



# Aéroport de Paris-Orly

---

## Plan de prévention du bruit dans l'environnement

# Sommaire

Glossaire.....	4
Résumé non technique.....	5
<b>1 CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE.....</b>	<b>6</b>
1.1 Le cadre réglementaire européen .....	6
1.2 La réglementation française.....	6
<b>2 PRÉSENTATION DE L'AÉROPORT DE PARIS-ORLY.....</b>	<b>6</b>
2.1 Situation de l'aéroport.....	6
2.2 Le trafic.....	7
2.3 L'environnement.....	7
<b>3 MESURES ADOPTÉES POUR LUTTER CONTRE LES NUISANCES SONORES.....</b>	<b>7</b>
3.1 Les mesures touchant à l'exploitation de la plate-forme.....	7
3.2 Le dispositif d'aide à l'insonorisation.....	7
3.3 Le renforcement de l'information des riverains et de la concertation entre les acteurs.....	9
3.3.1 La commission consultative de l'environnement.....	9
3.3.2 La création de la maison de l'environnement en 1996.....	9
3.3.3 Information sur le bruit et les trajectoires des aéronefs.....	10
3.3.4 Présentation des flux de trajectoires en région parisienne.....	10
3.4 Le dispositif de sanctions.....	11
<b>4 LA CARTOGRAPHIE STRATÉGIQUE DU BRUIT.....</b>	<b>11</b>
4.1 Méthodologie d'élaboration .....	11
4.2 Résultats de la cartographie stratégique du bruit.....	12
4.2.1 Estimation des superficies exposées (en ha).....	12
4.2.2 Estimation de la population vivant dans les bâtiments d'habitation.....	12
4.2.3 Estimation du nombre d'établissements d'enseignement et de santé.....	13
<b>5 OBJECTIFS ET MESURES DE RÉDUCTION DU BRUIT.....</b>	<b>13</b>
5.1 Maîtriser l'urbanisation autour de l'aéroport.....	13
5.1.1 Examiner régulièrement la pertinence du PEB et le réviser le cas échéant.....	13
5.1.2 Suivre l'évolution de l'urbanisme autour de l'aéroport.....	13
5.2 Poursuivre et encourager l'insonorisation.....	14
5.2.1 Améliorer le dispositif.....	14
5.2.2 Améliorer l'information.....	14
5.3 Lutter contre le bruit.....	14
5.3.1 Relever les altitudes d'approche.....	14
5.3.2 Poursuivre la mise en place des descentes continues.....	14
5.4 Surveiller l'évolution du bruit.....	15
5.4.1 Développer le réseau de monitoring du bruit.....	15
5.4.2 Poursuivre la réalisation de l'étude SURVOL.....	15
5.5 Privilégier la concertation.....	16
<b>ANNEXES.....</b>	<b>17</b>
Annexe 1 : Décision ministérielle du 4 avril 1968 portant réglementation de l'utilisation de nuit de l'aéroport d'Orly.....	18
Annexe 2 : Arrêté du 6 octobre 1994 relatif aux créneaux horaires sur l'aéroport d'Orly.....	20
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).....	21
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).....	23

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 quater viciés A du code général des impôts.....	25
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.....	27
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 l'insonorisation des logements des riverains des aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts.....	28
Annexe 8 : Carte stratégique de bruit en Lden pour la situation de référence (2008).....	30
Annexe 9 : Carte stratégique de bruit en Lden pour la situation de long terme.....	31
Annexe 10 : Carte stratégique de bruit en Lnight pour la situation de référence (2008).....	32
Annexe 11 : Carte stratégique de bruit en Lnight pour la situation de long terme.....	33
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).....	34
Annexe 13 : Accord des autorités ou organismes compétents pour décider et mettre en œuvre les mesures prévues.....	46

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

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

# **1 Contexte réglementaire**

## ***1.1 Le cadre réglementaire européen***

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

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

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

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

## ***1.2 La réglementation française***

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

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

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

# **2 Présentation de l'aéroport de Paris-Orly**

## ***2.1 Situation de l'aéroport***

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

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

La plate-forme possède trois pistes opérationnelles, dont deux sont orientées Est-Ouest et utilisées pour l'exploitation courante de l'aéroport ; la troisième, orientée Nord-Sud, sert de

piste de secours, en cas de travaux ou de fort vent de travers sur les autres pistes.

## **2.2 Le trafic**

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

## **2.3 L'environnement**

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

# **3 Mesures adoptées pour lutter contre les nuisances sonores**

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

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

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

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

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

## **3.2 Le dispositif d'aide à l'insonorisation**

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

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

place de ce dispositif n'a été réellement effective qu'à partir de 1995.

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

Aujourd'hui, le dispositif d'aide à l'insonorisation est régi par les articles L. 571-14 à L. 571-16 et R. 571-85 à R. 571-90 du Code de l'environnement qui précisent les modalités de contribution des exploitants aux dépenses engagées par les riverains en vue de l'atténuation des nuisances sonores. Depuis le 1<sup>er</sup> 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-Trévis.

### **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 aéroports 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
$\geq 75$	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
$\geq 70$	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
$\geq 75$	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
$\geq 70$	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
$\geq 75$	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
$\geq 70$	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 préfetures 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 Groulay 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

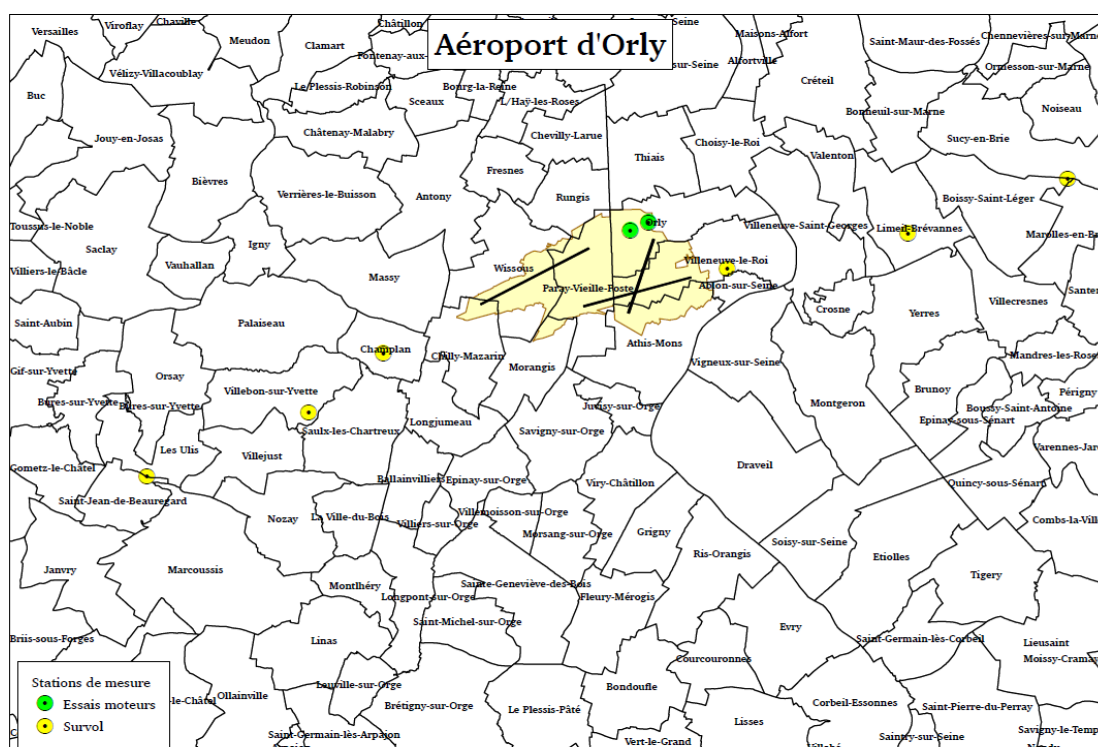
des émissions polluantes des aéronefs. En effet, le principe de la descente continue consiste à ce qu'un aéronef descende depuis l'altitude de croisière jusqu'au seuil de piste en évitant les segments de vol en palier qui nécessitent une augmentation de la puissance des moteurs.

## 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**

MINISTERE DES TRANSPORTS

Secrétariat Général à l'Aviation Civile

**DECISION**

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

LE MINISTERE DES TRANSPORTS

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

Sur proposition du Secrétaire Général à l'Aviation Civile,

DECIDE :

**TITRE I - HORAIRES**

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

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

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

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

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

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

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

## **TITRE II - CONSIGNES TECHNIQUES D'EXPLOITATION**

**ARTICLE 6.-** Tous les décollages effectués entre 23H30 et 06H00 (heure du lâcher des freins) auront lieu vers l'Ouest, soit sur la piste 3, soit sur la piste 4, en fonction de la disponibilité de ces deux pistes, et pour autant que la composante de vent arrière ne soit pas supérieure à 8 nœuds.

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

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

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

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

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

## **TITRE III- DISPOSITIONS GENERALES**

**ARTICLE 12.-** Le Secrétaire Général à l'Aviation Civile est chargé de l'exécution de la présente décision, qui prendra effet le 15 avril 1968, à 12H00.

Fait à PARIS, le 4 avril 1968

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: EQU49401674A

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. 1<sup>er</sup>. - 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. 1<sup>er</sup>.** – 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 ROBIEU

#### 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

a) 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.

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

c) « **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. 1<sup>er</sup>.** – 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 quater *quater* vicies 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 *quater* vicies 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 *quater* vicies 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,

Décète :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – 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 I<sup>er</sup>, 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 *quater* vices 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. 1<sup>er</sup>.** – 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 l'insonorisation des logements des riverains des aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quater *quater* 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 quater *quater* 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 quater *quater* 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. 1<sup>er</sup>.** – 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,*

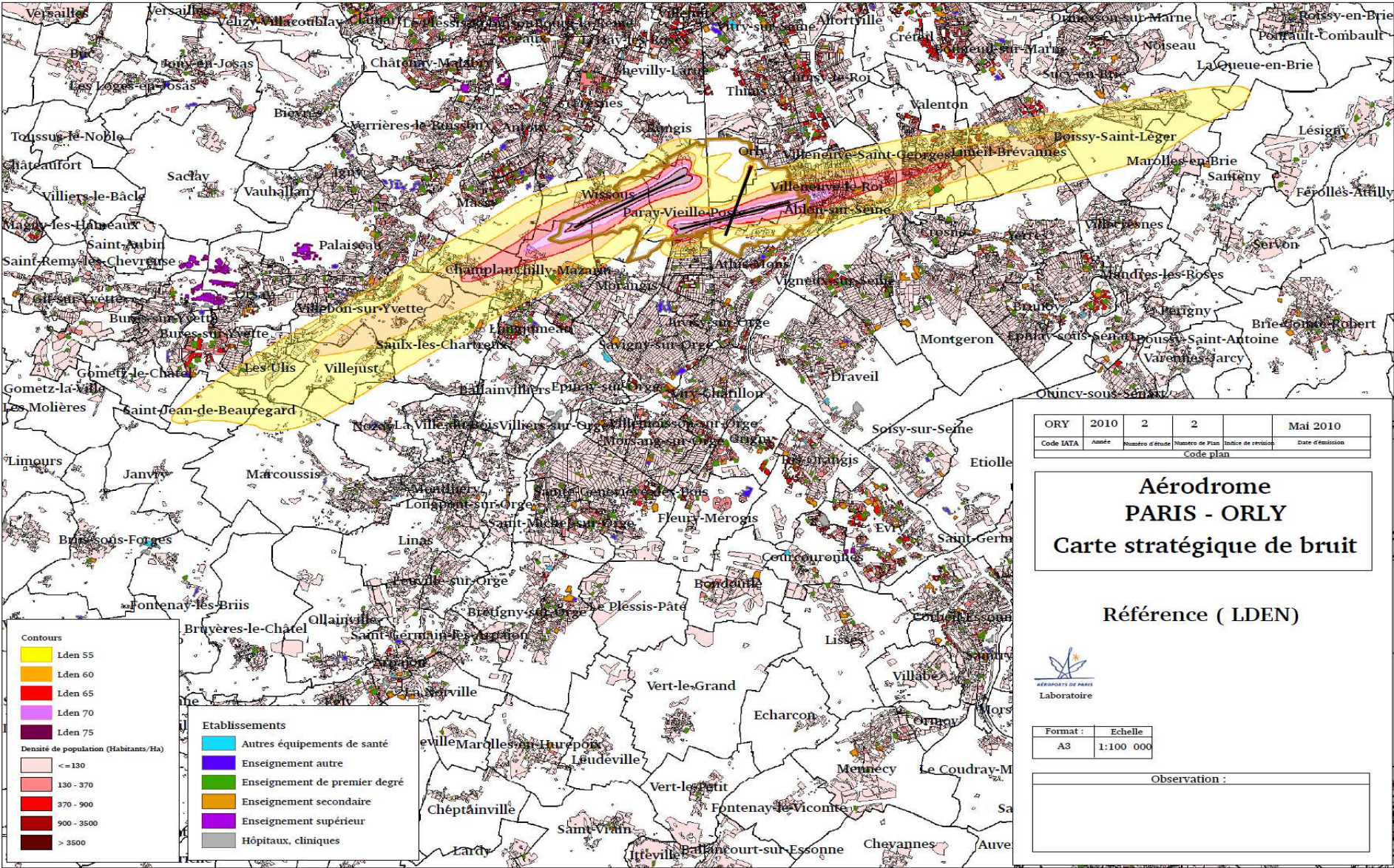
FRANÇOIS BAROIN

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

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

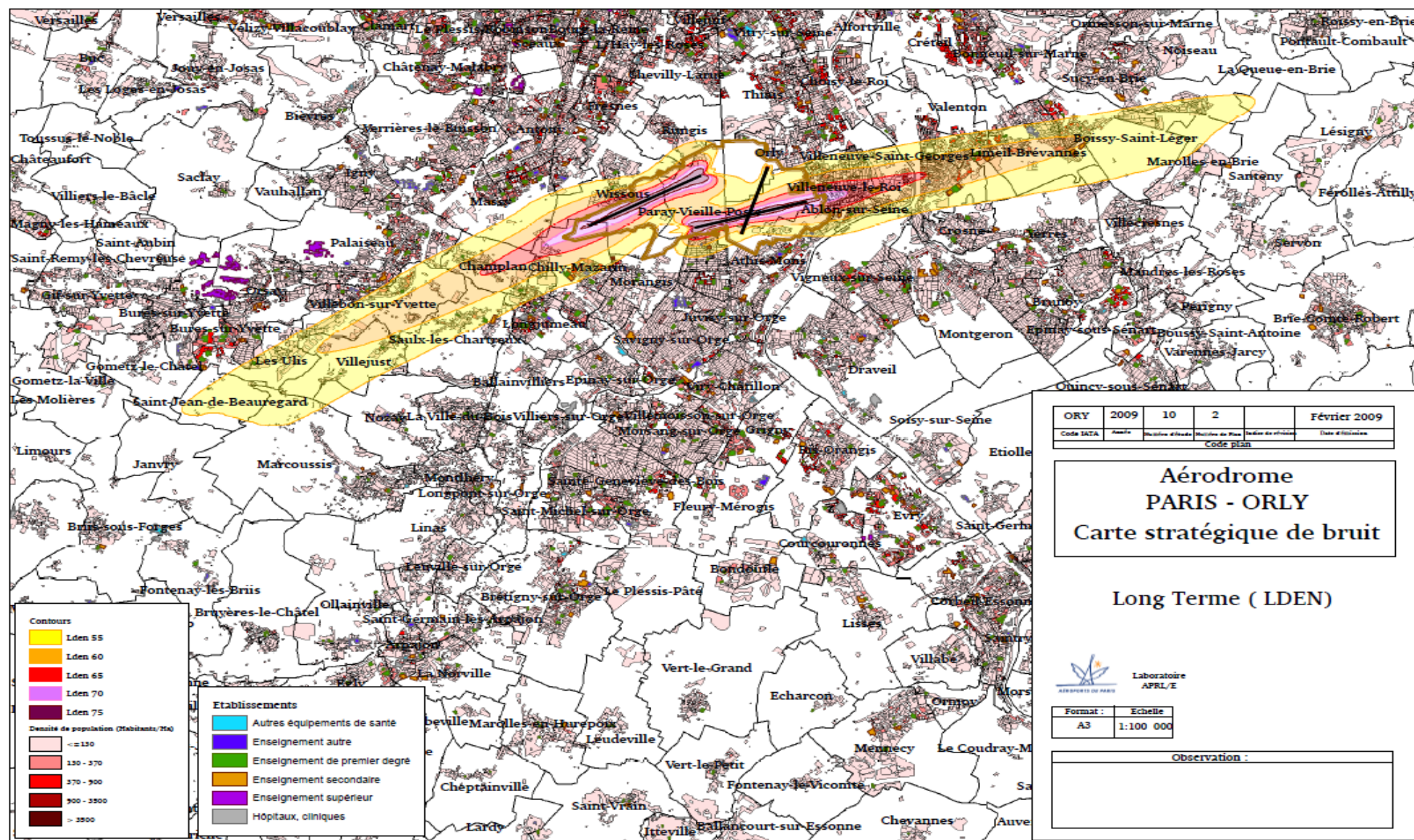


Annexe 8 : Carte stratégique de bruit en L<sub>den</sub> pour la situation de référence (2008)



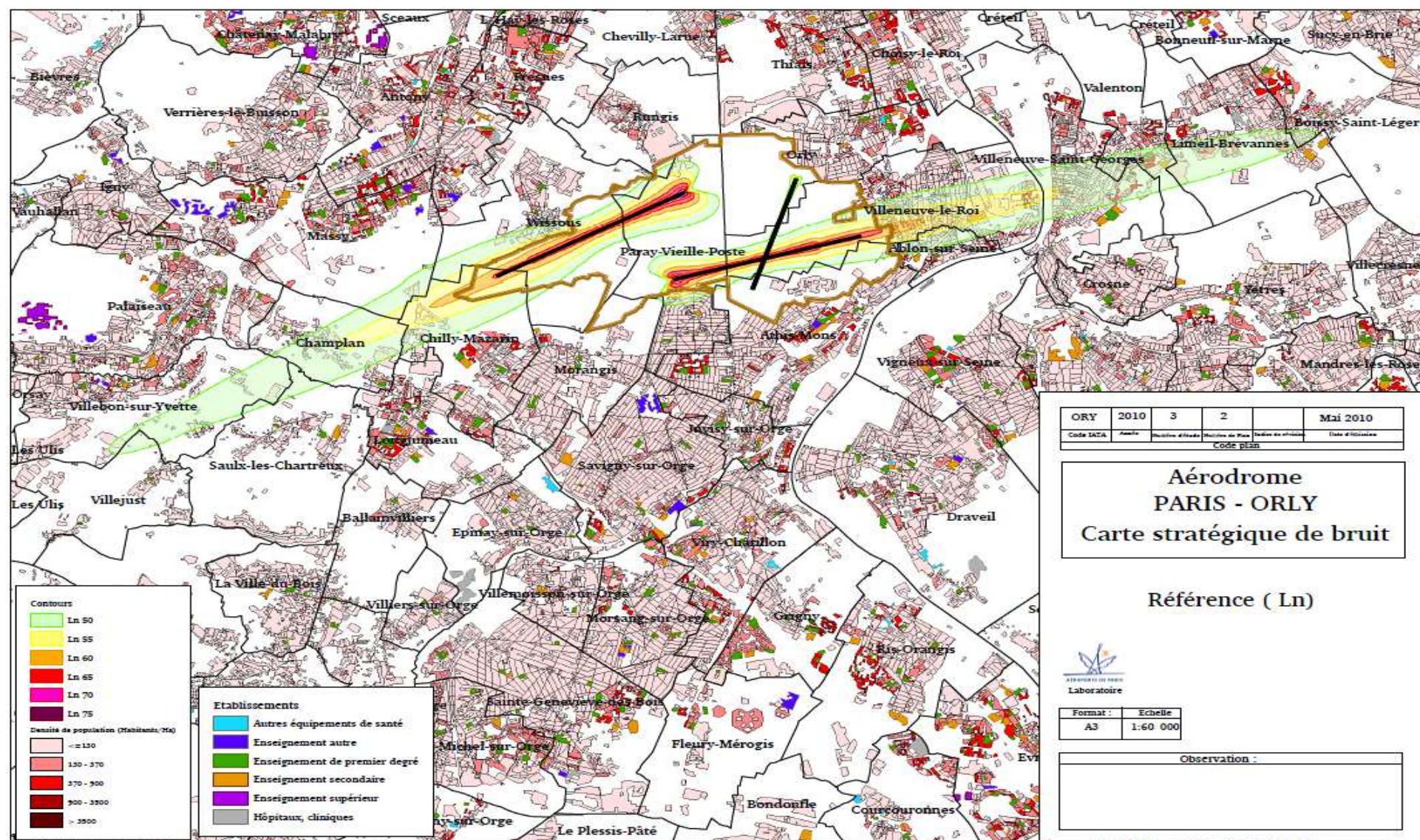


## Annexe 9 : Carte stratégique de bruit en L<sub>den</sub> pour la situation de long terme



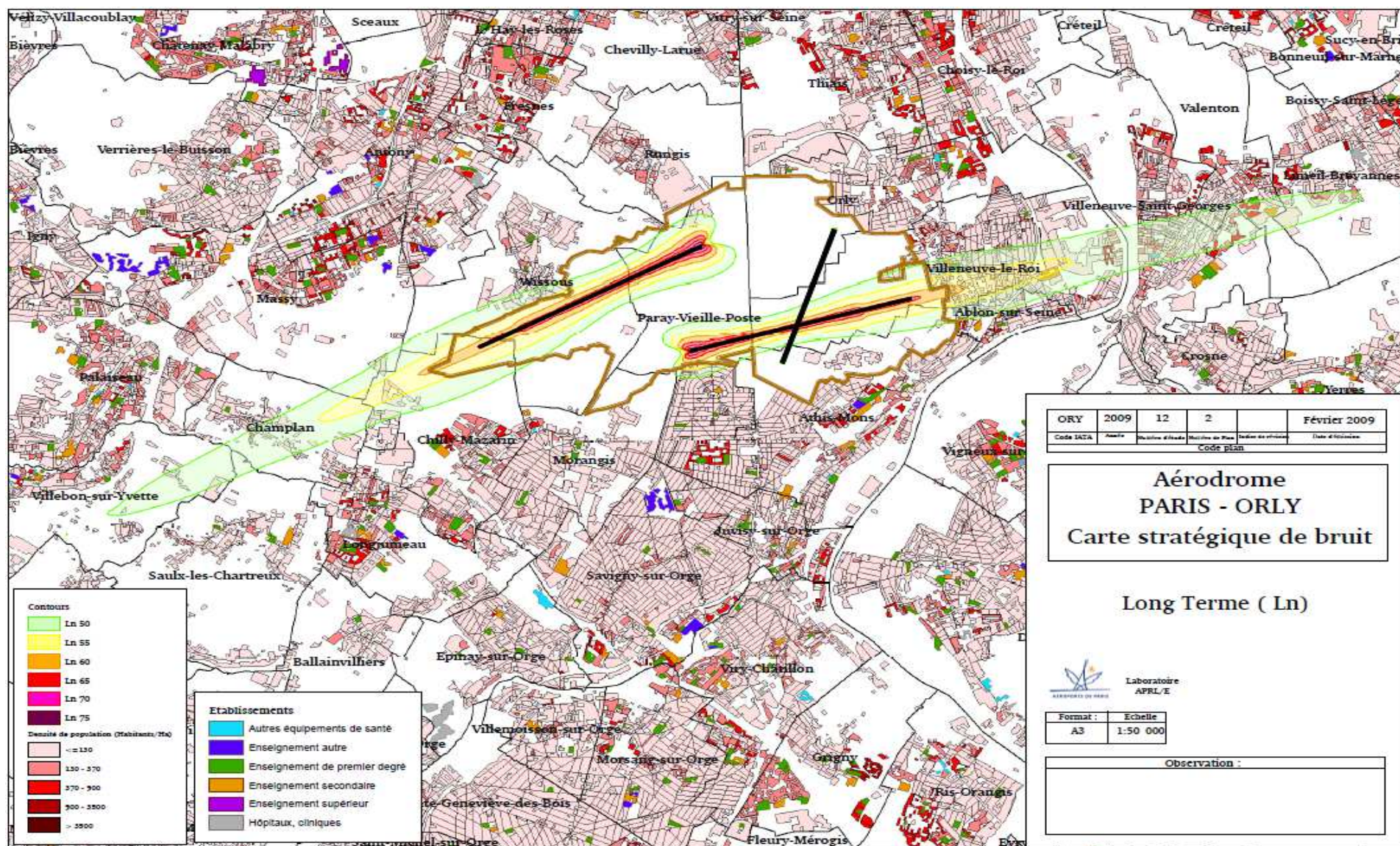


# Annexe 10 : Carte stratégique de bruit en $L_{night}$ pour la situation de référence (2008)





# 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**

INSEE	Essonne	Surface de la commune (Ha)	Surface impactée (Ha)				
			L DEN 55	L DEN 60	L DEN 65	L DEN 70	L DEN 75
91027	Athis-Mons	860,0435	198,153	75,972	20,293	1,732	7,698
91136	Champlan	373,598	368,066	264,860	84,043		
91161	Chilly-Mazarin	559,753	386,238	280,981	177,037	68,013	
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				71,530
91479	Paray-Vieille-Poste	611,525	492,484	370,676	212,362	125,791	
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	
91691	Yerres	997,096	30,844				
91692	Les Ulis	540,793	239,784				
	Total		4789,865	2014,325	741,328	308,525	128,863

INSEE	Hauts de Seine	Surface de la commune (Ha)	Surface impactée (Ha)				
			L DEN 55	L DEN 60	L DEN 65	L DEN 70	L DEN 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

INSEE	Val de Marne	Surface de la commune (Ha)	Surface impactée (Ha)				
			L DEN 55	L DEN 60	L DEN 65	L DEN 70	L DEN 75
94001	Ablon-sur-Seine	116,093	116,084	65,377	14,178		0,002
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	
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				43,975
94077	Villeneuve-le-Roi	844,360	805,211	571,992	332,884	120,332	
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

INSEE	Commune	Libellés	Définition	Nombre		
				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-Mame		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
-------	----------	---------	---------	--------	--------	-------

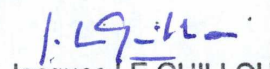
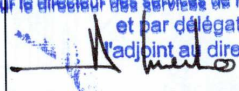
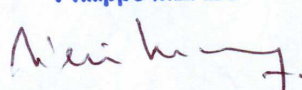
	Essonne	LN 50		LN 55		LN 60	
INSEE	Communes	Population	Logements	Population	Logements	Population	Logements
91027	Athis-Mons	28	12				
91136	Champlan	541	239				
91161	Chilly-Mazarin	319	108	74	26	2	1
91377	Massy	161	70				
91432	Morangis						
91479	Paray-Vieille-Poste	926	380	97	36		
91587	Saulx-les-Chartreux						
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	Le Directeur de l'aviation civile Prénom, Nom et Signature	Date
Direction générale de l'aviation civile Le directeur du transport aérien	 Jacques LE GUILLOU	28.6.2010
Direction générale de l'aviation civile Le directeur des services de la navigation aérienne	 Pour le directeur des services de la Navigation aérienne, et par délégation, l'adjoint au directeur	30.7.2010
Aéroports de Paris Le directeur de l'environnement	 Philippe MERLO	28.8.2010

Didier HAMON