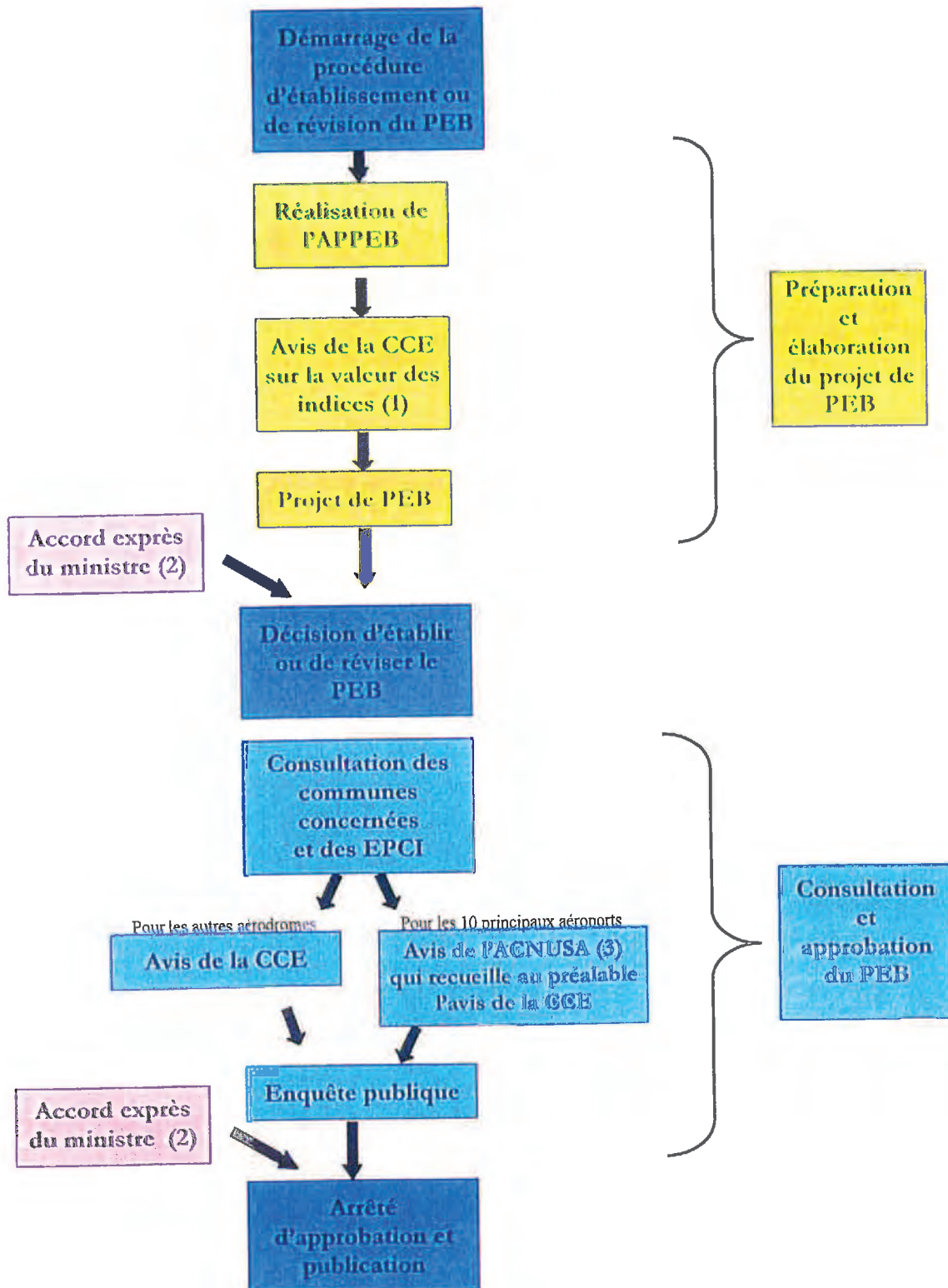


Annexes

ANNEXE 1

Etapes de la révision d'un PEB



- 1) Le préfet recueille l'avis de la CCE, lorsqu'elle existe, sur les valeurs de l'indice L_{den} à prendre en compte pour déterminer la limite extérieure des zones B et C
- 2) L'accord exprès du ministre pour les aérodromes militaires ou d'intérêt national.
- 3) Les aérodromes visés à l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts (aérodromes de plus de 20 000 mouvements d'avions de masse supérieure à 20 tonnes).

ANNEXE 2

Règles d'urbanisme applicables dans les zones du PEB

Constructions	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
Logements nécessaires à l'activité de l'aérodrome, hôtels de voyageurs en transit	Autorisés sous réserve d'isolation acoustique	Autorisés sous réserve d'isolation acoustique	Autorisés sous réserve d'isolation acoustique	Autorisés sous réserve d'isolation acoustique
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales Habitations liées ou nécessaires à l'activité aéronautique ou agricole	Autorisés dans les secteurs déjà urbanisés, sous réserve d'isolation acoustique	Autorisés sous réserve d'isolation acoustique	Autorisés sous réserve d'isolation acoustique	Autorisés sous réserve d'isolation acoustique
Maisons d'habitation individuelles non groupées	Interdites	Interdites	Autorisées sous réserve d'isolation acoustique, dans les secteurs déjà urbanisés et desservis par les équipements publics sous réserve d'un faible accroissement de la capacité d'accueil du secteur	Autorisées sous réserve d'isolation acoustique
Immeubles collectifs, habitat groupé (lotissement, association foncière urbaine), parcs résidentiels de loisirs	Interdits	Interdits	Interdits	Autorisées sous réserve d'isolation acoustique

Constructions	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
Constructions à usage industriel, commercial, ou agricole, de bureaux	Autorisées sous réserve d'isolation acoustique, à condition de ne pas risquer d'entraîner l'implantation d'une population permanente	Autorisées sous réserve d'isolation acoustique, à condition de ne pas risquer d'entraîner l'implantation d'une population permanente	Autorisées sous réserve d'isolation acoustique, à condition de ne pas risquer d'entraîner l'implantation d'une population permanente	Autorisées sous réserve d'isolation acoustique
Equipements publics ou collectifs	Autorisées sous réserve d'isolation acoustique, à condition de ne pas risquer d'entraîner l'implantation d'une population permanente	Autorisées sous réserve d'isolation acoustique, à condition de ne pas risquer d'entraîner l'implantation d'une population permanente	Autorisées sous réserve d'isolation acoustique, à condition de ne pas risquer d'entraîner l'implantation d'une population permanente	Autorisées sous réserve d'isolation acoustique
Amélioration, extension mesurée ou reconstruction de l'habitat existant	Autorisées s'il n'y a pas d'accroissement assimilable à la construction d'un nouveau logement	Autorisées s'il n'y a pas d'accroissement assimilable à la construction d'un nouveau logement	Autorisées s'il n'y a pas d'accroissement assimilable à la construction d'un nouveau logement	Autorisées sous réserve d'isolation acoustique
Opérations de renouvellement urbain	Interdites	Interdites	Autorisées dans les secteurs délimités (dans le PEB ou par arrêté préfectoral), sous réserve de ne pas entraîner une augmentation de la population soumise aux nuisances sonores	Autorisées sous réserve d'isolation acoustique

Renouvellement urbain, Opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain :

Dans la zone C, des secteurs peuvent être délimités à l'intérieur desquels le renouvellement urbain de quartiers ou de villages, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisés à condition que cela n'entraîne pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores.

Ces secteurs peuvent être délimités postérieurement à la publication du PEB, à la demande de la commune compétente en matière de plan local d'urbanisme, par arrêté préfectoral pris après enquête publique.

Prescriptions particulières :

Dans les zones A, B, C et D, tout contrat de location de bien immobilier doit préciser de manière claire la zone de bruit où se situe le bien.

En outre, dans ces zones, tout certificat d'urbanisme doit spécifier l'existence de la zone de bruit et l'obligation de respecter les règles d'isolation acoustique.

Les niveaux d'isolation acoustique devant être atteints dans les différentes zones du PEB sont présentés dans le tableau suivant :

	Zone A	Zone B	Zone C	Extérieur immédiat de la zone C
Constructions à usage d'habitation exceptionnellement admises	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	30 dB(A)
Locaux d'enseignements et de soins	47 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	30 dB(A)
Locaux à usage de bureaux ou recevant du public	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	30 dB(A)

Les textes de référence sont : l'arrêté du 6 octobre 1978 relatif à l'isolement acoustique des bâtiments contre les bruits de l'espace extérieur et l'annexe à la circulaire du 19 janvier 1988 relative à l'urbanisme au voisinage des aéroports.

ANNEXE 3

Articles L.147-1 à 147-8 du code de l'urbanisme relatif aux zones de bruit des aérodromes

CODE DE L'URBANISME
(Partie Législative)

Chapitre VII : Dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes

Article L147-1

(Loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 art. 1 Journal Officiel du 12 juillet 1985)

(Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 art. 202 XXIII Journal Officiel du 14 décembre 2000)

Au voisinage des aérodromes, les conditions d'utilisation des sols exposés aux nuisances dues au bruit des aéronefs sont fixées par le présent chapitre, dont les dispositions complètent les règles générales instituées en application de l'article L. 111-1.

Les schémas de cohérence territoriale, les schémas de secteur, les plans locaux d'urbanisme, les plans de sauvegarde et de mise en valeur et les cartes communales doivent être compatibles avec ces dispositions.

Les dispositions du présent chapitre sont opposables à toute personne publique ou privée pour l'exécution de tous travaux, constructions, affouillements ou exhaussements des sols, pour la création de lotissements et l'ouverture des installations classées.

Article L147-2

(inséré par Loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 art. 1 Journal Officiel du 12 juillet 1985)

Les dispositions du présent chapitre sont applicables autour des aérodromes classés selon le code de l'aviation civile en catégories A, B et C, ainsi qu'autour des aérodromes civils ou militaires figurant sur une liste établie par l'autorité administrative

Article L147-3

(Loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 art. 1 Journal Officiel du 12 juillet 1985)

(Loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 art. 4 Journal Officiel du 13 juillet 1999)

(Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 art. 202 III, XXIV Journal Officiel du 14 décembre 2000)

(Loi n° 2003-1312 du 30 décembre 2003 art. 19 III 3 a finances rectificative pour 2003 Journal Officiel du 31 décembre 2003)

Pour l'application des prescriptions édictées par le présent chapitre, un plan d'exposition au bruit est établi pour chacun des aérodromes mentionnés à l'article L. 147-2. Ce plan est établi par l'autorité administrative, après consultation :

- des communes intéressées ;
- de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires pour les aérodromes

mentionnés au I de l'article 1609 quatervicies A du code général des impôts, qui recueille au préalable l'avis de la commission consultative de l'environnement concernée ;

- de la commission consultative de l'environnement concernée, lorsqu'elle existe, pour les autres aérodromes.

Il est soumis à enquête publique suivant les modalités de la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement.

Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions dans lesquelles il est établi et tenu à la disposition du public.

Le plan d'exposition au bruit est annexé au plan local d'urbanisme, au plan de sauvegarde et de mise en valeur et à la carte communale dont les dispositions doivent être compatibles avec les prescriptions définies à l'article L. 147-5.

Les plans d'exposition au bruit existants rendus disponibles pour l'application de la directive d'aménagement national relative à la construction dans les zones de bruit des aérodromes valent, dans l'attente de leur révision, plan d'exposition au bruit au titre de la loi n° 85-696 du 11 juillet 1985. Cette révision intervient selon les conditions fixées par le décret en Conseil d'Etat prévu au troisième alinéa du présent article.

Article L147-4

(inséré par Loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 art. 1 Journal Officiel du 12 juillet 1985)

Le plan d'exposition au bruit, qui comprend un rapport de présentation et des documents graphiques, définit, à partir des prévisions de développement de l'activité aérienne, de l'extension prévisible des infrastructures et des procédures de circulation aérienne, des zones diversement exposées au bruit engendré par les aéronefs. Il les classe en zones de bruit fort, dites A et B, et zones de bruit modéré, dite C. Ces zones sont définies en fonction des valeurs d'indices évaluant la gêne due au bruit des aéronefs fixées par décret en Conseil d'Etat.

Les valeurs de ces indices pourront être modulées dans les conditions prévues à l'article L. 111-1-1 compte tenu de la situation des aérodromes au regard de leur utilisation, notamment pour la formation aéronautique, et de leur insertion dans les milieux urbanisés. La modulation de l'indice servant à la détermination de la limite extérieure de la zone C se fera à l'intérieur d'une plage de valeurs fixées par le décret prévu à l'alinéa précédent.

Article L147-5

(Loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 art. 1 Journal Officiel du 12 juillet 1985)

(Loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 art. 5, art. 6 Journal Officiel du 13 juillet 1999)

(Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 art. 36 Journal Officiel du 14 décembre 2000)

(Loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 art. 10 Journal Officiel du 4 janvier 2002)

(Loi n° 2003-590 du 2 juillet 2003 art. 28 Journal Officiel du 3 juillet 2003)

(Loi n° 2003-1312 du 30 décembre 2003 art. 19 III 3 b finances rectificative pour 2003 Journal Officiel du 31 décembre 2003)

Dans les zones définies par le plan d'exposition au bruit, l'extension de l'urbanisation et la création ou l'extension d'équipements publics 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.

Article L147-6

(inséré par Loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 art. 1 Journal Officiel du 12 juillet 1985)

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.

Article L147-7

(Loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 art. 7 Journal Officiel du 13 juillet 1999)

(Loi n° 2003-590 du 2 juillet 2003 art. 29 Journal Officiel du 3 juillet 2003)

A compter de la décision d'élaborer ou de réviser un plan d'exposition au bruit, l'autorité administrative peut délimiter les territoires à l'intérieur desquels s'appliqueront par anticipation, pour une durée maximale de deux ans renouvelable une fois, les dispositions de l'article L. 147-5 concernant les zones C et D.

Article L147-8

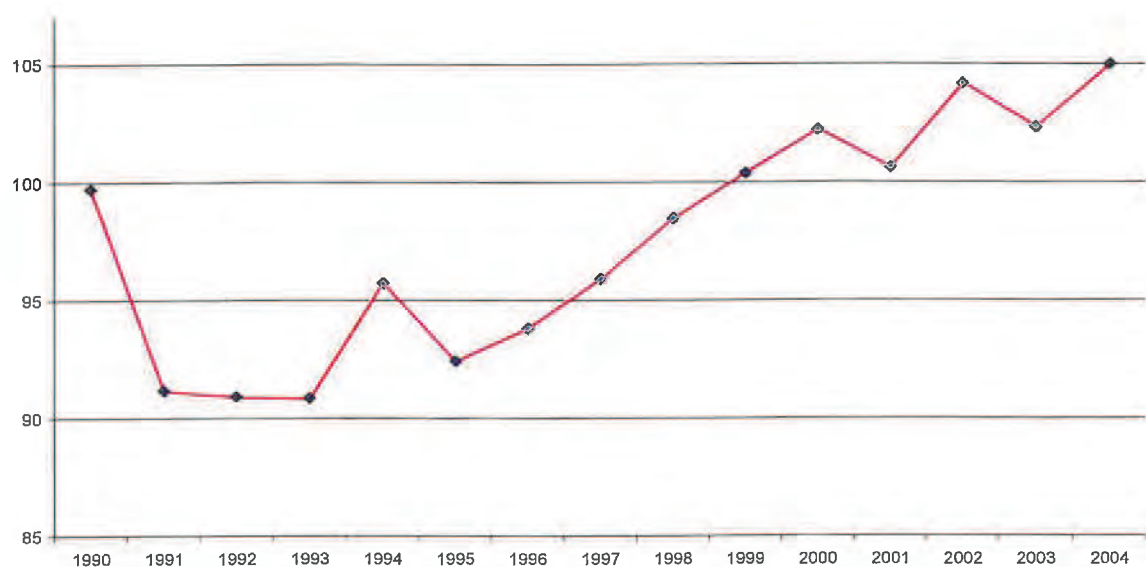
(inséré par Loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 art. 7 Journal Officiel du 13 juillet 1999)

Un décret en Conseil d'Etat fixe, en tant que de besoin, les modalités d'application du présent chapitre.

ANNEXE 4

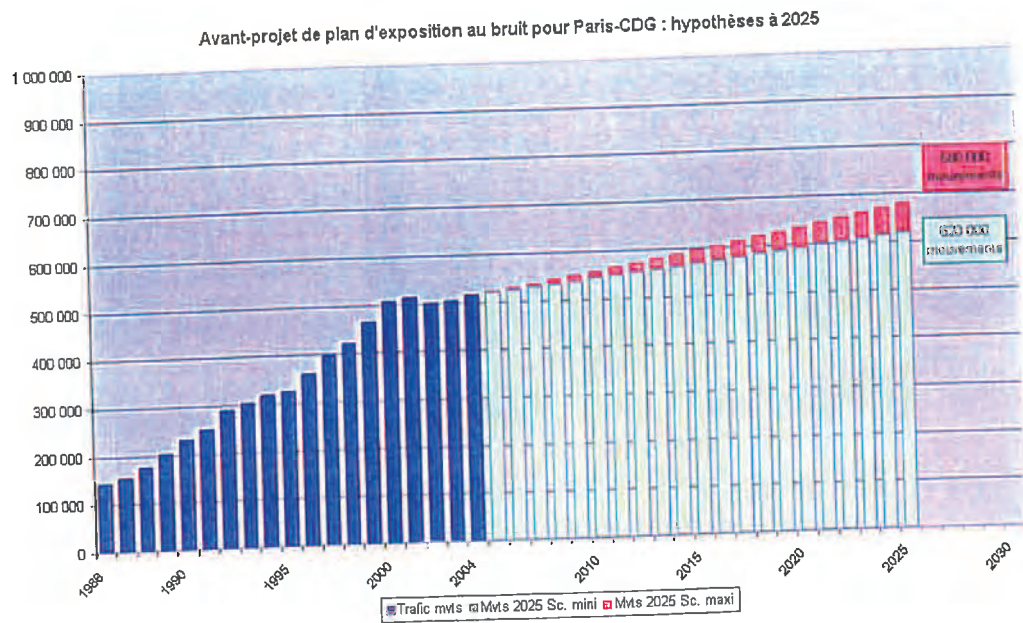
Evolution de l'empport moyen sur l'aéroport de Paris Charles-de-Gaulle entre 1990 et 2004

Le graphique suivant présente l'évolution de l'empport moyen sur l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle entre 1990 et 2004.



ANNEXE 5

Evolutions possibles du trafic aérien à l'horizon 2025 (scénarios A et B)



ANNEXE 6

Trajectographie réelle face à l'ouest

AEROPORT CHARLES DE GAULLE

Projet de PEB

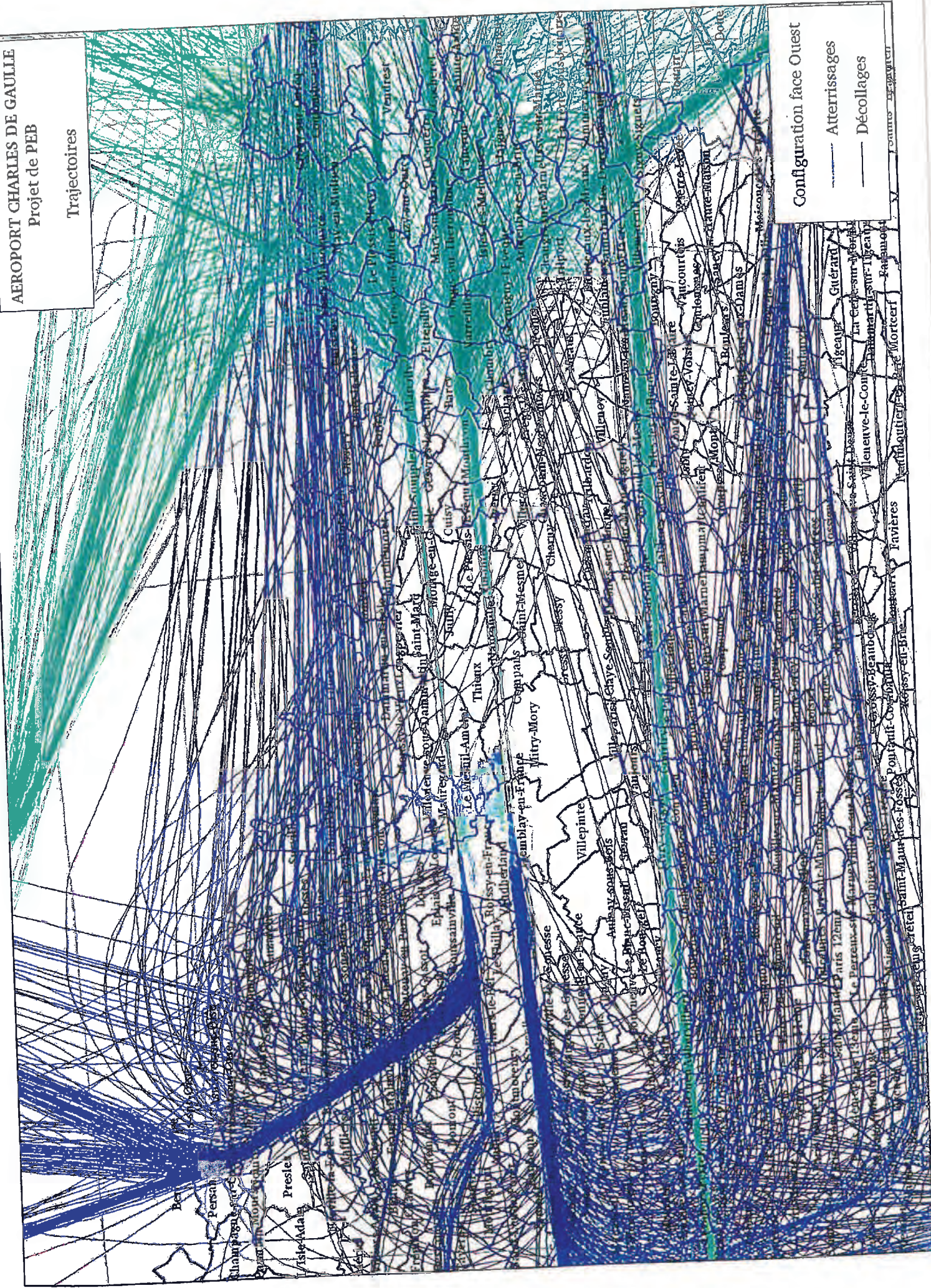
Trajectoires

Configuration face Ouest

Atterrissages

Décollages

OMRON DEPARTEMENT



ANNEXE 7

Trajectographie réelle face à l'est

Trajectoires

Atterrissages

ANNEXE 8

Trajectoires face à l'ouest (décollage et atterrissage)

AEROPORT CHARLES DE GAULLE

Décollage face à l'ouest
Trajectoires principales

Hélices

Jour : 0.9%
Soir : 1.0%
Nuit : 0%

Jour : 26.3%
Soir : 25.5%
Nuit : 37.3%

Jour : 64.3%
Soir : 63.3%
Nuit : 42.2%

Jour : 4.9%
Soir : 6.2%
Nuit : 4.3%

Jour : 3.5%
Soir : 3.0%
Nuit : 16.2%

Jour : 0%
Soir : 0%
Nuit : 4.4%

Jour : 50%
Soir : 50%
Nuit : 47.8%

Jour : 50%
Soir : 50%
Nuit : 47.8%

09L 27R

27L

09R

08L

08R

AEROPORT CHARLES DE GAULLE

Atterrissage face à l'ouest
Trajectoires principales

Jour : 100%
Soir : 100%
Nuit : 100%

Jour : 11%
Soir : 11%
Nuit : 11%

Jour : 19%
Soir : 19%
Nuit : 19%

Jour : 22%
Soir : 22%
Nuit : 22%

Jour : 48%
Soir : 48%
Nuit : 48%

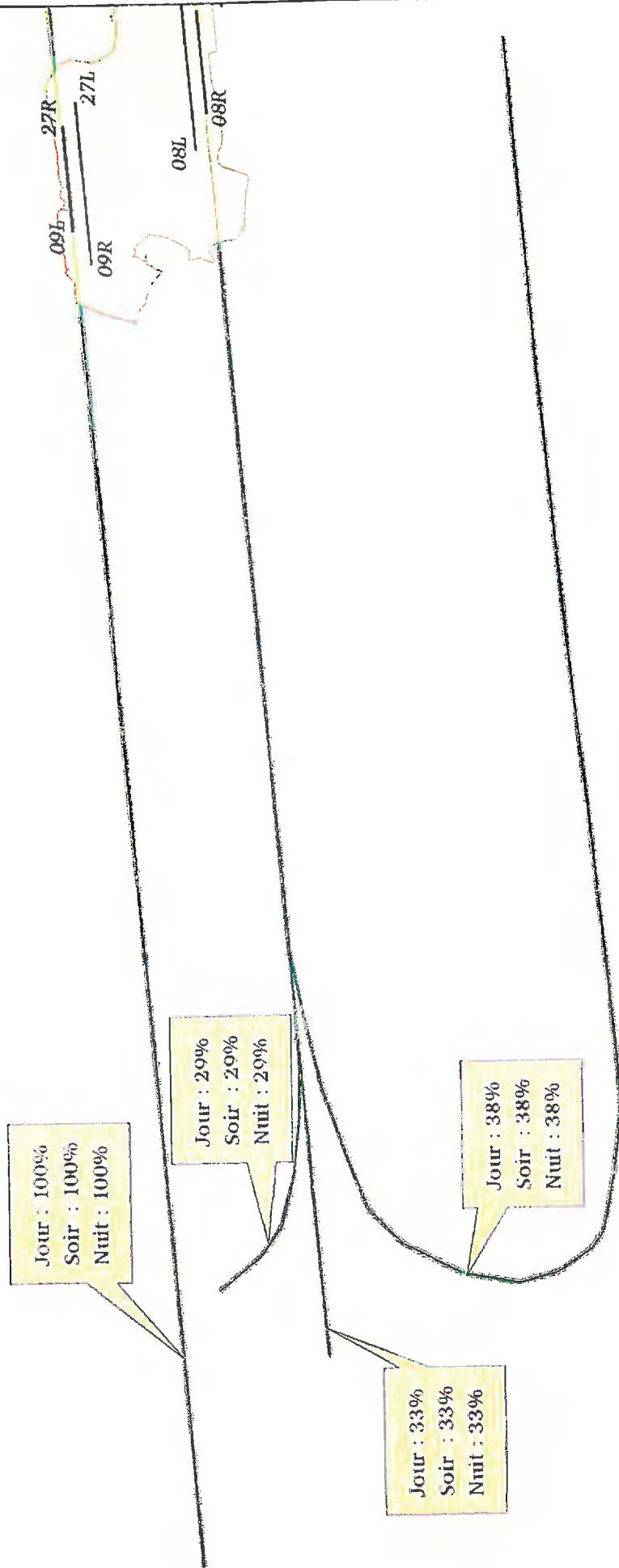
09L 27R
09R 27L
08L 26R
08R 26L

ANNEXE 9

Trajectoires face à l'est (décollage et atterrissage)

AEROPORT CHARLES DE GAULLE

Atterrissage face à l'est
Trajectoires principales



AEROPORT CHARLES DE GAULLE

Décollage face à l'est
Trajectoires principales

Jour : 32.9%
Soir : 33.0%
Nuit : 18.7%

Jour : 32.9%
Soir : 33.0%
Nuit : 18.7%

Jour : 3.9%
Soir : 4.0%
Nuit : 10.6%

Hélices

Jour : 0.4%
Soir : 0.3%
Nuit : 0%

Jour : 29.9%
Soir : 29.8%
Nuit : 52.1%

Jour : 0%
Soir : 0%
Nuit : 2.4%

Jour : 30%
Soir : 30%
Nuit : 0%

Jour : 70%
Soir : 70%
Nuit : 97.6%

27R

27L

26R

26L

08L

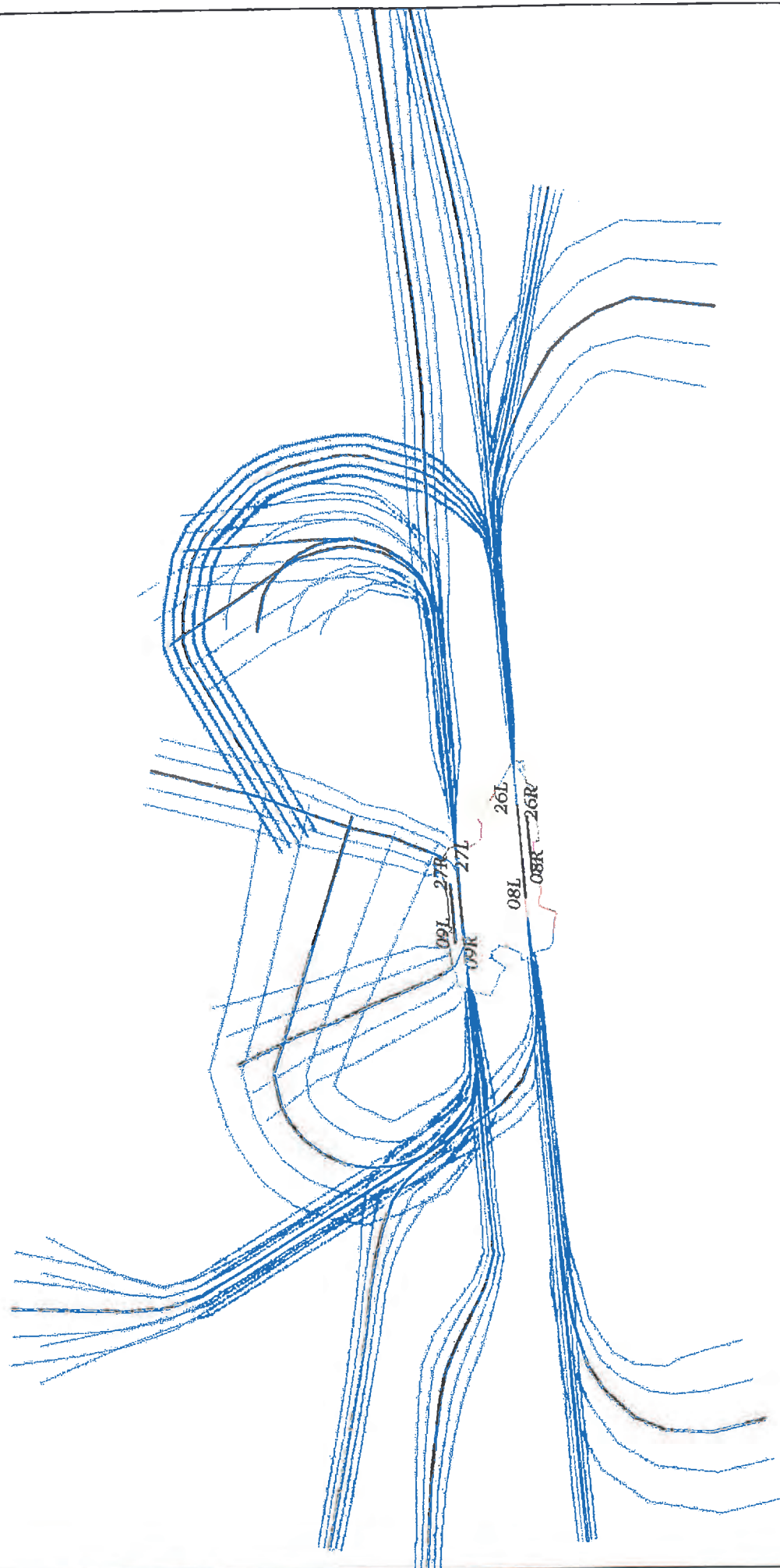
08R

ANNEXE 10

Dispersion des trajectoires au décollage (face à l'est et à l'ouest)

AEROPORT CHARLES DE GAULLE

Dispersion au décollage
face à l'est et face à l'ouest

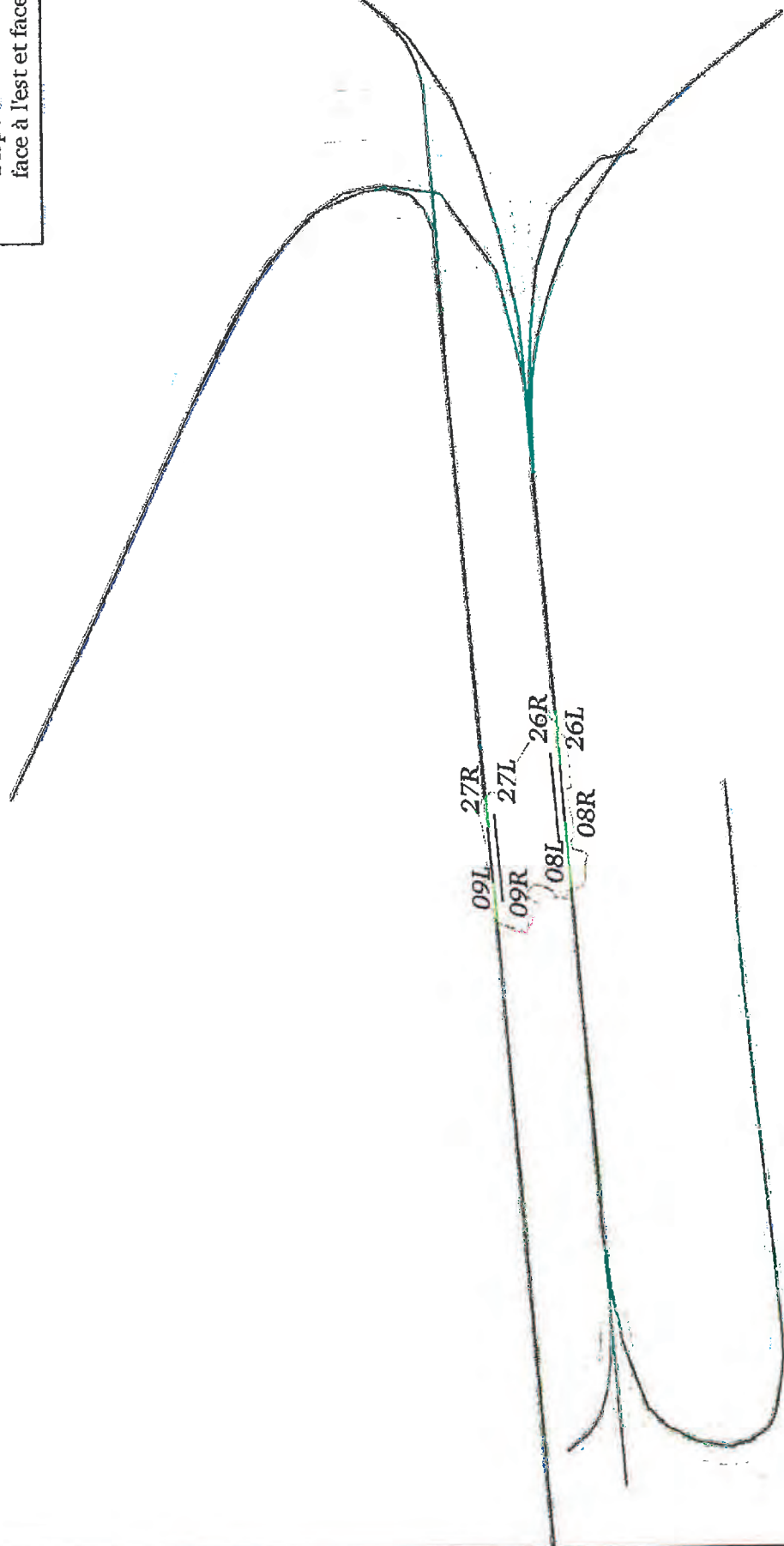


ANNEXE 11

Dispersion des trajectoires à l'atterrissage (face à l'est et à l'ouest)

AEROPORT CHARLES DE GAULLE

Dispersion à l'atterrissage
face à l'est et face à l'ouest



ANNEXE 12

Répartition des mouvements par période et par seuil de piste.

Atterrissage au seuil 08R

Type INM	jour	Soir	Nuit	Total
737-300	90	88	459	638
737-500	5010	1268	542	6820
737-800	6163	1849	344	8357
747-400	3004	995	395	4394
757 (PW)	39	21	103	162
767-300	650	202	96	948
777-200	3235	1148	366	4749
A310	206	114	218	538
A319	5187	1122	353	6662
A320	10871	2871	810	14551
A321-				
200/300	5452	1255	455	7161
A330	966	310	143	1419
A340	3273	314	255	3842
BAE146	1541	576	432	2550
CL601	1530	335	144	2009
DHC8	125	14	14	153
DHC8-30	149	163	405	716
F100/65	457	99	27	584
MD11 (GE)	20	1	11	32
Total	47968	12748	5570	66286

Atterrissage au seuil 09L

Type	jour	Soir	Nuit	Total
737300	144	60	384	589
737500	6802	1763	562	9127
737800	9314	2121	1102	12537
747400	3758	929	882	5568
757PW	470	136	191	798
767300	557	129	214	900
777200	3814	661	293	4768
A310	473	218	869	1560
A319	3905	1210	497	5612
A320	7433	1826	901	10160
A32123	2581	806	295	3682
A330	1257	260	65	1582
A340	1826	994	222	3042
BAE146	2167	571	580	3318
CL601	2563	714	239	3516
DHC8	200	77	46	323
DHC830	308	126	745	1179
F10065	353	108	49	509
MD11GE	44	39	217	300
Total	47970	12747	8355	69071

Atterrissage au seuil 26L

Type	jour	Soir	Nuit	Total
737300	239	150	633	1021
737500	8070	2109	850	11029
737800	9978	2552	723	13252
747400	4336	1477	485	6299
757PW	65	47	149	261
767300	848	231	118	1198
777200	4042	1805	532	6379
A310	307	141	296	744
A319	7777	1656	586	10019
A320	16787	4238	1191	22217
A32123	7924	1787	637	10348
A330	1502	412	193	2106
A340	4427	887	424	5738
BAE146	2073	740	554	3367
CL601	2276	491	193	2960
DHC8	202	23	10	235
DHC830	257	204	670	1131
F10065	823	169	82	1073
MD11GE	22	2	28	52
Total	71953	19121	8355	99429

Atterrissage au seuil 27R

Type	jour	Soir	Nuit	Total
737300	112	73	633	817
737500	9651	2437	805	12893
737800	13240	3404	1447	18091
747400	5807	1408	1429	8644
757PW	699	188	292	1179
767300	963	265	347	1574
777200	6534	907	456	7897
A310	712	357	1334	2403
A319	5863	1843	688	8394
A320	10673	2805	1374	14852
A32123	4127	1303	488	5919
A330	1834	443	118	2396
A340	3223	1075	290	4588
BAE146	3490	980	964	5434
CL601	3865	1083	380	5329
DHC8	285	114	80	480
DHC830	428	230	1053	1710
F10065	393	143	31	567
MD11GE	74	59	315	447
Total	71969	19117	12527	103613

ANNEXE 13

Comptage des populations et logements par commune et par zone dans le projet de PEB.

Les populations et logements indiqués dans ce tableau sont ceux délimités par la valeur d'indice considérée. Par exemple, la population et les logements de la colonne « Zone C – LDEN 56 » correspondent au total des zones A, B et C.

Seine et Marne	Zone D - LDEN 50		Zone C - LDEN 56		Zone B - LDEN 65		Zone A - LDEN 70	
Communes	Population	Logements	Population	Logements	Population	Logements	Population	Logements
Barcy	213	87						
Chambry	841	339						
Charny								
Compans	664	233	602	212	66	19		
Crégy-lès-Meaux	2439	763						
Dammartin-en-Goële	530	266						
Douy-la-Ramée	24	14						
Etrépilly	732	274						
Forfry								
Germigny-l'Evêque	205	73						
Gesvres-le-Chapitre	141	43						
Iverny	488	171	478	167				
Juilly			1448	510				
Lizy-sur-Ourcq								
Longperrier	651	235						
Marchémoret	332	133	3	1				
Marcilly	353	139						
Mauregard	237	81	222	75				
May-en-Multien								
Meaux	211	66						
Le Mesnil-Amelot			565	220	162	68		
Mitry-Mory	3778	1444	643	285				
Montgé-en-Goële	633	282	622	276				
Monthyon	1337	497	1286	478				
Moussy-le-Neuf								
Moussy-le-Vieux	928	350						
Nantouillet			264	98	9	2		
Chauconin-Neufmontiers	172	68						
Oissery								
Penchard	799	319	10	5				

Seine et Marne	Zone D - LDEN 50		Zone C - LDEN 56		Zone B - LDEN 65		Zone A - LDEN 70	
Communes	Population	Logements	Population	Logements	Population	Logements	Population	Logements
Le Plessis-aux-Bois			172	73				
Le Plessis-l'Evêque	234	83	234	83				
Le Plessis-Placy	87	31						
Poincy	12	4						
Puisieux	27	10						
Rouvres								
Saint-Mard	3445	1260	3435	1256				
Saint-Mesmes	462	153						
Saint-Pathus	989	339						
Saint-Soupplets	2890	1049	2717	983				
Thieux	683	299	681	298	14	5		
Trocy-en-Multien	225	93						
Varreddes	1720	670						
Villeneuve-sous-Dammartin	534	224	534	224	134	54		
Villeroy	101	28						
Vinantes	287	94	287	94				
Total	29853	11116	14204	5337	386	148	0	0

Yvelines	LDEN 50		LDEN 56		LDEN 65		LDEN 70	
Communes	Population	Logements	Population	Logements	Population	Logements	Population	Logements
Achères								
Saint-Germain-en-Laye								
Total	0	0	0	0	0	0	0	0

Seine-saint-denis	LDEN 50		LDEN 56		LDEN 65		LDEN 70	
Communes	Population	Logements	Population	Logements	Population	Logements	Population	Logements
Aulnay-sous-Bois								
Epinay-sur-Seine	8808	4278						
Pierrefitte-sur-Seine	13583	5061						
Stains	6006	2483						
Tremblay-en-France	1543	544	370	149				
Villepinte	15	6						
Villetaneuse	3178	1107						
Total	33134	13478	370	149	0	0	0	0

Val-d'oise	LDEN 50		LDEN 56		LDEN 65		LDEN 70	
Communes	Population	Logements	Population	Logements	Population	Logements	Population	Logements
Andilly	2013	762	102	39				
Argenteuil	23761	9402						
Arnouville-lès-Gonesse	12291	4964	12291	4964				
Asnières-sur-Oise								
Attainville	1732	534						
Baillet-en-France	506	192						
Beauchamp	3682	1616						
Beaumont-sur-Oise	3621	1361						
Belloy-en-France	1531	638						
Bernes-sur-Oise	11	5						
Bonneuil-en-France	630	228	60	25				
Bouqueval	293	111	293	111	67	24		
Chennevières-lès-Louvres	218	71						
Cormeilles-en-Parisis	18475	7351						
Deuil-la-Barre	18404	8100	5776	2573				
Domont	5163	2141	26	9				
Eaubonne	22882	9723	6	3				
Ecouen	6761	2651	5372	2168				
Enghien-les-Bains	10368	5657	1053	564				
Epiais-lès-Louvres	60	29	60	29	1	1		
Epinay-Champlâtreux	29	8						
Ermont	27494	11631						
Ezanville	6774	2778	58	21				
Fontenay-en-Parisis	78	22						
Franconville	33238	13971						
La Frette-sur-Seine	2865	1271						
Garges-lès-Gonesse	37654	12386	11448	3741				
Gonesse	24716	9330	24714	9328	1	1		
Goussainville	26764	9396	10112	3850	1046	409	3	1
Groslay	7385	2773	7317	2747				
Herblay	5209	1844						
Jagny-sous-Bois								
Lassy								
Louvres	4549	1755	14	5	0	0		
Luzarches								

Val-d'oise	LDEN 50		LDEN 56		LDEN 65		LDEN 70	
Communes	Population	Logements	Population	Logements	Population	Logements	Population	Logements
Maffliers	6	3						
Mareil-en-France	102	45						
Margency	2587	977						
Le Mesnil-Aubry	757	291	722	279				
Moisselles	891	313						
Montigny-lès-Cormeilles	8271	2826						
Montlignon	2427	968	8	3				
Montmagny	11847	4250	2431	846				
Montmorency	20599	8932	6891	3045				
Montsoult	300	113						
Nointel	10	4						
Noisy-sur-Oise	3	1						
Pierrelaye	103	39						
Piscop	632	237	536	197				
Le Plessis-Bouchard	7006	2888						
Le Plessis-Gassot	74	35	74	35				
Presles	7	4						
Roissy-en-France	2367	1000	2367	1000	142	58		
Saint-Brice-sous-Forêt	12540	4680	829	239				
Saint-Gratien	19226	8567						
Saint-Leu-la-Forêt	12667	4985						
Saint-Martin-du-Tertre	2308	853						
Saint-Prix	6 761	2504						
Sannois	25349	10444						
Sarcelles	57871	19419	42080	14193				
Soisy-sous-Montmorency	16802	7191	3166	1342				
Taverny	6156	2232						
Le Thillay	3665	1462	3665	1462				
Vaudherland	88	39	88	39				
Vémars	127	57						
Villaines-sous-Bois	583	208	145	53				
Villeron								
Villiers-le-Bel	26145	9565	16040	6105				
Villiers-le-Sec	168	81						
Total	557604	217915	157744	59016	1258	494	3	1

Total général	620590	242509	172318	64502	1644	642	3	1
---------------	--------	--------	--------	-------	------	-----	---	---

ANNEXE 14

Comparaison des populations et logements par commune dans les limites de la zone C du PEB en vigueur et du projet de PEB.

Seine et Marne	Projet de PEB Zone C - LDEN 56		Limite de Zone C d'application anticipée	
Communes	Population	Logements	Population	Logements
Compans	602	212	540	191
Cuisy	4	1	0	0
Dammartin-en-Goële	0	0	0	0
Iverny	478	167	425	143
Juilly	1448	510	307	112
Mauregard	222	75	215	71
Le Mesnil-Amelot	565	220	513	215
Longperrier	0	0	0	0
Mitry-Mory	643	285	2353	957
Montgé-en-Goële	622	276	70	33
Monthyon	1286	478	1129	416
Moussy-le-Vieux	0	0	0	0
Nantouillet	264	98	264	98
Le Plessis-aux-Bois	172	73	172	73
Le Plessis-l'Evêque	234	83	234	83
Saint-Mard	3435	1256	2521	921
Saint-Mesmes	0	0	0	0
Saint-Soupplets	2717	983	0	0
Thieux	681	298	617	269
Villeneuve-sous-Dammartin	534	224	527	221
Villeroy	0	0	0	0
Vinantes	287	94	287	94
Total	14194	5333	10175	3898

Seine-saint-denis	LDEN 56		Limite de Zone C d'application anticipée	
Communes	Population	Logements	Population	Logements
Tremblay-en-France	370	149	491	208
Total	370	149	491	208

Val-d'oise	LDEN 56		Limite de Zone C d'application anticipée	
Communes	Population	Logements	Population	Logements
Andilly	102	39	2	1
Arnouville-lès-Gonesse	12291	4964	10622	4258
Bonneuil-en-France	60	25	0	0
Bouqueval	293	111	293	111
Chennevières-lès-Louvres	0	0	0	0
Domont	26	9	3	1
Ecouen	5372	2168	2128	916
Epiais-lès-Louvres	60	29	60	29
Ezanville	58	21	0	0
Garges-lès-Gonesse	11448	3741	157	88
Gonesse	24714	9328	14753	5731
Goussainville	10112	3850	7785	2961
Groslay	7317	2747	965	324
Louvres	14	5	39	15
Le Mesnil-Aubry	722	279	49	17
Montmorency	6891	3045	3	1
Piscop	536	197	475	175
Le Plessis-Gassot	74	35	55	28
Roissy-en-France	2367	1000	2232	941
Saint-Brice-sous-Forêt	829	239	39	12
Sarcelles	42080	14193	12313	3840
Le Thillay	3665	1462	2105	843
Vaudherland	88	39	82	36
Vémars	0	0	0	0
Villeron	0	0	0	0
Villiers-le-Bel	16040	6105	4126	1493
Total	157744	59016	58426	21875

Total général	172 322	64 503	69 092	25 981
---------------	---------	--------	--------	--------

Cartes

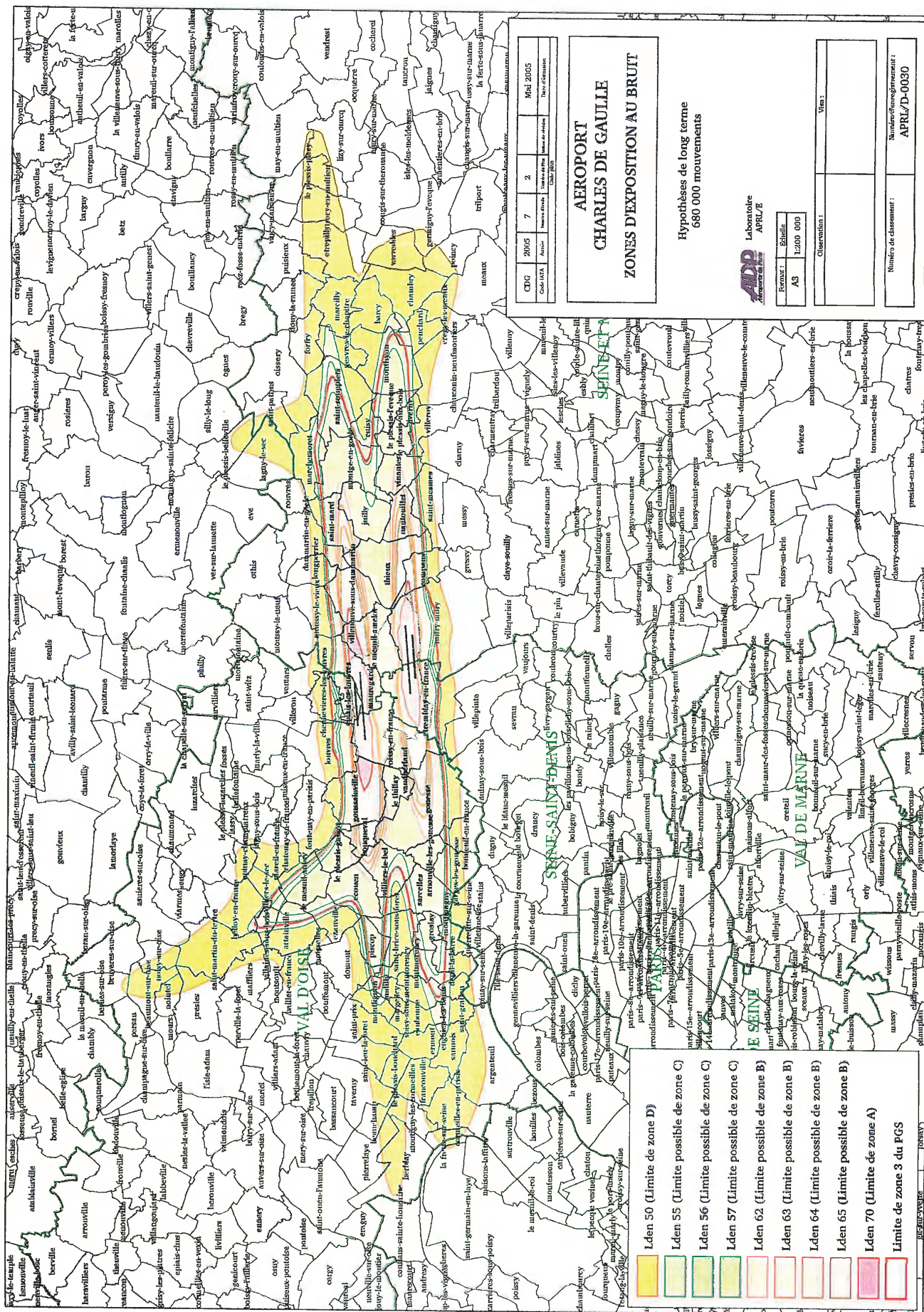
AEROPORT CHARLES-DE-GAULLE

PGS 2004

Zone d'application anticipée

PEB approuvé le 9 juin 1989

PEB approuvé le 9 juin 1989





Préfectures :
du Val d'Oise
de Seine et Marne
de la Seine Saint Denis
des Yvelines
de l'Oise

**AERODROME DE
PARIS-CHARLES-DE-GAULLE**

**RAPPORT DE PRESENTATION
DU PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT**

APPROUVÉ PAR ARRÊTÉ INTERPRÉFECTORAL
DU : **03/04/2007**

Sommaire

1.	Objectifs du PEB et procédure de révision.....	4
1.1.	Objectifs du PEB et conditions d'élaboration	4
1.2.	Délimitation des zones de bruit du PEB et règles d'urbanisme applicables.....	4
1.3.	Étapes de la révision d'un PEB (voir schéma en annexe).....	5
2.	Plan d'exposition au bruit en vigueur à Paris - Charles-de-Gaulle et application des dispositions de l'article L.147-7 du code de l'urbanisme.	7
2.1.	Plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle en vigueur.....	7
2.2.	Application de l'article L.147-7 du code de l'urbanisme.	7
3.	Hypothèses et scénarios pris en compte pour l'élaboration de l'avant-projet de PEB (APPEB) et choix des valeurs limites des zones B et C.....	8
3.1.	Plafonnement de la gêne sonore.....	8
3.2.	La demande de transport aérien à l'horizon long terme pour Paris-Charles-de-Gaulle. .	9
3.3.	Scénarios étudiés pour l'élaboration de l'avant-projet de PEB	11
3.4.	Consultation de la Commission consultative de l'environnement sur les valeurs d'indice fixant les limites des zones B et C.	12
4.	Hypothèses retenues pour le projet de plan d'exposition au bruit.....	14
4.1.	Infrastructures.....	14
4.2.	Hypothèses de trafic	15
5.	Impact du projet de plan d'exposition au bruit.....	20
5.1.	Communes et EPCI concernés.....	20
5.2.	Surfaces concernées.	23
5.3.	Population et logements concernés.....	23
5.4.	Impact sur les projets d'urbanisme connus.....	24
5.5.	Création de quatre périmètres de renouvellement urbain.	24

Annexes :

1. Etapes de la révision d'un PEB
2. Règles d'urbanisme applicables dans les zones du PEB
3. Articles L.147-1 à 147-8 du code de l'urbanisme relatif aux zones de bruit des aérodromes
4. Evolution de l'empport moyen entre 1990 et 2004
5. Evolutions possibles du trafic à l'horizon 2025 (scénarios A et B)
6. Trajectographie réelle face à l'ouest
7. Trajectographie réelle face à l'est
8. Modélisation des trajectoires face à l'ouest (décollage et atterrissage)
9. Modélisation des trajectoires face à l'est (décollage et atterrissage)
10. Modélisation de la dispersion des trajectoires face à l'ouest
11. Modélisation de la dispersion des trajectoires face à l'est
12. Répartition des mouvements par période et par seuil de piste.
13. Comptage des populations et logements par commune et par zone dans le projet de PEB.
14. Comparaison des populations et logements par commune dans les limites de la zone C du PEB en vigueur et du projet de PEB.

Cartes représentant :

1. limites du PEB et du PGS en vigueur
2. courbes des zones de l'APPEB dans l'hypothèse court terme
3. courbes des zones de l'APPEB dans l'hypothèse long terme (scénario A)
4. courbes des zones de l'APPEB dans l'hypothèse long terme (scénario B)

La maîtrise de l'urbanisation autour des aéroports constitue un enjeu majeur pour éviter que de nouvelles populations ne soient soumises aux nuisances sonores. A cette fin des outils réglementaires ont été mis en place depuis le début des années 1970. Ils ont été introduits dans le code de l'urbanisme par la loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 sur l'urbanisme au voisinage des aéroports (codifiée dans les articles L.147-1 à L.147-8 du code de l'urbanisme¹).

L'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA), créée par la loi n° 99-588 du 12 juillet 1999, a formulé dans son rapport d'activité pour 2001 les recommandations suivantes pour l'élaboration et la révision des plans d'exposition au bruit (PEB) et des plans de gêne sonore (PGS) :

- utiliser un nouvel indice, l'indice Lden en remplacement de l'indice psophique ;
- fixer les valeurs des indices délimitant les zones des PEB et des PGS afin d'élargir les surfaces incluses dans ces plans ;
- imposer une date limite de révision des PEB et des PGS.

C'est sur la base de ces recommandations que les modalités d'élaboration et de révision des PEB et PGS ont été modifiées par le décret n° 2002-626 du 26 avril 2002.

Par ailleurs, la loi n° 99-588 portant création de l'ACNUSA définit une quatrième zone de bruit du PEB : la zone D sur laquelle aucune restriction d'urbanisme n'est imposée.

C'est dans ce cadre que s'inscrit la révision du PEB de l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle qui doit prendre en compte la mise en service des deux doublets de piste et l'abandon du projet de 5^{ème} piste orientée nord-sud.

Le présent document constitue le rapport de présentation du projet de plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle au sens de l'article L.147-4 du code de l'urbanisme. Après un rappel des objectifs et des modalités d'élaboration des PEB, il présente les hypothèses prises en compte et précise les impacts attendus.

¹ Voir les textes en annexe.

1. Objectifs du PEB et procédure de révision.

1.1. Objectifs du PEB et conditions d'élaboration

Le plan d'exposition au bruit est un document d'urbanisme visant à éviter que de nouvelles populations ne soient exposées aux nuisances sonores générées par l'activité de l'aéroport considéré. Il délimite aux abords d'un aéroport quatre zones² de bruit dont trois zones à l'intérieur desquelles des contraintes d'urbanisation sont imposées³. C'est un document opposable aux tiers, annexé au plan local d'urbanisme, au plan de sauvegarde et de mise en valeur et à la carte communale. Les documents précités ainsi que les schémas de cohérence territoriale et les schémas de secteur doivent être compatibles avec le PEB (Cf. §5.4).

Les modalités d'élaboration du PEB sont fixées par les articles R.147-1 à R.147-11 du code de l'urbanisme.

L'élaboration d'un PEB doit tenir compte de l'ensemble des hypothèses à court, moyen et long termes de développement et d'utilisation de l'aéroport (conditions d'utilisation des infrastructures, procédures de navigation, nombre de mouvements, caractéristiques des flottes exploitées, répartition du trafic dans la journée).

Ces hypothèses se fondent sur les données actuelles et les perspectives envisageables au moment où le PEB est élaboré. Tous les cinq ans au moins, la CCE doit examiner la pertinence des prévisions ayant servi à l'établissement du plan. Elle peut proposer au préfet sa mise en révision.

En application de l'article R. 147-1 du code de l'urbanisme, un nouvel indice est désormais utilisé pour élaborer le PEB : l'indice L_{den} ($L=level$ (niveau), $d = day$ (jour), $e = evening$ (soirée), $n = night$ (nuit)), recommandé au niveau européen. Il découpe la journée en trois périodes afin de mieux prendre en compte la gêne accrue ressentie la soirée et la nuit :

- la période de jour s'étend de 6 heures à 18 heures ;
- la période de soirée s'étend de 18 heures à 22 heures ; à même niveau de bruit, la gêne est considérée trois fois supérieure à celle occasionnée entre 6 heures et 18 heures ;
- la période de nuit s'étend de 22 heures à 6 heures ; à même niveau de bruit, la gêne est considérée dix fois supérieure à celle ressentie entre 6 heures et 18 heures.

1.2. Délimitation des zones de bruit du PEB et règles d'urbanisme applicables.

L'article R.147-2 fixe les limites des quatre zones du PEB comme suit :

- la zone A est la zone comprise à l'intérieur de la courbe d'indice L_{den} 70,
- la zone B est la zone comprise entre la courbe d'indice L_{den} 70 et la courbe dont l'indice peut être fixé entre les valeurs L_{den} 62 et L_{den} 65,
- la zone C est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone B et la courbe dont l'indice peut être fixé entre les valeurs L_{den} 57 et L_{den} 55,
- la zone D est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone C et la courbe d'indice L_{den} 50.

Les valeurs des indices retenues pour déterminer les limites extérieures des zones B et C sont fixées dans l'arrêté de mise en révision du PEB.

² La quatrième zone dite zone D est obligatoire uniquement pour les aéroports mentionnés au I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts dont fait partie l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle.

³ Les restrictions à l'urbanisation s'appliquant dans chaque zone sont présentées de manière plus détaillée en annexe.

L'article L.147-5 du code de l'urbanisme définit les règles d'urbanisme applicables aux différentes zones du PEB.

Les zones A et B sont considérées comme les zones de bruit fort. A l'intérieur de ces zones, seuls sont autorisés les constructions à usage d'habitation et les équipements publics ou collectifs liés à l'activité aéronautique, les logements de fonction et les constructions nécessaires à l'activité agricole.

La zone C est considérée comme la zone de bruit modéré. A l'intérieur de cette zone, les constructions individuelles sont autorisées à condition d'être situées dans un secteur urbanisé, desservi par des équipements publics et dès lors qu'elles n'accroissent que faiblement la capacité d'accueil de ce secteur.

En outre, dans cette zone, des secteurs peuvent être délimités à l'intérieur desquels pour permettre le renouvellement urbain de quartiers ou de villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain sont autorisées. Elles ne doivent pas entraîner d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores. Ces secteurs peuvent être délimités postérieurement à la publication du PEB, à la demande de la commune compétente en matière de plan local d'urbanisme, par arrêté préfectoral pris après enquête publique.

Enfin, dans les zones A, B et C, la rénovation, la réhabilitation, l'amélioration, l'extension mesurée et la reconstruction des constructions existantes sont admises à condition qu'elles n'impliquent pas d'accroissement de la capacité d'accueil d'habitants.

La zone D instaurée par la loi du 12 juillet 1999 n'impose pas de restriction à l'urbanisation. Les constructions autorisées doivent faire l'objet de mesures d'isolation acoustique renforcées prévues à l'article L.147-6 du code de l'urbanisme.

Tout contrat de location de biens immobiliers situés à l'intérieur d'une des zones du PEB doit préciser de manière claire la zone de bruit où se situe le bien.

En outre, dans ces zones, tout certificat d'urbanisme doit spécifier l'existence de la zone de bruit et l'obligation de respecter les règles d'isolation acoustique.

1.3. Etapes de la révision d'un PEB⁴ (voir schéma en annexe).

La décision d'établir ou de réviser le plan d'exposition au bruit est prise conjointement par les préfets des départements sur lesquels l'aérodrome est implanté ou sur lesquels les communes concernées ou susceptibles d'être concernées par le PEB sont implantées. Pour l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, il s'agit des préfets du Val d'Oise, de la Seine-et-Marne, de la Seine-Saint-Denis, de l'Oise et des Yvelines. La décision de révision est prise après accord exprès du ministre chargé de l'aviation civile.

La Commission consultative de l'environnement est consultée sur les valeurs de l'indice Lden à prendre en compte pour déterminer la limite extérieure des zones B et C, avant que ne soit prise la décision de réviser le PEB.

Le projet de PEB est alors élaboré sur la base d'hypothèses à court, moyen et long terme et des valeurs d'indice retenues pour les zones B et C.

⁴ Dans ce paragraphe, seule la procédure relative aux aérodromes mentionnés à l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts dont fait partie Paris - Charles-de-Gaulle est décrite.

La décision d'établissement ou de révision, accompagnée du projet de PEB est notifiée pour avis aux maires des communes concernées et aux présidents des établissements publics de coopération intercommunale compétents. Mention en est insérée en caractères apparents dans deux journaux à diffusion régionale ou locale dans les départements concernés.

Cette décision fait l'objet d'un affichage pendant un mois dans chacune des mairies concernées et, s'il y a lieu, aux sièges des établissements publics de coopération intercommunale compétents.

A compter de la notification de la décision, les conseils municipaux des communes concernées et le cas échéant, les organes délibérants des EPCI disposent d'un délai de deux mois pour faire connaître leurs observations à compter de la notification de la décision de révision. A défaut de réponse dans le délai imparti, l'avis est réputé favorable.

Dès réception des avis ou à l'expiration du délai de 2 mois, le projet de PEB ainsi que les avis des communes et EPCI sont transmis à l'ACNUSA qui émet son avis après avoir recueilli celui de la commission consultative de l'environnement (CCE).

La CCE dispose d'un délai de 2 mois à compter de la saisine par l'ACNUSA pour formuler son avis. L'ACNUSA dispose d'un délai de 4 mois à compter de la date de la saisine conjointe par les préfets pour émettre son avis.

A l'issue de ces différentes consultations, le projet de PEB, éventuellement modifié pour tenir compte des avis exprimés, est soumis à l'enquête publique par le préfet de la région d'Ile de France.

Enfin le PEB, éventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique est approuvé par arrêté conjoint des préfets des départements concernés après accord exprès du ministre chargé de l'aviation civile.

Chaque préfet de département notifie aux maires des communes concernées de son département copie de l'arrêté et du PEB approuvé.

L'arrêté et le plan sont tenus à la disposition du public à la mairie de chacune des communes concernées ainsi qu'à la préfecture de chacun des départements. La mention des lieux où les documents peuvent être consultés est insérée dans deux journaux à diffusion régionale ou locale dans chaque département et affichée dans les mairies.

2. Plan d'exposition au bruit en vigueur à Paris - Charles-de-Gaulle et application des dispositions de l'article L.147-7 du code de l'urbanisme.

2.1. Plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle en vigueur.

Le plan d'exposition au bruit de Paris - Charles-de-Gaulle a été approuvé le 9 juin 1989. Il est établi à l'horizon de 1995, en tenant compte de l'avant projet de plan masse de 1970 qui prévoyait deux doublets de pistes nord et sud, parallèles et indépendants, orientés est-ouest et une piste secondaire orientée nord-sud soit cinq pistes en service.

Les valeurs d'indice psophique (IP) fixant les limites extérieures des zones A, B et C sont respectivement : IP 96, IP 89 et IP 78.

Suite aux engagements du ministre de l'équipement, des transports et du logement d'abandonner le projet de la 5^{ème} piste orientée nord-sud à Paris - Charles-de-Gaulle et de réviser le PEB lors de la construction des doublets, le PEB de CDG a été mis en révision par arrêté interpréfectoral du 7 mars 2002.

2.2. Application de l'article L.147-7 du code de l'urbanisme.

Durant la procédure de révision et du fait de l'obsolescence du PEB de 1989, il a été fait usage, pour les nouveaux territoires à protéger, de l'article L.147-7 du code de l'urbanisme qui permet d'appliquer par anticipation les dispositions concernant les restrictions à l'urbanisation propres à la zone C sur un périmètre délimité par les services de l'Etat.

Cette mesure s'applique pour une durée maximale de 2 ans renouvelable une fois. Dans le cas de Paris - Charles-de-Gaulle, l'application par anticipation a été renouvelée par arrêté interpréfectoral du 7 mars 2004.

La carte présentant les zones A, B et C du PEB de 1989 ainsi que le périmètre défini en application de l'article L.147-7 du code de l'urbanisme est jointe en annexe au rapport.

3. Hypothèses et scénarios pris en compte pour l'élaboration de l'avant-projet de PEB (APPEB) et choix des valeurs limites des zones B et C.

La phase d'avant-projet de PEB correspond à l'étape préalable à la mise en révision du PEB. C'est sur la base de l'avant-projet de PEB que la Commission consultative de l'environnement a été consultée sur les valeurs de l'indice Lden à fixer pour déterminer les limites extérieures des zones B et C du PEB.

3.1. Plafonnement de la gêne sonore.

- *Limitation de la gêne sonore par le plafonnement de l'indicateur d'énergie sonore*

Suite aux orientations fixées le 25 juillet 2002 par le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer, le gouvernement s'est engagé à plafonner les nuisances sonores globales engendrées par l'activité aérienne de l'aéroport à son niveau moyen des années 1999-2000-2001. Ce plafonnement a été instauré par l'arrêté du 28 janvier 2003, qui met en place un indicateur représentatif de l'énergie sonore engendrée par l'activité de l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle (indice maximum 100). Un coefficient multiplicateur est appliqué à l'énergie sonore mesurée le soir et la nuit périodes pendant lesquelles la gêne est le plus fortement ressentie. Par ailleurs, le gouvernement a procédé sur cet aéroport **à un retrait progressif des avions les plus bruyants du chapitre 3**, qui sera total à l'automne 2008. Il s'agit d'un cas unique en Europe.

La priorité ayant été donnée à la réduction des nuisances dans la période plus sensible de nuit, la suppression de ces appareils est d'ores et déjà totale entre 23 heures 30 et 6 heures sur Paris-Charles-de-Gaulle. Grâce à ce retrait nocturne en priorité, la valeur obtenue pour l'indicateur en 2003 est de 89,5.

- *Réduction des nuisances nocturnes*

Une mesure très incitative à la réduction du trafic entre 22 heures et 6 heures a été mise en oeuvre, en augmentant significativement la fiscalité nocturne relative au bruit (Taxe Générale sur les Activités Polluantes, TGAP, puis Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes, TNSA) par rapport à celle qui s'applique à un vol effectué le jour. L'effet de cette mesure s'observe nettement dans les statistiques de trafic, puisque, alors que le trafic réalisé entre 22 heures et 6 heures avait plus que doublé en 10 ans, pour atteindre 58 000 mouvements en 2001, il s'est stabilisé à ce niveau depuis 2002.

Par ailleurs, conjointement à cette mesure d'incitation financière, un dispositif d'ensemble a été mis en œuvre afin de protéger plus strictement le cœur de nuit entre 0 heure et 5 heures, après avoir obtenu un avis favorable de l'ACNUSA. Ce dispositif est couplé à des mesures visant à moderniser les flottes nocturnes en priorité, et à imposer des procédures à moindre bruit la nuit. Ces restrictions introduites entre 0 heure et 5 heures ont eu pour effet de supprimer totalement les émergences sonores, principales responsables des perturbations du sommeil, et d'inverser durablement la tendance à la croissance du trafic nocturne, qui avait connu un taux de croissance moyen de 11% par an entre 1996 et 2001, pour atteindre 26 000 mouvements.

Après une suppression volontaire de tous les vols d'AIR FRANCE (à l'exception du vol quotidien en provenance de Tokyo-Narita) et de 25% des vols de LA POSTE depuis le 30 juin 2003, conduisant à avancer l'heure limite de dépôt du courrier dans de nombreux départements, le Gouvernement a fixé, par arrêté du 6 novembre 2003, un plafond de 22 500 créneaux attribuables. Tout créneau non utilisé par une compagnie ne peut être réattribué à une autre compagnie. En conséquence, ce plafond s'est trouvé abaissé à 21 428 l'année suivante.

3.2. La demande de transport aérien à l'horizon long terme pour Paris-Charles-de-Gaulle.

L'ensemble des experts s'accorde à prévoir un développement de la demande de transport aérien dans les prochaines décennies avec, cependant, un rythme plus faible que par le passé.

Les scénarios possibles d'évolution de la demande de transport aérien sont multiples car ils résultent du jeu de facteurs tant politiques, qu'économiques, sociétaux ou environnementaux. De plus, chacun d'eux -par ailleurs interdépendants- évolue en univers incertain.

- *Une croissance modérée au rythme de 3% l'an en moyenne (en termes de passagers).*

Parmi les différents scénarios possibles, une hypothèse est présentée ici. Elle s'inscrit dans un contexte où, dans le long terme, le transport aérien directement lié aux besoins de mobilité -que ce soit pour motif professionnel ou personnel-, demeure un des facteurs essentiels au développement économique, aux échanges internationaux, à la compétitivité économique et un vecteur majeur du rayonnement international de la France. L'organisation du transport aérien reste par ailleurs dominée par la stratégie d'opérateurs regroupés en alliance et visant, en priorité, à alimenter leur hubs respectifs. A leurs côtés, des opérateurs de taille plus modeste développent néanmoins des liaisons de « point à point », s'adressant en priorité, de par les produits développés, à des clientèles touristiques.

Les principales caractéristiques de cette évolution seraient les suivantes :

- une croissance de 3 % l'an en moyenne, en termes de passagers, sur la période 2004-2025 plus lente que par le passé (6,1% sur la période 1990-2004, une période marquée à partir de 1996 par la mise en place du « hub » suscitant une accélération de la croissance, ne serait-ce qu'en raison du double comptage des passagers) ;

- une demande de transport aérien très marquée par les déplacements internationaux hors Europe (+3,7% l'an en moyenne). Ainsi que l'anticipe l'ensemble des experts, la croissance du trafic se ferait principalement, au cours des vingt prochaines années, grâce au développement des pays dits « émergents » (zone Asie-Pacifique et Amérique du Sud dans une moindre mesure). Le poids de la demande de transport aérien pour les pays non européens passerait ainsi de 41% en 2004 à 47% en 2025 du trafic total.

Pour les pays européens (au sens géographique), la demande resterait soutenue (2,8% l'an) mais son poids dans la demande globale diminuerait légèrement (48% en 2004 ; 46% en 2025). Enfin, la demande de transport intérieur, qui sur Paris-Charles de Gaulle (9% en 2004) concerne principalement des pré-acheminements pour les vols en correspondance, devrait rester stable (+0,6% l'an), une part croissante de cette demande préférant le TGV à l'avion pour accéder aux plates-formes aéroportuaires ;

- un trafic de fret en progression de 3,6 % l'an (en volume) sur la période 2004-2025.

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, le nombre de passagers à long terme est estimé à 95 millions et la quantité de fret à 3,4 millions de tonnes.

- *Un emport moyen en augmentation*

Compte tenu des contraintes environnementales, les compagnies ne pourront pas espérer répondre à la demande en augmentant proportionnellement le nombre de mouvements d'avion. Elles devront combiner l'exploitation d'appareils de plus grande capacité, de meilleurs coefficients de remplissage, et ce faisant atteindre des emports moyens plus élevés, avec l'utilisation d'appareils plus performants au niveau acoustique.

De nombreux facteurs vont dans le sens d'une augmentation de l'export moyen :

- la croissance prévue de la demande de transport aérien, quel qu'en soit le rythme, sera essentiellement liée à celle du trafic international hors UE (notamment Asie-Pacifique et Amérique du Sud) ; ces marchés, à fort peuplement mais qui demeureront à faible ou moyen revenu par tête en 2025, sont propices, pour des raisons économiques, à la mise en service de gros porteurs ;
- dans le prolongement de ce que l'on constate depuis une dizaine d'années, les motifs de déplacement par avion seront de plus en plus liés à des motifs personnels (visite à la famille, tourisme) ; cette demande, pour laquelle le niveau tarifaire est prioritaire par rapport à la fréquence requiert de la part des opérateurs des gains de productivité pour lesquels la taille des avions exploités -et le nombre de sièges offerts- jouent un rôle déterminant ;
- l'entrée sur le marché du transport aérien de nouveaux opérateurs originaires des pays dits « émergents » à ce jour, mais qui en 2025, auront largement progressé dans leur « rattrapage » va considérablement renforcer la concurrence entre les opérateurs et les obliger à rechercher au plus près tous les gains de rentabilité possibles ; à ce titre, la priorité donnée aux fréquences dans le positionnement concurrentiel devrait s'atténuer au profit de l'export moyen permettant aux opérateurs un meilleur étalement des coûts au passager transporté ;
- l'accès aux grandes métropoles internationales, parmi lesquelles Paris figure en-tête, sera de plus en plus difficile, faute de capacités. Les opérateurs dans ce contexte ne pourront que rechercher, ne serait-ce que par anticipation, à augmenter la taille des modules exploités, pour conserver, au moindre coût, le meilleur accès possible, à ces grands marchés mondiaux ;
- la permanence des préoccupations environnementales et d'économie d'énergie dans le développement de l'activité du transport aérien pèsera sur les appareils exploités. Les opérateurs seront incités à optimiser l'utilisation de leur flotte et à mettre en service sur un tronçon donné, les appareils les plus performants c'est-à-dire de plus grande capacité et de conception plus récente.

En résumé, l'évolution de l'export moyen passe à la fois par une amélioration des coefficients de remplissage (69% actuellement pour l'ensemble des compagnies desservant la France), par une moindre croissance des fréquences et par l'utilisation d'appareils de plus grande capacité.

Les acteurs du secteur semblent partager cette approche : selon Airbus, compte tenu de la flotte actuelle, des retraits et commandes prévues, 38% des capacités offertes en 2023 au niveau mondial, seront le fait de gros (A330/340 ; B474 et B777) et très gros porteurs (A380) contre 26% aujourd'hui.

Compte tenu de ces éléments, on peut estimer que l'export moyen passerait de 105 passagers par vol en 2004 à 150 en 2025 dans la continuité de la tendance observée depuis 1990 (cf annexe n°).

Cette évolution correspondrait d'ailleurs à un certain « rattrapage » par rapport à la situation que l'on constate aujourd'hui sur les plates-formes européennes dont l'activité est principalement liée aux liaisons long-courrier⁵.

⁵ L'export moyen sur les aéroports londoniens est supérieur d'environ 25 à 30 % à celui de Paris-Charles de Gaulle.

3.3. Scénarios étudiés pour l'élaboration de l'avant-projet de PEB

Le scénario à court terme a été fondé sur les hypothèses prises en compte pour l'élaboration du plan de gêne sonore (PGS). Elles correspondent à un trafic de 550 000 mouvements, et sont cohérentes avec le trafic observé ces dernières années : 518 000 mouvements en 2000, 526 000 en 2004.

Le scénario à moyen terme a été construit comme une étape intermédiaire entre celui de court terme et ceux élaborés pour le long terme ci-après décrits. Il correspond à un nombre de mouvements à l'horizon 2015 de 580 000 à 620 000 mouvements sous réserve d'une poursuite de la modernisation de la flotte, notamment au regard des nuisances sonores.

Les scénarios à long terme sur lesquels a été élaboré l'avant-projet de PEB donnent des exemples d'adaptation des transporteurs aériens à la demande dans le respect de la limitation de l'indicateur sonore global.

En effet, pour tenter de satisfaire la demande de transport aérien, les compagnies aériennes devront mettre en place une offre dont les caractéristiques (type d'avion, horaires, fréquences), devront impérativement permettre le strict respect du plafonnement de l'indice sonore global pondéré qui s'impose à l'aéroport de Paris Charles-de-Gaulle, encouragées en cela par les incitations réglementaires et financières qui ont été prises.

Les facteurs sur lesquels elles peuvent jouer sont principalement la modernisation de la flotte, l'emport moyen des passagers (nombre de passagers moyen par avion), et la répartition des vols entre les périodes de jour, de soirée et de nuit.

Deux scénarios définis en termes de nombre et de structure de mouvements ont été élaborés, ils sont présentés ci-dessous. Ils sont tous les deux compatibles avec l'impératif de plafonnement, mais se différencient par la capacité des compagnies aériennes à satisfaire la demande dans le respect des contraintes environnementales fixées pour cet aérodrome.

- Dans le scénario A, la demande pourrait être satisfaite, dans le respect du plafonnement, par une stratégie des compagnies privilégiant une flotte renouvelée aux performances acoustiques optimisées et une limitation de la croissance des mouvements en soirée et la nuit.

L'ensemble de ces dispositions conduirait à satisfaire la demande avec 680 000 mouvements en 2025, sous réserve d'une sensible augmentation de l'emport moyen, faute de quoi elle ne le serait que partiellement.

Paris-Charles de Gaulle	2004	2025	2004-2025 (taux de croissance annuel moyen)
Nombre de mouvements : vols mixtes ⁶	486 000	635 000	1,3%
Emport moyen	105	150	1,7%
Nombre de mouvements : vols fret	40 000	45 000	0,6%
Nombre total de mouvements ⁷	526 000	680 000	1,2%

⁶ Plus de la moitié du fret est transportée dans des avions mixtes c'est-à-dire transportant des passagers et du fret.

⁷ Les mouvements commerciaux et non commerciaux sont pris en compte dans ce total. En 2004, 9 230 vols non commerciaux ont été opérés.

- Dans le scénario B, l'adaptation des compagnies en matière de renouvellement de flottes ou de répartition de mouvements entre jour, soirée et nuit, serait un peu moins rapide que dans le premier scénario. Par voie de conséquence, la gêne sonore produite par chaque mouvement serait plus élevée, et le nombre de mouvements compatible avec le plafonnement de la gêne sonore serait inférieur, de l'ordre de 620 000. Un tel scénario ne permettrait pas de répondre à toute la demande potentielle. Il montre que le plafonnement de l'arrêté de janvier 2003 jouera effectivement pour maîtriser la croissance du trafic.

Paris-Charles de Gaulle	2004	2025	2004-2025 (taux de croissance annuel moyen)
Nombre de mouvements : vols mixtes	486 000	580 000	0,8%
Emport moyen	105	150	1,7%
Nombre de mouvements : vols fret	40 000	40 000	0,0%
Nombre total de mouvements	526 000	620 000	0,8%

Il a pu être observé que les courbes de long terme dans les deux scénarios sont extrêmement voisines. Les courbes limitant la zone C de ces deux scénarios sont également très voisines de la limite de la zone III du PGS. Cela résulte directement des effets de l'arrêté du 28 janvier 2003 qui ne permet d'envisager de développer les mouvements d'aéronefs que dans un cadre très contraint.

Ainsi les scénarios étudiés dans le cadre de l'APPEB ont permis de démontrer que c'est moins le nombre de mouvements total que les caractéristiques acoustiques et la répartition des mouvements d'aéronefs qui déterminent la dimension des courbes. Par conséquent, le plafonnement de l'énergie sonore constitue une véritable garantie de stabilité du PEB tout en permettant un développement maîtrisé de l'activité de la plateforme.

3.4. Consultation de la Commission consultative de l'environnement sur les valeurs d'indice fixant les limites des zones B et C.

Sur la base du rapport de présentation de l'APPEB et des cartes établies à partir des scénarios décrits ci-dessus, la Commission consultative de l'environnement de Paris - Charles-de-Gaulle s'est réunie le 28 juin 2005 afin d'émettre un avis sur les valeurs d'indice à retenir pour déterminer les limites extérieures des zones B et C du PEB.

Cette réunion a donné lieu à un débat sur la crédibilité des scénarios à long terme A et B présentés. Puis il a été procédé au vote sur les valeurs d'indice pour les zones B et C.

Pour la zone B, le préfet de la région d'Ile de France a mis au vote la valeur d'indice Lden 65 qui permettait d'obtenir le plus large consensus. Cette valeur a recueilli un avis favorable (30 voix pour et 10 contre).

Pour la zone C, faute d'un consensus sur une valeur, le préfet a mis au vote la valeur d'indice Lden 56 proposée par les services de l'Etat et conduisant à une zone C du PEB extrêmement

proche de la zone III du PGS en vigueur depuis juillet 2004. L'indice Lden 56 a recueilli un vote défavorable (18 voix contre et 17 pour).

Le projet de PEB soumis à l'avis des communes et des EPCI dans le présent dossier est élaboré sur la base des valeurs d'indice Lden 65 pour la zone B et Lden 56 pour la zone C.

4. Hypothèses retenues pour le projet de plan d'exposition au bruit.

4.1. Infrastructures

Conformément aux dispositions réglementaires, le projet de plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle prend en compte le fonctionnement et le trafic de la plate-forme à court, moyen et long termes.

- *Le système de pistes :*

La plate-forme est constituée des deux doublets de pistes parallèles prévus par l'avant projet de plan masse (APPM) approuvé en 1997 :

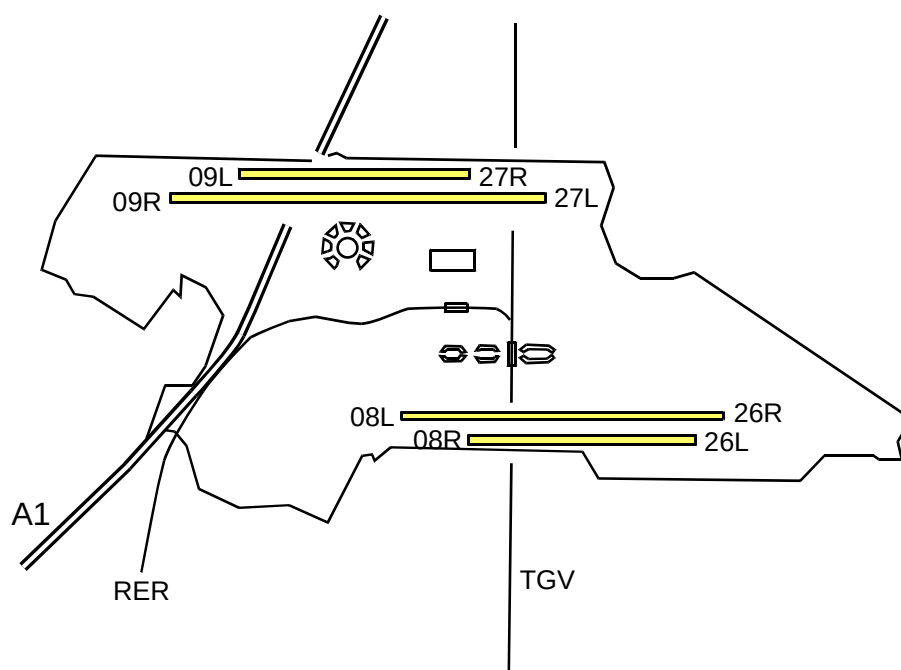
- un doublet Nord composé de la piste 1 de 3600 m x 45 m et la piste 3 de 2700 m x 60 m ;
- un doublet Sud composé de la piste 2 de 3617 m x 45 m et la piste 4 de 2700 m x 60 m.

Les conditions d'exploitation prévues de ces deux doublets sont les suivantes :

- les pistes extérieures (3 et 4) de chaque doublet sont utilisées principalement pour les atterrissages et les pistes intérieures (1 et 2) pour les décollages ;
- pour minimiser l'exposition au bruit de la zone la plus urbanisée de la plate-forme à l'ouest du doublet sud et pour éviter que les turbulences créées par les avions au décollage ne perturbent les appareils à l'atterrissage sur l'autre piste, les seuils des pistes de chaque doublet sont décalés.

Il n'est pas envisagé de modification du système de pistes actuel à long terme.

Le schéma ci-dessous présente les infrastructures actuelles de l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle.



- *L'utilisation des pistes en fonction du vent :*

Les statistiques de Météo France indiquent qu'en moyenne sur une longue période, les vents dans la région parisienne sont en provenance de l'ouest pour 60 % du temps et de l'est pour 40 %. Le projet de PEB retient donc cette hypothèse qui correspond à une utilisation en configuration face à l'ouest pour environ 220 jours par an et en configuration face à l'est pour le reste de l'année.

4.2. Hypothèses de trafic.

- *Hypothèse de trafic à court, moyen et long termes.*

Les scénarios à court et moyen termes du projet de PEB sont ceux retenus pour l'élaboration de l'avant-projet de PEB.

Le scénario à court terme est fondé sur les hypothèses prises en compte pour l'élaboration du plan de gêne sonore (PGS). Elles correspondent à un trafic de 550 000 mouvements.

Le scénario à moyen terme a été construit comme une étape intermédiaire entre celui de court terme et ceux élaborés pour le long terme ci-après décrits. Il correspond à un nombre de mouvements à l'horizon 2015 de 580 000 à 620 000 mouvements sous réserve d'une poursuite de la modernisation de la flotte, notamment au regard des nuisances sonores.

Le scénario à long terme est le scénario A de l'avant-projet de PEB à 680 000 mouvements.

En effet, parmi toute la famille des scénarios possibles qui prennent en compte aussi bien la croissance de la demande de transports que le plafonnement de la gêne sonore, c'est le scénario le plus probable dans la logique des compagnies aériennes de réduction des coûts et de respect des réglementations environnementales à l'échelle mondiale.

Au cours des débats de la Commission Consultative de l'Environnement, certains intervenants ont émis le sentiment que des nombres de mouvements plus importants pouvaient intervenir. Il leur a été répondu que l'on ne pouvait pas écarter l'hypothèse d'un scénario supérieur à 680 000 mouvements, puisque celui-ci ne constituait pas un plafond, mais seulement une prévision, mais qu'en tout état de cause si un scénario différent se réalisait, les zones du PEB ne seraient pratiquement pas affectées compte tenu du caractère dimensionnant pour ces courbes que représente le plafonnement de la gêne sonore.

Pour vérifier la sensibilité à ce paramètre, l'administration a étudié de façon complémentaire un scénario à 750 000 mouvements, respectant la demande de transports et le plafonnement du volume de la gêne sonore. Dans ce scénario, il est supposé que le taux d'emport moyen augmenterait moins vite que dans le scénario A, pour rester à 136. Ce scénario correspondrait à une stratégie des compagnies visant à satisfaire la demande en combinant l'augmentation de l'emport moyen des avions sur les fréquences existantes, et pour certains marchés, l'augmentation des fréquences sur les lignes existantes ainsi que l'ouverture de nouvelles lignes. Les calculs faits sur ce scénario confirment que les courbes obtenues pour les zones du PEB aboutissent à des courbes très proches voire confondues avec celles du scénario A. Cela se comprend aisément si on rappelle qu'à technologie constante, le niveau sonore moyen diminue si la flotte est composée de plus petits modules.

Compte tenu des contraintes de rentabilité qui pèsent aujourd'hui sur le secteur du transport aérien (qui porte les compagnies à augmenter la capacité des avions) et de la vive concurrence qui règne sur ce marché (qui les porte à proposer des vols aux heures souhaitées par la clientèle, c'est-à-dire en journée), il reste cependant plus rationnel de confirmer le scénario A comportant

680 000 mouvements en 2025.

- *Répartition des mouvements par type d'avion et par tranche horaire à long terme.*

Le trafic des plates-formes parisiennes se caractérise depuis 1995 par la prédominance de deux familles d'avions moyens porteurs, les Airbus 319/320/321 et les Boeing 737, qui ont réalisé près de 53 % des vols en 2004.

Sur la plate-forme de Paris-Charles de Gaulle, la mise en place du hub d'Air France a conduit en 2004 à une structure par types d'avions fréquentant l'aéroport composée de 18,5% de petits porteurs, 65,1% de moyens porteurs et 16,4% de gros porteurs.

Compte tenu de l'augmentation de l'import de ces dernières années sur certains faisceaux notamment vers l'Asie, la composition de la flotte à long terme évolue vers une part de mouvements gros porteurs significativement plus importante qu'en 2004.

Les tableaux suivants présentent la répartition de la flotte du scénario long terme respectivement par période de la journée et par type d'avions, et par période de la journée et sens du mouvement (atterrissage ou décollage).

	Jour	Soirée	Nuit	Total
Gros porteurs	17,1%	4,7%	3,1%	24,9%
Moyens porteurs	47,5%	12,3%	5,2%	65,0%
Petits porteurs	6,3%	1,9%	1,9%	10,2%
Total	70,9%	18,8%	10,3%	100,0%

	Jour	Soirée	Nuit	Total
Atterrissage	35,4 %	9,4 %	5,1 %	50,0%
Décollage	37,0 %	10,1 %	3,0 %	50,0 %
Total	72,4 %	19,5 %	8,1 %	100,0 %

- *Trajectoires.*

La trajectographie a été extraite du trafic réel dont les cartes figurent en annexe.

Les décollages sont effectués sur les pistes 09R-27L (piste 1) et 08L-26R (piste2) avec un seuil décalé de 600m.

Les atterrissages sont effectués sur les pistes 09L-27R (piste 3) et 08R-26L (piste 4).

La répartition des mouvements par type d'avions et par période sur chaque doublet a été estimée à partir du trafic réel.

La répartition du trafic sur les doublets et sur les trajectoires est jointe en annexe.

Répartition par doublet			
Doublet	jour	soir	nuit
Nord	50 %	50 %	60 %
Sud	50 %	50 %	40 %

De nuit, au décollage face à l'ouest, les avions gros porteurs (B747-400, A340 et quelques A330) ne décollent pas en 26R (piste2) et sont dirigés vers la piste 1 (27L) principalement sur la trajectoire « plaine de France ».

La modélisation des trajectoires prend en compte une trajectoire principale (39% des mouvements) et quatre sous-trajectoires de dispersion (24 % et 6.5% des mouvements). Ces dernières représentent la dispersion des trajectoires réelles par rapport à celles théoriques et sont définies à partir des flux réels.

5. Impact du projet de plan d'exposition au bruit.

Les limites des zones A, B, C et D du projet de PEB figurent, conformément aux textes en vigueur, sur le document cartographique au 1/25 000 joint au présent rapport de présentation.

5.1. Communes et EPCI concernés.

Les nouvelles dispositions réglementaires prévues par le décret du 26 avril 2002 pour l'élaboration des PEB conduisent, ainsi que l'ACNUSA l'avait recommandé, à une importante augmentation des territoires inclus dans les limites des zones du plan, en particulier du fait de la création de la zone D.

55 communes sont incluses dans le périmètre défini par le PEB de 1989 et la zone d'application anticipée. Le projet de PEB comprend 127 communes dont 47 communes pour le département de Seine-et-Marne, 7 communes pour le département de Seine-Saint-Denis, 69 communes pour le département du Val d'Oise, 2 communes pour le département de l'Oise et 2 communes pour le département des Yvelines. Le tableau suivant liste, par département, les communes concernées.

Départements	Communes			
	Incluses dans le PEB de 1989 et dans la limite de la zone d'application anticipée		Nouvellement incluses dans le projet de PEB	
			En zones A, B et C	En zone D uniquement
Seine-et-Marne	Claye-Souilly Compans Cuisy Dammartin-en-Goèle Iverny Juilly Le Mesnil-Amelot Le Pin Le Plessis-l'Evêque Le Plessis-aux-Bois Longperrier Mauregard Mitry-Mory	Montgé-en-Goële Monthyon Moussy-le-Vieux Nantouillet Saint-Mard Saint-Mesmes Saint-Soupplets Thieux Villeneuve-sous-Dammartin Villeparisis Villeroy Villevaudé Vinantes	Barcy Chambry Compans Cuisy Dammartin-en-Goële Iverny Juilly Le Mesnil-Amelot Le Plessis-aux-Bois Le Plessis-l'Evêque Longperrier Marchemoret Mauregard Mitry-Mory Montgé-en-Goële Monthyon Moussy-le-Vieux Nantouillet Penchard Saint-Mard Saint-Mesmes Saint-Soupplets Thieux Villeneuve-sous-Dammartin Villeroy Vinantes	Charny Chauconin-Neufmontiers Cregy-les-Meaux Douy-la-Ramee Etrepilly Forfry Germigny-l'Evêque Gesvres-le-Chapitre Le Plessis-Placy Lizy-sur-Ourcq Marcilly May-en-Multien Meaux Moussy-le-Neuf Oissery Poincy Puisieux Rouvres Saint-Pathus Trocy-en-Multien Varredes

Départements	Communes		
	Incluses dans le PEB de 1989 et dans la limite de la zone d'application anticipée	Nouvellement incluses dans le projet de PEB	
		En zones A, B et C	En zone D uniquement
Seine-Saint-Denis	Tremblay-en-France	Tremblay-en-France	Aulnay-sous-Bois Epinay-sur-Seine Pierrefitte-sur-Seine Stains Villepinte Villetaneuse
Val d'Oise	Andilly Arnouville-les-Gonesses Bonneuil-en-France Bouqueval Chennevières-lès-Louvres Domont Ecouen Epiais-lès-Louvres Ezanville Garges-lès-Gonesse Gonesse Goussainville Groslay Le Mesnil-Aubry	Le Plessis-Gassot Le Thillay Louvres Montmorency Piscop Roissy-en-France Saint-Witz Sarcelles Saint-Brice-sous-Forêt Survilliers Vaudherland Vémars Villeron Villiers-le-Bel	Argenteuil Asnières-sur-Oise Baillet-en-France Beauchamp Beaumont-sur-Oise Bernes-sur-Oise Corneilles-en-Parisis Epinay-Champlatreux Ermont Franconville Herblay Jagny-sous-Bois Lassy La Frette-sur-Seine Le Plessis-Bouchard Luzarches Maffliers Mareil-en-France Margency Moisselles Montigny-lès-Corneilles Montsoult Nointel Noisy-sur-Oise Pierrelaye Presles Saint-Gratien Saint-Leu-la-Forêt Saint-Martin-du-Tertre Saint-Prix Sannois Taverny Vémars Villeron

Départements	Communes		
	Incluses dans le PEB de 1989 et dans la limite de la zone d'application anticipée	Nouvellement incluses dans le projet de PEB	
		En zones A, B et C	En zone D uniquement
Oise	-	-	Lagny-le-Sec Le Plessis-Belleville
Yvelines	-	-	Achères Saint-Germain-en-Laye

Suite à l'abandon du projet de 5^{ème} piste orientée nord-sud sur l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle, six communes concernées par le PEB de 1989 ne sont plus incluses dans le projet de PEB, il s'agit :

- dans le Val d'Oise de Saint-Witz et Survilliers,
- dans la Seine-et-Marne de Claye-Souilly, Le Pin, Villeparisis et Villevaudé.

25 établissements publics de coopération intercommunale sont inclus dans le projet de PEB.

Départements	EPCI inclus dans le projet de PEB
Seine-et-Marne	Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux Communauté de Communes du Pays de l'Ourcq Communauté de Communes de Dammartin-en-Goële Communauté de Communes des Monts de la Goële Communauté de Communes de la Plaine de France SIEP de Dammartin-en-Goële SIEP Marne Nord SMIEP Marne Ourcq
Seine-Saint-Denis	Communauté d'Agglomération Plaine Commune SIVOM Stains Pierrefitte
Val d'Oise	Syndicat Intercommunal Etude charte urbanisme et environnement sur la plaine de Bessancourt-Herblay-Pierrelaye Syndicat Intercommunal de la zone d'activités économiques de la zone Taverny-Bessancourt Syndicat chargé du suivi et de la révision du schéma directeur de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise Syndicat mixte d'études et de programmation de l'Ouest de la Plaine de France Syndicat mixte d'études et de programmation de l'Est du Val d'Oise Communauté de Communes du Pays de France Communauté de Communes de Roissy-Porte de France Communauté d'Agglomération Val de France Communauté d'Agglomération Val et Forêt Communauté de Communes Ouest Plaine de France Communauté d'Agglomération Vallée de Montmorency Communauté de Communes Vallée de l'Oise et des trois forêts Communauté de Communes Carnelle-Pays de France Communauté de Communes du Haut-Val d'Oise
Yvelines	SIEP Seine et Forêts
Oise	

5.2. Surfaces concernées.

Le projet de révision du PEB couvre une superficie de 22 339 ha si l'on considère uniquement les zones A, B et C sur lesquelles des restrictions à l'urbanisation sont imposées et 53 652 ha si l'on prend en compte aussi la zone D. La première valeur est à comparer aux 14 555 ha du PEB de 1989. Cette augmentation de 53% se situe essentiellement dans l'axe des pistes au niveau des extrémités de courbes et dans les zones entre les axes des doublets.

Il libère de toute contrainte à l'urbanisation des territoires situés au nord et au sud de la plate-forme de fait de l'abandon du projet de piste nord-sud qui avait été pris en compte dans le PEB en vigueur.

L'agrandissement de la surface du PEB s'explique essentiellement par la prise en compte de la nouvelle réglementation mise en place en avril 2002 sur la base des recommandations de l'ACNUSA. En effet, cette autorité a recommandé que des valeurs d'indice plus protectrices pour les riverains soient fixées pour délimiter les zones du PEB, par conséquent les valeurs fixées dans le décret n° 2002-626 correspondent à des niveaux de bruit plus faibles que dans l'ancienne réglementation.

Le tableau suivant analyse, par département, les surfaces respectivement couvertes par le PEB actuellement en vigueur et le projet de révision de ce plan :

Départements	Surfaces impactées par le PEB de 1989 ⁸ (en ha)	Surfaces impactées par le projet de PEB (en ha)	
		Zones A, B et C	Zone D ⁹
Seine-et-Marne	7 453	10 777	13 185
Seine-Saint-Denis	365	1 179	913
Val d'Oise	6 737	10 383	16 458
Oise	0	0	706
Yvelines	0	0	51
Total	14 555	22 339	31 313

5.3. Population et logements concernés.

Le nombre total de logements inclus dans les limites de la zone C du projet de révision du PEB, sur la base du recensement de 1999, est estimé à 64 500 logements et 172 320 habitants à comparer aux 25 980 logements et 69 090 habitants inclus dans les limites de la zone C d'application anticipée. La zone D représente 178 150 logements et 448 640 habitants supplémentaires.

Le détail par commune est présenté en annexe.

⁸ Le PEB en vigueur n'inclut pas la surface de l'emprise de l'aérodrome. Elle est déduite des chiffres de cette colonne.

⁹ Les superficies indiquées correspondent aux surfaces incluses dans la zone D mais hors zones A, B et C.

5.4. Impact sur les projets d'urbanisme connus.

En application de l'article L 147-1 du code de l'urbanisme, les schémas de cohérence territoriale (SCOT), les schémas de secteur, les plans locaux d'urbanisme (PLU), les plans de sauvegarde et de mise en valeur et les cartes communales doivent être compatibles avec les plans d'exposition au bruit.

Pour les schémas de cohérence territoriale, sont concernés les SCOT approuvés (ou schémas directeurs en tenant lieu) de Dammartin-en-Goële, de Marne-Nord et de l'Ouest de la Plaine de France (en cours de modification), ainsi que le SCOT en cours d'élaboration du SIEVO (Syndicat intercommunal pour le développement de l'Est du Val d'Oise).

Bien qu'il n'existe pas, au regard des articles L 147-1 et L 141-1, de liens de compatibilité entre le SDRIF et les PEB, le SDRIF approuvé en 1994 prend explicitement en compte les contraintes liées au bruit du trafic aérien :

- il présente (page 75), l'ensemble des PEB existants dans la région ainsi que l'effet sur l'urbanisation de leur application,
- il précise (notamment pages 35, 109, 185, 193, 205 et 206) que le secteur de Roissy – eu égard à son caractère stratégique – a vocation naturelle à accueillir des entreprises pour lesquelles l'accessibilité aux grandes villes françaises et étrangères est un argument essentiel, et que l'ampleur de l'habitat sera limitée dans les zones contraintes par le bruit aérien,
- la carte de destination générale des sols du schéma fait figurer les périmètres d'exposition au bruit des aéroports.

La révision du SDRIF a été ouverte par le décret n°2005-1082 du 31 Août 2005. Le document révisé devra de même prendre en compte les contraintes pesant sur les territoires touchés par des nuisances sonores.

5.5. Création de quatre périmètres de renouvellement urbain.

En application de l'article L.147-5, 5^{ème} alinéa du code de l'urbanisme, quatre périmètres de renouvellement urbain sont délimités dans la zone C du projet de PEB sur les communes de Sarcelles, Garges-lès-Gonesse et Villiers-le-Bel dans le Val d'Oise et Mitry-Mory dans la Seine-et-Marne.

A l'intérieur de ces périmètres, 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. Ces opérations d'aménagement doivent être mises en oeuvre pour contrôler effectivement la maîtrise foncière et les transferts de droit à construire, par l'intermédiaire du bilan global d'opération. Celui-ci devra faire état de l'équilibre réalisé tout au long de l'opération entre les démolitions et les constructions.

La délimitation des périmètres de renouvellement urbain tient compte d'une part, des secteurs où des projets d'opérations de rénovation urbaine sont en cours et d'autre part des perspectives d'évolution de l'habitat au sein de ces périmètres.

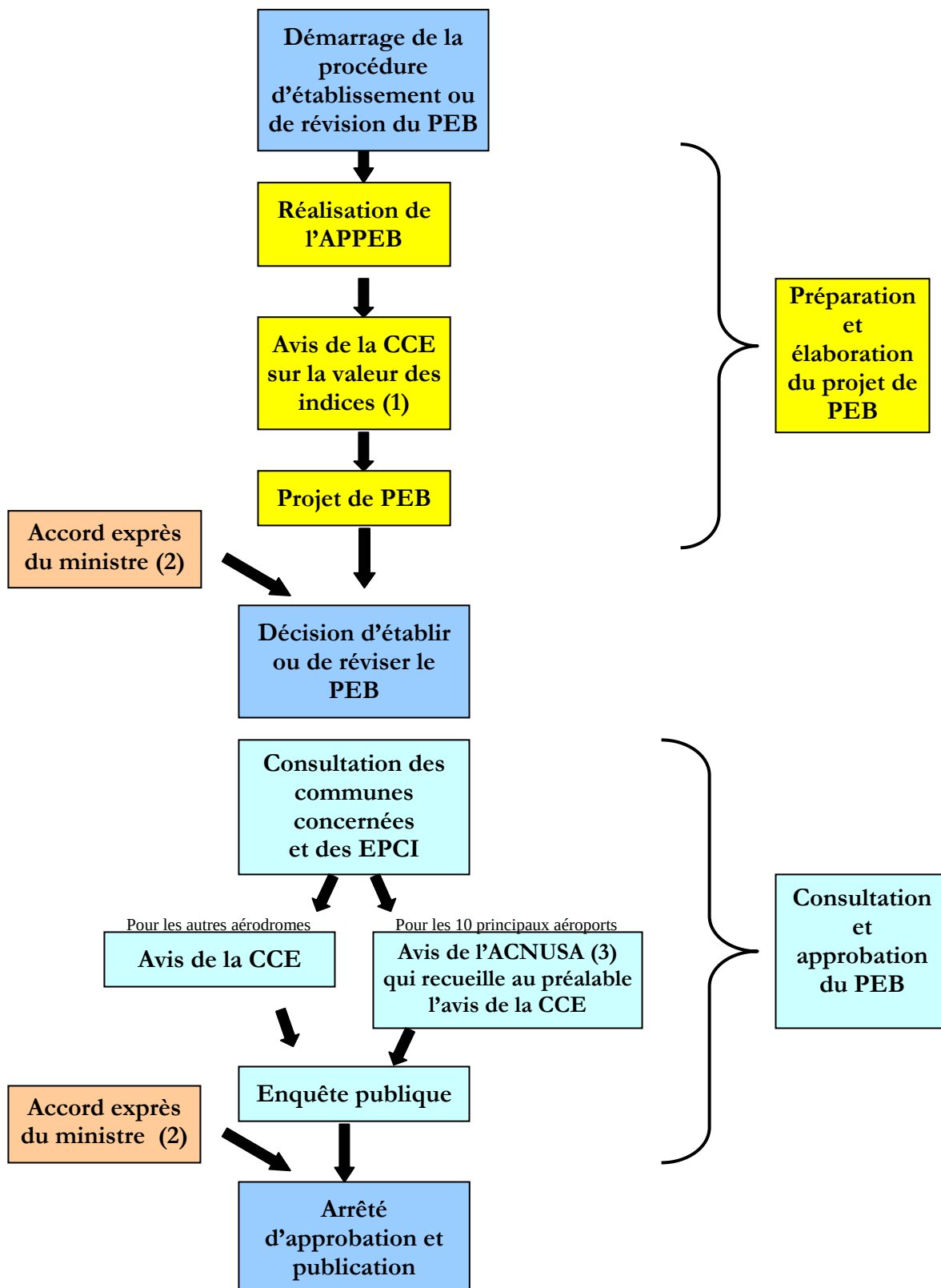
Les quatre périmètres sont délimités sur le plan au 1/25 000ème annexé à l'arrêté interpréfectoral de mise en révision du PEB de Paris-Charles de Gaulle. Le périmètre de renouvellement urbain délimité en deux secteurs sur la commune de Gonesse, pris par arrêté du Préfet du Val d'Oise le 5 mars 2004, auquel s'ajoutent les quatre périmètres ci-dessus cités, est reporté sur ce même plan.

D'autres périmètres de renouvellement urbain pourront être créés au sein des zones C actuelle et future du PEB en application des dispositions de l'article L 147-5 du code de l'urbanisme.

Annexes

ANNEXE 1

Etapes de la révision d'un PEB



- 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 la limite extérieure des zones B et C
- 2) L'accord exprès du ministre pour les aérodromes militaires ou d'intérêt national.
- 3) Les aérodromes visés à l'article 1609 quater vices A du code général des impôts (aérodromes de plus de 20 000 mouvements d'avions de masse supérieure à 20 tonnes).

ANNEXE 2

Règles d'urbanisme applicables dans les zones du PEB

Constructions	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
Logements nécessaires à l'activité de l'aérodrome, hôtels de voyageurs en transit	Autorisés sous réserve d'isolation acoustique	Autorisés sous réserve d'isolation acoustique	Autorisés sous réserve d'isolation acoustique	Autorisés sous réserve d'isolation acoustique
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales Habitations liées ou nécessaires à l'activité aéronautique ou agricole	Autorisés dans les secteurs déjà urbanisés, sous réserve d'isolation acoustique	Autorisés sous réserve d'isolation acoustique	Autorisés sous réserve d'isolation acoustique	Autorisés sous réserve d'isolation acoustique
Maisons d'habitation individuelles non groupées	Interdites	Interdites	Autorisées sous réserve d'isolation acoustique, dans les secteurs déjà urbanisés et desservis par les équipements publics sous réserve d'un faible accroissement de la capacité d'accueil du secteur	Autorisées sous réserve d'isolation acoustique
Immeubles collectifs, habitat groupé (lotissement, association foncière urbaine), parcs résidentiels de loisirs	Interdits	Interdits	Interdits	Autorisées sous réserve d'isolation acoustique

Constructions	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
Constructions à usage industriel, commercial, ou agricole, de bureaux	Autorisées sous réserve d'isolation acoustique, à condition de ne pas risquer d'entraîner l'implantation d'une population permanente	Autorisées sous réserve d'isolation acoustique, à condition de ne pas risquer d'entraîner l'implantation d'une population permanente	Autorisées sous réserve d'isolation acoustique, à condition de ne pas risquer d'entraîner l'implantation d'une population permanente	Autorisées sous réserve d'isolation acoustique
Équipements publics ou collectifs	Autorisées sous réserve d'isolation acoustique, à condition de ne pas risquer d'entraîner l'implantation d'une population permanente	Autorisées sous réserve d'isolation acoustique, à condition de ne pas risquer d'entraîner l'implantation d'une population permanente	Autorisées sous réserve d'isolation acoustique, à condition de ne pas risquer d'entraîner l'implantation d'une population permanente	Autorisées sous réserve d'isolation acoustique
Amélioration, extension mesurée ou reconstruction de l'habitat existant	Autorisées s'il n'y a pas d'accroissement assimilable à la construction d'un nouveau logement	Autorisées s'il n'y a pas d'accroissement assimilable à la construction d'un nouveau logement	Autorisées s'il n'y a pas d'accroissement assimilable à la construction d'un nouveau logement	Autorisées sous réserve d'isolation acoustique
Opérations de renouvellement urbain	Interdites	Interdites	Autorisées dans les secteurs délimités (dans le PEB ou par arrêté préfectoral), sous réserve de ne pas entraîner une augmentation de la population soumise aux nuisances sonores	Autorisées sous réserve d'isolation acoustique

Renouvellement urbain, Opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain :

Dans la zone C, des secteurs peuvent être délimités à l'intérieur desquels le renouvellement urbain de quartiers ou de villages, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisés à condition que cela n'entraîne pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores.

Ces secteurs peuvent être délimités postérieurement à la publication du PEB, à la demande de la commune compétente en matière de plan local d'urbanisme, par arrêté préfectoral pris après enquête publique.

Prescriptions particulières :

Dans les zones A, B, C et D, tout contrat de location de bien immobilier doit préciser de manière claire la zone de bruit où se situe le bien.

En outre, dans ces zones, tout certificat d'urbanisme doit spécifier l'existence de la zone de bruit et l'obligation de respecter les règles d'isolation acoustique.

Les niveaux d'isolation acoustique devant être atteints dans les différentes zones du PEB sont présentés dans le tableau suivant :

	Zone A	Zone B	Zone C	Extérieur immédiat de la zone C
Constructions à usage d'habitation exceptionnellement admises	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	30 dB(A)
Locaux d'enseignements et de soins	47 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	30 dB(A)
Locaux à usage de bureaux ou recevant du public	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	30 dB(A)

Les textes de référence sont : l'arrêté du 6 octobre 1978 relatif à l'isolement acoustique des bâtiments contre les bruits de l'espace extérieur et l'annexe à la circulaire du 19 janvier 1988 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodrômes.

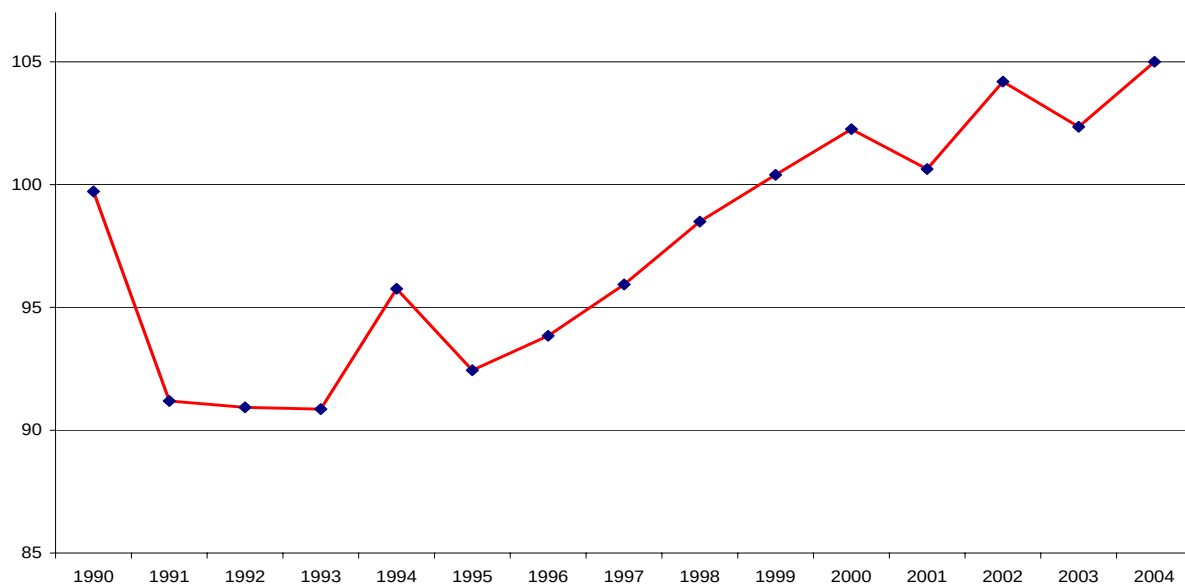
ANNEXE 3

Articles L.147-1 à 147-8 du code de l'urbanisme relatif aux zones de bruit des aérodrômes

ANNEXE 4

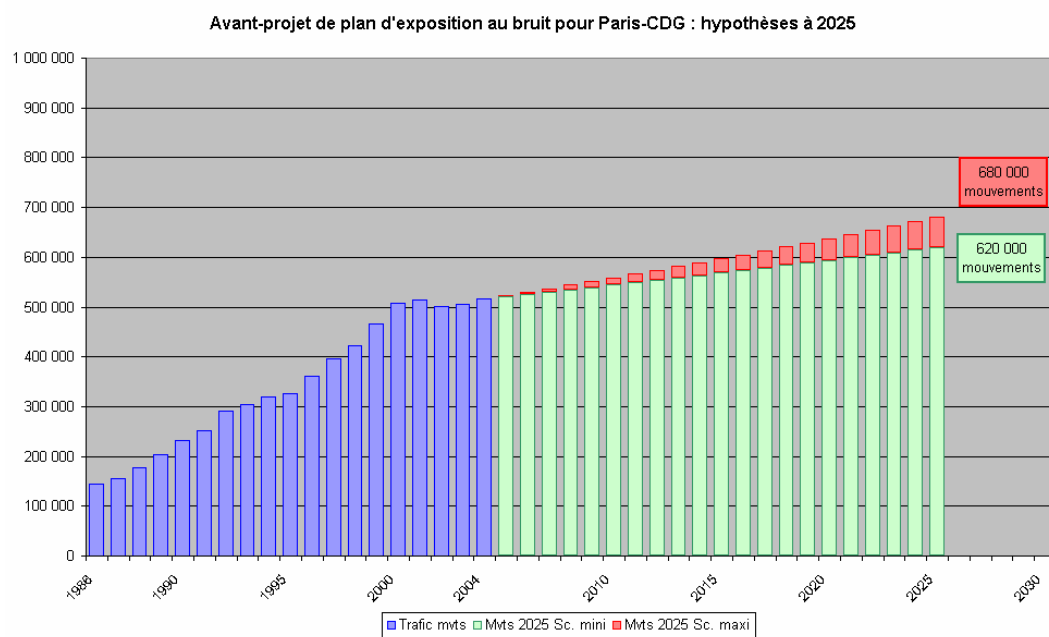
Evolution de l'export moyen sur l'aéroport de Paris Charles-de-Gaulle entre 1990 et 2004

Le graphique suivant présente l'évolution de l'export moyen sur l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle entre 1990 et 2004.



ANNEXE 5

Evolutions possibles du trafic aérien à l'horizon 2025 (scénarios A et B)



ANNEXE 6

Trajectographie réelle face à l'ouest

ANNEXE 7

Trajectographie réelle face à l'est

ANNEXE 8

Trajectoires face à l'ouest (décollage et atterrissage)

ANNEXE 9

Trajectoires face à l'est (décollage et atterrissage)

ANNEXE 10

Dispersion des trajectoires au décollage (face à l'est et à l'ouest)

ANNEXE 11

Dispersion des trajectoires à l'atterrissage (face à l'est et à l'ouest)

ANNEXE 12

Répartition des mouvements par période et par seuil de piste.

Atterrissage au seuil 08R

Type INM	jour	Soir	Nuit	Total
737-300	90	88	459	638
737-500	5010	1268	542	6820
737-800	6163	1849	344	8357
747-400	3004	995	395	4394
757 (PW)	39	21	103	162
767-300	650	202	96	948
777-200	3235	1148	366	4749
A310	206	114	218	538
A319	5187	1122	353	6662
A320	10871	2871	810	14551
A321-				
200/300	5452	1255	455	7161
A330	966	310	143	1419
A340	3273	314	255	3842
BAE146	1541	576	432	2550
CL601	1530	335	144	2009
DHC8	125	14	14	153
DHC8-30	149	163	405	716
F100/65	457	99	27	584
MD11 (GE)	20	1	11	32
Total	47968	12748	5570	66286

Atterrissage au seuil 09L

Type	jour	Soir	Nuit	Total
737300	144	60	384	589
737500	6802	1763	562	9127
737800	9314	2121	1102	12537
747400	3758	929	882	5568
757PW	470	136	191	798
767300	557	129	214	900
777200	3814	661	293	4768
A310	473	218	869	1560
A319	3905	1210	497	5612
A320	7433	1826	901	10160
A32123	2581	806	295	3682
A330	1257	260	65	1582
A340	1826	994	222	3042
BAE146	2167	571	580	3318
CL601	2563	714	239	3516
DHC8	200	77	46	323
DHC830	308	126	745	1179
F10065	353	108	49	509
MD11GE	44	39	217	300
Total	47970	12747	8355	69071

Atterrissage au seuil 26L

Type	jour	Soir	Nuit	Total
737300	239	150	633	1021
737500	8070	2109	850	11029
737800	9978	2552	723	13252
747400	4336	1477	485	6299
757PW	65	47	149	261
767300	848	231	118	1198
777200	4042	1805	532	6379
A310	307	141	296	744
A319	7777	1656	586	10019
A320	16787	4238	1191	22217
A32123	7924	1787	637	10348
A330	1502	412	193	2106
A340	4427	887	424	5738
BAE146	2073	740	554	3367
CL601	2276	491	193	2960
DHC8	202	23	10	235
DHC830	257	204	670	1131
F10065	823	169	82	1073
MD11GE	22	2	28	52
Total	71953	19121	8355	99429

Atterrissage au seuil 27R

Type	jour	Soir	Nuit	Total
737300	112	73	633	817
737500	9651	2437	805	12893
737800	13240	3404	1447	18091
747400	5807	1408	1429	8644
757PW	699	188	292	1179
767300	963	265	347	1574
777200	6534	907	456	7897
A310	712	357	1334	2403
A319	5863	1843	688	8394
A320	10673	2805	1374	14852
A32123	4127	1303	488	5919
A330	1834	443	118	2396
A340	3223	1075	290	4588
BAE146	3490	980	964	5434
CL601	3865	1083	380	5329
DHC8	285	114	80	480
DHC830	428	230	1053	1710
F10065	393	143	31	567
MD11GE	74	59	315	447
Total	71969	19117	12527	103613

ANNEXE 13

Comptage des populations et logements par commune et par zone dans le projet de PEB.

Les populations et logements indiqués dans ce tableau sont ceux délimités par la valeur d'indice considérée. Par exemple, la population et les logements de la colonne « Zone C – LDEN 56 » correspondent au total des zones A, B et C.

Seine et Marne	Zone D - LDEN 50		Zone C - LDEN 56		Zone B - LDEN 65		Zone A - LDEN 70	
Communes	Population	Logements	Population	Logements	Population	Logements	Population	Logements
Barcy	213	87						
Chambry	841	339						
Charny								
Compans	664	233	602	212	66	19		
Crégy-lès-Meaux	2439	763						
Dammartin-en-Goële	530	266						
Douy-la-Ramée	24	14						
Etrépilly	732	274						
Forfry								
Germigny-l'Evêque	205	73						
Gesvres-le-Chapitre	141	43						
Iverny	488	171	478	167				
Juilly			1448	510				
Lizy-sur-Ourcq								
Longperrier	651	235						
Marchémoret	332	133	3	1				
Marcilly	353	139						
Mauregard	237	81	222	75				
May-en-Multien								
Meaux	211	66						
Le Mesnil-Amelot			565	220	162	68		
Mitry-Mory	3778	1444	643	285				
Montgé-en-Goële	633	282	622	276				
Monthyon	1337	497	1286	478				
Moussy-le-Neuf								
Moussy-le-Vieux	928	350						
Nantouillet			264	98	9	2		
Chauconin-Neufmontiers	172	68						
Oissery								
Penchard	799	319	10	5				

Seine et Marne	Zone D - LDEN 50		Zone C - LDEN 56		Zone B - LDEN 65		Zone A - LDEN 70	
Communes	Population	Logements	Population	Logements	Population	Logements	Population	Logements
Le Plessis-aux-Bois			172	73				
Le Plessis-l'Evêque	234	83	234	83				
Le Plessis-Placy	87	31						
Poincy	12	4						
Puisieux	27	10						
Rouvres								
Saint-Mard	3445	1260	3435	1256				
Saint-Mesmes	462	153						
Saint-Pathus	989	339						
Saint-Soupplets	2890	1049	2717	983				
Thieux	683	299	681	298	14	5		
Trocy-en-Multien	225	93						
Varreddes	1720	670						
Villeneuve-sous-Dammartin	534	224	534	224	134	54		
Villeroy	101	28						
Vinantes	287	94	287	94				
Total	29853	11116	14204	5337	386	148	0	0

Yvelines	LDEN 50		LDEN 56		LDEN 65		LDEN 70	
Communes	Population	Logements	Population	Logements	Population	Logements	Population	Logements
Achères								
Saint-Germain-en-Laye								
Total	0	0	0	0	0	0	0	0

Seine-saint-denis	LDEN 50		LDEN 56		LDEN 65		LDEN 70	
Communes	Population	Logements	Population	Logements	Population	Logements	Population	Logements
Aulnay-sous-Bois								
Epinay-sur-Seine	8808	4278						
Pierrefitte-sur-Seine	13583	5061						
Stains	6006	2483						
Tremblay-en-France	1543	544	370	149				
Villepinte	15	6						
Villetaneuse	3178	1107						
Total	33134	13478	370	149	0	0	0	0

Val-d'oise	LDEN 50		LDEN 56		LDEN 65		LDEN 70	
Communes	Population	Logements	Population	Logements	Population	Logements	Population	Logements
Andilly	2013	762	102	39				
Argenteuil	23761	9402						
Arnouville- lès-Gonesse	12291	4964	12291	4964				
Asnières-sur- Oise								
Attainville	1732	534						
Baillet-en- France	506	192						
Beauchamp	3682	1616						
Beaumont- sur-Oise	3621	1361						
Belloy-en- France	1531	638						
Bernes-sur- Oise	11	5						
Bonneuil-en- France	630	228	60	25				
Bouqueval	293	111	293	111	67	24		
Chennevières- lès-Louvres	218	71						
Corneilles- en-Parisis	18475	7351						
Deuil-la-Barre	18404	8100	5776	2573				
Domont	5163	2141	26	9				
Eaubonne	22882	9723	6	3				
Ecouen	6761	2651	5372	2168				
Enghien-les- Bains	10368	5657	1053	564				
Epias-lès- Louvres	60	29	60	29	1	1		
Epinay- Champlâtreux	29	8						
Ermont	27494	11631						
Ezanville	6774	2778	58	21				
Fontenay-en- Parisis	78	22						
Franconville	33238	13971						
La Frette-sur- Seine	2865	1271						
Garges-lès- Gonesse	37654	12386	11448	3741				
Gonesse	24716	9330	24714	9328	1	1		
Goussainville	26764	9396	10112	3850	1046	409	3	1
Groslay	7385	2773	7317	2747				
Herblay	5209	1844						
Jagny-sous- Bois								
Lassy								
Louvres	4549	1755	14	5	0	0		
Luzarches								

Val-d'oise	LDEN 50		LDEN 56		LDEN 65		LDEN 70	
Communes	Population	Logements	Population	Logements	Population	Logements	Population	Logements
Maffliers	6	3						
Mareil-en-France	102	45						
Margency	2587	977						
Le Mesnil-Aubry	757	291	722	279				
Moisselles	891	313						
Montigny-lès-Cormeilles	8271	2826						
Montlignon	2427	968	8	3				
Montmagny	11847	4250	2431	846				
Montmorency	20599	8932	6891	3045				
Montsoult	300	113						
Nointel	10	4						
Noisy-sur-Oise	3	1						
Pierrelaye	103	39						
Piscop	632	237	536	197				
Le Plessis-Bouchard	7006	2888						
Le Plessis-Gassot	74	35	74	35				
Presles	7	4						
Roissy-en-France	2367	1000	2367	1000	142	58		
Saint-Brice-sous-Forêt	12540	4680	829	239				
Saint-Gratien	19226	8567						
Saint-Leu-la-Forêt	12667	4985						
Saint-Martin-du-Tertre	2308	853						
Saint-Prix	6 761	2504						
Sannois	25349	10444						
Sarcelles	57871	19419	42080	14193				
Soisy-sous-Montmorency	16802	7191	3166	1342				
Taverny	6156	2232						
Le Thillay	3665	1462	3665	1462				
Vaudherland	88	39	88	39				
Vémars	127	57						
Villaines-sous-Bois	583	208	145	53				
Villeron								
Villiers-le-Bel	26145	9565	16040	6105				
Villiers-le-Sec	168	81						
Total	557604	217915	157744	59016	1258	494	3	1

Total général	620590	242509	172318	64502	1644	642	3	1
---------------	--------	--------	--------	-------	------	-----	---	---

ANNEXE 14

Comparaison des populations et logements par commune dans les limites de la zone C du PEB en vigueur et du projet de PEB.

Seine et Marne	Projet de PEB Zone C - LDEN 56		Limite de Zone C d'application anticipée	
Communes	Population	Logements	Population	Logements
Compans	602	212	540	191
Cuisy	4	1	0	0
Dammartin-en-Goële	0	0	0	0
Iverny	478	167	425	143
Juilly	1448	510	307	112
Mauregard	222	75	215	71
Le Mesnil-Amelot	565	220	513	215
Longperrier	0	0	0	0
Mitry-Mory	643	285	2353	957
Montgé-en-Goële	622	276	70	33
Monthyon	1286	478	1129	416
Moussy-le-Vieux	0	0	0	0
Nantouillet	264	98	264	98
Le Plessis-aux-Bois	172	73	172	73
Le Plessis-l'Evêque	234	83	234	83
Saint-Mard	3435	1256	2521	921
Saint-Mesmes	0	0	0	0
Saint-Soupplets	2717	983	0	0
Thieux	681	298	617	269
Villeneuve-sous-Dammartin	534	224	527	221
Villeroiy	0	0	0	0
Vinantes	287	94	287	94
Total	14194	5333	10175	3898

Seine-saint-denis	LDEN 56		Limite de Zone C d'application anticipée	
Communes	Population	Logements	Population	Logements
Tremblay-en-France	370	149	491	208
Total	370	149	491	208

Val-d'oise	LDEN 56		Limite de Zone C d'application anticipée	
Communes	Population	Logements	Population	Logements
Andilly	102	39	2	1
Arnouville-lès-Gonesse	12291	4964	10622	4258
Bonneuil-en-France	60	25	0	0
Bouqueval	293	111	293	111
Chennevières-lès-Louvres	0	0	0	0
Domont	26	9	3	1
Ecouen	5372	2168	2128	916
Epiais-lès-Louvres	60	29	60	29
Ezanville	58	21	0	0
Garges-lès-Gonesse	11448	3741	157	88
Gonesse	24714	9328	14753	5731
Goussainville	10112	3850	7785	2961
Groslay	7317	2747	965	324
Louvres	14	5	39	15
Le Mesnil-Aubry	722	279	49	17
Montmorency	6891	3045	3	1
Piscop	536	197	475	175
Le Plessis-Gassot	74	35	55	28
Roissy-en-France	2367	1000	2232	941
Saint-Brice-sous-Forêt	829	239	39	12
Sarcelles	42080	14193	12313	3840
Le Thillay	3665	1462	2105	843
Vaudherland	88	39	82	36
Vémars	0	0	0	0
Villeron	0	0	0	0
Villiers-le-Bel	16040	6105	4126	1493
Total	157744	59016	58426	21875

Total général	172 322	64 503	69 092	25 981
----------------------	----------------	---------------	---------------	---------------

Cartes



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE DU VAL D'OISE
DIRECTION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

PREFECTURE DE SEINE-ET-MARNE
DIRECTION DES ACTIONS INTERMINISTÉRIELLES ET DU
DÉVELOPPEMENT DURABLE

PREFECTURE DE LA SEINE-SAINT-DENIS
DIRECTION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE
L'AMÉNAGEMENT

PREFECTURE DES YVELINES
DIRECTION DE L'URBANISME, DE L'ENVIRONNEMENT ET DU
LOGEMENT

PREFECTURE DE L'OISE
DIRECTION DE LA RÉGLEMENTATION DES LIBERTÉS PUBLIQUES ET DE L'ENVIRONNEMENT

ARRÊTÉ INTERPREFECTORAL

N° 07 - 044

APPROUVANT LE PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT REVISE DE L'AÉRODROME DE PARIS – CHARLES-DE-GAULLE

**Les Préfets des départements du VAL D'OISE, de SEINE-ET-MARNE, de la
SEINE-SAINT-DENIS, des YVELINES et de l'OISE,**

VU le code de l'urbanisme, notamment ses articles L.147-1 à L.147-8 et R.147-1 à R.147-11;

VU le code de l'aviation civile, notamment ses articles L. 227-1 à L. 227-9 ;

VU le décret n°2002-626 du 26 avril 2002 fixant les conditions d'établissement des Plans d'Exposition au Bruit et Plans de Gêne Sonore des aérodromes et notamment ses dispositions relatives à la détermination des nouvelles valeurs d'indices sonores (Lden) à prendre en compte pour la délimitation des zones de bruit des aérodromes ;

VU l'arrêté interpréfectoral du 9 juin 1989 approuvant le Plan d'Exposition au Bruit révisé de l'aérodrome Paris – Charles-de-Gaulle ;

VU l'arrêté n°04-037 du Préfet du Val d'Oise en date du 5 mars 2004 portant délimitation sur le territoire de la commune de Gonesse de deux secteurs de renouvellement urbain situés en zone C du Plan d'Exposition au Bruit ;

VU l'arrêté conjoint des Préfets du Val d'Oise, de Seine-et-Marne et de la Seine-Saint-Denis du 12 juillet 2004 portant révision du Plan de Gêne Sonore de l'aérodrome de Paris – Charles-de-Gaulle;

VU l'avis de la Commission Consultative de l'Environnement de l'aérodrome de Paris – Charles-de-Gaulle, en date du 28 juin 2005, sur les valeurs de l'indice Lden à prendre en compte pour déterminer la limite extérieure des zones B et C du projet de Plan d'Exposition au Bruit ;

VU l'accord exprès du Ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer du 3 novembre 2005 pour engager la révision du Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Paris – Charles-de-Gaulle ;

VU le projet de Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Paris – Charles-de-Gaulle comportant un rapport de présentation et un plan au 1/25 000^{ème} datés de décembre 2005 ;

VU l'arrêté conjoint des Préfets du Val d'Oise, de Seine-et-Marne, de la Seine-Saint-Denis, des Yvelines et de l'Oise n° 06-001 du 5 janvier 2006 prescrivant la mise en révision du Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Paris – Charles-de-Gaulle;

VU l'arrêté conjoint des Préfets du Val d'Oise, de Seine-et-Marne et de la Seine-Saint-Denis n°06-042 du 3 mars 2006 pris au titre de l'article L.147-7-1 du code de l'urbanisme relatif aux dispositions d'urbanisme dans les zones de bruit de l'aérodrome de Paris – Charles-de-Gaulle;

VU les avis des 127 communes et 28 Etablissements Publics de Coopération Intercommunale compétents consultés ;

VU la lettre des Préfets du Val d'Oise, de Seine-et-Marne, de la Seine-Saint-Denis, des Yvelines et de l'Oise du 7 avril 2006 transmettant à l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires, pour avis, le projet de Plan d'Exposition au Bruit accompagné des délibérations des communes concernées et des Etablissements Publics de Coopération Intercommunale compétents ;

VU la lettre de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires du 12 avril 2006 au Préfet de la Région Ile-de-France pour recueillir l'avis de la Commission Consultative de l'Environnement de l'aérodrome de Paris – Charles-de-Gaulle;

VU l'avis de la Commission Consultative de l'Environnement de l'aérodrome de Paris – Charles-de-Gaulle en date du 14 juin 2006 transmis à l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires le 29 juin 2006 par le Préfet de la Région Ile-de-France ;

VU l'avis de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires du 10 juillet 2006 ;

VU le dossier soumis à enquête publique ;

VU l'arrêté du Préfet de la Région Ile de France n°2006-1474 du 28 septembre 2006 portant ouverture d'une enquête publique, du 30 octobre au 8 décembre 2006, relative au projet de Plan d'Exposition au Bruit révisé de l'aérodrome de Paris – Charles-de-Gaulle;

VU le rapport et les conclusions de la commission d'enquête sur la révision du Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Paris – Charles-de-Gaulle, remis au Préfet de la Région Ile-de-France le 7 mars 2007, émettant un avis favorable assorti de deux réserves et de six recommandations ;

VU la lettre des Préfets du Val d'Oise, de Seine-et-Marne, de la Seine-Saint-Denis, des Yvelines et de l'Oise en date du 9 mars 2007 sollicitant l'accord exprès du Ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer pour l'approbation, par arrêté interpréfectoral, du Plan d'Exposition au Bruit révisé de l'aérodrome de Paris – Charles-de-Gaulle ;

VU l'accord exprès à l'approbation du Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Paris – Charles-de-Gaulle du Ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer en date du 27 mars 2007 ;

Considérant que le Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Paris – Charles-de-Gaulle approuvé le 9 juin 1989 nécessite d'être révisé aussi bien pour le rendre conforme aux nouvelles dispositions réglementaires, notamment l'utilisation de l'indice Lden et la création d'une zone D, que pour tenir compte des évolutions des conditions d'exploitation de l'aérodrome consécutives à la mise en service des deux doublets de pistes et l'abandon du projet de cinquième piste orientée nord-sud ;

Considérant qu'il convient de limiter la construction et l'urbanisation autour de l'aérodrome lorsqu'elles pourraient conduire à exposer de nouvelles populations aux nuisances générées par le développement de l'activité aérienne ;

Considérant qu'au regard des enjeux locaux d'urbanisme, le choix des indices Lden 65 pour la zone B et Lden 56 pour la zone C permet de limiter l'accroissement de la population dans les secteurs exposés ou susceptibles d'être exposés aux nuisances sonores générées par l'activité de l'aérodrome de Paris – Charles-de-Gaulle, tout en préservant des perspectives de développement maîtrisé pour les communes concernées ;

Considérant que le choix de l'indice Lden 56 conduit à une zone C du Plan d'Exposition au Bruit extrêmement proche de la zone III du Plan de Gêne Sonore de l'aérodrome de Paris – Charles-de-Gaulle approuvé par arrêté interpréfectoral du 12 juillet 2004 ;

Considérant qu'au terme des articles L. 147-5 et R.147-2 du Code de l'urbanisme, le Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Paris – Charles-de-Gaulle doit comporter une zone D, délimitée entre la limite extérieure de la zone C et l'indice Lden 50, à l'intérieur de laquelle les constructions sont autorisées mais doivent faire l'objet de mesures d'isolation acoustique ;

Considérant que la création de quatre périmètres de renouvellement urbain délimités sur les territoires de Garges-les-Gonesse, Sarcelles, Villiers le Bel dans le Val d'Oise et Tremblay en France en Seine Saint Denis situés en zone C du Plan d'Exposition au Bruit, permettra de conduire des opérations de réhabilitation et de réaménagement du tissu urbain ;

Considérant qu'il convient de donner une suite favorable aux deux réserves formulées par la commission d'enquête ;

Sur proposition des secrétaires généraux des préfectures du Val-d'Oise, de Seine-et-Marne, de la Seine-Saint-Denis, des Yvelines et de l'Oise ;

A R R E T E N T

ARTICLE 1^{er} :

Le Plan d'Exposition au Bruit révisé de l'aérodrome de Paris – Charles-de-Gaulle, annexé au présent arrêté, est approuvé.

ARTICLE 2 :

Le Plan d'Exposition au Bruit concerne le territoire des communes suivantes :

Département du Val d'Oise :

Andilly, Argenteuil, Arnouville-les-Gonesse, Asnières-sur-Oise, Attainville, Baillet-en-France, Beauchamp, Beaumont-sur-Oise, Belloy-en-France, Bernes-sur-Oise, Bonneuil-en-France, Bouqueval, Chennevières-les-Louvres, Corneilles-en-Parisis, Deuil-la-Barre, Domont, Eaubonne, Ecouen, Enghien-les-Bains, Epiais-les-Louvres, Epinay-Champlatreux, Ermont, Ezanville, Fontenay-en-Parisis, Franconville, Garges-les-Gonesse, Gonesse, Goussainville, Groslay, Herblay, Jagny-sous-Bois, La Frette-sur-Seine, Lassy, Le Mesnil-Aubry, Le Plessis-Bouchard, Le Plessis-Gassot, Le Thillay, Louvres, Luzarches, Maffliers, Mareil-en-France, Margency, Moisselles, Montigny-les-cormeilles, Montlignon, Montmagny, Montmorency, Montsoult, Nointel, Noisy-sur-Oise, Pierrelaye, Piscop, Presles, Roissy-en-France, Saint-Brice-sous-Forêt, Saint-Gratien, Saint-Leu-la-Forêt, Saint-Martin-du-Tertre, Saint-Prix, Sannois, Sarcelles, Soisy-sous-Montmorency, Taverny, Vaudherland, Vemars, Villaines-sous-bois, Villeron, Villiers-le-Bel, Villiers-le-Sec

Département de Seine-et-Marne :

Barcy, Chambry, Charny, Chauconin-Neufmontiers, Compans, Crégy-les-Meaux, Cuisy, Dammartin-en-Goële, Douy-la-Ramée, Etrepilly, Forfry, Germigny-l'Evêque, Gesvres-le-Chapitre, Ivorny, Juilly, Le Mesnil-Amelot, Le Plessis-aux-Bois, Le Plessis-l'Evêque, Le Plessis-Placy, Lizy-sur-Ourcq, Longperrier, Marchemoret, Marcilly, Mauregard, May-en-Multien, Meaux, Mitry-Mory, Montge-en-Goele, Monthyon, Moussy-le-Neuf, Moussy-le-Vieux, Nantouillet, Oissery, Penchard, Poincy, Puisieux, Rouvres, Saint-Mard, Saint-Mesmes, Saint-Pathus, Saint-Soupplets, Thieux, Trocy-en-Multien, Varredes, Villeneuve-sous-Dammartin, Villeroy, Vinantes

Département de la Seine-Saint-Denis :

Aulnay-sous-Bois, Epinay-sur-Seine, Pierrefitte-sur-Seine, Stains, Tremblay-en-France, Villepinte, Villetaneuse

Département des Yvelines :

Achères, Saint-Germain-en-Laye

Département de l'Oise :

Lagny-le-Sec, Le Plessis-Belleville

ARTICLE 3 :

Le Plan d'Exposition au Bruit comprend :

- un rapport de présentation
- un plan à l'échelle 1/25 000^{ème} faisant apparaître les limites des zones A, B, C et D.

ARTICLE 4 :

L'indice Lden définissant la limite extérieure de la zone A est fixé à 70. L'indice Lden définissant la limite extérieure de la zone B est fixé à 65. L'indice Lden définissant la limite extérieure de la zone C est fixé à 56. L'indice Lden définissant la limite extérieure de la zone D est fixé à 50.

ARTICLE 5 :

Le Plan d'Exposition au Bruit délimite cinq secteurs de renouvellement urbain sur les territoires des communes de Gonesse, Garges-les-Gonesse, Sarcelles, Villiers-le-Bel (Val d'Oise) et Tremblay-en-France (Seine-Saint-Denis) où, pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou des villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées dans les conditions de l'article L. 147-5 5ème alinéa du code de l'urbanisme. Ces secteurs sont précisés sur le plan au 1/25 000^{ème} annexé au présent arrêté.

ARTICLE 6 :

La procédure de révision du Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Paris – Charles-de-Gaulle sera engagée dès que le nombre annuel de mouvements d'avions atteindra 600 000 mouvements.

ARTICLE 7 :

Une étude portant sur la demande de transport aérien pour l'aérodrome de Paris – Charles-De-Gaulle sera réalisée en 2012. Si les prévisions en terme de mouvements d'avions pour l'année 2020 s'écartent de plus de 5% des hypothèses prises pour l'élaboration du Plan d'Exposition au Bruit, la procédure de révision de ce plan sera engagée.

ARTICLE 8 :

Le présent arrêté sera publié aux recueils des actes administratifs des préfectures du Val-d'Oise, de Seine-et-Marne, de la Seine-Saint-Denis, des Yvelines et de l'Oise

Cet arrêté ainsi que le Plan d'Exposition au Bruit approuvé qui lui est annexé, seront notifiés par le préfet de département territorialement compétent aux maires des communes concernées citées à l'article 2 et aux présidents des Etablissements Publics de Coopération Intercommunale compétents listés ci-dessous :

Département du Val d'Oise :

Communauté d'Agglomération « Argenteuil-Bezons » Communauté d'Agglomération « Vallée de Montmorency », Communauté d'Agglomération « Val de France », Communauté d'Agglomération « Val et Forêt », Communauté de Communes du Pays de France, Communauté de Communes de Roissy-Porte de France, Communauté de Communes « Ouest Plaine de France », Communauté de Communes « Vallée de l'Oise et des trois

forêts », Communauté de Communes « Carnelle-Pays de France », Communauté de Communes du Haut-Val d'Oise, Communauté de Communes du « Parisis », Syndicat Intercommunal Etude charte urbanisme et environnement sur la plaine de Bessancourt-Herblay-Pierrelaye, Syndicat Intercommunal de la zone d'activités économiques de la zone Taverny-Bessancourt, Syndicat chargé du suivi et de la révision du schéma directeur de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise, Syndicat mixte d'études et de programmation de l'Ouest de la Plaine de France, Syndicat mixte d'études et de programmation de l'Est du Val d'Oise

Département de Seine-et-Marne :

Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux, Communauté de Communes du Pays de l'Ourcq, Communauté de Communes du pays de la Goële et du Multien, Communauté de Communes des Monts de la Goële, Communauté de Communes de la Plaine de France, SIEP pour la révision du SCOT du canton de Dammarville-en-Goële, SIEP pour la révision du SCOT de Marne Nord, Syndicat Mixte d'Etude de Programmation et d'Aménagement de Marne Ourcq.

Département de la Seine-Saint-Denis :

Communauté d'Agglomération « Plaine Commune », SIVOM Stains Pierrefitte

Département des Yvelines :

SIEP Seine et Forêts

Département de l'Oise :

Syndicat Mixte d'Aménagement et de Gestion du Parc Naturel Régional Oise-Pays-de-France

ARTICLE 9 :

Le présent arrêté et le Plan d'Exposition au Bruit révisé qui lui est annexé, seront tenus à la disposition du public à la mairie de chacune des communes concernées citées à l'article 2, aux sièges des Etablissements Publics de Coopération Intercommunale compétents cités à l'article 8 ainsi que dans les préfectures des cinq départements concernés.

ARTICLE 10 :

Un avis mentionnant les lieux où les documents peuvent être consultés sera inséré dans deux journaux à diffusion régionale ou locale dans chaque département :

Val d'Oise : le Parisien (édition Val d'Oise) et l'Echo régional (Edition Val d'Oise)

Seine et Marne : Le Parisien (Edition Seine-et-Marne) et La Marne

Seine-Saint-Denis : Le Parisien (Edition Seine-Saint-Denis) et l'Echo Ile-de-France (Edition Seine-Saint-Denis)

Oise : Le Parisien (Edition Oise) et le Courrier Picard

Yvelines : Le Parisien (Edition Yvelines) et le Courrier des Yvelines

ARTICLE 11 :

Cet avis devra, dès sa réception, faire l'objet d'un affichage dans chacune des mairies des communes ainsi qu'aux sièges des Etablissements Publics de Coopération Intercommunale mentionnés aux articles 2 et 8 du présent arrêté. Les maires et les présidents des Etablissements Publics de Coopération Intercommunale attesteront de l'accomplissement de cette formalité par un certificat d'affichage adressé au Préfet de leur département.

ARTICLE 12 :

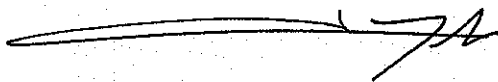
Le présent arrêté pourra faire l'objet d'un recours en annulation devant le Conseil d'Etat selon les dispositions de l'article R-311-1 5° du Code de Justice Administrative dans le délai de 2 mois à compter de la date de la dernière mesure de publicité.

ARTICLE 13 :

Les secrétaires généraux des préfectures du Val d'Oise, de Seine-et-Marne, de la Seine-Saint-Denis, des Yvelines et de l'Oise, les maires des communes concernées et les présidents des Etablissements Publics de Coopération Intercommunale compétents sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

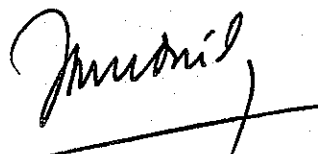
Fait le 03 AVR. 2007

Le Préfet du Val d'Oise



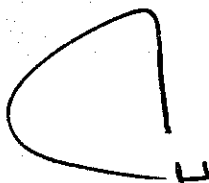
Christian LEYRIT

Le Préfet de Seine-et-Marne



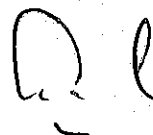
Jacques BARTHELEMY

Le Préfet de la Seine-Saint-Denis



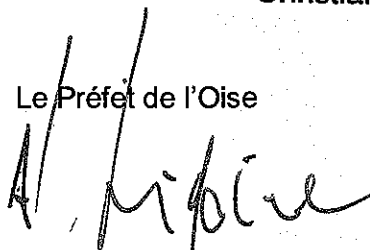
Jean-François CORDET

Le Préfet des Yvelines

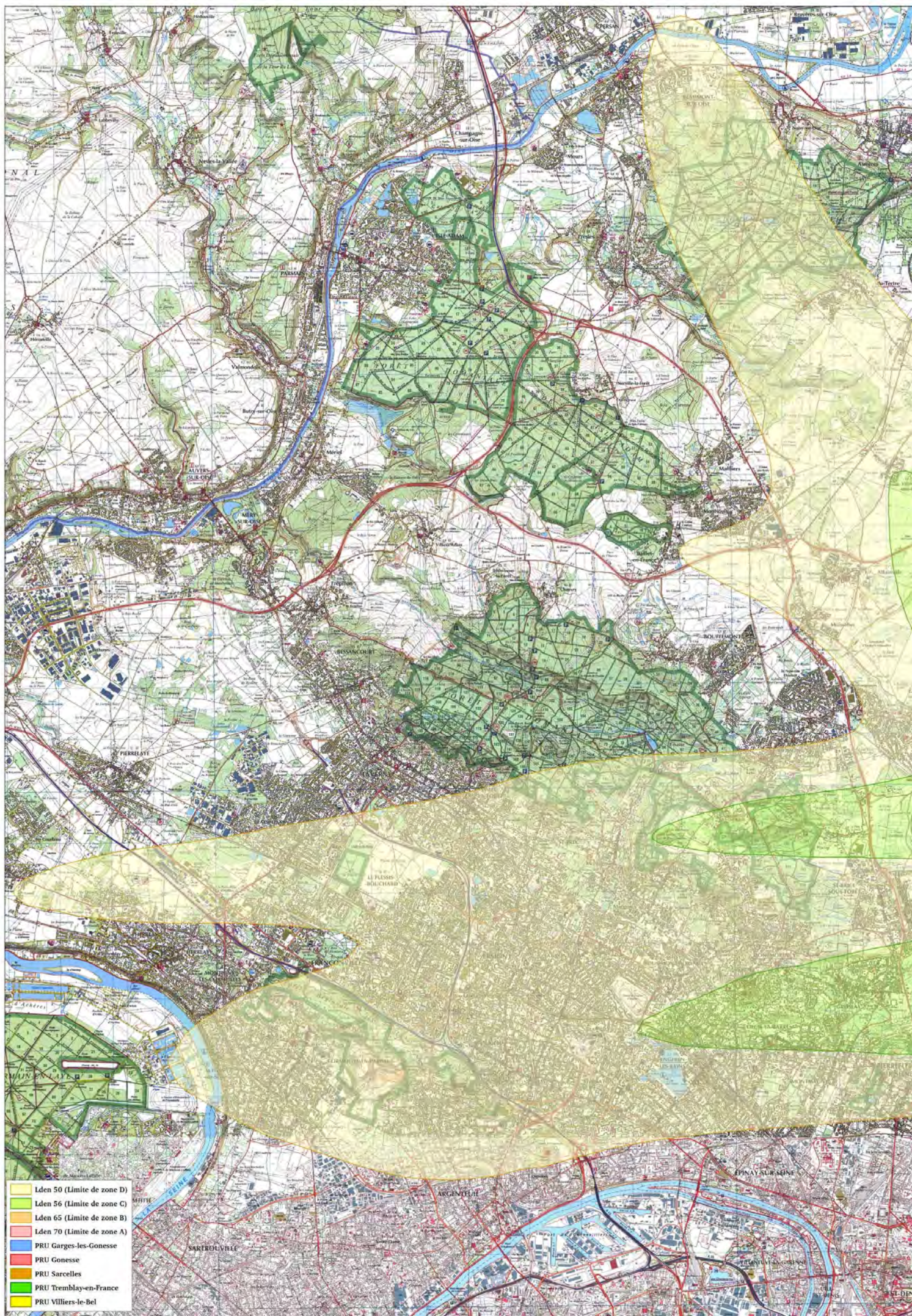


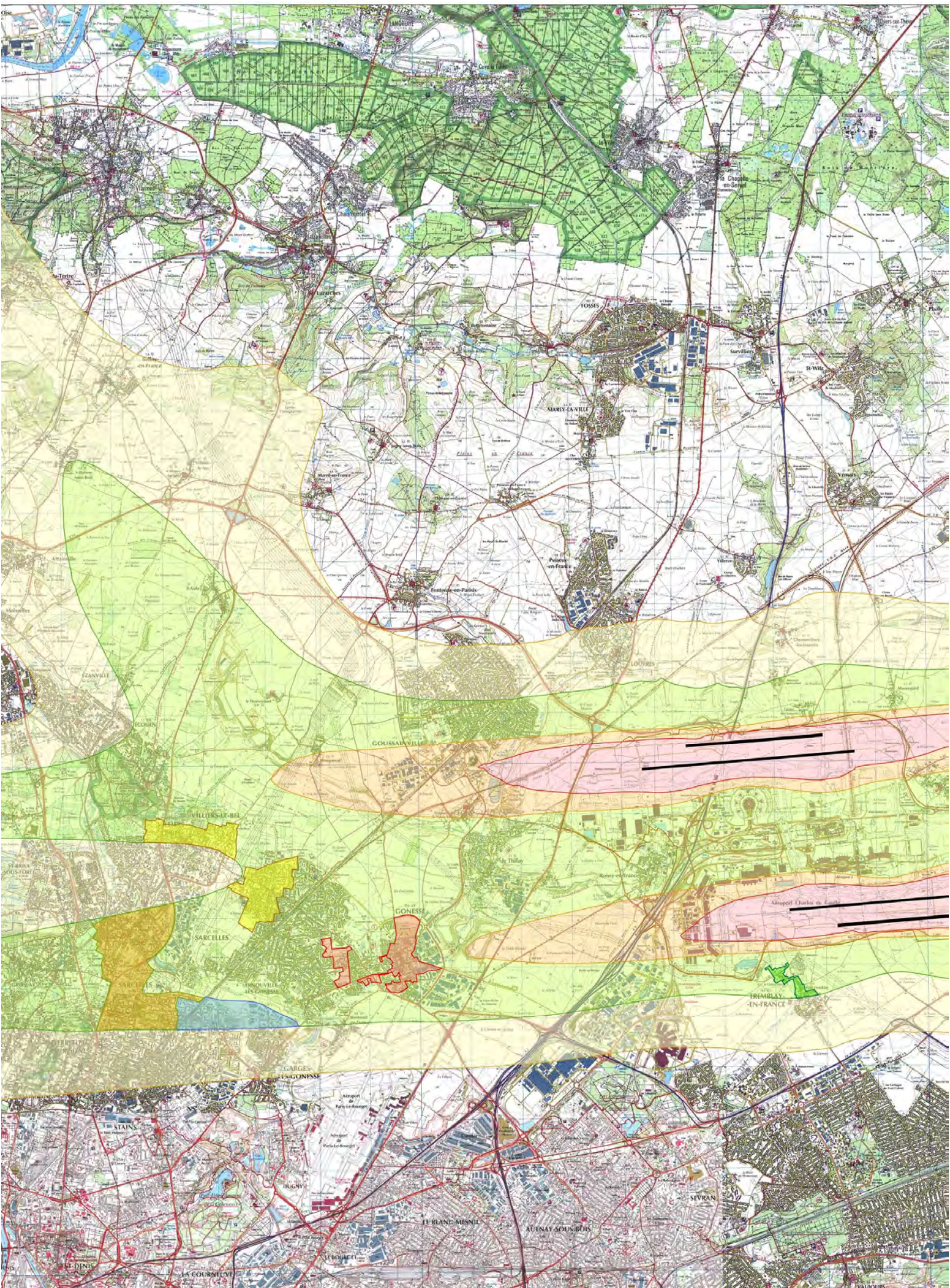
Christian de LAVERNÉE

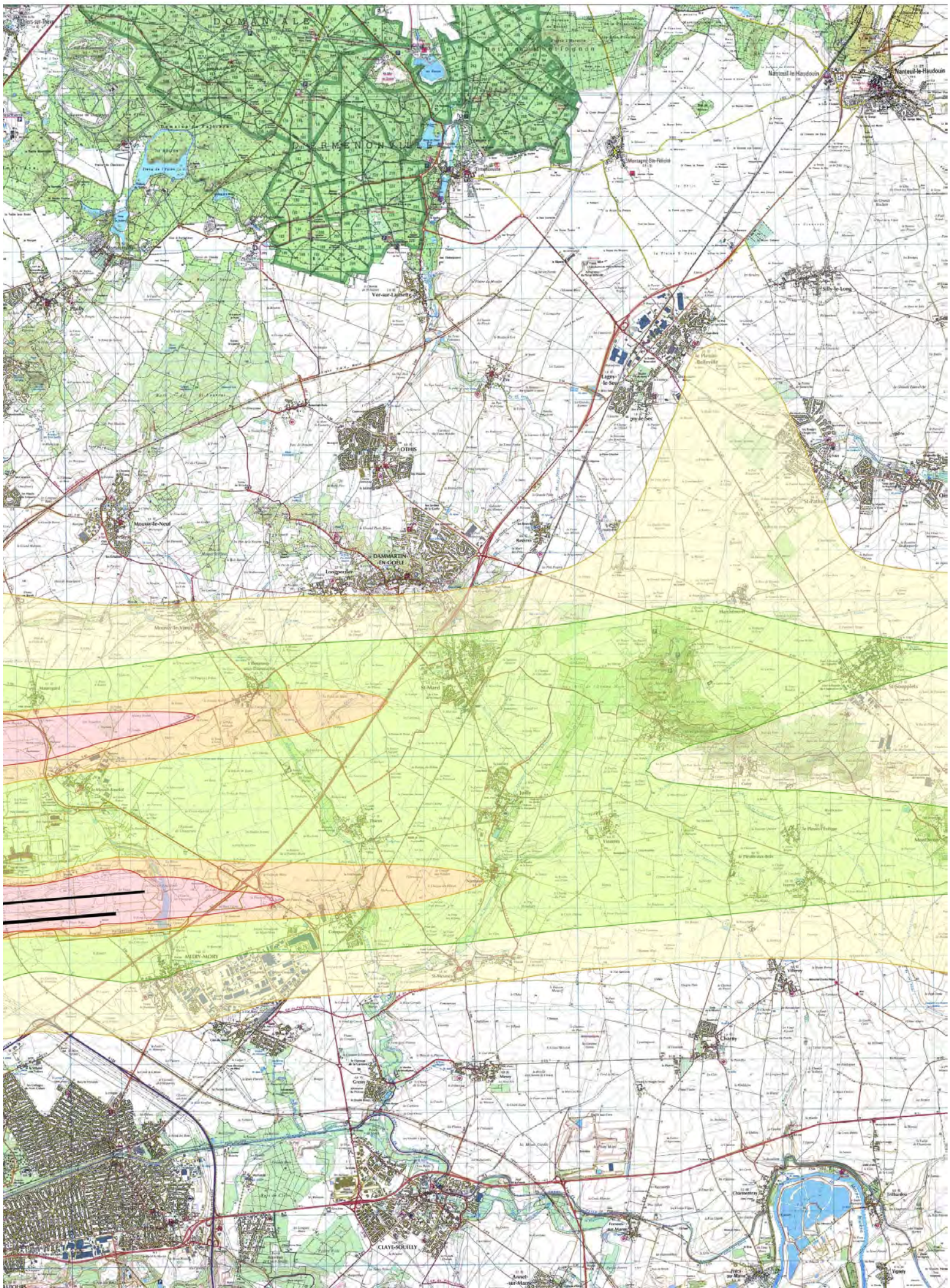
Le Préfet de l'Oise

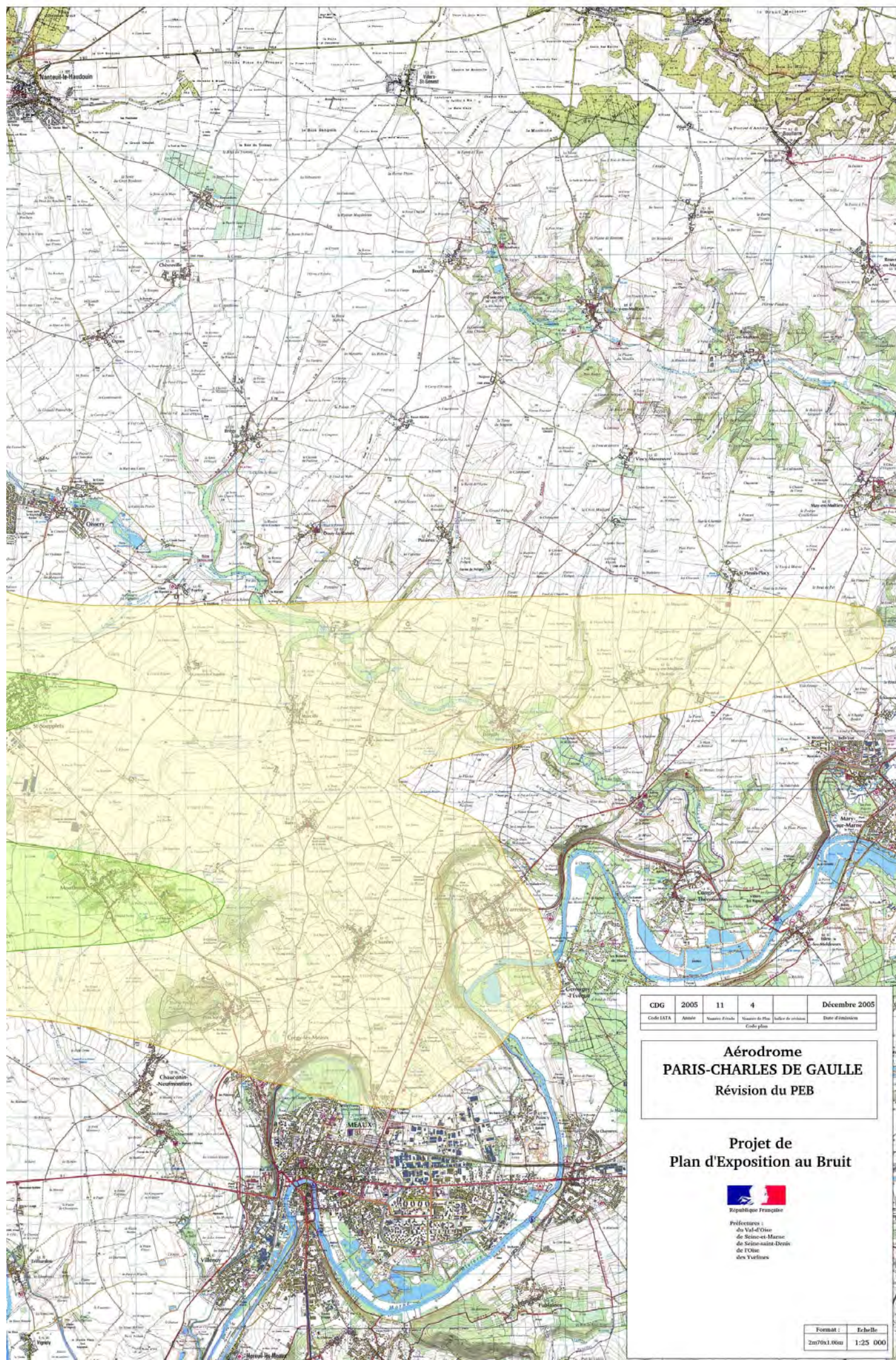


Philippe GREGOIRE









CDG	2005	11	4		Décembre 2005
Code IATA	Année	Nombre d'états	Nombre de flux	Surface de circulation	Date d'émission
				Grade plus	

Aérodrome PARIS-CHARLES DE GAULLE Révision du PEB

Projet de Plan d'Exposition au Bruit



Préfectures :
du Val-d'Oise
de Seine-et-Marne
de Seine-saint-Denis
de l'Oise
des Yvelines

Format :	Échelle :
2m70x1.00m	1:25 000



PRÉFET DE LA SEINE-SAINT-DENIS
Préfet délégué pour la sécurité et la sûreté
des plates-formes aéroportuaires
de Paris-Charles de Gaulle et du Bourget

PRÉFET DU VAL-D'OISE
Direction départementale des territoires

PRÉFET DES HAUTS-DE-SEINE
Direction de la réglementation et de
l'environnement

PRÉFET DE LA SEINE-ET-MARNE
Direction départementale des territoires

**Arrêté interpréfectoral n° 2017-0305 du 6 février 2017
portant approbation du plan d'exposition au bruit
de l'aérodrome de Paris-Le Bourget**

**Les préfets des départements de la Seine-Saint-Denis, du Val-d'Oise,
des Hauts-de-Seine et de la Seine-et-Marne**

Vu le code de l'environnement et notamment ses articles L. 123-1 et suivants, L. 571-11 et suivants, R. 123-2 et suivants et R. 571-58 et suivants ;

Vu le code de l'urbanisme et notamment ses articles L. 112-3 et suivants et R. 112-1 et suivants ;

Vu l'avis rendu le 7 juin 2011 par la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Paris-Le Bourget sur les valeurs de l'indice de bruit L_{den} à prendre en compte pour déterminer la limite extérieure des zones B et C du plan d'exposition au bruit ;

Vu la demande d'accord exprès adressée le 7 mars 2012 par le préfet de la région d'Ile-de-France au ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement ;

Vu l'accord exprès à l'établissement du plan d'exposition au bruit du ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche en date du 6 septembre 2012 ;

Vu l'arrêté interpréfectoral n° 2014-0861 des préfets des départements de la Seine-Saint-Denis, du Val-d'Oise, des Hauts-de-Seine et de la Seine-et-Marne en date du 15 avril 2014 prescrivant l'établissement du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Paris-Le Bourget ;

Vu les avis des dix-sept communes et cinq établissements publics de coopération intercommunale concernés consultés ;

Vu l'avis favorable de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Paris-Le Bourget en date du 14 janvier 2015, transmis par le président de la commission au président de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires le 20 janvier 2015 ;

Vu l'avis favorable de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires en date du 20 mars 2016 ;

Vu l'arrêté préfectoral n° 75-2016-07-18-001 du préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris, prescrivant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet de plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Paris-Le Bourget en date du 18 juillet 2016 ;

Vu le dossier soumis à enquête publique ;

Vu le rapport et les conclusions motivées favorables de la commission d'enquête en date du 10 novembre 2016 ;

Vu l'accord exprès à l'approbation du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Paris-Le Bourget de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, en date du 14 décembre 2016 ;

Considérant que l'aérodrome de Paris-Le Bourget, aérodrome destiné aux services à grande distance assurés normalement en toutes circonstances et donc classé selon le code de l'aviation civile en catégorie A, doit, en vertu des dispositions de l'article L. 112-5 du code de l'urbanisme, être doté d'un plan d'exposition au bruit ;

Considérant qu'il convient de limiter la construction et l'urbanisation autour de l'aérodrome de Paris-Le Bourget lorsqu'elles pourraient conduire à exposer de nouvelles populations aux nuisances générées par l'activité aérienne ;

Considérant que le choix, effectué dans le cadre fixé par les dispositions de l'article R. 112-3 du code de l'urbanisme, des courbes d'indice L_{den} 62 et L_{den} 57 comme limites extérieures respectives de la zone B et de la zone C du plan d'exposition au bruit permet de concilier la limitation de l'exposition aux nuisances sonores aériennes de nouvelles populations et la préservation de perspectives de développement urbain pour les communes concernées ;

Considérant que les deux réserves dont la commission d'enquête a assorti son avis favorable ont été levées par la modification du rapport de présentation du plan d'exposition au bruit, d'une part, en retirant le rapport de présentation du plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Paris-Le Bourget, non encore adopté, et, d'autre part, en complétant le point I.1.1. pour rappeler qu'en zones A et B du plan d'exposition au bruit les équipements publics ou collectifs sont admis s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes ;

Sur la proposition des secrétaires généraux des préfetures de la Seine-Saint-Denis, du Val-d'Oise, des Hauts-de-Seine et de la Seine-et-Marne,

ARRÊTENT:

Article 1^{er}

Le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Paris-Le Bourget, annexé au présent arrêté, est approuvé.

Article 2

L'indice L_{den} définissant la limite extérieure de chaque zone du plan d'exposition au bruit est fixé à :

- 70 dB(A) pour la zone A ;
- 62 dB(A) pour la zone B ;
- 57 dB(A) pour la zone C ;
- 50 dB(A) pour la zone D.

Article 3

Le plan d'exposition au bruit concerne le territoire des communes suivantes :

Département de la Seine-Saint-Denis :

Aulnay-Sous-Bois, La Courneuve, Dugny, Epinay-sur-Seine, L'Île-Saint-Denis, Pierrefitte-sur-Seine, Saint-Denis, Stains, Tremblay-en-France, Villepinte, Villetaneuse ;

Département du Val-d'Oise :

Bonneuil-en-France, Garges-lès-Gonesse, Gonesse ;

Département des Hauts-de-Seine :

Gennevilliers, Villeneuve-La-Garenne ;

Département de la Seine-et-Marne :

Mitry-Mory.

Article 4

Le plan d'exposition au bruit comprend :

- un rapport de présentation,
- un plan à l'échelle 1 : 25 000^{ème}.

Article 5

Le présent arrêté sera publié aux recueils des actes administratifs des préfectures des départements de la Seine-Saint-Denis, du Val-d'Oise, des Hauts-de-Seine et de la Seine-et-Marne.

Article 6

Le présent arrêté ainsi que le plan d'exposition au bruit approuvé seront notifiés par le préfet de département territorialement compétent aux maires des communes concernées mentionnées à l'article 3 et aux présidents des établissements publics de coopération intercommunale compétents listés ci-dessous :

Département de la Seine-Saint-Denis :

Etablissement public territorial Plaine Commune, Etablissement public territorial Paris Terres d'Envol ;

Départements du Val-d'Oise et de la Seine-et-Marne :

Communauté d'agglomération de Roissy Pays de France ;

Département des Hauts de Seine :

Etablissement public territorial Boucle Nord de Seine.

Article 7

Le présent arrêté et le plan d'exposition au bruit seront tenus à la disposition du public à la mairie de chacune des communes concernées mentionnées à l'article 3, aux sièges des établissements publics de coopération intercommunale compétents mentionnés à l'article 6 ainsi que dans les préfectures des quatre départements concernés.

Article 8

Un avis mentionnant les lieux où les documents peuvent être consultés sera inséré dans deux journaux à diffusion régionale ou locale dans chaque département.

Article 9

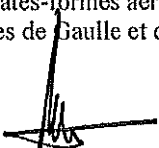
Cet avis devra également, dès sa réception, faire l'objet d'un affichage dans chacune des mairies des communes ainsi qu'aux sièges des établissements publics de coopération intercommunale mentionnés aux articles 3 et 6. Les maires et les présidents des établissements publics de coopération intercommunale attesteront de l'accomplissement de cette formalité par un certificat d'affichage adressé au préfet de leur département.

Article 10

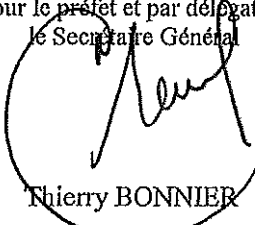
Les secrétaires généraux des préfectures des quatre départements concernés, les maires des communes concernées et les présidents des établissements publics de coopération intercommunale concernés sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait, le 6 Février 2017

Le Préfet de la Seine-Saint-Denis
Pour le préfet et par délégation,
Le préfet délégué pour la sécurité
et la sûreté des plates-formes aéroportuaires
de Roissy-Charles de Gaulle et du Bourget


Philippe RIFFAUT

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


Thierry BONNIER

Le Préfet du Val-d'Oise


Jean-Yves LATOURNERIE

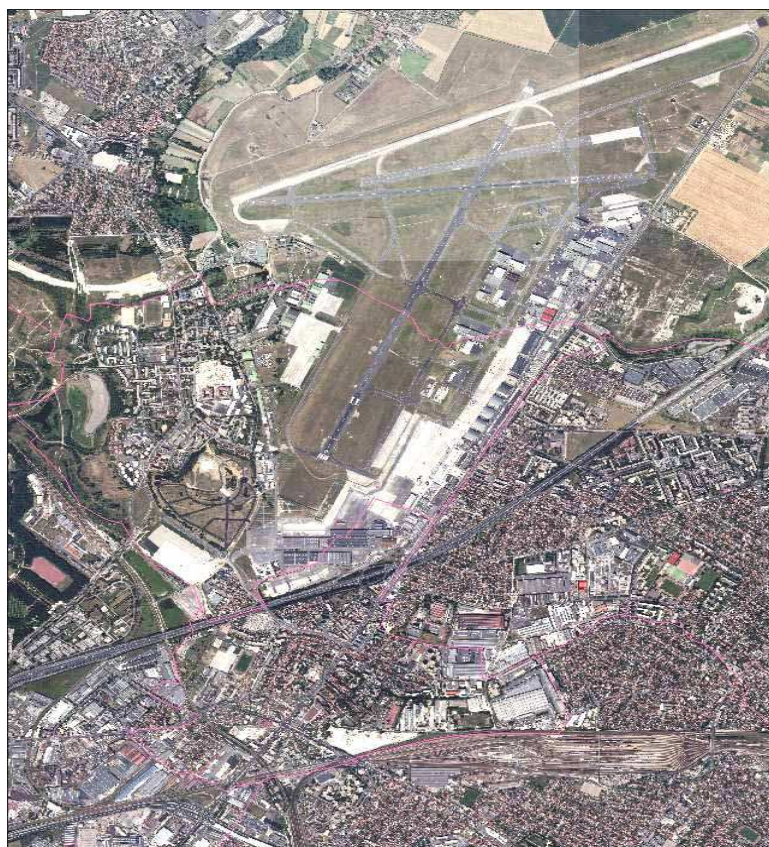
Le Préfet de la Seine-et-Marne


Jean-Luc MARX

Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours, dans un délai de deux mois à compter de la date d'accomplissement de la dernière des mesures de publicité prévues à l'article 9 du présent arrêté, devant le tribunal administratif de Montreuil - 7 rue Catherine Puig - 93 100 MONTREUIL.

AERODROME DE PARIS-LE BOURGET

**Etablissement du plan d'exposition au bruit
(arrêté interpréfectoral n° 2014-0861 du 15 avril 2014)**



Rapport de présentation du projet de plan d'exposition au bruit

Préfectures de:

**Seine-et-Marne
Hauts-de-Seine
Seine-Saint-Denis
Val-d'Oise**

Sommaire

Sommaire.....	2
Introduction	4
I. GENERALITES SUR LES PLANS D'EXPOSITION AU BRUIT	5
1. OBJECTIFS ET PRINCIPES	5
1.1. Restrictions à l'urbanisation.....	5
1.2. Isolation renforcée	6
1.3. Obligation d'information.....	6
2. EFFETS ANNEXES D'UN PEB.....	7
3. ELABORATION D'UN PEB.....	7
3.1. L'indice L_{den}	7
3.2. La procédure d'établissement du PEB du Bourget	7
II. PROCEDURES ET MESURES DE LIMITATION DES NUISANCES.....	9
1. RESTRICTIONS D'EXPLOITATION LA NUIT.....	9
2. RELEVEMENT DE L'ALTITUDE D'APPROCHE	9
III. LES HYPOTHESES PRISES EN COMPTE POUR L'ELABORATION DU PROJET	10
1. LES INFRASTRUCTURES ET LEUR UTILISATION.....	10
1.1. Système de pistes.....	10
1.2. Utilisation des pistes en fonction du vent.....	11
2. AUTRES PARAMETRES	11
2.1. Calculs effectués	11
2.2. Prise en compte du relief	11
2.3. Prise en compte de la dispersion des trajectoires.....	11
3. SCENARIOS DE TRAFIC	11
3.1. Situation et trafic de l'aérodrome du Bourget.....	11
3.2. Evolution globale du nombre de mouvements.....	12
3.3. Contexte général d'évolution de l'aviation d'affaires	13
3.4. Hypothèses de trafic	14
3.5. Scénario retenu	17
IV. LES IMPACTS DU PROJET DE PEB	18
1. COMMUNES CONCERNEES	18
2. SURFACES CONCERNEES	19
3. POPULATIONS ET NOMBRE DE LOGEMENTS CONCERNES	19
4. LES SECTEURS DE RENOUVELLEMENT URBAIN	20
ANNEXES	21
Annexe 1 : Procédure relative à l'établissement et à l'approbation des PEB.....	22
Annexe 2 : Tableau récapitulatif des règles d'urbanisme applicables dans les zones du PEB....	23
Annexe 3 : Surfaces concernées (en hectares) par le projet de PEB par commune	25
Annexe 4 : Population et nombre de logements concernés par le projet de PEB par commune.	26
Annexe 5 : Trajectoire réelle face à l'Ouest.....	27
Annexe 6 : Trajectoire réelle face à l'Est.....	28
Annexe 7 : Répartition du trafic à court terme, par trajectoire, face à l'Ouest	29
Annexe 8 : Répartition du trafic à moyen terme, par trajectoire, face à l'Ouest	30
Annexe 9 : Répartition du trafic à long terme, par trajectoire, face à l'Ouest	31
Annexe 10 : Répartition du trafic à court terme, par trajectoire, face à l'Est.....	32
Annexe 11 : Répartition du trafic à moyen terme, par trajectoire, face à l'Est.....	33
Annexe 12 : Répartition du trafic à long terme, par trajectoire, face à l'Est.....	34
Annexe 13 : projet de PEB scénario à court terme, 60 000 mouvements	35
Annexe 14 : projet de PEB scénario à moyen terme, 71 000 mouvements	36
Annexe 15 : projet de PEB, scénario à long terme, 90 000 mouvements.....	37
Annexe 16 : superposition des contours de zone A, court, moyen et long termes.....	38
Annexe 17 : superposition des contours de zone B, court, moyen et long termes.....	39
Annexe 18 : superposition des contours de zone C, court, moyen et long termes.....	40

<i>Annexe 19 : carte de superposition du projet de PEB et du plan de gêne sonore (PGS)</i>	<i>41</i>
<i>Annexe 20 : cartes stratégiques de bruit et projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement.....</i>	<i>42</i>

Introduction

Le plan d'exposition au bruit (PEB) est un document d'urbanisme qui vise à éviter que de nouvelles populations ne soient exposées aux nuisances sonores générées par l'activité d'un aéroport. Il régit en particulier l'utilisation des sols aux abords des aérodromes en vue d'interdire ou d'y limiter la construction de logements et d'y prescrire des types d'activités peu sensibles au bruit ou compatibles avec le voisinage d'un aérodrome.

La réglementation (article L. 112-5 du code de l'urbanisme) prévoit que tout aérodrome classé selon le code de l'aviation civile en catégories A, B et C ou figurant sur la liste contenue dans l'arrêté du 28 mars 1988 modifié est obligatoirement doté d'un PEB. L'aérodrome de Paris-Le Bourget est classé en catégorie A selon la classification de l'aviation civile ; pourtant aucun PEB n'a à ce jour été approuvé.

Deux faits nouveaux intervenus en 2010 et 2011 ont permis de relancer les travaux d'élaboration du PEB :

- la création de la commission consultative de l'environnement (CCE) de l'aérodrome de Paris-Le Bourget par le préfet de la région d'Ile-de-France, dont la première réunion a eu lieu le 9 décembre 2010. La CCE a pris la décision de principe d'établir un PEB ;
- l'entrée de l'aérodrome dans le dispositif d'aide à l'insonorisation des riverains : la loi de finances rectificative pour 2010 n° 2010-1658 du 29 décembre 2010 a en effet permis d'apporter une solution d'aide à l'insonorisation des riverains de l'aérodrome de Paris-Le Bourget, en introduisant de nouvelles conditions qui permettent de prévoir l'existence d'un tel dispositif pour ce type d'aérodromes. L'article 95 de la loi de finances rectificative pour 2010 ajoute ainsi un double critère : d'une part, un seuil spécifique d'activité (au moins 50 000 mouvements annuels d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 2 tonnes) et, d'autre part, une zone de bruit commune (zone de plan d'exposition au bruit ou de plan de gêne sonore (PGS)) avec un aérodrome relevant du dispositif d'aide à l'insonorisation au titre du critère traditionnel (plus de 20 000 mouvements d'aéronefs de plus de 20 tonnes). L'aérodrome de Paris-Le Bourget remplit la première condition de trafic ; la deuxième est aussi remplie depuis l'adoption par arrêté interpréfectoral du 28 décembre 2011 du PGS de cet aérodrome, qui fait apparaître une intersection avec le PEB de Paris-Charles de Gaulle. Le dispositif d'aide à l'insonorisation pour les riverains de l'aérodrome du Bourget est donc entré en vigueur au début de l'année 2012.

L'objectif du présent document est de présenter le projet de plan d'exposition au bruit (PPEB). Notamment, il a vocation à présenter les courbes de bruit et les hypothèses de modélisation qui y ont conduit, ainsi que l'impact du projet sur les territoires concernés.

I. Généralités sur les plans d'exposition au bruit

1. Objectifs et principes

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

Le plan d'exposition au bruit est un document opposable aux tiers, visant à éviter que de nouvelles populations ne soient exposées aux nuisances sonores générées par l'activité d'un aéroport. 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 de ces documents ainsi que des schémas de cohérence territoriale et des schémas de secteur doivent être compatibles avec les prescriptions du PEB en vigueur.

Le PEB régleme en particulier 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 compatibles avec le voisinage d'un aérodrome.

Outre l'objectif premier de maîtrise de l'urbanisation à travers le droit de construire, le PEB introduit des obligations en matière d'information des riverains.

1.1. Restrictions à l'urbanisation

Le plan d'exposition au bruit est découpé en 4 zones : 3 zones A, B, et C, dans lesquelles différentes restrictions à l'urbanisation s'appliquent, et une zone D qui prévoit une obligation d'information et des normes d'isolation acoustique applicables aux constructions neuves. Le code de l'urbanisme aménage cependant quelques dérogations aux restrictions qu'il impose. Ces dispositions sont prévues aux articles L. 112-9 à L. 112-12 du code de l'urbanisme.

De manière générale, les constructions à usage d'habitation sont interdites dans les zones du PEB, sauf pour les exceptions suivantes :

- dans les zones A et B, considérées comme des zones de bruit fort, seuls peuvent être autorisés les logements et les équipements publics ou collectifs liés à l'activité aéronautique, les logements de fonction nécessaires aux activités industrielles et commerciales admises dans la zone et les constructions nécessaires à l'activité agricole ;
- à l'intérieur de la zone C, considérée comme une zone de bruit modéré, seules les constructions individuelles non groupées sont en outre autorisées à condition d'être situées dans un secteur déjà urbanisé et desservi par des équipements publics et dès lors qu'elles n'accroissent que faiblement la capacité d'accueil du secteur ;
- également en zone C, les plans d'exposition au bruit peuvent par ailleurs délimiter des secteurs où, pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou de villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement peuvent être autorisées, à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores ; ces secteurs peuvent également être délimités postérieurement à l'approbation du PEB, à la demande de la commune compétente en matière de plan local d'urbanisme, par arrêté préfectoral et après enquête publique ;

- dans les zones A, B et C, la rénovation, la réhabilitation, l'amélioration, l'extension mesurée et la reconstruction sont admises à condition qu'elles n'impliquent pas d'accroissement de la capacité d'accueil d'habitants.

La zone D, instaurée par la loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 portant création de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, n'impose aucune restriction à l'urbanisme.

Toutefois, la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové prévoit une dérogation à l'intérieur des contrats de développement territorial. L'article 166 de cette loi est rédigé comme suit :

« I. — Les contrats de développement territorial, prévus par la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, peuvent, pour répondre aux enjeux spécifiques de renouvellement urbain qu'ils identifient et dans un but de mixité sociale et d'amélioration de la qualité de vie des populations, prévoir des opérations de réhabilitation ou de réaménagement urbain en zone C des plans d'exposition au bruit. Par dérogation à la condition posée par le 5° de l'article L. 147-5¹ du code de l'urbanisme, ces opérations peuvent entraîner une augmentation de la population soumise aux nuisances sonores, sans toutefois qu'il puisse s'agir d'une augmentation significative.

Le contrat de développement territorial précise alors le contenu de ces opérations et délimite les périmètres concernés. Il définit des mesures de suivi de ces opérations, au regard notamment de l'augmentation de la population, précise l'augmentation de la capacité de logement résultant de ces opérations et prévoit des mesures permettant de limiter l'impact des nuisances sonores sur la qualité de vie des populations exposées.

II. — Le contrat de développement territorial est révisé dans les conditions prévues à l'article 15 du décret n° 2011-724 du 24 juin 2011 relatif aux contrats de développement territorial prévus par l'article 21 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris pour inclure les dispositions mentionnées au I du présent article. Ces dernières ne peuvent être incluses que dans les contrats de développement territorial conclus ou révisés au plus tard un an après la promulgation de la présente loi. »

1.2. Isolation renforcée

Les constructions nouvelles autorisées dans les zones de bruit doivent faire l'objet de mesures d'isolation acoustique renforcée (cf. tableau en annexe 2).

1.3. Obligation d'information

A l'intérieur de chacune des zones de bruit A, B, C et D, 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.

¹ Actuel article L. 112-10 du code de l'urbanisme.

2. Effets annexes d'un PEB

Conformément à l'article L. 302-5 du code de la construction et de l'habitation, les communes dont plus de la moitié du territoire urbanisé est couverte par les zones A, B ou C d'un plan d'exposition au bruit sont exemptées de l'obligation de respecter le quota de 20% de logements locatifs sociaux.

3. Elaboration d'un PEB

Les modalités d'élaboration d'un PEB sont définies par les articles R. 112-1 à R. 112-17 du code de l'urbanisme. L'élaboration du PEB doit tenir compte de l'ensemble des hypothèses à court, moyen et long termes de développement et d'utilisation de l'aérodrome (conditions d'utilisation des infrastructures, procédures de circulation aérienne, nombre de mouvements, caractéristiques des flottes exploitées, répartition du trafic dans la journée).

3.1. L'indice L_{den}

En application du décret n°2002-626 du 26 avril 2002, un nouvel indice est désormais utilisé pour élaborer le PEB : l'indice L_{den} ($L=level$ (niveau), $d=day$ (jour), $e=evening$ (soirée), $n=night$ (nuit)). Cet indice découpe la journée en trois périodes afin de mieux prendre en compte la gêne ressentie en journée, en soirée et la nuit :

- la période de jour s'étend de 6 heures à 18 heures ;
- la période de soirée s'étend de 18 heures à 22 heures ; à même niveau de bruit, un mouvement y est considéré comme équivalent à trois mouvements réalisés entre 6 heures et 18 heures ;
- la période de nuit s'étend de 22 heures à 6 heures ; à même niveau de bruit, un mouvement y est considéré comme équivalent à dix mouvements réalisés entre 6 heures et 18 heures.

3.2. La procédure d'établissement du PEB du Bourget

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

Au cours de la première étape, un avant-projet est élaboré sur la base d'hypothèses de court, moyen et long termes, et présenté à la CCE afin qu'elle se prononce sur les valeurs d'indice à retenir pour déterminer les limites extérieures des zones B et C. Cette modulation des valeurs introduit une souplesse dans le dispositif permettant de trouver le meilleur équilibre entre l'activité du transport aérien et la nécessité de protéger les populations, d'une part, et les contraintes à l'urbanisation dans les zones de PEB, d'autre part. A l'issue de cette consultation, un accord exprès du ministre chargé de l'aviation civile est transmis aux préfets concernés.

L'avant-projet du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Paris-Le Bourget a été soumis à l'avis de la CCE le 7 juin 2011. Celle-ci s'est prononcée, pour la limite extérieure de la zone B, pour l'indice L_{den} 62, et, pour la limite extérieure de la zone C, pour l'indice L_{den} 55, soit en faveur d'un PEB le plus étendu.

Le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, a donné son accord exprès à

l'établissement du PEB de l'aérodrome de Paris-Le Bourget le 6 septembre 2012, avec pour limite extérieure de la zone B l'indice L_{den} 62, et pour limite extérieure de la zone C l'indice L_{den} 57. Ce choix d'indice pour la limite extérieure de la zone C, différent de la préférence donnée par la CCE, s'explique par le contexte urbain (projets d'aménagement déjà engagés dans le cadre du Grand Paris) et la nouveauté que représente le PEB pour ce territoire.

La seconde étape constitue la procédure d'établissement et d'approbation du PEB proprement dite. Elle débute avec l'arrêté interpréfectoral portant décision d'établir un plan d'exposition au bruit pris par les préfets des départements concernés. Cet arrêté d'établissement a été signé le 15 avril 2014 par les préfets des départements de Seine-Saint-Denis, du Val-d'Oise, des Hauts-de-Seine et de Seine-et-Marne (arrêté interpréfectoral n° 2014-0861 prescrivant l'établissement du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Paris-Le Bourget).

Les communes et établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) concernés sont ensuite saisis pour avis, pendant une période de 2 mois, sur le projet de PEB. A cette fin, l'arrêté interpréfectoral n° 2014-0861 du 15 avril 2014 précité, accompagné d'un rapport de présentation, et d'un document graphique établi à l'échelle du 1/25 000^{ième} faisant apparaître le tracé des limites des zones de bruit, a été envoyé pour avis aux maires des communes concernées et aux présidents des EPCI compétents par courrier en date du 15 avril 2014. Le délai imparti aux conseils municipaux et organes délibérants des établissements publics a en l'occurrence été porté à plus de deux mois, pour prendre fin le 31 juillet 2014. Sur les 22 communes et EPCI consultés, 15 ont transmis un avis dans le délai imparti.

Ultérieurement, la CCE est une nouvelle fois consultée pour se prononcer sur le projet de PEB lui-même, et dispose pour cela des avis des communes et des EPCI concernés. En l'occurrence, la CCE a rendu un avis favorable le 14 janvier 2015.

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) se prononce sur le projet de PEB au vu de l'avis de la CCE. L'ACNUSA a ainsi également émis un avis favorable le 20 mars 2015.

Une enquête publique est ensuite organisée.

Le PEB est approuvé par arrêté interpréfectoral, pris après accord exprès du ministre chargé de l'aviation civile.

Le détail de la procédure est repris en annexe 1 de ce document.

II. Procédures et mesures de limitation des nuisances

1. Restrictions d'exploitation la nuit

Des restrictions d'exploitation ont été mises en place la nuit pour des raisons environnementales :

- aucun avion à hélices de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 9 tonnes, non conforme aux normes énoncées à l'annexe 16 de la convention de l'aviation civile internationale, volume 1, deuxième partie, chapitre 3, ne peut atterrir entre 23 h 30 et 6 h 15, heures locales, et quitter le point de stationnement, en vue d'un décollage, entre 23 h 15 et 6 heures, heures locales ;
- aucun aéronef équipé de turboréacteurs ne peut quitter le point de stationnement, en vue d'un décollage, entre 22 h 15 et 6 heures, heures locales ;
- aucun aéronef équipé de turboréacteurs, non conforme aux normes énoncées à l'annexe 16, volume 1, deuxième partie, chapitre 3 de la convention susvisée, ne peut atterrir sur l'aérodrome de Paris-Le Bourget entre 23 h 30 et 6 h 15, heures locales.

Les aéronefs effectuant des missions à caractère sanitaire ou humanitaire, les aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol, les aéronefs militaires et les aéronefs effectuant des vols gouvernementaux ne sont pas concernés par ces restrictions.

2. Relèvement de l'altitude d'approche

A la suite du Grenelle de l'Environnement, le gouvernement a décidé du relèvement des altitudes d'approche pour l'ensemble des aéroports de la région parisienne. Ainsi, en relevant de 300 mètres l'altitude d'interception du faisceau d'atterrissage, on diminue de 50 % l'énergie sonore perçue au sol.

En ce qui concerne l'aéroport de Paris-Le Bourget, le relèvement de 300 mètres (1000 pieds) de l'altitude d'arrivée des avions de nuit face à l'Est est pleinement opérationnelle depuis le 8 mai 2008. Les avions sont passés de 600 à 900 mètres d'altitude.

Quant à la phase 3 du projet de relèvement des altitudes d'approche en région parisienne, elle est entrée en vigueur le 17 novembre 2011 et a permis le relèvement à 900 mètres des altitudes d'arrivées de tous les avions à destination de l'aéroport du Bourget (arrêté du 5 septembre 2012 portant modification du dispositif de la circulation aérienne en région parisienne).

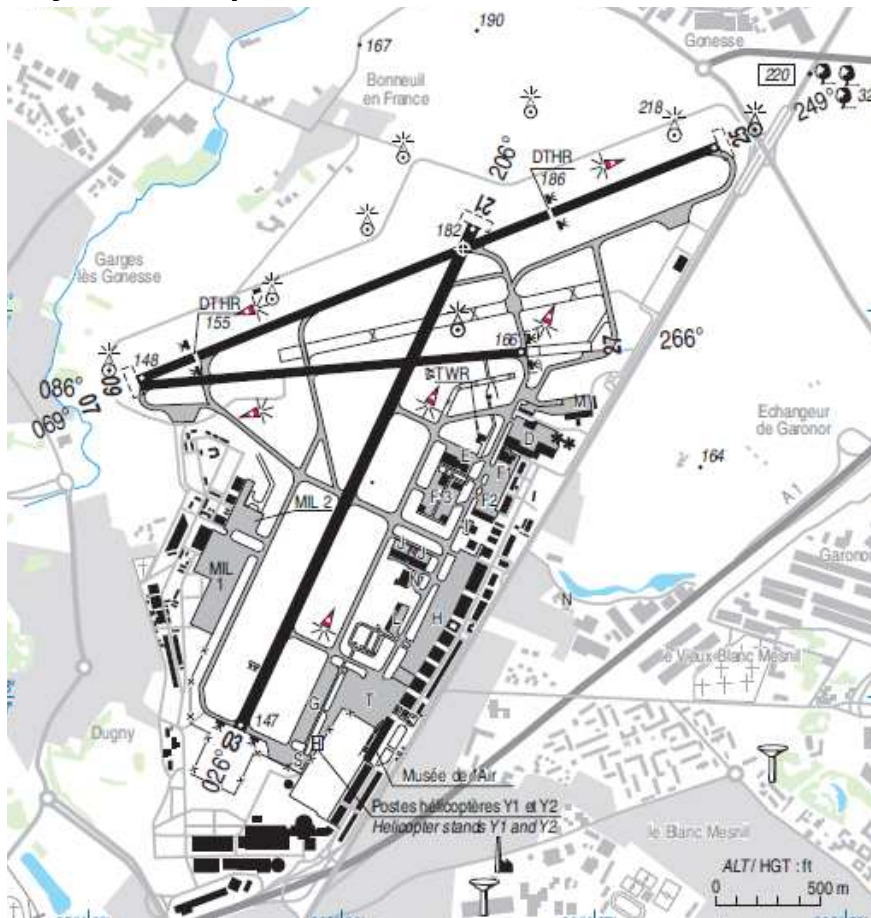
Le relèvement de 300 mètres des interceptions du faisceau d'atterrissage conduit, par construction, au recul de ces points de début de descente finale et permet d'obtenir des réductions des nuisances sonores pour les communes situées au-delà de 15 Kilomètres des seuils de piste.

III. Les hypothèses prises en compte pour l'élaboration du projet

1. Les infrastructures et leur utilisation

Conformément aux dispositions réglementaires, le projet de plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Paris-Le Bourget prend en compte le fonctionnement et le trafic de la plateforme à court, moyen et long termes.

1.1. Système de pistes



La plateforme est constituée de trois pistes opérationnelles :

- une piste orientée 09/27 d'une longueur de 1 845m et d'une largeur de 45m ;
- une piste orientée 07/25 d'une longueur de 3 000m et d'une largeur de 45m ;
- une piste orientée 03/21 d'une longueur de 2 665m et d'une largeur de 60m.

1.2. Utilisation des pistes en fonction du vent

Les hypothèses retenues correspondent aux moyennes ressortant des statistiques établies par Météo France pour ces dernières années.

2. Autres paramètres

2.1. Calculs effectués

Les calculs sont effectués au moyen du logiciel INM (Integrated Noise Model), version 7.0c, développé par la FAA (Federal Aviation Administration).

2.2. Prise en compte du relief

Le logiciel de modélisation permet de prendre en compte une base de données topographiques lors de la modélisation. Le relief a donc été pris en compte pour l'élaboration de ce projet de PEB.

2.3. Prise en compte de la dispersion des trajectoires

Le trafic pris en compte dans les hypothèses présentées ci-après a été réparti sur l'ensemble des trajectoires de décollage et d'atterrissage de l'aéroport du Bourget. De plus, une dispersion calculée à partir des images radar a été appliquée, répartissant ainsi le trafic de chaque trajectoire entre sa trajectoire nominale et ses sous-trajectoires de dispersion.

3. Scénarios de trafic

3.1. Situation et trafic de l'aérodrome du Bourget

Situé à 7 km au Nord-Est de Paris et à 20 km du quartier de la Défense, l'aérodrome de Paris-Le Bourget est le premier aéroport européen d'aviation d'affaires. Il a enregistré près de 59 000 mouvements en 2011 vers 800 destinations différentes, et 56 000 mouvements en 2012 ; en 2013, le trafic s'est élevé à environ 55 000 mouvements. La plate-forme accueille, sur 550 hectares, de nombreuses activités du secteur aéronautique : compagnies, constructeurs, équipementiers, maintenance et sociétés de services. Plus de 100 entreprises y sont implantées ou interviennent régulièrement.

Selon les données d'Eurocontrol, exprimées en nombre de départs d'aviation d'affaires par jour, Paris-Le Bourget est le premier aéroport en Europe pour l'aviation d'affaires avec 69,7 mouvements journaliers. En deuxième position vient Genève-Cointrin avec 51,5 mouvements, Nice est troisième avec 37,7 mouvements.

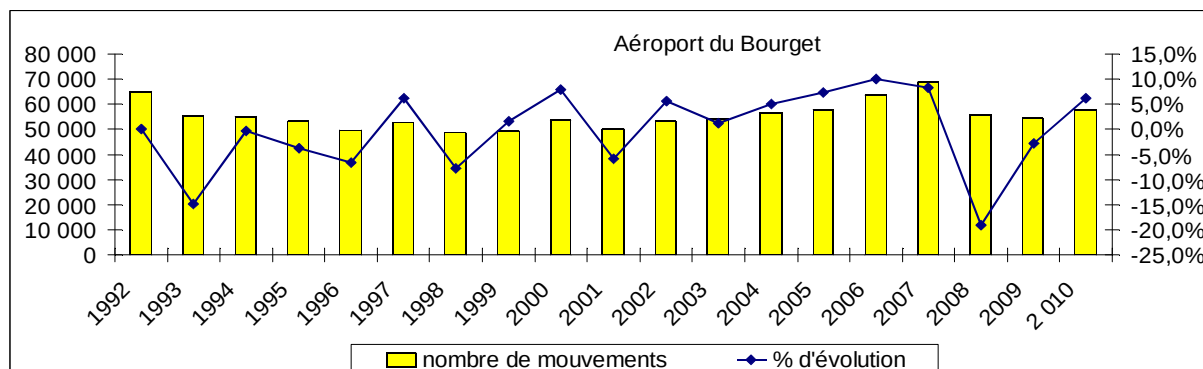
Rang 2011	Rang 2010	Aéroport	Départs affaires / jour 2011	Départs affaires / jour 2010	Croissance de l'aviation d'affaires	% aviation d'affaires	Journée la plus chargée pour l'aviation d'affaires
1	1	PARIS LE BOURGET	69,7	67,7	3,0%	87%	129
2	2	GENEVE COINTRIN	51,5	50,1	2,8%	21%	96
3	3	NICE	37,7	35,9	5,1%	20%	136
4	4	LONDON/LUTON	34,0	33,2	2,4%	25%	80
5	7	ZURICH	31,9	31,4	1,7%	8,7%	95
6	5	MILANO LINATE	31,6	33,1	-4,4%	19%	80
7	6	ROMA CIAMPINO	29,9	33,1	-9,5%	37%	61
8	8	FARNBOROUGH CIV	26,5	26,7	-0,8%	86%	61
9	9	WIEN SCHWECHAT	22,3	21,7	2,8%	6,2%	48
10	10	MUENCHEN 2	19,6	19,1	2,8%	3,5%	41
11	11	MADRID TORREJON	16,4	18,2	-9,8%	84%	36
12	12	CANNES MANDELIEU	15,4	15,9	-3,1%	79%	52
13	15	BIGGIN HILL	14,8	13,1	13,3%	88%	42
14	13	STUTTGART	14,8	14,5	2,3%	8,7%	33
15	33	ISTANBUL-ATATURK	13,9	9,8	41,3%	3,2%	33
16	17	BRUSSELS NATIONAL	12,9	12,9	0,2%	4,1%	32
17	18	BARCELONA	12,2	12,5	-2,2%	2,9%	39
18	23	SCHIPHOL AMSTERDAM	12,2	11,1	9,5%	2,1%	30
19	19	SCHOENEFELD-BERLIN	12,0	12,2	-2,0%	12%	39
20	28	PRAHA RUZYNE	11,8	10,5	12,5%	5,9%	26
21	20	OLBIA COSTA SMERALDA	11,7	12,2	-3,7%	31%	76
22	22	PALMA DE MALLORCA	11,6	11,3	2,5%	4,7%	42
23	21	KIEV - BORISPOL	11,5	11,7	-1,5%	7,8%	26
24	24	KOELN-BONN	11,3	11,1	1,8%	6,5%	35
25	14	ATHINAI E. VENIZELOS	11,1	13,5	-17,7%	4,8%	27

Les principaux aéroports européens pour l'aviation d'affaires (Source : Eurocontrol)

3.2. Evolution globale du nombre de mouvements

Alors que le nombre de mouvements répertoriés au Bourget était relativement stable autour de 55 000 par an entre 1993 et 2004 (données ADP et DGAC), il a fortement augmenté entre 2005 et 2007 (68 967 en 2007) pour redescendre en 2008 sous l'effet de la crise (56 800). Il avait cependant déjà connu un pic à 65 000 mouvements en 1992.

Evolution du trafic du Bourget en mouvements 1992-2010



Sources : ADP et DGAC

Le trafic du Bourget a connu entre 1992 et 2010 des variations sensibles d'une année sur l'autre. La crise économique de 1993, l'impact des attentats de septembre 2001 et de la guerre d'Irak en 2003 sont perceptibles sur le graphique ci-dessus, ainsi que la crise de 2008/2009.

On constate cependant une croissance depuis 2004, qui s'est en fait confirmée en 2007 avec une pointe à 68 900 mouvements, avant de noter un fort retournement de tendance. Une baisse est intervenue dès 2008 (56 800 mouvements), qui s'est confirmée en 2009 (55 245 mouvements), en raison de la crise économique survenue à l'automne 2008, et qui s'est prolongée.

Le Bourget est ainsi revenu en 2009 au niveau moyen des années 1992 à 2000. En 2010, le trafic est remonté au niveau de 2008, avec 56 466 mouvements. Le trafic de l'année 2011 a enregistré une progression de 4,5 % par rapport à 2010, avec 58 989 mouvements. Pour 2012, le trafic s'établit à 55 992 mouvements, soit un recul de 5,3% par rapport à l'année 2011. En 2013, le trafic s'élève à environ 55 000 mouvements.

3.3. Contexte général d'évolution de l'aviation d'affaires

- Contexte à court terme

Depuis 2008, le marché de l'aviation d'affaire subit les effets de la crise, et peine à redécoller. A titre d'exemple, alors que les livraisons de l'aviation générale dans le monde s'élevaient à environ 4 270 appareils en 2007 pour une valeur avoisinant les 22 milliards de dollars, ce chiffre a chuté à 1 932 aéronefs en 2010, et 1 862 avions en 2011. D'après les experts, le creux de la vague serait désormais passé.

Le marché de l'aviation d'affaires est très corrélé avec l'évolution de l'économie.

- Les opérateurs

Les principales compagnies qui utilisent la plateforme sont NetJets, Universal Aviation, Global Jet Luxembourg, Unijet, TAG Aviation, Dassault Falcon Services, Air Taxi France, JetFly Aviation, Ixair et Darta.

Ces 10 premiers transporteurs représentent près de 40% du nombre de mouvements en 2011. Il y a par ailleurs une multitude de petites compagnies qui n'effectuent que quelques vols occasionnels et de très nombreux vols privés.

- Stratégie de renouvellement des flottes

La flotte d'avions d'affaires en Europe a bénéficié des progrès technologiques les plus avancés dans ce domaine. Au cours des trois dernières décennies, les améliorations réalisées sur les moteurs et sur les performances aérodynamiques ont permis de réduire la consommation par siège-kilomètre de plus de la moitié.

Dans les scénarios de moyen et long termes, on prévoit la poursuite du renouvellement des flottes opérant sur la plateforme du Bourget, avec des performances acoustiques fortement accrues pour les flottes futures.

- Importance économique de la plateforme du Bourget

Près de 75 entreprises ou établissements sont implantés sur la plate-forme aéroportuaire du Bourget, dont 15 compagnies d'aviation d'affaires basées et 7 opérateurs d'assistance, assurant ainsi plus de 2 600 emplois directs dans une centaine de métiers différents.

Les plus grands spécialistes de l'aviation d'affaires sont implantés au Bourget, comme rappelé ci-dessus. En 2011, la zone d'activités générait 4 500 emplois directs et 7 200 emplois indirects, soit 27% des emplois offerts dans les quatre communes d'emprise (Le Bourget, Dugny, Gonesse, Bonneuil-en-France). Le poids économique local de cet aéroport est donc indéniable.

Autour de l'aéroport se trouvent une centaine d'entreprises pour la plupart liées au secteur de l'aéronautique : des compagnies aériennes, de nombreux constructeurs, des équipementiers, des sociétés de services ou encore des centres de formations. Air France Industries, Thalès, Flight Safety International, Dassault Falcon Service, Cessna Aircraft et Embraer sont notamment présents.

- Les perspectives pour l'aérodrome du Bourget

Pour réaliser des scénarios d'estimation de trafic sur Le Bourget, il faut avoir à l'esprit les projets qui viennent d'être révélés après la concertation entre l'Etat et la Région Ile de France sur les projets de desserte et d'aménagement du Grand Paris.

La synthèse du projet Grand Paris et du projet Arc Express, issue de la concertation entre l'Etat et la Région, a abouti à un projet commun pour ce qui est de la desserte en proche banlieue, notamment la banlieue Nord.

Le Bourget est reconnu comme le premier pôle mondial pour l'aviation privée et comme vitrine internationale de l'industrie aérospatiale. 70% de son trafic est lié à l'aviation d'affaires.

Une station du prolongement de la ligne de métro automatique 14 vers CDG est prévue au Bourget Aéroport. Le Grand Paris vise à faire de la Seine-Saint-Denis, et particulièrement de la zone située entre Saint-Denis et Le Bourget, un pôle de développement des technologies modernes. La zone du Bourget sera dédiée à l'aéronautique par le développement des sous-traitants, du musée de l'air et de l'espace, et de l'aviation d'affaires.

Ces projets incitent à envisager un développement important de l'aéroport du Bourget.

Pour faire face à la croissance prévue à moyen et long termes de l'aviation d'affaires, ADP a lancé un plan d'investissement de 8 millions d'euros par an jusqu'en 2023 et cherche à intégrer activement les communes limitrophes dans le développement de l'aéroport.

3.4. Hypothèses de trafic

Le Grand Paris fait de la zone Saint-Denis-Le Bourget un pôle d'excellence particulièrement bien desservi par les transports en commun, et voué aux industries de pointe. L'aéroport du Bourget continuera de développer les trois activités liées à l'aéronautique :

- le musée de l'air et de l'espace qui sera modernisé et agrandi
- les industries d'équipementiers et les activités de maintenance
- l'aviation d'affaires.

La liaison prévue dans le cadre du Grand Paris Express avec l'aéroport CDG, mais aussi le centre de Paris et La Défense doit naturellement renforcer l'attractivité du Bourget.

Dans ces conditions, il paraît raisonnable de retenir une croissance du nombre de mouvements, au moins à partir de 2015, date de réalisation des premières tranches du projet de métro.

Traditionnellement, les prévisions pour le transport aérien commercial sont supérieures à la croissance du PIB en termes de passagers, mais la croissance des mouvements est inférieure dans la mesure où les compagnies peuvent mettre en service des appareils plus grands et améliorer leurs coefficients de remplissage. Dans le cas de l'aviation d'affaires, l'import moyen ne varie guère, et il est judicieux de retenir une variation du nombre de mouvements proche de celle du PIB, toutes choses égales par ailleurs.

L'élaboration de l'hypothèse centrale retenue pour l'élaboration du PEB repose sur les hypothèses suivantes :

- un trafic de l'ordre de 60 000 mouvements pour le court terme (qui est l'hypothèse du PGS) ;
- compte tenu d'une part des récentes décisions de dynamisation de la plateforme et de l'impact positif de la politique du Grand Paris, et d'autre part, d'une croissance économique de l'ordre de 1,4% par an sur la période, le nombre de mouvements sur l'ensemble de la période progresserait en moyenne de l'ordre de 2,3% par an ;
- maintien de la réglementation actuelle en matière de vols de nuit et d'utilisation des pistes ;
- maintien de la répartition actuelle entre jets et autres aéronefs ;
- pas de modification de la répartition de l'aviation d'affaires en Ile-de-France (Pontoise-Cormeilles garde ses caractéristiques actuelles).

L'évolution des flottes d'avions conduit au remplacement des avions certifiés avant 1985 d'ici 2015, et la modification des flottes intervient dès l'hypothèse de moyen terme.

Ces prévisions sont relativement proches de celles de la FAA (Federal Aviation Administration) : la FAA prévoit pour les 20 prochaines années un taux de croissance annuel moyen de 2,2% pour l'aviation d'affaires.

Le **scénario à court terme**, à horizon 2014, est basé sur les résultats de trafic les plus récents et prend en compte les perspectives d'évolution d'activité pour les prochains mois.

Le **scénario à moyen terme** est construit comme une étape intermédiaire entre celui de court terme (2014) et celui de long terme (2032). Il est bâti pour l'horizon 2022 pour une hypothèse de trafic de 71 000 mouvements environ.

Le **scénario à long terme** est bâti à l'horizon 2032. Il prend en compte un trafic de 90 000 mouvements environ.

Les hypothèses retenues pour l'estimation du trafic en mouvements sur Le Bourget aboutissent aux résultats suivants :

Année	Trafic (en nombre de mouvements)
2014	60 000
2015	61 380
2016	62 792
2017	64 236
2018	65 713
2019	67 225
2020	68 771
2021	70 353
2022	71 971
2023	73 626
2024	75 320
2025	77 052
2026	78 824
2027	80 637
2028	82 492
2029	84 389
2030	86 330
2031	88 316
2032	90 347

Le chiffre de 90 000 mouvements semble réaliste pour étayer un scénario haut qui serait marqué par la réussite de la politique de développement du pôle d'excellence du Bourget. Il est proposé de le retenir comme scénario haut pour établir le PEB.

3.5. Scénario retenu

Après modélisation, l'hypothèse la plus dimensionnante pour le PEB (c'est-à-dire celle donnant les courbes de bruit les plus étendues) est l'hypothèse de court terme (60 000 mouvements en 2014).

La répartition du trafic par configuration et par tranche horaire est donnée ci-après :

Configuration face à l'Est					
Arrivées	Jour	Soir	Nuit	Total	
	7 841	3 763	1 215	12 819	
	61%	29%	9%		
Départs	Jour	Soir	Nuit	Total	
	9833	2466	439	12737	
	77%	19%	3%		
Total	Jour	Soir	Nuit	Total	% Est
	17 673	6 229	1 654	25 556	42,62%
Configuration face à l'Ouest					
Arrivées	Jour	Soir	Nuit	Total	
	10 635	5 170	1 470	17 275	
	62%	30%	9%		
Départs	Jour	Soir	Nuit	Total	
	13358	3251	525	17134	
	78%	19%	3%		
Total	Jour	Soir	Nuit	Total	% Ouest
	23 993	8 421	1 995	34 409	57,38%
Configuration face à l'Est et face à l'Oues					
Arrivées	Jour	Soir	Nuit	Total	
	18 476	8 933	2 685	30 093	
	61%	30%	9%		
Départs	Jour	Soir	Nuit	Total	
	23 191	5 717	964	29 871	
	78%	19%	3%		
Total	Jour	Soir	Nuit	Total	
	41 666	14 649	3 649	59 964	
	69,49%	24,43%	6,08%		

La part du trafic nocturne entre 22h et 6h s'élève à 6% du nombre total de mouvements. Le trafic de soirée (18h-22h) représente environ 24% du trafic total.

IV. Les impacts du projet de PEB

1. Communes concernées

Les zones A, B, C et D du projet de PEB s'étendent sur 17 communes, dont :

- 11 pour le département de Seine-Saint-Denis ;
- 3 pour le département du Val-d'Oise ;
- 2 pour le département des Hauts-de-Seine ;
- 1 pour le département de Seine-et-Marne.

Les zones A à C, les seules zones où s'appliquent des restrictions à l'urbanisation, concernent deux départements (Seine-Saint-Denis et Val-d'Oise) et 7 communes (Aulnay-sous-Bois, Dugny, Stains, Villepinte, Bonneuil-en-France, Garges-lès-Gonesse, Gonesse).

Le tableau suivant liste, par département, les communes et les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) concernés par les différentes zones.

Communes	Etablissements publics de coopération intercommunale
Département de la Seine-Saint-Denis	
Aulnay-sous-Bois	
La Courneuve Epinay-sur-Seine L'Ile-Saint-Denis Pierrefitte-sur-Seine Saint-Denis Stains Villetaneuse	Communauté d'agglomération Plaine Commune
Dugny	Communauté d'agglomération de l'Aéroport du Bourget
Tremblay-en-France Villepinte	Communauté d'agglomération Terres de France
Département du Val-d'Oise	
Bonneuil-en-France Garges-lès-Gonesse Gonesse	Communauté d'agglomération Val-de-France
Département des Hauts-de-Seine	
Gennevilliers Villeneuve-la-Garenne	
Département de la Seine-et-Marne	
Mitry-Mory	Communauté de communes Plaines et Monts de France

2. Surfaces concernées

Les zones A à D couvrent une superficie totale de 3 599 hectares (ha) :

- 2 087 ha en Seine-Saint-Denis ;
- 1 240 ha en Val-d'Oise ;
- 216 ha dans les Hauts-de-Seine ;
- 56 ha en Seine-et-Marne.

Les seules zones A à C, où s'appliquent les restrictions d'urbanisation, couvrent 1 044 hectares.

Le tableau ci-dessous présente, par département, les surfaces impactées par le projet de PEB.

Le Bourget PPEB - Surfaces (en Ha)

	Zone D (Lden 50dB)	Zone C (Lden 57dB)	Zone B (Lden 62dB)	Zone A (Lden 70dB)
Départements	Surfaces	Surfaces	Surfaces	Surfaces
Seine-et-Marne	56	0	0	0
Hauts-de-Seine	216	0	0	0
Seine-Saint-Denis	2 087	310	16	0
Val-d'Oise	1 240	734	400	118
Total	3 599	1 044	416	118

Un détail des surfaces impactées pour chaque commune, selon les valeurs d'indice L_{den} , est donné en annexe 3 de ce document.

3. Populations et nombre de logements concernés

Le nombre total de logements inclus dans les limites des zones A à D de ce projet de PEB, sur la base des données de l'IAURIF (DENSIBATI 2008), est estimé à 44 088 pour 114 019 habitants :

- 32 852 logements et 84 459 habitants en Seine-Saint-Denis ;
- 4 194 logements et 11 785 habitants en Val-d'Oise ;
- 7 024 logements et 17 728 habitants dans les Hauts-de-Seine ;
- 18 logements et 47 habitants en Seine-et-Marne.

Les seules zones A à C incluent 3 842 logements et 9 618 habitants.

Les tableaux ci-dessous présentent, par département, le nombre de logements et d'habitants impactés par le projet de PEB.

Le Bourget PPEB - Logements

	Zone D (Lden 50dB)	Zone C (Lden 57dB)	Zone B (Lden 62dB)	Zone A (Lden 70dB)
Départements	Logements	Logements	Logements	Logements
Seine-et-Marne	18	0	0	0
Hauts-de-Seine	7 024	0	0	0
Seine-Saint-Denis	32 852	2 828	0	0
Val-d'Oise	4 194	1 014	195	0
Total	44 088	3 842	195	0

Le Bourget PPEB - Populations

	Zone D (Lden 50dB)	Zone C (Lden 57dB)	Zone B (Lden 62dB)	Zone A (Lden 70dB)
Départements	Population	Population	Population	Population
Seine-et-Marne	47	0	0	0
Hauts-de-Seine	17 728	0	0	0
Seine-Saint-Denis	84 459	6 991	0	0
Val-d'Oise	11 785	2 627	497	0
Total	114 019	9 618	497	0

Un détail des populations et du nombre de logements impactés pour chaque commune est donné en annexe 4 de ce document.

4. Les secteurs de renouvellement urbain

L'article L. 112-10 du code de l'urbanisme prévoit qu'en zone C le PEB peut 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. De telles opérations ne doivent pas entraîner d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores.

Ces secteurs peuvent être définis au moment de l'élaboration du PEB ou postérieurement à son approbation (par arrêté préfectoral, après enquête publique). Une réunion d'information relative à l'intégration de ces secteurs s'est tenue le 5 juillet 2013 avec les communes concernées.

A la date de décision d'établissement du PEB, aucun périmètre de renouvellement urbain au sens du 5° de l'article L. 112-10 du code de l'urbanisme n'a été demandé.

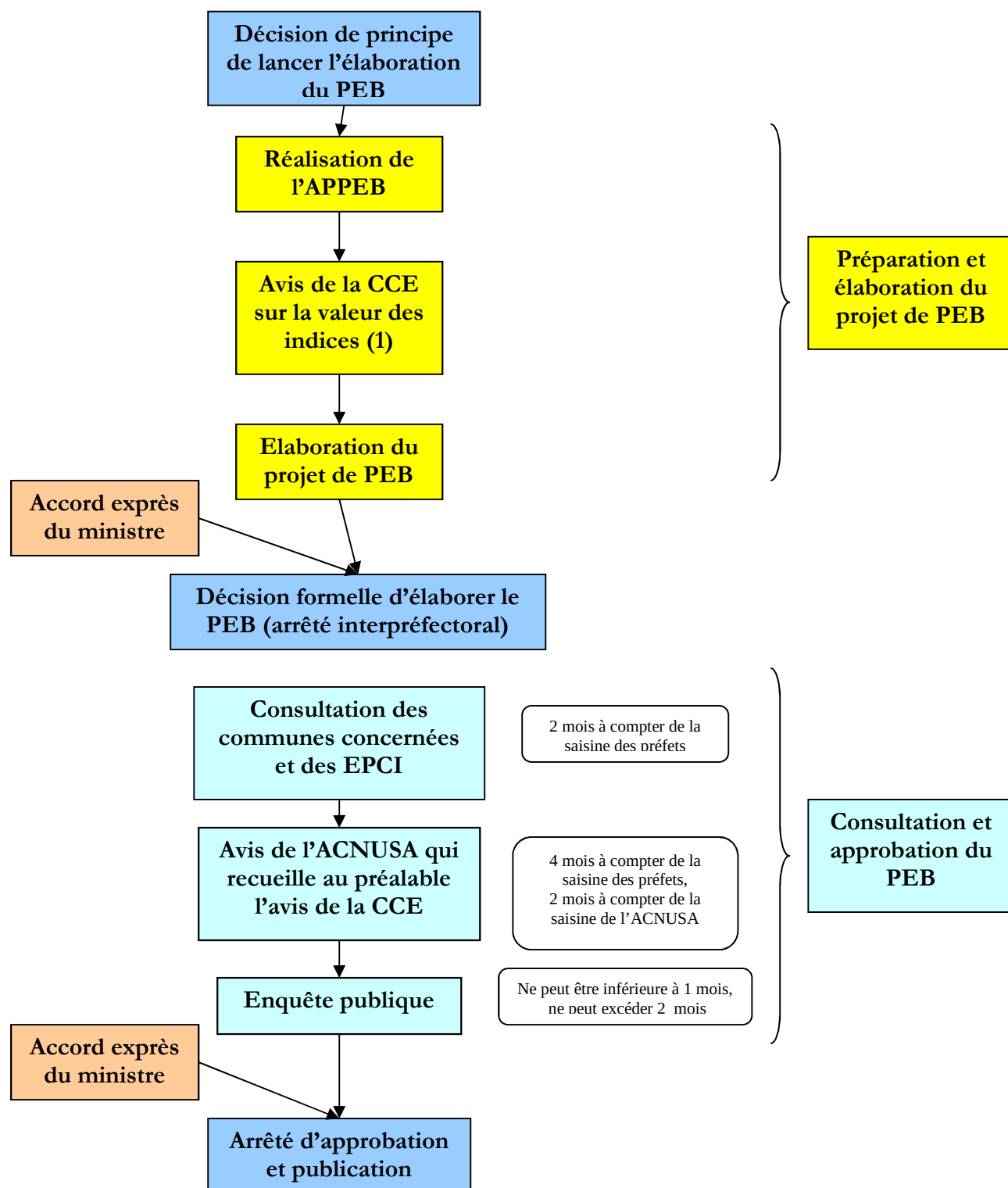
Lorsque des secteurs de renouvellement urbain seront définis et approuvés par le préfet concerné après une enquête publique, ceux-ci pourront être intégrés au plan.

Toutefois, depuis l'adoption de la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové, dans le cadre des contrats de développement territorial, prévus par la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, et pour répondre aux enjeux spécifiques de renouvellement urbain qu'ils identifient et dans un but de mixité sociale et d'amélioration de la qualité de vie des populations, il est prévu des dispositions spécifiques pour les opérations de réhabilitation ou de réaménagement urbain en zone C des plans d'exposition au bruit. Par dérogation à la condition posée par le 5° de l'article L. 112-10 du code de l'urbanisme, ces opérations peuvent entraîner une augmentation de la population soumise aux nuisances sonores, sans toutefois qu'il puisse s'agir d'une augmentation significative.

Le contrat de développement territorial délimite les périmètres concernés par ces opérations de réhabilitation ou de réaménagement urbain situées en zone C, en précise le contenu, et définit les mesures de suivi, notamment au regard de l'augmentation de la population et de la capacité en logements. Il doit également prévoir des mesures permettant de limiter l'impact des nuisances sonores. Le CDT doit être conclu ou révisé au plus tard avant le 23 mars 2015 inclus.

Annexes

Annexe 1 : Procédure relative à l'établissement et à l'approbation des PEB



(1) Le préfet recueille l'avis de la CCE sur les valeurs de l'indice L_{den} à prendre en compte pour déterminer les limites extérieures des zones B et C.

Annexe 2 : Tableau récapitulatif des règles d'urbanisme applicables dans les zones du PEB

	Zone A	Zone B	Zone C
Constructions nouvelles (1)			
Constructions nécessaires à l'activité aéronautique ou liées à celle-ci	autorisées		
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales admises dans la zone	<u>autorisés</u> dans les secteurs déjà urbanisés	autorisés	
Constructions directement liées ou nécessaires à l'activité agricole	<u>autorisées</u> dans les secteurs déjà urbanisés	autorisées	
Constructions individuelles non groupées	non autorisées		<u>autorisées</u> dans les 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
Autres constructions à usage d'habitation (immeubles collectifs, parcs résidentiels de loisirs, toute forme d'opération groupée, lotissement ou association foncière urbaine...)	non autorisées		
Equipements publics ou collectifs	<u>admis</u> s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes	autorisés	
Opérations de reconstruction rendues nécessaires par une opération de démolition en zone A ou B	non autorisées		<u>autorisées</u> dès lors qu'elles n'entraînent pas d'accroissement de la population exposée aux nuisances, que les normes d'isolation phonique fixées par l'autorité administrative sont respectées (coût d'isolation à la charge exclusive du constructeur)
Rénovation, réhabilitation, amélioration, extension mesurée, reconstruction des constructions existantes (1)	<u>admises</u> lorsqu'elles n'entraînent pas un accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances		
Renouvellement urbain des quartiers ou villages existants : réhabilitation et réaménagement urbain	non autorisées		<u>autorisés</u> 1/ à condition que les opérations n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores 2/Pour les aérodromes dont le trafic est plafonné (c'est-à-dire Orly), dans le périmètre de la zone C en vigueur au 20 février 2009, une augmentation de la capacité de logements et de la population est autorisée dans une limite définie dans l'acte de création du secteur de RU. 3/ dans le cadre d'un contrat de développement territorial : une augmentation de la population soumise aux nuisances sonores est possible, sans toutefois qu'il puisse s'agir d'une augmentation significative (article n°166 de la loi n°2014-366 du 24 mars 2014).

(1) Sous réserve de mesures d'isolation acoustique

Prescriptions particulières :

Dans les zones A, B, C et D, tout contrat de location de bien immobilier doit préciser de manière claire la zone de bruit où se situe le bien.

En outre, dans ces zones, tout certificat d'urbanisme doit spécifier l'existence de la zone de bruit et l'obligation de respecter les règles d'isolation acoustique.

Pour les constructions nouvelles, les niveaux d'isolation acoustique devant être atteints dans les différentes zones du PEB sont présentés dans le tableau suivant :

	Zone A	Zone B	Zone C	Extérieur immédiat de la zone C (ou zone D pour les bâtiments d'habitation)
Bâtiments d'habitation*	45 dB	40 dB	35 dB	32 dB
Etablissements d'enseignement	47 dB	40 dB	35 dB	30 dB
Etablissements de santé	47 dB	40 dB	35 dB	30 dB
Hôtels	47 dB	40 dB	35 dB	30 dB

* Il convient de noter que, concernant les constructions à usage d'habitation, l'indicateur retenu est le bruit « route » (pour ces constructions, on raisonne en termes d'« isolement acoustique standardisé pondéré $D_{nT'A'_{tr}}$ ») alors que pour les autres bâtiments l'indicateur est le bruit « rose ».

Les principaux textes de référence sont :

- l'arrêté du 23 juillet 2013 modifiant l'arrêté du 30 mai 1996 modifié relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit ;
- l'arrêté du 25 avril 2003 relatif à la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement ;
- l'arrêté du 25 avril 2003 relatif à la limitation du bruit dans les établissements de santé ;
- l'arrêté du 25 avril 2003 relatif à la limitation du bruit dans les hôtels.

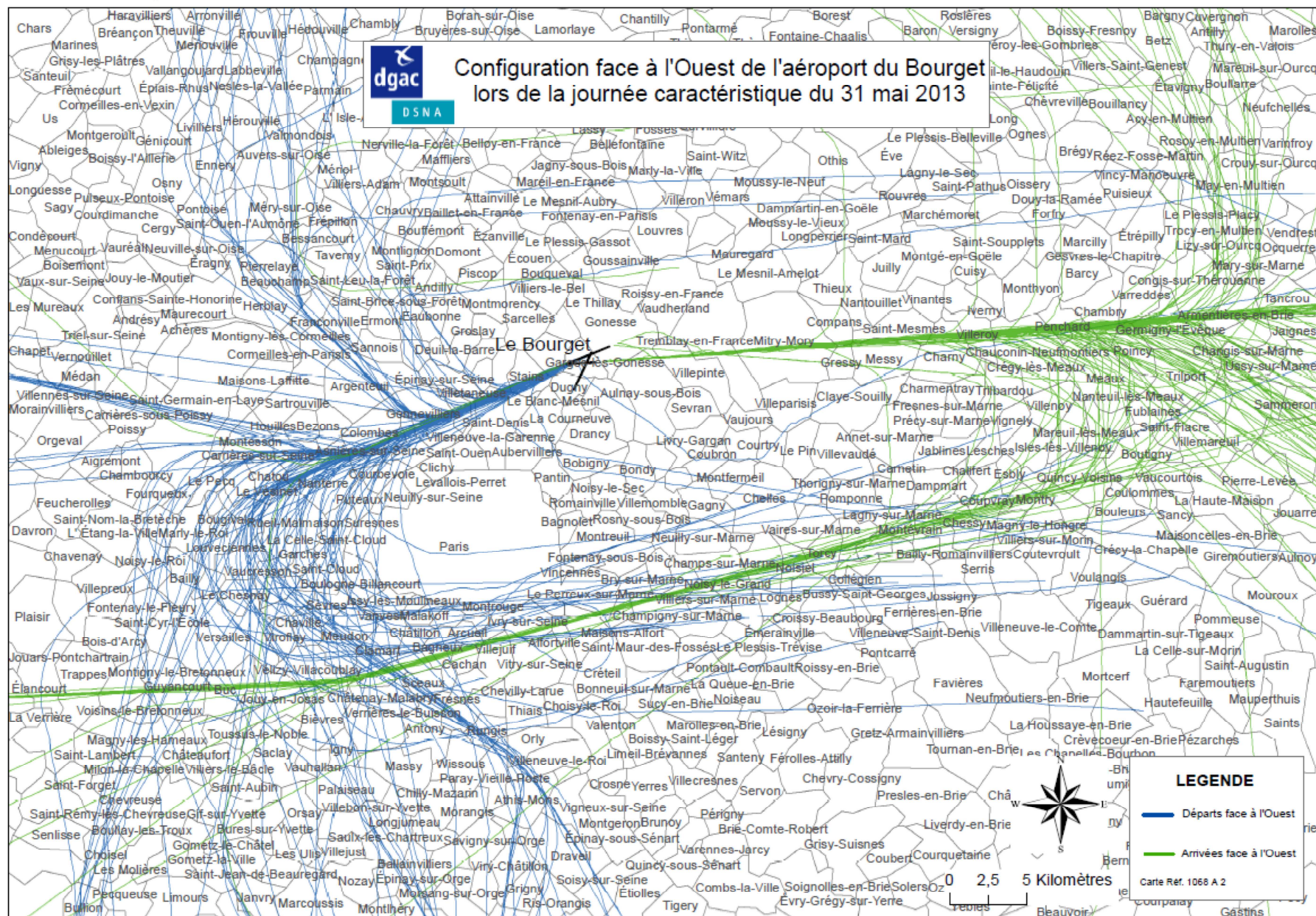
Annexe 3 : Surfaces concernées (en hectares) par le projet de PEB par commune

Surfaces en Ha				
COMMUNES	Lden 50 Zone D	Lden 57 Zone C	Lden 62 Zone C	Lden 70 Zone A
Seine-et-Marne				
Mitry-Mory	56	0	0	0
Total	56	0	0	0
Hauts-de-Seine				
Gennevilliers	79	0	0	0
Villeneuve-la-Garenne	137	0	0	0
Total	216	0	0	0
Seine-Saint-Denis				
Aulnay-sous-Bois	334	125	11	0
La Courneuve	10	0	0	0
Dugny	199	23	1	0
Epinay-sur-Seine	18	0	0	0
L'Île-Saint-Denis	38	0	0	0
Pierrefitte-sur-Seine	90	0	0	0
Saint-Denis	277	0	0	0
Stains	429	124	4	0
Tremblay-en-France	262	0	0	0
Villepinte	409	38	0	0
Villetaneuse	21	0	0	0
Total	2 087	310	16	0
Val-d'Oise				
Bonneuil-en-France	416	289	199	85
Garges-lès-Gonesse	266	130	47	0
Gonesse	558	315	153	33
Total	1 240	734	400	118
Total général	3 599	1 044	416	118

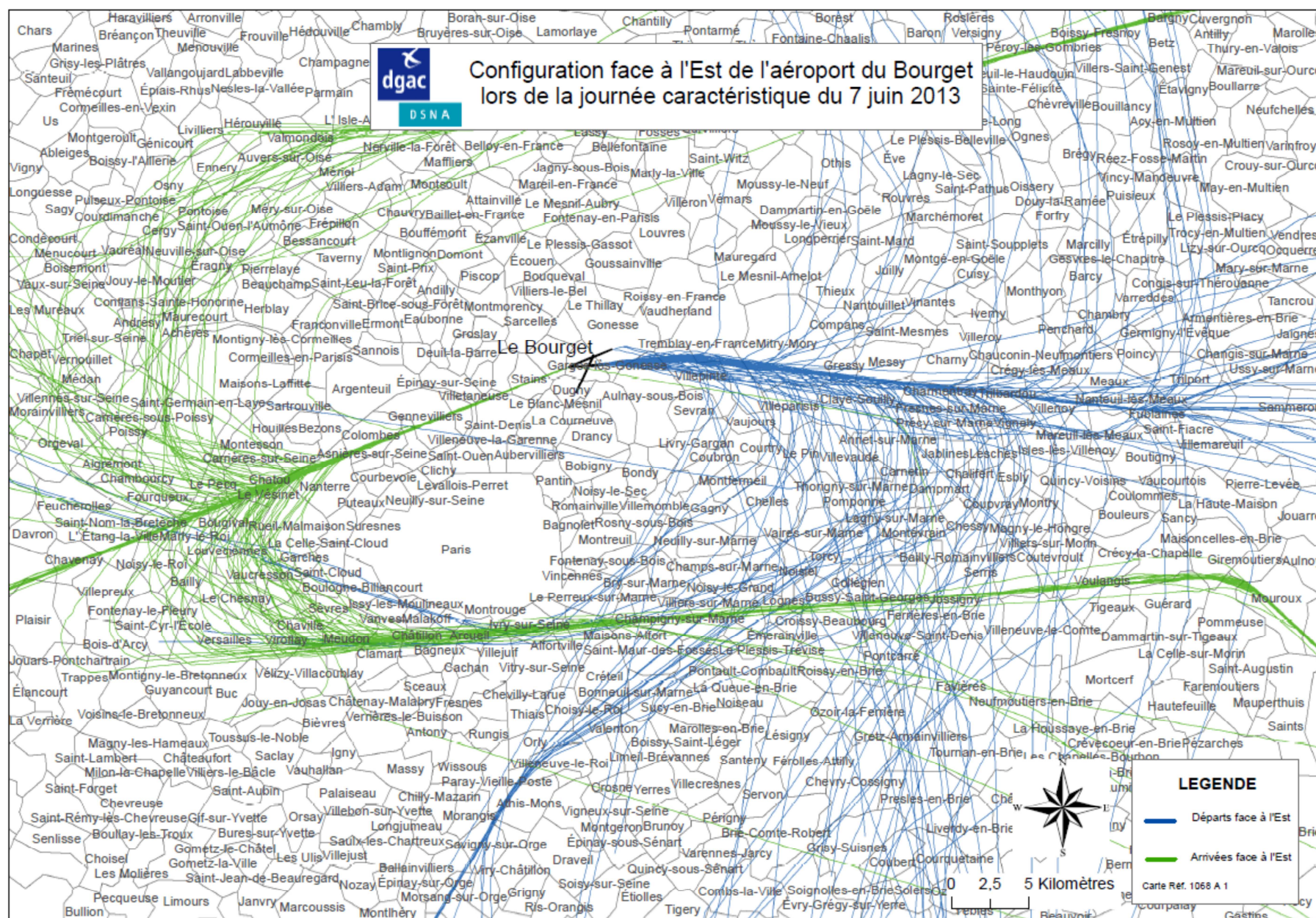
Annexe 4 : Population et nombre de logements concernés par le projet de PEB par commune

COMMUNES	Lden 50 Zone D		Lden 57 Zone C		Lden 62 Zone B		Lden 70 Zone A	
	Populations	Logements	Populations	Logements	Populations	Logements	Populations	Logements
Seine-et-Marne								
Mitry-Mory	47	18	0	0	0	0	0	0
Total	47	18	0	0	0	0	0	0
Hauts-de-Seine								
Gennevilliers	20	8	0	0	0	0	0	0
Villeneuve-la-Garenne	17 708	7 016	0	0	0	0	0	0
Total	17 728	7 024	0	0	0	0	0	0
Seine-Saint-Denis								
Aulnay-sous-Bois	0	0	0	0	0	0	0	0
La Courneuve	0	0	0	0	0	0	0	0
Dugny	6 042	2 425	626	276	0	0	0	0
Epinay-sur-Seine	181	77	0	0	0	0	0	0
L'Île-Saint-Denis	3 714	1 551	0	0	0	0	0	0
Pierrefitte-sur-Seine	7 446	2 603	0	0	0	0	0	0
Saint-Denis	33 491	14 096	0	0	0	0	0	0
Stains	25 644	9 545	6 365	2 552	0	0	0	0
Tremblay-en-France	98	37	0	0	0	0	0	0
Villepinte	7 344	2 361	0	0	0	0	0	0
Villetaneuse	499	157	0	0	0	0	0	0
Total	84 459	32 852	6 991	2 828	0	0	0	0
Val-d'Oise								
Bonneuil-en-France	554	224	0	0	0	0	0	0
Garges-lès-Gonesse	11 231	3 970	2 627	1 014	497	195	0	0
Gonesse	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	11 785	4 194	2 627	1 014	497	195	0	0
Total général	114 019	44 088	9 618	3 842	497	195	0	0

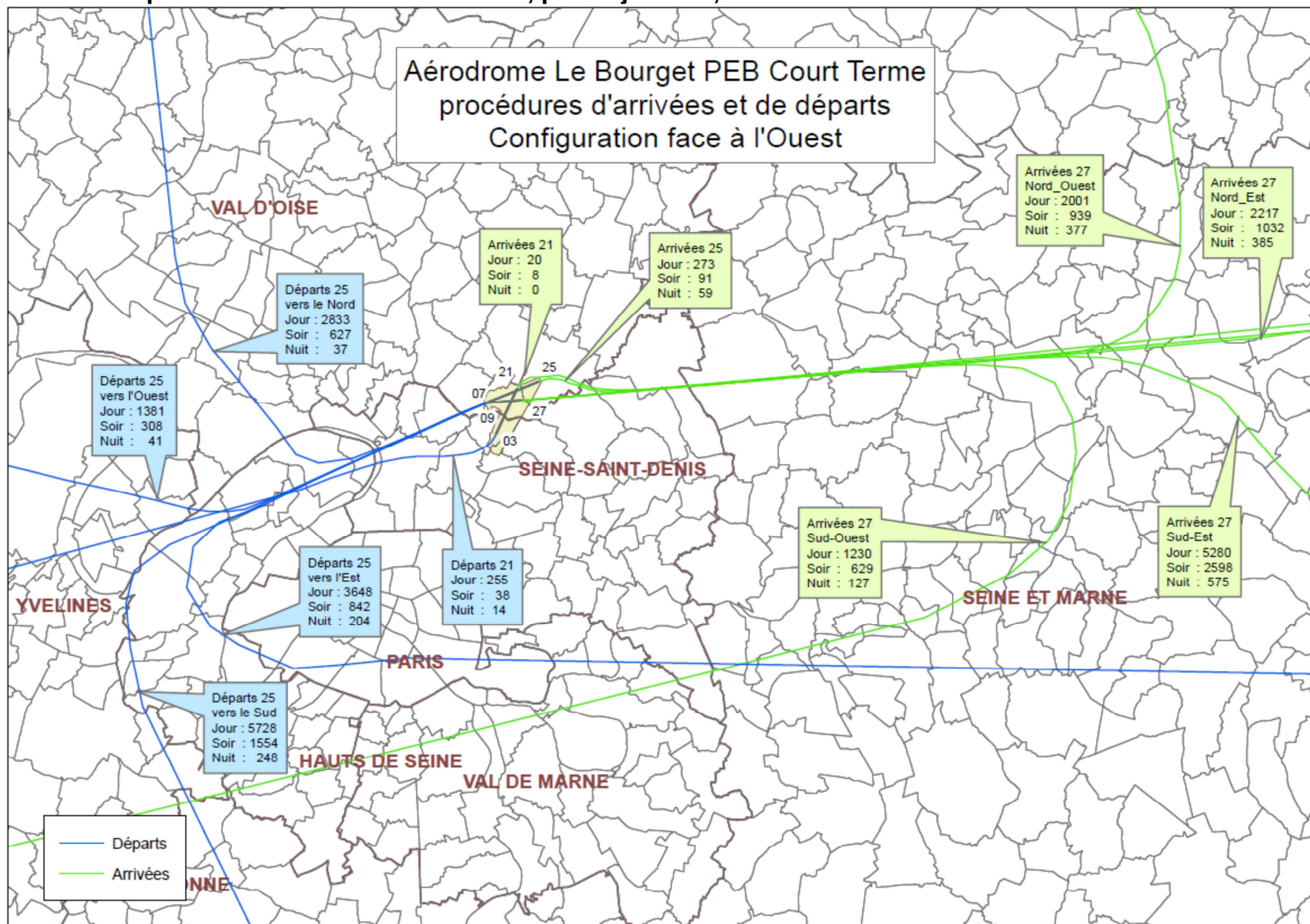
Annexe 5 : Trajectoire réelle face à l'Ouest



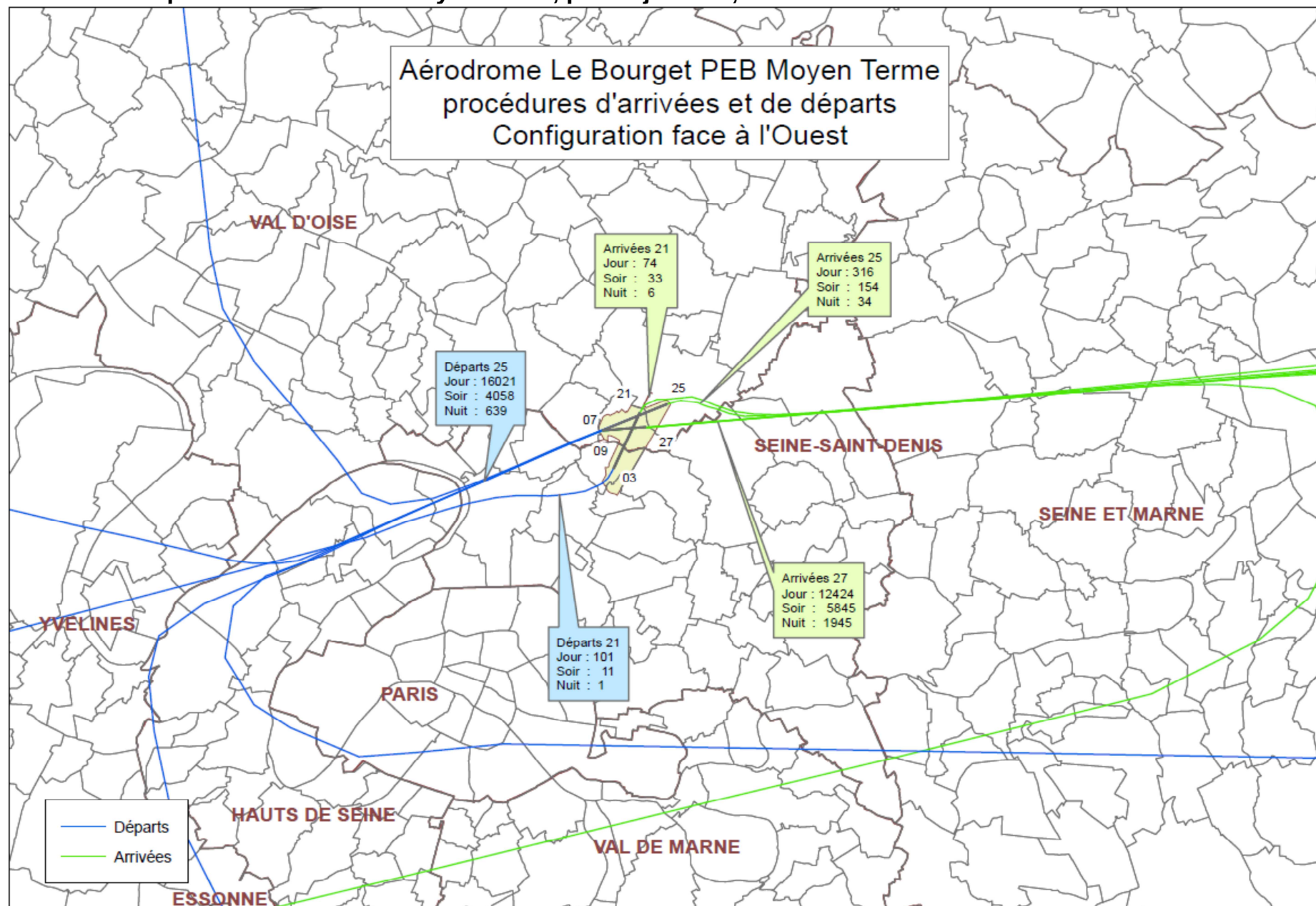
Annexe 6 : Trajectoire réelle face à l'Est



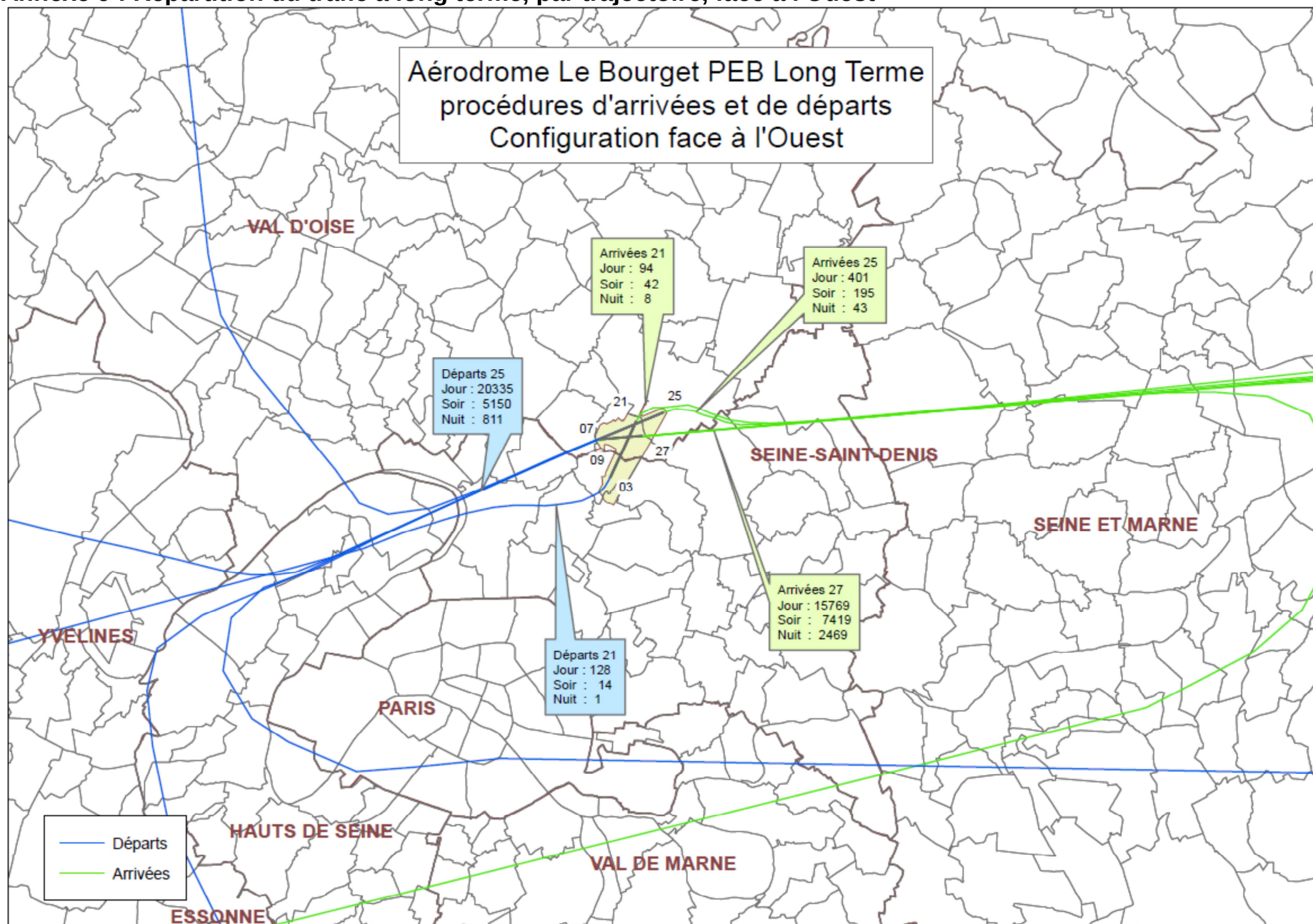
Annexe 7 : Répartition du trafic à court terme, par trajectoire, face à l'Ouest



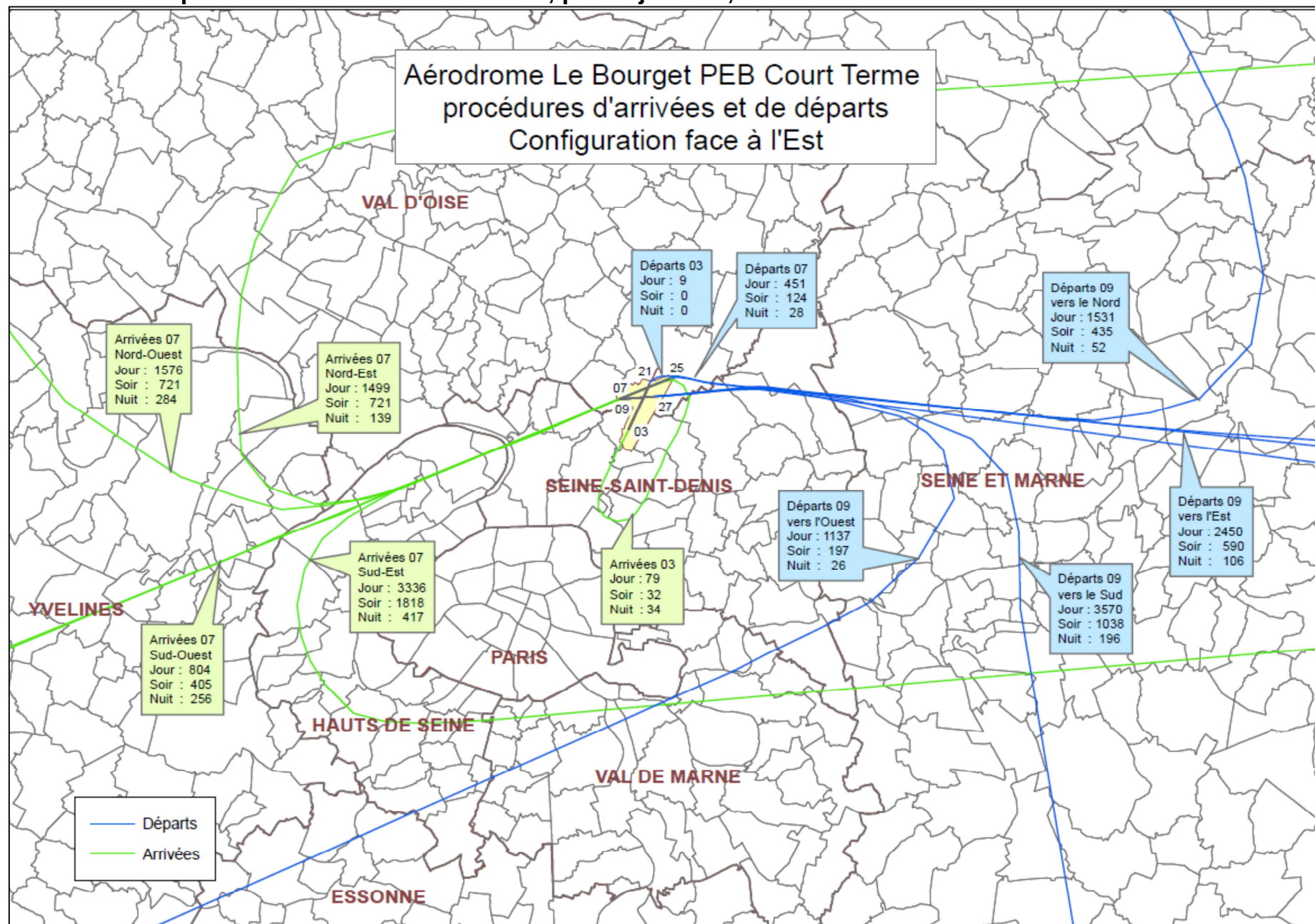
Annexe 8 : Répartition du trafic à moyen terme, par trajectoire, face à l'Ouest



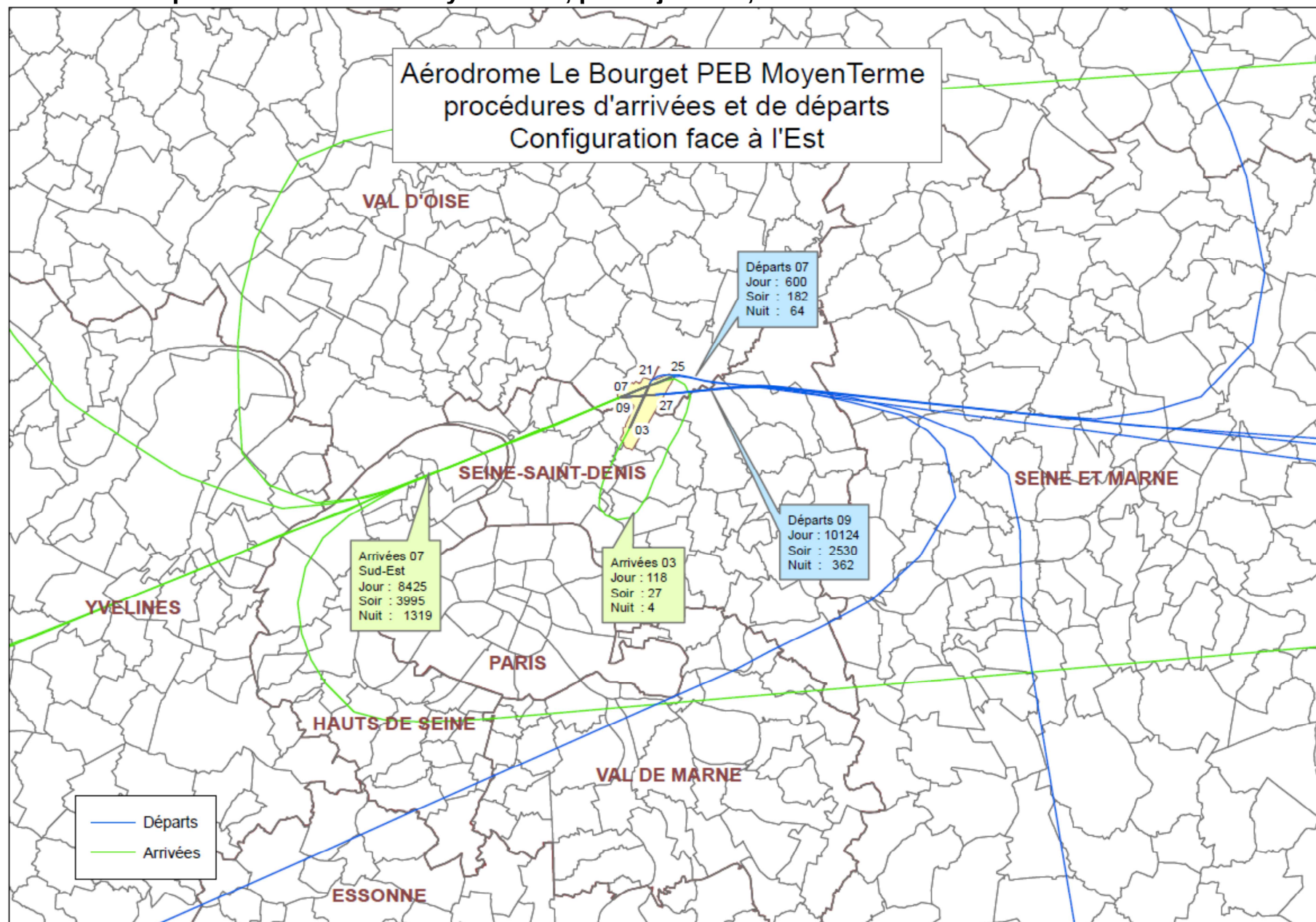
Annexe 9 : Répartition du trafic à long terme, par trajectoire, face à l'Ouest



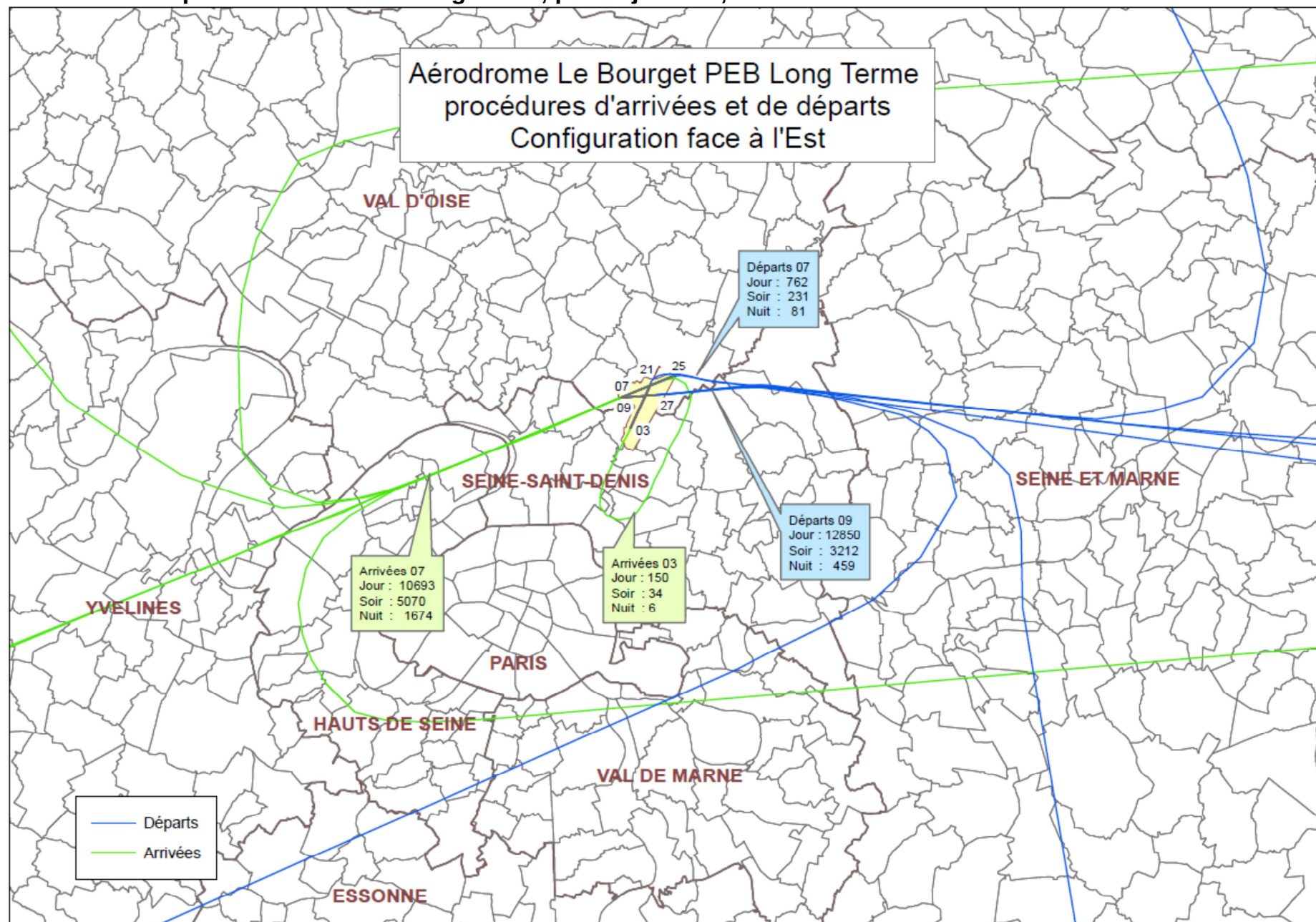
Annexe 10 : Répartition du trafic à court terme, par trajectoire, face à l'Est



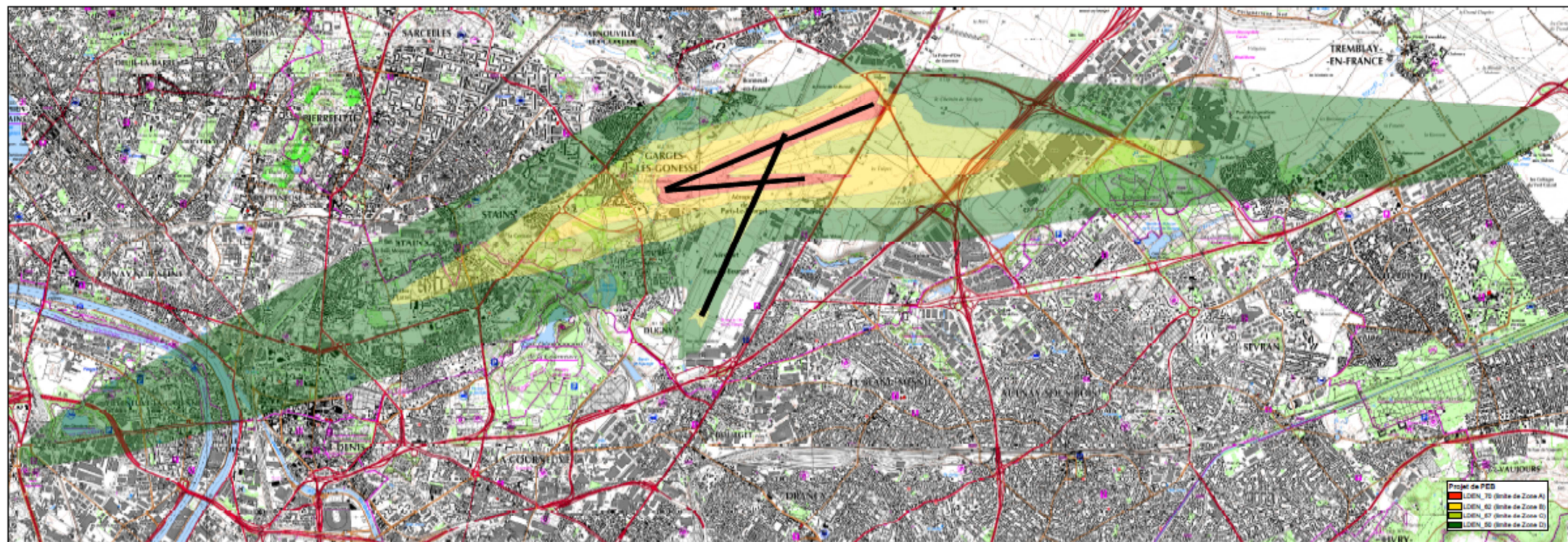
Annexe 11 : Répartition du trafic à moyen terme, par trajectoire, face à l'Est



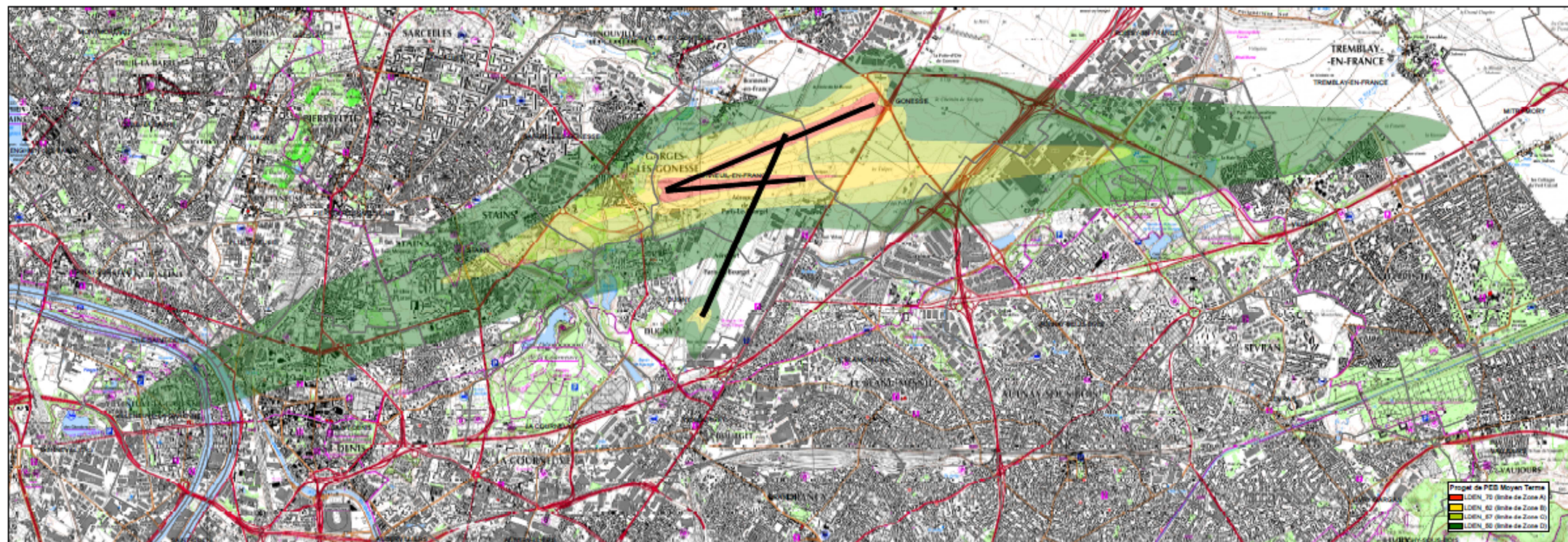
Annexe 12 : Répartition du trafic à long terme, par trajectoire, face à l'Est



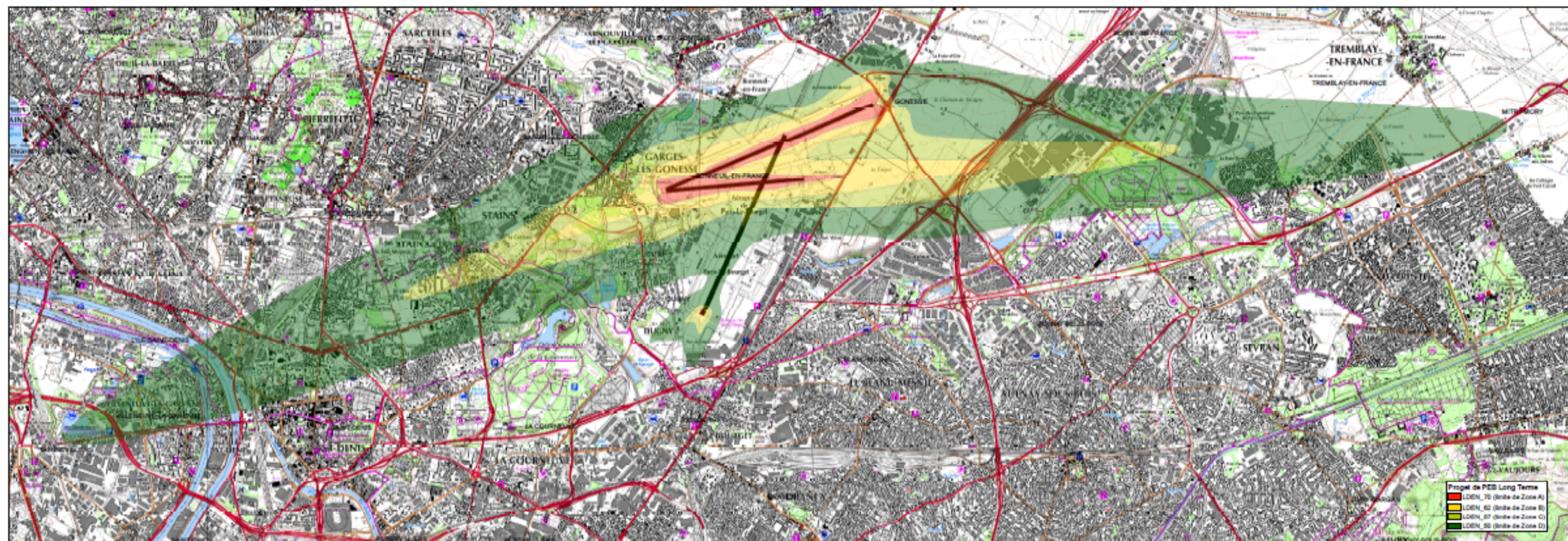
Annexe 13 : projet de PEB scénario à court terme, 60 000 mouvements



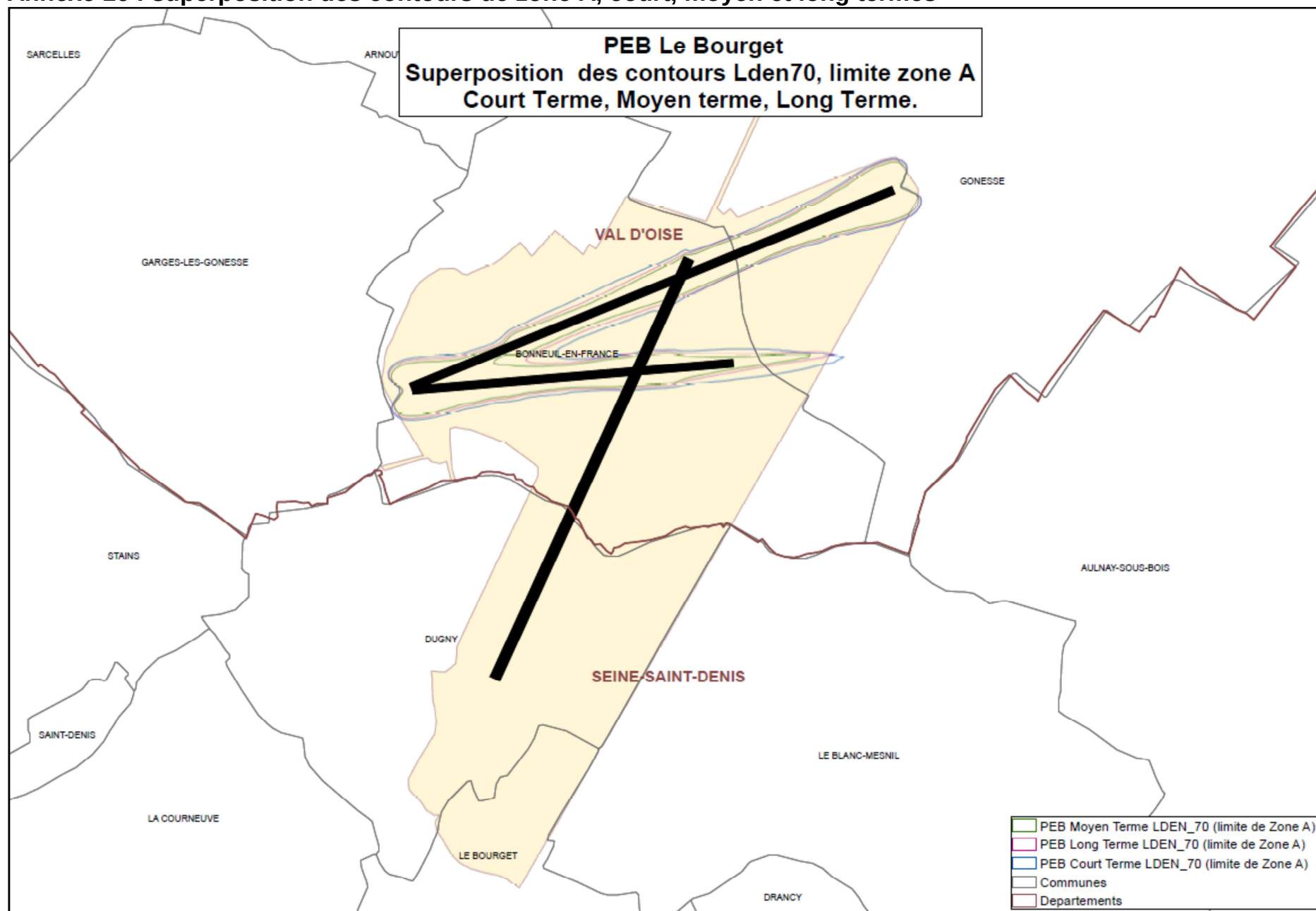
Annexe 14 : projet de PEB scénario à moyen terme, 71 000 mouvements



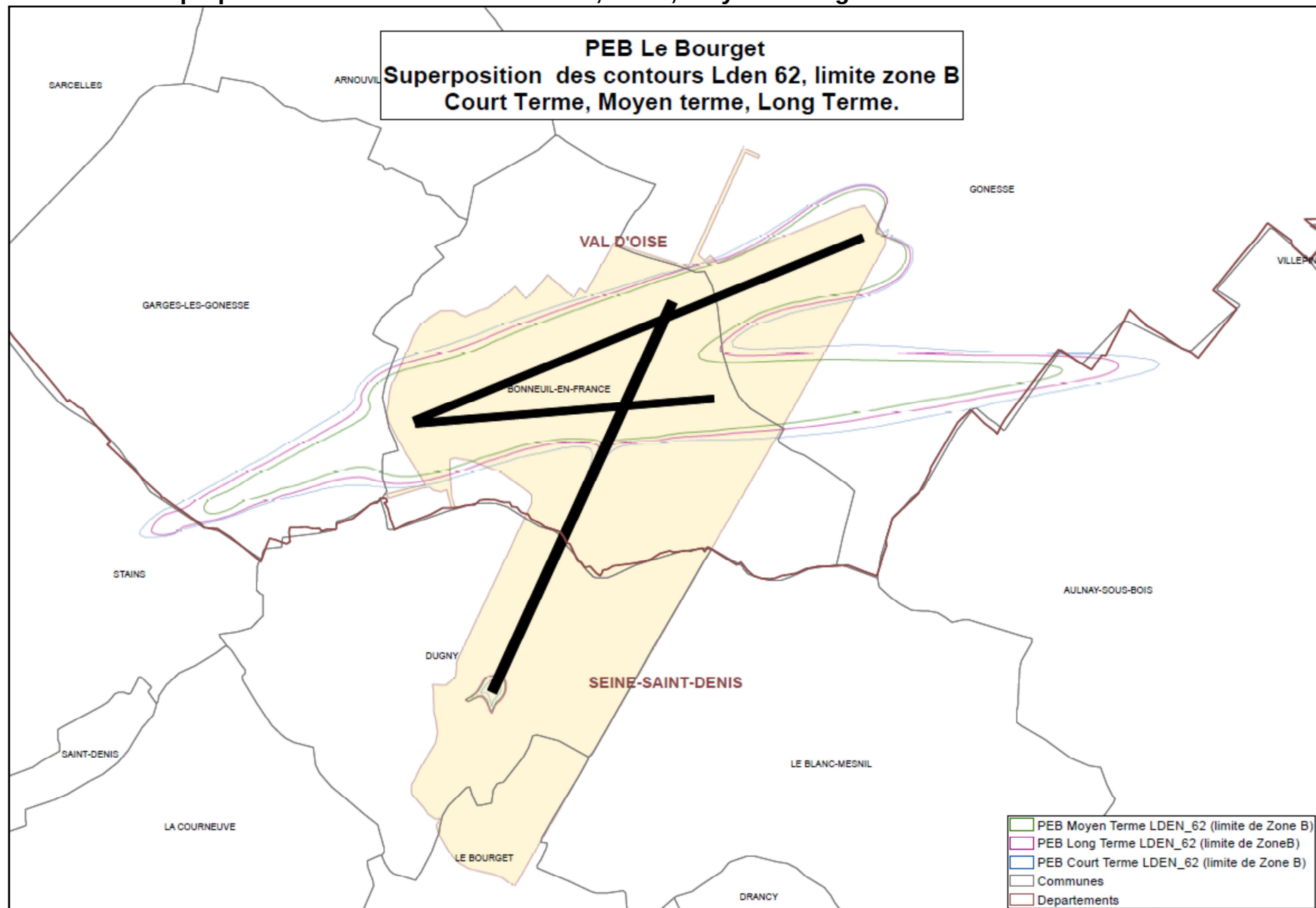
Annexe 15 : projet de PEB, scénario à long terme, 90 000 mouvements



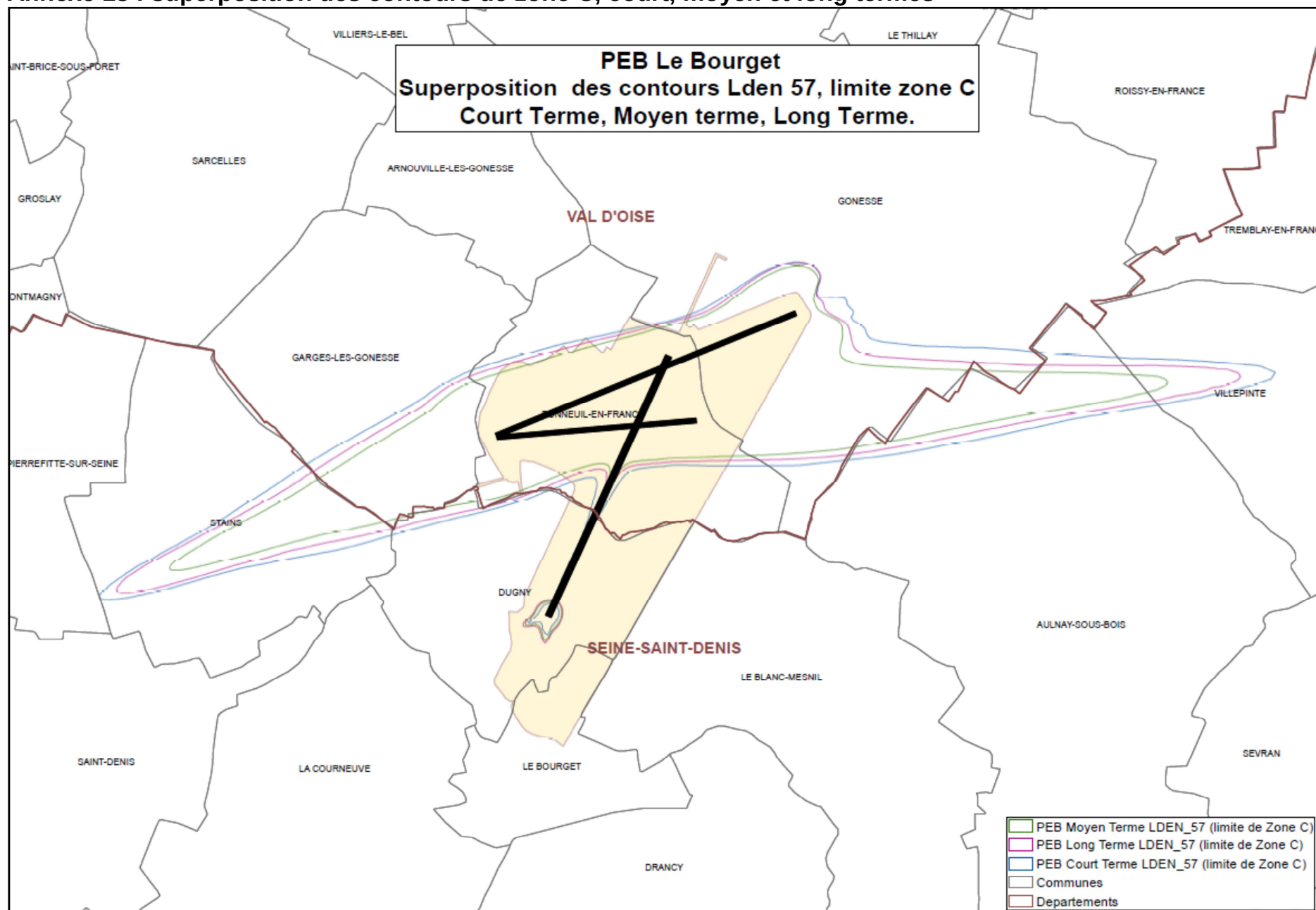
Annexe 16 : superposition des contours de zone A, court, moyen et long termes



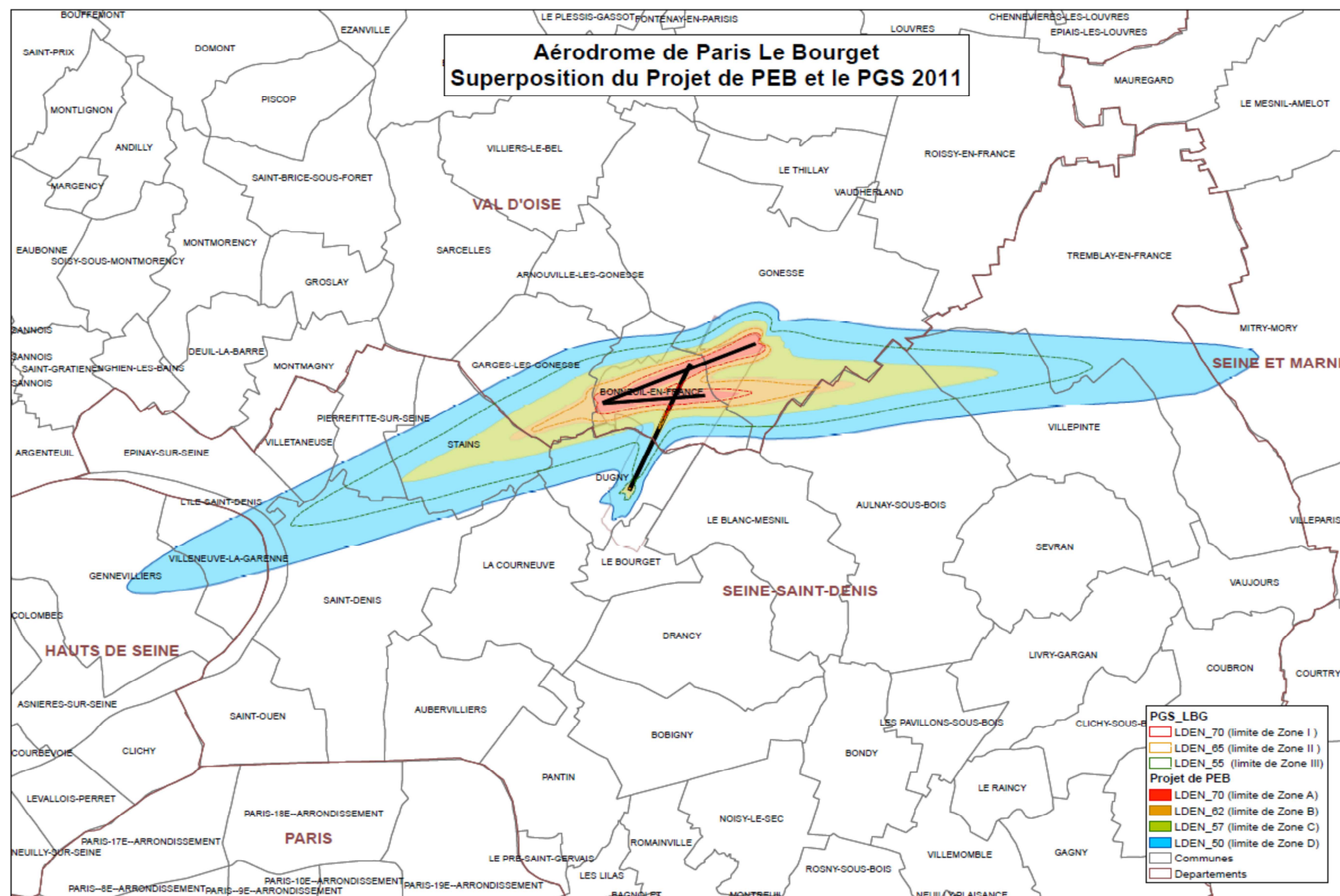
Annexe 17 : superposition des contours de zone B, court, moyen et long termes



Annexe 18 : superposition des contours de zone C, court, moyen et long termes



Annexe 19 : carte de superposition du projet de PEB et du plan de gêne sonore (PGS)



Annexe 20 : cartes stratégiques de bruit et projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement

Aérodrome de Paris-Le Bourget

Cartes stratégiques de bruit et plan de prévention du bruit dans l'environnement

**Données, objectifs et mesures prévus aux articles 3 et 5 du
décret n°2006-361 du 24 mars 2006**

Sommaire

GLOSSAIRE	4
RÉSUMÉ NON TECHNIQUE	5
1 CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE	7
1.1 LE CADRE RÉGLEMENTAIRE EUROPÉEN	7
1.2 LA RÉGLEMENTATION FRANÇAISE	7
2 PRÉSENTATION DE L'AÉRODROME DE PARIS-LE BOURGET	8
2.1 SITUATION DE L'AÉROPORT	8
2.2 LE TRAFIC	9
2.3 L'ENVIRONNEMENT	9
3 MESURES ADOPTÉES POUR LUTTER CONTRE LES NUISANCES SONORES	10
3.1 LES MESURES CONCERNANT L'EXPLOITATION DE LA PLATE-FORME	10
3.2 PLANIFICATION ET GESTION DE L'UTILISATION DES SOLS	10
3.2.1 <i>Maîtrise de l'urbanisation autour des aéroports</i>	10
3.2.2 <i>Le dispositif d'aide à l'insonorisation</i>	13
3.3 LE RENFORCEMENT DE L'INFORMATION DES RIVERAINS ET DE LA CONCERTATION ENTRE LES ACTEURS	15
3.3.1 <i>La commission consultative de l'environnement</i>	15
3.3.2 <i>L'information sur le bruit et les trajectoires des aéronefs</i>	16
3.3.3 <i>La présentation des flux de trajectoires en région parisienne</i>	16
3.4 LE DISPOSITIF DE SANCTIONS	17
4 LA CARTOGRAPHIE STRATÉGIQUE DU BRUIT	18
4.1 MÉTHODOLOGIE D'ÉLABORATION	18
4.2 RÉSULTATS DE LA CARTOGRAPHIE STRATÉGIQUE DU BRUIT	18
4.2.1 <i>Estimation des superficies exposées (en ha)</i>	18
4.2.2 <i>Estimation de la population vivant dans des bâtiments d'habitation</i>	19
4.2.3 <i>Estimation du nombre d'établissements d'enseignement et de santé</i>	20
5 OBJECTIFS ET MESURES PRÉVUES POUR LUTTER CONTRE LES NUISANCES SONORES	21
5.1 MAÎTRISER L'URBANISATION AUTOUR DE L'AÉROPORT	21
5.1.1 <i>Examiner régulièrement la pertinence du PEB et le réviser le cas échéant</i>	21
5.1.2 <i>Suivre l'évolution de l'urbanisme autour de l'aéroport</i>	21
5.2 METTRE EN PLACE L'INSONORISATION	21
5.2.1 <i>Poursuivre l'amélioration du dispositif</i>	21
5.2.2 <i>Améliorer l'information</i>	22
5.3 DÉVELOPPER LES PROCÉDURES DE VOL À MOINDRE BRUIT	22
5.3.1 <i>Relever les altitudes d'approches</i>	22
5.4 SURVEILLER L'ÉVOLUTION DU BRUIT	22
5.4.1 <i>Développer le réseau de monitoring du bruit</i>	22
5.4.2 <i>Publier tous les ans les Courbes d'environnement sonore (CES)</i>	23
5.4.3 <i>Suivre les études SURVOL et DEBATS</i>	23
5.5 PRIVILÉGIER LA CONCERTATION	24
6 ACCORDS DES AUTORITÉS OU ORGANISMES COMPÉTENTS POUR DÉCIDER ET METTRE EN ŒUVRE LES MESURES PRÉVUES	26
Annexe 1 : Carte stratégique de bruit en L_{den} , pour la situation de référence (2012)	28
Annexe 2 : Carte stratégique de bruit en L_{den} , pour la situation de long terme	29
Annexe 3 : Carte stratégique de bruit en L_{night} , pour la situation de référence (2012)	30
Annexe 4 : Carte stratégique de bruit en L_{night} , pour la situation de long terme	31
Annexe 5 : Arrêté du 15 février 2011 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Paris-Le-Bourget (Seine-Saint-Denis)	32

Glossaire

ADP : Aéroports de Paris

ACNUSA : Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires

ARS : Agence Régionale de Santé

CCE : Commission Consultative de l'Environnement

CCAR : Commission Consultative d'Aide aux Riverains

Créneaux horaires : autorisation d'utiliser toutes les infrastructures aéroportuaires à une date et une heure précises, aux fins d'atterrissages ou de décollage ; droit d'usage octroyé aux transporteurs aériens.

DDT : Direction départementale des territoires

DGAC : Direction générale de l'aviation civile

Emport : charge en nombre de passagers ou de tonnes de fret

MMD : Masse maximale au décollage

Monitoring : opération consistant à suivre méticuleusement le fonctionnement d'un système, d'un processus, en temps réel ; dans le contexte du PPBE, surveillance de l'évolution du bruit

OACI : Organisation de l'Aviation Civile Internationale

PEB : Plan d'Exposition au Bruit

PGS : Plan de Gêne Sonore

PPBE : Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

QFU : orientation magnétique de la piste en degré par rapport au nord magnétique en tournant dans le sens horaire

TGAP : Taxe Générale sur les Activités Polluantes

TNSA : Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes

UT DRIEA : Unité territoriale de la Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement

Résumé non technique

La lutte et la protection contre le bruit entrent dans le cadre de la politique communautaire pour la protection de la santé et de l'environnement. La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement a ainsi pour objectif d'éviter, de prévenir et de réduire les effets nuisibles du bruit dans l'environnement.

A ce titre, elle fixe un cadre commun et harmonisé pour la cartographie du bruit, en définissant des méthodes d'évaluation, des indicateurs et des critères afin de procéder à des comparaisons. Elle énonce la nécessité de définir des « valeurs limites » de bruit, de réaliser une cartographie stratégique du bruit et d'établir des plans d'actions – dénommés Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) - portant sur les mesures à prendre dans les zones soumises à un bruit dépassant ces valeurs limites.

La transposition de la directive 2002/49/CE dans le droit français est intervenue avec l'ordonnance n°2004-1199 du 12 novembre 2004 et a intégré les dispositions relatives à l'évaluation du bruit dans l'environnement dans les articles L. 572-1 et suivants du code de l'environnement. Les dispositions concernant les aéroports ont été insérées directement dans le code de l'urbanisme (article R. 147-5-1). Ainsi, pour les aéroports, les cartes stratégiques de bruit et les plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) devront figurer en annexe du rapport de présentation du plan d'exposition au bruit (PEB).

La réduction du bruit autour des grands aéroports repose sur les quatre piliers de l'approche équilibrée :

- la réduction du bruit à la source permis par les progrès technologiques et la modernisation des flottes ;
- les mesures d'aménagement du territoire, d'urbanisme et de construction ;
- les procédures de vol à moindre bruit ;
- les restrictions d'exploitation.

Le concept d'approche équilibrée est issu des travaux de l'OACI. Il a été repris dans la directive européenne 2002-30 du 26 mars 2002. Il instaure une méthode commune pour traiter la réduction des nuisances sonores sur les grands aéroports européens.

Ce sont ces quatre grandes catégories de mesures qui sont mises en œuvre à Paris-Le Bourget pour améliorer l'environnement sonore de la plate-forme. Elles sont décrites dans le présent plan d'action.

Mesures	Organismes concernés
Maîtriser l'urbanisation autour de l'aéroport : • Établir le plan d'exposition au bruit ; • Suivre l'évolution de l'urbanisme autour de l'aéroport.	DGAC Préfectures DDT, UT DRIEA Mairies
Mettre en place l'insonorisation : • Faire connaître le dispositif ; • Mettre en place des campagnes d'information.	DGAC ADP
Développer les procédures de vol à moindre bruit : • Relever les altitudes d'approche ;	DGAC
Surveiller l'évolution du bruit : • Développer le réseau de monitoring du bruit ; • Publication annuelle des courbes d'environnement sonore ; • Suivre les études SURVOL et DEBATS.	ADP DGAC Préfecture de Région Île-de-France
Privilégier la concertation	Préfectures DGAC ADP

1 Contexte réglementaire

1.1 Le cadre réglementaire européen

La lutte et la protection contre le bruit entrent dans le cadre de la politique communautaire pour la protection de la santé et de l'environnement, le bruit étant identifié comme l'un des principaux problèmes environnementaux qui se posent en Europe.

La directive européenne 2002/49/CE du Parlement européen et du conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement a ainsi pour objectif d'établir une approche commune pour éviter, prévenir et réduire les effets nuisibles, y compris la gêne, de l'exposition au bruit dans l'environnement.

A ce titre, elle fixe un cadre commun et harmonisé pour la cartographie du bruit, en définissant des méthodes d'évaluation, des indicateurs et des critères afin de procéder à des comparaisons. Elle énonce en effet la nécessité de définir des « valeurs limites » de bruit, de réaliser une cartographie stratégique du bruit et d'établir des plans d'actions portant sur les mesures à prendre en priorité dans les zones soumises à un bruit dépassant ces valeurs limites.

La cartographie stratégique du bruit et les plans d'actions associés doivent être établis pour les grandes agglomérations et les grandes infrastructures de transport, telles que les grands axes routiers, les grands axes ferroviaires et les grands aéroports.

1.2 La réglementation française

La transposition de la directive 2002/49/CE dans le droit français est intervenue avec l'ordonnance n°2004-1199 du 12 novembre 2004, ratifiée par la loi n°2005-1319 du 26 octobre 2005, et a intégré les dispositions relatives à l'évaluation du bruit dans l'environnement dans les articles L. 572-1 et suivants du code de l'environnement.

Le décret n°2006-361 du 24 mars 2006 et l'arrêté du 4 avril 2006 ont ensuite précisé les modalités d'établissement des cartes de bruit et plans de préventions du bruit dans l'environnement.

En particulier, les dispositions concernant les aérodromes ont été insérées directement dans le code de l'urbanisme (article R. 147-5-1). Ainsi, pour les aérodromes, les cartes stratégiques de bruit et les plans de prévention du bruit dans l'environnement devront figurer en annexe du rapport de présentation du plan d'exposition au bruit.

2 Présentation de l'aérodrome de Paris-Le Bourget

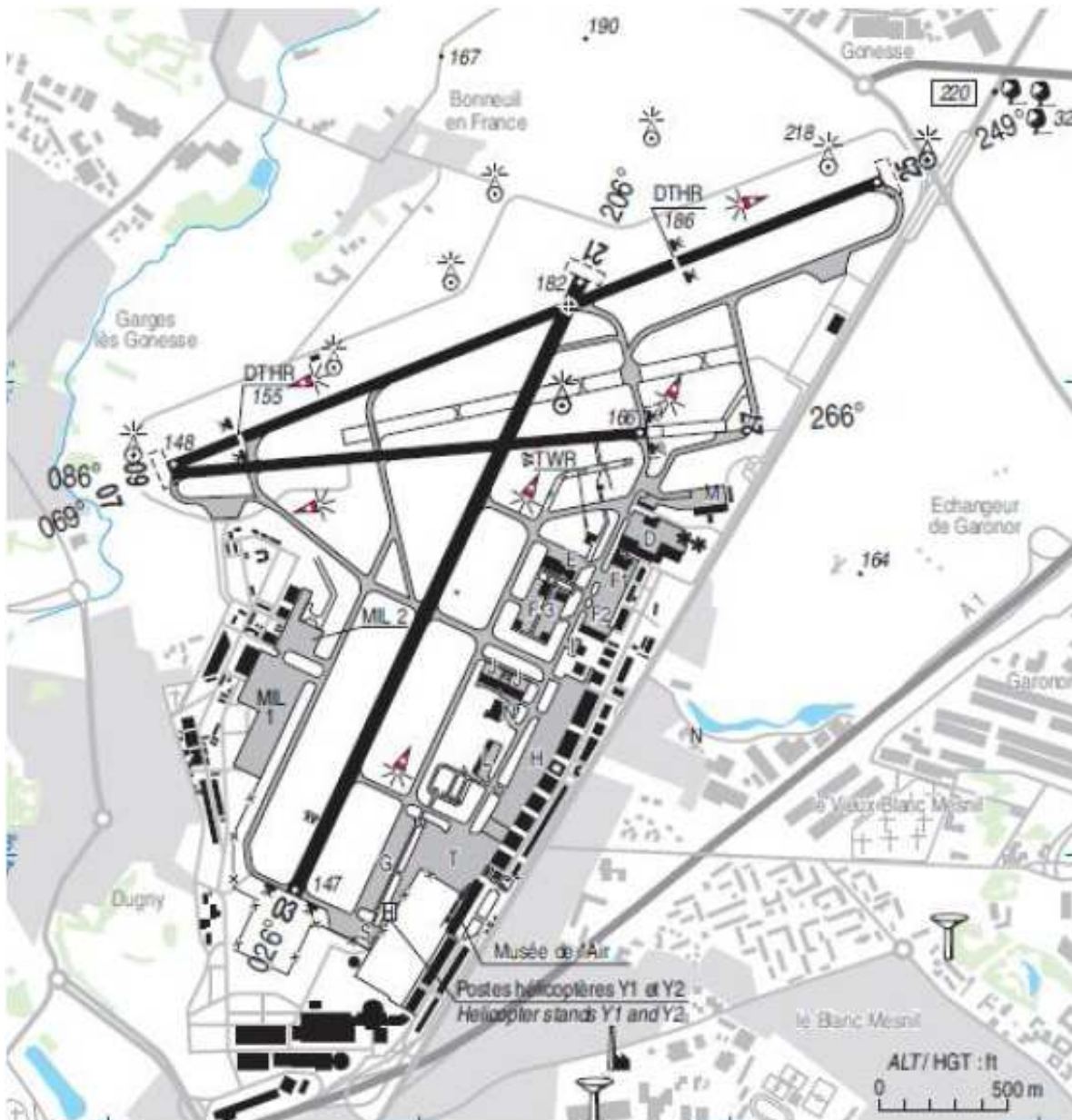
2.1 Situation de l'aéroport

L'aéroport de Paris-Le Bourget, ouvert depuis 1919, est situé à 6,5 km au nord de Paris, sur 2 départements et 4 communes : Le Bourget et Dugny pour la Seine-Saint-Denis et Bonneuil-en-France et Gonesse pour le Val-d'Oise. Son emprise est de 553 ha.

Son exploitation et sa gestion sont assurées depuis 1946 par Aéroports de Paris, établissement public devenu société anonyme le 22 juillet 2005.

La plate-forme possède trois pistes opérationnelles :

- une piste orientée 09/27 d'une longueur de 1 845m et d'une largeur de 45m ;
- une piste orientée 07/25 d'une longueur de 3 000m et d'une largeur de 45m ;
- une piste orientée 03/21 d'une longueur de 2 665m et d'une largeur de 60m.



2.2 Le trafic

L'aérodrome de Paris-Le Bourget a accueilli un trafic d'environ 59 000 mouvements commerciaux en 2011 et de 55 993 mouvements en 2012. Cela représente une augmentation du trafic en mouvements de 4,5 % entre 2010 et 2011 et une baisse de 5% entre 2011 et 2012.

2.3 L'environnement

L'aéroport est implanté dans un environnement fortement urbanisé et tout particulièrement à l'ouest de la plate-forme. De nombreux projets de développement urbain sont actuellement à l'étude, notamment dans le cadre du schéma directeur régional d'Île-de-France (SDRIF). La nécessité d'instaurer un dialogue entre les différents acteurs est donc essentielle.

La synthèse du projet Grand Paris et du projet Arc Express, issue de la concertation entre l'État et la Région, a abouti à un projet commun pour ce qui est de la desserte en proche banlieue, notamment la banlieue Nord.

Une station du prolongement de la ligne de métro automatique 14 vers CDG est prévue à l'aéroport du Bourget. Les projets de l'État et de la Région visent à faire de la Seine-Saint-Denis, et particulièrement de la zone située entre Saint Denis et le Bourget, un pôle de développement des technologies modernes. La zone du Bourget sera dédiée à l'aéronautique par le développement des sous-traitants, du musée de l'air et de l'espace, et de l'aviation d'affaires.

3 Mesures adoptées pour lutter contre les nuisances sonores

Depuis la création de l'aérodrome de Paris-Le Bourget, la lutte contre les nuisances sonores a fait l'objet d'un certain nombre de mesures, dont notamment des mesures touchant à l'exploitation de la plate-forme, l'instauration récente d'un dispositif d'aide à l'insonorisation des logements des riverains et le renforcement de l'information des riverains et de la concertation entre les acteurs.

3.1 Les mesures concernant l'exploitation de la plate-forme

En 1997, un arrêté de restrictions d'exploitation a été pris pour contraindre l'exploitation de la plate-forme de Paris-Le Bourget. Cet arrêté a été abrogé et remplacé par l'arrêté du 15 février 2011 qui prévoit les mesures suivantes :

- aucun avion à hélices de masse maximale au décollage supérieure à 9 tonnes non-conforme aux normes énoncées dans le chapitre 3 de l'annexe 16 de l'OACI peut atterrir entre 23h 30 et 6h 15 et quitter son point de stationnement entre 23h 15 et 6h, pour décoller ;
- aucun turboréacteur ne peut quitter son point de stationnement entre 22h 15 et 6h, en vue d'un décollage ;
- aucun turboréacteur non-conforme aux normes énoncées dans le chapitre 3 de l'annexe 16 de l'OACI ne peut atterrir entre 23h 30 et 6h 15.

3.2 Planification et gestion de l'utilisation des sols

3.2.1 Maîtrise de l'urbanisation autour des aéroports

La maîtrise de l'urbanisation autour des aéroports constitue un enjeu majeur pour éviter que de nouvelles populations ne soient soumises aux nuisances sonores. A cette fin, des outils réglementaires ont été mis en place depuis le début des années 1970.

Les dispositions législatives ont ensuite été introduites dans le code de l'urbanisme par la loi n°85-696 du 11 juillet 1985 sur l'urbanisme au voisinage des aéroports (codifiée dans les articles L. 147-1 à L. 147-8 du code de l'urbanisme).

Malgré l'obligation imposée par la réglementation, l'aérodrome de Paris-Le Bourget n'a jamais été doté d'un plan d'exposition au bruit (PEB). La procédure actuellement en cours devrait permettre d'approuver le PEB en 2015.

⇒ Objectifs du PEB

Ainsi, l'aérodrome de Paris-Le Bourget va être doté d'un plan d'exposition au bruit qui est un document d'urbanisme visant à éviter que de nouvelles populations ne viennent s'installer dans des zones touchées par les nuisances sonores générées par l'activité de l'aéroport. Il délimite aux abords de l'aérodrome quatre zones de bruit dont trois zones à l'intérieur desquelles des interdictions et contraintes d'urbanisation sont imposées. C'est un document opposable aux tiers, annexé au plan local d'urbanisme, au plan de sauvegarde et de mise en valeur, à la carte communale, aux schémas de cohérence territoriale et aux schémas de secteur, tous ces documents devant être compatibles avec le PEB.

⇒ Méthodes d'élaboration

Les modalités d'élaboration du PEB sont fixées par les articles R. 147-1 à R. 147-11 du code de l'urbanisme. L'élaboration d'un PEB doit tenir compte de l'ensemble des hypothèses à court, moyen et long termes de développement et d'utilisation de l'aérodrome (conditions d'utilisation des infrastructures, procédures de navigation aérienne, nombre de mouvements, caractéristiques des flottes exploitées, répartition du trafic dans la journée).

Ces hypothèses se fondent sur les données actuelles et les perspectives envisageables au moment où le PEB est élaboré. Tous les cinq ans au moins, la CCE doit examiner la pertinence des prévisions ayant servi à l'établissement du plan. Elle peut proposer au préfet sa mise en révision.

En application de l'article R. 147-1 du code de l'urbanisme, l'indice désormais utilisé pour élaborer le PEB est l'indice L_{den} . L'indice L_{den} est un indicateur intégré qui prend en compte le niveau de bruit, la durée de l'événement sonore, le nombre moyen d'événements sonores, ainsi qu'une pondération pour les événements de soirée et de nuit. En effet, un événement de soirée est considéré comme 3 fois plus gênant qu'un événement de journée et un événement de nuit est considéré comme étant 10 fois plus gênant qu'un événement de journée.

⇒ Délimitation des zones de bruit du PEB

L'article R. 147-2 du code de l'urbanisme fixe les limites des quatre zones du PEB comme suit :

- la zone A est la zone comprise à l'intérieur de la courbe d'indice L_{den} 70,
- La zone de bruit fort B est la zone comprise entre la courbe d'indice L_{den} 70 et la courbe d'indice L_{den} 62. Toutefois, pour les aérodromes mis en service avant la publication du [décret n° 2002-626 du 26 avril 2002](#) fixant les conditions d'établissement des plans d'exposition au bruit et des plans de gêne sonore des aérodromes et modifiant le code de l'urbanisme, la valeur de l'indice servant à la délimitation de la limite extérieure de la zone B est comprise entre 65 et 62.
- la zone C est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone B et la courbe dont l'indice peut être fixé entre les valeurs L_{den} 57 et L_{den} 55,
- Pour les aérodromes mentionnés à l'article [R. 147-1-1](#), la zone de bruit modéré C est la 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.
- Pour les aérodromes militaires figurant sur une liste fixée par arrêté du ministre de la défense, les dispositions de l'article R. 147-1-1 ne s'appliquent pas. Pour ces aérodromes, la zone de bruit fort B est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone A et la courbe correspondant à une valeur d'indice L_{den} choisie entre 68 et 62. La zone de bruit modéré C est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone B et la courbe correspondant à une valeur de l'indice L_{den} choisie entre 64 et 55.

- la zone D est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone C et la courbe d'indice L_{den} 50.

Pour Paris-Le Bourget, les valeurs des indices retenues pour déterminer les limites extérieures des zones B et C ont été fixées dans le projet de **PEB aux L_{den} 62 pour la zone B et L_{den} 57 pour la zone C.**

⇒ Règles d'urbanisme applicables

De manière générale, les constructions à usage d'habitation sont interdites dans les zones du PEB, sauf pour les exceptions suivantes :

- dans les zones A et B, considérées comme des zones de bruit fort, seuls peuvent être autorisés les logements et les équipements publics ou collectifs liés à l'activité aéronautique, les logements de fonction nécessaires aux activités industrielles et commerciales admises dans la zone et les constructions nécessaires à l'activité agricole ;
- à l'intérieur de la zone C, considérée comme une zone de bruit modéré, seules les constructions individuelles non groupées sont en outre autorisées à condition d'être situées dans un secteur déjà urbanisé et desservi par des équipements publics et dès lors qu'elles n'accroissent que faiblement la capacité d'accueil du secteur ;
- également en zone C, les plans d'exposition au bruit peuvent par ailleurs délimiter des secteurs où, pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou de villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement peuvent être autorisées, à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores ; ces secteurs peuvent également être délimités postérieurement à l'approbation du PEB, à la demande de la commune compétente en matière de plan local d'urbanisme, par arrêté préfectoral et après enquête publique ;
- dans les zones A, B et C, la rénovation, la réhabilitation, l'amélioration, l'extension mesurée et la reconstruction sont admises à condition qu'elles n'impliquent pas d'accroissement de la capacité d'accueil d'habitants.

La zone D, instaurée par la loi du 12 juillet 1999, n'impose aucune restriction à l'urbanisme.

Toutes les constructions autorisées dans ces 4 zones de bruit doivent faire l'objet de mesures d'isolation acoustique renforcées prévues à l'article L.147-6 du code de l'urbanisme, à la charge du constructeur. Tout contrat de location de biens immobiliers situés à l'intérieur d'une des zones du PEB doit préciser de manière claire la zone de bruit où se situe le bien. En outre, dans ces zones, tout certificat d'urbanisme doit spécifier l'existence de la zone de bruit et l'obligation de respecter les règles d'isolation acoustique.

Toutefois, la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové prévoit notamment dans son article 166 que :

« I. – Les contrats de développement territorial, prévus par la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, peuvent, pour répondre aux enjeux spécifiques de renouvellement urbain qu'ils identifient et dans un but de mixité sociale et d'amélioration de la qualité de vie des populations, prévoir des opérations de réhabilitation ou de

réaménagement urbain en zone C des plans d'exposition au bruit. Par dérogation à la condition posée par le 5° de l'article L. 147-5 du code de l'urbanisme, ces opérations peuvent entraîner une augmentation de la population soumise aux nuisances sonores, sans toutefois qu'il puisse s'agir d'une augmentation significative.

Le contrat de développement territorial précise alors le contenu de ces opérations et délimite les périmètres concernés. Il définit des mesures de suivi des opérations, au regard notamment de l'augmentation de la population, précise l'augmentation de la capacité de logement résultant de ces opérations et prévoit des mesures permettant de limiter l'impact des nuisances sonores sur la qualité de vie des populations exposées.

II. – Le contrat de développement territorial est révisé dans les conditions prévues à l'article 15 du décret n°2011-724 du 24 juin 2011 relatif aux contrats de développement territorial prévus par l'article 21 de la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris pour inclure les dispositions mentionnées au I du présent article. Ces dernières ne peuvent être incluses que dans les contrats de développement territorial conclus ou révisés au plus tard un an après la promulgation de la présente loi ».

⇒ Le projet de PEB

La carte des zones de bruit a été réalisée sur la base d'une hypothèse de trafic de 90 000 mouvements à long terme (2032), de 71 000 mouvements à moyen terme (2022), et de 60 000 mouvements à court terme (2014).

Le projet de PEB couvre une superficie de 1 044 ha si l'on considère uniquement les zones A, B et C sur lesquelles des restrictions à l'urbanisation sont imposées et 3 599 ha si l'on prend en compte aussi la zone D.

Le nombre total de logements inclus jusqu'aux limites de la zone C du PEB, sur la base des données IAURIF 2008, est estimé à 3 842 logements pour 9 618 habitants.

Avec la zone D, le nombre total de logements est de 44 088 logements pour 114 019 habitants.

Au total, 114 019 personnes sont concernées par le projet de PEB de Paris-Le Bourget.

3.2.2 Le dispositif d'aide à l'insonorisation

Un dispositif d'aide financière à l'insonorisation des locaux des riverains d'aérodromes existe depuis les années 1990, suite à sa création par la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 modifiée relative à la lutte contre le bruit. Il a été généralisé par la loi de finances pour 1999 à tous les aérodromes connaissant un trafic annuel supérieur à 20 000 mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage (MMD) d'au moins 20 tonnes. De 1999 à 2004, il a été financé par le volet « transports aériens » de la taxe sur les activités polluantes (TGAP) et, jusqu'en 2003, géré par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME).

Le dispositif d'aide à l'insonorisation des riverains d'aérodromes est codifié aux articles L. 571-14 à L. 571-16, R. 571-66 à R. 571-69 et R. 571-81 à R. 571-90 du code de l'environnement. Sont concernés par ce dispositif :

- les aérodromes accueillant un trafic de plus de 20 000 mouvements d'aéronefs de plus de 20 tonnes lors de l'une des cinq années civiles précédentes. Ces aéroports sont actuellement au nombre de 11 : Bâle-Mulhouse, Beauvais-Tillé, Bordeaux-Mérignac, Lyon-Saint-Exupéry, Marseille-Provence, Nantes-Atlantique, Nice-Côte d'Azur, Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly, Toulouse-Blagnac et Strasbourg-Entzheim ;
- les aérodromes satisfaisant au double critère suivant : d'une part, un seuil spécifique d'activité (au moins 50 000 mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 2 tonnes lors de l'une des cinq années civiles précédentes) et, d'autre part, une zone de bruit commune (zone de plan d'exposition au bruit ou de plan de gêne sonore) avec un aérodrome relevant du dispositif d'aide à l'insonorisation au titre du critère indiqué ci-dessus. L'aéroport de Paris-Le Bourget est aujourd'hui le seul à remplir cette nouvelle condition.

Ce dispositif est désormais financé par la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA), taxe acquittée par les compagnies pour tout décollage d'un appareil de masse maximale au décollage supérieure à 2 tonnes ; le produit de la taxe est directement affecté, par aérodrome, au financement de l'aide aux riverains et est reversé à l'exploitant de l'aérodrome, qui assure la gestion de l'aide et décide de son attribution sur avis de la commission consultative d'aide aux riverains.

Outre le financement de l'aide aux riverains, la TNSA joue également un rôle incitatif en faveur du renouvellement des flottes et de l'utilisation de créneaux de jour de préférence aux créneaux de soirée ou de nuit. En effet, elle constitue une application du principe pollueur-payeur, sa valeur variant dans une proportion de 1 à 6 voire 10 selon que l'aéronef décolle de jour, en soirée ou de nuit, et dans une proportion de 1 à 24 selon la classification acoustique de cet aéronef.

Applicable sur les 12 plus grands aérodromes français, le dispositif d'aide à l'insonorisation concerne les logements, les établissements d'enseignement et les locaux à caractère sanitaire ou social qui sont situés à l'intérieur du périmètre défini par le plan de gêne sonore (PGS) de l'aérodrome et qui ont été construits à l'extérieur du PEB en vigueur au moment de leur construction.

Le dispositif d'aide fait l'objet d'améliorations constantes.

Ainsi en 2009, un décret et un arrêté du 9 juin ont porté le taux de l'aide de 80% à 95% en cas d'opérations d'insonorisation groupant plusieurs logements. Puis le décret n° 2011-1948 du 23 décembre 2011 a permis d'appliquer un taux généralisé de 100% non plus seulement aux locaux d'enseignement ou à caractère sanitaire ou social, mais également à l'ensemble des logements, et ce pour toute demande déposée jusqu'au 31 décembre 2013.

Un nouveau décret publié au début de l'année 2014 a prolongé le taux généralisé de 100 % jusqu'au 31 décembre 2014.

Par ailleurs, le décret n° 2010-543 du 25 mai 2010 a prévu un mécanisme par lequel les riverains peuvent percevoir l'aide à laquelle ils ont droit avant de payer les sommes dues aux entreprises qui ont réalisé les travaux d'insonorisation chez eux. Ce système vise à attirer dans le dispositif des personnes qui souhaiteraient bénéficier de l'aide à l'insonorisation, mais qui ne

peuvent assumer la situation de trésorerie résultant du décalage entre la dépense et la réception de l'aide.

Enfin, un arrêté du 23 février 2011 a augmenté l'enveloppe de l'aide, notamment pour faciliter la réalisation de postes de travaux particulièrement lourds tels que la ventilation dans l'habitat collectif ou le traitement de la toiture par l'extérieur.

Concernant spécifiquement l'aérodrome de Paris-Le Bourget, le plan de gêne sonore actuellement en vigueur a été approuvé par arrêté du 28 décembre 2011 ; les limites de ses zones I, II et III sont constituées par les courbes de l'indice L_{den} correspondant respectivement à 70, 65 et 55 dB(A) ; il englobe 14 920 logements.

Le montant des recettes de TNSA perçues au titre de l'aérodrome s'est élevé en 2012 à 475 K€ et en 2013 à 570 K€.

La commission consultative d'aide aux riverains est réunie tous les 3 mois sous la présidence du préfet de Seine-Saint-Denis ou de son représentant.

Depuis le début du dispositif, 455 logements autour de la plate-forme aéroportuaire de Paris-Le Bourget ont été insonorisés grâce au dispositif d'aide financière, pour un montant total de l'ordre de 6,2 millions d'euros.

3.3 Le renforcement de l'information des riverains et de la concertation entre les acteurs

3.3.1 La commission consultative de l'environnement

L'instance de concertation dévolue à l'environnement est la commission consultative de l'environnement (CCE). Elle trouve sa source dans la loi du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes. Les CCE ont fait l'objet d'un décret spécifique du 21 mai 1987 et leurs compétences ont été étendues par la loi du 12 juillet 1999 portant création de l'ACNUSA (Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires). Les dispositions relatives aux CCE se trouvent dans les articles L. 571-13 et R. 571-70 à R. 571-80 de ce code.

Des CCE sont obligatoirement créées pour les aérodromes principaux, dont Paris-Le Bourget, pour lesquels l'ACNUSA a une compétence étendue de par la loi.

La CCE réunit autour du préfet les parties prenantes intéressées par toutes les questions qui concernent l'impact environnemental de l'activité aéroportuaire. Elle est composée de trois collèges, les élus, les associations de riverains et de protection de l'environnement, et les professionnels du secteur aéronautique, exploitant ou utilisateurs de la plate-forme. Les textes relatifs aux CCE précisent en particulier que la CCE est consultée « sur toute question d'importance relative à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aérodrome qui pourrait avoir une incidence sur l'environnement » et « qu'elle peut, de sa propre initiative, émettre des recommandations sur ces questions ». Elle peut également rédiger des documents qui formalisent des engagements en vue de la maîtrise des nuisances.

La CCE est obligatoirement consultée au cours des processus d'élaboration des principaux documents de planification relatifs au bruit (PEB et PGS) ou lorsqu'une procédure de modification des circulations aériennes est en cours. Enfin, elle peut créer en son sein un comité permanent « pour exercer tout ou partie » de ses compétences (obligatoire pour les aérodromes « acnusés »).

La CCE de l'aérodrome de Paris-Le Bourget a été créée par l'arrêté préfectoral n°2010-132 fixant la composition de la CCE de l'aérodrome du Bourget en date du 15 février 2010.

La CCE de l'aérodrome de Paris-Le Bourget se réunit au moins une fois par an.

3.3.2 L'information sur le bruit et les trajectoires des aéronefs

Le bulletin d'information du trafic aérien en Île-de-France présente des informations trimestrielles sur l'activité et les conditions d'exploitation des trois principaux aéroports parisiens : Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget. Il a été élaboré à partir des principales questions posées par les populations concernées par l'activité de ces aéroports.

Il est consultable sur le site internet de la DGAC (<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Bulletin-d-information-sur-le.html>).

Il existe également une application informatique VITRAIL (visualisation des trajectoires des avions et des informations en ligne) développée par Aéroports de Paris. Ce système de visualisation des trajectoires aériennes permet aux personnes intéressées, et notamment aux riverains des aéroports, de consulter les trajectoires des avions ayant survolé la région parisienne.

Les informations recherchées sont visualisées avec un décalage de 30 minutes, sur un écran qui affiche, sur une carte, la trajectoire d'un appareil en indiquant son type et son altitude, ainsi que le niveau de bruit associé à son passage.

Vitrail est consultable à la Maison de l'Environnement et du Développement durable de Paris-Charles de Gaulle depuis 2005. Il est également consultable dans les collectivités d'Île-de-France qui en font la demande auprès de la direction des services de la Navigation aérienne. En 2012, quatre collectivités locales ou établissements intercommunaux sont équipées de l'outil VITRAIL : Colombes, Drancy, Livry-Gargan et Sannois.

3.3.3 La présentation des flux de trajectoires en région parisienne

La direction générale de l'Aviation civile a élaboré des outils qui permettent de visualiser le trafic aérien autour de grands aéroports, notamment Paris-Le Bourget. Ces outils sont disponibles sur le site internet de la DGAC (<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Journees-caracteristiques-traffic.html>).

La visualisation des trajectoires pour des journées caractéristiques du trafic aérien en Ile-de-France présente les cartes de survols pour une journée en configuration face à l'est et une journée en configuration face à l'ouest.

Les journées choisies, dites caractéristiques, sont des journées à fort trafic pendant lesquelles les procédures de circulation aérienne habituelles ont été utilisées.

Ces journées caractéristiques sont établies annuellement par la DGAC, elles contribuent à l'information du public sur les conditions de survols en région parisienne par les avions en provenance et à destination des aéroports de Paris-Roissy Charles-de Gaulle, d'Orly et du Bourget.

3.4 Le dispositif de sanctions

Le non respect des restrictions d'exploitation mises en œuvre sur les aérodromes est passible de sanctions administratives : amendes dont le montant ne peut excéder 1 500 euros pour une personne physique et 20 000 euros pour une personne morale.

A Paris-Le Bourget, les infractions sanctionnées concernent principalement les décollages de nuit entre 22h15 et 6h.

Les sanctions sont prononcées par l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires (ACNUSA).

A Paris-Le Bourget en 2011, 12 décisions ont été prises par l'ACNUSA pour un montant total d'amendes de plus de 17 500 euros.

En 2012, 3 décisions ont été prises pour un montant d'amendes de 4 000 € et en 2013, 2 décisions ont été prises pour un montant de 500 €.

4 La cartographie stratégique du bruit

4.1 Méthodologie d'élaboration

Les cartes stratégiques de bruit doivent être élaborées à l'aide de deux indices de bruit : le L_{den} (Level day evening night) et le L_{night} .

L'indice L_{den} est utilisé en France notamment pour l'élaboration des plans d'exposition au bruit et des plans de gêne sonore. Il a été imposé par la directive 2002/49/CE et introduit en droit français avec l'article R. 147-1 du code de l'urbanisme.

Quant à l'indice L_{night} , il représente la composante « nuit » de l'indice L_{den} .

Les cartes stratégiques de bruit sont donc élaborées à l'aide de ces deux indices, afin de comparer les zones exposées au bruit à long terme par rapport à une situation de référence.

Quatre cartes sont donc publiées :

1. Une carte en L_{den} de la situation de référence ;
2. Une carte en L_{night} de la situation de référence ;
3. Une carte en L_{den} de la situation à long terme ;
4. Une carte en L_{night} de la situation à long terme.

La situation de référence prise en considération correspond au trafic de l'année 2012. La situation de long terme est basée sur l'hypothèse de long terme du plan d'exposition au bruit (soit 90 000 mouvements à l'horizon 2032).

4.2 Résultats de la cartographie stratégique du bruit

Dans cette partie seront présentés successivement les tableaux recensant les surfaces exposées au bruit, les populations concernées ainsi que le nombre d'établissement d'enseignement et de santé.

4.2.1 Estimation des superficies exposées (en ha)

Plages d'indice L_{den} en dB(A)	Situation de référence (2012)	Situation à long terme
55 à 60	1129	1298
60 à 65	437	524
65 à 70	191	219
≥ 70	110	141

Plages d'indice L_{night} en dB(A)	Situation de référence (2012)	Situation à long terme
50 à 55	183	266
55 à 60	72	106
60 à 65	23	42
65 à 70	5	13
≥ 70	1	3

4.2.2 Estimation de la population vivant dans des bâtiments d'habitation

Plages d'indice L_{den} en dB(A)	Situation de référence (2012)	Situation à long terme
55 à 60	14054	18062
60 à 65	706	951
65 à 70	115	115
≥ 70	0	0

Plages d'indice L_{night} en dB(A)	Situation de référence (2012)	Situation à long terme
50 à 55	197	265
55 à 60	0	0
60 à 65	0	0
≥ 65	0	0

4.2.3 Estimation du nombre d'établissements d'enseignement et de santé

Plages d'indice L_{den} en dB(A)	Situation de référence	Situation à long terme
55 à 60	16	23
60 à 65	0	0
65 à 70	0	0
≥ 70	0	0

Plages d'indice L_{night} en dB(A)	Situation de référence	Situation à long terme
50 à 55	0	0
55 à 60	0	0
60 à 65	0	0
≥ 65	0	0

5 Objectifs et mesures prévues pour lutter contre les nuisances sonores

5.1 Maîtriser l'urbanisation autour de l'aéroport

5.1.1 Examiner régulièrement la pertinence du PEB et le réviser le cas échéant

Les cartes stratégiques de bruit montrent la nécessité d'empêcher que de nouvelles populations ne viennent s'installer dans des zones soumises aux nuisances sonores des aéronefs. C'est le rôle notamment du plan d'exposition au bruit (PEB), auquel le présent plan de prévention du bruit dans l'environnement sera annexé.

Le code de l'urbanisme prévoit que la Commission Consultative de l'Environnement doit examiner, au moins tous les cinq ans, la pertinence des hypothèses ayant servi à l'élaboration du PEB. Elle peut également, s'il y a lieu, sur la base de cet examen, recommander au préfet la révision du PEB.

L'objectif est de doter l'aérodrome de Paris-Le Bourget d'un PEB (en 2015) et ensuite la CCE devra, au plus tard cinq ans après l'approbation du PEB, examiner la pertinence des hypothèses utilisées pour son élaboration. Les acteurs portant cette mesure sont donc la CCE, le préfet de la région Île-de-France, ainsi que les préfets de Seine-Saint-Denis, du Val d'Oise, des Hauts-de-Seine et de la Seine-et-Marne, avec l'appui de la DGAC.

5.1.2 Suivre l'évolution de l'urbanisme autour de l'aéroport

La maîtrise des nuisances sonores générées par l'activité aéroportuaire passe notamment par la mise en cohérence des plans de gestion de l'urbanisation et des contours des courbes de bruit. Une gestion adaptée de l'utilisation des sols et de l'urbanisation est nécessaire pour assurer une bonne maîtrise de la densification urbaine autour de l'aéroport.

Il s'agit donc de suivre l'évolution de l'urbanisme autour de l'aéroport, en comptabilisant et en analysant les demandes de permis de construire dans les zones A, B et C.

Les principaux acteurs de cette mesure sont l'unité territoriale de la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement de Seine-Saint-Denis et la Direction départementale des territoires du Val d'Oise.

5.2 Mettre en place l'insonorisation

5.2.1 Poursuivre l'amélioration du dispositif

Diverses réflexions sont en cours, portant sur des thèmes tels que la combinaison des approches acoustique et thermique ou l'élaboration d'une démarche qualitative à l'intention des entreprises de travaux et cabinets d'études intervenant dans les opérations d'insonorisation.

Ces diverses voies de progrès relèvent en grande partie des services de l'Etat (DGAC), mais requièrent également l'expertise d'Aéroports de Paris.

Les prochains progrès attendus concernent les délais de traitement des dossiers, qui doivent pouvoir être réduits pour ce qui concerne la partie administrative de la procédure.

5.2.2 Améliorer l'information

A Paris-Le Bourget, la montée en puissance du dispositif est progressive ; durant la première année et demi de fonctionnement, 455 locaux ont fait l'objet d'une attribution d'aide ; au vu de l'afflux récent de nouvelles demandes, ce sont environ 700 nouveaux logements qui devraient se voir attribuer une aide pour l'année 2014.

Il convient de renforcer encore l'information des riverains quant à leur droit à l'aide ; pour ce faire, l'État et Aéroports de Paris participent à des réunions de quartiers, mènent régulièrement des actions de sensibilisation des élus locaux et des associations afin qu'eux-mêmes transmettent l'information ; Aéroports de Paris tient ainsi à leur disposition des brochures explicatives à l'attention des riverains.

5.3 Développer les procédures de vol à moindre bruit

5.3.1 Relever les altitudes d'approches

Lors d'une conférence de presse du 4 décembre 2007, les secrétaires d'État aux transports et à l'écologie ont annoncé diverses mesures de réduction du bruit dont le relèvement de 300 mètres des paliers d'interception de l'ILS sur les 3 principaux aéroports franciliens. Cette mesure doit permettre de diminuer le bruit perçu au sol d'environ 3 dB(A) ; l'énergie sonore est ainsi diminuée de 50 %.

En ce qui concerne l'aérodrome de Paris-Le Bourget, le relèvement de 300 mètres (1000 pieds) de l'altitude d'arrivée des avions de nuit face à l'Est est pleinement opérationnelle depuis le 8 mai 2008. Les avions sont passés de 600 à 900 mètres d'altitude.

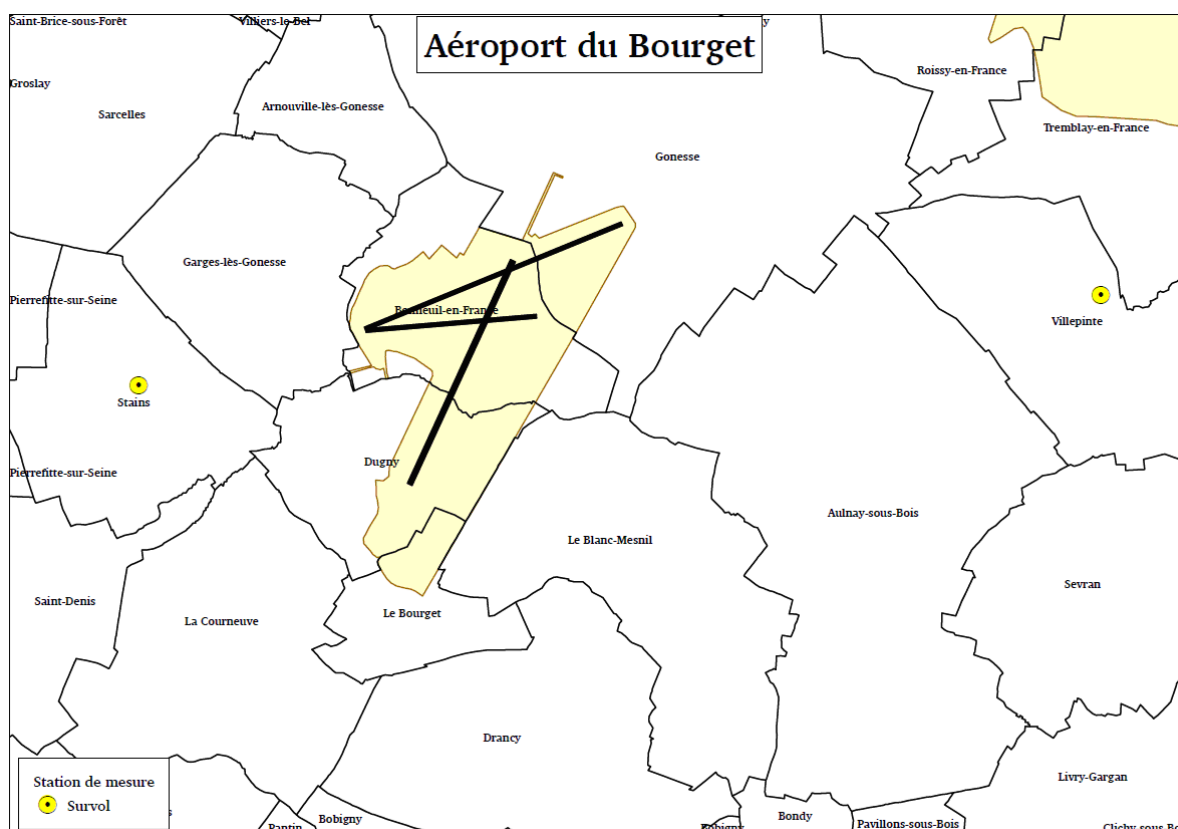
Quant à la phase 3 du projet de relèvement des altitudes d'approche en région parisienne, elle est entrée en vigueur le 17 novembre 2011 et a permis le relèvement à 900 mètres des altitudes d'arrivées de tous les avions à destination de l'aéroport du Bourget (arrêté du 15 novembre 2011 abrogé par l'arrêté du 5 septembre 2012 portant modification du dispositif de la circulation aérienne en région parisienne).

Le relèvement de 300 mètres des interceptions ILS conduit, par construction, au recul de ces points de début de descente finale et permet d'obtenir des réductions des nuisances sonores pour les communes situées au-delà de 15 kilomètres des seuils de piste.

5.4 Surveiller l'évolution du bruit

5.4.1 Développer le réseau de monitoring du bruit

Les premières stations de mesure ont été installées autour de l'aéroport de Paris-Le Bourget en 2005. Aujourd'hui, 2 stations de mesures permanentes homologuées sont installées.



Ces 2 stations sont situées sur les communes de Stains et Villepinte.

Le schéma directeur des stations de mesure a été agréé par l'Acnusa.

En complément des stations fixes, ADP met en œuvre trois stations temporaires. Elles sont utilisées pour des campagnes de mesures ciblées, le plus souvent à la demande d'un maire d'une commune particulièrement exposée au bruit. Pour être significatives, les mesures doivent être réalisées sur une durée d'environ trois mois. À l'issue de ces campagnes, le laboratoire d'ADP établit un rapport et présente les résultats au conseil municipal. Les données recueillies sont intégrées à la base de données avec celles obtenues au niveau des stations permanentes. La prochaine campagne aura lieu sur la commune de Villepinte.

5.4.2 Publier tous les ans les Courbes d'environnement sonore (CES)

Les courbes d'environnement sonore (CES) sont mentionnées à l'article 38 du cahier des charges d'Aéroports de Paris annexé au décret du 20 juillet 2005. Elles sont réalisées selon la même méthode que les PGS et dressent le constat de l'exposition effective aux nuisances des aéroports telle que constatée lors de l'année écoulée considérée. L'exposition des populations au bruit est évaluée à partir des courbes d'environnement sonore permettant de considérer les populations soumises à un niveau de bruit moyen supérieur à la valeur L_{den} 55.

5.4.3 Suivre les études SURVOL et DEBATS

Dans le cadre de l'action 6 bis du plan régional santé environnement, l'étude épidémiologique de l'impact sanitaire du trafic aérien en Île-de-France, baptisée SURVOL, a été lancée officiellement par le Préfet de la Région Île-de-France le 28 janvier 2008 avec la réunion du premier comité de pilotage.

Cette étude concerne les trois grands aéroports parisiens, de Paris-CDG, Paris-Orly et Paris-Le Bourget. Elle a pour objet de mettre en place une surveillance, sur plusieurs années, des effets des nuisances (bruit, pollution de l'air) liées à l'activité aéroportuaire en Île-de-France.

Dans sa configuration initiale, le programme SURVOL comprenait :

- un volet environnemental, avec un suivi des expositions au bruit et à la pollution atmosphérique autour des plates-formes aéroportuaires ;
- un volet sanitaire, avec un suivi d'indicateurs sanitaires dans la population vivant autour de ces plates-formes ;
- un volet de suivi des politiques publiques, visant à diminuer l'exposition des riverains aux sources de bruit et de pollution atmosphérique.

En 2010, le protocole du dispositif de surveillance a été soumis à l'avis d'experts au sein de l'Institut de veille sanitaire qui ont conclu à l'impossibilité de mener le programme de surveillance sanitaire dans de bonnes conditions méthodologiques, du fait du grand nombre de facteurs de confusion existants pour les indicateurs sanitaires choisis. Le volet sanitaire a été abandonné mais en contrepartie, le volet environnemental est significativement renforcé.

Dans le cadre du projet SURVOL, Bruitparif s'est vu confier la définition et la mise en place d'un dispositif renforcé de surveillance de bruit autour des grandes plates-formes aéroportuaires franciliennes. Les principaux objectifs recherchés à travers ce renforcement de la surveillance et de l'information sur le bruit sont les suivants :

- améliorer la connaissance et l'information des riverains ;
- suivre l'impact sur l'environnement sonore des politiques publiques autour des aéroports ;
- participer à la mise en place d'un véritable système de surveillance couplée air-bruit-population autour des aéroports.

Entre l'été 2009 et l'été 2010 une campagne de mesures préalable a été menée sur 68 sites dont 45 dans la zone d'études Nord (Paris-CDG et Paris-Le Bourget). A la suite de cette étude, un déploiement de stations permanentes va compléter le réseau de stations dès à présent opérationnelles d'ici à la fin de l'année 2013.

Les mesures de ces stations sont mises en ligne en temps réel dans le cadre du dispositif de surveillance du bruit en Île-de-France « Rumeur ». Ce site, mis en place par Bruitparif, permet d'avoir accès à l'ensemble des mesures de bruit. Il est ainsi possible de consulter les niveaux de bruits instantanés mesurés, les pics de bruit d'origine aérienne ; des indicateurs de bruit calculés chaque jour, semaine, mois ou année. Selon les capacités des matériels utilisés, l'information peut être accessible en temps réel (différé de 1 minute) ou avec un différé pouvant aller jusqu'à une journée.

Pour la zone d'étude de Paris-CDG et Paris-Le Bourget 211 communes sont concernées par l'étude, rassemblant une population de 1,5 million d'individus environ.

5.5 Privilégier la concertation

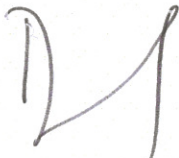
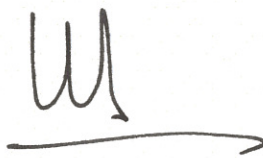
Deux instances de concertation officielles ont été mises en place, réunissant les collectivités territoriales intéressées, les professionnels de l'aéronautique (compagnies aériennes, exploitant de l'aéroport), les associations de riverains et de défense de l'environnement, ainsi que des représentants de l'État :

- la Commission Consultative de l'Environnement (CCE), consultée sur toutes les questions d'importance relatives à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aérodrome qui pourrait avoir une incidence sur l'environnement ;
- la Commission Consultative d'Aide aux Riverains (CCAR), qui est constitué du comité permanent de la CCE et de représentants de l'Etat, et qui est consultée notamment sur l'affectation des aides à l'insonorisation.

La CCE est réunie au moins une fois par an par le Préfet de la Région Île-de-France. L'ordre du jour est communiqué préalablement aux membres du comité permanent.

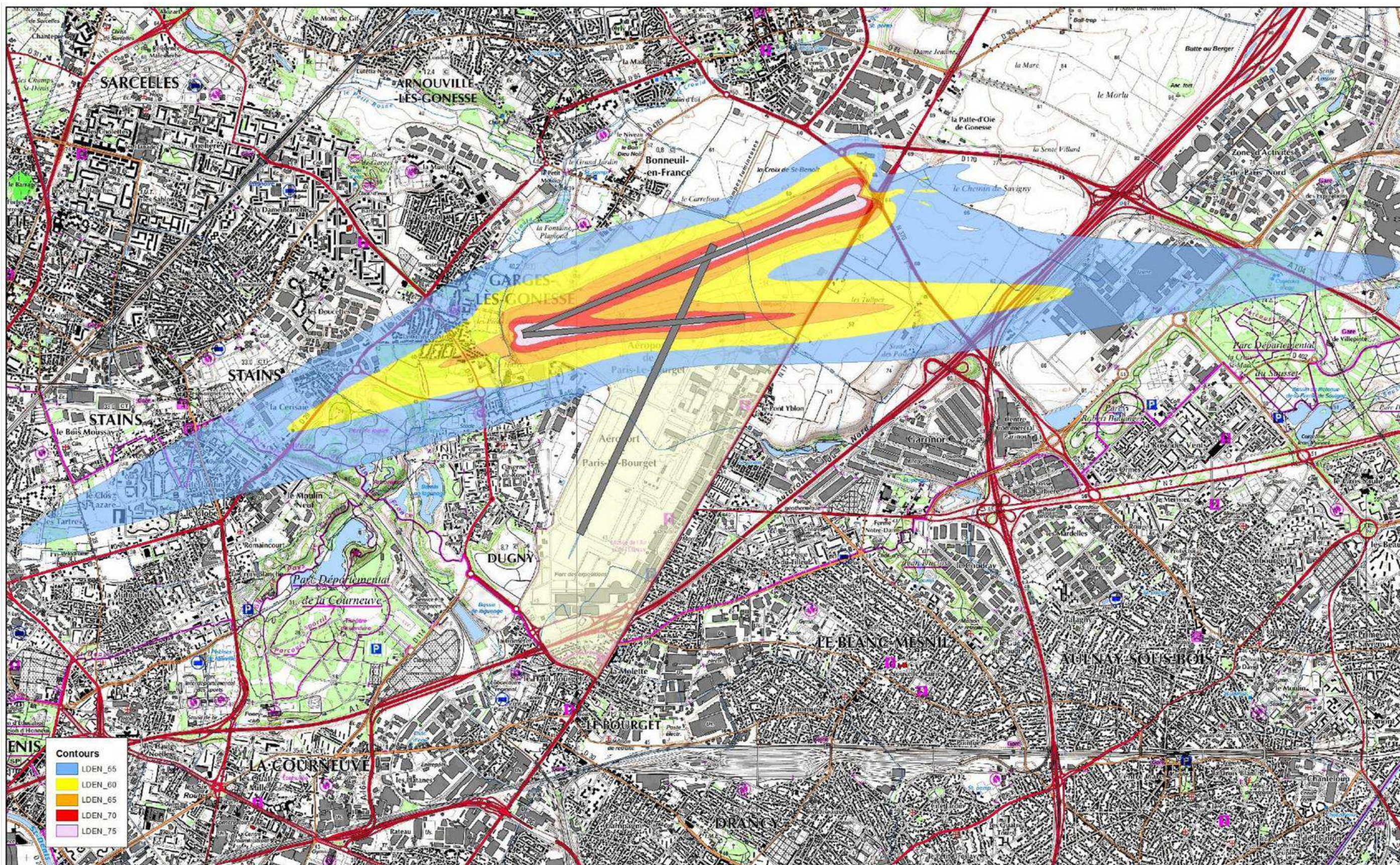
La CCAR se réunit tous les trimestres sous la présidence du Préfet de Seine-Saint-Denis pour se prononcer sur les aides à l'insonorisation.

6 Accords des autorités ou organismes compétents pour décider et mettre en œuvre les mesures prévues

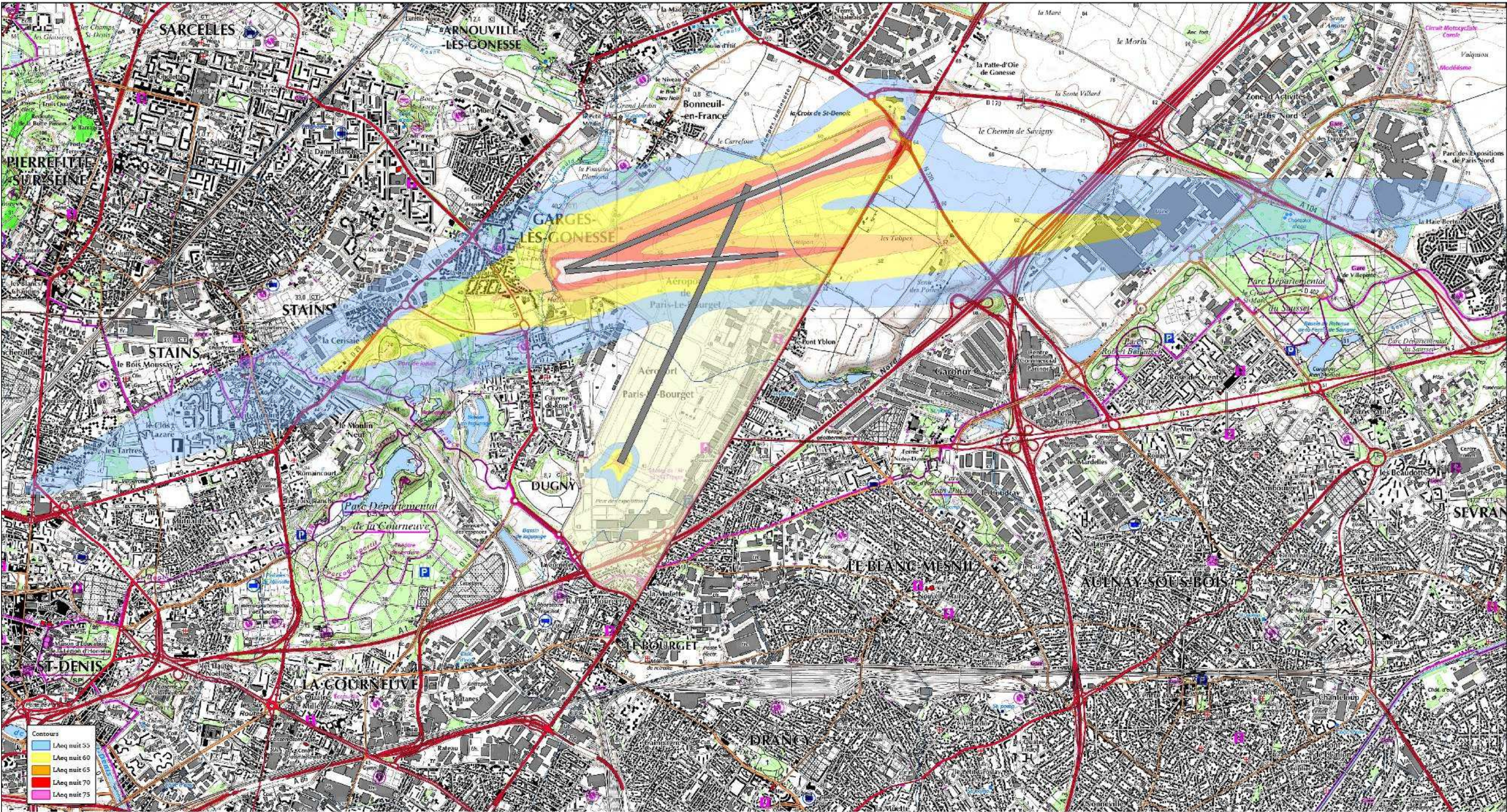
Qualité	Prénom, Nom et signature	Date
Direction générale de l'aviation civile Le directeur du transport aérien	 Paul SCHWACH	18 JUIN 2014 18 JUIN 2014
Direction générale de l'aviation civile Le directeur des services de la navigation aérienne	 Maurice GEORGES	18 AOUT 2014
Aéroports de Paris Pour le Président-directeur général, Le Secrétaire général	 Didier HAMON	7/7/14

Annexes

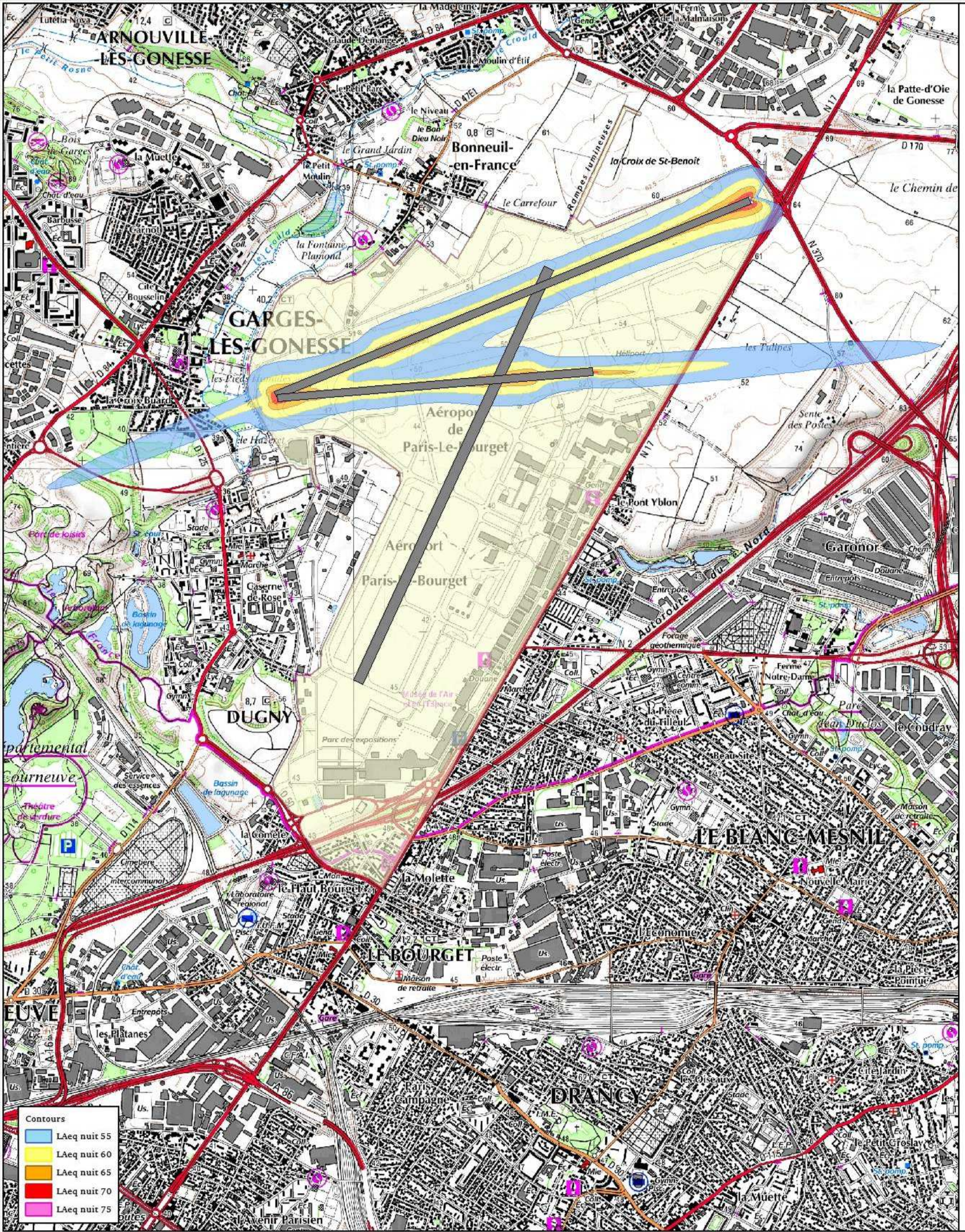
Annexe 1 : Carte stratégique de bruit en L_{den} pour la situation de référence (2012)



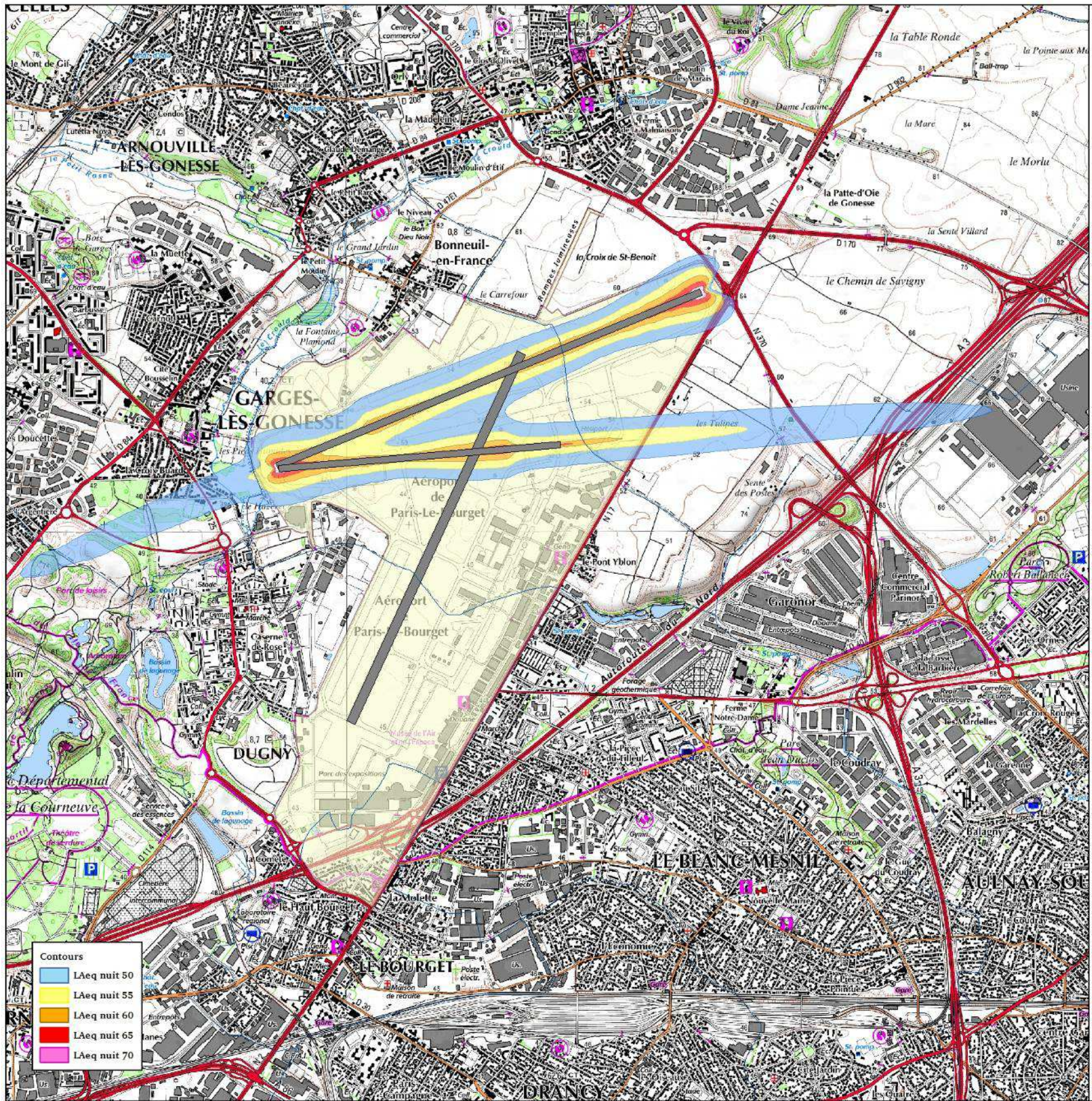
Annexe 2 : Carte stratégique de bruit en L_{den} pour la situation de long terme



Annexe 3 : Carte stratégique de bruit en L_{night} pour la situation de référence (2012)



Annexe 4 : Carte stratégique de bruit en L_{night} pour la situation de long terme



Annexe 5 : Arrêté du 15 février 2011 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Paris-Le-Bourget (Seine-Saint-Denis)

La ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, ensemble les protocoles qui l'ont modifiée et notamment le protocole du 30 septembre 1977 concernant le texte authentique quadrilingue de la Convention ;

Vu le règlement (CE) n° 3922/91 du Conseil du 16 décembre 1991, relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 859/2008 de la Commission du 20 août 2008 en ce qui concerne les règles techniques et procédures administratives communes applicables au transport commercial par avion, notamment son annexe III ;

Vu le règlement (CE) n° 1008/2008 du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté, notamment son article 19, paragraphe 1 ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 6361-9, L. 6361-12 à L. 6361-14 ;

Vu le code de l'environnement, notamment son article L. 571-13 ;

Vu le code de l'aviation civile, notamment son article R. 221-3 ;

Vu l'arrêté du 17 juillet 1992 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs ;

Vu l'avis de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Paris-Le-Bourget en date du 9 décembre 2010 ;

Vu l'avis de l'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires en date du 16 décembre 2010,

ARRÊTE

Article 1

Conformément aux dispositions de l'article R. 221-3 du code de l'aviation civile et en vue de réduire les nuisances sonores autour de l'aérodrome de Paris-Le-Bourget (Seine-Saint-Denis), les restrictions d'exploitation suivantes sont décidées sur cette plate-forme.

I. Sous réserve des dispositions spécifiques prévues aux I et III de l'article 2 du présent arrêté, aucun avion à hélices de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 9 000 kilogrammes, non conforme aux normes énoncées à l'annexe 16 de la Convention du 7 décembre 1944 susvisée, volume 1, deuxième partie, chapitre 3, ne peut :

- atterrir entre 23h30 et 6h15, heures locales ;
- quitter le point de stationnement, en vue d'un décollage, entre 23h15 et 6h00, heures locales.

II. Sous réserve des dispositions spécifiques prévues aux I et III de l'article 2 du présent arrêté, aucun aéronef équipé de turboréacteurs ne peut quitter le point de stationnement, en vue d'un décollage, entre 22h15 et 6 heures, heures locales.

III. Sous réserve des dispositions spécifiques prévues aux I et III de l'article 2 du présent arrêté, aucun aéronef équipé de turboréacteurs, non conforme aux normes énoncées à l'annexe 16 de la convention susvisée, volume 1, deuxième partie, chapitre 3, ne peut atterrir sur l'aérodrome de Paris-Le-Bourget entre 23h30 et 6h15, heures locales.

Article 2

I. Les dispositions des I, II et III de l'article 1^{er} du présent arrêté ne font pas obstacle à l'atterrissage ou au décollage, à titre exceptionnel, des aéronefs suivants :

- aéronefs programmés à destination de l'aérodrome de Paris-Le-Bourget en dehors des horaires mentionnés aux I, II et III de l'article 1 du présent arrêté, et qui ont été retardés pour des raisons purement techniques ou des raisons indépendantes de la volonté du transporteur ;
- aéronefs substitués au dernier moment, pour des raisons purement techniques, à des aéronefs à destination de l'aérodrome de Paris-Le-Bourget non visés par les I, II et III de l'article 1 du présent arrêté ;
- aéronefs effectuant des missions à caractère sanitaire ou humanitaire ;
- aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol ;
- aéronefs mentionnés à l'article L. 6100-1 du code des transports ;
- aéronefs effectuant des vols gouvernementaux.

II. Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies à l'article 1^{er} du présent arrêté que s'il le juge absolument nécessaire pour des raisons de sécurité du vol.

III. Des dérogations au régime défini au I, II et III de l'article 1^{er} du présent arrêté peuvent être accordées à titre exceptionnel par le ministre chargé de l'aviation civile.

IV. Un bilan des vols effectués au titre des I, II et III du présent article est présenté par les services de l'aviation civile lors de chaque réunion de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Paris-Le-Bourget.

Article 3

Tous les exploitants d'aéronefs utilisant l'aérodrome de Paris-Le-Bourget doivent publier, dans leurs manuels d'exploitation, les consignes de conduite machine visant à réduire au minimum l'impact sonore des atterrissages et décollages des aéronefs. Ces consignes doivent être conformes aux prescriptions OACI PANS-OPS, Volume 1.

Article 4

L'arrêté du 17 décembre 1997 modifié portant restriction d'usage de l'aérodrome de Paris-Le-Bourget (Seine-Saint-Denis) est abrogé.

Article 5

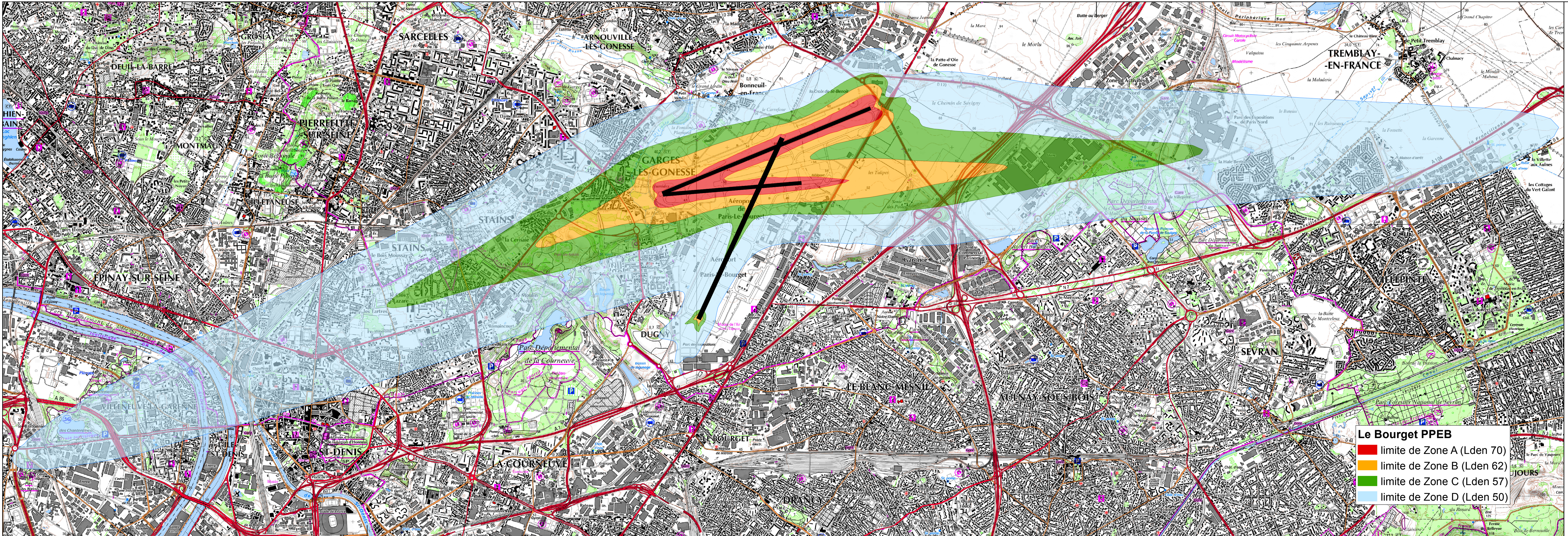
Le directeur général de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 15 février 2011

Pour le ministre et par délégation,

Le directeur général de l'aviation civile

Patrick GANDIL



LBG	2012				avril 2014
Code IATA	Année	Numéro d'étude	Numéro de Plan	Indice de révision	Date d'émission
Code plan					

AÉRODROME DE PARIS-Le-Bourget

Projet de Plan d'Exposition au Bruit



Format :	Echelle
A3 +	1:25 000

Observation :