

De nombreux facteurs vont dans le sens d'une augmentation de l'emport 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'emport 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'emport 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'emport 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-courrier<sup>5</sup>.

<sup>5</sup> L'emport 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'empport 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 aéroport.

- 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'empport 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 <sup>6</sup>	486 000	635 000	1,3%
Empport moyen	105	150	1,7%
Nombre de mouvements : vols fret	40 000	45 000	0,6%
Nombre total de mouvements <sup>7</sup>	526 000	680 000	1,2%

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

<sup>7</sup> 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%
Empport 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 :

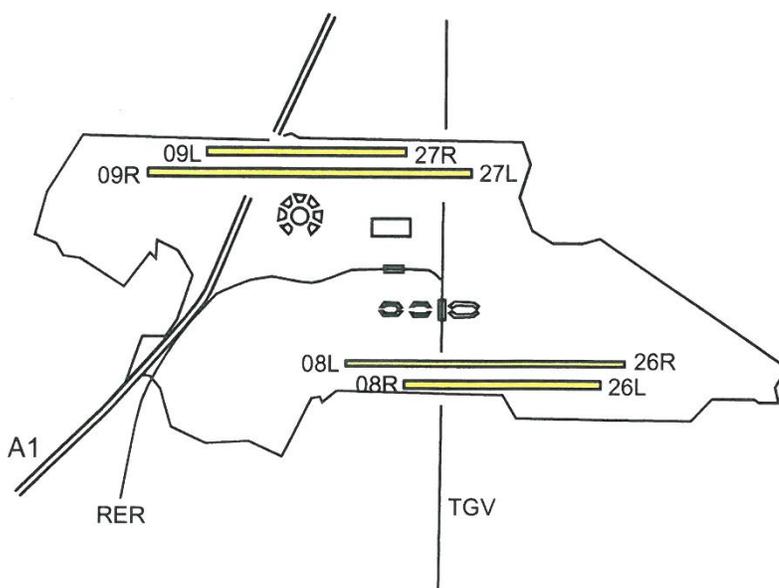
- un doublet Nord composé de la piste 1 de 3600 m x 45 m et la piste 3 de 2700 m x 60 m ;
- un doublet Sud composé de la piste 2 de 3617 m x 45 m et la piste 4 de 2700 m x 60 m.

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'emport 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
<b>Gros porteurs</b>	17,1%	4,7%	3,1%	<b>24,9%</b>
<b>Moyens porteurs</b>	47,5%	12,3%	5,2%	<b>65,0%</b>
<b>Petits porteurs</b>	6,3%	1,9%	1,9%	<b>10,2%</b>
<b>Total</b>	70,9%	18,8%	10,3%	<b>100,0%</b>

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

- *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
<b>Seine-et-Marne</b>	Claye-Souilly	Montgé-en-Goële	Barcy	Charny
	Compans	Monthyon	Chambry	Chauconin-Neufmontiers
	Cuisy	Monthyon	Compans	Cregy-les-Meaux
	Dammartin-en-Goële	Moussy-le-Vieux	Cuisy	Douy-la-Ramee
	Iverny	Nantouillet	Dammartin-en-Goële	Etrepilly
	Jully	Saint-Mard	Goële	Forfry
	Le Mesnil-Amelot	Saint-Mesmes	Iverny	Germigny-l'Evêque
	Le Pin	Saint-Soupplets	Jully	Gesvres-le-Chapitre
	Le Plessis-l'Evêque	Thieux	Le Mesnil-Amelot	Lizy-sur-Ourcq
	Le Plessis-aux-Bois	Villeneuve-sous-Dammartin	Le Plessis-Bois	Marcilly
	Mauregard	Villeparisis	Le Plessis-l'Evêque	May-en-Multien
	Mitry-Mory	Villeroy	Longperrier	Meaux
		Villevaudé	Marchemoret	Moussy-le-Neuf
		Vinantes	Mauregard	Oissery
			Mitry-Mory	Poincy
			Montgé-en-Goële	Puisieux
			Monthyon	Rouvres
			Moussy-le-Vieux	Saint-Pathus
			Nantouillet	Trocy-en-Multien
			Penchard	Varredes
			Saint-Mard	
			Saint-Mesmes	
			Saint-Soupplets	
			Thieux	
			Villeneuve-sous-Dammartin	
			Villeroy	
			Vinantes	

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
<b>Seine-Saint-Denis</b>	Tremblay-en-France	Tremblay-en-France	Aulnay-sous-Bois Epinay-sur-Seine Pierrefitte-sur-Seine Stains Villemontais Villetaneuse
<b>Val d'Oise</b>	Andilly Arnouville-les-Gonesses Bonneuil-en-France Bouqueval Chennevières-lès-Louvres Domont Ecouen Epias-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	Andilly Arnouville-lès-Gonesse Attainville Belloy-en-France Bonneuil-en-France Bouqueval Chennevières-lès-Louvres Deuil-la-Barre Domont Eaubonne Ecouen Enghien-les-Bains Epias-lès-Louvres Ezanville Fontenay-en-Parisis Garges-lès-Gonesse Gonesse Goussainville Groslay Le Mesnil-Aubry Le Plessis-Gassot Le Thillay Louvres Montlignon Montmagny Montmorency Piscop Roissy-en-France Saint-Brice-sous-Forêt Sarcelles Soisy-sous-Montmorency Vaudherland Villaines-sous-Bois Villiers-le-Bel Villiers-le-Sec	Argenteuil Asnières-sur-Oise Baillet-en-France Beauchamp Beaumont-sur-Oise Bernes-sur-Oise Cormeilles-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-Cormeilles Montsoul 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<sup>ème</sup> 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 <sup>8</sup> (en ha)	Surfaces impactées par le projet de PEB (en ha)	
		Zones A, B et C	Zone D <sup>9</sup>
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
<b>Total</b>	<b>14 555</b>	<b>22 339</b>	<b>31 313</b>

### 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.

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

<sup>9</sup> 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<sup>ème</sup> 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-Gonnesse 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.

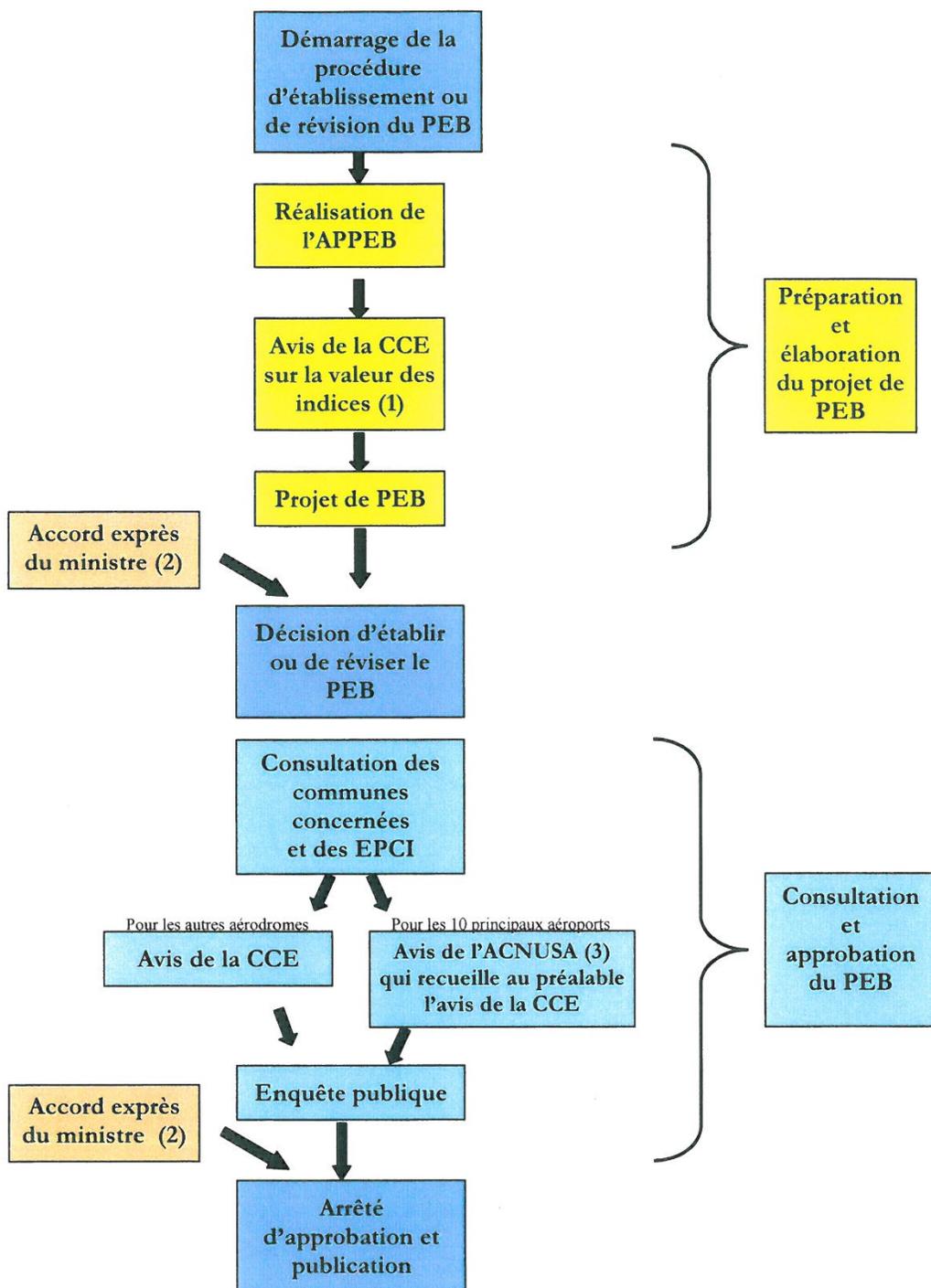
Les quatre périmètres sont délimités sur le plan au 1/25 000<sup>ème</sup> annexé à l'arrêté interpréfectoral de mise en révision du PEB de Paris-Charles de Gaulle. Le périmètre de renouvellement urbain délimité en deux secteurs sur la commune de Gonnesse, pris par arrêté du Préfet du Val d'Oise le 5 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

<b>Constructions</b>	<b>Zone A</b>	<b>Zone B</b>	<b>Zone C</b>	<b>Zone D</b>
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 :

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