

AERODROME DE LOGNES-EMERAINVILLE

PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT
DES AERONEFS REÇU

JUN 1984

LA LE . BR 18

03 JUN 2005
ECHILLE
1/25.000
Sous-Préfecture de Meaux

INDICATIONS GENERALES SUR LA NATURE
ET LA SIGNIFICATION DU PLAN

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

Il a été élaboré en fonction des dispositions de :
- la circulaire n°81-75 du 13.8.1981 du Ministère des Transports et du Ministère de l'Urbanisme et du Logement relative aux modalités d'application de la directive d'aménagement national approuvée par décret n°77-1066 du 22.9.1977 complétée par décret n°81-533 du 12 mai 1981
- la circulaire n°2201 DRE/DEP/B/533 du 13 octobre 1983 du préfet, Commissaire de la République de la Région Ile de France et du département de Paris, relative à la construction dans les zones de bruit des aéroports d'Ile de France

I - HYPOTHESE DE BASE
L'aérodrome est supposé réalisé suivant les dispositions figurant au plan. Le trafic est celui escompté aux alentours de l'horizon 1995, soit :
- mouvements quotidiens d'aviation commerciale Néant
- mouvements quotidiens d'aviation générale 493
- mouvements quotidiens d'hélicoptères 14
- trafic d'avions militaires Néant
Les aéroports et les moteurs sont de types connus, projetés ou envisagés. Les trajectoires des avions suivent les procédures actuellement prévues. Les conditions atmosphériques sont standard et le vent nul.

2 - METHODE DE CALCUL ET RESULTATS
Le calcul est basé sur la détermination en chaque point du sol environnant l'aérodrome d'un indice psychique. Il représente le niveau d'exposition totale au bruit des aéroports. Les abords de l'aérodrome sont partagés en trois zones :
- Les zones de bruit fort, dites :
- Zone A, où l'indice psychique est supérieur à 96
- Zone B, où l'indice psychique est compris entre 89 et 96
- La zone de bruit modéré, dite zone C, où l'indice psychique est compris entre 75 et 89

En raison des incertitudes sur les diverses hypothèses, des variations dans les conditions de propagation et de réception du son, de la nature très variée des sons à prendre en compte, le zonage ainsi déterminé peut comporter une certaine approximation.
Il en résulte une marge d'incertitude inter-zones traduite par un grisé sur le plan.

