Ville de Wissous



# Plan Local d'Urbanisme

## Pièce 5.2.
## Annexes relatives à l'article R 151-52 du Code de l'Urbanisme

VU POUR ÊTRE ANNEXÉ À LA DÉLIBÉRATION EN CONSEIL MUNICIPAL DU

LE MAIRE, FLORIAN GALLANT

atopia

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

# ARRETE INTERPREFECTORAL

## APPROUVANT LE PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT DE L'AERODROME DE PARIS-ORLY

n° 2012 / 4640

**Les préfets des départements du Val-de-Marne et de l'Essonne,**

**VU** le code de l'urbanisme, notamment ses articles L. 147-1 à L. 147-8 et R. 147-1 à R. 147-11;

**VU** le décret du 6 octobre 1994 du Ministre de l'équipement, des transports et du tourisme, relatif aux créneaux horaires sur l'aéroport d'Orly ;

**VU** le décret n°2002-626 du 26 avril 2002 fixant les conditions d'établissement des Plans d'Exposition au Bruit et Plans de Gêne Sonore des aérodromes et notamment ses dispositions relatives à la détermination des nouvelles valeurs d' indices sonores (Lden) à prendre en compte pour la délimitation des zones de bruit des aérodromes ;

**VU** le décret n°2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme

**VU** les arrêtés préfectoraux n° 525 du préfet de l'Essonne et n°2010-6289, n°2011-1067, n°2011-1238 du préfet du Val de Marne créant des secteurs de renouvellement urbain ;

**VU** l'avis de la Commission Consultative de l'Environnement de l'aérodrome de Paris-Orly, en date du 18 décembre 2009, sur les valeurs de l'indice Lden à prendre en compte pour déterminer la limite extérieure de la zone B du projet de Plan d'exposition au bruit ;

**VU** l'accord exprès du ministre d'État, 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, du 20 juillet 2010 pour engager la révision du Plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Paris-Orly ;

**VU** le projet de Plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Paris – Orly comportant un rapport de présentation et un plan au 1/25 000ème datés de décembre 2011 ;

**VU** l'arrêté interpréfectoral n°2011-1606 bis des préfets des départements du Val-de-Marne, de l'Essonne et des Hauts-de-Seine en date du 16 mai 2011 prescrivant la mise en révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Paris-Orly ;

**VU** les avis des 38 communes et 11 Établissements Publics de Coopération Intercommunale compétents consultés ;

**VU** la lettre des préfets des départements du Val-de-Marne, de l'Essonne et des Hauts-de-Seine en date du 27 octobre 2011 transmettant à l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires, pour avis, le projet de Plan d'exposition au bruit accompagné des délibérations des communes concernées et des Établissements Publics de Coopération Intercommunale compétents ;

**VU** l'avis de la Commission Consultative de l'Environnement de l'aérodrome de Paris-Orly en date du 17 novembre 2011 transmis à l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires le 28 novembre 2011 par le Préfet de la Région Ile de France ;

**VU** l'avis de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires du 5 janvier 2012 ;

**VU** le dossier soumis à enquête publique ;

**VU** l'arrêté du préfet de la région d'Ile-de-France, préfet de Paris, n°2012020-0001 du 20 janvier 2012, portant ouverture d'une enquête publique relative à la mise en révision du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Paris-Orly, du 10 février au 23 mars 2012 ;

**VU** le rapport et les conclusions motivées de la commission d'enquête sur la révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Paris-Orly, remis au préfet de la région d'Ile-de-France, préfet de Paris le 4 mai 2012, émettant un avis favorable sans réserve ;

**VU** la lettre du préfet de la région d'Ile-de-France, préfet de Paris en date du 22 juin 2012 sollicitant l'accord exprès du ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche pour l'approbation, par arrêté interpréfectoral, du Plan d'exposition au bruit révisé de l'aérodrome de Paris-Orly ;

**VU** l'accord exprès à l'approbation du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Paris-Orly du ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche ;

**Considérant** que le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Paris-Orly approuvé le 3 septembre 1975 nécessite d'être révisé, pour le rendre conforme aux nouvelles dispositions réglementaires, notamment l'utilisation de l'indice Lden et pour tenir compte des évolutions du trafic et des conditions d'exploitation de l'aéroport consécutives à l'abandon du projet de l'une des pistes orientée nord-sud et à l'utilisation marginale de l'autre piste orientée Nord-Sud, dite piste n°2 ;

**Considérant** qu'il convient de limiter la construction et l'urbanisation autour de l'aéroport lorsqu'elles pourraient conduire à exposer de nouvelles populations aux nuisances générées par l'activité aérienne ;

**Considérant** que le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Paris-Orly approuvé le 3 septembre 1975 doit être révisé afin qu'il soit mis en conformité avec les dispositions de l'article L. 147-4-1 du code de l'urbanisme ;

**Considérant** qu'aux termes de l'article L.147-4-1 du code de l'urbanisme et des enjeux locaux d'urbanisme, le choix de l'indice Lden 65 pour la zone B permet de limiter l'accroissement de la population dans les secteurs exposés ou susceptibles d'être exposés aux nuisances sonores générées par l'activité de l'aérodrome, tout en préservant des perspectives de développement maîtrisé pour les communes concernées ;

**Considérant** la possibilité de création de secteurs de renouvellement urbain (SRU) délimités sur les territoires des communes situés dans la zone C du plan d'exposition au bruit en vigueur préalablement au 20 février 2009, pour permettre de conduire des opérations de réhabilitation et de réaménagement du tissu urbain ;

**Sur proposition** des secrétaires généraux des préfectures du Val-de-Marne et de l'Essonne

**A R R E T E N T**

**ARTICLE 1er :**

Le plan d'exposition au bruit révisé de l'aérodrome de Paris-Orly, annexé au présent arrêté, est approuvé.

**ARTICLE 2 :**

L'indice Lden définissant la limite extérieure de la zone A est fixé à 70 dB(A). L'indice Lden définissant la limite extérieure de la zone B est fixé à 65 dB(A).

**ARTICLE 3 :**

Le plan d'exposition au bruit concerne le territoire des communes suivantes :

**Département du Val-de-Marne :**

Ablon sur Seine, Villeneuve-Le-Roi, Villeneuve-Saint-Georges ;

**Département de l'Essonne :**

Athis-Mons, Champlan, Chilly-Mazarin, Crosne, Longjumeau, Massy, Morangis, Paray-Vieille-Poste, Saulx-les-Chartreux, Savigny-sur-Orge, Vigneux-sur-Seine, Villebon-sur-Yvette, Villejust, Wissous.

**ARTICLE 4 :**

Conformément à l'article L.147-4-1 du code de l'urbanisme, dans la zone C du plan d'exposition au bruit en vigueur préalablement au 20 février 2009, les premier, deuxième et cinquième alinéas de l'article L. 147-5 restent applicables.

Cette zone, dite « ancienne zone C », est matérialisée sur la carte du plan d'exposition au bruit. Elle concerne en tout ou partie le territoire des communes listées à l'article 3 du présent arrêté ainsi que les communes suivantes :

**Département du Val-de-Marne :**

Boissy-Saint-Léger, Chevilly-Larue, Choisy-le-Roi, Limeil-Brévannes, Orly, Rungis, Thiais, Valenton ;

**Département de l'Essonne :**

Crosne, Longjumeau, Savigny-sur-Orge, Saulx-les-Chartreux, Vigneux-sur-Seine, Villebon-sur-Yvette, Villejust.

Des secteurs de renouvellement urbain peuvent être délimités dans le périmètre de l'« ancienne zone C » pour permettre le renouvellement urbain de quartiers ou de villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain, dans les conditions prévues au 5ème alinéa de l'article L. 147-5 du code de l'urbanisme.

**ARTICLE 5 :**

Le Plan d'exposition au bruit comprend :

- un rapport de présentation, avec notamment les données, les objectifs et les mesures prévues aux articles 3 et 5 du décret n°2006-361 du 24 mars 2006,
- un plan à l'échelle 1/25 000 ème faisant apparaître les limites des zones A et B du plan d'exposition au bruit, ainsi que la limite de la zone C du plan d'exposition au bruit en vigueur préalablement au 20 février 2009.

**ARTICLE 6 :**

L'arrêté interpréfectoral du 3 septembre 1975 approuvant le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Paris-Orly est abrogé.

**ARTICLE 7 :**

Le présent arrêté sera publié aux recueils des actes administratifs des préfectures du Val-de-Marne et de l'Essonne.

Cet arrêté ainsi que le plan d'exposition au bruit approuvé seront notifiés par le préfet de département territorialement compétent aux maires des communes concernées citées aux articles 3 et 4 et aux présidents des Établissements Publics de Coopération Intercommunale compétents listés ci-dessous :

**Département du Val-de-Marne :**

Communauté d'agglomération du Haut Val-de-Marne, Communauté d'agglomération Plaine centrale du Val-de-Marne;

**Département de l'Essonne :**

Communauté d'agglomération Les Portes de l'Essonne, Communauté d'agglomération Europ'Essonne, Communauté d'agglomération du Val d'Yerres, Communauté de communes Cœur du Hurepoix, Communauté d'agglomération Sénart Val-de-Seine, Communauté d'agglomération des Hauts-de-Bièvre.

**ARTICLE 8** :

Le présent arrêté et le plan d'exposition au bruit seront tenus à la disposition du public à la mairie de chacune des communes concernées citées aux articles 3 et 4, aux sièges des établissements publics de coopération intercommunale compétents cités à l'article 7 ainsi que dans les préfectures des deux départements concernés.

**ARTICLE 9 :**

Un avis mentionnant les lieux où les documents peuvent être consultés sera inséré dans deux journaux à diffusion régionale ou locale dans chaque département.

**ARTICLE 10 :**

Cet avis devra, dès sa réception, faire l'objet d'un affichage dans chacune des mairies des communes ainsi qu'aux sièges des établissements publics de coopération intercommunale mentionnés aux articles 3, 4 et 7 du présent arrêté. Les maires et les présidents des établissements publics de coopération intercommunale attesteront de l'accomplissement de cette formalité par un certificat d'affichage adressé au préfet de leur département.

**ARTICLE 11 :**

Le présent arrêté pourra faire l'objet d'un recours en annulation devant le Conseil d'État selon les dispositions de l'article R-311-1du Code de Justice Administrative dans le délai de 2 mois à compter de la date de la dernière mesure de publicité.

**ARTICLE 12 :**

Les secrétaires généraux des préfectures du Val-de-Marne et de l'Essonne, les maires des communes concernées et les présidents des établissements publics de coopération intercommunale compétents sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait le 21 DEC. 2012

Le Préfet du Val-de-Marne

Pierre DARTOUT

Le Préfet de l'Essonne

Michel FUZEAU

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

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| ORY | 2012 | | | | Novembre 2012 |
| Code IATA | Année | Numéro d'étude | Numéro de Plan | Indice de révision | Date d'émission |
| Code plan | | | | | |

# Aérodrome PARIS - ORLY

# Plan d'exposition au bruit

Approuvé par arrêté interpréfectoral du :

*Liberté - Egalité - Fraternité*

**Préfectures :**
**du Val-de-Marne**
**de l'Essonne**

| Format : | Echelle |
|---|---|
| A0 | 1:25 000 |

Observation :

# 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

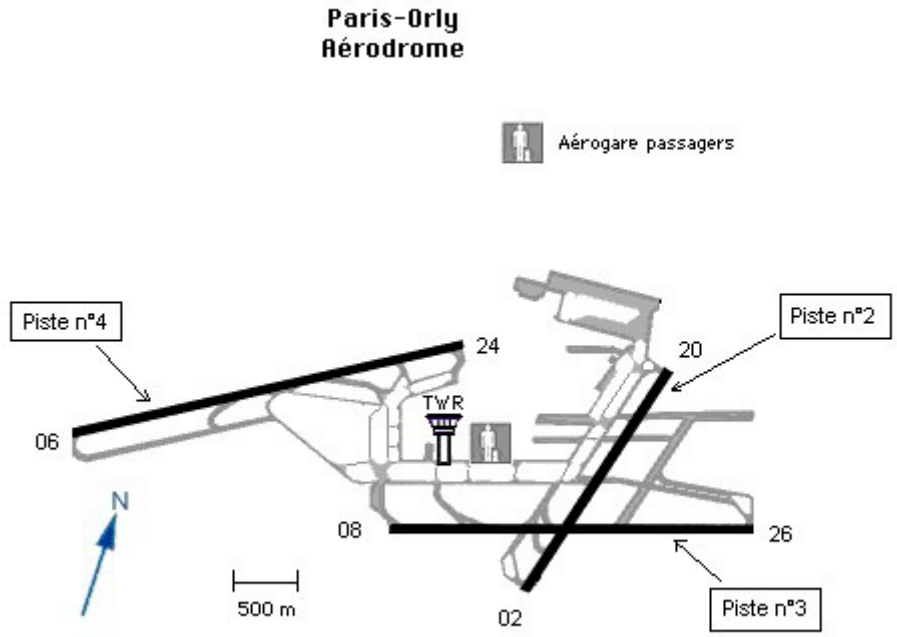
## *3.1 Les infrastructures et leur utilisation*

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.

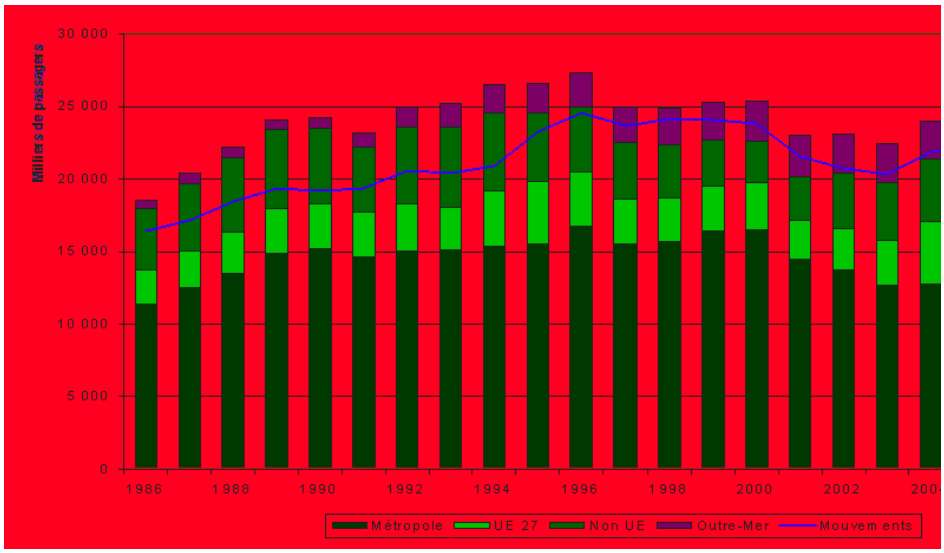
## *3.3 Scénarios de trafic*

### 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.



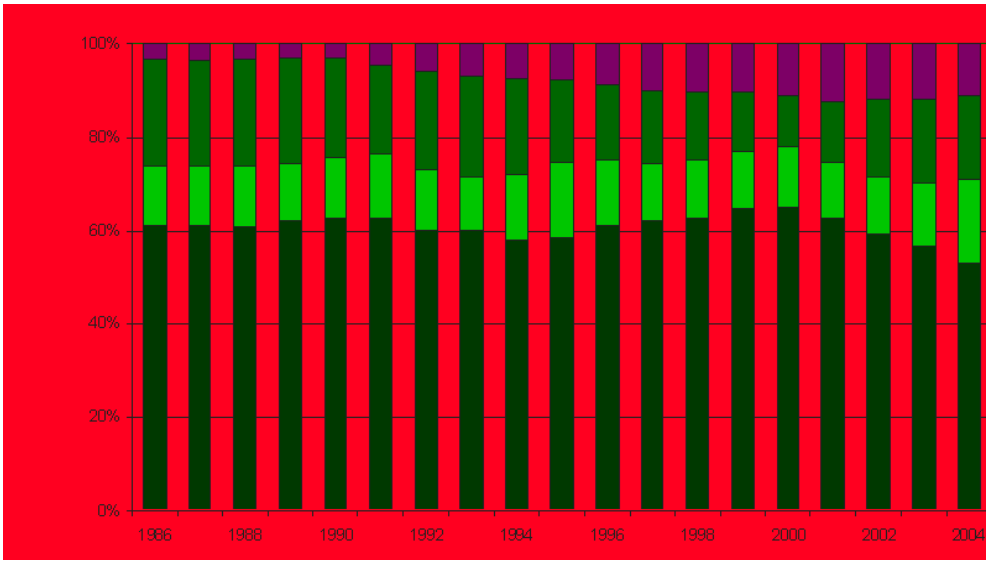



*Illustration 1: Paris-Orly : évolution et structure du trafic 1986-2008*

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.

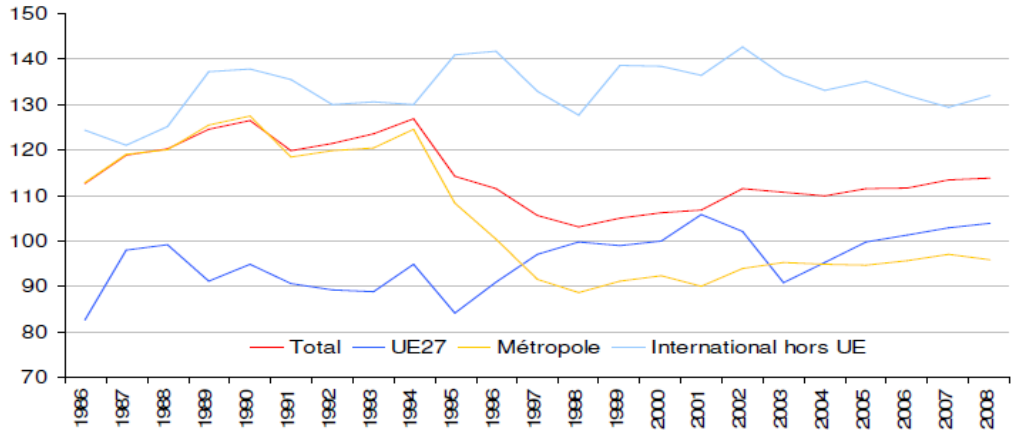



*Illustration 2: Emport moyen selon les faisceaux de trafic*

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.

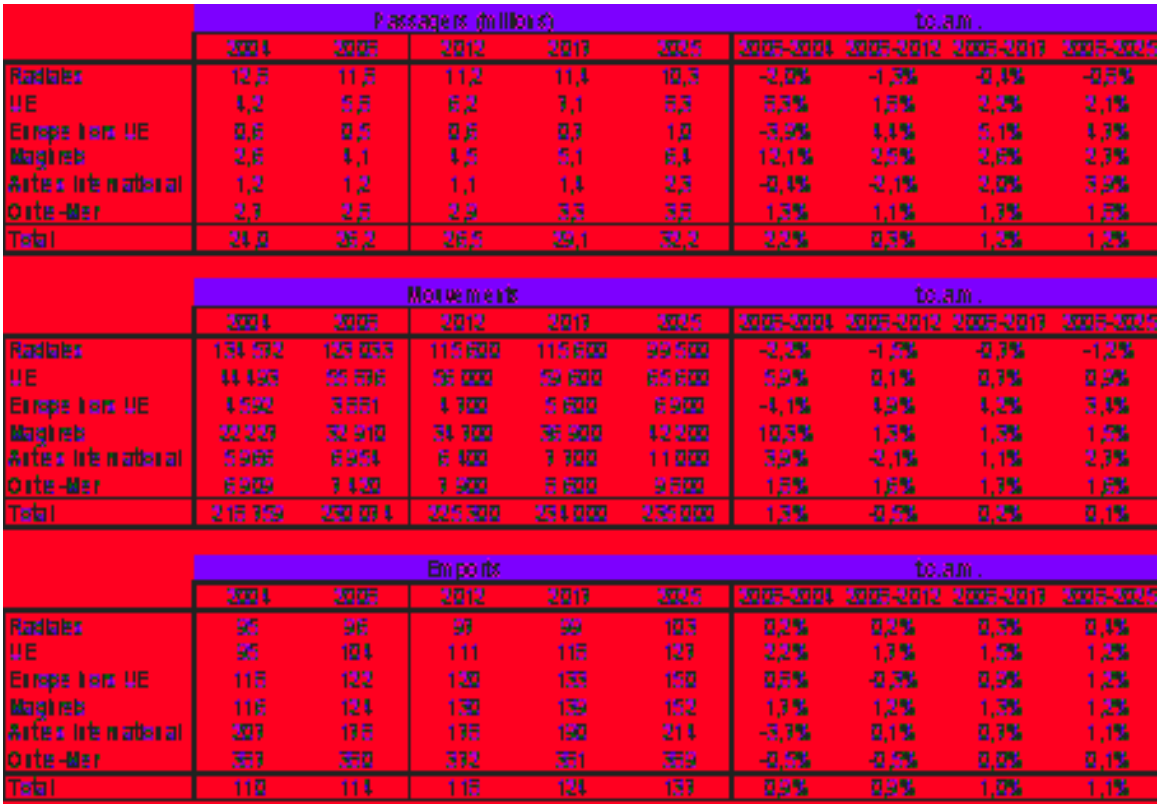
**Le scénario de moyen terme a été construit comme une étape intermédiaire** entre celui de court terme (2012) et celui de long terme (2025). **Il est bâti pour l'horizon 2017.** Il prend en compte une croissance du trafic de passagers (29,1 millions, +1,8% l'an 2012-2017) et de mouvements (234 000, +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. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2008 | 2005 | 2012 | 2017 | 2025 | 2005-2008 | 2005-2012 | 2005-2017 | 2005-2025 |
| Radiales | 12,5 | 11,5 | 11,2 | 11,4 | 10,3 | -2,0% | -1,3% | -0,4% | -0,5% |
| UE | 4,2 | 5,5 | 6,2 | 7,1 | 8,3 | 6,3% | 1,5% | 2,2% | 2,1% |
| Europe hors UE | 0,6 | 0,5 | 0,6 | 0,7 | 1,0 | -3,9% | 4,4% | 5,1% | 4,3% |
| Maghreb | 2,6 | 4,1 | 4,5 | 5,1 | 6,4 | 12,1% | 2,5% | 2,6% | 2,3% |
| Autres International | 1,2 | 1,2 | 1,1 | 1,4 | 2,3 | -0,4% | -2,1% | 2,0% | 3,3% |
| Outre-Mer | 2,7 | 2,5 | 2,9 | 3,3 | 3,5 | 1,3% | 1,1% | 1,7% | 1,5% |
| Total | 24,0 | 25,2 | 26,5 | 29,1 | 32,2 | 2,2% | 0,3% | 1,2% | 1,2% |

| | Mouvements | | | | | t.c.a.m. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2008 | 2005 | 2012 | 2017 | 2025 | 2005-2008 | 2005-2012 | 2005-2017 | 2005-2025 |
| Radiales | 134 572 | 125 053 | 115 600 | 115 600 | 99 500 | -2,2% | -1,5% | -0,7% | -1,2% |
| UE | 44 456 | 55 896 | 56 000 | 59 600 | 65 600 | 5,9% | 0,1% | 0,7% | 0,9% |
| Europe hors UE | 4 592 | 3 651 | 4 700 | 5 600 | 6 900 | -4,1% | 4,2% | 4,2% | 3,4% |
| Maghreb | 22 227 | 32 910 | 34 700 | 36 600 | 42 200 | 10,3% | 1,3% | 1,3% | 1,2% |
| Autres International | 5 986 | 6 954 | 6 400 | 7 700 | 11 000 | 3,9% | -2,1% | 1,1% | 2,3% |
| Outre-Mer | 6 909 | 7 440 | 7 600 | 8 600 | 9 800 | 1,5% | 1,6% | 1,3% | 1,2% |
| Total | 218 759 | 230 074 | 225 300 | 234 000 | 235 000 | 1,3% | -0,2% | 0,3% | 0,1% |

| | Emports | | | | | t.c.a.m. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2008 | 2005 | 2012 | 2017 | 2025 | 2005-2008 | 2005-2012 | 2005-2017 | 2005-2025 |
| Radiales | 93 | 92 | 97 | 99 | 103 | 0,2% | 0,2% | 0,3% | 0,4% |
| UE | 95 | 101 | 111 | 115 | 127 | 2,2% | 1,3% | 1,3% | 1,2% |
| Europe hors UE | 115 | 122 | 130 | 135 | 150 | 0,5% | -0,3% | 0,9% | 1,2% |
| Maghreb | 116 | 124 | 130 | 139 | 152 | 1,3% | 1,2% | 1,3% | 1,2% |
| Autres International | 207 | 176 | 175 | 190 | 214 | -3,7% | 0,1% | 0,7% | 1,1% |
| Outre-Mer | 351 | 350 | 332 | 351 | 359 | -0,5% | -0,5% | 0,0% | 0,1% |
| Total | 110 | 114 | 115 | 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).

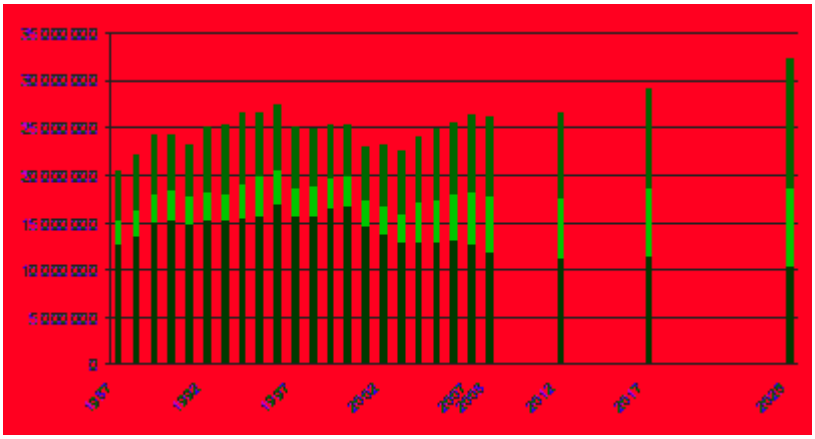


*Illustration 5: Trafic de Paris-Orly (en millions de passagers)*

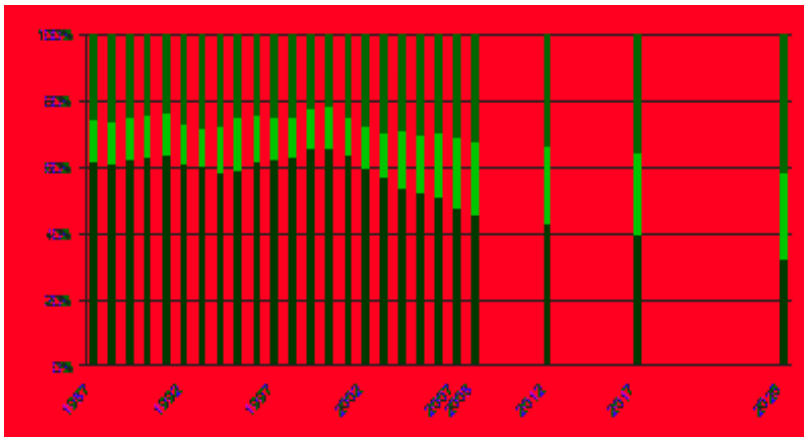


*Illustration 6: Structure de trafic par faisceaux*

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<br>Champlan<br>Chilly-Mazarin<br>Massy<br>Morangis<br>Paray-Vieille-Poste<br>Wissous | Crosne<br>Longjumeau<br>Savigny-sur-Orge<br>Saulx-les-Chartreux<br>Vigneux-sur-Seine<br>Villebon-sur-Yvette<br>Villejust |
| Val-de-Marne | Ablon-sur-Seine<br>Orly<br>Rungis<br>Villeneuve-le-Roi<br>Villeneuve-Saint-Georges | Boissy-Saint-Léger<br>Chevilly-Larue<br>Choisy-le-Roi<br>Limeil-Brévannes<br>Thiais<br>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**

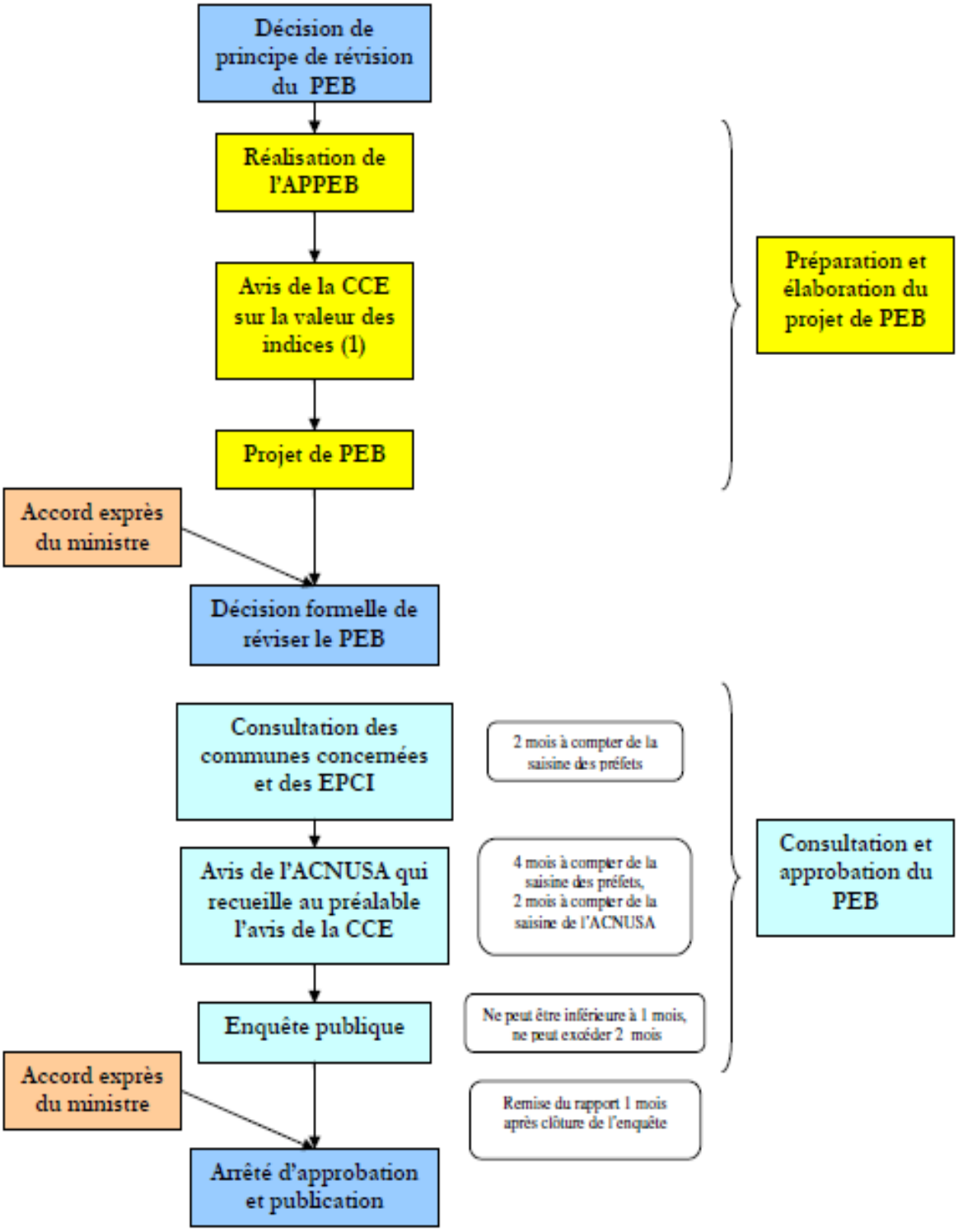
Il a été créé par arrêté du préfet de l'Essonne en date du 21 décembre 2012, sur la commune d'Athis-Mons. Ce secteur se trouve à l'entrée Nord de la ville et du département de l'Essonne, à la sortie du tunnel de la RN7. Le secteur concerné s'étend sur 2.3 ha environ et concerne les parcelles cadastrées 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.<br><br>**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 |

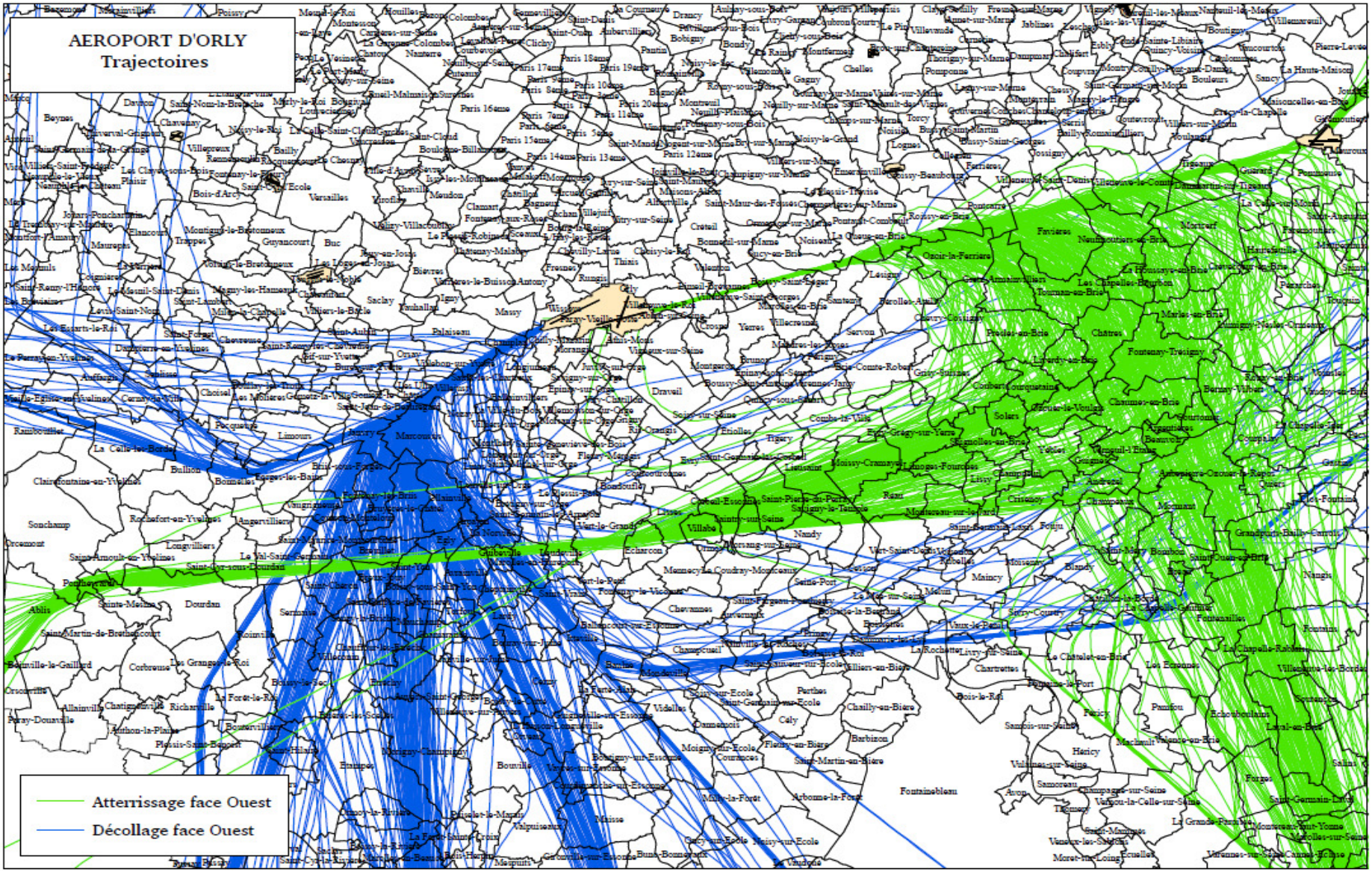
A moyen terme :

| | 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 |

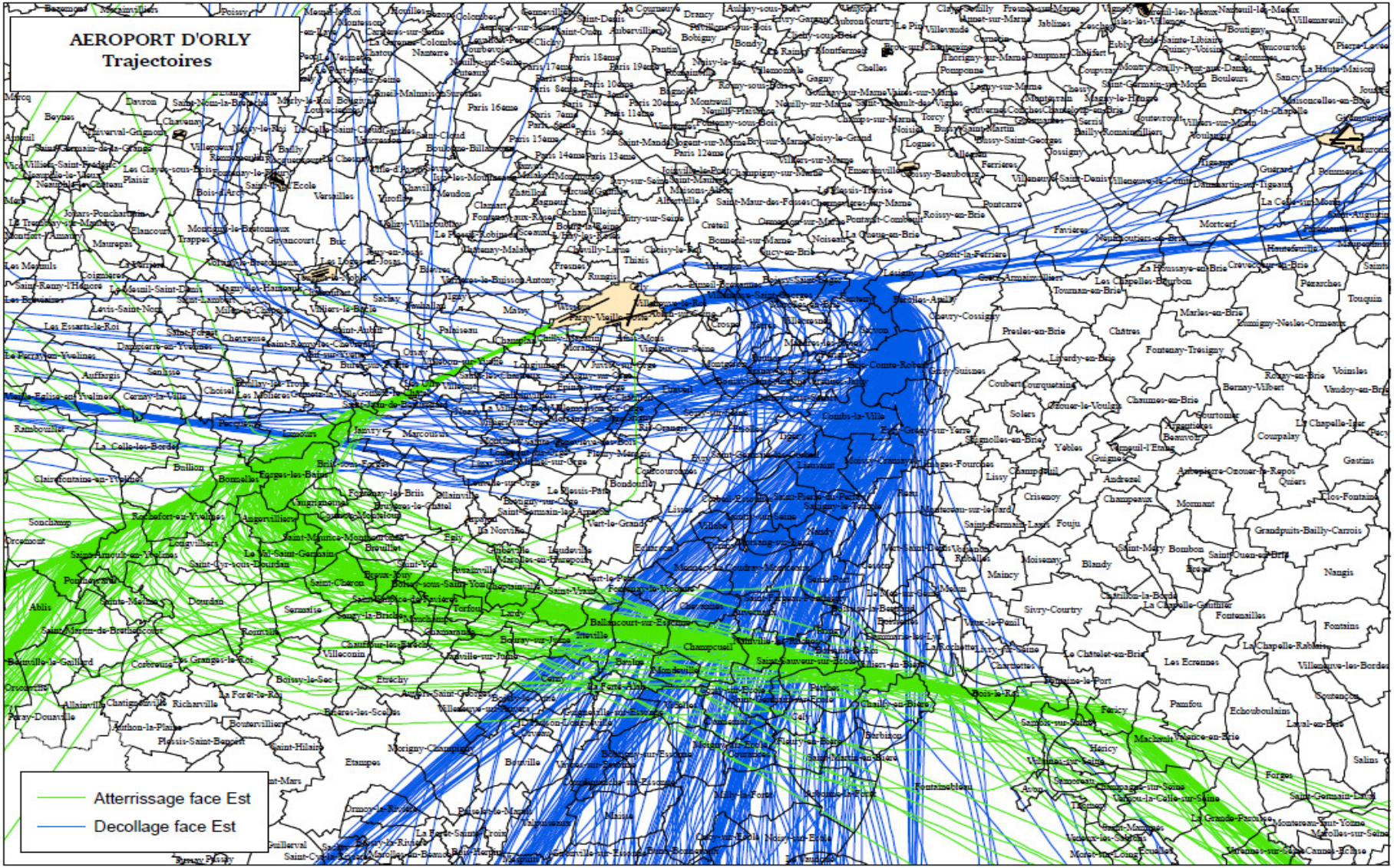
A long terme :

| | 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 |

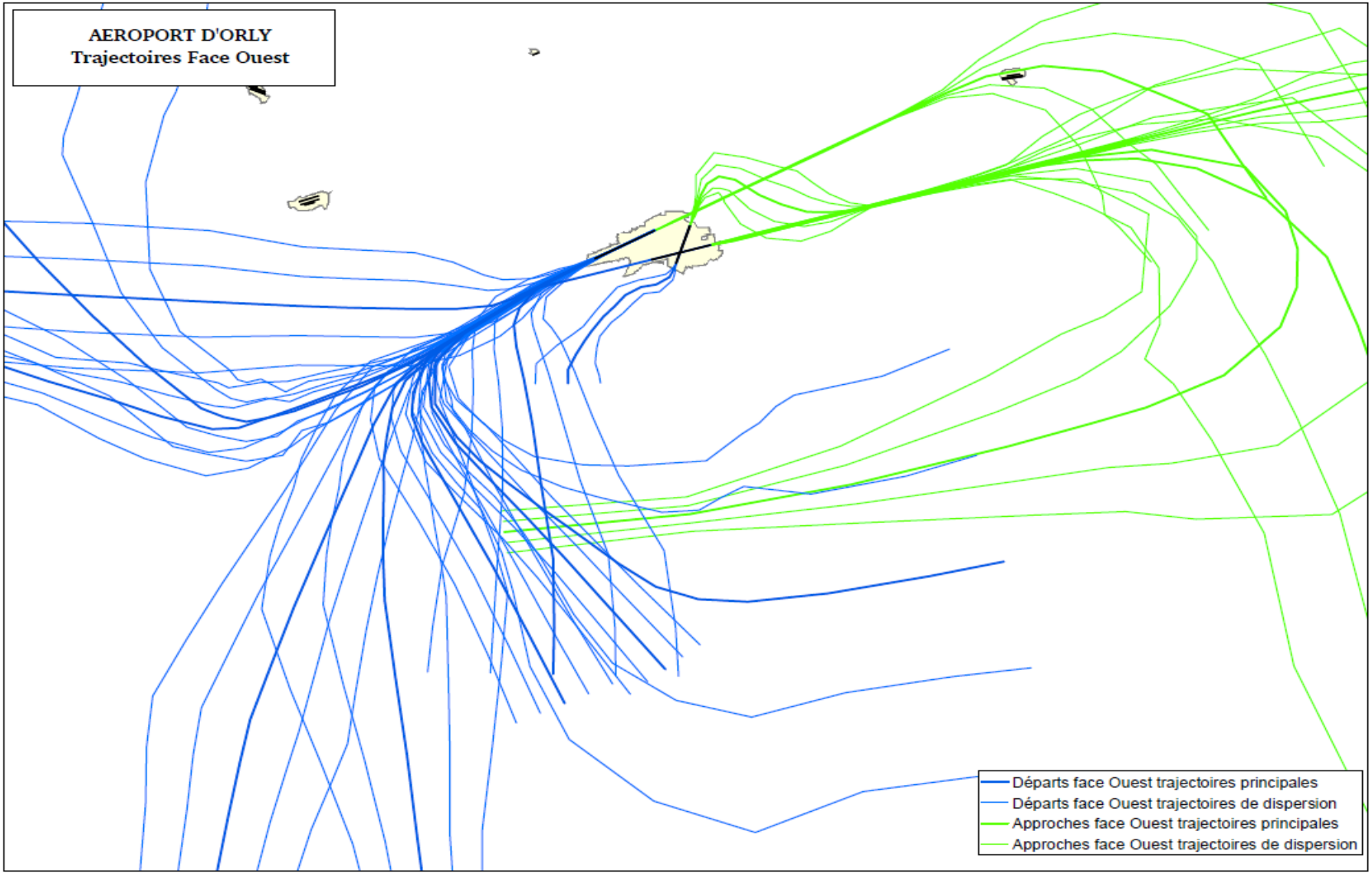
**Annexe 4 : Trajectographie réelle face à l'ouest**



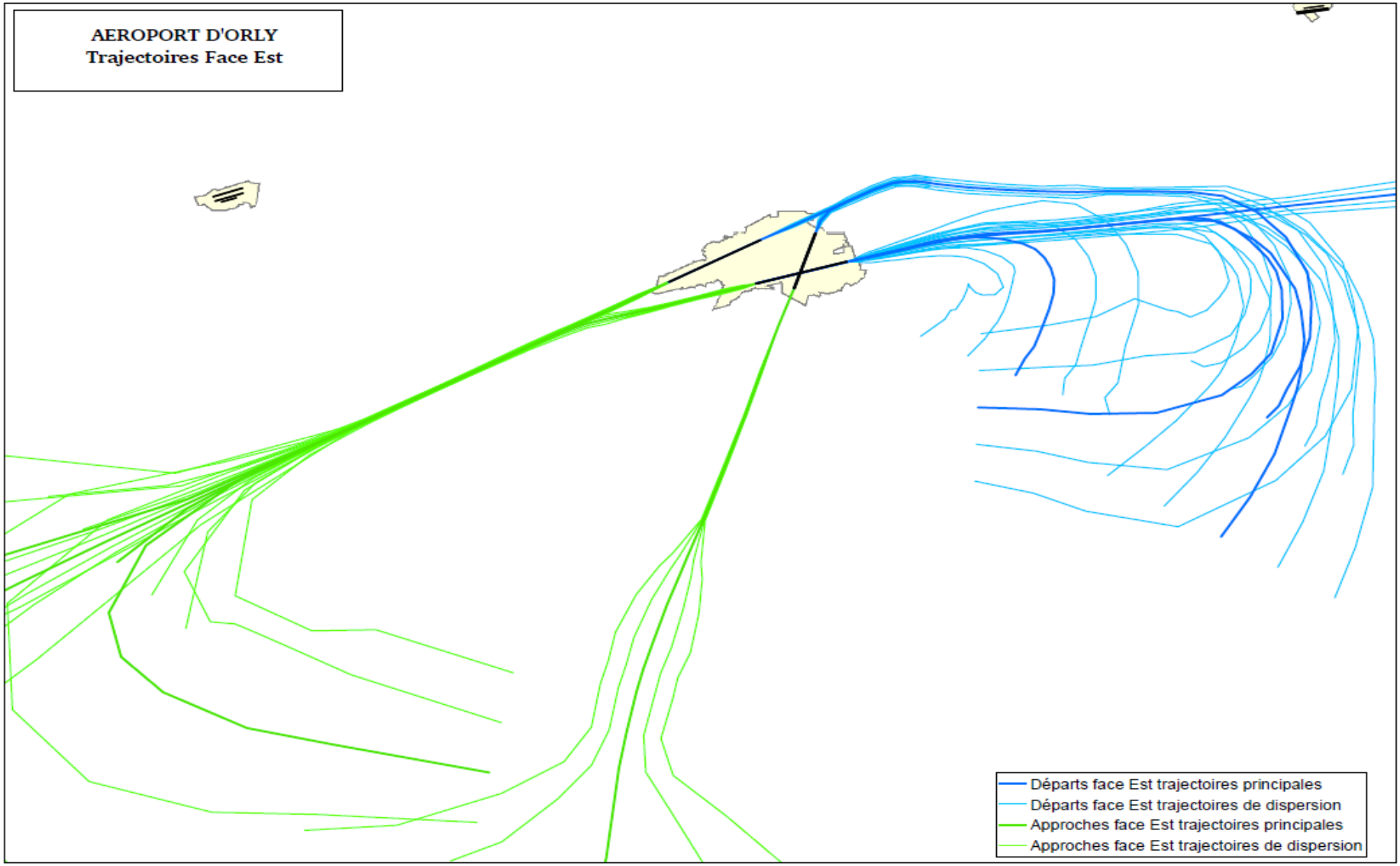
**Annexe 5 : Trajectographie réelle face à l'est**



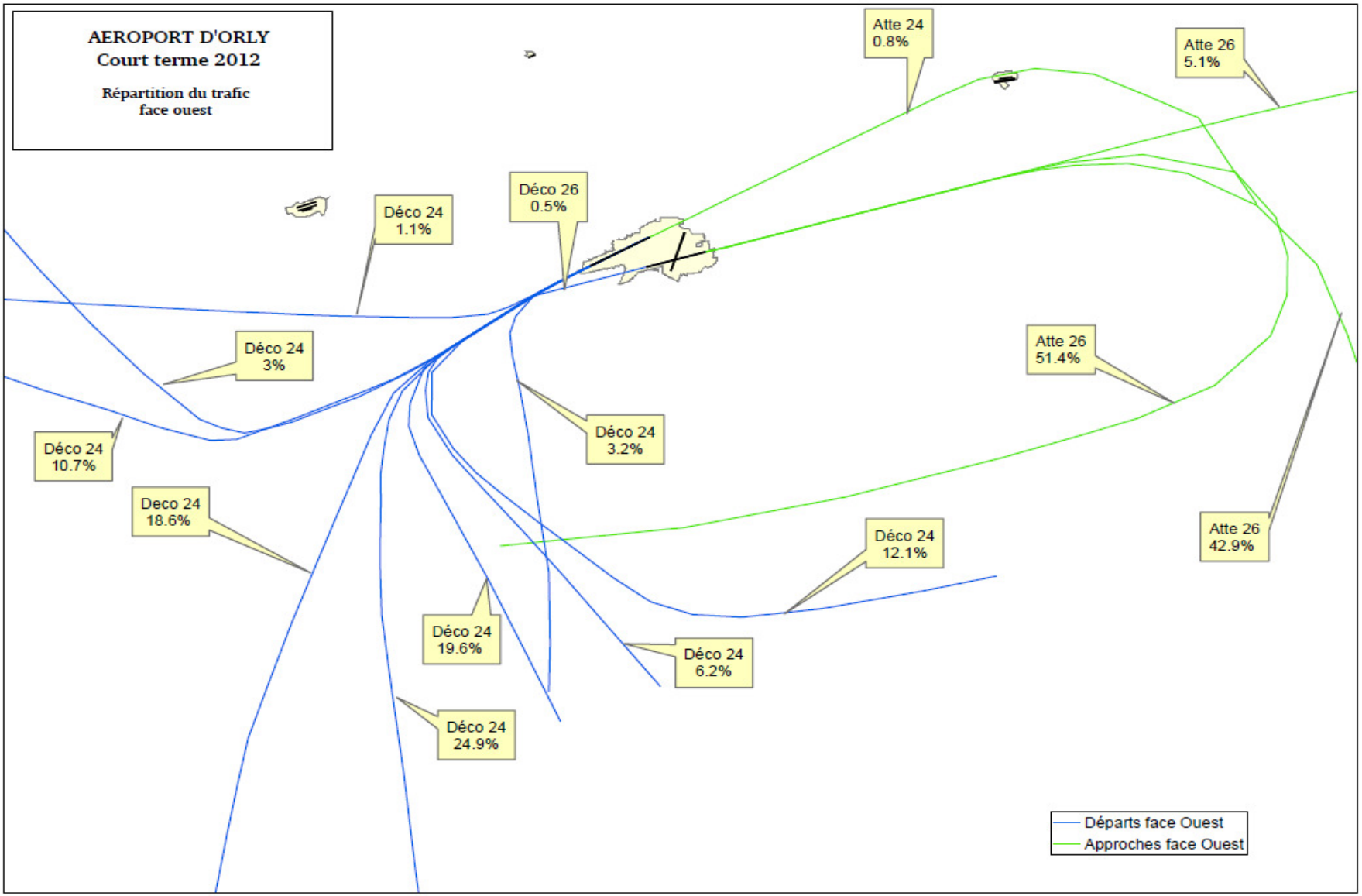
**Annexe 6 : Dispersion des trajectoires face à l'ouest prise en compte lors de la modélisation**



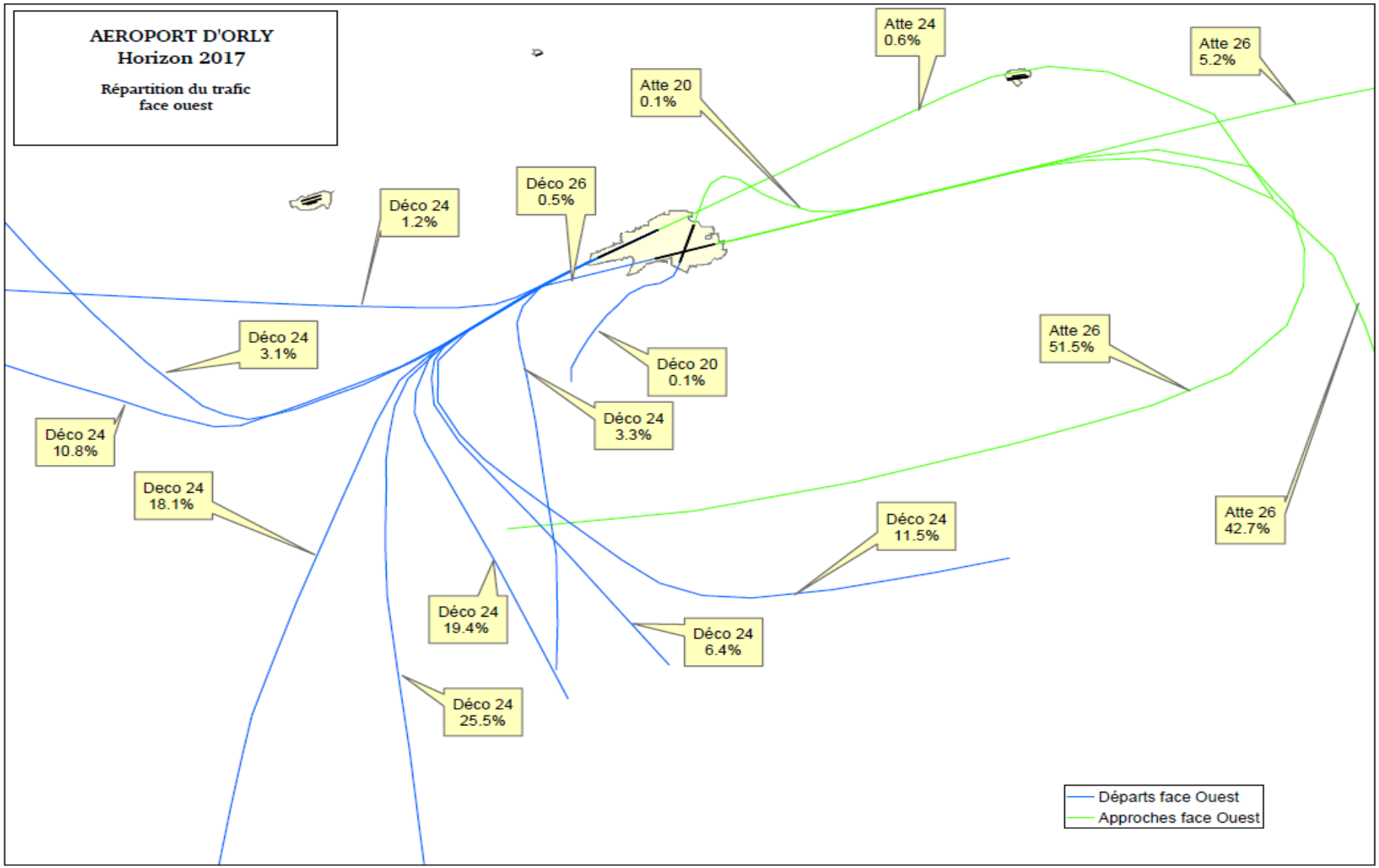
**Annexe 7 : Dispersion des trajectoires face à l'est prise en compte lors de la modélisation**



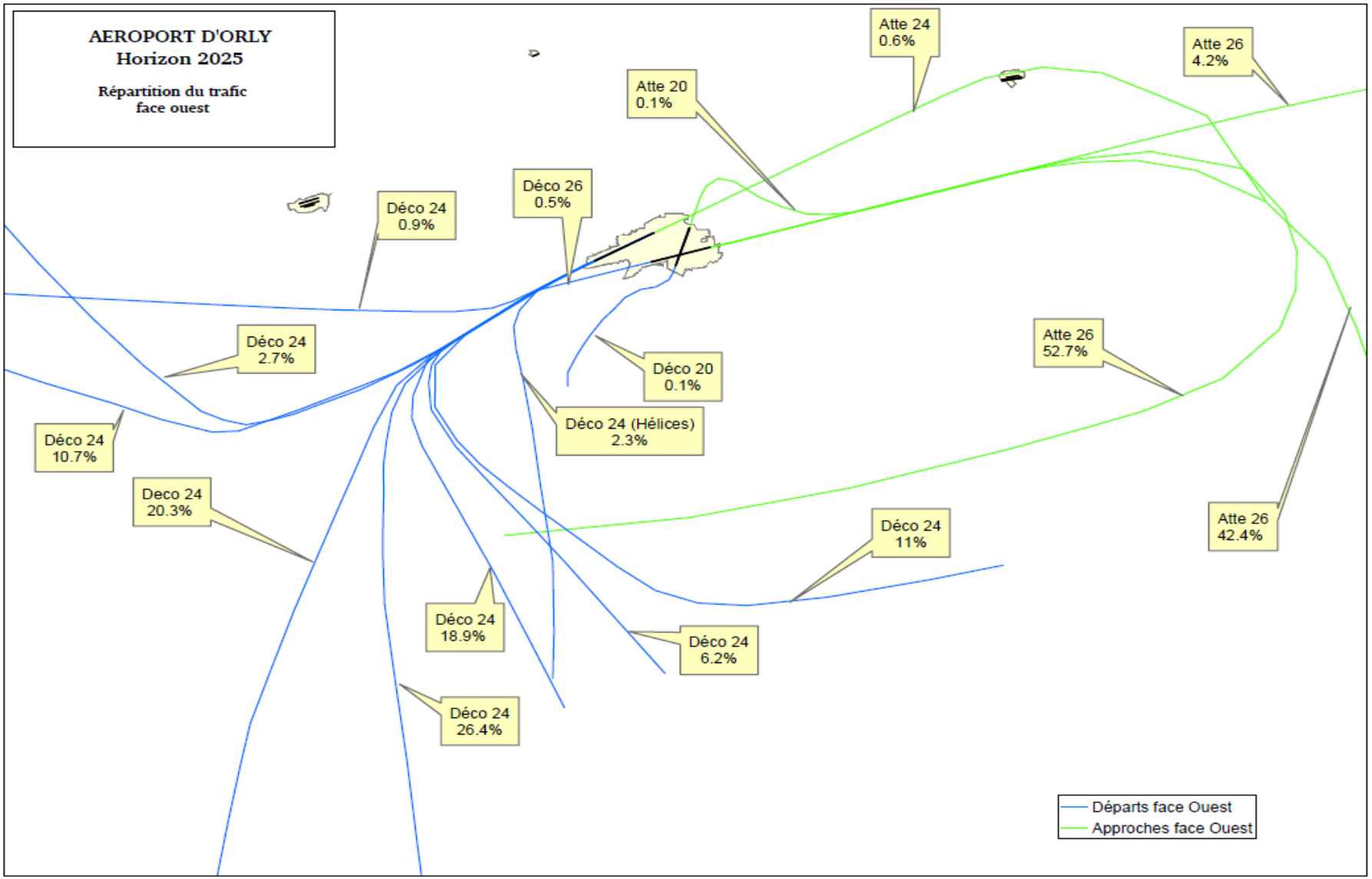
**Annexe 8 : Répartition du trafic à court terme, par trajectoire, face à l'ouest**



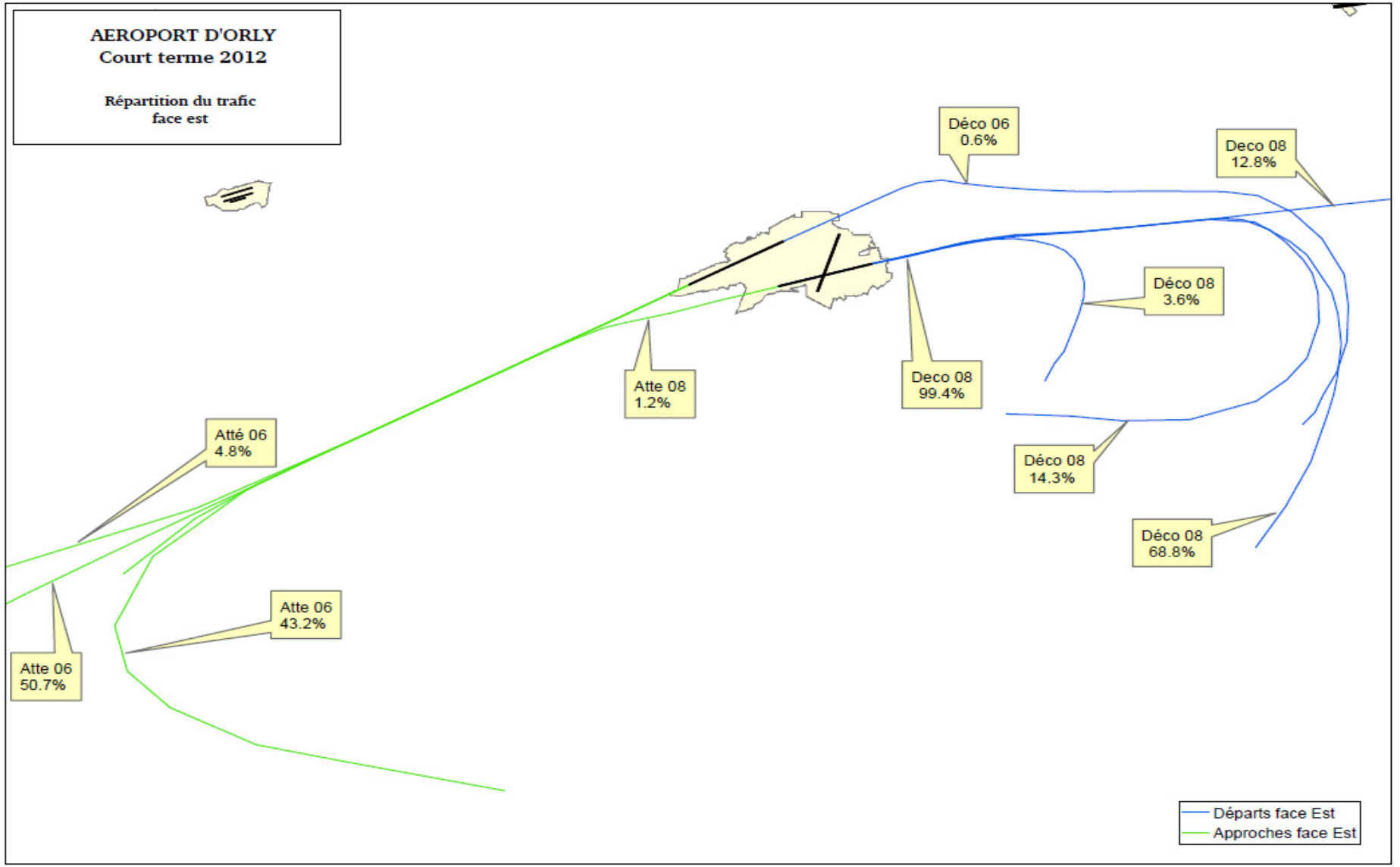
**Annexe 9 : Répartition du trafic à moyen terme, par trajectoire, face à l'ouest**



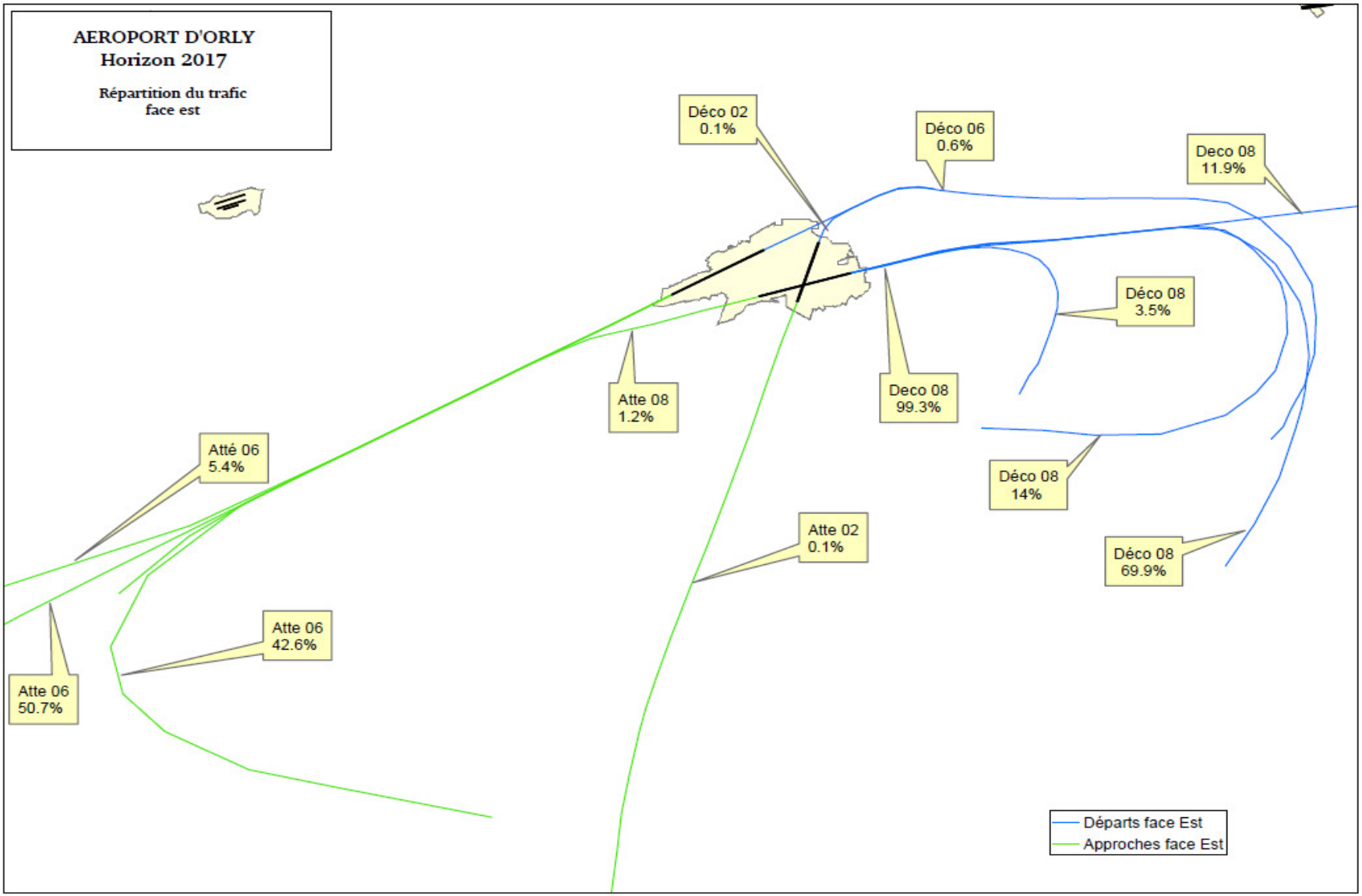
**Annexe 10 : Répartition du trafic à long terme, par trajectoire, face à l'ouest**



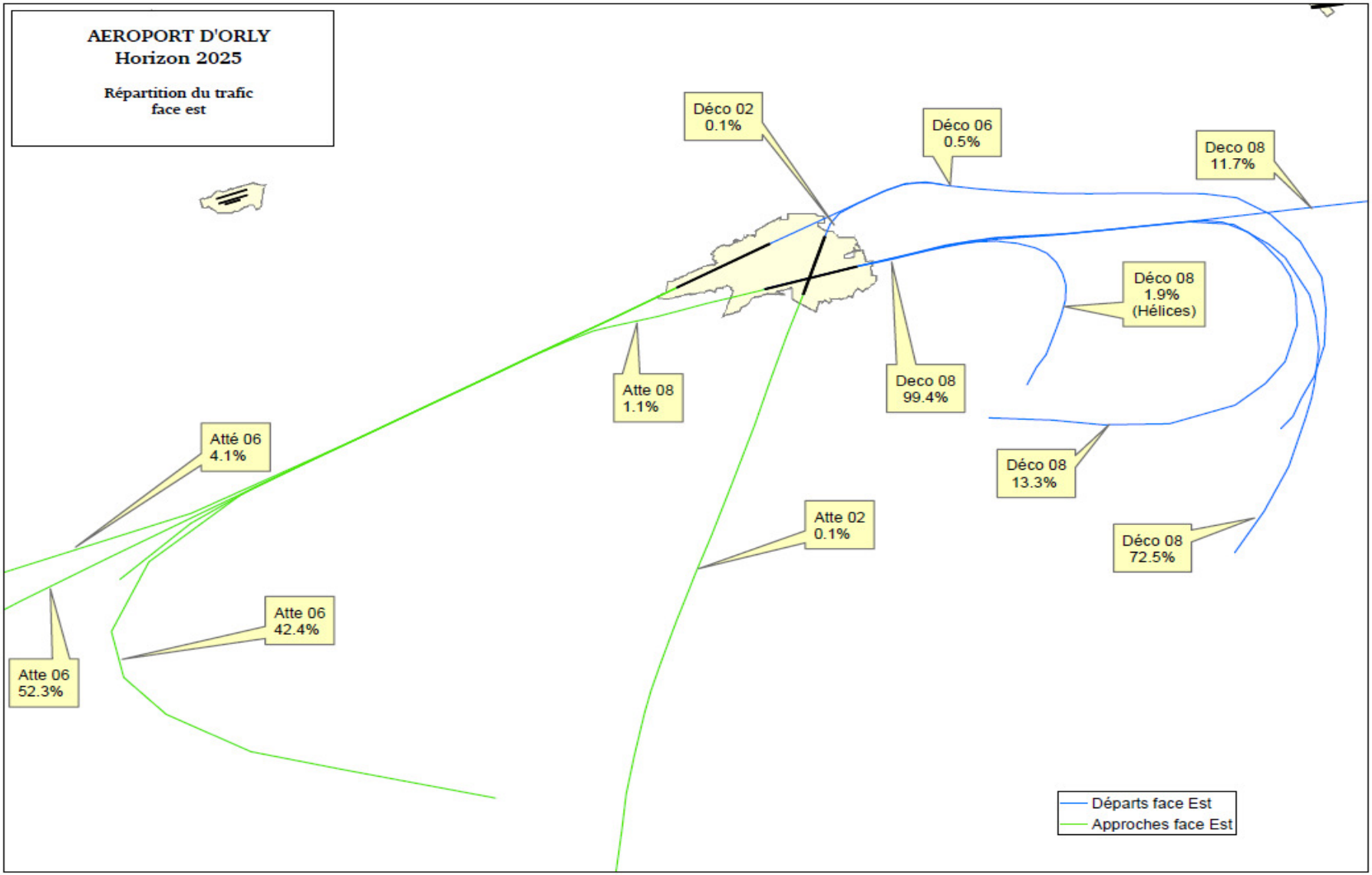
**Annexe 11 : Répartition du trafic à court terme, par trajectoire, face à l'est**



**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 |

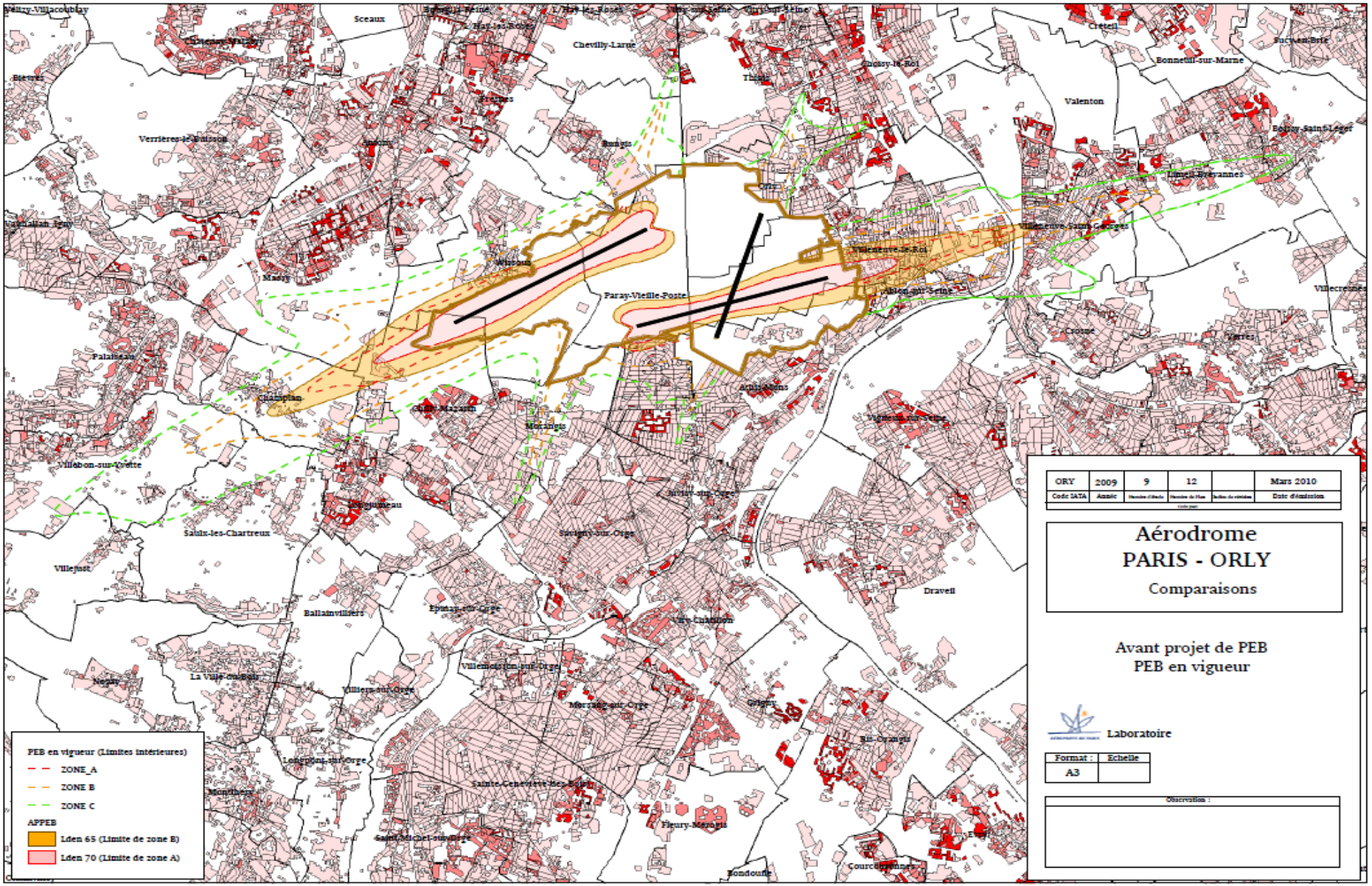
**Annexe 15 : Surfaces concernées (en hectares) par le projet de PEB, par commune**

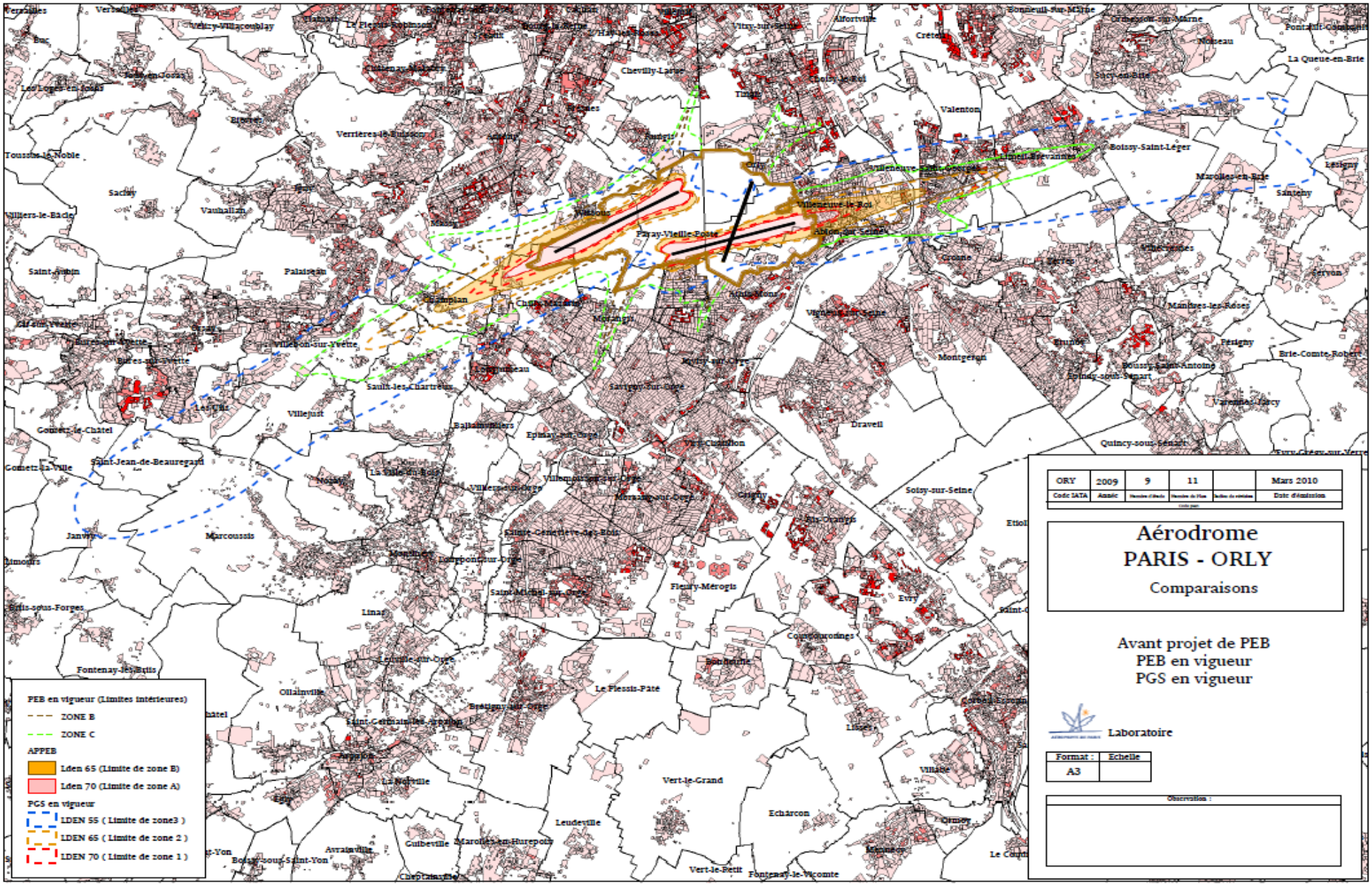
| | Essonne | Surfaces impactées (ha) | |
|---|---|---|---|
| INSEE | Communes | LDEN 65 | LDEN 70 |
| 91027 | Athis-Mons | 27,652 | 2,489 |
| 91136 | Champlan | 65,968 | |
| 91161 | Chilly-Mazarin | 172,733 | 60,929 |
| 91377 | Massy | 16,005 | |
| 91432 | Morangis | 0,131 | |
| 91479 | Paray-Vieille-Poste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

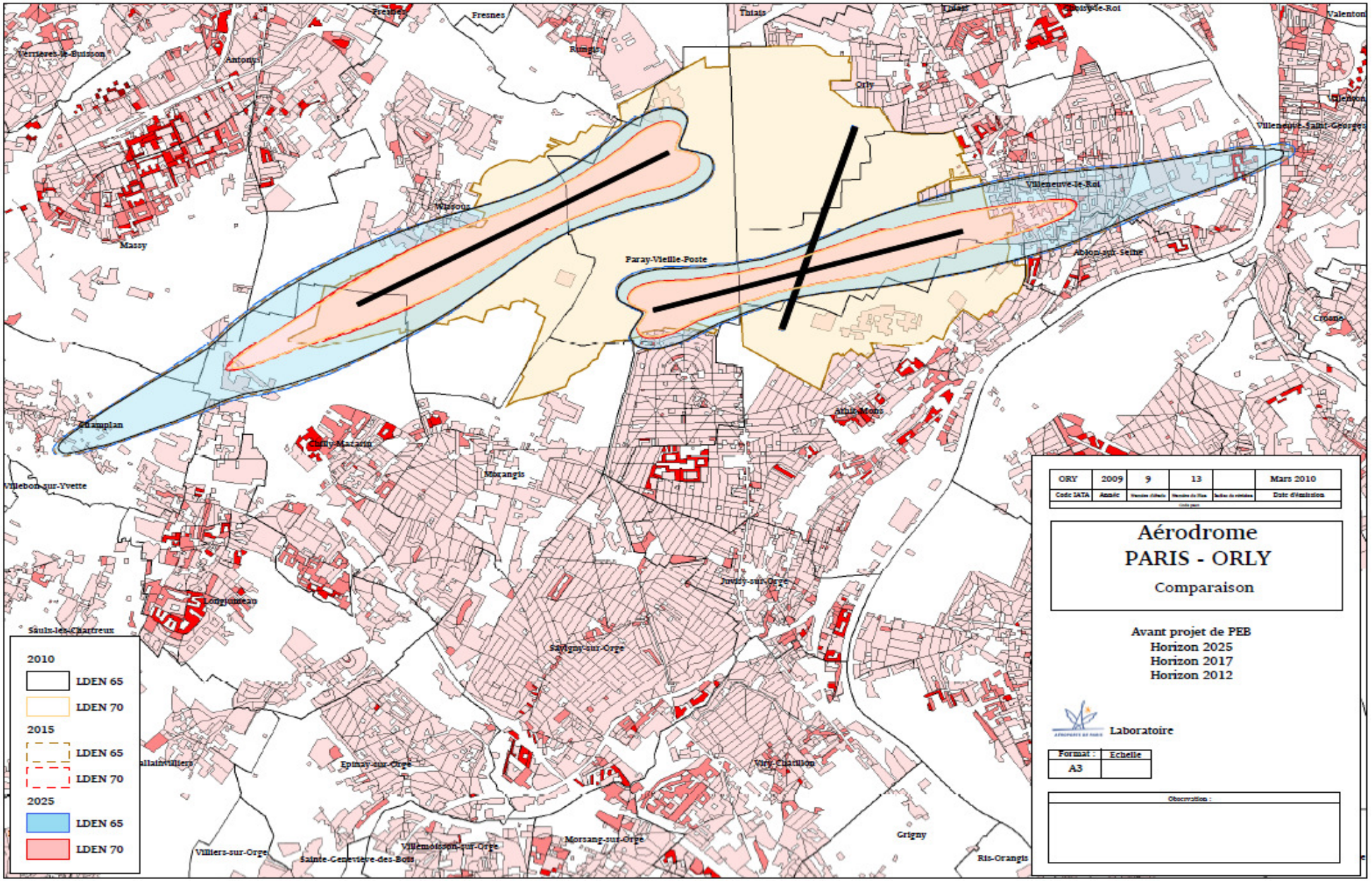
| | Val-de-Marne | Surfaces impactées (ha) | |
|---|---|---|---|
| INSEE | Communes | LDEN 65 | LDEN 70 |
| 94001 | Ablon-sur-Seine | 20,402 | |
| 94054 | Orly | 0,881 | 0,048 |
| 94065 | Rungis | 1,144 | |
| 94077 | Villeneuve-le-Roi | 341,893 | 130,824 |
| 94078 | Villeneuve-Saint-Georges | 6,147 | |
| | 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<br>Réviser le plan d'exposition au bruit<br>Suivre l'évolution de l'urbanisme autour de l'aéroport | Préfectures<br>DDT, UT DRIEA<br>Mairies |
| Poursuivre et encourager l'insonorisation<br>Améliorer le dispositif d'aide à l'insonorisation<br>Poursuivre les campagnes d'information | DGAC<br>ADP |
| Lutter contre le bruit<br>Relever les altitudes d'approche<br>Poursuivre la mise en place des descentes continues | DGAC |
| Surveiller l'évolution du bruit<br>Développer le réseau de monitoring du bruit<br>Poursuivre la réalisation de l'étude SURVOL | ADP<br>DGAC<br>Préfecture de Région Ile-de-France |
| Privilégier la concertation | Préfectures<br>DGAC<br>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

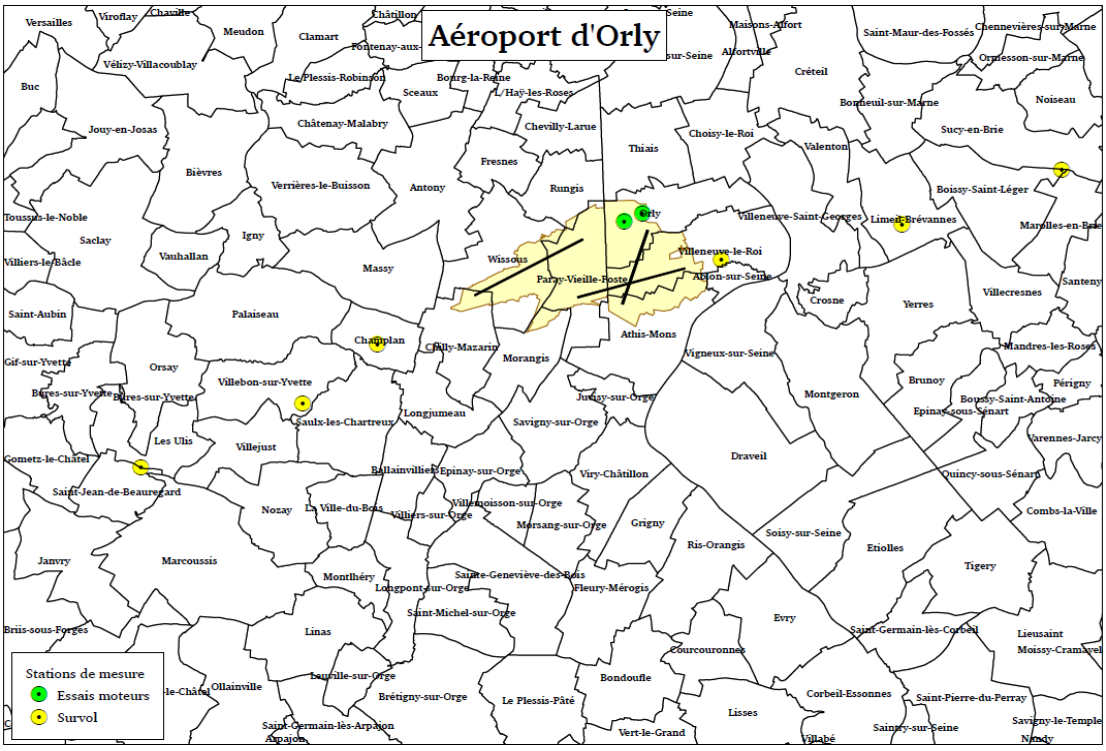
Les descentes continues constituent, à l'atterrissage, une modalité de réduction du bruit et des émissions polluantes des aéronefs. En effet, le principe de la descente continue consiste à ce qu'un aéronef descende depuis l'altitude de croisière jusqu'au seuil de piste en évitant les segments de vol 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 ses article R.221-3

Sur propositions 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 05H00 (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 Général à l'Aviation Civile.

## TITRE II - CONSIGNES TECHNIQUES D'EXPLOITATION

ARTICLE 6.- Tous les décollages effectués entre 23H30 et 01H00 (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, pour autant que la composante de vent arrière ne soit pas supérieure à 5 nœuds.

ARTICLE 7.- Tous les atterrissages effectués entre 23H30 et 05H00 (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 5 nœuds, et que des considérations techniques (raideur 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 05H00 (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 05H00 (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 05H30, 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 1995, à 12H00.

Fait à PARIS, le 4 avril 1995

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 :

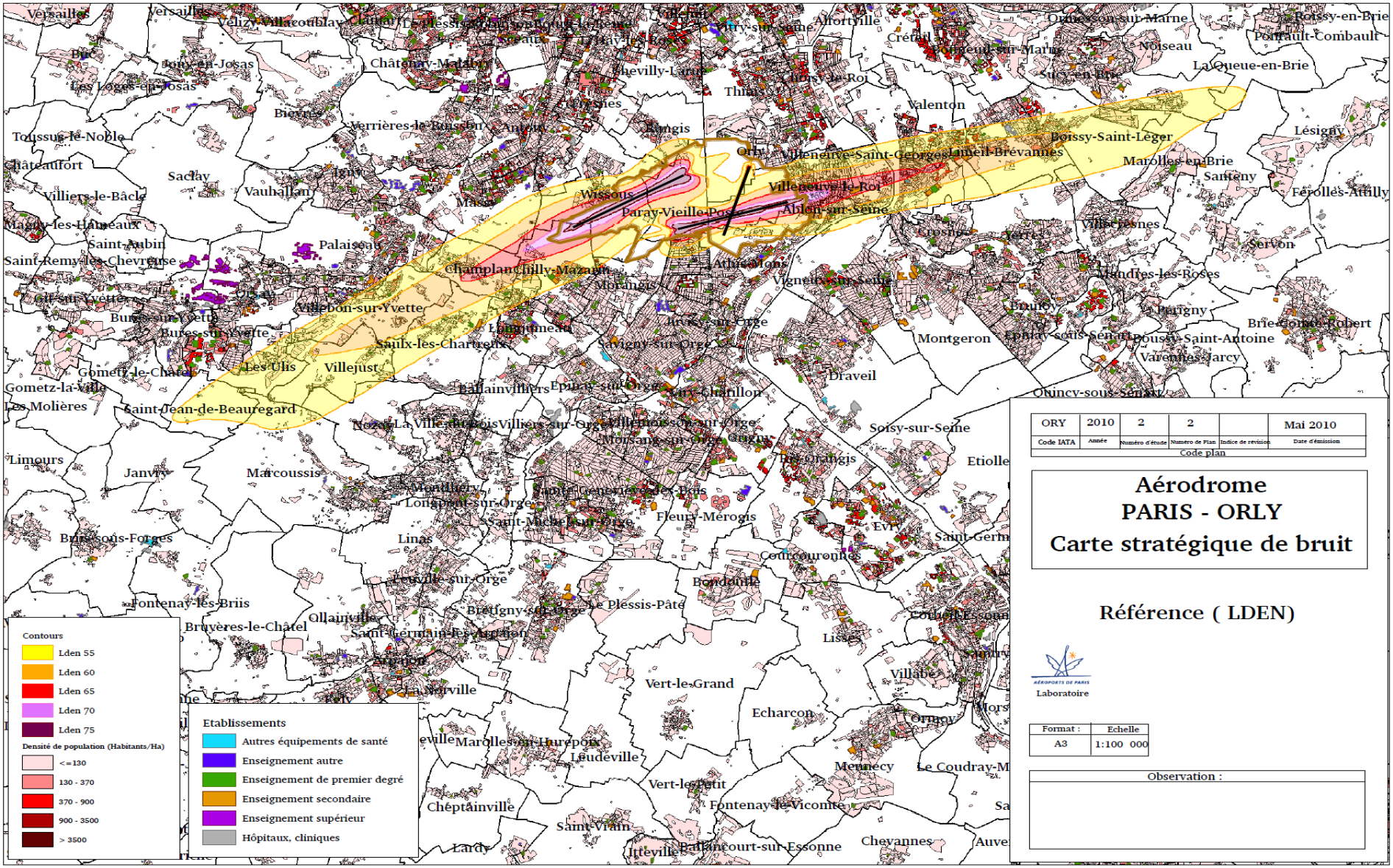
*Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat,*
JEAN-LOUIS BORLOO

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

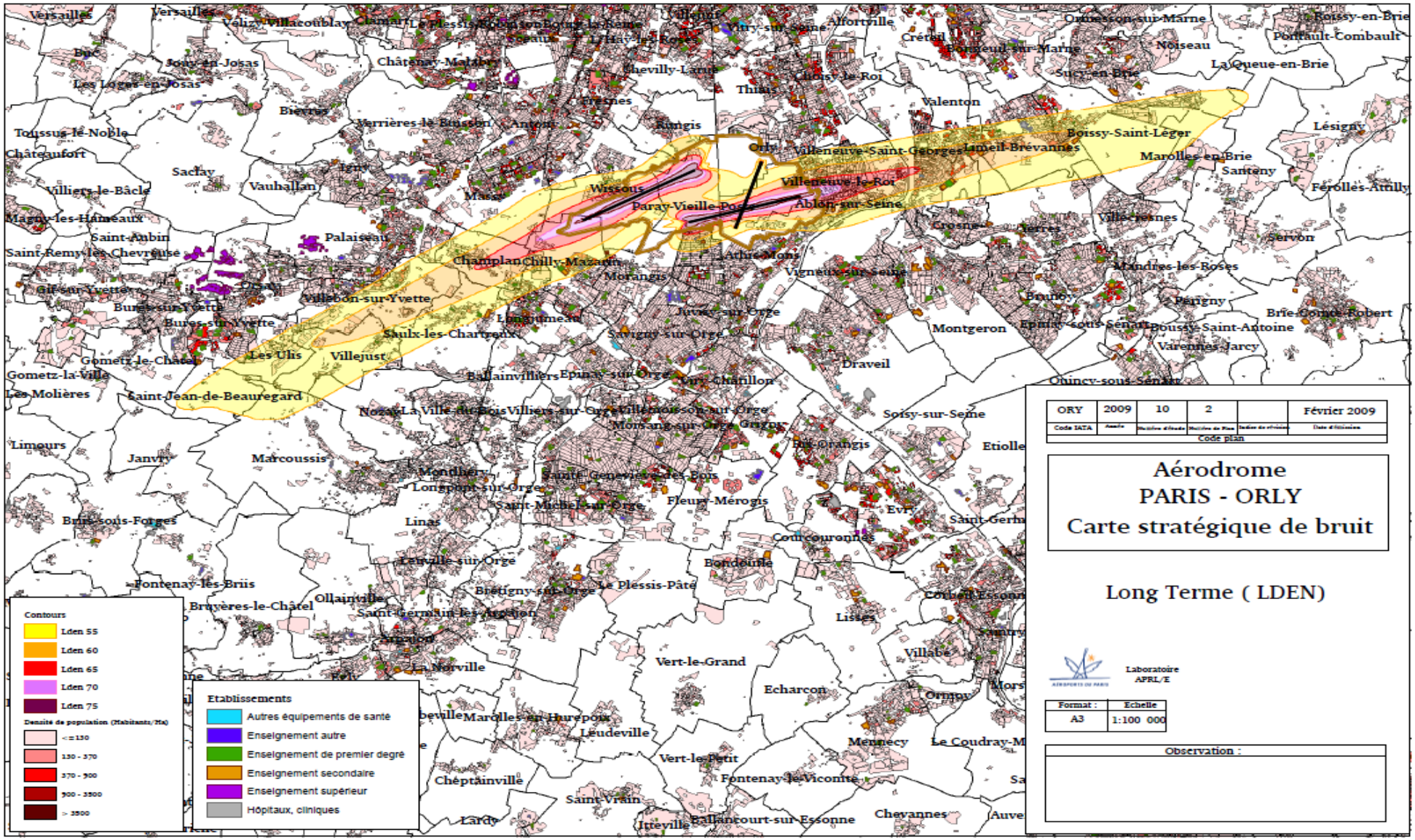
*Le secrétaire d'Etat chargé des transports,*
DOMINIQUE BUSSEREAU

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

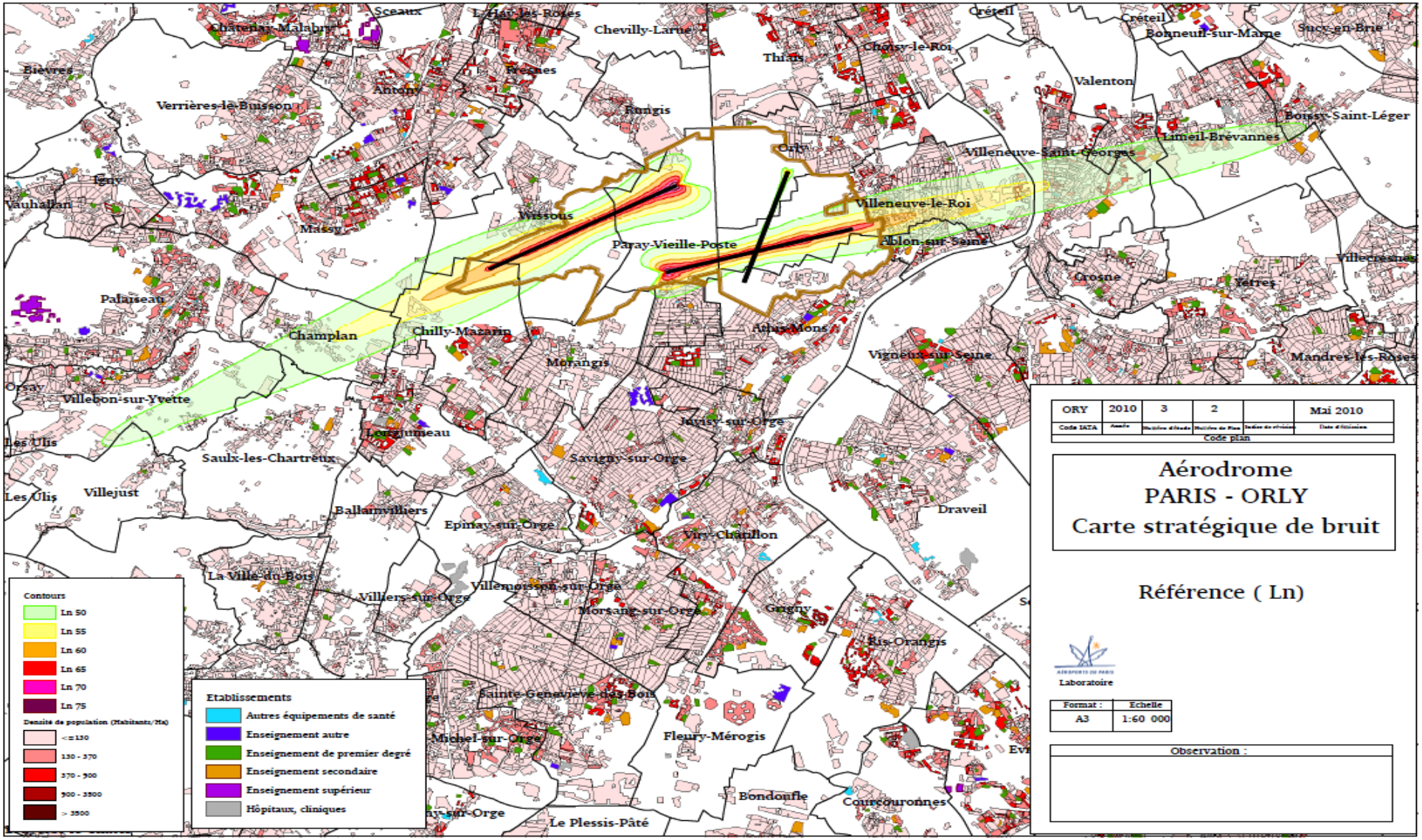
**Annexe 8 : Carte stratégique de bruit en $L_{den}$ pour la situation de référence (2008)**



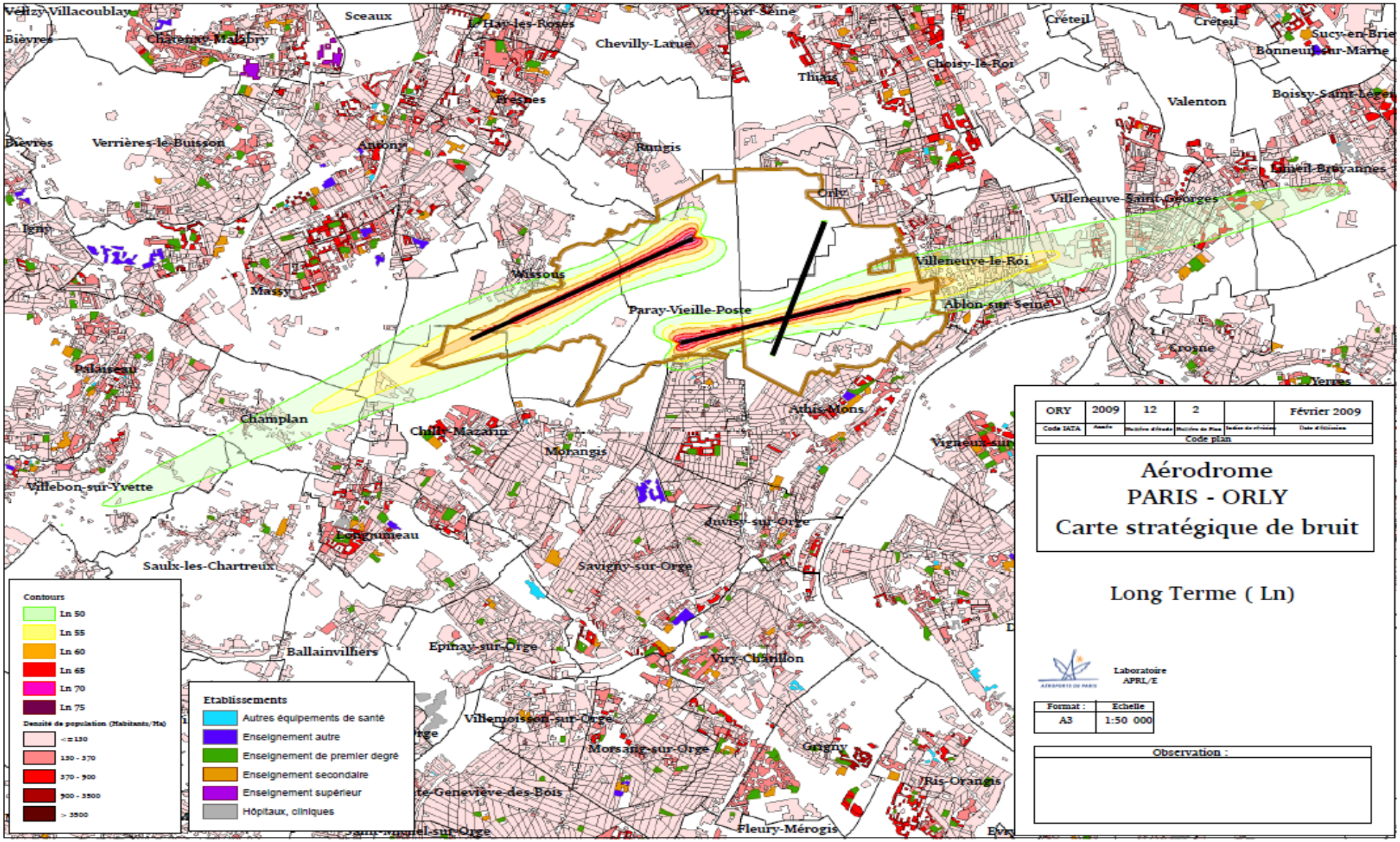
**Annexe 9 : Carte stratégique de bruit en $L_{den}$ pour la situation de long terme**



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