

Direction générale de l'Aviation civile

Direction de la sécurité de l'Aviation civile

Direction de la sécurité de l'Aviation civile Nord

Département Surveillance et Régulation d'Athis-Mons

Division Régulation et Développement durable

Subdivision développement durable

Direction Départementale des Territoires des Yvelines

Service de la Planification, de l'aménagement et de la connaissance des territoires

Planification Magnanville

AERODROME DES MUREAUX

ENQUÊTE PUBLIQUE

Rapport de présentation du Projet du Plan d'Exposition au Bruit



Version

V1 du 05/10/2017

Rédacteur

DSAC-N/SR2/RDD/DD

Référence

PPEB/SR2-RDD-DD/LFXU

SOMMAIRE

INTRODUCTION	3
1. GENERALITES SUR LES PLANS D'EXPOSITION AU BRUIT	4
1.1. BASES REGLEMENTAIRES	4
1.1.1. <i>Indicateur de bruit Lden</i>	4
1.1.2. <i>Définition des zones de bruit</i>	4
1.1.3. <i>Restrictions d'urbanisme relatives aux zones de bruit</i>	5
1.2. PROCEDURES D'ELABORATION OU DE REVISION D'UN PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT	7
1.3. METHODE D'ELABORATION OU DE REVISION D'UN PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT	8
1.3.1. <i>Définition des hypothèses de calcul</i>	8
1.3.2. <i>Modélisation des courbes de bruit</i>	8
2. AERODROME LES MUREAUX	9
2.1. SITUATION ACTUELLE ET JUSTIFICATIF DE MISE EN REVISION	9
2.1.1. <i>Situation actuelle de l'aérodrome</i>	9
2.1.2. <i>Justificatif de mise en révision</i>	10
2.2. HYPOTHESES AUX TROIS HORIZONS	10
3. L'AVANT-PROJET DE PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT DES MUREAUX	11
3.1. REPRESENTATION GRAPHIQUE	11
3.2. CHOIX DES LIMITES DES ZONES B ET C	11
3.3. CONSULTATIONS ET APPROBATION DU PEB DES MUREAUX	12
4. LE PROJET DE PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT DES MUREAUX.....	13
4.1. REPRESENTATION GRAPHIQUE	13
4.2. ETUDE COMPARATIVE ENTRE LE PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT EN VIGUEUR ET LE PROJET DE PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT	13
4.3. IMPACTS DU PROJET DE PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT SUR L'URBANISATION DES COMMUNES	17
ANNEXE 1 : <i>Règlementation en vigueur</i>	
ANNEXE 2 : <i>Procédure d'établissement ou de révision d'un Plan d'Exposition au Bruit</i>	
ANNEXE 3 : <i>Trajectographie</i>	
ANNEXE 4 : <i>Répartition du trafic</i>	
ANNEXE 5 : <i>Carte d'environnement sonore 2011</i>	
ANNEXE 6 : <i>Plans aux trois horizons d'étude et APPEB</i>	
ANNEXE 7 : <i>Plan d'exposition au bruit en vigueur</i>	
ANNEXE 8 : <i>Arrêté Préfectoral de mise en révision du Plan d'Exposition au Bruit</i>	
ANNEXE 9 : <i>Avis des communes</i>	
ANNEXE 10 : <i>Compte rendu de la CCE du 05 décembre 2016</i>	
ANNEXE 11 : <i>Arrêté Préfectoral de mise en procédure d'enquête publique</i>	
ANNEXE 12 : <i>Glossaire</i>	

INTRODUCTION

Le PEB est un instrument juridique destiné à maîtriser l'urbanisation autour des aérodromes en limitant les droits à construire dans les zones de bruit et en imposant une isolation acoustique renforcée pour les constructions autorisées dans les zones de bruit. C'est un document d'urbanisme opposable à toute personne publique ou privée. Il doit être annexé au plan local d'urbanisme (PLU), au plan de sauvegarde et de mise en valeur et à la carte communale. Les dispositions des PLU doivent être compatibles avec les prescriptions du PEB en vigueur.

Le PEB vise à éviter que de nouvelles populations ne soient exposées aux nuisances sonores générées par l'activité de l'aérodrome considéré. Ainsi, il réglemente l'utilisation des sols aux abords des aérodromes en vue d'interdire ou d'y limiter la construction de logements, dans l'intérêt même des populations, et d'y prescrire des types d'activités peu sensibles au bruit ou plus compatibles avec le voisinage d'un aérodrome.

Outre l'objectif premier de maîtrise de l'urbanisation à travers le droit à construire, le PEB autorise le renouvellement urbain des quartiers existants dans les zones de bruit et introduit des obligations en matière d'information des riverains.

Les textes de référence en matière de PEB sont codifiés et repris dans le Code de l'urbanisme (articles L.112-3 à L.112-17 et articles R. 112-1 à R. 112-17).

L'objet du présent rapport est de présenter le projet de PEB de l'aérodrome de Les Mureaux, soumis à PEB au titre de l'article L112-5 du code de l'urbanisme.

1. Généralités sur les Plans d'Exposition au Bruit

1.1. Bases réglementaires

La liste des textes réglementaires applicables ainsi que des extraits pertinents sont joints en **Annexe 1**.

1.1.1. Indicateur de bruit Lden

La France a adopté en 2002 l'indice L_{den} (Level Day/Evening/Night, article R112-1 du code de l'urbanisme) pour l'élaboration des PEB. Il est également prescrit au niveau communautaire (directive 2002/49/CE du Parlement européen du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement).

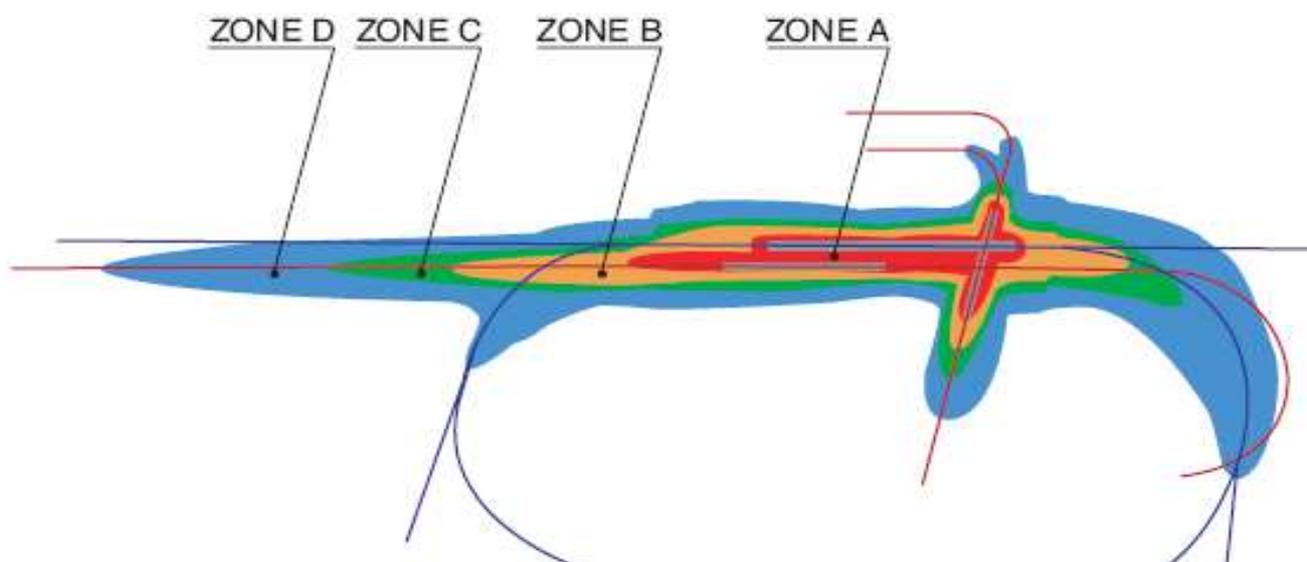
L'indice L_{den} est un indice de bruit, exprimé en dB(A), qui représente le niveau d'exposition totale au bruit des avions en chaque point de l'environnement d'un aérodrome. Il tient compte :

- du niveau sonore moyen du passage des avions pendant chacune des trois périodes de la journée c'est à dire le jour (06h00-18h00), la soirée (18h00-22h00) et la nuit (22h00-06h00) ;
- d'une pénalisation du niveau sonore selon cette période d'émission : le niveau sonore moyen de la soirée est pénalisé de 5 dB(A), ce qui signifie qu'un mouvement opéré en soirée est considéré comme équivalent à environ trois mouvements opérés de jour. Le niveau sonore de la nuit est quant à lui pénalisé de 10 dB(A), c'est-à-dire qu'un mouvement de nuit équivaut à 10 mouvements opérés de jour.

En reliant les points de même indice, on obtient des courbes, dites isophoniques. Dans la zone comprise à l'intérieur de la courbe isophonique, le bruit est supérieur à l'indice considéré (par exemple 70 dB (A) dans la zone A). A l'extérieur de cette courbe, le bruit est inférieur et décroît à mesure que l'on s'éloigne.

1.1.2. Définition des zones de bruit

Le PEB définit 3 (voire 4) zones de bruit autour d'un aérodrome. Les zones de bruit du PEB sont basées sur des hypothèses à court, moyen et long termes de développement et d'utilisation de l'aérodrome.



05/10/2017

	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
Cas général, règle de droit commun	$L_{den} \geq 70$	$70 > L_{den} \geq (65 \text{ à } 62)$	$(65 \text{ à } 62) > L_{den} \geq (57 \text{ à } 55)$	$(57 \text{ à } 55) > L_{den} \geq 50$
Aérodromes visés à l'article R.112-2 du code de l'urbanisme	$L_{den} \geq 70$	$70 > L_{den} \geq (65 \text{ à } 62)$	$(65 \text{ à } 62) > L_{den} \geq (57 \text{ à } 52)$	$(57 \text{ à } 52) > L_{den} \geq 50$

L'aérodrome des Mureaux objet de ce présent rapport entre dans la catégorie des aérodromes visés à l'art. R112-2 du code de l'urbanisme. Les différentes zones seront donc délimitées comme suit :

- **Zone de bruit fort A** : Zone comprise à l'intérieur de la courbe d'indice L_{den} 70.
- **Zone de bruit fort B** : Zone comprise entre la courbe d'indice L_{den} 70 et la courbe dont l'indice peut être fixé **entre les valeurs L_{den} 65 et L_{den} 62.**
- **Zone de bruit modéré C** : Zone comprise entre la limite extérieure de la zone B et la courbe correspondant à une **valeur de l'indice L_{den} choisie entre 57 et 52.**
- **Zone de bruit D** : Zone comprise entre la limite extérieure de la zone C et la courbe d'indice L_{den} 50.

La délimitation d'une zone D est facultative pour l'aérodrome des Mureaux.

En effet la zone D est obligatoire pour les aérodromes visés au I de l'article 1609 quatervicies A du code général des impôts, c'est à dire les aérodromes pour lesquels le nombre annuel des mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes a dépassé 20 000 lors de l'une des 5 années civiles précédentes. **L'aérodrome des Mureaux** ne fait pas partie de ces aérodromes.

1.1.3. Restrictions d'urbanisme relatives aux zones de bruit

Le PEB prescrit des restrictions d'urbanisation pour les constructions à usage d'habitation et pour les équipements publics ou collectifs, le principe général consistant à ne pas accroître la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances sonores. Les constructions nouvelles autorisées dans les zones de bruit doivent faire l'objet de mesures d'isolation acoustique renforcée.

La zone D ne donne pas lieu à des restrictions de droit à construire.

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

05/10/2017

	ZONE A	ZONE B	ZONE C	ZONE D
CONSTRUCTIONS NOUVELLES				
Logements nécessaires à l'activité aéronautique ou liés à celle-ci	Autorisés*			Autorisés*
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales admises dans la zone	Autorisés* dans les secteurs déjà urbanisés	Autorisés*		
Constructions directement liées ou nécessaires à l'activité agricole				
Equipements publics ou collectifs	Autorisés* s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes		Autorisés*	
Constructions individuelles non groupées	Non autorisées		Autorisées* si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par des équipements publics et si elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances	
Autres types de constructions nouvelles à usage d'habitation (exemples : lotissements, immeubles collectifs à usage d'habitation)	Non autorisés		Opérations de reconstruction autorisées* si rendues nécessaires par une opération de démolition en zone A ou B, dès lors qu'elles n'entraînent pas d'accroissement de la population exposée aux nuisances, que les normes d'isolation phonique fixée par l'autorité administrative sont respectées et que le coût d'isolation est à la charge exclusive du constructeur	
INTERVENTIONS SUR L'EXISTANT				
Rénovation, réhabilitation, amélioration, extension mesurée ou reconstruction des constructions existantes	Autorisés* sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances			Autorisés*
Opération de réhabilitation et de réaménagement urbain	Non autorisées		Autorisées* sous réserve de se situer dans un des secteurs délimités pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existant, à condition de ne pas entraîner d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores	

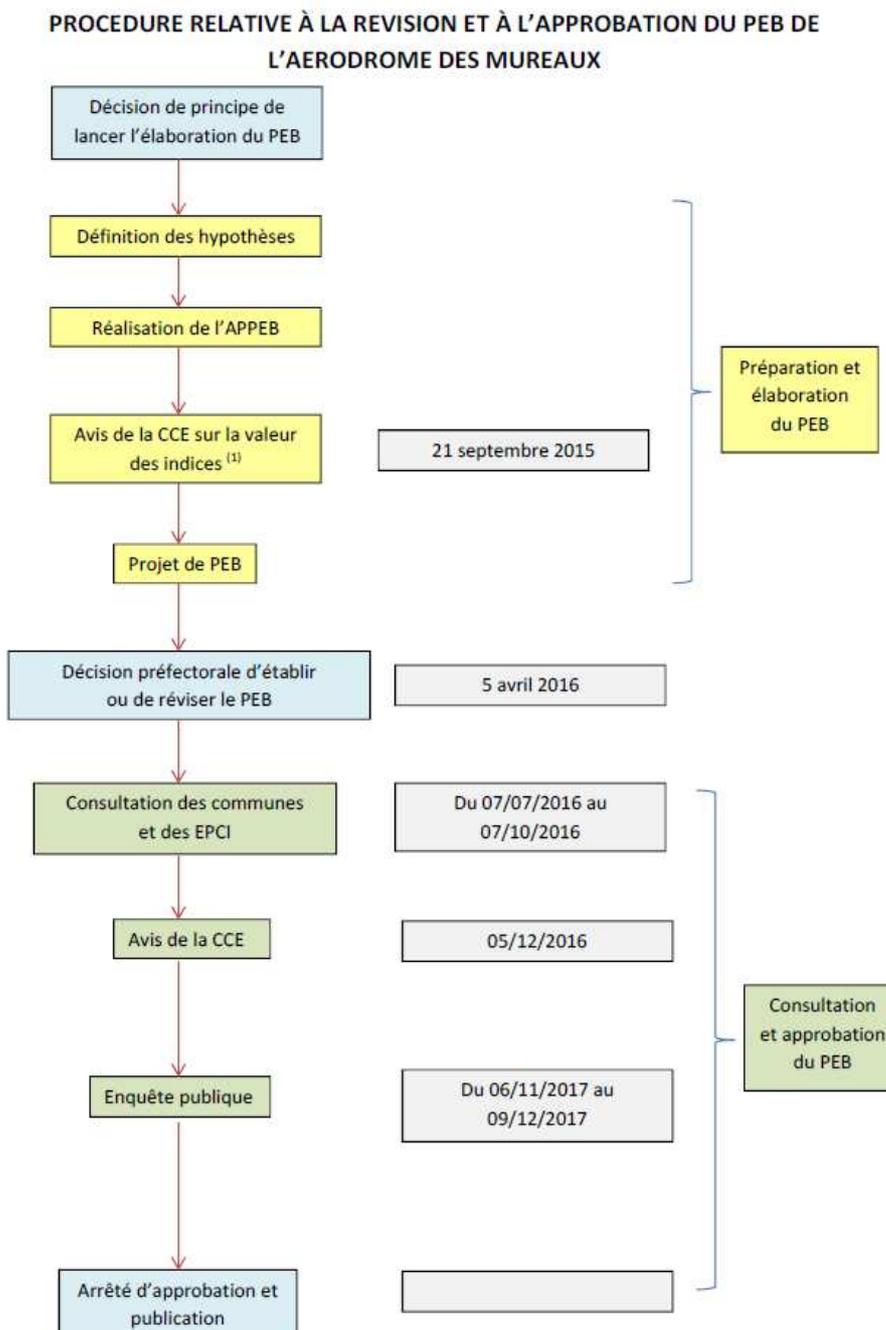
* sous réserve d'une isolation acoustique et de l'information des futurs occupants

1.2. Procédures d'élaboration ou de révision d'un Plan d'Exposition au Bruit

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

- la première étape aboutit à la définition du projet et à la décision d'élaboration ou de mise en révision du PEB ;
- la seconde étape est consacrée au processus de consultation réglementaire et doit aboutir à l'approbation du nouveau PEB.

Le détail de la procédure est repris en **Annexe 2** au présent rapport de présentation.



⁽¹⁾ Le préfet recueille l'avis de la CCE, lorsqu'elle existe, sur les valeurs de l'indice Lden à prendre en compte pour déterminer les limites extérieures des zones B et C.

1.3. Méthode d'élaboration ou de révision d'un Plan d'Exposition au Bruit

1.3.1. Définition des hypothèses de calcul

Il est nécessaire d'établir, pour les trois horizons, des prévisions réalistes concernant :

- Les infrastructures
- Les procédures de navigation aérienne

Les trajectoires sont modélisées par la subdivision Développement Durable de la DSAC/Nord à partir des trajectoires publiées sur les cartes de navigation aérienne (VAC), mises en parallèle avec la trajectographie réelle et validées par les usagers du terrain.

Pour une modélisation réaliste du bruit généré, les trajectoires des aéronefs ne peuvent être assimilées à des systèmes de type filaire constitués de rails, que les avions suivraient avec précision. L'organisation de la circulation aérienne, les variables de pilotage et de météorologie conduisent nécessairement à une dispersion des trajectoires réelles. Afin de s'approcher au plus près de la réalité, il est appliqué aux trajectoires modélisées une dispersion théorique de 6 sous-trajectoires venant s'ajouter à la trajectoire nominale. La plus grosse partie du trafic est affectée à la trajectoire nominale et le reste réparti entre les sous-trajectoires, le trafic diminuant avec l'éloignement de la trajectoire nominale.

- Les conditions d'exploitation

L'aérodrome des Mureaux remplissant les critères définis dans l'article R.112-2 du code de l'urbanisme, le calcul de bruit s'effectuera sur un nombre de jours représentatifs compris entre 180 et 365. Un jour représentatif ou journée caractéristique est une journée représentative du trafic habituel sur la plateforme, c'est-à-dire pendant laquelle les procédures de circulation aérienne standardisées habituelles ont été utilisées.

Les statistiques de trafic journalier fournis par les usagers permettent de définir le nombre de jours représentatifs pour les différentes activités et pour une année. Si le nombre de jours fourni par les usagers est inférieur à 180, le résultat retenu sera 180, pour entrer en adéquation avec l'article R112-2 du code de l'urbanisme.

- Le trafic

- Nombre de mouvements annuels donné par le gestionnaire de la plateforme, le Syndicat Intercommunal à Vocation Unique AD Les Mureaux.
- Répartition par type d'activité (avions, ULM, hélicoptères), puis par type d'appareil : les types d'aéronefs retenus pour la modélisation sont les appareils les plus proches en termes d'empreinte sonore ou, si le modèle existe, l'appareil lui-même ; tous les appareils motorisés sont pris en compte, y compris les appareils non basés.
- Répartition par QFU, type de trajectoires (tours de piste, départs ou arrivées) puis par procédure de vol. Les transits ne sont pas pris en compte.
- Répartition par période de la journée (jour, soir, nuit).

1.3.2. Modélisation des courbes de bruit

Toutes les hypothèses précédemment énoncées sont entrées dans le logiciel INM 7.0d (Integrated Noise Model) développé par l'administration américaine de l'aviation civile (FAA).

Ce logiciel intègre une base de données recensant les empreintes acoustiques de nombreux appareils servant de substitution aux aéronefs réellement rencontrés sur la plateforme si ces derniers ne font pas

partie de la base de données citée. A l'issue de la compilation des données, le logiciel calcule tous les niveaux de bruit résultant des activités aériennes renseignées.

Les courbes de bruit ainsi modélisées sont ensuite exportées vers MapInfo Professional ® 12.5 (logiciel Système d'Information Géographique) permettant de les géoréférencer dans un système de coordonnées en adéquation avec le fond de carte IGN SCAN 25 ® sur lequel elles seront apposées.

2. Aérodrome des Mureaux

2.1. *Situation actuelle et justificatif de mise en révision*

2.1.1. *Situation actuelle de l'aérodrome*

L'aérodrome des Mureaux (code OACI : LFXU) est un aérodrome civil de catégorie C, ouvert à la circulation aérienne publique (CAP), situé sur les communes des Mureaux et Verneuil sur Seine, département des Yvelines (Ile de France), à 2km Est/Nord-Est de la commune des Mureaux et à environ 30 minutes de Paris. Il est exploité par le Syndicat Intercommunal à Vocation Unique AD Les Mureaux. Actuellement l'aérodrome, capable d'assurer un service SSLIA de niveau 1, est en espace aérien de classe G. Il est non contrôlé et ne dispose pas d'un service automatique de diffusion (ATIS).

➤ Infrastructures

- une piste nord en herbe orientée est/ouest (10L/28R) longue de 1950 m et large de 50 m
- une piste sud en herbe orientée est/ouest (10R/28L) longue de 1950 m et large de 50 m

Toutes deux possèdent un seuil décalé de 500 m utilisable à l'atterrissage des avions.



Piste 10L/28R



Piste 10R/28L

➤ Procédures de navigation aérienne

Les trajectoires sont décrites en **Annexe 3**.

La hauteur des tours de pistes est de **1000 ft** pour tous les avions.

Par soucis de lisibilité, la dispersion théorique n'est pas représentée mais elle est cependant appliquée à chaque trajectoire lors de la modélisation.

➤ Les conditions d'exploitation

Le tableau ci-dessous récapitule les chiffres retenus pour les différentes activités exercées sur la plateforme.

Activité	Aviation générale	ULM
Nombre de jours retenu	180	180

➤ Le trafic

Le trafic réel 2011 se décompose de la manière suivante :

<i>Avions</i>	<i>11 337 mouvements</i>
<i>ULM</i>	<i>265 mouvements</i>
<i>Total</i>	<i>11 602 mouvements</i>

1 mouvement correspond à 1 décollage, 1 atterrissage ou 1 tour de piste.

La répartition du trafic est basée sur l'analyse du trafic 2011, et est décomposée dans plusieurs tableaux présentés en **Annexe 4**.

Concernant la typologie des appareils, on remarque que ce sont pour la majorité des monomoteurs à pistons.

➤ Carte d'environnement sonore 2011

La carte d'environnement sonore représentant le trafic réel en 2011 est présentée en **Annexe 5**.

2.1.2. Justificatif de mise en révision

Actuellement, le Plan d'Exposition au Bruit de 1985 est toujours en vigueur. Ce PEB prenait en compte une activité militaire qui n'est aujourd'hui plus d'actualité.

La modification des trajectoires et de la piste contribue aussi à cette révision.

De plus la parution du décret concernant les aérodromes d'aviation générale, le 26 décembre 2012, modifie le mode de calcul et permet d'obtenir des évolutions dans le sens de la prise en compte des spécificités des aérodromes supportant un trafic limité et irrégulier.

Egalement, il offre un éventail plus grand concernant le choix de la valeur de l'indice Lden à retenir pour la courbe correspondant à la limite extérieure de la zone C.

2.2. Hypothèses aux trois horizons

Les infrastructures, les trajectoires ainsi que les conditions d'exploitation restent celles décrites dans la situation actuelle de l'aérodrome.

La répartition du trafic reste inchangée, sauf la répartition par activité (avions, ULM) ainsi que le nombre total de mouvements.

Les tableaux ci-dessous présentent ces modifications à court, moyen et long terme.

Hypothèse court terme à 5 ans

<i>Avions</i>	<i>12 703 mouvements</i>
<i>ULM</i>	<i>297 mouvements</i>
Total	13 000 mouvements

Hypothèse moyen terme à 10 ans

<i>Avions</i>	<i>14 658 mouvements</i>
<i>ULM</i>	<i>342 mouvements</i>
Total	15 000 mouvements

Hypothèse long terme à 15 ans

<i>Avions</i>	<i>19 545 mouvements</i>
<i>ULM</i>	<i>455 mouvements</i>
Total	20 000 mouvements

Les courbes d'environnement sonore représentant le trafic réel 2011, court, moyen et long terme sont présentées en **Annexe 6**.

3. L'avant-projet de Plan d'Exposition au Bruit des Mureaux**3.1. Représentation graphique**

Le plan de l'APPEB est présenté en **Annexe 6**.

3.2. Choix des limites des zones B et C

Compte tenu :

- des prescriptions de l'article R.112-3 du code de l'urbanisme, autorisant pour les aérodromes existants le choix de la courbe extérieure de la zone B entre les valeurs d'indice Lden 65 à 62, le choix de la courbe extérieure de la zone C entre les valeurs d'indice Lden 57 à 52 ;
- **de l'avis de la commission consultative de l'environnement en date du 21 septembre 2015 ;**

Le préfet a décidé :

- **de retenir la valeur d'indice 62 comme limite extérieure de la zone B,**
- **de retenir la valeur d'indice 52 comme limite extérieure de la zone C,**
- **d'instituer une zone D d'information et d'isolation acoustique renforcée, dans un souci de transparence maximale.**

3.3. Consultations et approbation du PEB des Mureaux

3.3.1. Consultations

- Consultations des communes ou établissements publics de coopération intercommunale :

La décision de révision du PEB a été notifiée pour avis, accompagnée du projet de PEB, aux maires des communes concernées dans le cadre des consultations prévues aux articles R.112-10 à R.112-14 du code de l'urbanisme. Elle a été publiée dans deux journaux locaux et affichée dans chaque mairie concernée ainsi qu'à la Communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise (GPSO).

Les communes des Mureaux et de Verneuil sur Seine, après délibération, ont émis un avis favorable sur le projet de révision du PEB.

La Communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise et la commune de Meulan sur Seine n'ont pas donné de réponses dans les délais, l'avis est réputé favorable (article R.112-13 du code de l'urbanisme).

- Consultation de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome (CCE) :

La CCE s'est réuni le 5 décembre 2016 et a émis un avis favorable au Projet de Plan d'Exposition au Bruit.

3.3.2. Enquête publique et approbation

À l'issue des différentes consultations, le Préfet soumet à enquête publique le projet de PEB éventuellement modifié en fonction des avis recueillis.

Le président du tribunal administratif est saisi par le Préfet en vue de la désignation d'un commissaire enquêteur. Le Préfet prend ensuite un arrêté organisant cette enquête ; cet arrêté doit être affiché à la mairie de chaque commune concernée par le PEB et dans la zone publique de l'aérodrome et publié dans deux journaux locaux, 15 jours avant le début de l'enquête et durant ses huit premiers jours. La durée minimale de l'enquête est d'un mois, le rapport et l'avis du commissaire enquêteur intervenant au plus tard dans un délai d'un mois à l'issue de l'enquête publique.

Après avoir recueilli les avis, le commissaire enquêteur remet au Préfet le dossier d'enquête avec son rapport et ses conclusions ; le projet de PEB peut être modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique.

Le Préfet prend ensuite un arrêté approuvant le PEB après accord exprès du Ministre chargé de l'Aviation civile (pour les aérodromes d'intérêt national).

L'arrêté d'approbation et le PEB doivent être tenus à la disposition du public en mairie, aux sièges des EPCI et en Préfecture. L'avis de mise à disposition doit être publié dans deux journaux locaux et affiché en mairie et aux sièges des EPCI.

05/10/2017

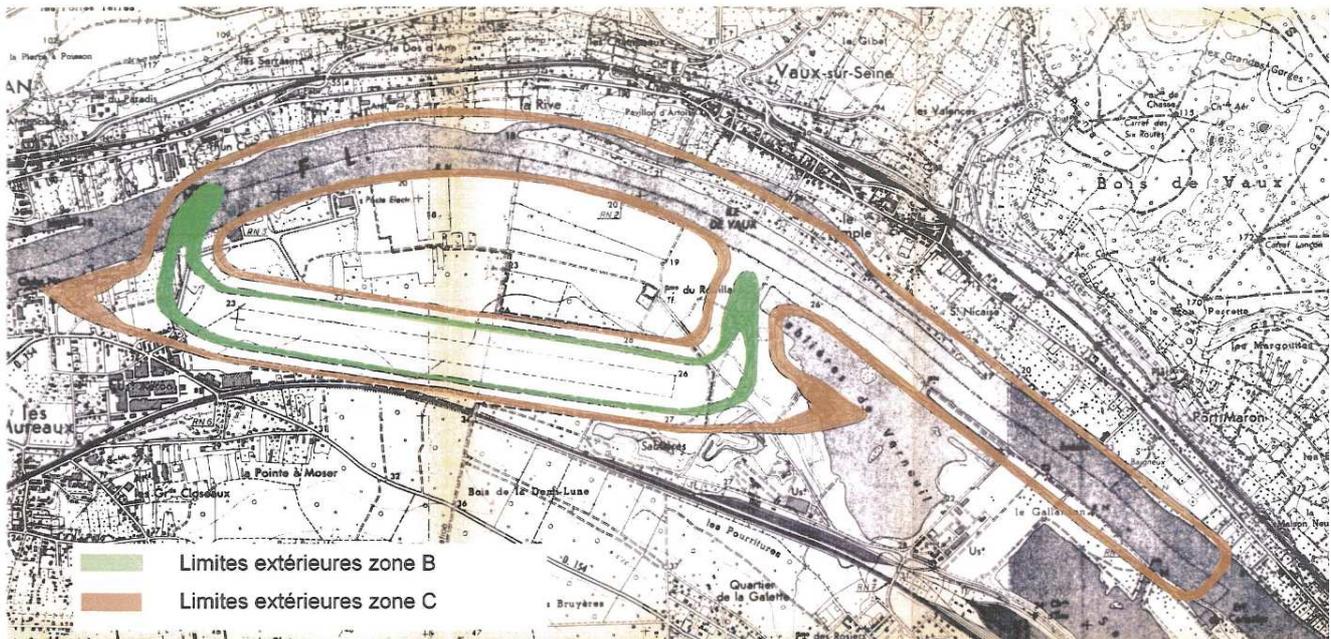
4. Le projet de Plan d'exposition au Bruit des Mureaux

4.1. *Représentation graphique*

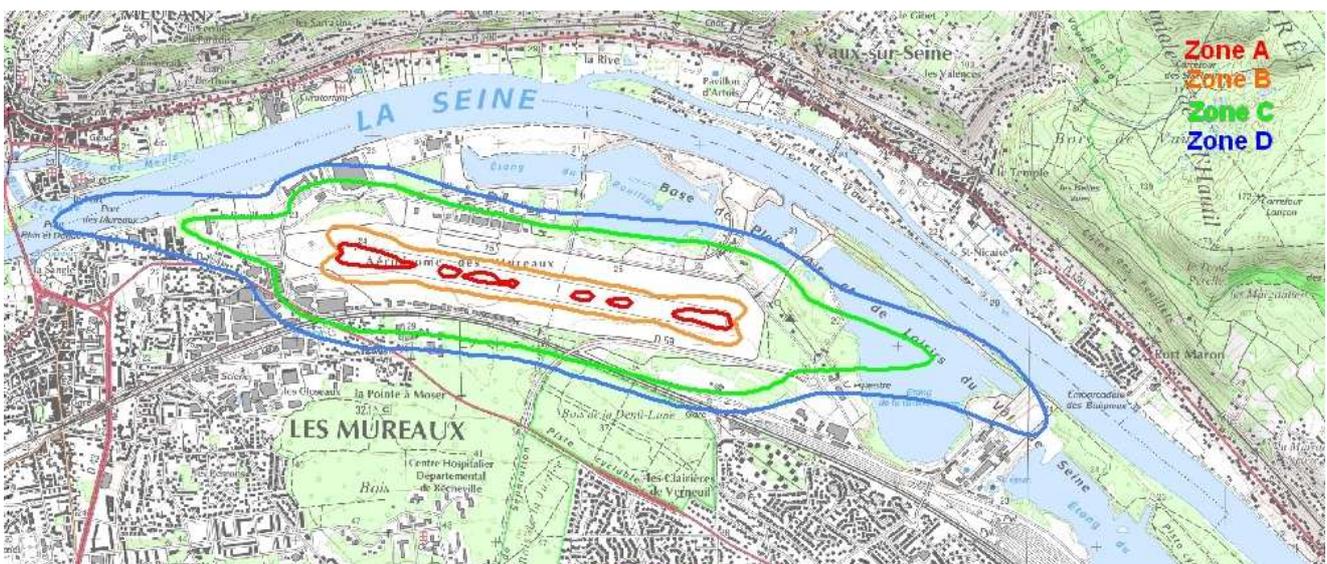
Etabli à l'échelle 1/25 000ème, l'ensemble des quatre courbes résultant du choix des indices devient la représentation graphique du projet de PEB soumis à l'instruction administrative réglementaire.

Celle-ci est jointe au présent rapport.

4.2. *Etude comparative entre le Plan d'Exposition au Bruit en vigueur et le Projet de Plan d'Exposition au Bruit*



Courbes PEB en vigueur



Courbes PPEB

Il existe une nette différence entre la forme générale des courbes du Plan d'Exposition au Bruit en vigueur et la forme de celles du présent projet. Cette différence s'explique en partie par la perte de l'activité militaire ainsi que par le changement de mode de calcul des PEB, et également par la modification des trajectoires et de la piste.

05/10/2017

On constate que les nouvelles courbes d'environnement sonore de la zone B sont plus proches des pistes.

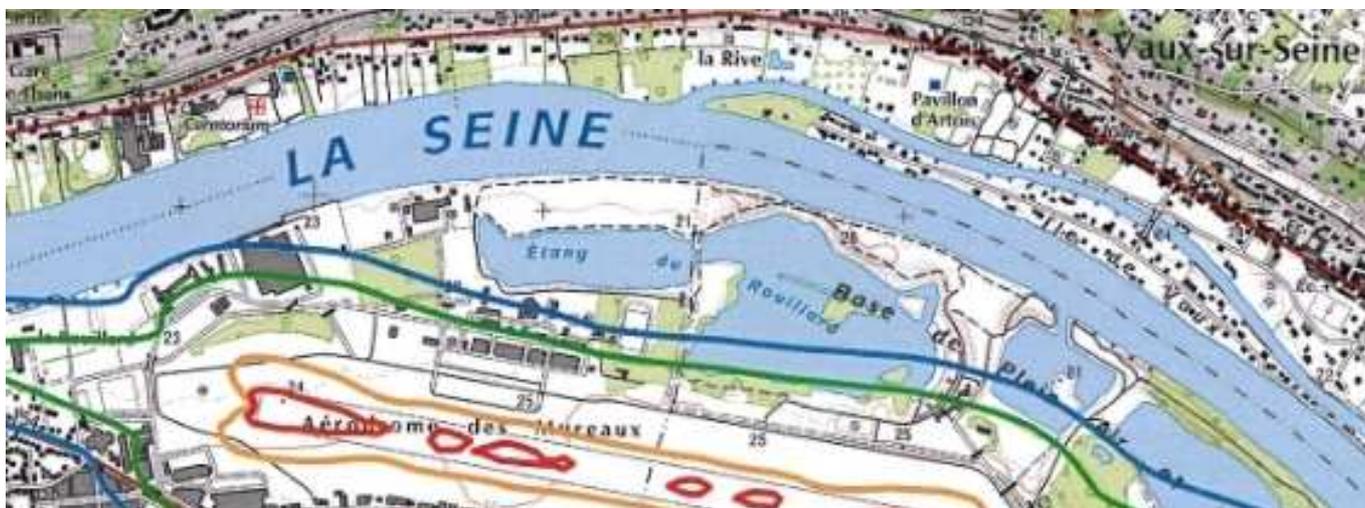
De plus, la nouvelle zone C est plus étendue au nord et au sud des pistes. À l'est, elle est beaucoup plus réduite que l'ancienne zone, alors qu'à l'ouest la nouvelle zone est sensiblement équivalente à celle en vigueur.

Le projet introduit également une zone D qui n'existe pas dans le PEB en vigueur. Cette zone se présente comme un prolongement de la nouvelle zone C.

➤ Secteur nord



Courbes PEB en vigueur



Courbes Projet de PEB

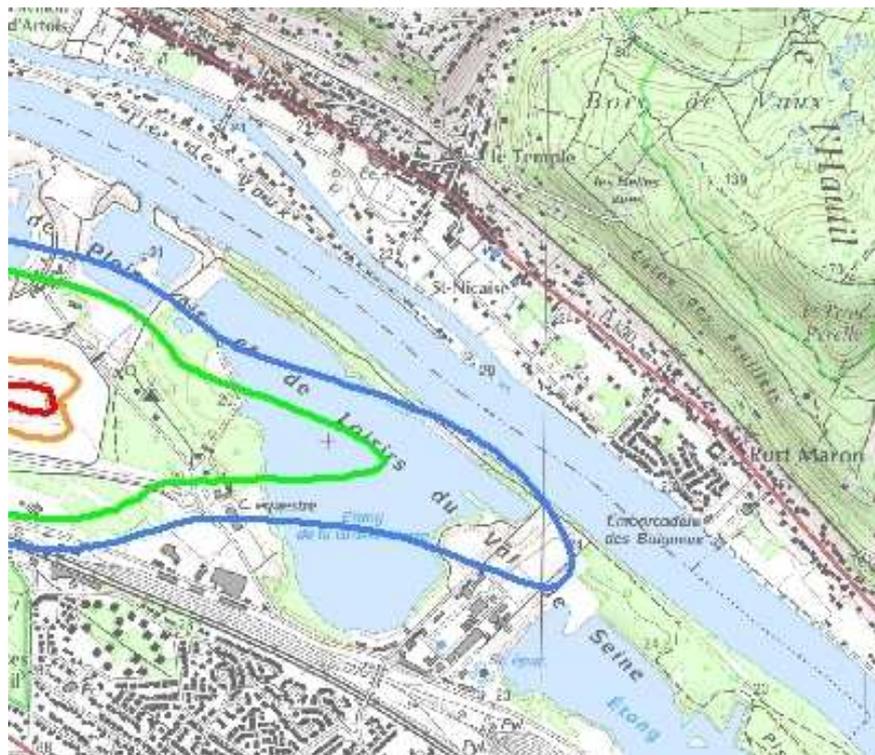
Au nord, la zone C du PEB en vigueur englobait la Seine et protégeait la partie sud de la commune de Vaux-sur-Seine.

Dans le projet PEB, cette zone C longe les installations de l'aérodrome.

La zone B du PEB en vigueur remontait sur le nord en bout de piste en raison des trajectoires départ et arrivée des avions militaires. La courbe de la zone B du projet de PEB reste à proximité des pistes.

La zone D du projet de PEB est parallèle à la zone C et peu éloignée de celle-ci.

05/10/2017

➤ Secteur estCourbes PEB en vigueurCourbes Projet de PEB

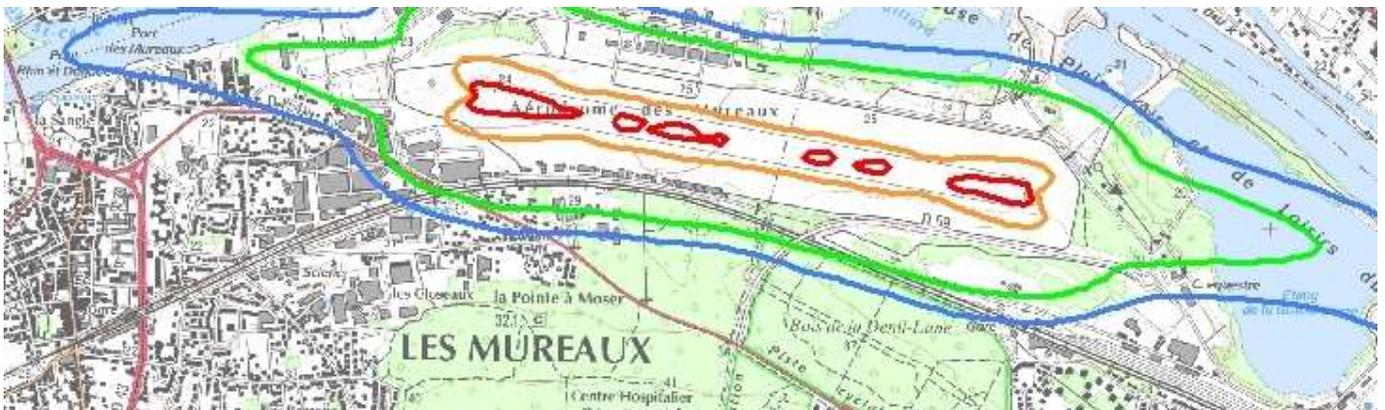
À l'est de la plateforme, la courbe de la zone C du projet de PEB se termine sur une partie de l'étang de la Grosse Pierre sans remonter vers le nord. Cette situation est due au fait que les tours de piste s'effectuent aujourd'hui en partie sud de l'aérodrome et à l'absence des avions militaires qui effectuaient les départs et arrivées par la Seine.

05/10/2017

➤ Secteur sud



Courbes PEB en vigueur



Courbes Projet de PEB

La zone sud de la plateforme est impactée au-delà de la voie ferrée et ceci principalement sur la commune des Mureaux. La commune de Verneuil-sur-Seine n'est que peu impactée sur la partie sud de la plateforme.

On retrouve une configuration identique à la partie Est de l'aérodrome où la zone C n'atteint pas la Seine et ne remonte pas vers le nord.

La zone D ne franchit pas la Seine.

4.3. Impacts du Projet de Plan d'Exposition au Bruit sur l'urbanisation des communes

Présentation des différentes zones des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) :

UR : Zone correspondant au terrain de l'aérodrome de loisir, destinée à l'implantation des équipements et activités directement liés à l'utilisation de l'aérodrome n'autorisant que les constructions liées au fonctionnement de l'aérodrome.

UE : Zone destinée à recevoir tous types d'activités économiques et permettant leur développement mesuré et équilibré dans un contexte de diversité des fonctions.

UEs : Secteur destiné à recevoir les activités économiques d'importance stratégique à l'échelle européenne, notamment liées à l'aéronautique.

N : Zone naturelle et forestière qu'il convient de protéger. Cet espace a pour vocation les loisirs de plein air, la promenade.

N1 : Secteur de la zone N dans lequel sont admis les équipements publics ou collectifs liés à la nature de la zone.

UBp : Secteur correspondant aux zones pavillonnaires existantes. Le règlement propose la conservation d'une typologie urbaine de petit gabarit (maisons individuelles). Ce secteur est destiné à accueillir de l'habitat ainsi que les activités de proximité qui y sont rattachées.

UA : Zone à dominante d'habitat caractérisée par la mixité des activités qui y sont permises. La réglementation tend à préserver les qualités du tissu ancien.

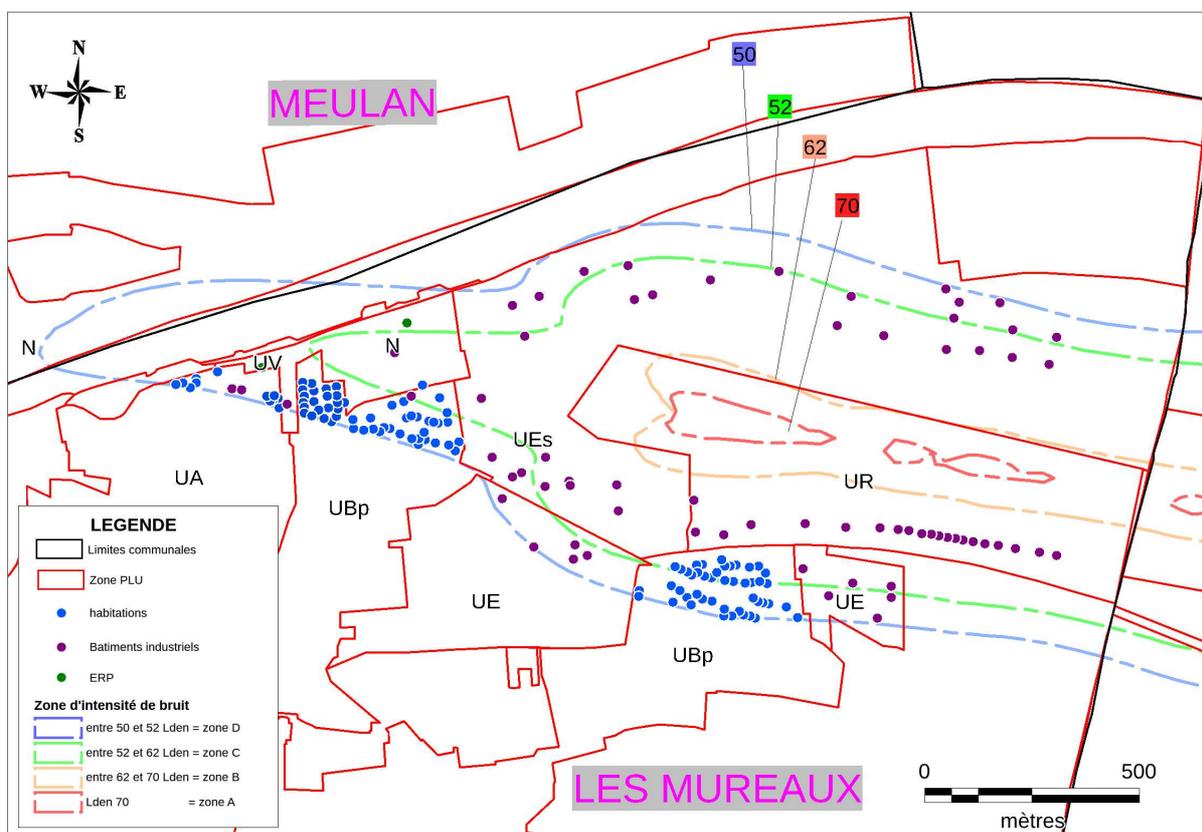
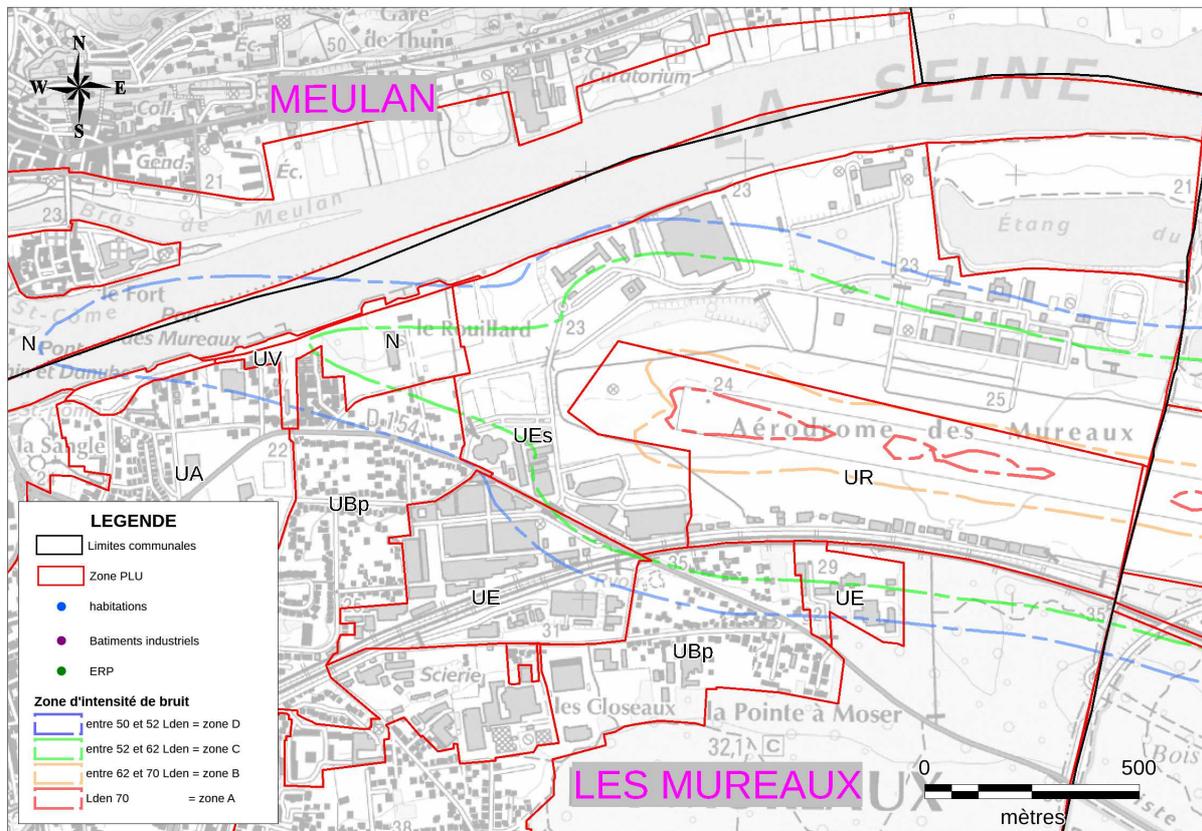
UV : Zone urbanisée d'intérêt patrimonial de par sa qualité et sa composition, correspondant aux parcs, jardins familiaux et équipements de bords de Seine. Elle est destinée aux équipements relatifs à l'activité portuaire, nautique, de loisirs, et aux installations s'y rattachant.

UI : Il s'agit d'une zone équipée, réservée aux activités économiques industrielles, artisanales, de services, bureaux.

UIA : Zone correspondant au terrain de l'aérodrome de loisir, elle est destinée à l'implantation des équipements et activités directement liés à l'utilisation de l'aérodrome.

AUM1 : Zone urbanisable sous conditions : projet d'ensemble, commerces et services dans la mesure où ils ne sont pas en contradiction avec le caractère de la zone ou incompatibles avec le paysage et ne portant pas atteinte à la salubrité et la sécurité. Sont interdites les activités industrielles ou commerciales risquant de nuire à l'environnement.

COMMUNE DES MUREAUX



05/10/2017

Document d'urbanisme: PLU approuvé le 4 juillet 2013

Typologie des zones touchées par le PEB sur la commune : 1 zone UR, 2 zones UE, 1 zone UEs, 1 zone N, 2 zones UBp, 1 zone UA, 1 zone UV.

La zone UBp est la plus dense en bâtiments d'habitations existantes (localisés par les points bleus sur le plan d'illustration).

Tableau d'estimation du nombre de bâtiments touchés par les différentes courbes:

Zones	A	B	C	D	
Lden	L70	L62	L52	L50	Total
Habitations			26	84	110
Bâtiments industriels			45	23	68
Établissements recevant du public (ERP)				2	2

Population concernée par le PEB estimée : 275 personnes.

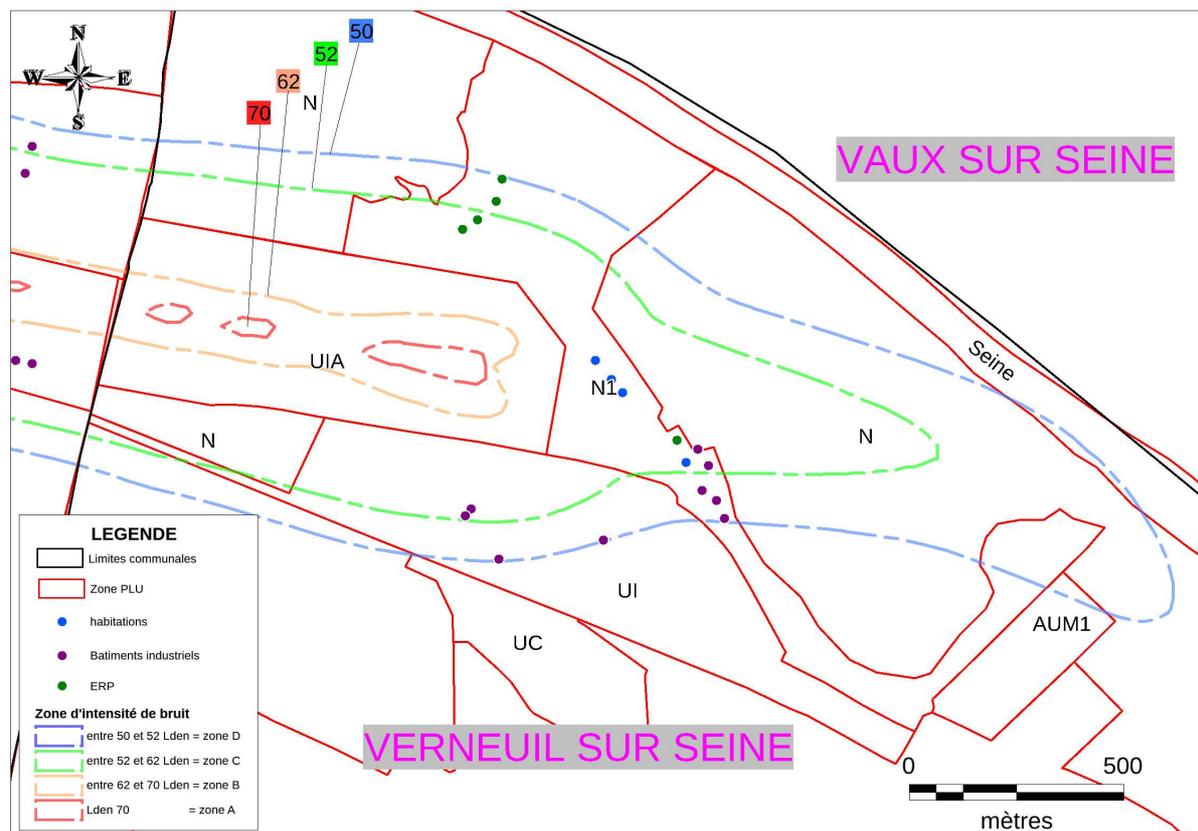
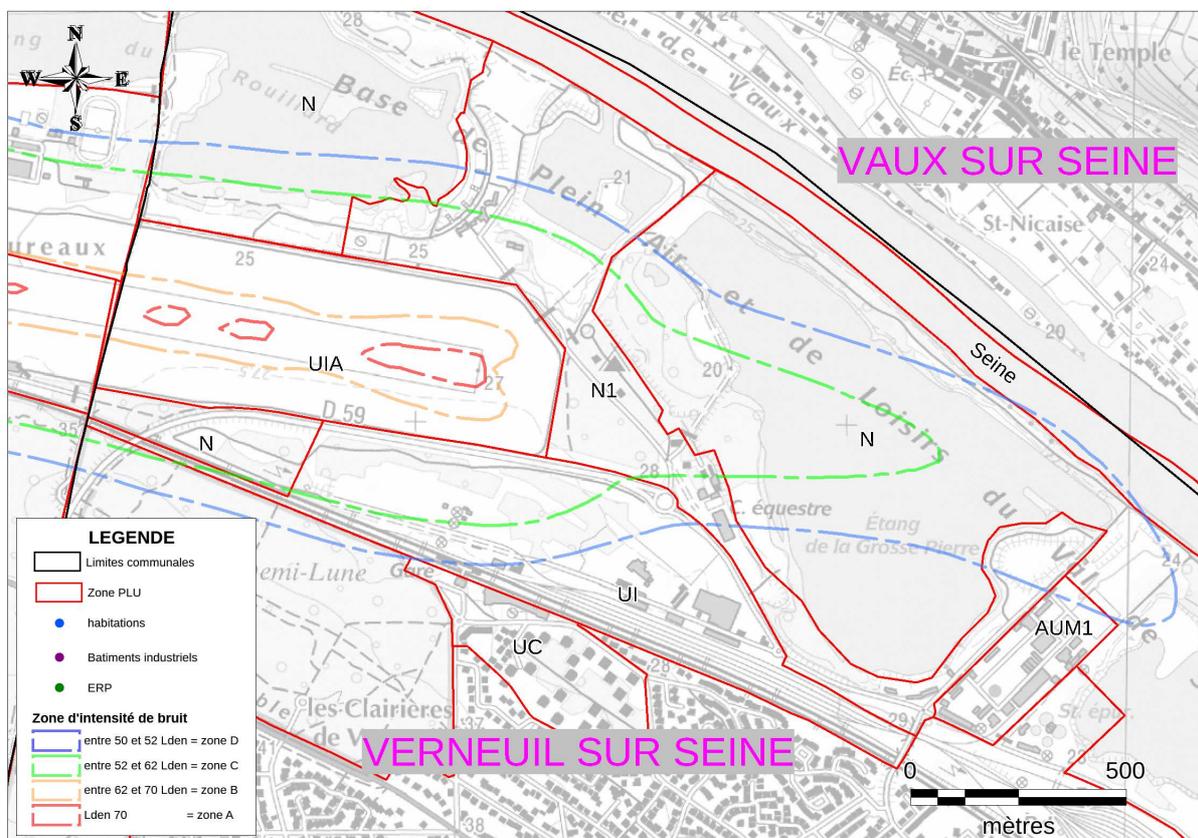
12 192 logements ont été recensés en 2011 pour une population de 30 739 habitants. Il en résulte 2,5 habitants par logement ($110 \times 2,5 = 275$).

Conséquences en termes d'urbanisme pour la commune :

Après analyse des différentes zones inscrites au règlement du PLU, le tableau ci-dessous (dernière colonne) exprime la compatibilité du règlement avec les limitations du droit de construire dans les zones de bruit de l'article L.112-10 du Code de l'Urbanisme.

Zone PLU	Zone PEB fixée	PEB plus restrictif que, ou moins que le PLU
UR	A	PEB < PLU
	B	PEB < PLU
	C	PEB < PLU
UE	C	PEB < PLU
	D	PEB < PLU
UEs	B	PEB < PLU
	C	PEB < PLU
	D	PEB < PLU
N	C	PEB < PLU
	D	PEB < PLU
UBp	C	PEB < PLU
	D	PEB < PLU
UA	D	PEB < PLU
UV	C	PEB < PLU
	D	PEB < PLU

COMMUNE DE VERNEUIL SUR SEINE



Document d'urbanisme: PLU approuvé le 3 octobre 2006

Typologie des zones touchées par le PEB sur la commune : 3 zones N, 1 secteur N1, 1 zone UI, 1 zone UIA, 1 zone AUM1.

Les zones C et D sont très peu urbanisées, elles comptent quatre bâtiments d'habitations et cinq bâtiments d'ERP destinés aux activités nautiques (voir le plan d'illustration).

Tableau d'estimation du nombre de bâtiments touchés par les différentes courbes:

Zones	A	B	C	D	
Lden	L70	L62	L52	L50	Total
Habitations			4		4
Bâtiments industriels			4	5	9
Établissements recevant du public (ERP)			3	2	5

Population concernée par le PEB estimée: 10 personnes.

6513 logements ont été recensés en 2011 pour une population de 15 466 habitants il en résulte 2,4 habitants par logement ($4 \times 2,4 = 9,6$).

Conséquences en termes d'urbanisme pour la commune :

Après analyse des différentes zones inscrites au règlement du PLU, le tableau ci-dessous (dernière colonne) exprime la compatibilité du règlement avec les limitations du droit de construire dans les zones de bruit de l'article L.112-10 du Code de l'Urbanisme.

Zone PLU	Zone PEB fixée	PEB plus restrictif que, ou moins que PLU
N	C	PEB < PLU
	D	PEB < PLU
N1	C	PEB < PLU
	D	PEB < PLU
UI	C	PEB < PLU
	D	PEB < PLU
UIA	A	PEB ≤ PLU
	B	PEB ≤ PLU
	C	PEB ≤ PLU
AUM1	D	PEB < PLU

05/10/2017

COMMUNE DE MEULAN

Document d'urbanisme: PLU approuvé le 16 décembre 2009

Typologie des zones touchées par le PEB sur la commune : 1 zone N

Conséquences en termes d'urbanisme pour la commune :

Le zonage concerné par le PEB se trouve sur les eaux de la Seine, celui-ci est localisé en zone de bruit D.