



Plan Local URBANISME

De Saint-Leu-la-Forêt

7. ANNEXES DIVERSES

7.4 Plan d'Exposition au Bruit des Aéroports

Dossier approuvé en Conseil Municipal le 28 mars 2017



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-Gonesses, 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 ;

ARRETEMENT

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-corneilles, Montlignon, Montmagny, Montmorency, Montsoult, Nointel, Noisy-sur-Oise, Pierrelaye, Piscop, Presles, Roissy-en-France, Saint-Brice-sous-Forêt, Saint-Gratien, Saint-Léu-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, Ivry, 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-Goële, Monthyon, Moussy-le-Neuf, Moussy-le-Vieux, Nantouillet, Oisery, 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 préfetures 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.

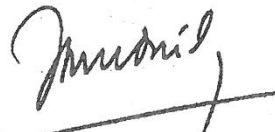
Fait le 03 AVR. 2007

Le Préfet du Val d'Oise



Christian LEYRIT

Le Préfet de Seine-et-Marne



Jacques BARTHELEMY

Le Préfet de la Seine-Saint-Denis



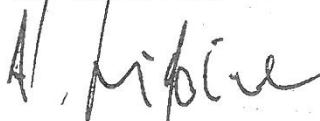
Jean-François CORDET

Le Préfet des Yvelines



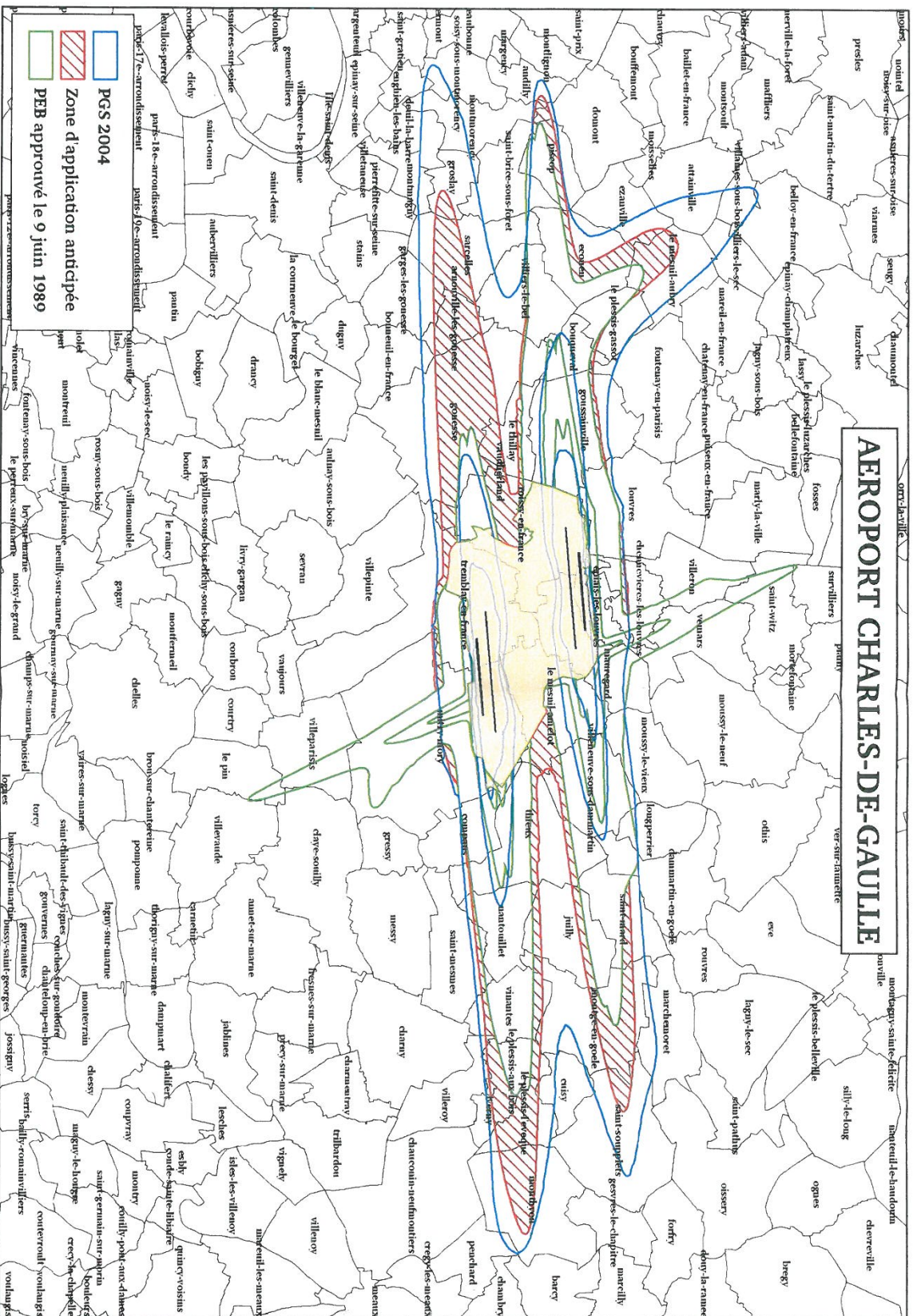
Christian de LAVERNÉE

Le Préfet de l'Oise



Philippe GREGOIRE

AEROPORT CHARLES-DE-GAULLE







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. Etapes 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'empont 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 aérodrome 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'aérodrome (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 aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quatervicies A du code général des impôts dont fait partie l'aérodrome 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.