

AERODROME de CHAVENAY-VILLEPREUX

REVISION DU PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

- **Plan d'exposition au bruit**
- **Rapport de Présentation**

**Base de l'étude (à l'horizon long terme) :
74 100 mouvements annuels**

PLAN N° PEB/SR2 RDD-DD/LFPX/1

Le 17 janvier 2022



MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

AERODROME DE CHAVENAY-VILLEPREUX

PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

Approuvé par arrêté préfectoral
en date du 17-01-2022
n° 18-2022-01-17-0009
Base de l'étude (à l'horizon long terme):
74100 mouvements annuels

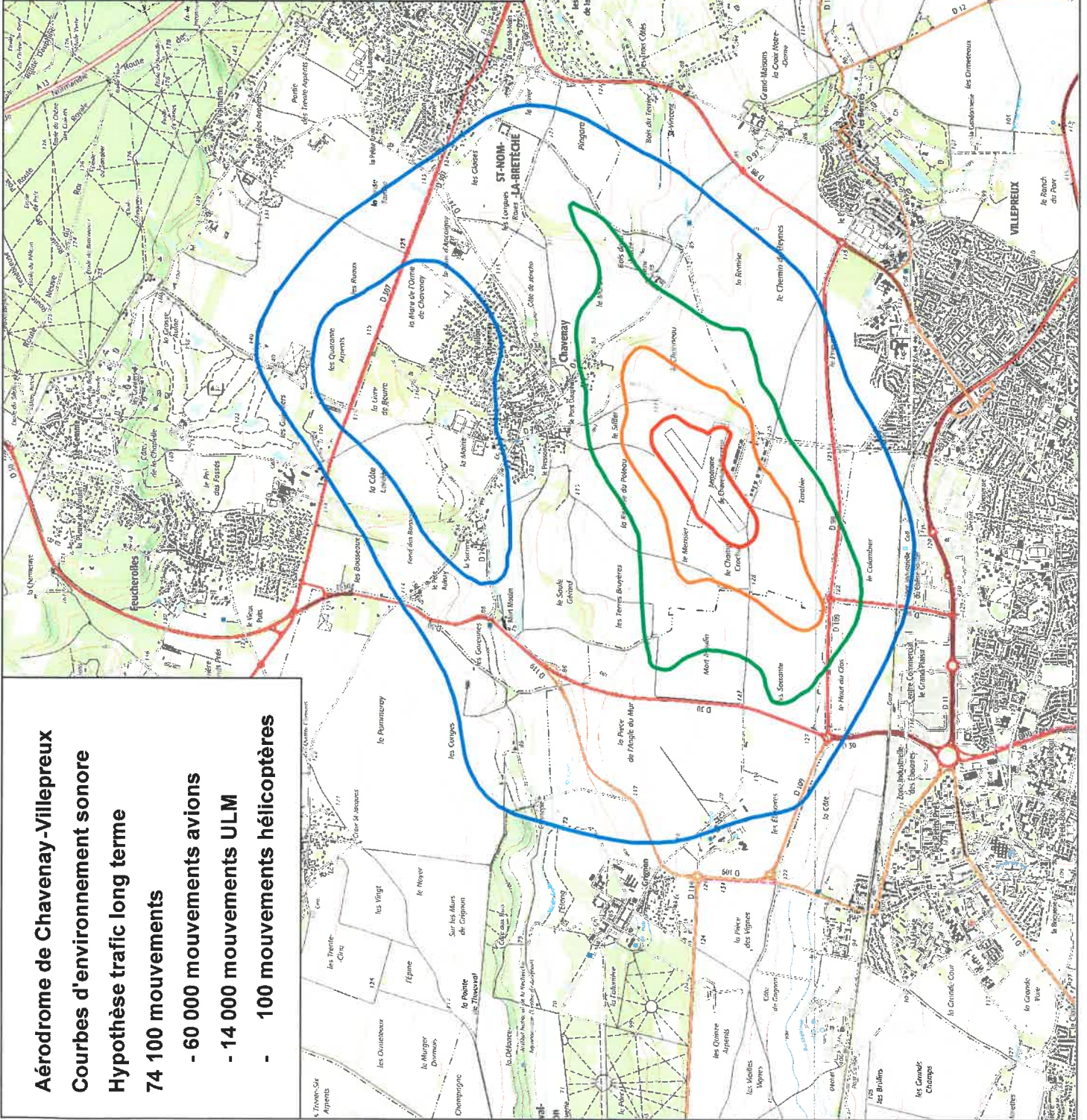
Plan n° SR2 RDD/DDL/PP/PEB/1 Date : 17-01-2021 Echelle : 1:25000



Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord

Aérodrome de Chavenay-Villepreux
Courbes d'environnement sonore
Hypothèse trafic long terme
74 100 mouvements

- 60 000 mouvements avions
- 14 000 mouvements ULM
- 100 mouvements hélicoptères





**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

AERODROME DE CHAVENAY VILLEPREUX

Rapport de présentation du Plan d'Exposition au Bruit



Version **V1 du 17 / 01 / 2022**

Rédacteur **DSAC-N/SR2/RDD/DD**

Référence **PEB/SR2 RDD-DD/LFPX**

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 Maignanville

SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	3
1. GÉNÉRALITÉS SUR LES PLANS D'EXPOSITION AU BRUIT.....	4
1.1. BASES RÉGLEMENTAIRES.....	4
1.1.1. Indicateur de bruit Lden.....	4
1.1.2. Définition des zones de bruit.....	4
1.1.3. Restrictions d'urbanisme relatives aux zones de bruit.....	5
1.2. PROCÉDURES D'ÉLABORATION OU DE RÉVISION D'UN PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT.....	7
1.3. MÉTHODE D'ÉLABORATION OU DE RÉVISION D'UN PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT.....	7
1.3.1. Définition des hypothèses de calcul.....	8
1.3.2. Modélisation des courbes de bruit.....	9
2. AÉRODROME DE CHAVENAY VILLEPREUX.....	9
2.1. SITUATION ACTUELLE ET JUSTIFICATION DE MISE EN RÉVISION.....	9
2.1.1. Situation actuelle de l'aérodrome.....	9
2.1.2. Justification de mise en révision.....	10
2.2. HYPOTHÈSES AUX TROIS HORIZONS.....	11
3. LE PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT DE CHAVENAY VILLEPREUX.....	11
3.1. REPRÉSENTATION GRAPHIQUE.....	11
3.2. CHOIX DES LIMITES DES ZONES B ET C.....	11
3.3. CONSULTATIONS ET APPROBATION DU PEB DES MUREAUX.....	12
3.4. REPRÉSENTATION DE LA SUPERPOSITION DU PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT EN VIGUEUR AVEC LE PROJET DE PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT.....	14
3.5. IMPACTS DU PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT SUR L'URBANISATION DES COMMUNES.....	15

ANNEXE 1 : RÈGLEMENTATION EN VIGUEUR.....

ANNEXE 2 : PROCÉDURE D'ÉTABLISSEMENT OU DE RÉVISION D'UN PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT.....

ANNEXE 3 : MÉTHODE DE CALCUL DU NOMBRE DE JOURS REPRÉSENTATIFS.....

ANNEXE 4 : TRAJECTOGRAPHIE.....

ANNEXE 5 : RÉPARTITION DU TRAFIC.....

ANNEXE 6 : CARTE D'ENVIRONNEMENT SONORE 2015.....

ANNEXE 7 : PLANS AUX TROIS HORIZONS D'ÉTUDE.....

ANNEXE 8 : AVANT PROJET DE PLAN D'EXPOSITION AU
BRUIT.....

ANNEXE 9 : Plan d'Exposition au Bruit en
vigueur.....

ANNEXE 10 : Représentation graphique de la superposition du PEB en vigueur avec le
PPEB.....

ANNEXE 11 : Arrêté préfectoral de mise en révision du Plan d'Exposition au
Bruit.....

ANNEXE 12 : Avis des communes.....

ANNEXE 13 : Compte rendu CCE du 21/09/2018.....

ANNEXE 14 : Arrêté préfectoral de mise en procédure d'enquête publique.....

ANNEXE 15 : Conclusions enquête
publique.....

ANNEXE 16 : Glossaire.....

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 régit 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 l'avant-projet de PEB de l'aérodrome de Chavenay Villepreux, soumis à PEB au titre de l'article L.112-5 du code de l'urbanisme **aérodromes classés en A, B ou C.*

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 L_{den}

La France a adopté en 2002 l'indice L_{den} (Level Day/Evening/Night, article R.112-1 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 :

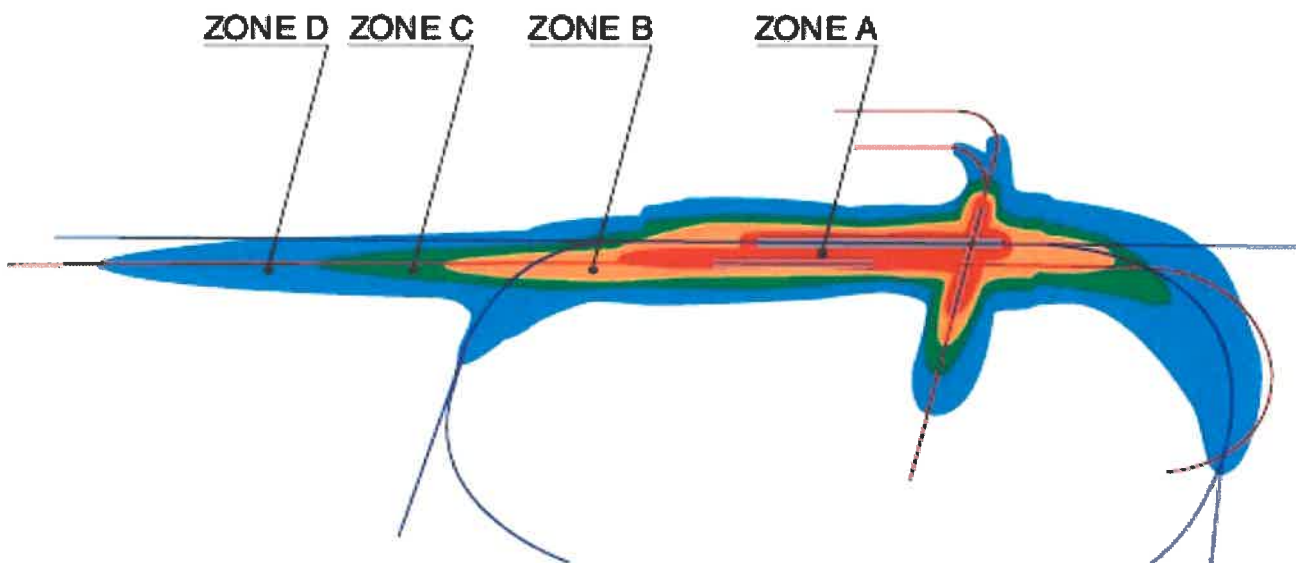
- du niveau sonore moyen du passage des avions pendant chacune des trois périodes de la journée c'est à dire le jour (06h00-18h00), la soirée (18h00-22h00) et la nuit (22h00-06h00) ;

- 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 aéroport. Les zones de bruit du PEB sont basées sur des hypothèses à court, moyen et long termes de développement et d'utilisation de l'aéroport.



	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 de Chavenay-Villepreux objet de ce présent rapport entre dans la catégorie des aérodromes visés à l'art. R.112-2 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 de Chavenay Villepreux.

En effet la zone D est obligatoire pour les aérodromes visés au I de l'article 1609 quater viciés 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. **Chavenay Villepreux** 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.

	ZONE A	ZONE B	ZONE C	ZONE D
CONSTRUCTIONS NOUVELLES				
Logements nécessaires à l'activité aéronautique ou liés à celle-ci	Autorisées*			Autorisées*
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales admises dans la zone	Autorisés* dans les secteurs déjà urbanisés	Autorisées*		
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		Autorisées*	
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			Autorisées*
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

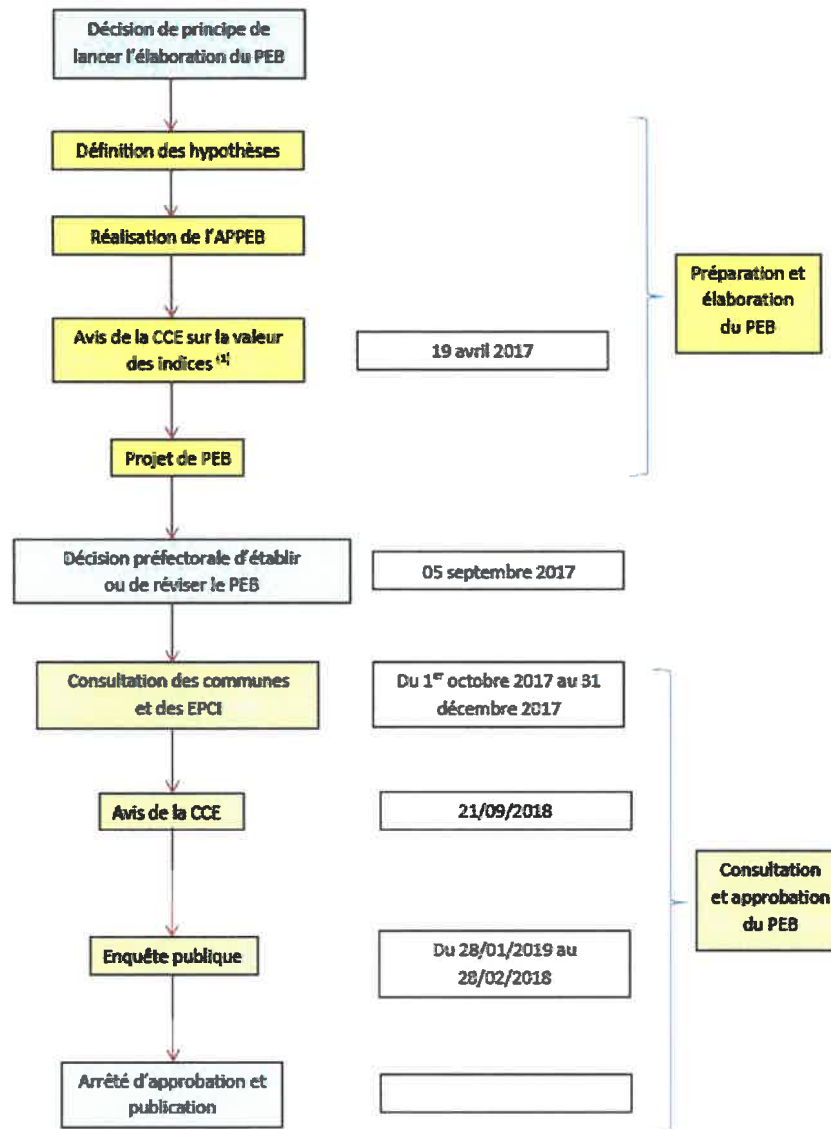
La procédure d'élaboration ou de révision d'un PEB telle que définie dans le code de l'urbanisme se déroule en deux étapes :

- 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.

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

**PROCEDURE RELATIVE À LA REVISION ET À L'APPROBATION DU PEB
DE L'AERODROME DE CHAVENAY-VILLEPREUX**



⁽¹⁴⁾ 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

1.3.1. 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 le Service de la Navigation Aérienne Région Parisienne (SNA/RP).

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 de Chavenay Villepreux 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 du SNA-RP permettent de définir le nombre de jours représentatifs pour les différentes activités et pour une année.

Il est calculé grâce à la formule suivante :

$$f(\sigma) = 365 \times \exp\left(-10 \times \left(\frac{\sigma}{e}\right)^2\right)$$

La formule mathématique ci-dessus s'appuie sur deux données qui, combinées, rendent compte de l'irrégularité du trafic :

- l'écart type σ (moyenne des écarts à la moyenne annuelle des mouvements journaliers).
- l'étendue e (différence entre le maxi et le mini des mouvements sur l'année).

Le détail de l'élaboration de cette formule et de plus amples explications sont données en **Annexe 3**.

Si le résultat de ce calcul renvoie un nombre de jours inférieur à 180, le résultat retenu sera 180, pour entrer en adéquation avec l'article R.112-2 du code de l'urbanisme.

➤ Le trafic

- Nombre de mouvements annuels (aux trois horizons) donné par le gestionnaire de la plateforme, ici Groupe Aéroports de Paris.
- 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 par type de trajectoires (tours de piste, départs ou arrivées). 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 données 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 en sus. 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 de Chavenay Villepreux

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

2.1.1. Situation actuelle de l'aérodrome

L'aérodrome de Chavenay Villepreux (code [OACI](#) : LFPX) est un [aérodrome](#) civil, ouvert à la circulation aérienne publique (CAP), situé sur la commune de Chavenay, dans la plaine de Versailles, à 27 kms à l'ouest de Paris, dans les Yvelines. Il n'est ouvert que pendant la période diurne. Depuis 1948, il est exploité par le Groupe Aéroports de Paris.

Cet aérodrome, capable d'assurer un service SSLIA de niveau 1, est en espace aérien de classe G. Il est [contrôlé](#) et dispose d'un service automatique de diffusion ([ATIS](#)).

➤ **Infrastructures**

- une piste en herbe orientée est/ouest (10/28) longue de 710 mètres et large de 100 mètres comprenant un seuil décalé de 150 mètres en 28.
- une piste en herbe orientée nord-est/sud-ouest (05/23) longue de 825 mètres et large de 60 mètres comprenant un seuil décalé de 96 mètres en 05 et 98 mètres en 23.

S'y ajoutent :

- une aire de stationnement ;
- des hangars ;
- une station d'avitaillement en carburant.



Pistes 10/28



Pistes 05/23

➤ **Procédures de navigation aérienne**

Les trajectoires sont décrites en **Annexe 4**.

La hauteur des tours de pistes est de :

- **400 ft** pour les « circuits basse hauteur » réservés uniquement en vol d'entraînement avec instructeur à bord dans le sens des circuits publiés.
- **850 ft** pour tous les aéronefs.
- Altitude voltige : **1500/3500 ft**

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	Hélicoptères
Nombre de jours retenu	195	195	180

➤ **Le trafic**

Le trafic réel 2015 se décompose de la manière suivante :

Avions	62 605 mouvements
ULM	6 264 mouvements
Hélicoptères	33 mouvements
Total	68 902 mouvements

17 janvier 2022

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

La répartition du trafic est basée sur l'analyse de trafic 2015, et est décomposée dans plusieurs tableaux présentés en **Annexe 5**.

Concernant la typologie des appareils, on remarque que ce sont pour la majorité des monomoteurs (90% des mouvements en GASEPF).

L'utilisation des pistes est la suivante : piste 23= 60%, piste 05=25%, piste 28=9,74% et piste 10=5,26%.

De plus, les mouvements sont caractérisés par une forte proportion de tours de piste (66% des mouvements).

➤ Carte d'environnement sonore 2015

La carte d'environnement sonore représentant le trafic réel en 2015 est présentée en **Annexe 6**.

2.1.2. Justification de mise en révision

Actuellement, le Plan d'Exposition au Bruit de 1984 est toujours en vigueur.

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.

De plus, 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, hélicoptères) 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>64 000 mouvements</i>
<i>ULM</i>	<i>7 500 mouvements</i>
<i>Hélicoptères</i>	<i>500 mouvements</i>
Total	72 000 mouvements

Hypothèse moyen terme à 10 ans

<i>Avions</i>	<i>62 500 mouvements</i>
<i>ULM</i>	<i>10 500 mouvements</i>
<i>Hélicoptères</i>	<i>250 mouvements</i>
Total	73 250 mouvements

Hypothèse long terme à 15 ans

<i>Avions</i>	<i>60 000 mouvements</i>
<i>ULM</i>	<i>14 000 mouvements</i>
<i>Hélicoptères</i>	<i>100 mouvements</i>
Total	74 100 mouvements

3. Le Plan d'Exposition au Bruit de Chavenay-Villepreux

3.1. Représentation graphique

Les courbes d'Environnement Sonore sont présentées en **Annexe 7** (court, moyen et long terme).

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 entre les valeurs d'indice Lden 62 à 65, le choix de la courbes extérieurs de la zone C entre les valeurs d'indice Lden 52 à 57 ;
- de l'avis de la commission consultative de l'environnement en date du 19 avril 2017 ;

Le Préfet a décidé :

- de retenir la valeur d'indice Lden 62 comme limite extérieure de la zone B,
- de retenir la valeur d'indice Lden 57 comme limite extérieure de la zone C,
- de retenir la zone D, zone facultative d'information et d'isolation acoustique renforcée.

3.3. Consultations et approbation du PEB de Chavenay-Villepreux

3.3.1. Consultations

- Consultations des communes :

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 (période retenue pour avis du 1^{er} octobre au 31 décembre 2017). Elle a été publiée dans deux journaux à diffusion régionale ou locale (le Parisien et le Courrier des Yvelines) et affichée dans chaque mairie concernée.

Les communes de Chavenay, Saint-Nom-la-Bretèche, Thiverval-Grignon, la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-En-Yvelines et Feucherolles après délibération, ont émis un avis favorable sur le projet de révision du PEB.

La commune de Davon n'a pas donné de réponse dans les délais, l'avis est réputé favorable (article R.112-13 du code de l'urbanisme).

Communes	Avis de la Commune	Observation
THIVERVAL GRIGNON	Favorable le 10-11-2017	
CHAVENAY	Favorable le 13-11-2017	
SAINT-NOM-LA-BRETECHE	Favorable le 23-11-2017	
FEUCHEROLLES	Favorable le 12-12-2017	
Communauté d'agglomération de SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES (VILLEPREUX, PLAISIR, LES CLAYES SOUS BOIS)	Favorable le 21-12-2017	
DAVRON	Favorable tacitement	

Tableau récapitulatif des avis des communes sur le PPEB

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

La commission consultative de l'environnement (CCE) s'est réunie le 21 septembre 2018 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 a remis 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.

L'enquête publique s'est déroulée du 28 janvier 2019 au 28 février 2019 sur le territoire des communes concernées par la révision du plan d'exposition au bruit.

Conclusions :

Considérant que sur la forme :

- Le dossier est estimé complet et régulier.
- La procédure de l'enquête publique et de son déroulement sont conformes au cadre législatif et réglementaire.

Considérant que sur le fond :

- **Le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Chavenay-Villepreux, approuvé le 03 juillet 1985 nécessite d'être révisé pour le rendre conforme aux dispositions en vigueur, notamment en intégrant l'indice Lden et le nombre de jours représentatifs.**
- **L'analyse de conséquences de ces choix n'ont pas relevé de problèmes majeurs.**
- **Plusieurs recommandations sont proposées par le commissaire enquêteur (voir annexe 15).**

En date du 27 mars 2019, le commissaire enquêteur donne un avis favorable au projet de révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Chavenay-Villepreux.

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.

La date d'approbation du PEB de l'aérodrome de Chavenay-Villepreux a été signée le sous le n°

3.4. Représentation de la superposition du Plan d'Exposition au Bruit en vigueur avec le Projet de Plan d'Exposition au Bruit

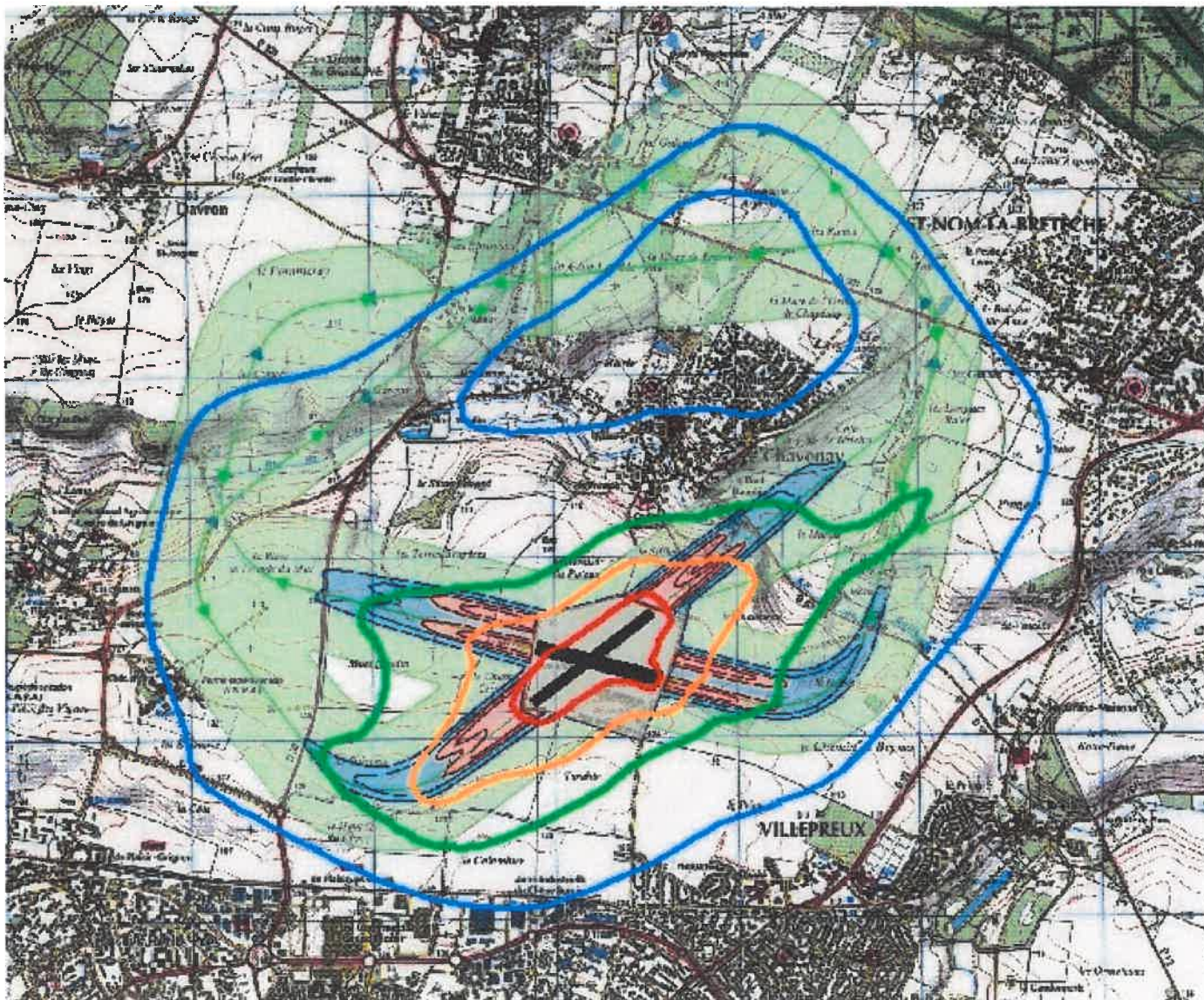


Image courbes PEB en vigueur et projet PEB superposées



3.5. Impacts du Plan d'Exposition au Bruit sur l'urbanisation des communes

Représentation graphique

Les courbes de bruits présentées sont issues du logiciel INM (Integrated Noise Model) version 7,0d développé par l'administration américaine de l'aviation civile (FAA).

Les courbes de niveau de bruit sont ensuite exportées vers un logiciel S.I.G (Système d'Information Géographique) qui permet de présenter ces courbes sur un fond de carte IGN « Scan 25 » spatialement référencées. Nous avons utilisé pour cette étude le logiciel MAPINFO version 12.0.3

Impacts du PEB sur l'urbanisation des communes

La maîtrise de l'urbanisation autour des aérodromes est directement liée à l'existence d'un P.E.B. et repose sur un ensemble de règles définies à l'article L 112-10 du code de l'urbanisme.

La réglementation de l'urbanisation dans les zones considérées vise à organiser l'utilisation des sols dans l'environnement des aérodromes.

Cette organisation n'a pas pour but de stériliser cet environnement, mais d'y interdire ou limiter la construction de logements et dans une moindre mesure des équipements publics ou collectifs, dans l'intérêt même des populations. A l'inverse, les commerces et les activités industrielles ou artisanales sont autorisées.

Il est à noter que toutes les constructions qui sont autorisées dans les zones de bruit doivent faire 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.

Par ailleurs le contrat de location d'immeuble à usage d'habitation ayant pour objet un bien immobilier situé dans les zones de bruit définies par le PEB comporte une clause claire et lisible précisant la zone de bruit où se trouve localisé le dit bien.

COMMUNE DE CHAVENAY

Document d'urbanisme: PLU approuvé le 19 avril 2005 (en révision le 19 février 2015)

Zones touchées par le PEB:

Les plans locaux d'urbanisme sur le territoire distinguent de façon standard **quatre zones principales** et des **sous-secteurs** qui sont des spécificités particulières à chaque zone principale de la commune.

1 – LA ZONE URBAINE (article R 151-18 du code de l'urbanisme) :

Les zones urbaines sont dites " **zones U** ". Peuvent être classées en zone urbaine, les secteurs déjà urbanisés et les secteurs ou les équipements publics existants ou en cours de réalisation ont une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter.

Sous-secteurs des zones U : UB, UAa /b /c, UEa, UCa/b/c/, UD, UF.

2 - LA ZONE A URBANISER (article R 151-20 du code de l'urbanisme)

Les zones à urbaniser sont dites " **zones AU** ". Peuvent être classées en zone à urbaniser les secteurs destinés à être ouverts à l'urbanisation.

Sous-secteurs des zones AU : AU.

3 - LA ZONE AGRICOLE (articles R 151-22 du code de l'urbanisme)

Les zones agricoles sont dites " **zones A** ". Peuvent être classées en zone agricole les secteurs de la commune, équipes ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles.

(Ex : Gîtes rurales en rapport avec l'exploitant, bâtiments d'exploitations)

Sous-secteurs des zones A : A*

4 - LA ZONE NATURELLE ET FORESTIERE (articles R 151-24 du code de l'urbanisme)

Les zones naturelles et forestières sont dites " **zones N** ". Peuvent être classées en zone naturelle et forestière, les secteurs de la commune, équipes ou non, à protéger.

(Ex : équipements de loisirs de pleine air, la promenade)

Sous-secteurs des zones N : NC, Nc, Na.

Tableau d'estimation du nombre de bâtiments touchés par les Lden.

Lden	L70	L62	L57	L50	Total
• Habitations individuelles.	-	1	22	467	490
• Habitations collectives. (en nombre d'appartements)	-	-	-	-	-
• Bâtiments agricoles, industriels, équipements.	10	2	32	22	66
• Établissements commerciaux, ERP.	-	-	1	16	17

Population concernée par le PEB: la population impactée est estimée à **1284 personnes.**

707 logements ont été recensés en 2013 pour une population de 1 855 habitants, il en résulte 2,62 habitants par logement. ($490 \times 2,62 = 1283,80$)

COMMUNE DE FEUCHEROLLES

Document d'urbanisme: PLU approuvé en novembre 2014.

Dénomination standard des quatre zones principales en page 1.

Sous-secteurs des zones U : UAE

Sous-secteurs des zones A : A*

Sous-secteurs des zones N : N*, Ng, Ng*

Tableau d'estimation du nombre de bâtiments touchés par les Lden.

Lden	L70	L62	L57	L50	Total
• Habitations individuelles.	-	-	-	6	6
• Habitations collectives. (en nombre d'appartements)	-	-	-	-	-
• Bâtiments agricoles, industriels, équipements.	-	-	-	5	5
• Établissements commerciaux, ERP.	-	-	-	1	1

Population concernée par le PEB: la population impactée est estimée à **15 personnes**.

1128 logements ont été recensés en 2013 pour une population de 2 792 habitants, il en résulte 2,47 habitants par logement. ($6 \times 2,47 = 14,82$)

COMMUNE DE SAINT NOM LA BRETECHE

Document d'urbanisme: PLU approuvé le 20 décembre 2012.

Dénomination standard des quatre zones principales en page 1.

Sous-secteurs des zones U : UE, UCd, Uck,

Sous-secteurs des zones N : N

Tableau d'estimation du nombre de bâtiments touchés par les Lden.

Lden	L70	L57	L52	L50	Total
• Habitations individuelles.	-	-	-	20	20
• Habitations collectives. (en nombre d'appartements)	-	-	-	-	-
• Bâtiments agricoles, industriels, équipements.	-	-	3	6	9
• Établissements commerciaux, ERP.	-	-	-	-	-

Population concernée par le PEB: la population impactée est estimée à **49 personnes**.

2032 logements ont été recensés en 2013 pour une population de 5 037 habitants, il en résulte 2,47 habitants par logement. ($20 \times 2,47 = 49,40$)

COMMUNE DE VILLEPREUX

Document d'urbanisme: PLU approuvé en juin 2011. (En révision le 22 mai 2015)

Dénomination standard des quatre zones principales en page 1.

Sous-secteurs des zones AU : 1AU, 2AU

Sous-secteurs des zones N : Ne

Sous-secteurs des zones A : A

Tableau d'estimation du nombre de bâtiments touchés par les Lden.

Lden	L70	L62	L57	L50	Total
• Habitations individuelles.	-	-	-	3	3
• Habitations collectives. (en nombre d'appartements)	-	-	-	193	193
• Bâtiments agricoles, industriels, équipements.	-	-	-	1	1
• Établissements commerciaux, ERP.	-	-	-	-	

Population concernée par le PEB: la population impactée est estimée à **509 personnes.**

3835 logements ont été recensés en 2013 pour une population de 9 975 habitants, il en résulte 2,6 habitants par logement. ($3+193 \times 2,6 = 509$)

COMMUNE DE LES CLAYES SOUS BOIS
--

Document d'urbanisme: PLU approuvé le 11 avril juin 2013.

Dénomination standard des quatre zones principales en page 1.

Sous-secteurs des zones U : UE, UC

Sous-secteurs des zones N : Ns

Sous-secteurs des zones A : A

Tableau d'estimation du nombre de bâtiments touchés par les Lden.

Lden	L70	L62	L57	L50	Total
• Habitations individuelles.	-	-	-	22	22
• Habitations collectives. (en nombre d'appartements)	-	-	-	-	
• Bâtiments agricoles, industriels, équipements.	-	-	-	5	5
• Établissements commerciaux, ERP.	-	-	-	1	1

Population concernée par le PEB: la population impactée est estimée à **52 personnes**.

7439 logements ont été recensés en 2013 pour une population de 17 735 habitants, il en résulte 2,38 habitants par logement. ($22 \times 2,38=52,36$)

COMMUNE DE PLAISIR

Document d'urbanisme: PLU approuvé le 30 mai 2013.

Dénomination standard des quatre zones principales en page 1.

Sous-secteurs des zones U : UTb

Sous-secteurs des zones A : A

Tableau d'estimation du nombre de bâtiments touchés par les Lden.

Lden	L70	L62	L57	L50	Total
• Habitations individuelles.	-	-	-	-	
• Habitations collectives. (en nombre d'appartements)	-	-	-	-	
• Bâtiments agricoles, industriels, équipements.	-	-	-	-	
• Établissements commerciaux, ERP.	-	-	-	1	1

COMMUNE DE THIVERVAL GRIGNON

Document d'urbanisme: PLU approuvé le 17 juin 2011.

Dénomination standard des quatre zones principales en page 1.

Sous-secteurs des zones A : A', A*, A

Sous-secteurs des zones N : N

Tableau d'estimation du nombre de bâtiments touchés par les Lden.

Lden	L70	L62	L57	L50	Total
• Habitations individuelles.	-	-		5	5
• Habitations collectives. (en nombre d'appartements)	-	-	-	-	
• Bâtiments agricoles, industriels, équipements.	-	-	1	12	13
• Établissements commerciaux, ERP.	-	-	-	-	

Population concernée par le PEB : la population impactée est estimée à **16 personnes.**

339 logements ont été recensés en 2013 pour une population de 1 095 habitants, il en résulte 3,23 habitants par logement. ($5 \times 3,23 = 16$)

COMMUNE DE DAVRON

Document d'urbanisme : POS - PLU en élaboration le 29 mai 2007

Dénomination standard des quatre zones principales en page 1.

Sous-secteurs des zones A : A

Sous-secteurs des zones N : N

Tableau d'estimation du nombre de bâtiments touchés par les Lden.

Lden	L70	L62	L57	L50	Total
• Habitations individuelles.	-	-	-	3	3
• Habitations collectives. (en nombre d'appartements)	-	-	-	-	-
• Bâtiments agricoles, industriels, équipements.	-	-	-	3	3
• Établissements commerciaux, ERP.	-	-	-	-	-

Population concernée par le PEB : la population impactée est estimée à **6 personnes.**

150 logements ont été recensés en 2013 pour une population de 317 habitants, il en résulte 2,11 habitants par logement. ($3 \times 2,11 = 6,33$)

1/ Tableau de synthèse des habitats permanents exposés

Zones	A	B	C	D	
Lden	L70	L62	L57	L50	Total
CHAVENAY					
• Habitations individuelles	-	1	22	467	490
FEUCHEROLLES					
• Habitations individuelles	-	-	-	6	6
SAINT-NOM-LA BRETECHE					
• Habitations individuelles	-	-	-	20	20
VILLEPREUX					
• Habitations individuelles	-	-	-	3	3
• Habitations collectives	-	-	-	193	193
LES CLAYES-SOUS-BOIS					
• Habitations individuelles	-	-	-	22	22
PLAISIR					
	-	-	-	-	-
THIVERVAL-GRIGNON					
• Habitations individuelles	-	-	-	5	5
DAVRON					
• Habitations individuelles	-	-	-	3	3
TOTAL	0	1	22	719	742

2/ Total des habitants permanents exposés par zones isométriques

Zones	A	B	C	D	
Lden	L70	L62	L57	L50	Total
Nombre habitants	-	3	57	1871	1931

**Le total des habitants des huit communes est de 70 145 habitants,
il en résulte que 2,75 % de cette population est touchée par le PPEB**