

**Plan d'exposition au bruit
de l'aérodrome
de Paris - Issy-les-Moulineaux**

PREFECTURE DE PARIS

DIRECTION DE L'URBANISME
ET DES ACTIONS DE L'ETAT

Bureau de l'Urbanisme

PREFECTURE DES HAUTS DE SEINE

DIRECTION DES RELATIONS AVEC
LES COLLECTIVITES TERRITORIALES

Bureau de l'Urbanisme

Arrêté interpréfectoral approuvant le plan d'exposition au bruit de
l'aérodrome de Paris - Issy-les-Moulineaux

- 0 -

Le Préfet de la Région d'Ile-de-France,
Préfet de Paris,
Commandeur de la Légion d'Honneur,
Le Préfet des Hauts de Seine
Officier de la Légion d'Honneur

VU le code de l'urbanisme, notamment ses articles R.147-1 à 6 et R.147-1 à 11 ;

VU l'accord du Ministre de l'Equipement, du Logement, des Transports et du Tourisme
du 11 décembre 1996 ;

VU le courrier conjoint du Préfet de Paris et du Préfet des Hauts de Seine décidant
l'établissement d'un plan d'exposition au bruit autour de l'aérodrome de Paris - Issy-les-
Moulineaux en date du 5 février 1991 ;

VU le projet de plan ADP 19 septembre 1993 soumis à consultation ;

VU les délibérations des conseils municipaux des communes concernées par le projet de
Plan d'Exposition au Bruit ;

VU l'avis de la Commission Consultative de l'Environnement de l'aérodrome de Paris -
Issy-les-Moulineaux émis au cours de sa séance du 27 octobre 1994 ;

VU l'arrêté interpréfectoral du 9 avril 1996 portant ouverture d'une enquête publique
préalable à l'établissement d'un Plan d'Exposition au Bruit autour de l'aérodrome de Paris - Issy-
les-Moulineaux ;

Vu le rapport et les conclusions motivées du commissaire enquêteur en date du 19
juillet 1996 ;

CONSIDERANT que le Plan d'Exposition au Bruit d'Aéroports de Paris ADP 19
septembre 1993 a été établi en tenant compte d'un trafic estimé aux alentours de l'horizon 2010 à
20 000 mouvements et d'un trafic nocturne nul ;

CONSIDERANT que l'indice psophique, fixant la limite extérieure de la zone C, est
l'indice 80 ;

SUR PROPOSITION de Messieurs les Secrétaires Généraux de Paris et des Hauts de
Seine ;

ARRETTENT

ARTICLE 1 : Le Plan d'Exposition au Bruit des aéronefs ADP 19 septembre 1993 de
l'aérodrome de Paris - Issy-les-Moulineaux est approuvé.

ARTICLE 2 : Le Plan d'Exposition au Bruit que vise l'article 1 sera notifié aux maires des
communes concernées : PARIS - BOULOGNE-BILLANCOURT et ISSY-LES-MOULINEAUX
et fera l'objet d'un affichage obligatoire dans chaque mairie pour informer le public. Mention en
sera également faite dans les journaux suivant :

- le Parisien (édition Paris et édition des Hauts de Seine)
- la Croix.

ARTICLE 3 : L'arrêté et le Plan d'Exposition au Bruit seront tenus à la disposition du public à la
mairie des communes concernées, à la Préfecture de Paris, aux Sous Préfectures de Boulogne et
d'Antony et à la Préfecture des Hauts de Seine.

ARTICLE 4 : Messieurs les Secrétaires Généraux des Préfectures de Paris et des Hauts de Seine,
les maires des communes visées à l'article 2, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de
l'exécution du présent arrêté qui sera publié aux recueils des actes administratifs des préfectures
de Paris et des Hauts de Seine.

Ampliation de cet arrêté sera adressée au Ministre de l'Equipement, du Logement, des Transports
et du Tourisme, au Ministre de l'Environnement et à la Direction Départementale de l'Equipement
des Hauts de Seine.

Fait à Paris, le 24 MARS 1997

Le Préfet de la Région d'Ile-de-France
Préfet de Paris
et par délégation
Le Préfet, Secrétaire Général
de la Préfecture de Paris

Jean-Pierre LACAVE

Fait à Nanterre, le 24 MARS 1997

Le Préfet des Hauts de Seine
Pour le Préfet,
et par délégation
Le Secrétaire Général

Jean-Jacques BROU

I. - Rapport de présentation

Sommaire

- Introduction
- 1. Rappel des textes relatifs à l'établissement d'un plan d'exposition au bruit
- 2. Bases du plan d'exposition au bruit
- 3. Durée du plan d'exposition au bruit et trafic pris en compte
- 4. Utilisation de l'aire d'approche et trajectoires
- 5. Choix de l'indice de la limite extérieure de la zone C
- 6. Présentation du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Paris-Issy-les-Moulineaux

Introduction

Ce rapport a pour objet de présenter le Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Paris-Issy-les-Moulineaux.

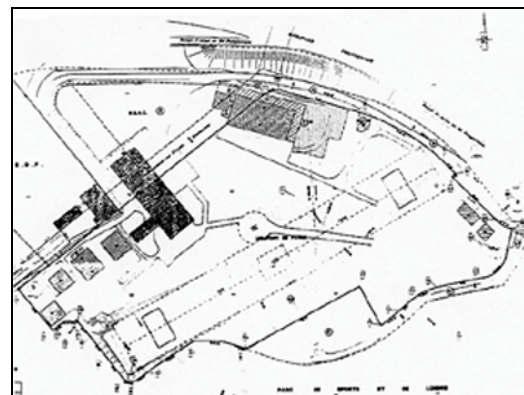
1 – Rappel des textes relatifs à l'établissement d'un plan d'exposition au bruit

Conformément à la loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes, aux décrets d'application n° 87-339 et 87-340 du 21 mai 1987 définissant respectivement les modalités de l'enquête publique et les conditions d'établissement des Plans d'Exposition au Bruit, le Préfet de la région Ile-de-France, Préfet de Paris, avec l'accord exprès de Monsieur le Ministre de l'Équipement, des Transports et du Tourisme, a mis en œuvre la procédure d'élaboration d'un Plan d'Exposition au Bruit pour l'héliport d'Issy-les-Moulineaux.

Un projet de Plan d'Exposition au Bruit a donc été établi et soumis aux conseils municipaux des communes concernées, puis à la Commission Consultative de l'Environnement au cours de sa séance du 27 octobre 1994. En application du décret n° 87-339 du 21 mai 1987, le Préfet soumet à enquête publique par arrêté le projet de Plan d'Exposition au Bruit ci-joint.

L'avis et le dossier d'enquête sont déposés à la mairie de chacune des communes concernées, dans les Préfectures et sous-préfectures désignées dans l'arrêté du Préfet et à la tour de contrôle de l'aérodrome.2.

2 – Bases du plan d'exposition au bruit



Aérodrome de Paris - Issy-les-Moulineaux

Le Plan d'Exposition au Bruit a été établi sur la base de la configuration de l'aérodrome telle qu'elle est présentée par le plan ci-dessus. L'aérodrome est équipé d'une aire d'approche finale et de décollage sensiblement orientée Nord-Est/Sud-Ouest (QFU 07-25).

3. – Durée du plan d'exposition au bruit et trafic pris en compte

Le Plan d'Exposition au Bruit est prévu pour l'horizon 2010.

Le trafic annuel pris en compte pour son établissement est de 20 000 mouvements. Les hélicoptères types sont le Super Puma (5 %), le Dauphin (10 %), les Ecureuil biturbine (20 %) et monoturbiné (45 %), ainsi qu'un appareil de type Ecureuil (2,7 tonnes) (20 %) aux caractéristiques améliorées de 6 dB par rapport aux normes OACI, compte tenu des progrès technologiques attendus à l'horizon 2010.

Il n'y a pas de trafic de nuit. Ainsi, le projet de PEB présenté concrétise pour les documents d'urbanisme les mesures qui ont été décidées pour réduire les nuisances sonores sur l'héliport de Paris Issy-les-Moulineaux.

En effet, c'est sur la base d'une réduction du nombre de mouvements annuels à 20 000, de l'élimination des appareils les plus bruyants, de l'apparition progressive de nouvelles technologies qu'a été élaboré le projet présenté.

Une plus grande sélectivité doit conduire à terme à un trafic essentiellement axé sur le transport collectif, d'autre part à l'élimination progressive des appareils les plus bruyants.

D'ores et déjà l'arrêté du 9 août 1994 interdit les vols d'école et d'entraînement, les vols circulaires avec passagers sans escale ou avec escale touristique de moins d'une heure. Il renforce les interdictions qui étaient en vigueur depuis le 1er janvier 1991.

Par ailleurs, les tarifs applicables à Issy-les-Moulineaux ont été augmentés de façon très conséquente en 1993 et 1994 (suppression des forfaits, augmentation de la redevance d'atterrissage, de la redevance de stationnement avec instauration d'un tarif plancher).

La politique globale menée pour la réduction des nuisances sonores sur l'héliport de Paris Issy-les-Moulineaux présentée par le Ministre des transports le 13 janvier 1993, à la suite du rapport établi par M. Chappert a abouti à l'élaboration de mesures réglementaires et d'une convention entre l'Etat et la Ville de Paris, propriétaire du terrain.

Ces mesures définies dans la convention et par trois arrêtés du 29 décembre 1994, sont en résumé les suivantes :

- Réduction du trafic annuel

Il ne dépassera pas un plafond de 25 000 mouvements en 1994 puis variant linéairement entre 25 000 mouvements en 1995 et 20 000 en l'an 2000, au-delà duquel ment à 20 000 mouvements s'appliquera.

- Mesures particulières concernant les trafics journaliers

Le trafic journalier est limité à 70 mouvements commerciaux les samedis, dimanches et jours fériés. En cas de manifestations exceptionnelles à caractère international, ce plafond pourra être modifié par décision du Directeur Général de l'Aviation Civile.

- Limitation des conditions d'utilisation par les hélicoptères de petite capacité :

Les hélicoptères d'une capacité inférieure à 5 sièges (y compris le pilote) ne peuvent stationner plus de 10 nuits par année civile, sauf ceux

identifiés dans l'annexe de l'arrêté (appareils actuellement basés). Des dérogations exceptionnelles peuvent être accordées par le DGAC pour des appareils destinés à se substituer à l'un de ceux identifiés dans l'annexe mentionnée plus haut, ou à remplacer temporairement en raison de contraintes d'exploitation, un appareil par un autre.

- Limitation des conditions d'utilisation par les hélicoptères bruyants :

les hélicoptères ne disposant pas de document officiel attestant leur conformité aux normes de l'OACI ou en disposant mais dont les niveaux de bruit sont supérieurs à ceux définis par arrêté du 29 décembre 1994, ne peuvent stationner plus de 10 nuits par année civile, sauf ceux identifiés dans l'annexe à l'arrêté (appareils actuellement basés). Des dérogations exceptionnelles peuvent être accordées dans les mêmes conditions que pour les hélicoptères de petite capacité.

4. – Utilisation de l'aire d'approche et trajectoires

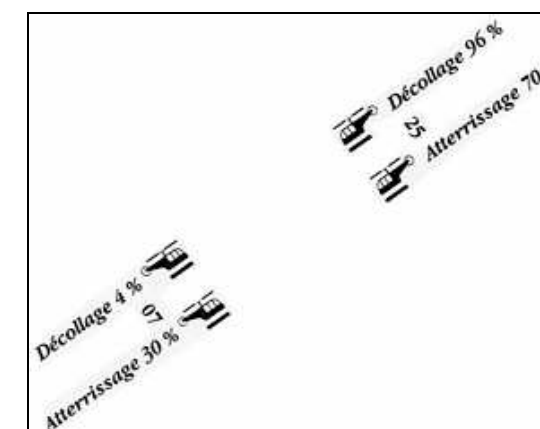
L'aire d'approche et de décollage est utilisée en fonction des conditions météorologiques (décollages et atterrissages face au vent).

On utilise, pour désigner le sens des mouvements d'un hélicoptère ou d'un avion, le terme international de QFU. Le QFU représente le cap magnétique, en dizaines de degrés, au décollage ou à l'atterrissage, autrement dit l'axe de décollage ou d'atterrissage.

Les taux d'utilisation des différents QFU, par type d'opération (décollage ou atterrissage) sont donnés dans le tableaux ci-dessous. Ce sont des valeurs moyennes établies sur de longues périodes, susceptibles, certaines années, de subir de fortes variations dues aux conditions météorologiques.

	QFU	DÉCOLLAGE	ATTERRISSAGE
07-25	07 (face NE)	4 %	30 %
	25 (face SO)	96 %	70 %

Cette répartition est illustrée par le schéma suivant :



L'utilisation des trajectoires au décollage et à l'atterrissage est la suivante :

- vers et du Pont de Sèvres : 75 %
- vers et du Pont de Neuilly : 5 %
- vers et de Gentilly : 20 %

La pente de montée et d'atterrissage est de 10 %; le plafond de 420 mètres.

5 - Choix de l'indice de la limite extérieure de la zone C

La loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 régit l'urbanisme aux abords des aérodromes et les conditions d'établissement des plans d'exposition au bruit. Les textes distinguent trois zones de bruit et fixent pour les deux premières les indices psophiques, IP, (indices de mesure de la gêne) qui les déterminent :

- la zone A est une zone de bruit intense où l'indice IP est supérieur à 96;
- la zone B est une zone de bruit fort où l'indice IP est compris entre les valeurs 96 et 89;
- pour la zone C, les textes disposent que, sauf conditions régionales particulières, la limite extérieure peut être fixée entre les indices IP 84 et IP 78.

Il faut rappeler également que c'est une loi préventive : le PEB cherche à définir un équilibre entre le développement normal de l'aérodrome et son environnement.

Etabli pour une quinzaine d'années environ, il tient compte de l'évolution du trafic et protège d'inconvénients futurs ceux qui seraient tentés de s'installer dans des zones exposées au bruit.

Compte tenu de la sensibilité au bruit, il paraît nécessaire d'éviter l'installation de nouveaux habitants dans les zones exposées aux nuisances sonores et dès lors, de ne pas se limiter à la protection minimale prévue par les textes : IP 84.

Le Préfet a donc proposé avec l'accord du ministre des transports de fixer la limite extérieure à la courbe d'indice 80, intermédiaire, qui prend en compte le fait que le milieu est actuellement urbanisé, et que la perception du bruit particulier des aéronefs est moindre que dans les espaces non urbanisés où la limite retenue est de 78.

CONSEQUENCES SUR L'URBANISATION FUTURE

Il convient de rappeler très brièvement que les constructions nouvelles à usage d'habitation sont strictement interdites dans les zones A et B (mais que les réhabilitations et agrandissements mesurés sont autorisés). En zone C, les maisons individuelles sont acceptées sous conditions restrictives. Des activités peuvent être implantées.

Le détail de ces dispositions figure dans les textes relatifs aux PEB (loi du 11 juillet 1985, décrets du 21 mai 1987, circulaire du 19 janvier 1988), qui sont joints au présent dossier.

Les documents d'urbanisme devront être compatibles avec les dispositions du Plan d'Exposition au Bruit. Celui-ci, une fois approuvé, figurera en annexe dans les Plans d'Occupation des Sols.

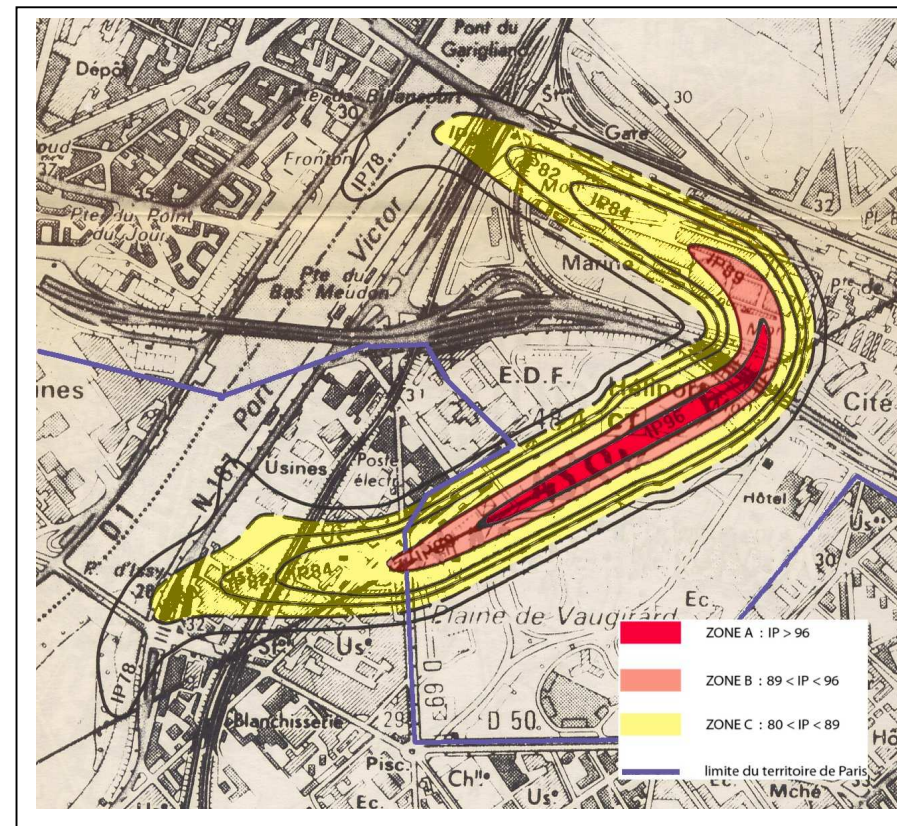
6 - Présentation du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Paris-Issy-les-Moulineaux

Comme cela a été dit au chapitre précédent, la limite extérieure proposée de la zone de bruit C, correspond à l'indice psophique 80.

Le Plan d'Exposition au Bruit est joint au présent rapport (échelle : 1/25 000) ainsi qu'un document de travail au 1/10 000 reproduit ci-contre.

Les communes concernées par le PEB sont :

- Paris
- Issy-les-Moulineaux



II - Effet du plan d'exposition au bruit

Conformément à l'article L147-1 du code de l'urbanisme, au voisinage des aérodromes, les conditions d'utilisation des sols exposés aux nuisances dues au bruit des aéronefs sont fixées par le chapitre VII du Code de l'urbanisme, dont les dispositions complètent les règles générales instituées en application de l'article L. 111-1.

En application de l'article L147-5 récemment modifié par la Loi n° 2003-1312 et l'article L147-6 :

L'extension de l'urbanisation et la création ou l'extension d'équipements publics dans les zones définies par le plan d'exposition au bruit sont interdites lorsqu'elles conduisent à exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit. A cet effet :

- 1°. Les constructions à usage d'habitation sont interdites dans ces zones à l'exception :
 - de celles qui sont nécessaires à l'activité aéronautique ou liées à celle-ci ;
 - dans les zones B et C et dans les secteurs déjà urbanisés situés en zone A, des logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales admises dans la zone et des constructions directement liées ou nécessaires à l'activité agricole ;

- en zone C, des constructions individuelles non groupées situées dans des secteurs déjà urbanisés et desservis par des équipements publics dès lors qu'elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances.

- 2° La rénovation, la réhabilitation, l'amélioration, l'extension mesurée ou la reconstruction des constructions existantes peuvent être admises lorsqu'elles n'entraînent pas un accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances ;
- 3° Dans les zones A et B, les équipements publics ou collectifs ne sont admis que lorsqu'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes ;
- 4° Les plans d'exposition au bruit 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. La délimitation d'une zone D est obligatoire pour les aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts ;
- 5° A l'intérieur des zones C, les plans d'exposition au bruit peuvent délimiter des secteurs où, pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées, à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores. Postérieurement à la publication des plans d'exposition au bruit, à la demande de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme, de tels secteurs peuvent également être délimités par arrêté préfectoral pris après enquête publique.

Le contrat de location d'immeuble à usage d'habitation ayant pour objet un bien immobilier situé dans l'une des zones de bruit définies par un plan d'exposition au bruit comporte une clause claire et lisible précisant la zone de bruit où se trouve localisé ledit bien.

Toutes les constructions qui seront autorisées dans les zones de bruit conformément aux dispositions de l'article L. 147-5 feront l'objet de mesures d'isolation acoustique, dans les conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires en matière d'urbanisme, de construction ou d'habitation.

Le certificat d'urbanisme doit signaler l'existence de la zone de bruit et l'obligation de respecter les règles d'isolation acoustique.

* *
*

Le plan d'exposition au bruit est consultable dans les lieux suivants :

Mairie de Paris – Centre Morland

Direction de l'urbanisme - Bureau du Plan de Paris (Bureau 1030)
17, bd Morland 75181 Paris cedex 04

Réception du public du lundi au vendredi de 10h à 13h et de 14h à 16h30

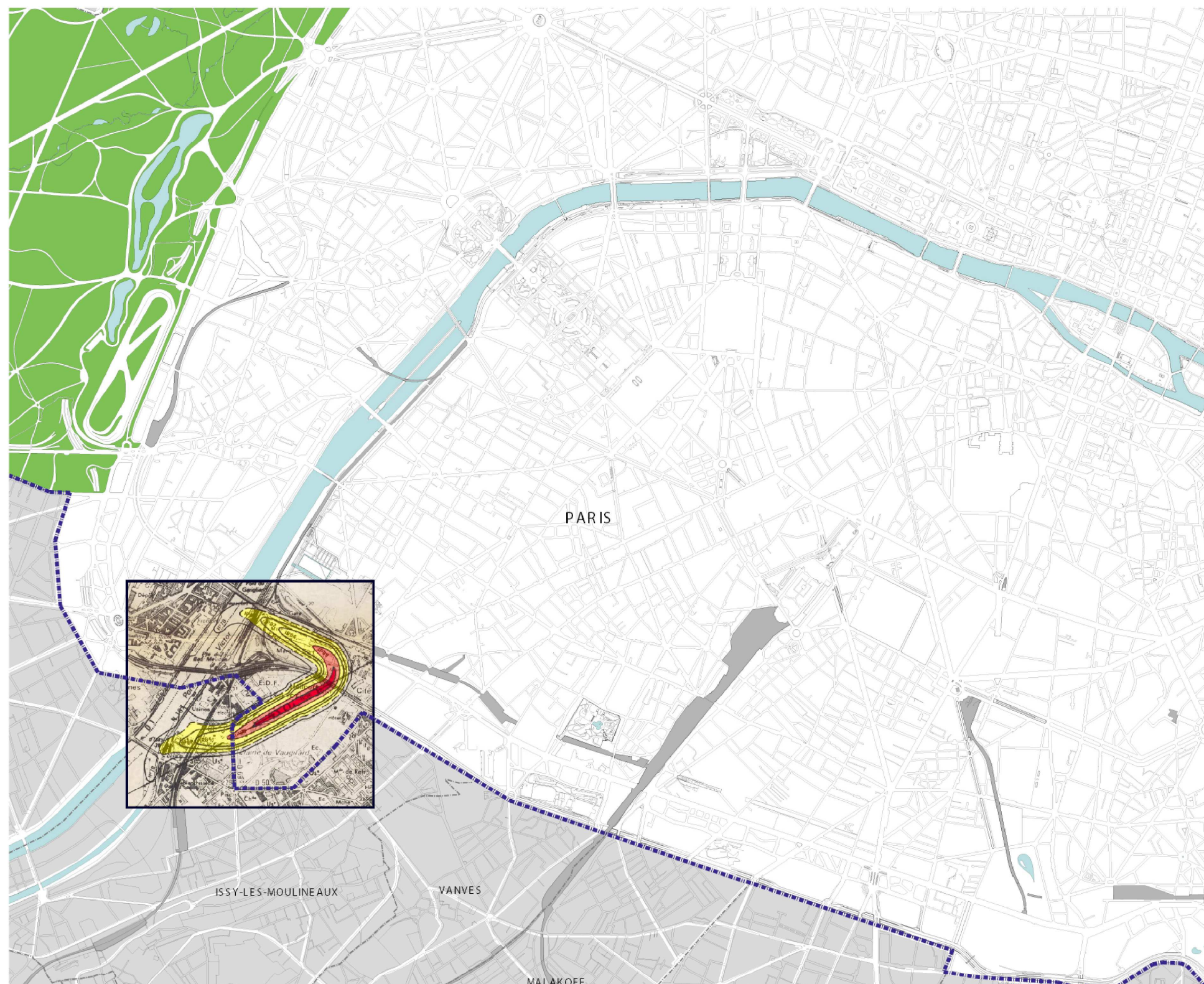
Préfecture de Paris

Direction de l'urbanisme du logement et de l'équipement
Bureau de l'urbanisme

50, avenue Daumesnil – 75012 Paris

Réception du public du lundi au vendredi de 9h à 12h et de 14h 16h30

III. Plan d'exposition au bruit



**HÉLIPORT DE PARIS
Issy les Moulineaux**

PLAN D'EXPOSITION AU
BRUIT DES AÉRONEFS

- ZONE A : IP > 96
- ZONE B : 89 < IP < 96
- ZONE C : 80 < IP < 89
- limite du territoire de Paris