

VILLE DE CHELLES

PLAN LOCAL D'URBANISME



6 – Annexes

6.g – Plan d'exposition au bruit de l'aérodrome Chelles – le Pin

Révision prescrite par délibération du Conseil Municipal en date du 15 mai 2014

Révision arrêtée par délibération du Conseil Municipal en date du 31 janvier 2017

Révision approuvée par délibération du Conseil Municipal en date du 19 décembre 2017

Vu pour être annexé à la décision du Conseil
Municipal en date du 19 décembre 2017

Le Maire

AERODROME DE CHELLES . LE . PIN

PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT DES AERONEFS

SEPTEMBRE 1991

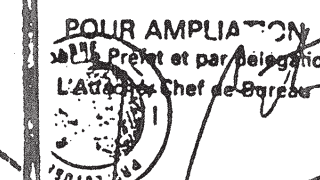
ADP 10

Le préfet de Seine et Marne
pour le préfet et par délégation,
le Secrétaire Général de la Préfecture
signé: Michel SOULIGNAC

Vu pour être annexé à l'arrêté
départemental n° 91.096 A.C. n° 143
en date du 18 OCT 1991
Le Préfet,

ECHELLE:
1/25.000

le préfet de Seine Saint Denis
pour le préfet et par délégation,
le Secrétaire Général de la Préfecture
Signé: François GOUDARD



INDICATIONS GENERALES SUR LA NATURE
ET LA SIGNIFICATION DU PLAN

G. LE BRETON

L'aéroport est supposé réalisé suivant les dispositions figurant au plan
maître. Le trafic est celui escompté aux alentours des années 2010.

Les avions et les moteurs sont de type connu ou actuellement projeté, y
compris ceux devant répondre aux règles de la certification acoustique.
Les trajectoires des avions suivent les procédures actuellement prévues.
Les conditions atmosphériques sont standards et le vent nul.

La méthode de calcul est basée sur la détermination, en chaque point de
soi, environnant l'aéroport, d'un indice sonore IP représentant le
niveau d'exposition totale au bruit des avions, la valeur IP et par
conséquent la zone décroissant de façon continue lorsqu'on s'éloigne de
l'aéroport.

L'environnement est partagé en trois zones d'exposition décroissante au
bruit :

- Zone A, où IP est supérieur à 96
- Zone B, où IP est compris entre 96 et 89
- Zone C, où IP est compris entre 89 et un indice qui a été choisi entre
81 et 73.

(Décret n° 87-140 du 21 Mai 1987 fixant les conditions d'établissement des
Plans d'Exposition au Bruit des aéroports).

VILLE DE CHELLES

PLAN LOCAL D'URBANISME



6 – Annexes

6.g – Plan d'exposition au bruit de l'aérodrome Chelles – le Pin

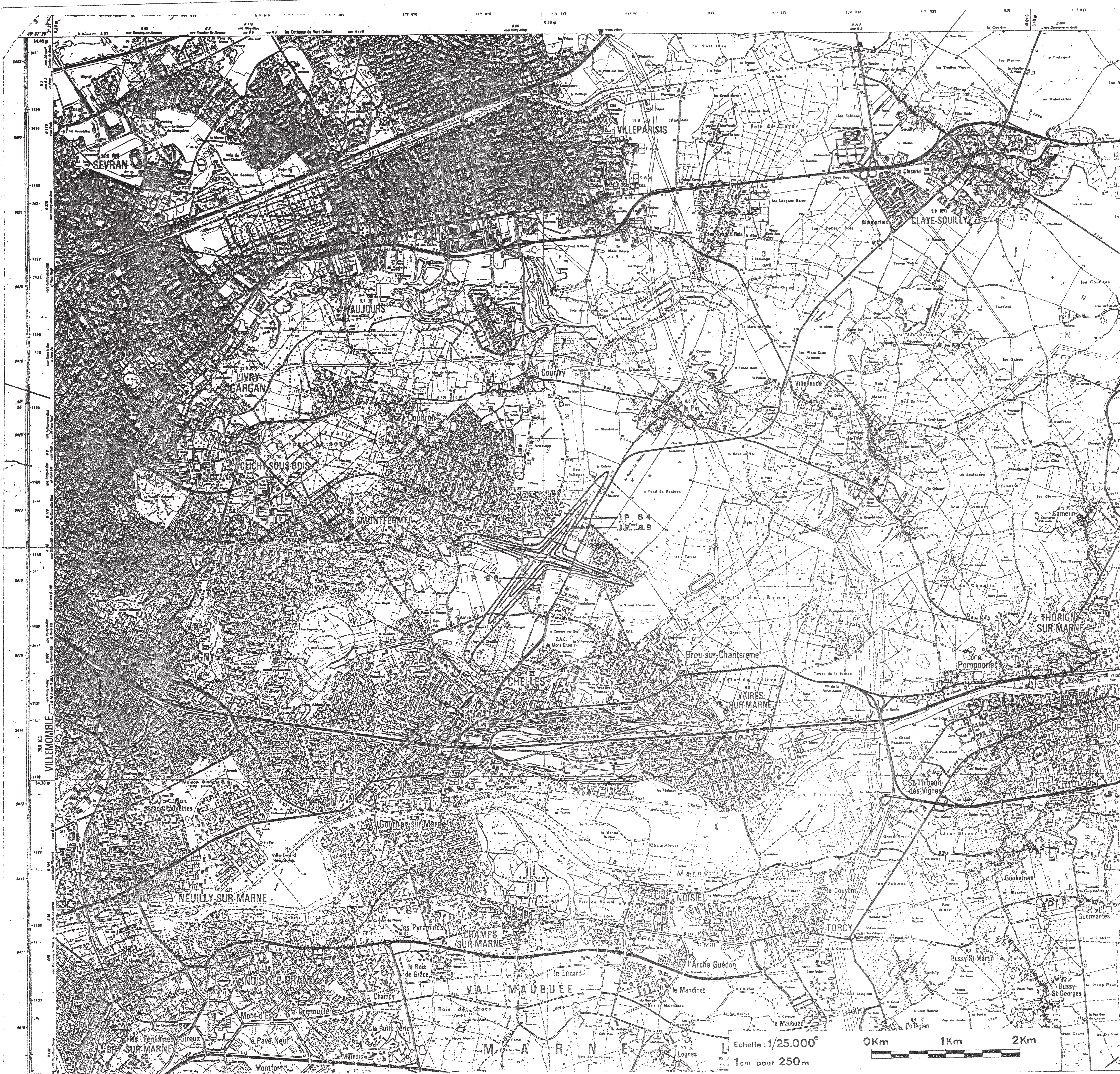
Révision prescrite par délibération du Conseil Municipal en date du 15 mai 2014

Révision arrêtée par délibération du Conseil Municipal en date du 31 janvier 2017

Révision approuvée par délibération du Conseil Municipal en date du 19 décembre 2017

Vu pour être annexé à la décision du Conseil
Municipal en date du 19 décembre 2017

Le Maire



VILLE DE CHELLES

PLAN LOCAL D'URBANISME



6 – Annexes

6.g – Plan d'exposition au bruit de l'aérodrome Chelles – le Pin

Révision prescrite par délibération du Conseil Municipal en date du 15 mai 2014

Révision arrêtée par délibération du Conseil Municipal en date du 31 janvier 2017

Révision approuvée par délibération du Conseil Municipal en date du 19 décembre 2017

Vu pour être annexé à la décision du Conseil Municipal en date du 19 décembre 2017

Le Maire



AERODROME DE CHELLES - LE PIN

PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT DES AERONEFS

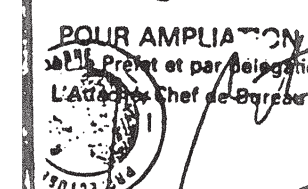
SEPTEMBRE 1991
ADP 10

Vu pour être annexé à l'arrêté préfectoral n° 91.096.105 du 18 OCT. 1991 en date du 18 OCT. 1991

ECHELLE:
1/25.000

Le préfet de Seine et Marne
pour le préfet et par délégation,
le Secrétaire Général de la Préfecture
signé: Michel SOULIGNAC

le préfet de Seine Saint Denis
pour le préfet et par délégation,
le Secrétaire Général de la Préfecture
Signé: François GOUDARD



INDICATIONS GENERALES SUR LA NATURE
ET LA SIGNIFICATION DU PLAN

G. LE BRETON

L'aéroport est supposé réalisé suivant les dispositions figurant au plan masse. Le trafic est celui escompté aux alentours des années 2010.

Les avions et les moteurs sont de type connu ou actuellement projeté, y compris ceux devant répondre aux règles de la certification acoustique. Les trajectoires des avions suivent les procédures actuellement prévues. Les conditions atmosphériques sont standards et le vent nul.

La méthode de calcul est basée sur la détermination, en chaque point du sol, de l'exposition totale au bruit des avions, la valeur IP et par conséquent la zone décroissant de façon continue lorsqu'on s'éloigne de l'aéroport.

L'environnement est partagé en trois zones d'exposition décroissante au bruit :

- Zone A, où IP est supérieur à 96
- Zone B, où IP est compris entre 86 et 96
- Zone C, où IP est compris entre 76 et un indice qui a été choisi entre 81 et 73.

(Décret n° 87-140 du 21 Mai 1987 fixant les conditions d'établissement des Plans d'Exposition au Bruit des aéroports).