

PERB en vigueur

AERODROME DE ST CYR - L'ECOLE

PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT DES AERONEFS

Vu pour être annexé à mon arrêté en date de ce jour

JANVIER 1984
LA.SC.BR 7



Versailles, le 03 JUIL. 1985
LE PRÉFET, COMMISSAIRE DE LA RÉPUBLIQUE
du Département des YVELINES
et par délégation,*
l'Attaché, Chef de Bureau,

ECHELLE
1/25.000^e

INDICATIONS GÉNÉRALES ET LA SIGNIFICATION DU PLAN
Catherine SCHWITZE

Le présent document est établi pour l'application des prescriptions du décret n°77-1066 du 22 Septembre 1977 complété par le décret n°81-533 du 12 Mai 1981 approuvant la directive d'aménagement national relative à la construction dans les zones de bruit des aérodromes, dont la validité a été reconnue par l'article 73 de la loi n°83-8 du 7 Janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat (articles L.111-1-1 L.111-1-4 et R.111-3-1 du Code de l'Urbanisme modifié).

Il a été élaboré en fonction des dispositions de :

- la circulaire n°81-75 du 13.8.1981 du Ministre d'Etat, Ministre des Transports et du Ministre de l'Urbanisme et du Logement relative aux modalités d'application de la directive d'aménagement national approuvée par décret n°77-1066 du 22.9.1977 complété par décret n°81-533 du 12 Mai 1981
- la circulaire n°2201 DRE/DEP/B/533 du 13 Octobre 1983 du Préfet, Commissaire de la République de la Région Ile de France et du département de Paris, relative à la construction dans les zones de bruit des aérodromes d'Ile de France

1- HYPOTHESE DE BASE

L'aérodrome est supposé réalisé suivant les dispositions figurant au plan.
Le trafic est celui escompté aux alentours de l'horizon 1995, soit :

- mouvements quotidiens d'aviation commerciale : Néant
- mouvements quotidiens d'aviation générale : 493
- mouvements quotidiens d'hélicoptères : 27
- trafic d'avions militaires : Néant

Les aéronefs et les moteurs sont de types connus, projetés ou envisagés.
Les trajectoires des avions suivent les procédures actuellement prévues.
Les conditions atmosphériques sont standard et le vent nul.

2- METHODE DE CALCUL ET RESULTATS

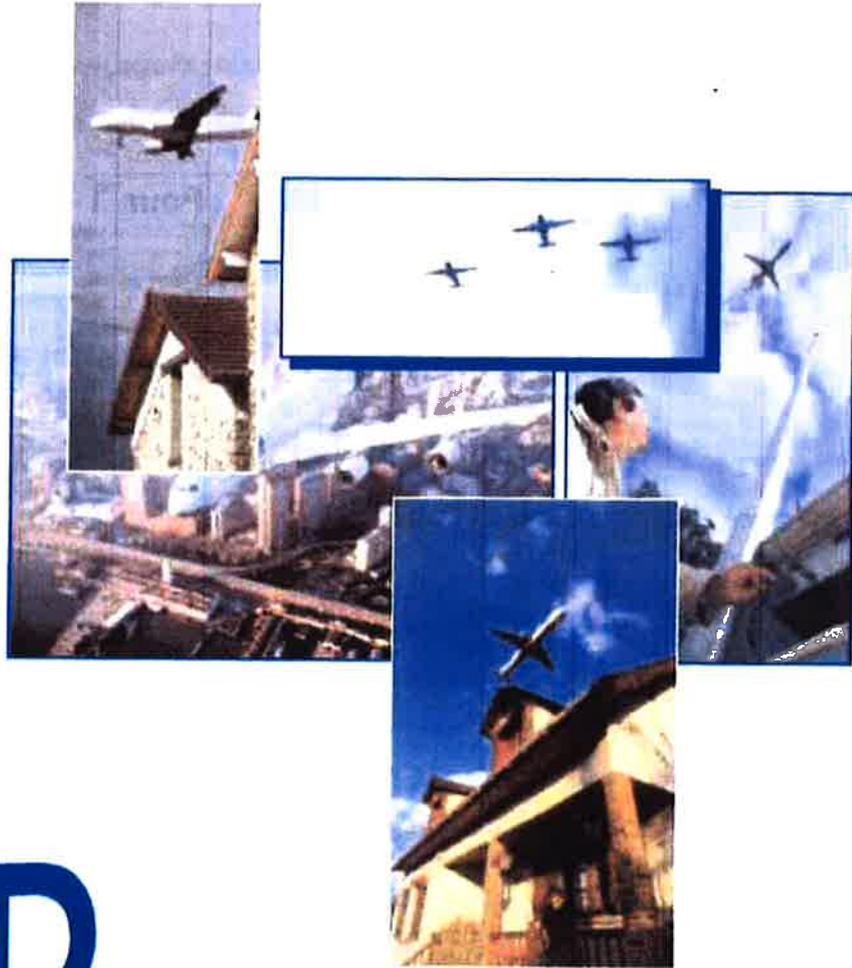
Le calcul est basé sur la détermination en chaque point du sol environnant l'aérodrome d'un indice psophique. Il représente le niveau d'exposition totale au bruit des aéronefs.

Les abords de l'aérodrome sont partagés en trois zones :

- les zones de bruit fort, dites :
 - . Zone A, où l'indice psophique est supérieur à 96
 - . Zone B, où l'indice psophique est compris entre 89 et 96
- la zone de bruit modéré, dite zone C, où l'indice psophique est compris entre 75 et 89

En raison des incertitudes sur les diverses hypothèses, des variations dans les conditions de propagation et de réception du son, de la nature très variée des sons à prendre en compte, le zonage ainsi déterminé peut comporter une certaine approximation.

Il en résulte une marge d'incertitude inter-zones traduite par un grisé sur le plan.



Le P.E.B. ...en résumé



Décembre 2002

FINALITE

La Maîtrise de l'Urbanisation autour des aérodromes

(France et départements d'Outre-Mer).

CONTENU

Le PEB est illustré par un seul document cartographique à l'échelle 1/25 000 sur lequel sont reportées les limites de l'aérodrome, le tracé des pistes et les courbes de niveau de bruit délimitant les zones «A», «B» et «C», et «D» si cette dernière existe.

Zone A : Zone de bruit fort

où le $L_{den} > 70$

Zone B : Zone de bruit fort

où le $L_{den} < 70$ et dont la limite extérieure est comprise entre $L_{den} 65$ et 62 .

Zone C : Zone de bruit modéré

comprise entre la limite extérieure de la zone B et une limite comprise entre $L_{den} 57$ et 55 .

Zone D : Zone de bruit faible

comprise entre la limite extérieure de la zone C et une limite correspondant au $L_{den} 50$.

NB : la définition du L_{den} est donnée ci-contre.

- Pour 1** Eviter d'exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit.
- 2** Préserver l'activité aéronautique et l'équipement aéroportuaire.

A cet effet

La loi édicte des règles d'urbanisme de portée supra communale visant à interdire ou à limiter les possibilités de construction dans les zones soumises au bruit des aéronefs, telles que les définit le PEB approuvé de l'aérodrome (sans pour autant que ces zones constituent la limite réelle de perception du bruit). Les documents d'urbanisme doivent être compatibles avec ces dispositions.

Recommandations d'isolation acoustique pour les constructions autorisées dans ces zones de bruit :

	Zone de bruit				
	A	B	C**	Extérieur immédiat de la zone C*	D
Constructions à usage d'habitation exceptionnellement admises	45 db(A)	40 db(A)	35 db(A)	30 db(A)	Les PEB peuvent délimiter une zone D à l'intérieur de laquelle les constructions sont autorisées mais doivent faire l'objet des mesures d'isolation acoustique prévues à l'article L 147-6 du code de l'urbanisme. La délimitation d'une zone D n'est obligatoire que pour les aérodromes visés au 3 de l'article 266 septies du code des douanes (voir ci-après).
Locaux d'enseignement 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)	

* en l'absence de zone D.

** valeur de norme uniquement pour la zone de bruit C (circulaire du 19/01/1988).

Résultats

Zone de bruit A

$L_{den} > 70$

Zone de bruit B

$70 > L_{den} > L_B$

avec $65 > L_B^* > 62$

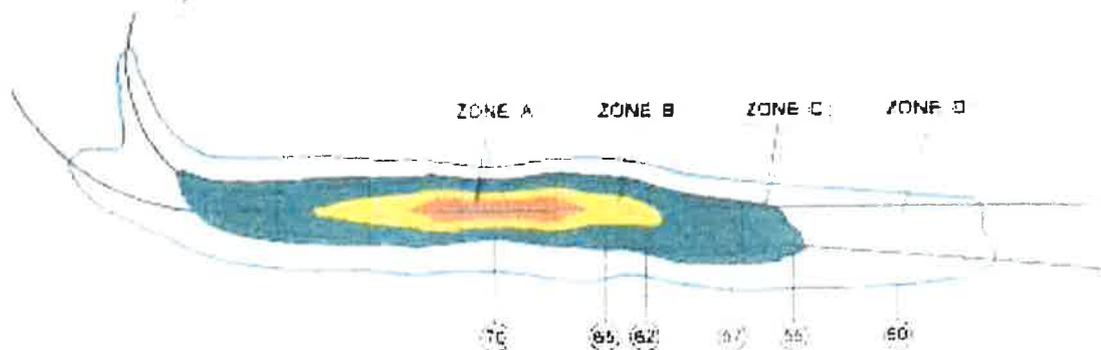
Zone de bruit C

$L_B > L_{den} > L_C$

avec $57 > L_C^* > 55$

Zone de bruit D

$L_C > L_{den} > 50$



* Valeurs d'indice choisies par le Préfet du département sur proposition de l'ACNUSA ou de la CCE.

La loi détermine les règles d'urbanisme applicables aux constructions dans ces zones de bruit (limitations du droit à construire).

	ZONE A	ZONE B	ZONE C
CONSTRUCTIONS NOUVELLES			
– Logements nécessaires à l'activité de l'aérodrome, hôtels de voyageurs en transit.	Autorisés	Autorisés	Autorisés
– Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales.	Autorisés dans les secteurs déjà urbanisés.	Autorisés	Autorisés
– Immeubles d'habitation directement liés ou nécessaires à l'activité agricole.	Autorisés dans les secteurs déjà urbanisés.	Autorisés	Autorisés
– Habitat groupé (lotissement, ...), parcs résidentiels de loisirs.	Non autorisés	Non autorisés	Non autorisés
– Maisons d'habitation individuelles non groupées.	Non autorisés	Non autorisées	Autorisés si secteur déjà urbanisé et desservi par des équipements publics et si elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil.
– Immeubles collectifs à usage d'habitation.	Non autorisés	Non autorisés	Non autorisés.
– Constructions à usage industriel, commercial et de bureaux.	Admises si elles ne risquent pas d'entraîner l'implantation de population permanente.	Idem zone A	Idem zone A
– Equipements de superstructures nécessaires à l'activité aéronautique.	Autorisés s'ils ne peuvent être localisés ailleurs.	Idem zone A	Autorisés
– Equipements publics de superstructures.	Autorisés s'ils sont indispensables aux populations existantes et s'ils ne peuvent pas être localisés ailleurs.	Idem zone A	Idem zone A
OPERATIONS DE RENOVATION DES QUARTIERS OU DE REHABILITATION DE L'HABITAT EXISTANT.	Autorisations sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil.	Idem zone A	Admises si secteur déjà urbanisé et desservi par des équipements publics lorsqu'elles n'entraînent pas un accroissement de la capacité d'accueil.
AMELIORATION ET EXTENSION MESUREE OU RECONSTRUCTION DES CONSTRUCTIONS EXISTANTES.	Autorisées s'il n'y a pas d'accroissement assimilable à la construction d'un nouveau logement.	Idem zone A	Admises si secteur déjà urbanisé et desservi par des équipements publics lorsqu'elles n'entraînent pas un accroissement de la capacité d'accueil.

ELABORATION TECHNIQUE

LE PEB EST ÉTABLI À PARTIR D'HYPOTHÈSES À COURT, MOYEN ET LONG TERME. IL EST CONSTITUÉ DE L'ENVELOPPE DES DIFFÉRENTES COURBES D'ÉGAL NIVEAU D'EXPOSITION AU BRUIT OBTENUES POUR CES TROIS HORIZONS.

Données

- Trafic moyen quotidien (nombre de mouvements pour chaque type d'aéronef), obtenu à partir du trafic annuel à l'horizon retenu.
- Définition des procédures de décollage et d'atterrissage en trois dimensions, répartition de ce trafic sur chaque procédure, en fonction de l'infrastructure considérée.
- Répartition du trafic en mouvements sur trois périodes de jour (6h00-18h00), en soirée (18h00-22h00) et de nuit (22h00-6h00).
- Bruit des aéronefs résultant de la base de données avions du logiciel d'INM (*Integrated Noise Model*) exprimé en dB(a).

Méthode de calcul

- Etablissement d'un maillage fictif autour de l'aérodrome,
- Calcul à chaque nœud du cumul énergétique des niveaux sonores liés aux différents aéronefs, les mouvements en soirée étant pris en compte avec un coefficient de pondération égal à 5 et ceux de nuit avec un coefficient de 10 (calcul effectué sur une journée moyenne).
- En reliant les points au sol ayant même indice (1) calculé, on obtient la courbe de niveau de bruit (2) correspondante.

(1) L'indice Lden est caractéristique de l'exposition journalière moyenne au bruit, représentant le niveau d'exposition totale (L) au bruit des avions en chaque point d'un aérodrome, exprimé en décibels (dB).

(2) Les courbes d'égal niveau d'exposition au bruit : il est possible de calculer la valeur de l'indice Lden en tout point du territoire situé aux abords d'un aérodrome soit sur la base du trafic actuel, soit en fonction du bruit engendré par un trafic, dont l'importance est estimée à moyen ou long terme et de la nature des avions alors en exploitation. En reliant entre eux l'ensemble des points ayant la même valeur d'indice, on obtient une courbe de bruit.

LEGITIMITE

TEXTES DE RÉFÉRENCE

- Loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes modifiée par la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000.
- Loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 portant création de l'autorité de contrôle des nuisances sonores aéropor-tuaires (ACNUSA).
- Décret n° 87-339 du 21 mai 1987 définissant les modalités de l'enquête publique relative aux plans d'exposition au bruit des aérodromes.
- Décret n° 87-341 du 21 mai 1987 relatif aux commissions consultatives de l'environnement des aérodromes modifié par le décret n° 2000-127 du 16 février 2000.
- Décret n° 2002-626 du 26 avril 2002 fixant les conditions d'établissement des plans d'exposition au bruit des aérodromes.
- Articles L 147-1 et suivants et R 147-1 et suivants du code de l'urbanisme.
- Arrêté du 28 mars 1988 fixant la liste des aérodromes non classés en catégories A, B ou C devant être dotés d'un PEB.
- Instruction n° 3719/SBA du 17 décembre 1996.
- Circulaire du..... relative à l'établissement et à l'approbation des PEB des aérodromes.

PROCÉDURE D'ÉTABLISSEMENT ET D'APPROBATION DES PEB

PHASE D'ÉTUDE (ETAPE 1)

LANCEMENT DE L'ÉTUDE (Elaboration d'un APPEB : EN L'ÉTAT ACTUEL DES INSTRUCTIONS D'ÉLABORATION NON ENCORE STABILISÉES)

Le Préfet, sur proposition de l'autorité compétente (voir ci-après)

CONSULTATION PRÉALABLE DE LA CCE

Lorsque l'APPEB a été établi, le préfet recueille l'avis de la CCE (si elle existe) sur le choix des valeurs d'indice à prendre en compte pour déterminer les limites extérieures des zones B et C.

DÉCISION D'ÉTABLISSEMENT OU DE RÉVISION Préfet de département

Avec l'accord du ministre chargé des Transports :
Aérodromes d'intérêt national affectés exclusivement ou principalement à l'Aviation civile.
Aérodromes étrangers dont les nuisances affectent le territoire français.

Avec l'accord du ministre chargé de la Défense :
Aérodromes affectés exclusivement ou principalement à la Défense.

NB : le préfet peut délimiter par anticipation pour une durée de deux ans non renouvelable les territoires dans lesquels s'appliquent les restrictions d'urbanisation des zones C et D.

ÉLABORATION TECHNIQUE

- Hypothèses de trafic : DAC ou SSBA (ou CLA pour les militaires)
- Calcul et production : STBA ou SSBA
- Impact urbanisme : DDE (avec, le cas échéant, SSBA) (l'équipe doit être validée).

PHASE D'INSTRUCTION ADMINISTRATIVE (ETAPE 2)

CONSULTATION DES COMMUNES ET, S'IL Y A LIEU DES ÉTABLISSEMENTS PUBLICS DE COOPÉRATION INTERCOMMUNALE

Notification de décision d'établissement ou de révision du PEB + projet de PEB adressés par le Préfet aux communes et établissements publics de coopération intercommunale concernés.
Délai de deux mois accordé pour réponse. Avis réputé favorable si absence de réponse.

CONSULTATION DE L'ACNUSA POUR LES AÉRODROMES VISÉS AU 3 DE L'ARTICLE 266 SEPTIÈME DU CODE DES DOUANES*.

L'ACNUSA recueille au préalable l'avis de la CCE et dispose d'un délai de quatre mois pour émettre son avis.

ou
CONSULTATION DE LA COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT (CCE).

Dès réception des avis des communes, le Préfet de département sur lequel se situe l'aérodrome (ou l'essentiel de sa superficie) saisit la CCE (si elle existe) du projet de PEB et des avis exprimés.
La CCE dispose de deux mois pour formuler ses critiques (si plusieurs départements, le délai court à compter de la dernière saisine) y compris lorsqu'elle est saisie par l'ACNUSA.
Le projet de PEB éventuellement modifié est ensuite soumis à une enquête publique.

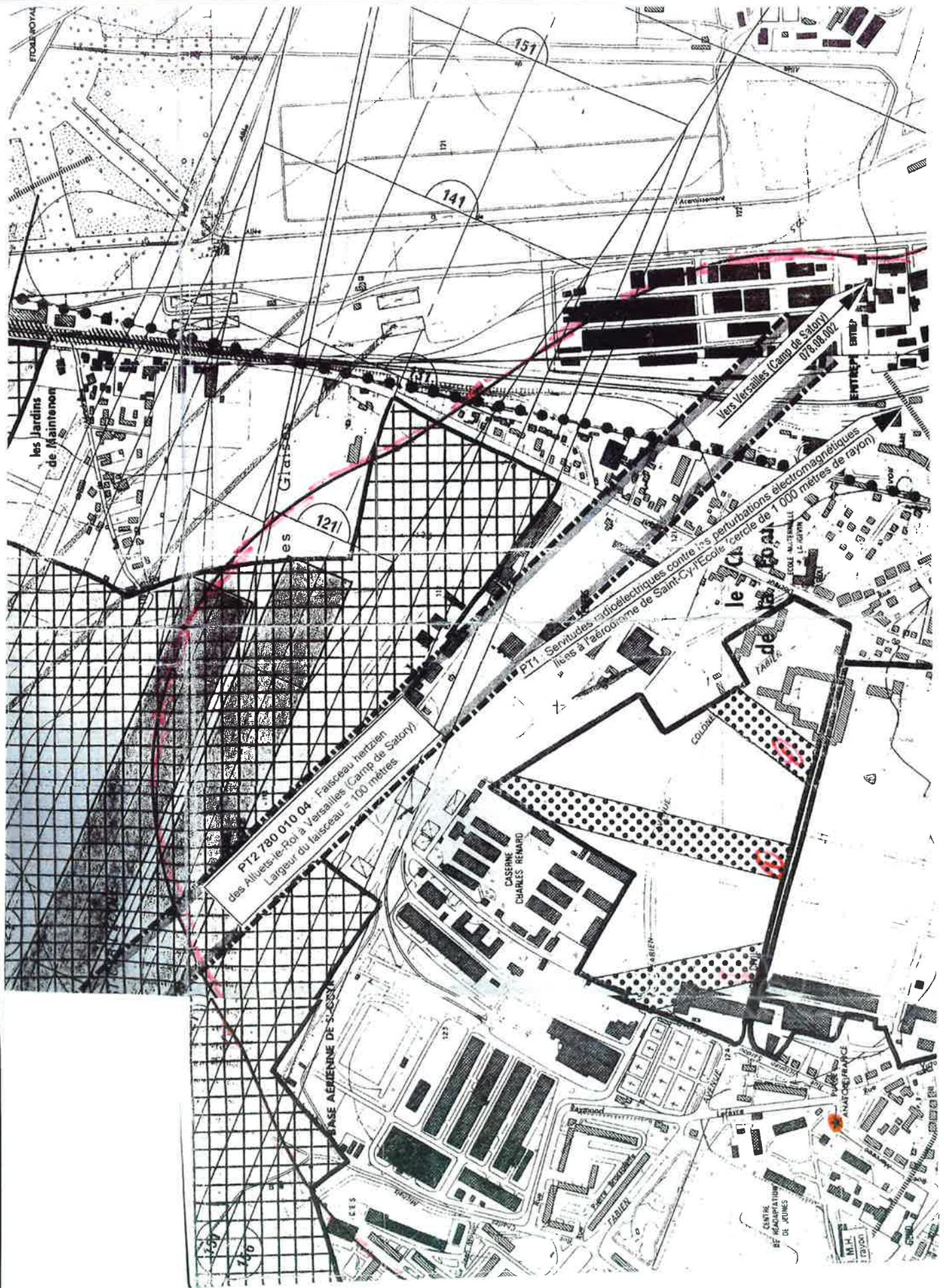
ENQUÊTE PUBLIQUE (CF. DÉCRET N° 87-339 DU 21 MAI 1987)

Le Préfet organise l'enquête et centralise les résultats - Avis d'enquête 15 jours avant le début de l'enquête (publications dans les journaux et affichages en mairies). Durée minimale de l'enquête : 1 mois.
Rapport et avis du Commissaire Enquêteur un mois au plus tard après la fin de l'enquête.
L'ensemble est adressé au Préfet pour approbation.

APPROBATION

Mêmes autorités que celles qui décident de l'établissement ou de la révision du PEB. Copies de l'arrêté et du PEB approuvé sont notifiées aux communes et/ou établissements publics de coopération intercommunale concernés (et mise à disposition du public en ces lieux).
Le PEB est annexé au PLU (plan local d'urbanisme).
Tout au long de la procédure, le porter à connaissance est actualisé, pour veiller à la bonne compatibilité entre le PEB et le PLU.

(*) En 2002, les aérodromes concernés sont : CDG Orly, Nice, Marseille, Lyon, Toulouse, Strasbourg, Bâle-Mulhouse, Bordeaux et Nantes.



PT2 780 010 04 Faisceau hertzien
des Allées-roi à Versailles (Camp de Satory)
Largeur du faisceau = 100 mètres

Vers Versailles (Camp de Satory)
078.08.002

Servitudes radioélectriques contre les perturbations électromagnétiques
liées à l'aérodrome de Saint-Cyr/Ecole (cerce de 1 000 mètres de rayon)

CASERNE
CHARLES RENARD

CENTRE
DE RÉADAPTATION
DE JEUNES

M.H.
LEJEUNE

les Jardins
de Maintenon

les Grands

le Parc
de la Ferté

COLONADE

AVENUE
DE SATORY

AVENUE
DE LA FERTÉ

AVENUE
DE LA RÉPUBLIQUE

FOUR ROYAL

141

151

121

110

109

