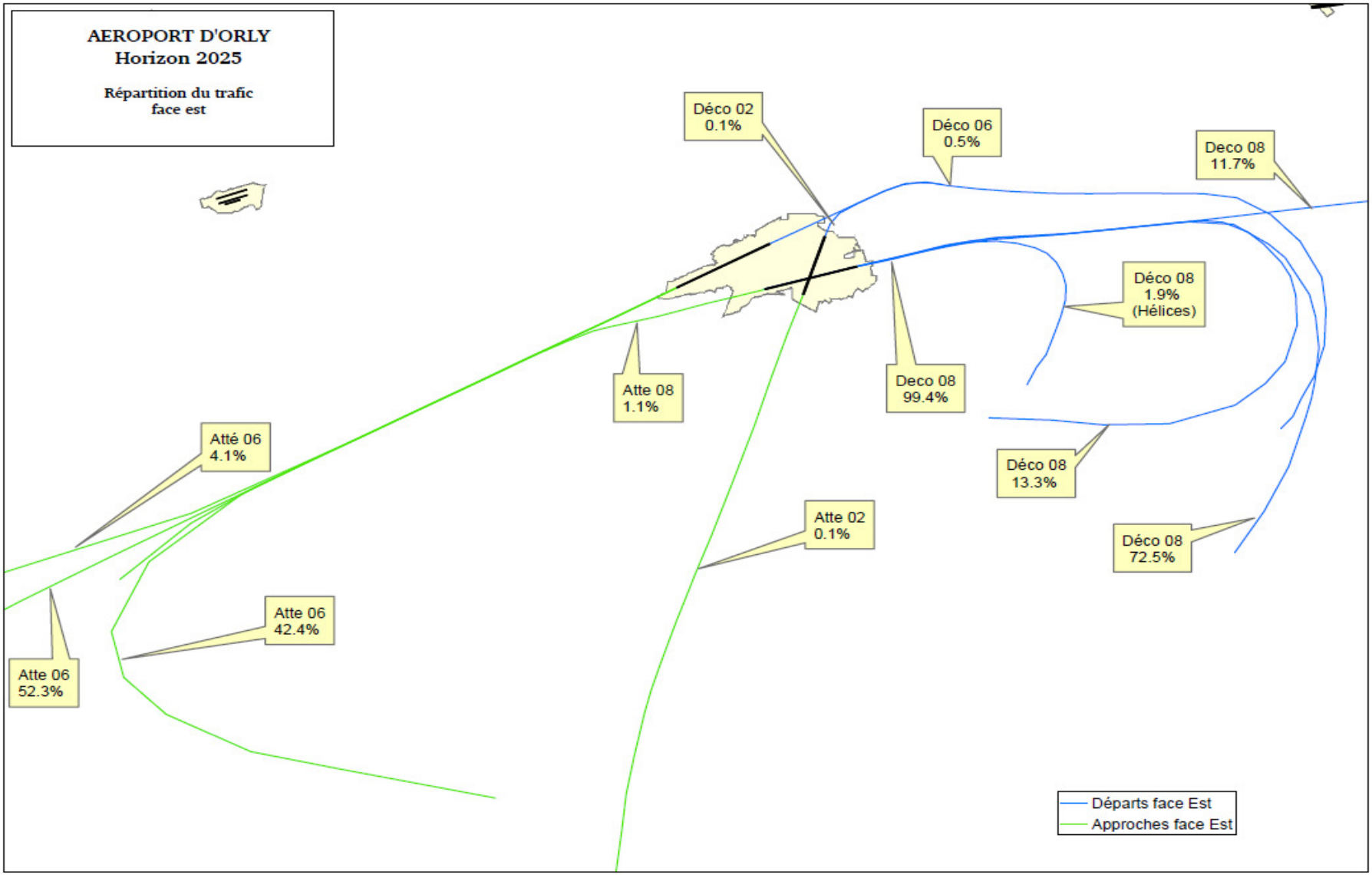
Annexe 11 : Répartition du trafic à court terme, par trajectoire, face à l'est



Annexe 12 : Répartition du trafic à moyen terme, par trajectoire, face à l'est



Annexe 13 : Répartition du trafic à long terme, par trajectoire, face à l'est



Annexe 14 : Population et nombre de logements concernés par le projet de PEB

	Essonne	LDEN 65		LDEN 70	
INSEE	Communes	Pop.	Log.	Pop.	Log.
91027	Athis-Mons	15	10		
91136	Champlan	145	57		
91161	Chilly-Mazarin	236	81	30	11
91377	Massy	56	25		
91479	Paray-Vieille-Poste	854	349	75	29
91689	Wissous	84	34	2	1
	Total	1390	556	107	40

	Val-de-Marne	LDEN 65		LDEN 70	
INSEE	Communes	Pop.	Log.	Pop.	Log.
94001	Ablon-sur-Seine	718	315		
94077	Villeneuve-le-Roi	4429	1796	286	109
94078	Villeneuve-Saint-Georges	301	188		
	Total	5448	2299	286	109

Total	6839	2855	393	149

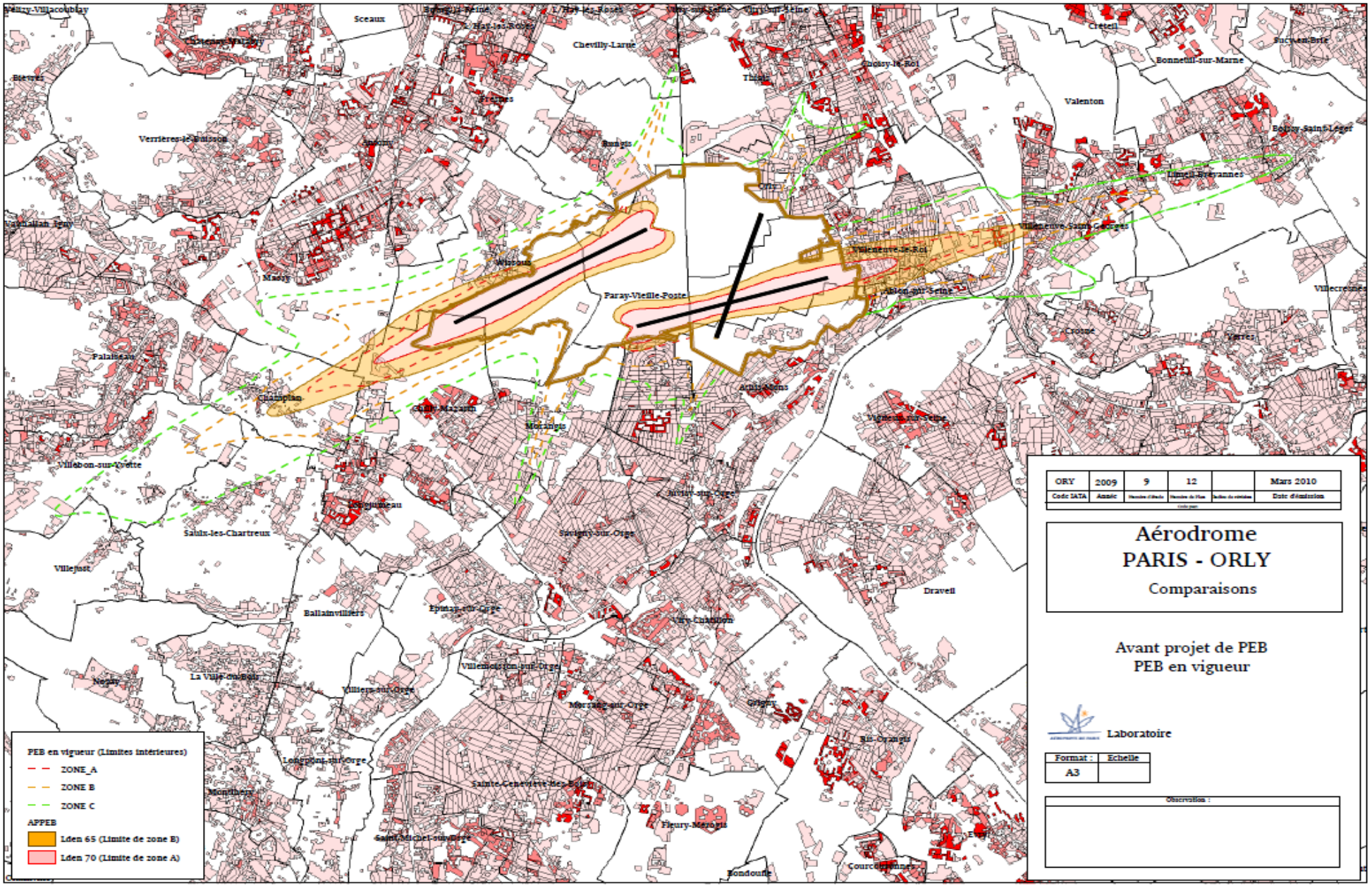
Annexe 15 : Surfaces concernées (en hectares) par le projet de PEB, par commune

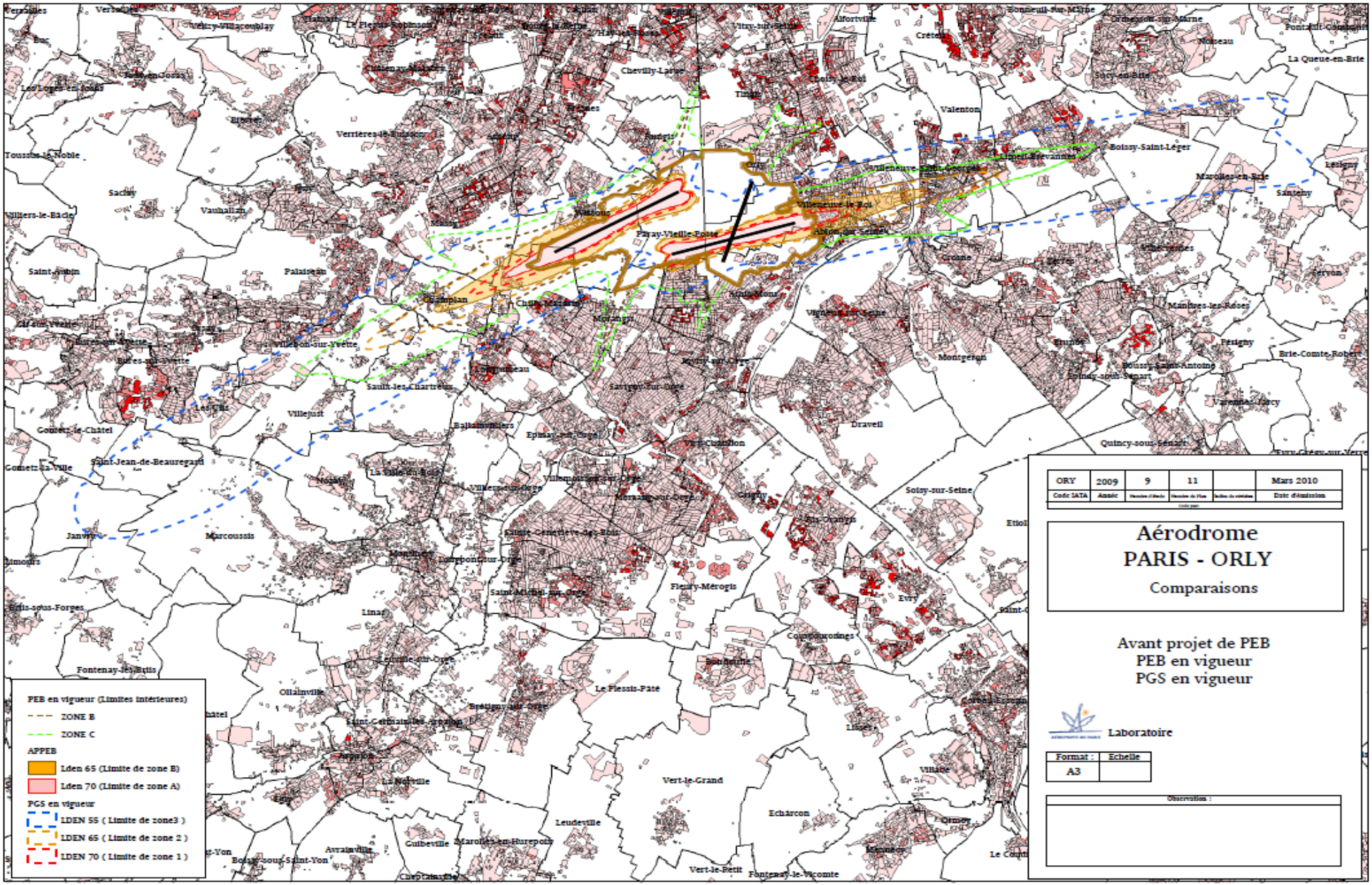
	Essonne	Surfaces impactées (ha)	
INSEE	Communes	LDEN 65	LDEN 70
91027	Athis-Mons	27,652	2,489
91136	Champlan	65,968	
91161	Chilly-Mazarin	172,733	60,929
91377	Massy	16,005	
91432	Morangis	0,131	
91479	Paray-Vieille-Poste	217,681	128,929
91689	Wissous	220,285	109,210
	Total	720,455	301,557

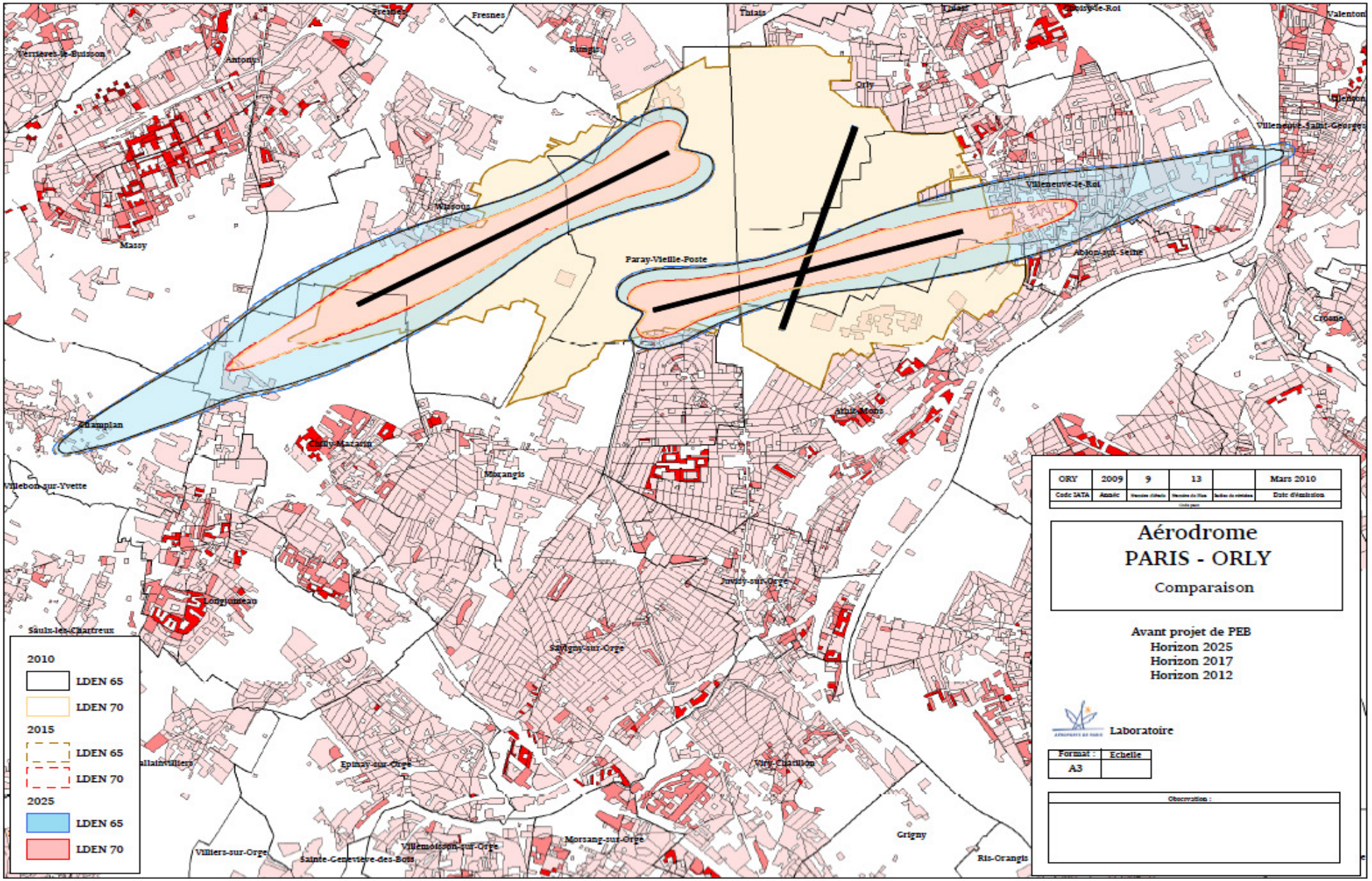
	Val-de-Marne	Surfaces impactées (ha)	
INSEE	Communes	LDEN 65	LDEN 70
94001	Ablon-sur-Seine	20,402	
94054	Orly	0,881	0,048
94065	Rungis	1,144	
94077	Villeneuve-le-Roi	341,893	130,824
94078	Villeneuve-Saint-Georges	6,147	
	Total	370,467	130,873

Total	1090,922	432,430

Cartes


Sceaux
Chevilly-Larue
Thiais
Valenton
Villeneuve-le-Roi
Villeneuve-Saint-Georges
Paray-Vieille-Poste
Morangis
Savigny-sur-Orge
Dravell
Ballainvilliers
Epinay-sur-Orge
Longpont-sur-Orge
Fleury-Mérogis
Bondoufle
Courcouronnes
Aérodrome
PARIS - ORLY
Comparaisons
Avant projet de PEB
PEB en vigueur
Laboratoire
ORY
2009
Mars 2010
Format :
A3
Echelle
Observation :
PEB en vigueur (Limites intérieures)
ZONE_A
ZONE B
ZONE C
APPEB
Lden 65 (Limite de zone B)
Lden 70 (Limite de zone A)


PEB en vigueur (Limites intérieures)
ZONE B
ZONE C
APPEB
Lden 65 (Limite de zone B)
Lden 70 (Limite de zone A)
PGS en vigueur
LDEN 55 (Limite de zone3)
LDEN 65 (Limite de zone 2)
LDEN 70 (Limite de zone 1)
ORY | 2009 | 9 | 11 | | Mars 2010
Code IATA | Année | Version d'étude | Version du Plan | Index de révision | Date d'émission
Aérodrome
PARIS - ORLY
Comparaisons
Avant projet de PEB
PEB en vigueur
PGS en vigueur
Laboratoire
Format : A3
Echelle
Observation :


Fresnes
Thiais
Orly
Villeneuve-le-Roi
Valenton
Villeneuve-Saint-Georges
Vitry-sur-Seine
Ablon-sur-Seine
Crosne
Wissous
Massy
Paray-Vieille-Poste
Athis-Mons
Morangis
Juvisy-sur-Orge
Savigny-sur-Orge
Longjumeau
Sainte-Geneviève-des-Bois
Morsang-sur-Orge
Grigny
Ris-Orangis
Viry-Châtillon
Epinay-sur-Orge
Villiers-sur-Orge
Villemoisson-sur-Orge
Verrières-le-Buisson
Antony
Rungis
Chilly-Mazarin
Villebon-sur-Yvette
Saulx-les-Chartreux
Champlan
2010
LDEN 65
LDEN 70
2015
LDEN 65
LDEN 70
2025
LDEN 65
LDEN 70
ORY | 2009 | 9 | 13 | | Mars 2010
Code IATA | Année | Version d'étude | Version du Plan | Indice de variation | Date d'émission
Aérodrome
PARIS - ORLY
Comparaison
Avant projet de PEB
Horizon 2025
Horizon 2017
Horizon 2012
Laboratoire
Format : A3
Echelle
Observation :

Cartes stratégiques de bruit et plan de prévention du bruit dans l'environnement

Données, objectifs et mesures prévus aux articles 3 et 5 du décret n°2006-361 du 24 mars 2006

Glossaire

ADP : Aéroports de Paris

ACNUSA : Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires

CCE : Commission Consultative de l'Environnement

CCAR : Commission Consultative d'Aide aux Riverains

Créneaux horaires :autorisation d'utiliser toutes les infrastructures aéroportuaires à une date et une heure précises, aux fins d'atterrissages ou de décollage ; droit d'usage octroyé aux transporteurs aériens.

DDT : Direction départementale des territoires

DGAC : Direction générale de l'aviation civile

Emport : charge en nombre de passagers ou de tonnes de fret

Hub : plate-forme de correspondances

MMD : Masse maximale au décollage

Monitoring : opération consistant à suivre méticuleusement le fonctionnement d'un système, d'un processus, en temps réel ; dans le contexte du PPBE, surveillance de l'évolution du bruit

OACI : Organisation de l'Aviation Civile Internationale

PEB : Plan d'Exposition au Bruit

PGS : Plan de Gêne Sonore

PPBE : Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

QFU : orientation magnétique de la piste en degré par rapport au nord magnétique en tournant dans le sens horaire

TGAP : Taxe Générale sur les Activités Polluantes

TNSA : Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes

UT DRIEA : Unité territoriale de la Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement

Résumé non technique

La cartographie stratégique du bruit et le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) constituent les données, objectifs et mesures prévus aux articles 3 et 5 du décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 et mentionnés à l'article R. 147-5-1 du code de l'urbanisme.

Ces données résultent de la transposition de la directive 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, qui impose la nécessité de définir des « valeurs limites » de bruit et de réaliser un diagnostic sur le niveau d'exposition au bruit (les cartes) destiné à identifier les mesures à prendre dans le cadre d'un plan d'action (le PPBE).

Les modes d'action pour réduire le bruit autour des aérodromes exposés dans le PPBE sont construits autour du concept d'approche équilibrée, issu des travaux de l'organisation de l'aviation civile internationale, et repris par la directive européenne 2002/30. Celle-ci fixe le cadre juridique de la lutte contre les nuisances sonores selon 4 piliers : la réduction du bruit à la source permis par les progrès technologiques et la modernisation des flottes, la planification et la gestion de l'utilisation des terrains, les procédures d'exploitation à moindre bruit, les restrictions d'exploitation. Ces piliers sont à la base des mesures déjà mises en œuvre sur l'aéroport d'Orly et de celles en cours d'étude ou d'expérimentation.

Mesures	Organismes concernés
Maîtriser l'urbanisation autour de l'aéroport Réviser le plan d'exposition au bruit Suivre l'évolution de l'urbanisme autour de l'aéroport	Préfectures DDT, UT DRIEA Mairies
Poursuivre et encourager l'insonorisation Améliorer le dispositif d'aide à l'insonorisation Poursuivre les campagnes d'information	DGAC ADP
Lutter contre le bruit Relever les altitudes d'approche Poursuivre la mise en place des descentes continues	DGAC
Surveiller l'évolution du bruit Développer le réseau de monitoring du bruit Poursuivre la réalisation de l'étude SURVOL	ADP DGAC Préfecture de Région Ile-de-France
Privilégier la concertation	Préfectures DGAC ADP

1 Contexte réglementaire

1.1 Le cadre réglementaire européen

La lutte et la protection contre le bruit entre dans le cadre de la politique communautaire pour la protection de la santé et de l'environnement, le bruit étant identifié comme l'un des principaux problèmes environnementaux qui se posent en Europe.

La directive européenne 2002/49/CE du Parlement européen et du conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement a ainsi pour objectif d'établir une approche commune pour éviter, prévenir et réduire les effets nuisibles, y compris la gêne, de l'exposition au bruit dans l'environnement.

A ce titre, elle fixe un cadre commun et harmonisé pour la cartographie du bruit, en définissant des méthodes d'évaluation, des indicateurs et des critères afin de procéder à des comparaisons. Elle énonce en effet la nécessité de définir des « valeurs limites » de bruit, de réaliser une cartographie stratégique du bruit et d'établir des plans d'action portant sur les mesures à prendre en priorité dans les zones soumises à un bruit dépassant ces valeurs limites.

La cartographie stratégique du bruit et les plans d'action associés doivent être établis pour les grandes agglomérations et les grandes infrastructures de transport, telles que grands axes routiers, grands axes ferroviaires et grands aéroports.

1.2 La réglementation française

La transposition de la directive 2002/49/CE dans le droit français est intervenue avec l'ordonnance n°2004-1199 du 12 novembre 2004, ratifiée par la loi n°2005-1319 du 26 octobre 2005, et a intégré les dispositions relatives à l'évaluation du bruit dans l'environnement dans les articles L.572-1 et suivants du code de l'environnement.

Le décret n°2006-361 du 24 mars 2006 et l'arrêté du 4 avril 2006 ont ensuite précisé les modalités d'établissement des cartes de bruit et plans de préventions du bruit dans l'environnement.

En particulier, les dispositions concernant les aérodromes ont été insérées directement dans le code de l'urbanisme (article R. 147-5-1). Ainsi, pour les aérodromes, les cartes stratégiques de bruit et le plan de prévention du bruit dans l'environnement devront figurer dans le rapport de présentation du plan d'exposition au bruit.

2 Présentation de l'aéroport de Paris-Orly

2.1 Situation de l'aéroport

L'aéroport de Paris-Orly est situé à 14 km au sud de Paris, sur les communes de Paray-Vieille Poste, Athis-Mons, Orly, Villeneuve-le-Roi, Wissous, Chilly-Mazarin et Morangis, sur une emprise de 1528 ha.

Son exploitation et sa gestion sont assurées depuis 1946 par Aéroports de Paris, établissement public devenu société anonyme le 22 juillet 2005.

La plate-forme possède trois pistes opérationnelles, dont deux sont orientées Est-Ouest et utilisées pour l'exploitation courante de l'aéroport ; la troisième, orientée Nord-Sud, sert de piste de secours, en cas de travaux ou de fort vent de travers sur les autres pistes.

2.2 Le trafic

L'aéroport d'Orly a accueilli en 2009 un trafic d'environ 220 000 mouvements transportant ainsi un peu plus de 25 millions de passagers, avec un emport moyen de 113 passagers par vol. Cela représente une diminution de trafic de 4% par rapport à l'année 2008.

2.3 L'environnement

L'aéroport est implanté dans un environnement très urbanisé. La nécessité d'instaurer un dialogue entre les riverains et l'aéroport est de fait, apparue comme essentielle. La création d'une Maison de l'Environnement en 1995, à la disposition des riverains qui souhaitent s'informer sur l'activité de l'aéroport et le trafic aérien de manière générale, a contribué à faciliter ce dialogue.

3 Mesures adoptées pour lutter contre les nuisances sonores

Depuis la création de l'aéroport d'Orly, la lutte contre les nuisances sonores a fait l'objet d'un certain nombre de mesures : mesures touchant à l'exploitation de la plateforme, dispositif d'aide à l'insonorisation des logements et renforcement de l'information des riverains et de la concertation entre les acteurs.

3.1 Les mesures touchant à l'exploitation de la plate-forme

Dès 1968, un couvre-feu nocturne a été mis en place, instauré par une décision ministérielle du 4 avril 1968. Ainsi, les décollages d'aéronefs équipés de turboréacteurs ne peuvent être programmés entre 23h15 et 06h00, de même qu'aucun atterrissage d'aéronef équipé de turboréacteurs ne peut être programmé entre 23h30 et 06h15.

Puis, un arrêté du 6 octobre 1994 est venu limiter le nombre de créneaux horaires attribuables annuellement à 250 000.

Par la suite, des mesures plus ciblées de réduction des nuisances sonores ont été mises en œuvre, comme la création de quatre volumes de protection environnementale, par l'arrêté du 18 février 2003, puis par la prolongation de l'un d'eux avec l'arrêté du 29 juillet 2009. Le trafic au décollage est ainsi contenu dans des couloirs aériens précis ce qui réduit l'impact des nuisances sonores en termes de population survolées.

3.2 Le dispositif d'aide à l'insonorisation

Un dispositif d'aide financière à l'insonorisation des logements des riverains a été mis en œuvre. Ce dispositif est aujourd'hui financé par la TNSA (taxe sur les nuisances sonores aériennes), taxe acquittée par les compagnies pour tout décollage d'un appareil de masse maximale au décollage supérieure à 2 tonnes.

Historiquement, l'insonorisation autour d'Orly a commencé grâce à un fonds spécial géré par Aéroports de Paris et alimenté par une taxe parafiscale jusqu'en 1992. En 1992, le législateur pérennise le dispositif d'aide à l'insonorisation tout en reconnaissant la pleine portée du principe du pollueur-payeur. Ainsi, la loi n°92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit a créé la taxe d'atténuation des nuisances sonores affectée au financement des aides destinées aux riverains des aéroports. La mise en place de ce dispositif n'a été réellement effective qu'à partir de 1995.

L'article 45 de la loi de finances pour 1999 a institué la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) dont un volet « transports aériens » opérant sur les aéroports dont le trafic est constitué de plus de 20 000 mouvements de MMD supérieure ou égale à 20 tonnes. De 1999 à 2003, en application du décret n° 99-457, les aides ont été financées par une dotation budgétaire du ministère de l'environnement à l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME).

Aujourd'hui, le dispositif d'aide à l'insonorisation est régi par les articles L. 571-14 à L. 571- 16 et R. 571-85 à R. 571-90 du Code de l'environnement qui précisent les modalités de contribution des exploitants aux dépenses engagées par les riverains en vue de l'atténuation des nuisances sonores. Depuis le 1er janvier 2005, la TNSA remplace le volet « transports aériens » de la TGAP et la perception de la nouvelle taxe est réalisée au profit des exploitants d'aéroport en substitution de l'ADEME, l'intégralité des recettes du produit de la taxe étant directement affectée, par aéroport, au financement de l'aide aux riverains. C'est désormais l'exploitant de chaque aérodrome qui a la responsabilité de définir le programme pluriannuel d'aide aux riverains, après avis de la commission consultative d'aide aux riverains (CCAR).

En 2005 et 2006, les ressources de la TNSA n'ont pas permis de traiter toutes les demandes des riverains de l'aéroport d'Orly. Malgré une augmentation substantielle de la taxe en 2007, le retard accumulé n'a pu être résorbé et il existait fin 2007 une liste d'attente de 1500 dossiers pour cet aéroport. Aussi, fin 2007, le gouvernement a pris la décision de doubler le produit de la taxe perçue à Orly en 2008 en prenant l'engagement de résorber le retard en deux ans. Le doublement du produit de la taxe a été obtenu en créant, d'une part, une modulation de soirée multipliant par trois la taxe perçue pour les décollages entre 18h00 et 22h00 et, d'autre part, en fixant le taux de base de la plateforme à 47 euros au lieu de 34 euros. L'objectif de résorption de la liste d'attente a ainsi été atteint conformément aux engagements, et même en avance sur le calendrier annoncé.

En 2009, un décret et un arrêté du 9 juin ont par ailleurs porté le taux de l'aide de 80% à 95% en cas d'opérations groupées. Ce taux concerne ainsi les copropriétés, qu'il s'agisse de bâtiments collectifs ou de lotissements, les sociétés HLM quel que soit leur statut et aussi les particuliers habitant en pavillon individuel à la condition de se regrouper par cinq au moins dans le périmètre d'une même commune.

Le décret n° 2010-543 du 25 mai 2010 a prévu un mécanisme par lequel les riverains peuvent percevoir l'aide à laquelle ils ont droit avant de payer les sommes dues aux entreprises qui ont réalisé les travaux d'insonorisation chez eux. Ce système vise à attirer dans le dispositif des personnes qui souhaiteraient bénéficier de l'aide à l'insonorisation, mais qui ne peuvent assumer la situation de trésorerie résultant du décalage entre la dépense et la subvention.

Enfin, un nouveau décret porte pour deux ans le taux d'aide à 100% au lieu de 80 à 95% jusqu'à présent.

Une instance consultative, la Commission consultative d'aide aux riverains (CCAR) est réunie tous les 3 mois sous la présidence du Préfet du Val-de-Marne ou de son représentant et se prononce sur l'attribution des aides aux riverains et notamment sur les cas limite.

Outre le financement de l'aide aux riverains, la TNSA joue également un fort rôle incitatif en faveur du renouvellement des flottes et de l'utilisation de créneaux de jour de préférence aux créneaux de soirée ou de nuit. En effet, elle constitue une application marquée du principe pollueur-payeur, sa valeur variant dans une proportion de 1 à 10 selon que l'aéronef décolle de jour ou de nuit, et dans une proportion de 1 à 12 selon la classification acoustique de cet aéronef, soit en cumulant ces facteurs, une variation potentielle de 1 à 120 selon l'utilisation de la plate-forme.

3.3 Le renforcement de l'information des riverains et de la concertation entre les acteurs

3.3.1 La commission consultative de l'environnement

L'instance de concertation dévolue à l'environnement est la commission consultative de l'environnement (CCE). Elle trouve sa source dans la loi du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes. Les CCE ont fait l'objet d'un décret spécifique du 21 mai 1987 et leurs compétences ont été étendues par la loi du 12 juillet 1999 portant création de l'ACNUSA (Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires). Les dispositions relatives aux CCE se trouvent dans les articles L.571-13 et R.571-70 à R.571-90 de ce code.

Les CCE sont obligatoirement créées pour les 12 principaux aérodromes pour lesquels l'ACNUSA dispose d'une compétence étendue, dont Paris-Orly fait partie.

La CCE réunit autour du préfet les parties prenantes intéressées par toutes les questions qui concernent l'impact environnemental de l'activité aéroportuaire. Sa composition est prévue pour réunir en trois collèges, les élus, les riverains au travers de leurs associations, et les professionnels du secteur aéronautique, exploitant ou utilisateurs de la plate-forme. Les CCE sont consultées « sur toute question d'importance relative à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aérodrome qui pourrait avoir une incidence sur l'environnement » et « qu'elle peut, de sa propre initiative, émettre des recommandations sur ces questions ». Elle peut également rédiger des documents qui formalisent des engagements en vue de la maîtrise des nuisances.

La CCE est obligatoirement consultée au cours des processus d'élaboration des principaux documents de planification relatifs au bruit (PEB et PGS) ou lorsqu'une procédure de modification des circulations aériennes est en cours. Enfin, elle peut créer en son sein un comité permanent « pour exercer tout ou partie » de ses compétences.

La dernière réunion de la CCE d'Orly s'est tenue le 17 novembre 2011.

3.3.2 La création de la maison de l'environnement en 1996

Espaces d'accueil, de dialogue, d'information et de documentation, les Maisons de l'Environnement et du Développement durable (MDE) ont été créées dans le but de développer les relations humaines, la compréhension et la connaissance mutuelle entre les riverains et les acteurs du transport aérien.

La Maison de l'Environnement d'Orly a ouvert ses portes en 1996. Elle offre une meilleure connaissance du territoire de l'aéroport et son histoire, de la navigation aérienne et ses principes. Le riverain dispose d'un espace ressources, base de données autour des thèmes d'intérêt des riverains : politique environnementale de l'aéroport, économie, emploi, métiers, formations, insonorisation, etc.

Les Maisons de l'Environnement accueillent les Commissions consultatives d'aide aux riverains. Elles réalisent les comptes-rendus des Commissions consultatives de l'environnement (CCE).

Depuis octobre 2006, des contrôleurs aériens assurent des permanences d'information au sein de la Maison de l'Environnement et du Développement durable de Paris-Orly deux fois par semaine.

Ils répondent à toute question portant sur le dispositif de circulation aérienne en région parisienne, sur les techniques du contrôle aérien et ses contraintes, sur les caractéristiques du survol des avions en région parisienne, sur les procédures d'atterrissage et de décollage ainsi que sur la mise en œuvre des Volumes de Protection Environnementale (VPE).

Ils disposent d'un espace dédié à la navigation aérienne et doté de divers outils pédagogiques et de communication : logiciels de visualisation du trafic aérien en 3 dimensions, module interactif de présentation du bruit aéronautique (ISIS), CD-ROM multimédia.

3.3.3 Information sur le bruit et les trajectoires des aéronefs

Le bulletin d'information du trafic aérien en Ile-de-France présente des informations trimestrielles sur l'activité et les conditions d'exploitation des trois principaux aéroports parisiens : CDG, Orly et Le Bourget. Il a été élaboré à partir des principales questions posées par les populations concernées par l'activité de ces aéroports.

Ce document contribue à l'information du public sur les conditions de survols en région parisienne par les avions en provenance et à destination des aéroports de Roissy, d'Orly et du Bourget.

L'application informatique VITRAIL (Visualisation des *trajectoires* des avions et des informations en ligne) permet aux personnes intéressées, et notamment aux riverains des aéroports, de consulter les trajectoires des avions ayant survolé la région parisienne.

Les informations recherchées sont visualisées avec un décalage de 30 minutes, sur un écran qui affiche, sur une carte, la trajectoire d'un appareil en indiquant son type et son altitude, ainsi que le niveau de bruit associé à son passage.

Ce système de mesure de bruit et de visualisation des trajectoires aériennes, développé par Aéroports de Paris est consultable dans la Maison de l'Environnement et du Développement durable de Paris-Orly depuis 2005.

Il est également consultable dans les collectivités d'Île-de-France qui en font la demande auprès de la direction des services de la Navigation aérienne. En 2010, les collectivités suivantes sont équipées de l'outil VITRAIL autour d'Orly : Savigny-sur-Orge, Saint-Maur-des-Fossés, Lésigny, Val d'Yerres, Épinay-sur-Orge, Gif-sur-Yvette, Sucy-en-Brie, Bonnelles, Villebon-sur-Yvette, Forges-les-Bains, Ozoir-la-Ferrière, Nozay, Le Plessis-Trévise.

3.3.4 Présentation des flux de trajectoires en région parisienne

Ce document annuel établi par la DGAC contribue à l'information du public sur les conditions de survols en région parisienne par les avions en provenance et à destination des aéroports de Roissy, d'Orly et du Bourget.

Il présente les cartes de survols pour une journée en configuration face à l'est et une journée en configuration face à l'ouest.

Les journées choisies, dites caractéristiques, sont des journées à fort trafic pendant lesquelles les procédures de circulation aérienne habituelles ont été utilisées.

3.4 Le dispositif de sanctions

Le non-respect des restrictions d'exploitation mises en œuvre sur les aérodromes est passible de sanctions administratives : amendes dont le montant ne peut excéder 1500 euros pour une personne physique et 20.000 euros pour une personne morale.

A Orly, les infractions sanctionnées sont :

- le non respect du Volume de Protection Environnementale (VPE) (arrêté du 18 février 2003 modifié en dernier lieu par l'arrêté du 29 juillet 2009) ;
- le non respect de procédures particulières dites "moindre bruit" (arrêté du 29 septembre 1999).

Les sanctions sont prononcées par l'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA). A Orly en 2009, 38 décisions ont été prises par l'ACNUSA pour un montant total d'amendes de 363.000 euros.

4 La cartographie stratégique du bruit

4.1 Méthodologie d'élaboration

Les cartes stratégiques de bruit doivent être élaborées à l'aide de deux indices de bruit : le L_{den} (Level day evening night) et le L_{night}.

L'indice L_{den} est utilisé en France notamment pour l'élaboration des plans d'exposition au bruit et des plans de gêne sonore. Il a été imposé par la directive 2002/49/CE et introduit en droit français avec l'article R. 147-1 du code de l'urbanisme. L'indice L_{den} est un indicateur intégré qui prend en compte le niveau de bruit, la durée de l'événement sonore, le nombre moyen d'événements sonores, ainsi qu'une pondération pour les événements de soirée et de nuit. En effet, un événement de soirée est considéré comme 3 fois plus gênant qu'un événement de journée et un

événement de nuit est considéré comme étant 10 fois plus gênant qu'un événement de journée.

Quant à l'indice L_{night}, il représente la composante « nuit » de l'indice L_{den}.

Les cartes stratégiques de bruit sont donc élaborées à l'aide de ces deux indices, afin de comparer les zones exposées au bruit à long terme par rapport à une situation de référence.

Quatre cartes sont donc publiées :

- Une carte en L_{den} de la situation de référence
- Une carte en L_{night} de la situation de référence
- Une carte en L_{den} de la situation à long terme
- Une carte en L_{night} de la situation à long terme.

La situation de référence prise en considération correspond au trafic de l'année 2008. La situation de long terme est basée sur l'hypothèse de long terme du plan d'exposition au bruit.

4.2 Résultats de la cartographie stratégique du bruit

Dans cette partie seront présentés successivement les tableaux recensant les surfaces exposées au bruit, les populations concernées ainsi que le nombre d'établissement d'enseignement et de santé. Le détail par commune est présenté en annexe 12.

4.2.1 Estimation des superficies exposées (en ha)

Plages d'indice L_{den} en dB(A)	Situation de référence (2008)	Situation à long terme
55 à 60	4819,3	4732,7
60 à 65	2050,1	2027,2
65 à 70	696,9	658,3
70 à 75	256,3	260,4
≥ 75	172,8	171,9

Plages d'indice L_{night} en dB(A)	Situation de référence (2008)	Situation à long terme
50 à 55	1452,7	1036,8
55 à 60	476	351,9
60 à 65	164,9	131,5
65 à 70	68,6	55,6
≥ 70	41,2	32,4

4.2.2 Estimation de la population vivant dans les bâtiments d'habitation

Plages d'indice L_{den} en dB(A)	Situation de référence (2008)	Situation à long terme

55 à 60	60279	57900
60 à 65	30690	32731
65 à 70	7973	6445
70 à 75	376	393
≥ 75	0	0

Plages d'indice L_{night} en dB(A)	Situation de référence (2008)	Situation à long terme
50 à 55	25593	18947
55 à 60	3961	1960
60 à 65	136	43
65 à 70	0	0
≥ 70	0	0

4.2.3 Estimation du nombre d'établissements d'enseignement et de santé

Plages d'indice L_{den} en dB(A)	Situation de référence (2008)	Situation à long terme
55 à 60	27	27
60 à 65	13	9
65 à 70	3	6
70 à 75	0	0
≥ 75	0	0

Plages d'indice L_{night} en dB(A)	Situation de référence (2008)	Situation à long terme
50 à 55	6	8
55 à 60	1	2
60 à 65	0	0
65 à 70	0	0
≥ 70	0	0

5 Objectifs et mesures de réduction du bruit

5.1 Maîtriser l'urbanisation autour de l'aéroport

5.1.1 Examiner régulièrement la pertinence du PEB et le réviser le cas échéant

Les cartes stratégiques de bruit montrent la nécessité d'empêcher que de nouvelles populations ne viennent s'installer dans des zones soumises aux nuisances sonores des aéronefs. C'est le rôle notamment du plan d'exposition au bruit (PEB), auquel le présent plan de prévention du bruit dans

l’environnement est annexé.

Le code de l’urbanisme prévoit que la Commission Consultative de l’Environnement doit examiner, au moins tous les cinq ans, la pertinence des hypothèses ayant servi à l’élaboration du PEB. Elle peut également, s’il y a lieu, sur la base de cet examen, proposer au préfet la révision du PEB.

La CCE devra donc, au plus tard cinq ans après l’approbation du PEB, examiner la pertinence des hypothèses utilisées pour son élaboration. Les acteurs portant cette mesure sont donc la CCE présidée par le préfet de la région Ile-de-France, ainsi que les préfets de l’Essonne et du Val-de-Marne, avec l’appui de la DGAC.

5.1.2 Suivre l'évolution de l'urbanisme autour de l'aéroport

La maîtrise des nuisances sonores générées par l’activité aéroportuaire passe notamment par la mise en cohérence des plans de gestion de l’urbanisation et des contours des courbes de bruit. Une gestion adaptée de l’utilisation des sols et de l’urbanisation est nécessaire pour assurer une bonne maîtrise de la densification urbaine autour de l’aéroport.

Il s’agit donc de suivre l’évolution de l’urbanisme autour de l’aéroport, à travers les demandes de permis de construire.

Les principaux acteurs de cette mesure sont les DDT de l’Essonne et UT DRIEA du Val-de-Marne et les préfectures des deux départements.

5.2 Poursuivre et encourager l'insonorisation

5.2.1 Améliorer le dispositif

Le dispositif d’aide à l’insonorisation fait l’objet d’une amélioration continue. Les prochains progrès attendus, outre la généralisation du taux d'aide de 100%, concernent les délais de traitement des dossiers, qui doivent pouvoir être réduits pour ce qui concerne la partie purement administrative de la procédure, et l'élargissement de l'éligibilité géographique des bénéficiaires des aides, conformément aux annonces de la ministre lors de son déplacement à Groslay le 10 novembre 2011. Un arrêté sur les plafonds de travaux a été publié en février 2011 pour trouver remède à certaines situations ponctuelles où ils se révélaient insuffisants.

5.2.2 Améliorer l'information

Si le dispositif d’aide à l’insonorisation progresse dans ses modalités et dans ses résultats, il demeure encore insuffisamment connu de ses bénéficiaires potentiels, y compris lorsque ceux-ci s’estiment gênés par le bruit des avions. Aéroports de Paris, à la demande de la DGAC, a lancé au printemps 2010 une campagne de communication et d’information sur le dispositif pour remédier à cette faiblesse.

5.3 Lutter contre le bruit

5.3.1 Relever les altitudes d'approche

Lors d’une conférence de presse du 4 décembre 2007, les secrétaires d'État aux transports et à l’écologie ont annoncé diverses mesures de réduction du bruit dont le relèvement de 300 mètres des paliers d’interception de l’ILS sur les 3 principaux aéroports franciliens. Cette mesure doit permettre de diminuer le bruit perçu au sol d’environ 3 dB(A).

A Orly, il s’agit de remonter les altitudes des paliers d’interception de 900 à 1200 mètres et de 1200 à 1500 mètres. En configuration face à l’est, l’enquête publique s’est déroulée à l’automne 2009 et le commissaire enquêteur a rendu un avis favorable assorti de deux réserves, l’une préconisant une concertation accrue et l’autre une mise en œuvre reportée à avril 2011 pour permettre ce surcroît de concertation. A la suite de ce rapport, plusieurs réunions de concertation

avec l'ensemble des parties prenantes ont été organisées sous la forme de réunion de comité de pilotage régional « relèvement des trajectoires » présidé par le préfet de région. La CCE a émis un avis favorable sur le projet le 16 novembre 2010 et le 24 mai 2011.

Le relèvement des trajectoires d'approche est en place depuis le 17 novembre 2011.

5.3.2 Poursuivre la mise en place des descentes continues

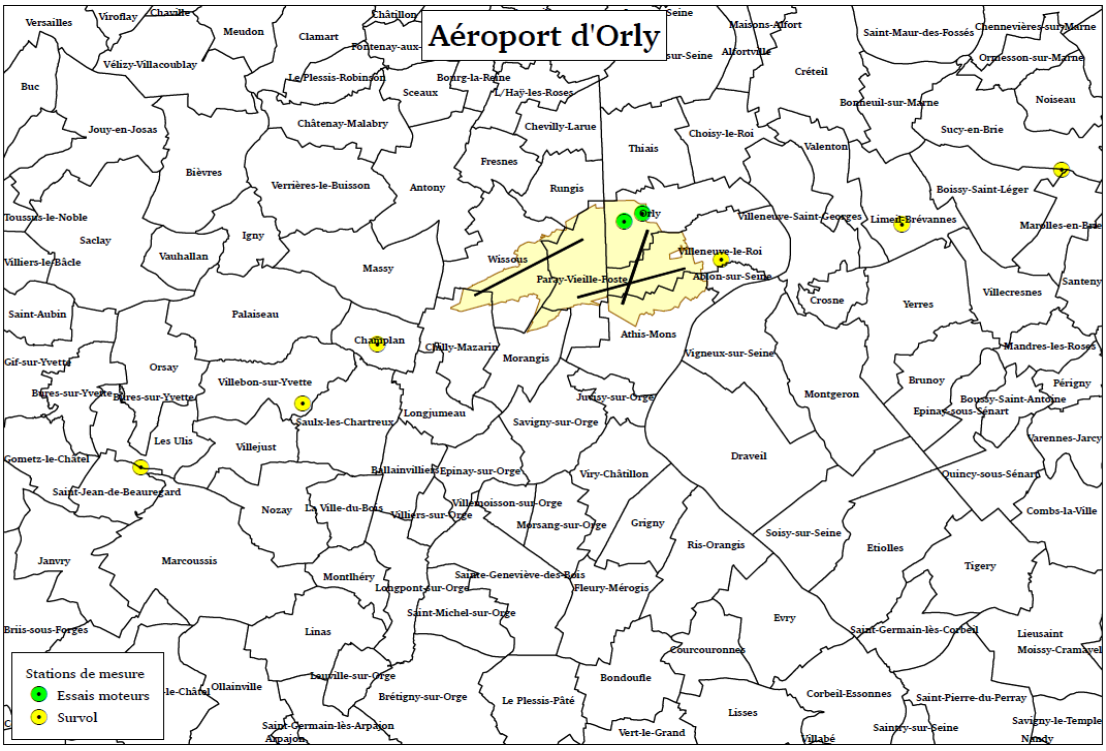
Les descentes continues constituent, à l'atterrissage, une modalité de réduction du bruit et des émissions polluantes des aéronefs. En effet, le principe de la descente continue consiste à ce qu'un aéronef descende depuis l'altitude de croisière jusqu'au seuil de piste en évitant les segments de vol en palier qui nécessitent une augmentation de la puissance des moteurs.

5.4 Surveiller l'évolution du bruit

5.4.1 Développer le réseau de monitoring du bruit

Les premières stations de mesure ont été installées autour de l'aéroport de Paris-Orly en 1993. Aujourd'hui, 6 stations de mesures permanentes homologuées sont installées.

Elles sont situées dans les communes voisines de l'aéroport, à chaque seuil de piste sous les trajectoires à l'est et à l'ouest de l'aéroport. D'autres stations sont dédiées à la surveillance des essais moteurs. Le schéma directeur des stations de mesure a été agréé par l'ACNUSA.



En complément des stations fixes, ADP met en œuvre trois stations temporaires. Elles sont utilisées pour des campagnes de mesures ciblées, le plus souvent à la demande d'un maire d'une commune exposée au bruit. Pour être significatives, les mesures doivent être réalisées sur une durée d'environ trois mois. À l'issue de ces campagnes, le laboratoire d'ADP établit un rapport et présente les résultats au conseil municipal. Les données recueillies sont intégrées à la base de données avec celles obtenues au niveau des stations permanentes.

5.4.2 Poursuivre la réalisation de l'étude SURVOL

Souhaitée par la Secrétaire d'État à l'écologie, dans le cadre de l'action 6 bis du plan régional santé environnement, l'étude épidémiologique de l'impact sanitaire du trafic aérien en Ile-de-

France, baptisée SURVOL, a été lancée officiellement par le Préfet de la Région Ile-de-France le 28 janvier 2008 avec la réunion du premier comité de pilotage.

Cette étude concerne les trois grands aéroports parisiens, Paris-Orly, Paris-Charles de Gaulle et Paris-Le Bourget. Elle a pour objet de mettre en place une surveillance, sur plusieurs années, des effets des nuisances (bruit, pollution de l'air) liées à l'activité aéroportuaire en Ile-de-France.

Dans sa configuration initiale, le programme SURVOL comprenait :

- un volet environnemental, avec un suivi des expositions au bruit et à la pollution atmosphérique autour des plates-formes aéroportuaires ;
- un volet sanitaire, avec un suivi d'indicateurs sanitaires dans la population vivant autour des ces plates-formes ;
- un volet de suivi des politiques publiques, visant à diminuer l'exposition des riverains aux sources de bruit et de pollution atmosphérique.

En 2010, le protocole du dispositif de surveillance a été soumis à l'avis d'experts au sein de l'Institut de veille sanitaire qui ont conclu à l'impossibilité, à ce stade, de mener le programme de surveillance sanitaire dans de bonnes conditions méthodologiques, du fait du grand nombre de facteurs de confusion existants pour les indicateurs sanitaires choisis. Le volet sanitaire est gelé pour le moment, mais en contrepartie, le volet environnemental est significativement renforcé. Il prévoit notamment l'installation de stations de mesures supplémentaires sur les territoires soumis aux nuisances.

L'étude, pilotée par le Préfet de la Région Ile-de-France, rassemble des épidémiologistes de la DRASS, Bruitparif, Airparif, et est financée par la direction générale de la santé, la direction générale de l'aviation civile, la mission bruit de la direction générale de la prévention des risques, ainsi que par le conseil régional.

5.5 Privilégier la concertation

Deux instances de concertation officielles ont été mises en place, réunissant les collectivités territoriales intéressées, les professionnels de l'aéronautique (compagnies aériennes, exploitant de l'aéroport, syndicats), les associations de riverains et de défense de l'environnement, ainsi que des représentants de l'État :

- la Commission Consultative de l'Environnement (CCE), consultée sur toutes les questions d'importance relatives à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aérodrome qui pourrait avoir une incidence sur l'environnement ;
- la Commission Consultative d'Aide aux Riverains (CCAR), qui est le comité permanent de la CCE siégeant en tant que CCAR et qui est consultée notamment sur l'affectation des aides à l'insonorisation.

La CCE est réunie tous les ans par le Préfet de la Région Ile-de-France. La CCAR se réunit tous les trimestres sous la présidence du Préfet du Val-de-Marne pour se prononcer sur les aides à l'insonorisation.

Annexes

Annexe 1 : Décision ministérielle du 4 avril 1968 portant réglementation de l'utilisation de nuit de l'aéroport d'Orly

MINISTERE DES TRANSPORTS

Secrétariat Général à l'Aviation Civile

DECISION

portant réglementation de l'utilisation de nuit de l'aéroport d'Orly.

LE MINISTERE DES TRANSPORTS

Vu le Code de l'aviation Civile, et notamment son article R 221-3

Sur proposition du Secrétaire Général à l'Aviation Civile,

DECIDE :

TITRE I - HORAIRES

ARTICLE 1.- Aucun atterrissage d'aéronef équipé de turboréacteurs ne sera programmé entre 23H30 et 06H15 (heure locale d'arrivée sur l'aire de stationnement).

Aucun atterrissage pour retard accidentel ne sera admis après 23H30 ; cette disposition ne s'étend pas aux situations susceptibles de mettre en cause la sécurité de l'aéronef, réservées à la seule appréciation du Commandant de Bord, sous réserve d'une justification à posteriori.

ARTICLE 2.- Aucun décollage d'aéronef équipé de turboréacteurs ne sera programmé entre 23H15 et 06H00 (heure locale de départ de l'aire de stationnement).

Aucun décollage pour retard accidentel ne sera admis après 23H30.

ARTICLE 3.- Toute dérogation exceptionnelle au régime défini aux articles 1 et 2 ci-dessus, au bénéfice d'aéronefs commerciaux, ne pourra être accordée que par le Secrétaire Général à l'Aviation Civile.

ARTICLE 4.- Les restrictions ci-dessus définies ne s'appliquent pas aux aéronefs d'Etat ni aux aéronefs effectuant des missions de caractère humanitaire, réserve faite pour ces derniers d'une justification à posteriori.

ARTICLE 5.- Toute programmation nouvelle de mouvements d'avions à hélices dans les plages horaires définies aux articles 1 et 2 devra être assortie de justifications particulières et fera l'objet, le cas échéant , d'une décision spéciale du Secrétaire Générale à l'aviation Civile.

TITRE II - CONSIGNES TECHNIQUES D'EXPLOITATI0N

ARTICLE 6.- Tous les décollages effectués entre 23H30 et 6H00 (heure du lâcher des freins) auront lieu vers l'Ouest, soit sur la piste 3, soit sur la piste 4, en fonction de la disponibilité de ces deux pistes, et pour autant que la composante de vent arrière ne soit pas supérieure à 8 nœuds.

ARTICLE 7.- Tous les atterrissages effectués entre 23H30 et 06H00 (heure du toucher des roues) auront lieu vers l'Est, soit sur la piste 3, soit sur la piste 4, en fonction de la disponibilité de ces deux pistes, pour autant que la composante de vent arrière ne soit pas supérieure à 8 nœuds, et que des considérations techniques (rafales de vent, adhérence de la piste) ne s'y opposent pas. Dans ce dernier cas, le Commandant de Bord fournira dans son rapport de vol les justifications du choix d'une autre piste et la Compagnie les transmettra à l'Aéroport de Paris.

ARTICLE 8.- Lorsque les aéronefs à hélices utiliseront la piste 3 pour décollage vers l'Ouest entre 23H30 et 06H00 (heure du lâcher des freins), le point fixe éventuel sera effectué à l'intersection des pistes 1 et 3. Le décollage sera en principe effectué à partir du même point : toute utilisation par un Commandant de Bord d'une plus grande longueur de piste devra être justifiée à posteriori par des conditions susceptibles de mettre en cause la sécurité de l'appareil.

ARTICLE 9.- Les aéronefs équipés de turboréacteurs effectuant des atterrissages entre 23H30 et 06H00 (heure du toucher des roues) seront manœuvrés au tracteur sur les voies de circulation.

ARTICLE 10.- L'utilisation des dispositifs de freinage au moyen des groupes moteurs (inversion de flux ou du pas des hélices) est interdite entre 22H00 et 06H15, sauf raisons particulières mettant en jeu la sécurité et dont le bien-fondé est apprécié à posteriori sur un rapport du Commandant de Bord.

ARTICLE 11.- Les essais de moteurs dans la zone industrielle Nord sont interdits entre 23H15 et 06H00, sauf lorsqu'ils sont exécutés avec un réducteur de bruit d'un modèle agréé par l'Administration.

TITRE III- DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE 12.- Le Secrétaire Général à l'Aviation Civile est chargé de l'exécution de la présente décision, qui prendra effet le 15 avril 1968, à 12HOO.

Fait à PARIS, le 4 avril 1 968

Signé : Jean CHAMANT

Annexe 2 : Arrêté du 6 octobre 1994 relatif aux créneaux horaires sur l'aéroport d'Orly

Arrêté du 6 octobre 1994 relatif aux créneaux horaires sur l'aéroport d'Orly

NOR : *EQUA9401674A*

Le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme,

Vu le règlement du conseil (C.E.E.) n° 2408/92 du 23 juillet 1992 concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires, et notamment son article 8.2 ;

Vu le règlement du conseil (C.E.E.) n° 95/93 du 18 janvier 1993 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté ;

Vu le code de l'aviation civile, et notamment ses articles R. 221-1 et R. 221-3 ;

Considérant qu'il convient, pour protéger les riverains contre les nuisances sonores, de fixer le trafic de l'aéroport d'Orly à environ 200 000 mouvements par an, objectif fixé par le schéma directeur de la région d'Ile-de-France approuvé par le décret du 26 avril 1994,

Arrête :

Art. 1er. – Le nombre maximum de créneaux horaires attribuables par le coordonnateur de l'aéroport d'Orly est fixé à 250 000 sur deux périodes de planification horaire consécutives (été et hiver).

Art. 2. – Dans la période comprise entre 6 heures et 7 heures locales, et entre 22 heures et 23 h 30 locales, le nombre de créneaux horaires attribuables par le coordonnateur de l'aéroport d'Orly ne peut dépasser la moitié de la capacité disponible au sens de l'article 6 du règlement (C.E.E.) n° 95/93 susvisé, telle que limitée par les dispositions de la décision du 4 avril 1968 portant réglementation de l'utilisation de nuit de l'aéroport d'Orly.

Art. 3. – Le présent arrêté est applicable à compter du 30 octobre 1994, début de la période de planification horaire de l'hiver 1994-1995.

Art. 4. – Le directeur général de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 6 octobre 1994.

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur général de l'aviation civile,
M. SCHELLER

Annexe 3 : Arrêté du 18 février 2003 portant restriction d'usage par la création de volumes de protection environnementale sur l'aérodrome de Paris-Orly (Val-de-Marne)

Arrêté du 18 février 2003 portant restriction d'usage par la création de volumes de protection environnementale sur l'aérodrome de Paris-Orly (Val-de-Marne)

NOR : *EQUA0300293A*

Le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, ensemble les protocoles qui l'ont modifiée, et notamment le protocole du 24 septembre 1968 concernant le texte trilingue de la convention relative à l'aviation civile internationale ;

Vu le règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons intracommunautaires, et notamment son article 8-2 ;

Vu le code de l'aviation civile, notamment ses articles L. 227-4 et R. 221-3 ;

Vu le code de l'environnement, notamment son article L. 571-13 ;

Vu l'arrêté du 17 juillet 1992 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs ;

Vu l'arrêté du 12 mai 1997 relatif aux conditions techniques d'exploitation d'avions par une entreprise de transport aérien public (OPS 1) ;

Vu l'avis de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Paris-Orly ;

Vu l'avis de l'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires,

Arrête :

Art. 1er. – Conformément aux dispositions des articles L. 227-4 et R. 221-3 du code de l'aviation civile et en vue de maîtriser les nuisances sonores autour de l'aérodrome de Paris-Orly (Val-de-Marne), les restrictions d'exploitation suivantes sont applicables sur cette plate-forme :

I. – Au sens du présent arrêté, est désigné par :

« *Volume de protection environnementale* » : un volume de l'espace aérien associé à une procédure de départ ou une procédure d'arrivée portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique, dans lequel le vol doit être contenu pour des raisons environnementales ;

« *Limites de sortie* » : partie des limites latérales du volume de protection environnementale situées entre les points définis en annexe, par lesquelles le vol peut sortir du volume ;

« *Limites d'entrée* » : partie des limites latérales du volume de protection environnementale situées entre les points définis en annexe, par lesquelles le vol peut pénétrer dans le volume.

II. – Le commandant de bord d'un aéronef volant selon les règles de vol aux instruments conduit son vol à l'intérieur du volume de protection environnementale qui est associé à la procédure déclarée en service par l'organisme de contrôle de la circulation aérienne.

Les procédures concernées et les volumes de protection environnementale associés sont définis en annexe au présent arrêté.

Lorsqu'un volume de protection environnementale est associé à une procédure de départ initial, le commandant de bord n'est plus tenu aux dispositions du présent article dès lors qu'il a atteint les « *limites de sortie* » ou la limite supérieure définie.

Lorsqu'un volume de protection environnementale est associé à une procédure d'approche ILS (Instrument Landing System), le commandant de bord est tenu de pénétrer dans ce volume par les « *limites d'entrée* ».

III. – Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies au II du présent article que s'il le juge absolument nécessaire pour des motifs de sécurité ou s'il a reçu une instruction de contrôle délivrée par l'organisme de contrôle de la circulation aérienne pour des motifs de sécurité des vols.

IV. – Les avions à hélices ne sont pas concernés par les dispositions relatives aux volumes de protection environnementale associés aux procédures de départ initial prévues au II du présent article.

Art. 2. – Le présent arrêté entre en vigueur le 20 mars 2003.

Art. 3. – Le directeur général de l'aviation civile et le directeur général d'Aéroports de Paris sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 18 février 2003.

GILLES DE ROBIEN

ANNEXE

Volume de protection environnementale associée aux départs initiaux en piste 08

a) Limites latérales : ligne brisée joignant les points :

1. 48° 43′ 20,30″ N, 002° 22′ 27,46″ E ;
2. 48° 43′ 49,08″ N, 002° 26′ 57,65″ E ;
3. 48° 43′ 53,49″ N, 002° 27′ 39,22″ E ;
4. 48° 44′ 00,43″ N, 002° 33′ 00,00″ E,

puis un arc sens anti-horaire de 6,5 NM de rayon centré sur :

48° 43′ 47,5″ N, 002° 23′ 11,1″ E ;

5. 48° 45′ 07,89″ N, 002° 32′ 47,77″ E ;
6. 48° 44′ 51,59″ N, 002° 30′ 50,30″ E,

puis un arc sens anti-horaire de 2,55 NM de rayon centré sur :

48° 42′ 28,13″ N, 002° 29′ 30,10″ E ;

7. 48° 44′ 49,01″ N, 002° 28′ 00,05″ E ;
8. 48° 44′ 29,94″ N, 002° 26′ 48,42″ E ;
9. 48° 43′ 29,30″ N, 002° 22′ 27,46″ E.

b) Limites verticales : la limite inférieure est définie par une pente de 5,5 % à partir de l'extrémité fin de piste ; la limite supérieure est fixée au niveau de vol 60.

c) « *Limites de sortie* » : partie des limites latérales situées entre les points *4* et *5*.

Volume de protection environnementale associé aux départs initiaux en piste 24

a) Limites latérales : ligne brisée joignant les points :

1. 48° 43′ 49,30″ N, 002° 20′ 46,62″ E ;
2. 48° 42′ 40,22″ N, 002° 18′ 15,17″ E ;
3. 48° 42′ 38,26″ N, 002° 18′ 11,70″ E ;
4. 48° 42′ 17,59″ N, 002° 17′ 35,09″ E ;
5. 48° 41′ 57,20″ N, 002° 16′ 59,00″ E ;
6. 48° 40′ 17,29″ N, 002° 14′ 02,31″ E,

puis un arc sens horaire de 7 NM de rayon centré sur :

48° 43′ 47,5″ N, 002° 23′ 11,1″ E ;

7. 48° 41′ 31,98″ N, 002° 13′ 10,88″ E ;
8. 48° 42′ 42,78″ N, 002° 16′ 35,22″ E ;
9. 48° 42′ 43,96″ N, 002° 16′ 38,63″ E ;
10. 48° 42′ 54,26″ N, 002° 17′ 17,66″ E ;
11. 48° 43′ 05,51″ N, 002° 18′ 00,33″ E ;
12. 48° 43′ 49,30″ N, 002° 20′ 46,62″ E.

b) Limites verticales : la limite inférieure est définie par une pente de 5,5 % à partir de l'extrémité fin de piste ; la limite supérieure est fixée au niveau de vol 60.

c) « *Limites de sortie* » : partie des limites latérales situées entre les points *7* et *8*.

Volume de protection environnementale associé à la procédure ILS en piste 06

a1) Limites latérales : ligne brisée joignant les points :

1. 48° 39′ 26,30″ N, 002° 06′ 58,64″ E ;
2. 48° 39′ 47,39″ N, 002° 08′ 04,22″ E ;
3. 48° 39′ 02,72″ N, 002° 08′ 40,50″ E ;
4. 48° 38′ 38,08″ N, 002° 07′ 37,82″ E ;
5. 48° 39′ 26,30″ N, 002° 06′ 58,64″ E.

b1) Limites verticales : la limite inférieure est fixée à 2 500 pieds AMSL.

c1) « *Limites d'entrée* » : partie des limites latérales situées entre les points *4* et *5*.

et,

a2) Limites latérales : ligne brisée joignant les points suivants :

6. 48° 39′ 47,39″ N, 002° 08′ 04,22″ E ;
7. 48° 42′ 53,25″ N, 002° 17′ 44,25″ E ;
8. 48° 42′ 40,04″ N, 002° 17′ 54,96″ E ;
9. 48° 39′ 02,72″ N, 002° 08′ 40,50″ E ;
10. 48° 39′ 47,39″ N, 002° 08′ 04,22″ E.

b2) Limites verticales : la limite inférieure est définie par un plan incliné débutant au point de début de descente (FAP) à une altitude de 2 500 pieds AMSL et se terminant au seuil de piste.

c2) « Limites d'entrée » : partie des limites latérales situées entre les points *9* et *10*.

Volume de protection environnementale associé à la procédure ILS en piste 26

a1) Limites latérales : ligne brisée joignant les points :

1. 48° 46′ 09,84″ N, 002° 35′ 30,48″ E ;
2. 48° 46′ 24,63″ N, 002° 36′ 40,02″ E ;
3. 48° 45′ 32,77″ N, 002° 37′ 01,65″ E ;
4. 48° 45′ 21,89″ N, 002° 35′ 50,50″ E ;
5. 48° 46′ 09,84″ N, 002° 35′ 30,48″ E.

b1) Limites verticales : la limite inférieure est fixée à 2 500 pieds AMSL.

c1) « Limites d'entrée » : partie des limites latérales situées entre les points *4* et *5*,

et,

a2) Limites latérales : ligne brisée joignant les points suivants :

6. 48° 46′ 09,84″ N, 002° 35′ 30,48″ E ;
7. 48° 45′ 21,89″ N, 002° 35′ 50,50″ E ;
8. 48° 43′ 47,88″ N, 002° 25′ 39,25″ E ;
9. 48° 44′ 02,33″ N, 002° 25′ 33,22″ E ;
10. 48° 46′ 09,84″ N, 002° 35′ 30,48″ E.

b2) Limites verticales : la limite inférieure est définie par un plan incliné débutant au point de début de descente (FAP) à une altitude de 2 500 pieds AMSL et se terminant au seuil de pistes.

c2) « Limites d'entrée » : partie des limites latérales situées entre les points *9* et *10*.

Annexe 4 : Arrêté du 29 juillet 2009 modifiant l'arrêté du 18 février 2003 portant restriction d'usage par la création de volumes de protection environnementale sur l'aérodrome de Paris-Orly (Val-de-Marne)

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER, EN CHARGE DES TECHNOLOGIES VERTES ET DES NÉGOCIATIONS SUR LE CLIMAT

Arrêté du 29 juillet 2009 modifiant l'arrêté du 18 février 2003, modifié par l'arrêté du 19 janvier 2005, portant restriction d'usage par la création de volumes de protection environnementale sur l'aérodrome de Paris-Orly (Val-de-Marne)

NOR : *DEVA0917450A*

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, ensemble les protocoles qui l'ont modifiée, et notamment le protocole du 30 septembre 1977 concernant le texte authentique quadrilingue de la convention ;

Vu le règlement (CE) n° 3922/91 du Conseil du 16 décembre 1991 relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 859/2008 de la Commission du 20 août 2008 en ce qui concerne les règles techniques et procédures administratives communes applicables au transport commercial par avion, notamment son annexe III ;

Vu le règlement (CE) n° 1008/2008 du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté, et notamment son article 19, paragraphe 1 ;

Vu le code de l'aviation civile, notamment ses articles L. 227-4, L. 227-5 et R. 221-3 ;

Vu le code de l'environnement, notamment son article L. 571-13 ;

Vu l'arrêté du 17 juillet 1992 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs ;

Vu l'arrêté du 18 février 2003, modifié par l'arrêté du 19 janvier 2005, portant restriction d'usage par la création de volumes de protection environnementale sur l'aérodrome de Paris-Orly (Val-de-Marne) ;

Vu l'avis de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Paris-Orly en date du 20 février 2009 ;

Vu l'avis de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en date du 5 juin 2009,

Arrête :

Art. 1er. – Le *a* de la partie de l'annexe à l'arrêté du 18 février 2003 susvisé, relative au volume de protection environnementale associé aux départs initiaux en piste 24, est modifié de la manière suivante :

« *a)* Limites latérales : ligne brisée joignant les points :

1. 48° 43′ 49,30″ N, 002° 20′ 46,62″ E ;
2. 48° 42′ 40,22″ N, 002° 18′ 15,17″ E ;
3. 48° 42′ 38,26″ N, 002° 18′ 11,70″ E ;
4. 48° 42′ 17,59″ N, 002° 17′ 35,09″ E ;
5. 48° 41′ 57,20″ N, 002° 16′ 59,00″ E ;
6. 48° 40′ 17,29″ N, 002° 14′ 02,31″ E ;

puis un arc sens anti-horaire de 1,8 NM de rayon centré sur :

48° 38′ 55,45″ N, 002° 15′ 47,84″ E ;

7. 48° 39′ 20,00″ N, 002° 13′ 09,67″ E ;

puis un arc sens horaire de 8 NM de rayon centré sur :

48° 43′ 47,5″ N, 002° 23′ 11,1″ E ;

8. 48° 41′ 03,86″ N, 002° 11′ 49,83″ E ;
9. 48° 42′ 42,78″ N, 002° 16′ 35,22″ E ;
10. 48° 42′ 43,96″ N, 002° 16′ 38,63″ E ;
11. 48° 42′ 54,26″ N, 002° 17′ 17,66″ E ;
12. 48° 43′ 05,51″ N, 002° 18′ 00,33″ E ;
13. 48° 43′ 49,30″ N, 002° 20′ 46,62″ E. »

Art. 2. – Le *c* de la partie de l'annexe à l'arrêté du 18 février 2003 susvisé, relative au volume de protection environnementale associé aux départs initiaux en piste 24, est modifié de la manière suivante :

« *c)* Limites de sortie : partie des limites latérales situées entre les points 7 et 8. »

Art. 3. – La date d'entrée en vigueur du présent arrêté est fixée le 19 novembre 2009.

Art. 4. – Le directeur général de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 29 juillet 2009.

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur général
de l'aviation civile,
P. GANDIL

Annexe 5 : Décret n°2009-647 du 9 juin 2009 relatif à l'aide à l'insonorisation des logements des riverains des aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quatervicies A du code général des impôts

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

Décret n° 2009-647 du 9 juin 2009 relatif à l'aide à l'insonorisation des logements des riverains des aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 *quatervicies* A du code général des impôts

NOR : *DEVA0812278D*

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, et du ministre du budget, des comptes publics et de la fonction publique,

Vu le code général des impôts, notamment son article 1609 *quatervicies* A ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 571-14 à L. 571-16 ;

Vu le code de la sécurité sociale ;

Vu le code de l'action sociale et des familles ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décrète :

Art. 1er. – L'article R. 571-85 du code de l'environnement est modifié comme suit :

I. – Au deuxième alinéa, les mots : « aux articles R. 571-86 et R. 571-87 » sont remplacés par les mots : « aux articles R. 571-85-1 à R. 571-87-1 ».

II. – Après le troisième alinéa, sont ajoutés trois nouveaux alinéas ainsi rédigés :

« Les frais résultant de la gestion des aides financières accordées aux riverains sont prélevés sur la taxe sur les nuisances sonores aériennes après approbation préalable du ministre chargé des transports.

Les honoraires d'assistance à maîtrise d'ouvrage assurés par l'exploitant de l'aérodrome pour le compte des riverains et les frais résultant pour l'exploitant de l'aérodrome des contrôles acoustiques des chantiers réalisés, qu'il effectue par sondage, sont prélevés sur la taxe sur les nuisances sonores aériennes.

Les produits financiers perçus en rémunération du placement du produit de la taxe sont affectés à l'aide prévue au présent article. »

Art. 2. – Après l'article R. 571-85 du code de l'environnement, il est inséré un nouvel article ainsi rédigé :

« *Art. R. 571-85-1.* – Sont éligibles à l'aide financière mentionnée à l'article R. 571-85 :

1° L'ensemble des études et opérations préalables à la réalisation des travaux de renforcement de l'isolation acoustique ;

2° Les travaux de renforcement de l'isolation acoustique et de ventilation induits, conformes à la réglementation en vigueur ;

3° Les honoraires de syndics, dans la limite de 2 % du montant hors taxes des travaux. »

Art. 3. – L'article R. 571-87 du code de l'environnement est remplacé par les dispositions suivantes :

« I. – Pour les locaux affectés en tout ou partie au logement, l'aide financière mentionnée à l'article R. 571-85-1 s'élève, par rapport au montant des prestations réellement exécutées pour les demandes individuelles, à :

1° 80 %, sauf dans les cas visés aux deux alinéas suivants ;

2° 90 % quand les bénéficiaires sont des personnes dont le revenu fiscal de référence de l'année précédant celle de la date du dépôt de leur demande, défini au IV de l'article 1417 du code général des impôts, n'excède pas les limites prévues au I de cet article ;

3° 100 % quand les bénéficiaires sont des personnes recevant l'allocation de solidarité mentionnée à l'article L. 815-1 du code de la sécurité sociale ou une des aides sociales définies aux titres Ier, III, IV du livre II du code de l'action sociale et des familles.

II. – Pour les locaux affectés en tout ou partie au logement, le montant des prestations à prendre en considération ne peut dépasser un plafond fixé par arrêté conjoint des ministres chargés de l'écologie, des transports, du logement et du budget, en fonction des caractéristiques du logement et de la zone du plan de gêne sonore où il est situé.

III. – Pour les établissements d'enseignement et les locaux à caractère sanitaire ou social, l'aide financière à l'insonorisation est de 100 % du montant des prestations éligibles à l'aide réellement exécutées.

IV. – Les travaux doivent être exécutés dans un délai maximal de deux ans à compter de la notification de la décision d'attribution de l'aide. »

Art. 4. – Après l'article R. 571-87 du code de l'environnement, il est inséré un nouvel article ainsi rédigé :

« *Art. R. 571-87-1.* – I. – En cas de demandes groupées telles que définies par arrêté conjoint des ministres chargés de l'écologie, des transports, du logement et du budget, l'aide financière mentionnée à l'article R. 571-85 est portée dans les conditions suivantes à :

1° 100 % pour les études et opérations visées au 1° et au 3° de l'article R. 571-85-1 ;

2° 95 % pour les travaux visés au 2° de ce même article.

II. – Les dispositions du présent article s'appliquent sans préjudice du 3° du I de l'article R. 571-87. »

Art. 5. – Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, la ministre du logement, le ministre du budget, des comptes publics et de la fonction publique, le secrétaire d'Etat chargé des transports et la secrétaire d'Etat chargée de l'écologie sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 9 juin 2009.

FRANÇOIS FILLON

Par le Premier ministre :

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire,
JEAN-LOUIS BORLOO

La ministre du logement,
CHRISTINE BOUTIN

Le ministre du budget, des comptes publics et de la fonction publique,
ERIC WOERTH

Le secrétaire d'Etat chargé des transports,
DOMINIQUE BUSSEREAU

La secrétaire d'Etat chargée de l'écologie,
CHANTAL JOUANNO

Annexe 6 : Arrêté du 9 juin 2009 relatif aux demandes groupées d'aide financière à l'insonorisation mentionnées à l'article R. 571-87-1 du code de l'environnement

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

Arrêté du 9 juin 2009 relatif aux demandes groupées d'aide financière à l'insonorisation mentionnées à l'article R. 571-87-1 du code de l'environnement

NOR : *DEVA0905325A*

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, la ministre du logement et le ministre du budget, des comptes publics et de la fonction publique,

Vu le code général des impôts, notamment son article 1609 *quatervicies* A ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles R. 571-85 à R. 571-90 ;

Vu le code de l'urbanisme, notamment ses articles R. 147-1 à R. 147-11,

Arrêtent :

Art. 1er . – Les demandes groupées d'aide financière à l'insonorisation mentionnées à l'article R. 571-87-1 du code de l'environnement peuvent être présentées par un syndicat de copropriétaires, par un organisme d'habitation à loyer modéré, ou par au moins cinq personnes physiques résidant dans la même commune dès lors que leur demande porte au minimum sur cinq maisons individuelles.

Art. 2. – Pour l'application des dispositions de l'article R. 571-87-1 du code de l'environnement, les demandeurs formulent leur demande d'aide en commun et recourent à une assistance à maîtrise d'ouvrage commune pour l'ensemble des opérations suivantes :

- le montage du dossier d'aide auprès du gestionnaire d'aéroport ;
- la conception de l'opération d'insonorisation ;
- le choix des entreprises ;
- la coordination des études et travaux ;
- la réception des travaux.

Art. 3. – Le directeur général de l'aviation civile, le directeur général de la prévention des risques, le directeur général de l'aménagement, du logement et de la nature et le directeur du budget sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 9 juin 2009.

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire,

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur général de l'aviation civile,
P. GANDIL

Le directeur général de la prévention des risques,
L. MICHEL

La ministre du logement,
Pour la ministre et par délégation :
Le directeur général de l'aménagement, du logement et de la nature,
E. CREPON

Le ministre du budget, des comptes publics et de la fonction publique,
Pour le ministre et par délégation :
Par empêchement du directeur du budget :
La sous-directrice,
H. EYSSARTIER

Annexe 7 : Décret n°2010-543 du 25 mai 2010 relatif à la mise en place d'un mécanisme d'avance applicable à l'aide à 'insonorisation des logements des riverains des aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quatervicies A du code général des impôts

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER, EN CHARGE DES TECHNOLOGIES VERTES ET DES NÉGOCIATIONS SUR LE CLIMAT

Décret n° 2010-543 du 25 mai 2010 relatif à la mise en place d'un mécanisme d'avance applicable à l'aide à l'insonorisation des logements des riverains des aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 *quatervicies* A du code général des impôts

NOR : *DEVA0916764D*

Publics concernés : *riverains d'aérodromes bénéficiaires de l'aide à l'insonorisation de leurs locaux et logements, et exploitants d'aérodromes gestionnaires de cette aide.*

Objet : *mise en place d'un dispositif permettant aux riverains d'aérodromes bénéficiaires de l'aide financière à l'insonorisation de percevoir cette aide avant de régler les sommes dues aux entreprises procédant aux travaux d'insonorisation.*

Entrée en vigueur : *immédiate.*

Notice : *en vertu des articles L. 571-14 et suivants du code de l'environnement, les riverains des principaux aérodromes français bénéficient d'une aide financière à l'insonorisation de leurs logements ou locaux.*

Actuellement, cette aide est versée sur preuve du paiement par le riverain des sommes dues aux entreprises ayant réalisé les travaux d'insonorisation ; ceci conduit à des difficultés pour une partie des bénéficiaires potentiels de l'aide, dont la situation financière ne leur permet pas d'assumer l'avance de la totalité du montant de ces travaux.

Le décret met en place un mécanisme dispensant les riverains de faire l'avance. Un tel mécanisme a vocation à s'appliquer à deux étapes d'une opération d'insonorisation : en fin de chantier, tous les riverains peuvent percevoir l'aide qui leur est due avant d'acquitter le montant des factures émises par les entreprises prestataires ; en début de chantier, certains riverains peuvent bénéficier d'une partie de l'aide à laquelle ils peuvent prétendre en vue de verser aux entreprises prestataires des acomptes avant travaux.

Références : *les textes modifiés par le présent décret peuvent être consultés, dans leur rédaction issue de cette modification, sur le site Légifrance (http://www.legifrance.gouv.fr).*

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat,

Vu le code général des impôts, notamment son article 1609 *quatervicies* A ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 571-14 à L. 571-16 et R. 571-85 à R. 571-87-1 ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décrète :

Art. 1er. – Après le IV de l'article R. 571-87 du code de l'environnement, sont ajoutés trois alinéas ainsi rédigés :

« V. – A l'achèvement de l'ensemble des travaux dûment attesté par leurs soins, les riverains peuvent recevoir l'aide financière avant de régler les sommes dues aux entreprises, sous réserve de fournir à l'exploitant les factures correspondantes non acquittées et, le cas échéant, toute précision utile demandée par l'exploitant. Le paiement des entreprises est alors effectué par les riverains dans le délai maximum d'un mois suivant la perception de l'aide. Les riverains communiquent la justification du paiement à l'exploitant.

VI. – Dès la notification de la décision d'attribution de l'aide, les riverains ayant droit à un taux d'aide supérieur à 80 % peuvent recevoir, sur leur demande, en vue de verser des acomptes aux entreprises, la part de l'aide qui excède ces 80 %.

VII. – Dans tous les cas, l'exploitant de l'aérodrome peut vérifier, avant de verser l'aide, la conformité des travaux aux devis qui lui ont été soumis. »

Art. 2. – Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, le ministre du budget, des comptes publics et de la réforme de l'Etat, le secrétaire d'Etat chargé des transports et la secrétaire d'Etat chargée de l'écologie sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 25 mai 2010.

FRANÇOIS FILLON

Par le Premier ministre :

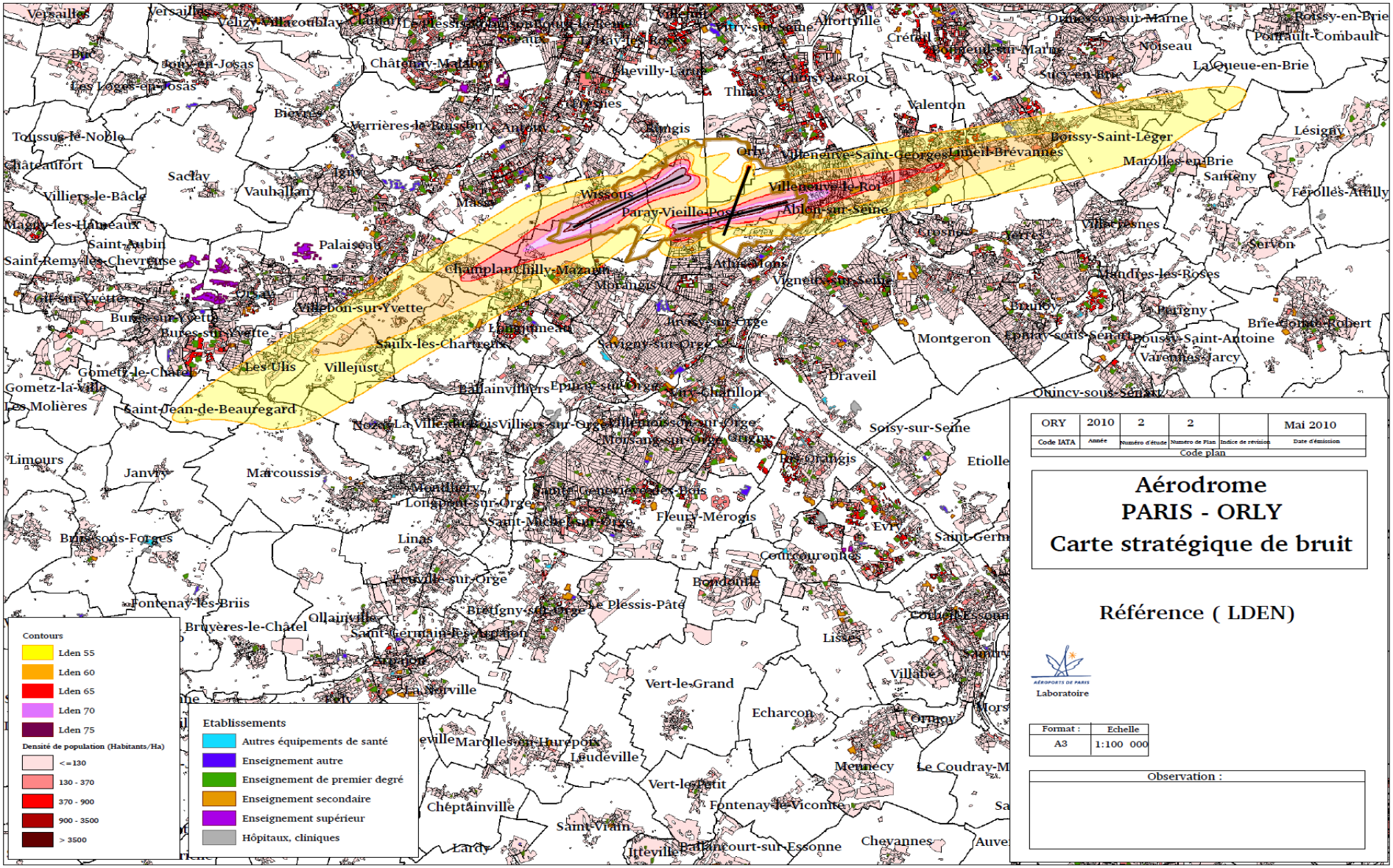
Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat,
JEAN-LOUIS BORLOO

Le ministre du budget, des comptes publics et de la réforme de l'Etat,
FRANÇOIS BAROIN

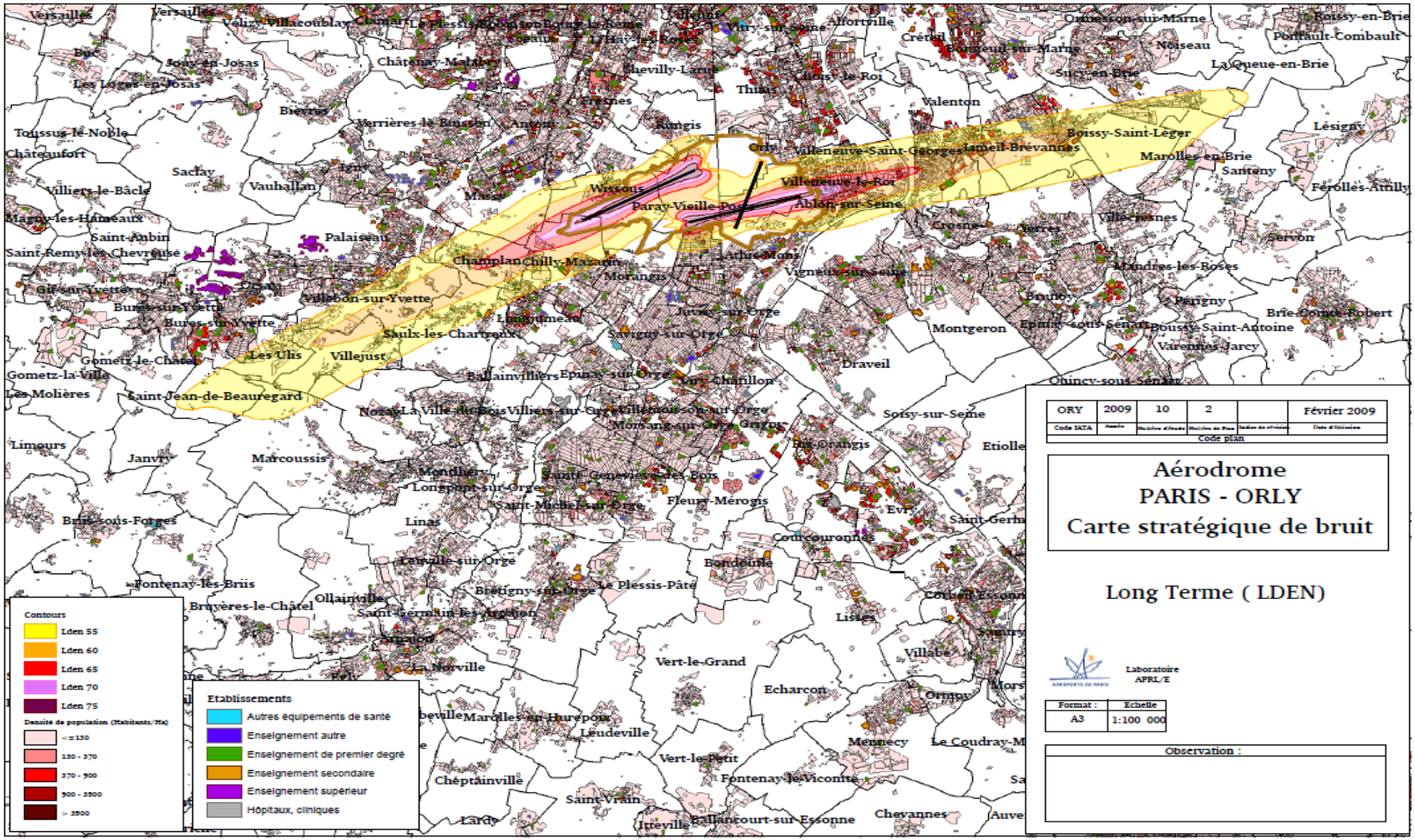
Le secrétaire d'Etat chargé des transports,
DOMINIQUE BUSSEREAU

La secrétaire d'Etat chargée de l'écologie,
CHANTAL JOUANNO

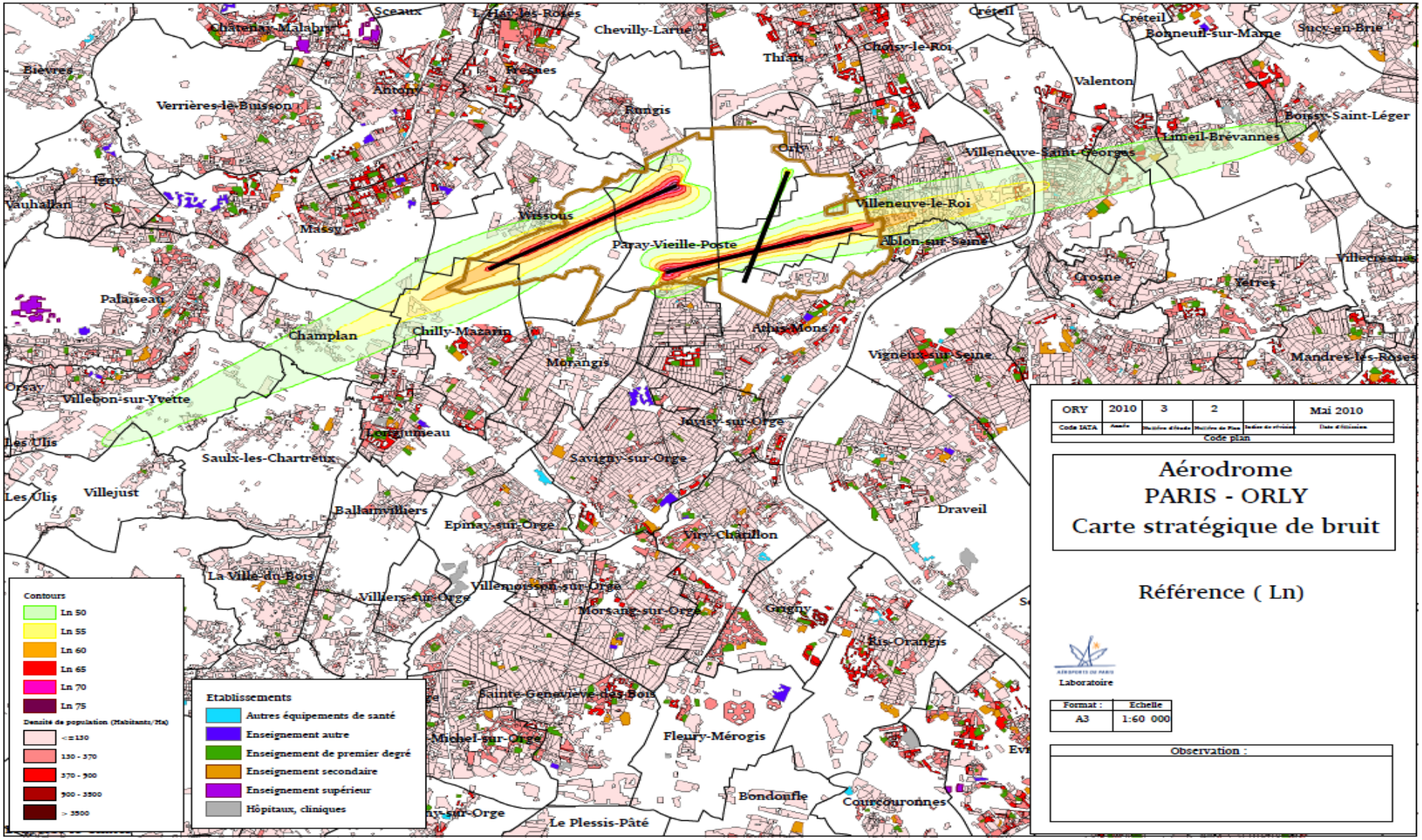
Annexe 8 : Carte stratégique de bruit en L_{den} pour la situation de référence (2008)



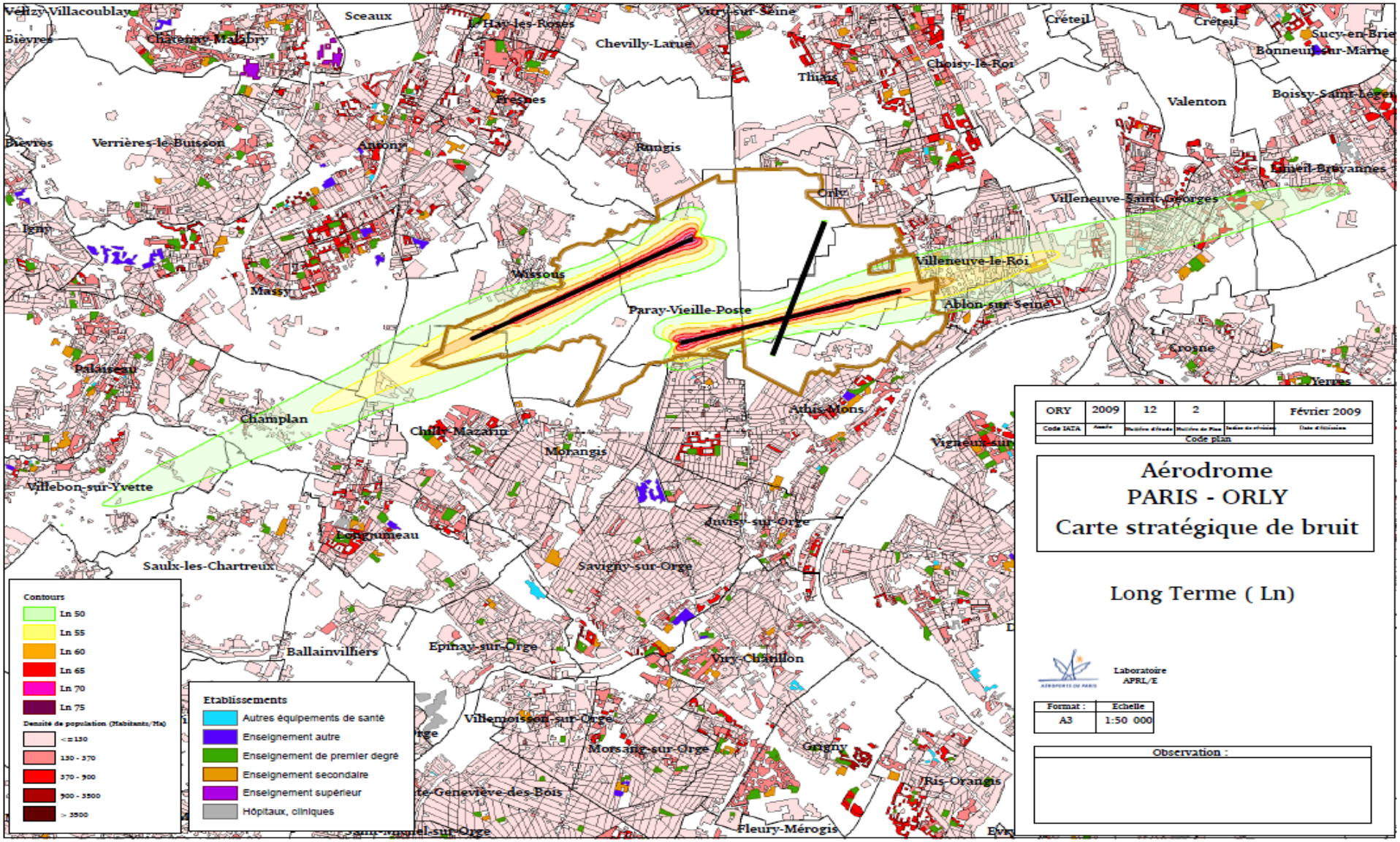
Annexe 9 : Carte stratégique de bruit en L_{den} pour la situation de long terme



Annexe 10 : Carte stratégique de bruit en L_{night} pour la situation de référence (2008)



Annexe 11 : Carte stratégique de bruit en Lnight pour la situation de long terme



Annexe 12 : Détail par commune des surfaces, populations concernées et nombre d'établissement d'enseignement et de santé exposées au bruit (cartes stratégiques de bruit)

Carte stratégique de bruit en Lden pour la situation de référence

			Surface impactée (Ha)				
INSEE	Essonne	Surface de la commune (Ha)	LDEN 55	LDEN 60	LDEN 65	LDEN 70	LDEN 75
91027	Athis-Mons	860,0435	198,153	75,972	20,293	1,732	
91136	Champlan	373,598	368,066	264,860	84,043		
91161	Chilly-Mazarin	559,753	386,238	280,981	177,037	68,013	7,698
91191	Crosne	248,529	4,041				
91345	Longjumeau	485,851	85,974	3,482			
91363	Marcoussis	1690,819	154,052				
91377	Massy	942,624	237,371	93,484	21,113		
91432	Morangis	480,825	23,400	2,613	0,002		
91458	Nozay	736,412	90,619				
91471	Orsay	745,805	6,740				
91477	Palaiseau	1168,598	38,641				
91479	Paray-Vieille-Poste	611,525	492,484	370,676	212,362	125,791	71,530
91560	Saint-Jean-de-Beauregard	400,995	229,220				
91587	Saulx-les-Chartreux	773,595	392,391	103,404			
91657	Vigneux-sur-Seine	895,867	38,048				
91661	Villebon-sur-Yvette	752,705	593,600	326,519			
91666	Villejust	538,242	533,061	87,854			
91689	Wissous	912,227	647,139	404,481	226,477	112,988	49,635
91691	Yerres	997,096	30,844				
91692	Les Ulis	540,793	239,784				
	Total		4789,865	2014,325	741,328	308,525	128,863

			Surface impactée (Ha)				
INSEE	Hauts de Seine	Surface de la commune (Ha)	LDEN 55	LDEN 60	LDEN 65	LDEN 70	LDEN 75
92002	Antony	953,639	17,719	0,000	0,000	0,000	0,000
	Total		17,719	0,000	0,000	0,000	0,000

			Surface impactée (Ha)				
INSEE	Val de Marne	Surface de la commune (Ha)	LDEN 55	LDEN 60	LDEN 65	LDEN 70	LDEN 75
94001	Ablon-sur-Seine	116,093	116,084	65,377	14,178		
94004	Boissy-Saint-Léger	894,242	596,325	31,665			
94044	Limeil-Brévannes	696,350	499,906	194,847			
94048	Marolles-en-Brie	461,391	100,165				
94054	Orly	664,396	132,419	10,985	2,147	0,237	0,002
94060	La Queue-en-Brie	933,490	50,106				
94065	Rungis	421,692	57,424	12,207	1,437		
94070	Santeny		0,455				
94071	Sucy-en-Brie	1037,863	200,735				
94074	Valenton	530,588	178,957	74,809	2,149		
94075	Villecresnes	562,344	30,103				
94077	Villeneuve-le-Roi	844,360	805,211	571,992	332,884	120,332	43,975
94078	Villeneuve-St-Georges	811,919	419,926	199,938	31,885		
	Total		3187,816	1161,819	384,681	120,570	43,977

	Total		7995,400	3176,144	1126,009	429,094	172,840

	Essonne	Lden 55		Lden 60		Lden 65		Lden 70	
INSEE	Communes	Pop.	Log.	Pop.	Log.	Pop.	Log.	Pop.	Log.
91027	Athis-Mons	1065	417	39	13	8	8		
91136	Champlan	2459	1005	1247	527	236	94		
91161	Chilly-Mazarin	7328	3004	573	213	264	91	40	14
91191	Crosne								
91345	Longjumeau	2674	1343	1	0				
91363	Marcoussis	87	33						
91377	Massy	354	110	281	100	97	43		
91432	Morangis	229	117						
91458	Nozay	10	4						
91471	Orsay	328	120						
91477	Palaiseau	821	334						
91479	Paray-Vieille-Poste	2982	1302	1641	688	706	278	36	14
91560	Saint-Jean-de-Beauregard	201	81						
91587	Saulx-les-Chartreux	2800	1157	156	70				
91657	Vigneux-sur-Seine	12	5						
91661	Villebon-sur-Yvette	3769	1590	578	228				
91666	Villejust	1605	601	113	26				
91689	Wissous	1365	584	584	247	92	37	2	1
91691	Yerres								
91692	Les Ulis	1080	366						
	Total	29169	12175	5212	2112	1403	551	79	29

	Hauts-de-seine	Lden 55		Lden 60		Lden 65		Lden 70	
INSEE	Communes	Pop.	Log.	Pop.	Log.	Pop.	Log.	Pop.	Log.
92002	Antony	2	1						
	Total	2	1	0	0	0	0	0	0

	Val-de-Marne	Lden 55		Lden 60		Lden 65		Lden 70	
INSEE	Communes	Pop.	Log.	Pop.	Log.	Pop.	Log.	Pop.	Log.
94001	Ablon-sur-Seine	4872	2211	2702	1160	445	196		
94004	Boissy-Saint-Léger	7689	3268	987	404				
94044	Limeil-Brévannes	11154	4003	4903	1911				
94048	Marolles-en-Brie	2	1						
94054	Orly	163	55						
94060	La Queue-en-Brie								
94065	Rungis	63	20	9	3				
94070	Santeny								
94071	Sucy-en-Brie	2379	888						
94074	Valenton	8602	3049	3509	1204	62	20		
94075	Villecresnes								
94077	Villeneuve-le-Roi	17509	7345	9790	4136	4384	1779	297	119
94078	Villeneuve-Saint-Georges	17717	7921	11926	5547	2055	1059		
	Total	70147	28761	33827	14365	6947	3055	297	119

	Total	99318	40937	39039	16477	8349	3606	376	148

INSEE	LABEL	Libellés	Définition	Lden 55	Lden 60	Lden 65
91027	Athis-Mons	Hôpitaux, cliniques	Hôpitaux publics ou privés, cliniques.	1		
91136	Champlan	Enseignement de premier degré	Écoles maternelles, primaires du secteur public ou privé.	2		
91161	Chilly-Mazarin	Enseignement de premier degré	Écoles maternelles, primaires du secteur public ou privé.	2		
91161	Chilly-Mazarin	Enseignement secondaire	Établissements du secteur public ou privé.	1		
91161	Chilly-Mazarin	Hôpitaux, cliniques	Hôpitaux publics ou privés, cliniques.	1		
91432	Morangis	Enseignement secondaire	Établissements du secteur public ou privé.	1		
91479	Paray-Vieille-Poste	Enseignement secondaire	Établissements du secteur public ou privé.	1		
91479	Paray-Vieille-Poste	Autres équipements de santé	Dispensaires, instituts médico-pédagogiques, centres de PMI et autres établissements de santé.	1	1	
91560	Saint-Jean-de-Beauregard	Enseignement de premier degré	Écoles maternelles, primaires du secteur public ou privé.	1		
91587	Saulx-les-Chartreux	Enseignement de premier degré	Écoles maternelles, primaires du secteur public ou privé.	2		
91587	Saulx-les-Chartreux	Enseignement secondaire	Établissements du secteur public ou privé.	1		
91661	Villebon-sur-Yvette	Enseignement de premier degré	Écoles maternelles, primaires du secteur public ou privé.	1		
91661	Villebon-sur-Yvette	Enseignement secondaire	Établissements du secteur public ou privé.	1		
91666	Villejust	Enseignement de premier degré	Écoles maternelles, primaires du secteur public ou privé.	2		
91689	Wissous	Enseignement de premier degré	Écoles maternelles, primaires du secteur public ou privé.	1		
91692	Les Ulis	Enseignement de premier degré	Écoles maternelles, primaires du secteur public ou privé.	1		
94001	Ablon-sur-Seine	Enseignement de premier degré	Écoles maternelles, primaires du secteur public ou privé.	2	2	
94001	Ablon-sur-Seine	Enseignement secondaire	Établissements du secteur public ou privé.	2	2	
94004	Boissy-Saint-Léger	Enseignement de premier degré	Écoles maternelles, primaires du secteur public ou privé.	1		
94044	Limeil-Brévannes	Enseignement de premier degré	Écoles maternelles, primaires du secteur public ou privé.	1		
94044	Limeil-Brévannes	Enseignement secondaire	Établissements du secteur public ou privé.	2	2	
94044	Limeil-Brévannes	Hôpitaux, cliniques	Hôpitaux publics ou privés, cliniques.	2		
94044	Limeil-Brévannes	Autres équipements de santé	Dispensaires, instituts médico-pédagogiques, centres de PMI et autres établissements de santé.	1		
94074	Valenton	Enseignement de premier degré	Écoles maternelles, primaires du secteur public ou privé.	3	2	
94074	Valenton	Enseignement secondaire	Établissements du secteur public ou privé.	1	1	
94077	Villeneuve-le-Roi	Enseignement de premier degré	Écoles maternelles, primaires du secteur public ou privé.	2	1	1
94077	Villeneuve-le-Roi	Enseignement secondaire	Établissements du secteur public ou privé.	2	2	2
94078	Villeneuve-Saint-Georges	Enseignement de premier degré	Écoles maternelles, primaires du secteur public ou privé.	1	1	
94078	Villeneuve-Saint-Georges	Enseignement secondaire	Établissements du secteur public ou privé.	2	1	
94078	Villeneuve-Saint-Georges	Autres équipements de santé	Dispensaires, instituts médico-pédagogiques, centres de PMI et autres établissements de santé.	1	1	

Carte stratégique de bruit en Lden pour la situation de long terme

	Essonne					
INSEE	Commune	LDEN 55	LDEN 60	LDEN 65	LDEN 70	LDEN 75
91027	Athis-Mons	220,906	93,650	27,633	2,486	
91136	Champlan	363,594	247,618	65,968		
91161	Chilly-Mazarin	381,799	276,413	172,733	60,929	4,906
91191	Crosne	6,950				
91345	Longjumeau	76,904	1,694			
91363	Marcoussis	162,988				
91377	Massy	224,325	85,362	16,005		
91432	Morangis	25,697	3,783	0,131		
91458	Nozay	52,591				
91471	Orsay	5,290				
91477	Palaiseau	26,117				
91479	Paray-Vieille-Poste	479,185	380,021	217,681	128,929	73,637
91560	Saint-Jean-de-Beauregard	247,314				
91587	Saulx-les-Chartreux	351,051	74,921			
91657	Vigneux-sur-Seine	64,198				
91661	Villebon-sur-Yvette	573,933	311,986			
91666	Villejust	507,714	94,385			
91689	Wissous	634,912	394,560	220,064	109,109	46,464
91691	Yerres	50,482				
91692	Les Ulis	228,847				
	Total	4684,796	1964,394	720,215	301,453	125,007

	Hauts-de-Seine					
INSEE	Commune	LDEN 55	LDEN 60	LDEN 65	LDEN 70	LDEN 75
92002	Antony	15,505				
	Total	15,505	0,000	0,000	0,000	0,000

	Val-de-Marne					
INSEE	Commune	LDEN 55	LDEN 60	LDEN 65	LDEN 70	LDEN 75
94001	Ablon-sur-Seine	116,093	78,688	20,402		
94004	Boissy-Saint-Léger	618,694	14,874			
94044	Limeil-Brévannes	497,181	180,199			
94048	Marolles-en-Brie	111,759				
94054	Orly	99,456	7,533	0,881	0,048	
94060	La Queue-en-Brie	17,614				
94065	Rungis	53,650	11,051	1,144		
94070	Santeny					
94071	Sucy-en-Brie	163,822				
94074	Valenton	184,629	72,230			
94075	Villecresnes	37,817				
94077	Villeneuve-le-Roi	818,686	591,769	341,769	130,764	46,878
94078	Villeneuve-Saint-Georges	430,768	197,060	6,147		
	Total	3150,168	1153,403	370,343	130,812	46,878

	Total	7850,470	3117,797	1090,558	432,265	171,885

	Essonne	LDEN 55		LDEN 60		LDEN 65		LDEN 70		LDEN 75	
INSEE	Commune	Pop.	Log.	Pop.	Log.	Pop.	Log.	Pop.	Log.	Pop.	Log.
91027	Athis-Mons	1263	497	65	22	15	10				
91136	Champlan	2435	998	1122	475	145	57				
91161	Chilly-Mazarin	7280	2982	526	194	236	81	30	11		
91191	Crosne										
91345	Longjumeau	1665	854	0	0						
91363	Marcoussis	94	35								
91377	Massy	350	109	281	100	56	25				
91432	Morangis	115	55								
91458	Nozay	4	2								
91471	Orsay	260	94								
91477	Palaiseau	343	140								
91479	Paray-Vieille-Poste	3591	1550	1814	766	854	349	75	29		
91560	Saint-Jean-de-Beauregard	224	93								
91587	Saulx-les-Chartreux	2617	1092	82	36						
91657	Vigneux-sur-Seine	63	15								
91661	Villebon-sur-Yvette	3522	1493	562	219						
91666	Villejust	1437	531	98	20						
91689	Wissous	1304	561	553	235	84	34	1	1		
91691	Yerres										
91692	Les Ulis	987	331								
	Total	27553	11431	5103	2068	1390	556	106	40	0	0

	Hauts-de-seine	LDEN 55		LDEN 60		LDEN 65		LDEN 70		LDEN 75	
INSEE	Commune	Pop.	Log.	Pop.	Log.	Pop.	Log.	Pop.	Log.	Pop.	Log.
92002	Antony	2	1								
	Total	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0

	Val-de-Marne	LDEN 55		LDEN 60		LDEN 65		LDEN 70		LDEN 75	
INSEE	Commune	Pop.	Log.	Pop.	Log.	Pop.	Log.	Pop.	Log.	Pop.	Log.
94001	Ablon-sur-Seine	4872	2211	3473	1531	718	315				
94004	Boissy-Saint-Léger	7553	3255	620	232						
94044	Limeil-Brévannes	10904	3921	4460	1739						
94048	Marolles-en-Brie	118	54								
94054	Orly	448	155								
94060	La Queue-en-Brie										
94065	Rungis	52	17	9	3						
94070	Santeny										
94071	Sucy-en-Brie	2078	773								
94074	Valenton	8459	2997	3373	1151						
94075	Villecresnes	17	5								
94077	Villeneuve-le-Roi	17828	7472	10751	4552	4429	1796	286	109		
94078	Villeneuve-Saint-Georges	17585	7889	11781	5474	301	188				
	Total	69914	28749	34465	14682	5448	2299	286	109	0	0

	Total	97469	40181	39569	16750	6838	2855	393	149	0	0

				Nombre		
INSEE	Commune	Libellés	Définition	LDEN 55	LDEN 60	LDEN 65
91027	Athis-Mons	Hôpitaux, cliniques	Hôpitaux publics ou privés, cliniques.	1		
91136	Champlan	Enseignement de premier degré	Écoles maternelles, primaires du secteur public ou privé.	2		
91161	Chilly-Mazarin	Enseignement de premier degré	Écoles maternelles, primaires du secteur public ou privé.	2		
91161	Chilly-Mazarin	Enseignement secondaire	Établissements du secteur public ou privé.	1		
91161	Chilly-Mazarin	Hôpitaux, cliniques	Hôpitaux publics ou privés, cliniques.	1		
91191	Crosne					
91345	Longjumeau					
91363	Marcoussis					
91377	Massy					
91432	Morangis	Enseignement secondaire	Établissements du secteur public ou privé.	1		
91458	Nozay					
91471	Orsay					
91477	Palaiseau					
91479	Paray-Vieille-Poste	Enseignement secondaire	Établissements du secteur public ou privé.	1		
91479	Paray-Vieille-Poste	Autres équipements de santé	Dispensaires, instituts médico-pédagogiques, centres de PMI et autres établissements de santé.	1	1	
91560	Saint-Jean-de-Beauregard	Enseignement de premier degré	Écoles maternelles, primaires du secteur public ou privé.	1		
91587	Saulx-les-Chartreux	Enseignement de premier degré	Écoles maternelles, primaires du secteur public ou privé.	2		
91587	Saulx-les-Chartreux	Enseignement secondaire	Établissements du secteur public ou privé.	1		
91657	Vigneux-sur-Seine					
91661	Villebon-sur-Yvette	Enseignement de premier degré	Écoles maternelles, primaires du secteur public ou privé.	1		
91666	Villejust	Enseignement de premier degré	Écoles maternelles, primaires du secteur public ou privé.	2		
91689	Wissous	Enseignement de premier degré	Écoles maternelles, primaires du secteur public ou privé.	1		
91691	Yerres					
91692	Les Ulis	Enseignement de premier degré	Écoles maternelles, primaires du secteur public ou privé.	1		
92002	Antony					
94001	Ablon-sur-Seine	Enseignement de premier degré	Écoles maternelles, primaires du secteur public ou privé.	2	2	
94001	Ablon-sur-Seine	Enseignement secondaire	Établissements du secteur public ou privé.	2	2	
94004	Boissy-Saint-Léger	Enseignement de premier degré	Écoles maternelles, primaires du secteur public ou privé.	1		
94044	Limeil-Brévannes	Enseignement de premier degré	Écoles maternelles, primaires du secteur public ou privé.	1		
94044	Limeil-Brévannes	Enseignement secondaire	Établissements du secteur public ou privé.	2	1	
94044	Limeil-Brévannes	Hôpitaux, cliniques	Hôpitaux publics ou privés, cliniques.	2		
94044	Limeil-Brévannes	Autres équipements de santé	Dispensaires, instituts médico-pédagogiques, centres de PMI et autres établissements de santé.	1		1
94048	Marolles-en-Brie					2
94054	Orly					
94060	La Queue-en-Brie					
94065	Rungis					
94071	Sucy-en-Brie					
94074	Valenton	Enseignement de premier degré	Écoles maternelles, primaires du secteur public ou privé.	3	2	
94074	Valenton	Enseignement secondaire	Établissements du secteur public ou privé.	1	1	
94075	Villecresnes					
94077	Villeneuve-le-Roi	Enseignement de premier degré	Écoles maternelles, primaires du secteur public ou privé.	2	1	1
94077	Villeneuve-le-Roi	Enseignement secondaire	Établissements du secteur public ou privé.	2	2	2
94078	Villeneuve-Saint-Georges	Autres équipements de santé	Dispensaires, instituts médico-pédagogiques, centres de PMI et autres établissements de santé.	1	1	
94078	Villeneuve-Saint-Georges	Enseignement de premier degré	Écoles maternelles, primaires du secteur public ou privé.	1	1	
94078	Villeneuve-Saint-Georges	Enseignement secondaire	Établissements du secteur public ou privé.	2	1	

Carte stratégique de bruit en Lnight pour la situation de référence

	Essonne	Surface impactée (Ha) *					
INSEE	LABEL	LN 50	LN 55	LN 60	LN 65	LN 70	LN 75
91027	Athis-Mons	37,001	7,370	0,554			
91136	Champlan	198,734	35,808				
91161	Chilly-Mazarin	223,293	131,243	31,935	2,440	0,147	0,003
91377	Massy	54,300	6,016				
91432	Morangis	0,729					
91479	Paray-Vieille-Poste	269,845	160,077	91,311	49,295	23,668	9,754
91587	Saulx-les-Chartreux	28,815					
91661	Villebon-sur-Yvette	190,485					
91666	Villejust	16,468					
91689	Wissous	274,597	139,780	67,224	27,494	8,502	2,263
	Total	1294,269	480,294	191,024	79,228	32,317	12,020

	Val-de-Marne	Surface impactée (Ha) *					
INSEE	LABEL	LN 50	LN 55	LN 60	LN 65	LN 70	LN 75
94001	Ablon-sur-Seine	43,201	5,508				
94004	Boissy-Saint-Léger	10,330					
94044	Limeil-Brévannes	142,594					
94054	Orly	10,344	3,425	0,533	0,040		
94065	Rungis	5,189	0,071				
94074	Valenton	61,406					
94077	Villeneuve-le-Roi	472,071	257,459	83,171	30,563	8,877	1,834
94078	Villeneuve-Saint-Georges	163,957	3,950				
	Total	909,092	270,413	83,704	30,603	8,877	1,834

	Total	2203,360	750,707	274,728	109,831	41,194	13,854

* Surface totale délimitée par l'indice

	Essonne	LN 50		LN 55		LN 60	
INSEE	Communes	Population	Logements	Population	Logements	Population	Logements
91027	Athis-Mons	33	12	0	0		
91136	Champlan	856	371	19	9		
91161	Chilly-Mazarin	333	112	106	37	2	1
91377	Massy	258	99				
91432	Morangis						
91479	Paray-Vieille-Poste	1106	456	147	54	0	0
91587	Saulx-les-Chartreux	1	0				
91661	Villebon-sur-Yvette	259	96				
91666	Villejust	15	7				
91689	Wissous	176	76	7	3		
	Total	3037	1229	280	103	2	1

	Essonne	LN 50		LN 55		LN 60	
INSEE	Communes	Population	Logements	Population	Logements	Population	Logements
94001	Ablon-sur-Seine	1702	714	173	79		
94004	Boissy-Saint-Léger	408	150				
94044	Limeil-Brévannes	3585	1410				
94054	Orly						
94065	Rungis						
94074	Valenton	3190	1082				
94077	Villeneuve-le-Roi	7308	3006	3531	1439	134	52
94078	Villeneuve-Saint-Georges	10459	4881	114	84		
	Total	26653	11244	3818	1603	134	52

	Total	29690	12473	4097	1706	136	53

				Nombre	
INSEE	LABEL	Libellés	Définition	LN 50	LN 55
94001	Ablon-sur-Seine	Enseignement de premier degré	Écoles maternelles, primaires du secteur public ou privé.	1	
94001	Ablon-sur-Seine	Enseignement secondaire	Établissements du secteur public ou privé.	2	
94074	Valenton	Enseignement de premier degré	Écoles maternelles, primaires du secteur public ou privé.	2	
94074	Valenton	Enseignement secondaire	Établissements du secteur public ou privé.	1	
94077	Villeneuve-le-Roi	Enseignement de premier degré	Écoles maternelles, primaires du secteur public ou privé.	1	1
94077	Villeneuve-le-Roi	Enseignement secondaire	Établissements du secteur public ou privé.	2	1
94078	Villeneuve-Saint-Georges	Autres équipements de santé	Dispensaires, instituts médico-pédagogiques, centres de PMI et autres établissements de santé.	1	

Carte stratégique de bruit en Lnight pour la situation de long terme

Essonne		Surface impactée (Ha)					
INSEE	Commune	LN 50	LN 55	LN 60	LN 65	LN 70	LN 75
91027	Athis-Mons	34,205	4,989	0,109			
91136	Champlan	138,275	14,859				
91161	Chilly-Mazarin	189,594	97,617	18,753	1,052		
91377	Massy	28,325	2,251				
91432	Morangis	0,259					
91479	Paray-Vieille-Poste	229,137	136,104	78,123	41,864	19,358	7,750
91587	Saulx-les-Chartreux	8,620					
91661	Villebon-sur-Yvette	83,732					
91689	Wissous	237,715	119,652	55,450	21,405	6,233	1,439
	Total	949,863	375,473	152,435	64,322	25,591	9,189

Val-de-Marne		Surface impactée (Ha)					
INSEE	Commune	LN 50	LN 55	LN 60	LN 65	LN 70	LN 75
94001	Ablon-sur-Seine	33,541	1,887				
94044	Limeil-Brévannes	44,662					
94054	Orly	1,735	0,154	0,000			
94065	Rungis	1,621					
94074	Valenton	39,792					
94077	Villeneuve-le-Roi	419,282	193,867	67,029	23,642	6,784	0,546
94078	Villeneuve-Saint-Georges	117,715					
	Total	658,347	195,909	67,029	23,642	6,784	0,546

	Total	1608,211	571,382	219,464	87,964	32,374	9,735

	Essonne	LN 50		LN 55		LN 60	
INSEE	Communes	Population	Logements	Population	Logements	Population	Logements
91027	Athis-Mons	28	12				
91136	Champlan	541	239				
91161	Chilly-Mazarin	319	108	74	26	2	1
91377	Massy	161	70				
91432	Morangis						
91479	Paray-Vieille-Poste	926	380	97	36		
91587	Saulx-les-Chartreux						
91661	Villebon-sur-Yvette	50	18				
91689	Wissous	110	46	3	1		
	Total	2136	874	174	63	2	1

	Essonne	LN 50		LN 55		LN 60	
INSEE	Communes	Population	Logements	Population	Logements	Population	Logements
94001	Ablon-sur-Seine	1301	552	50	24		
94044	Limeil-Brévannes	1461	523				
94054	Orly						
94065	Rungis						
94074	Valenton	2625	869				
94077	Villeneuve-le-Roi	5930	2406	1779	724	41	16
94078	Villeneuve-Saint-Georges	7498	3473				
	Total	18814	7824	1829	748	41	16

	Total	20950	8697	2003	811	43	17

				Nombre	
INSEE	LABEL	Libellés	Définition	LN 50	LN 55
94074	Valenton	Enseignement de premier degré	Ecoles maternelles, primaires du secteur public ou privé.	2	
94074	Valenton	Enseignement secondaire	Établissements du secteur public ou privé.	1	
94077	Villeneuve-le-Roi	Enseignement de premier degré	Écoles maternelles, primaires du secteur public ou privé.	1	
94077	Villeneuve-le-Roi	Enseignement secondaire	Établissements du secteur public ou privé.	2	1
94078	Villeneuve-Saint-Georges	Autres équipements de santé	Dispensaires, instituts médico-pédagogiques, centres de PMI et autres établissements de santé.	1	

Annexe 13 : Accord des autorités ou organismes compétents pour décider et mettre en œuvre les mesures prévues

Qualité	Prénom, Nom et signature	Date
Direction générale de l'aviation civile Le directeur du transport aérien	Le Directeur adjoint du Transport Aérien Jacques LE GUILLOU	28 octobre 2010
Direction générale de l'aviation civile Le directeur des services de la navigation aérienne	Pour le directeur des services de la Navigation aérienne, et par délégation, l'adjoint au directeur Philippe MERLO	30.7.2010
Aéroports de Paris Le directeur de l'environnement	Didier HAMON	28.X.2010

Secteur 1

Secteur 2

Secteur 3

Secteur 4

Plan d'exposition au bruit

Zones de bruit

- Lden 65 (Limite de zone B)
- Lden 70 (Limite de zone A)

Périmètres particuliers

- Zone C limite du PEB 1975 (préalablement au 20 février 2009)
- Secteur 1 — Secteur RU ORLY Centre Ancien
- Secteur 2 — Secteur RU ORLY Quartier des Roses
- Secteur 3 — Secteur RU CHOISY LE ROI Hautes Bornes
- Secteur 4 — Secteur RU ATHIS-MONS site Barran

Plan Local d'Urbanisme de MASSY

Pièce 7.3.2.b Plan d'Exposition au Bruit

Echelle : 1/25000

PLU arrêté le 28 janvier 2016

Approbation
Vu pour être annexé à la délibération du 15 septembre 2016