



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

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'Ile-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 préfectures 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 préfetures 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 préfetures 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.

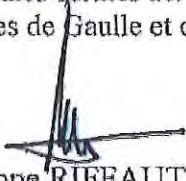
LBG	2017				Février 2017
Code IATA	Année	Numéro d'étude	Numéro de Plan	Indice de révision	Date d'émission
Code plan					

Aérodrome de Paris - Le - Bourget

Plan d'Exposition au Bruit

annexe à l'arrêté interpréfectoral n°2017-0305 du 06 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



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Le Préfet du Val-d'Oise


Jean-Yves LATOURNERIE

Le Préfet de la Seine-et-Marne


Jean-Luc MARX

Format :	Echelle:
A3 +	1:25 000

Observation :





Plan d'Exposition au Bruit

- limite de Zone A (Lden 70)
- limite de Zone B (Lden 62)
- limite de Zone C (Lden 57)
- limite de Zone D (Lden 50)



AERODROME DE PARIS-LE BOURGET



Rapport de présentation du plan d'exposition au bruit

Approuvé par arrêté interpréfectoral n°2017-0305 du 6 février 2017

Préfectures :

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

Sommaire

Sommaire.....	3
Introduction.....	5
I. GENERALITES SUR LES PLANS D'EXPOSITION AU BRUIT	7
1. OBJECTIFS ET PRINCIPES	7
1.1. Restrictions à l'urbanisation.....	7
1.2. Isolation renforcée.....	8
1.3. Obligation d'information.....	8
2. EFFETS ANNEXES D'UN PEB.....	9
3. ELABORATION D'UN PEB.....	9
3.1. L'indice L_{den}	9
3.2. La procédure d'établissement du PEB du Bourget.....	9
II. PROCEDURES ET MESURES DE LIMITATION DES NUISANCES.....	11
1. RESTRICTIONS D'EXPLOITATION LA NUIT.....	11
2. RELEVEMENT DE L'ALTITUDE D'APPROCHE.....	11
III. LES HYPOTHESES PRISES EN COMPTE POUR L'ELABORATION DU PROJET	13
1. LES INFRASTRUCTURES ET LEUR UTILISATION.....	13
1.1. Système de pistes.....	13
1.2. Utilisation des pistes en fonction du vent.....	14
2. AUTRES PARAMETRES.....	14
2.1. Calculs effectués.....	14
2.2. Prise en compte du relief.....	14
2.3. Prise en compte de la dispersion des trajectoires.....	14
3. SCENARIOS DE TRAFIC.....	14
3.1. Situation et trafic de l'aérodrome du Bourget.....	14
3.2. Evolution globale du nombre de mouvements.....	15
3.3. Contexte général d'évolution de l'aviation d'affaires.....	16
3.4. Hypothèses de trafic.....	17
3.5. Scénario retenu.....	20
IV. LES IMPACTS DU PROJET DE PEB	21
1. COMMUNES CONCERNEES.....	21
2. SURFACES CONCERNEES.....	22
3. POPULATIONS ET NOMBRE DE LOGEMENTS CONCERNES.....	22
4. LES SECTEURS DE RENOUVELLEMENT URBAIN.....	23
ANNEXES	25
Annexe 1 : Procédure relative à l'établissement et à l'approbation des PEB.....	26
Annexe 2 : Tableau récapitulatif des règles d'urbanisme applicables dans les zones du PEB....	27
Annexe 3 : Surfaces concernées (en hectares) par le projet de PEB par commune.....	29
Annexe 4 : Population et nombre de logements concernés par le projet de PEB par commune.....	30
Annexe 5 : Trajectoire réelle face à l'Ouest.....	31
Annexe 6 : Trajectoire réelle face à l'Est.....	32
Annexe 7 : Répartition du trafic à court terme, par trajectoire, face à l'Ouest.....	33
Annexe 8 : Répartition du trafic à moyen terme, par trajectoire, face à l'Ouest.....	34
Annexe 9 : Répartition du trafic à long terme, par trajectoire, face à l'Ouest.....	35
Annexe 10 : Répartition du trafic à court terme, par trajectoire, face à l'Est.....	36
Annexe 11 : Répartition du trafic à moyen terme, par trajectoire, face à l'Est.....	37
Annexe 12 : Répartition du trafic à long terme, par trajectoire, face à l'Est.....	38
Annexe 13 : projet de PEB scénario à court terme, 60 000 mouvements.....	39
Annexe 14 : projet de PEB scénario à moyen terme, 71 000 mouvements.....	40
Annexe 15 : projet de PEB, scénario à long terme, 90 000 mouvements.....	41
Annexe 16 : superposition des contours de zone A, court, moyen et long termes.....	42
Annexe 17 : superposition des contours de zone B, court, moyen et long termes.....	43
Annexe 18 : superposition des contours de zone C, court, moyen et long termes.....	44

<i>Annexe 19 : carte de superposition du projet de PEB et du plan de gêne sonore (PGS)</i>	<i>45</i>
--	-----------

Introduction

Le plan d'exposition au bruit (PEB) est un document d'urbanisme qui vise à éviter que de nouvelles populations soient exposées aux nuisances sonores générées par l'activité d'un aéroport. Il réglemente 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 (la catégorie A concerne les « aérodromes destinés aux services à grande distance assurés normalement en toutes circonstances ») ; pourtant aucun PEB n'a à ce jour été approuvé.

Deux faits nouveaux intervenus en 2010 et 2011 ont permis de conférer aux travaux d'élaboration du PEB une actualité particulière :

- 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 en faveur 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 plan d'exposition au bruit. Notamment, il a vocation à présenter les courbes de bruit et les hypothèses de modélisation qui y ont conduit, ainsi que l'impact du PEB 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 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'y 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 à l'intérieur de laquelle existent une obligation d'information et des prescriptions spécifiques 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. 112-7 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, peuvent être autorisés les logements liés à l'activité aéronautique, les logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales admises dans la zone et les constructions nécessaires à l'activité agricole ;
- dans les zones A et B, en outre, les équipements publics ou collectifs sont admis lorsqu'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes ;
- à l'intérieur de la zone C, considérée comme une zone de bruit modéré, sont en outre autorisées les constructions individuelles non groupées 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 peuvent être admises à condition qu'elles n'impliquent pas d'accroissement de la capacité d'accueil d'habitants.

Par ailleurs, la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme renoué 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. »

Le détail des restrictions à l'urbanisation applicables dans les zones A, B et C du PEB est récapitulé en annexe 2.

La zone D du PEB, 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.

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 les quotas minimaux 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, l'indice de bruit utilisé pour élaborer le PEB est 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 possible.

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 exprimée 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 1 : 25 000^{ème} 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. Concernant le projet de PEB de l'aérodrome de Paris-Le Bourget, cette enquête s'est déroulée du 1^{er} septembre au 3 octobre 2016. La commission d'enquête a rendu le 10 novembre 2016 un avis favorable assorti de deux réserves ; ces dernières ont été levées par la modification du rapport de présentation du PEB : d'une part, le point I.1.1. a été complété pour rappeler qu'en zones A et B du PEB les équipements publics ou collectifs sont admis s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes et, d'autre part, le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Paris-Le Bourget a été retiré (il figurait jusque-là en annexe 20 du rapport de présentation du PEB, pour la bonne information du public ; il ne sera effectivement annexé au PEB qu'après avoir été approuvé).

Le PEB est approuvé par arrêté interpréfectoral, pris après accord exprès du ministre chargé de l'aviation civile. L'arrêté d'approbation du PEB de l'aérodrome de Paris-Le Bourget a été signé le 6 février 2017 par les préfets des départements de la Seine-Saint-Denis, du Val-d'Oise, de Seine-et-Marne et des Hauts-de-Seine.

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.

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.

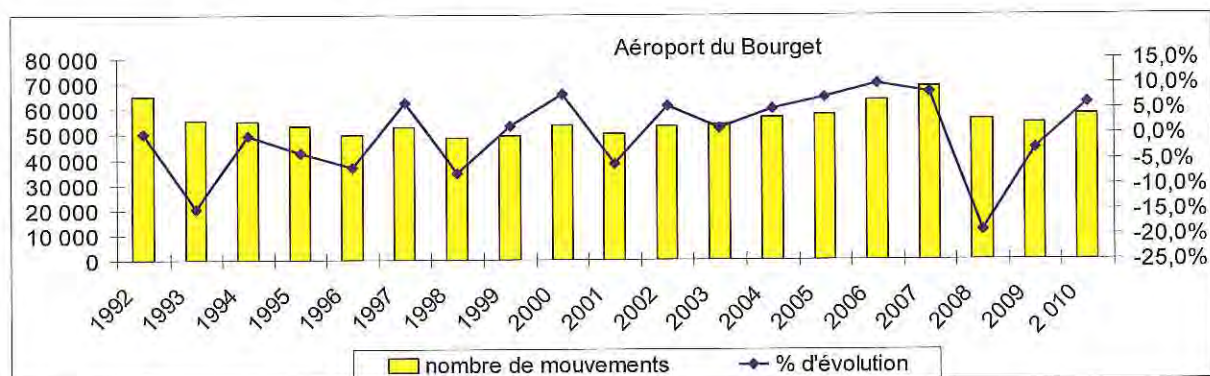
Rang 2011	Rang 2010	Aéroport	Départs affaires / jour 2011	Départs affaires / jour 2010	Croissance de l'aviation d'affaires	% aviation d'affaires	Journée la plus chargée pour l'aviation d'affaires
1	1	PARIS LE BOURGET	69,7	67,7	3,0%	87%	129
2	2	GENEVE COINTRIN	51,5	50,1	2,8%	21%	96
3	3	NICE	37,7	35,9	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 aéronaves 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'emport 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'Ouest					
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		
La Courneuve Epinay-sur-Seine L'Ile-Saint-Denis Pierrefitte-sur-Seine Saint-Denis Stains Villetaneuse	Etablissement public territorial Plaine Commune	
Aulnay-sous-Bois Dugny Tremblay-en-France Villepinte	Etablissement public territorial Paris Terres d'Envol	
Département des Hauts-de-Seine		
Gennevilliers Villeneuve-la-Garenne	Etablissement public territorial Boucles Nord de Seine	
Département du Val-d'Oise		
Bonneuil-en-France Garges-lès-Gonesse Gonesse	Communauté d'agglomération Roissy Pays de France	
Département de la Seine-et-Marne		
Mitry-Mory		

On peut noter, pour mémoire, que l'organisation territoriale a évolué entre le début et la fin de la procédure d'élaboration du PEB. Au moment de la consultation des communes et EPCI, en 2014, sur les 17 communes concernées par le PEB, certaines n'étaient pas membres d'un EPCI et les autres se répartissaient entre les cinq EPCI suivants : Communauté d'agglomération Plaine Commune, Communauté d'agglomération de l'Aéroport du Bourget, Communauté d'agglomération Terres de France, Communauté d'agglomération Val-de-France, 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

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

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

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

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.

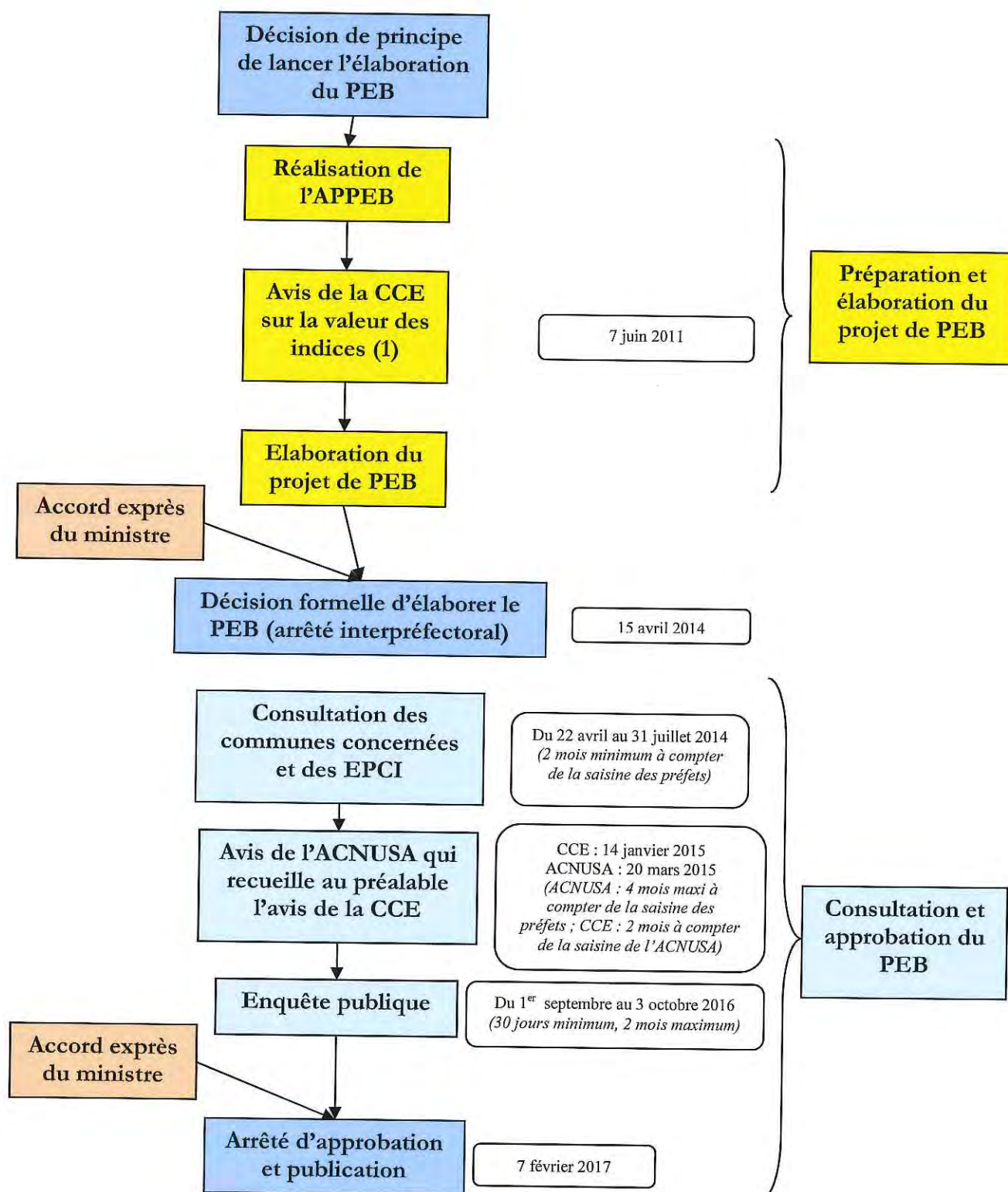
Lorsque des secteurs de renouvellement urbain seront définis et approuvés par le préfet concerné après une enquête publique, ceux-ci pourront être intégrés au plan.

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>admisses</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 $D_{nT'A'lr}$ ») 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.

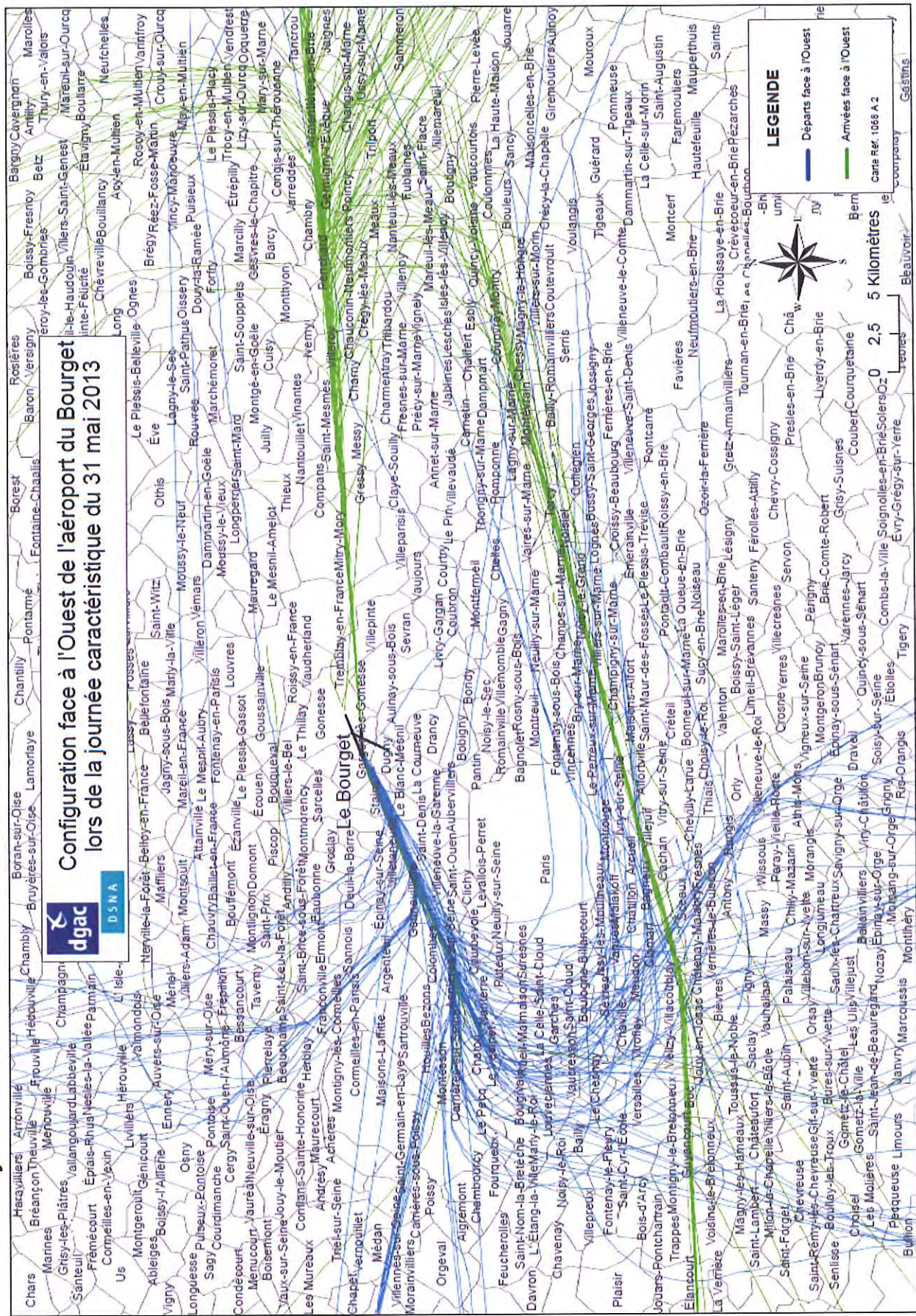
Annexe 3 : Surfaces concernées (en hectares) par le projet de PEB par commune

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



Configuration face à l'Est de l'aéroport du Bourget
lors de la journée caractéristique du 7 juin 2013

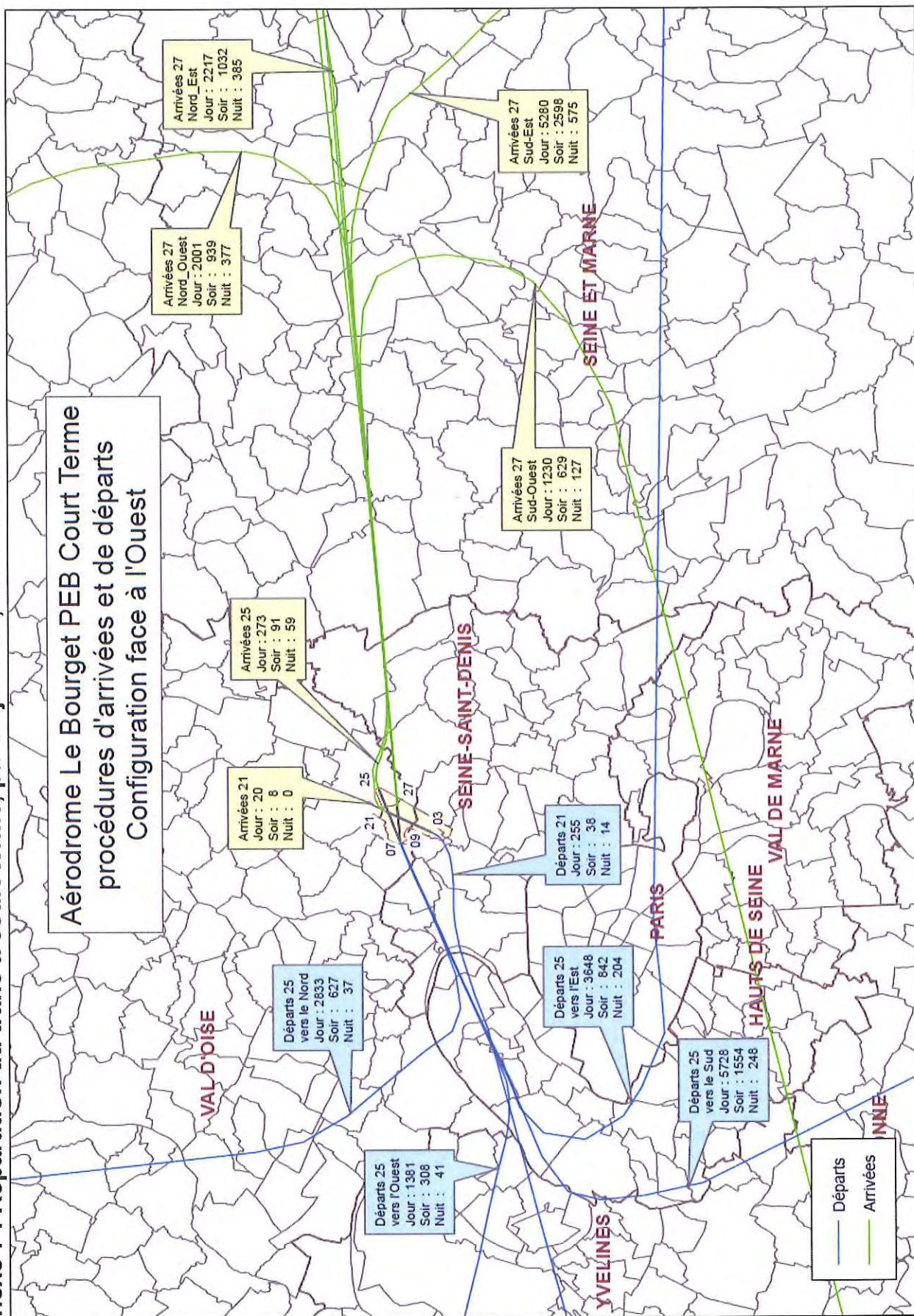
LEGENDE

- Départs face à l'Est (Blue line)
- Arrivées face à l'Est (Green line)

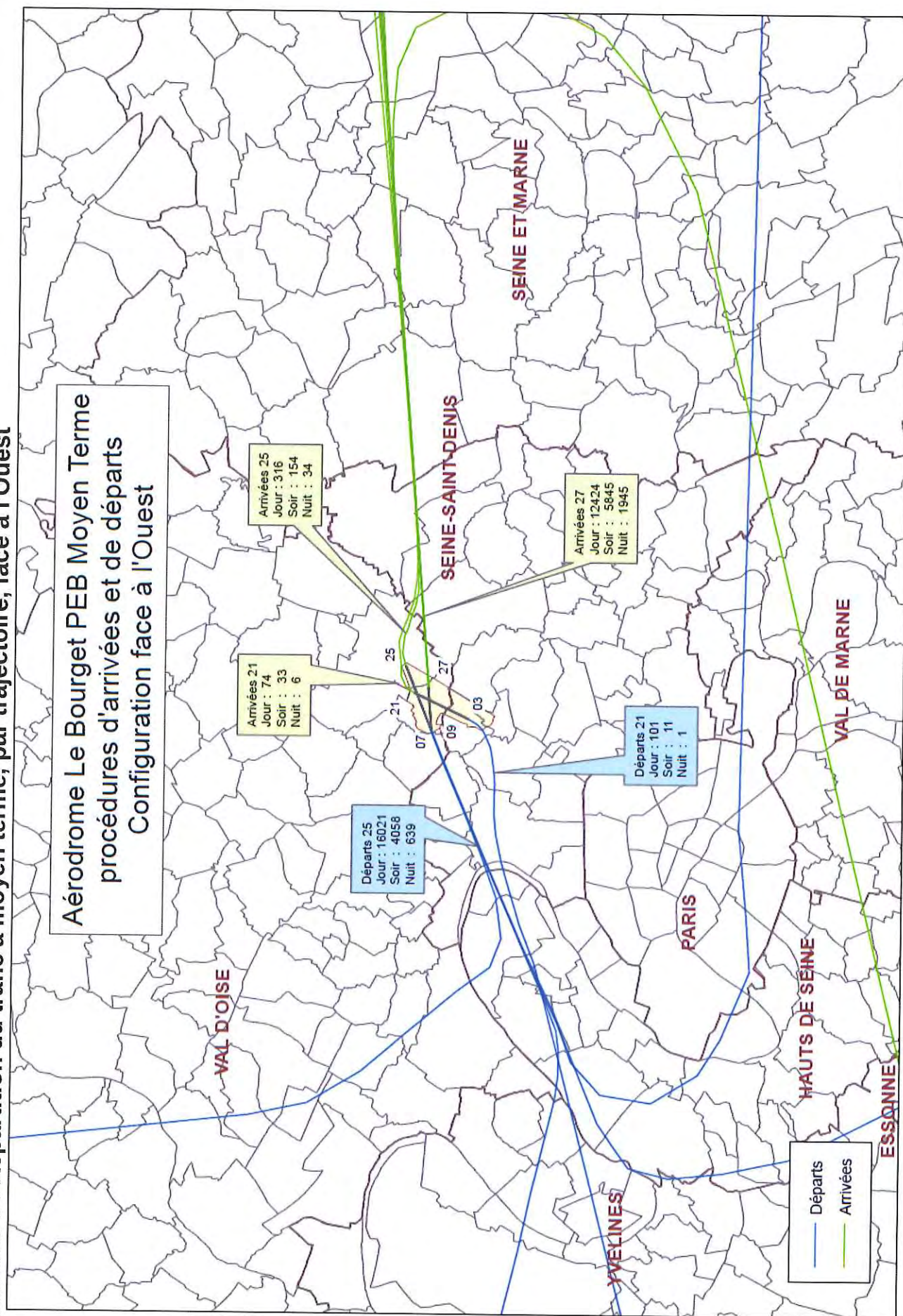
0 2,5 5 Kilomètres

Carte n° 106 A 1

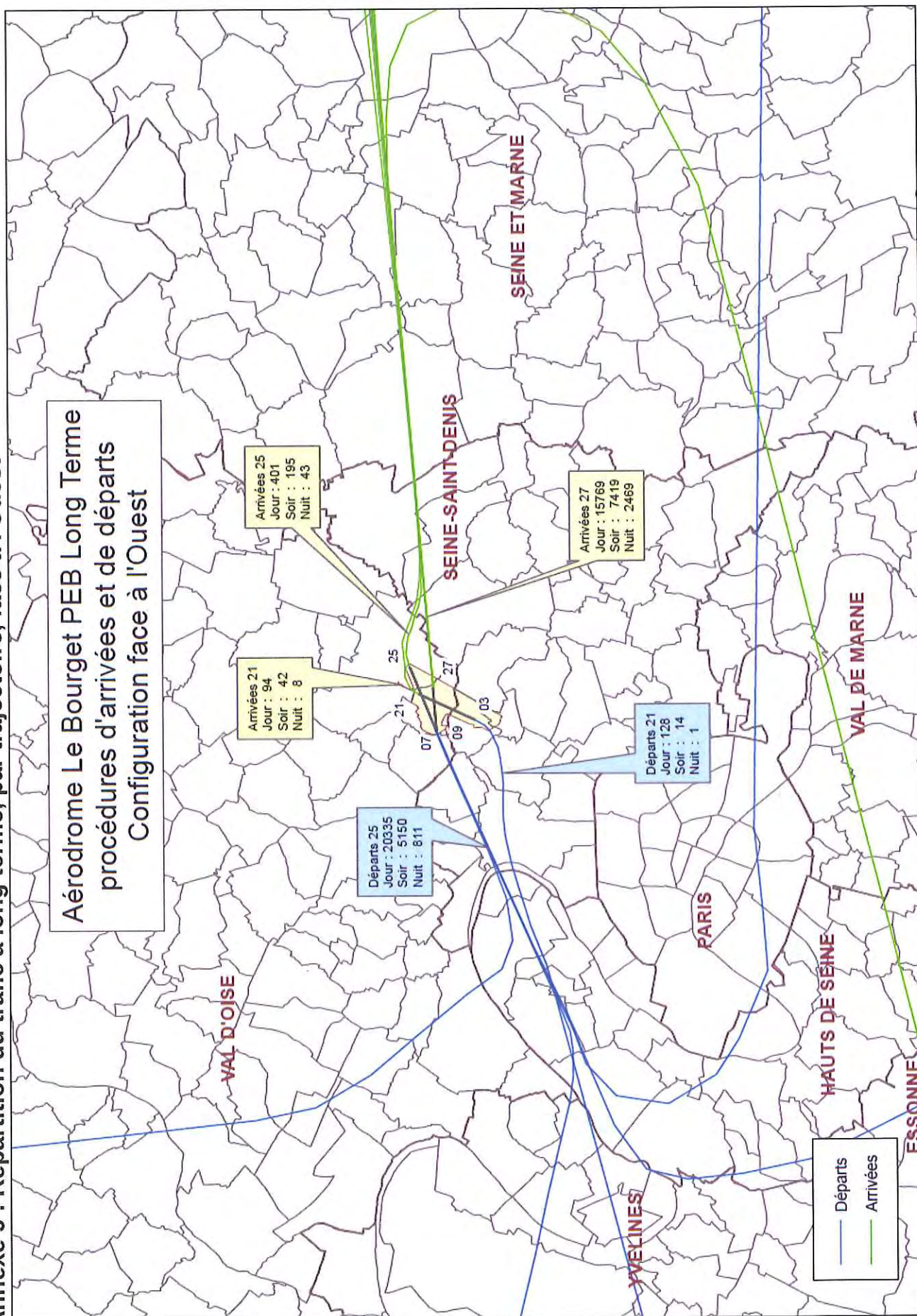
Annexe 7 : Répartition du trafic à court terme, par trajectoire, face à l'Ouest



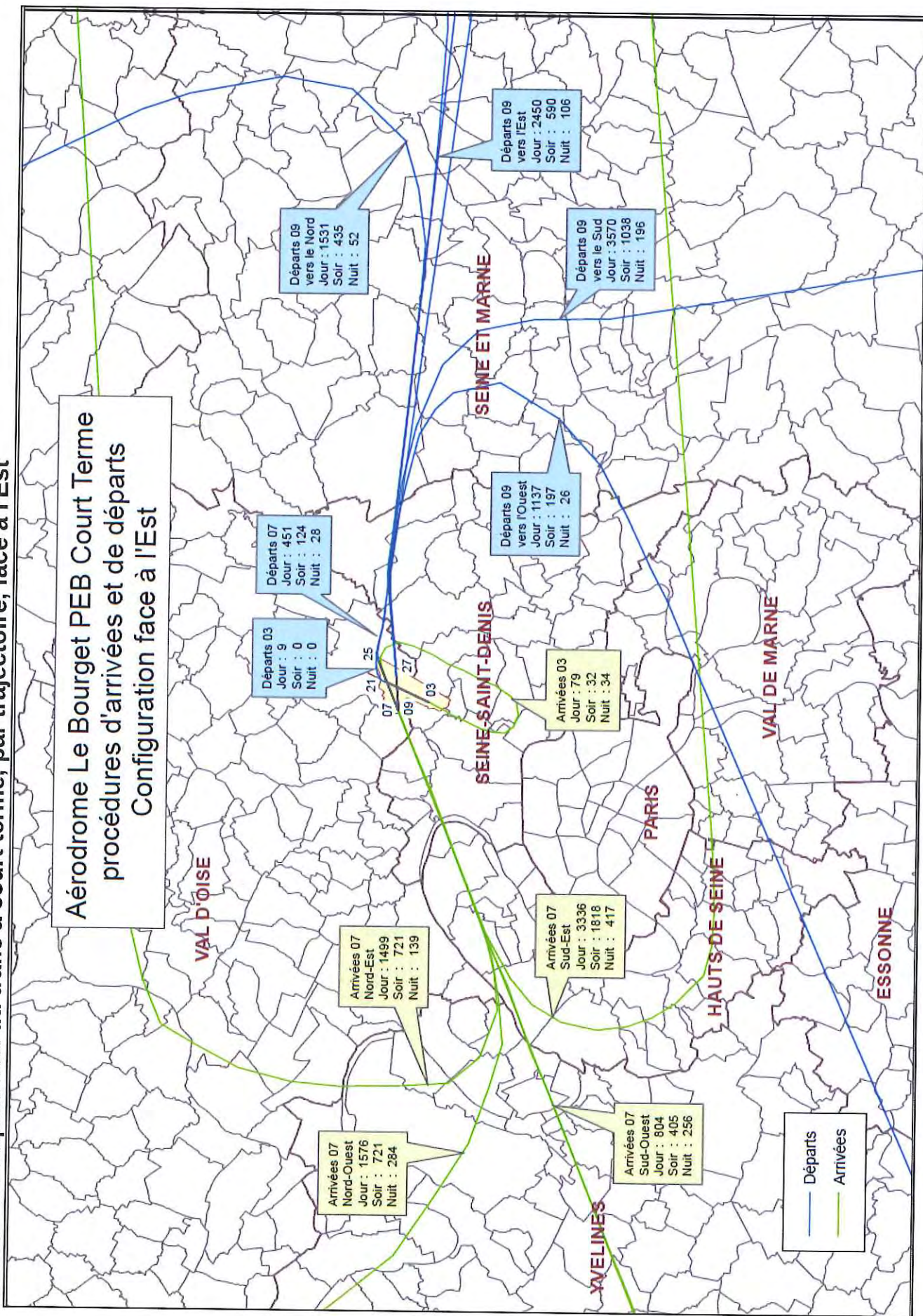
Annexe 8 : Répartition du trafic à moyen terme, par trajectoire, face à l'Ouest



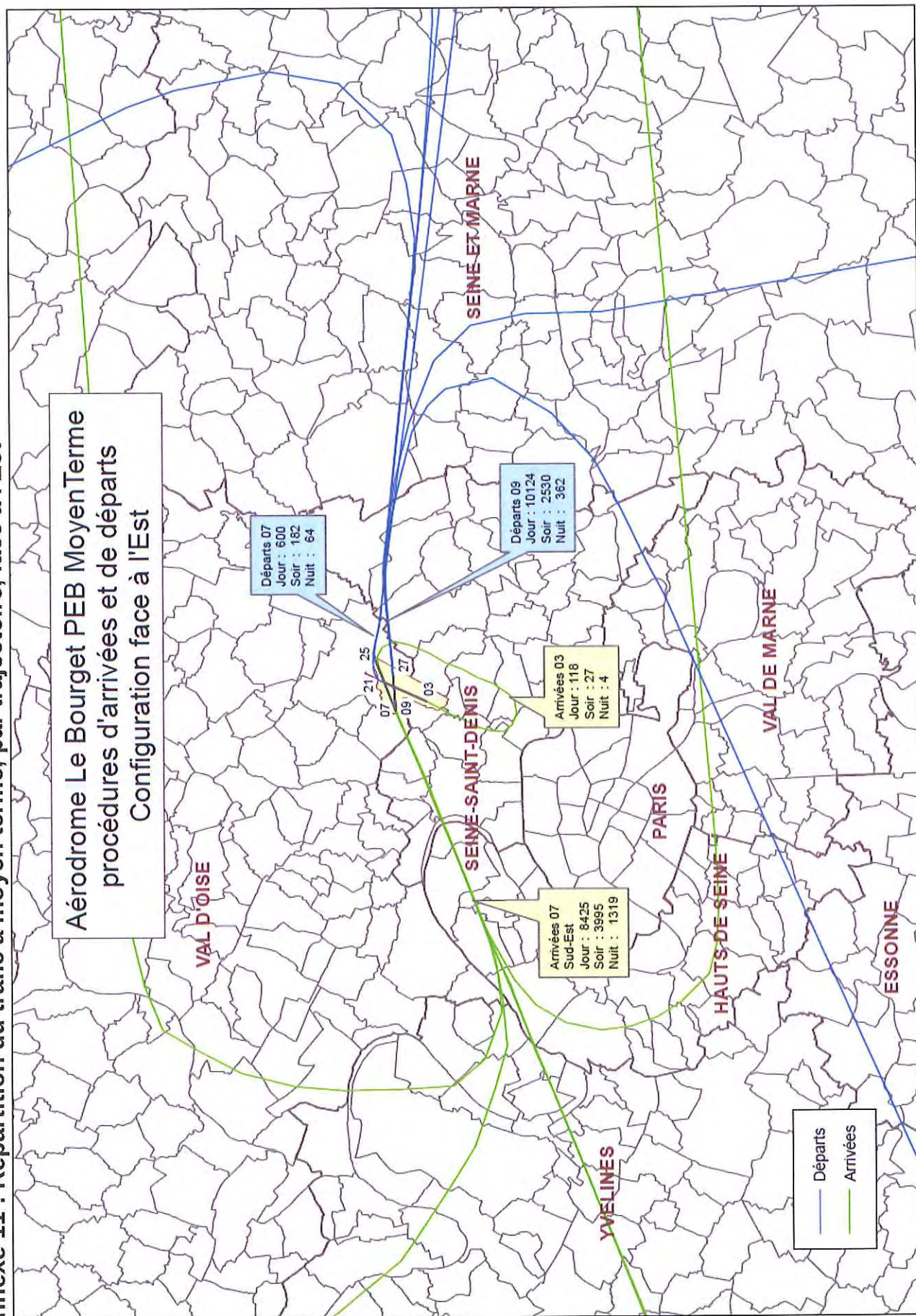
Annexe 9 : Répartition du trafic à long terme, par trajectoire, face à l'Ouest



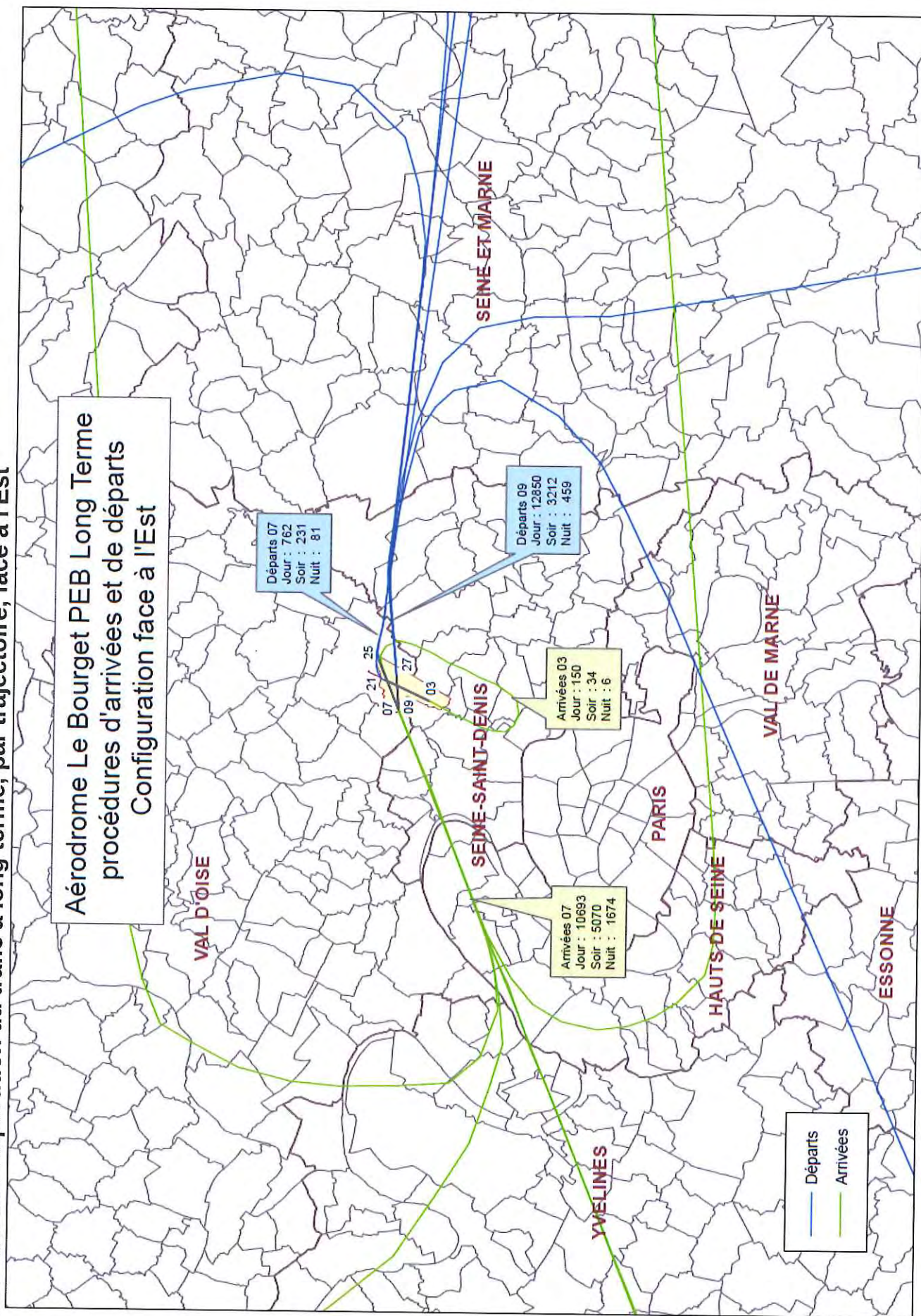
Annexe 10 : Répartition du trafic à court terme, par trajectoire, face à l'Est



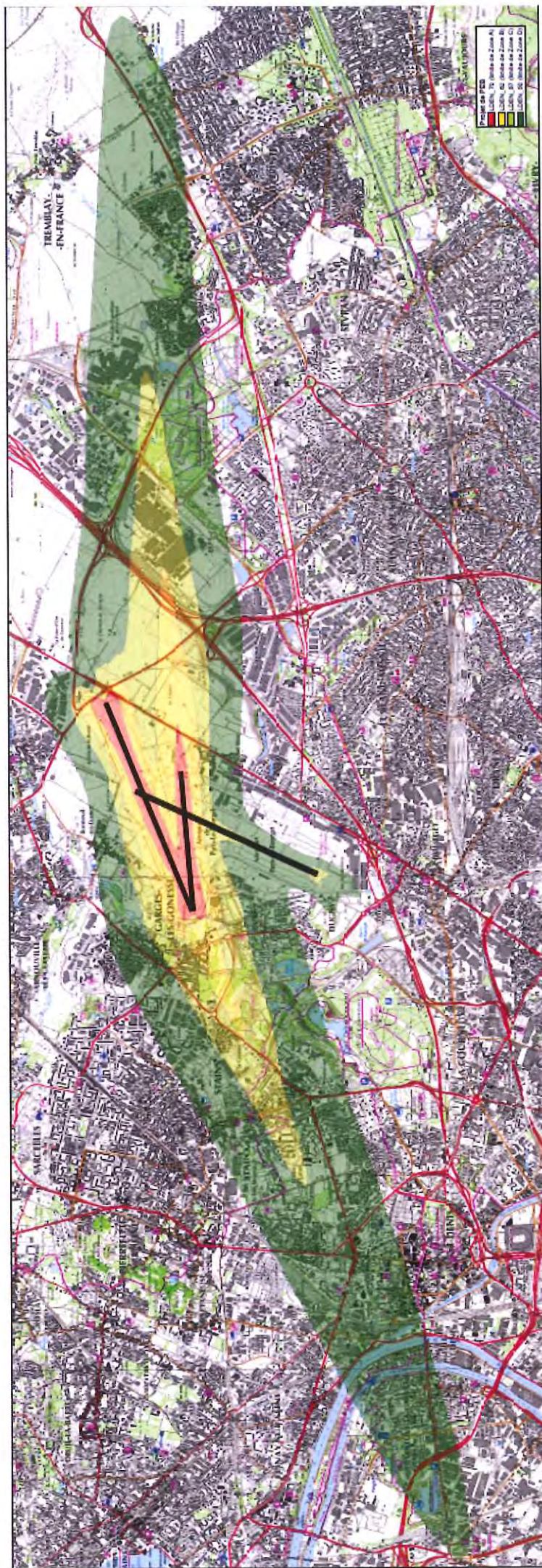
Annexe 11 : Répartition du trafic à moyen terme, par trajectoire, face à l'Est



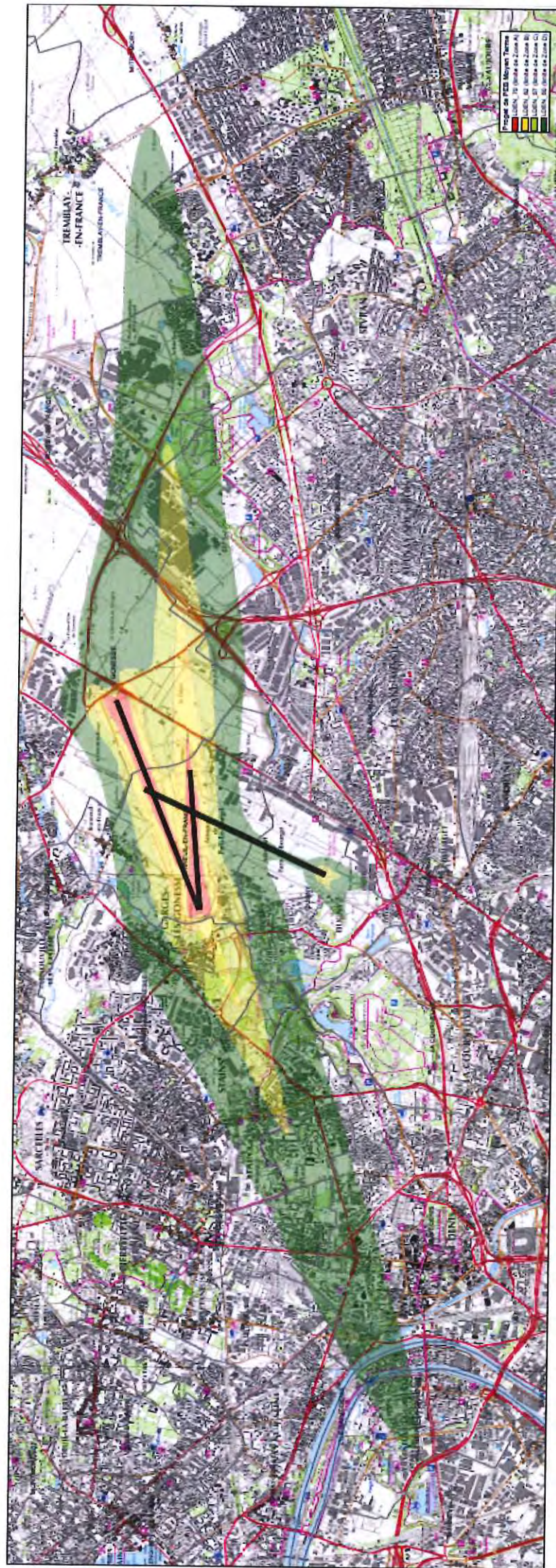
Annexe 12 : Répartition du trafic à long terme, par trajectoire, face à l'Est



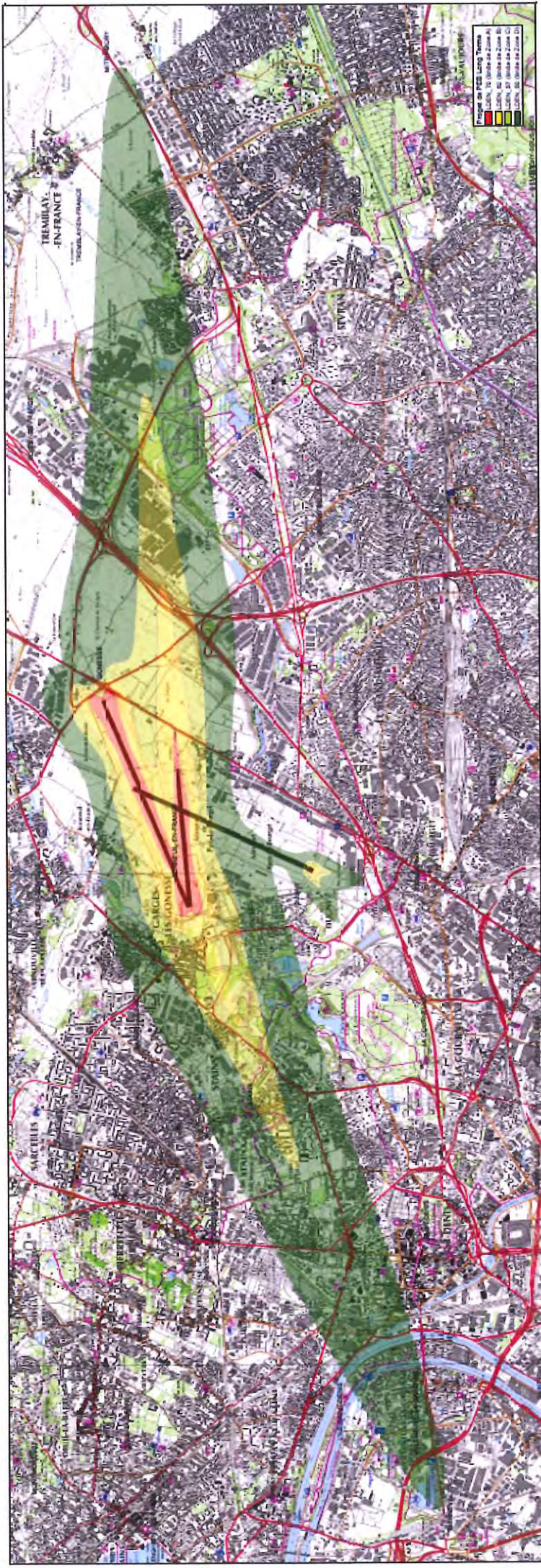
Annexe 13 : projet de PEB scénario à court terme, 60 000 mouvements



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

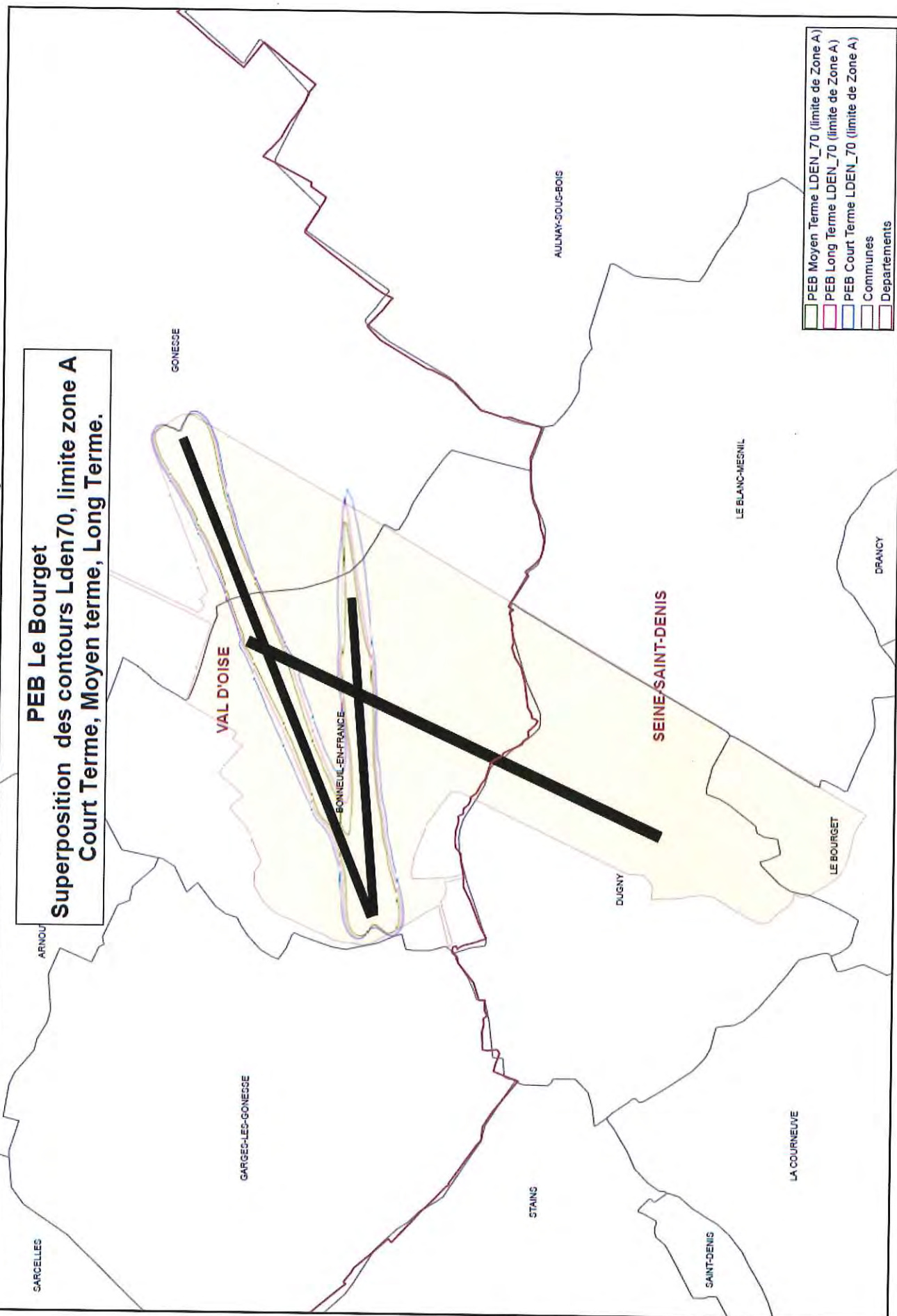


Annexe 15 : projet de PEB, scénario à long terme, 90 000 mouvements



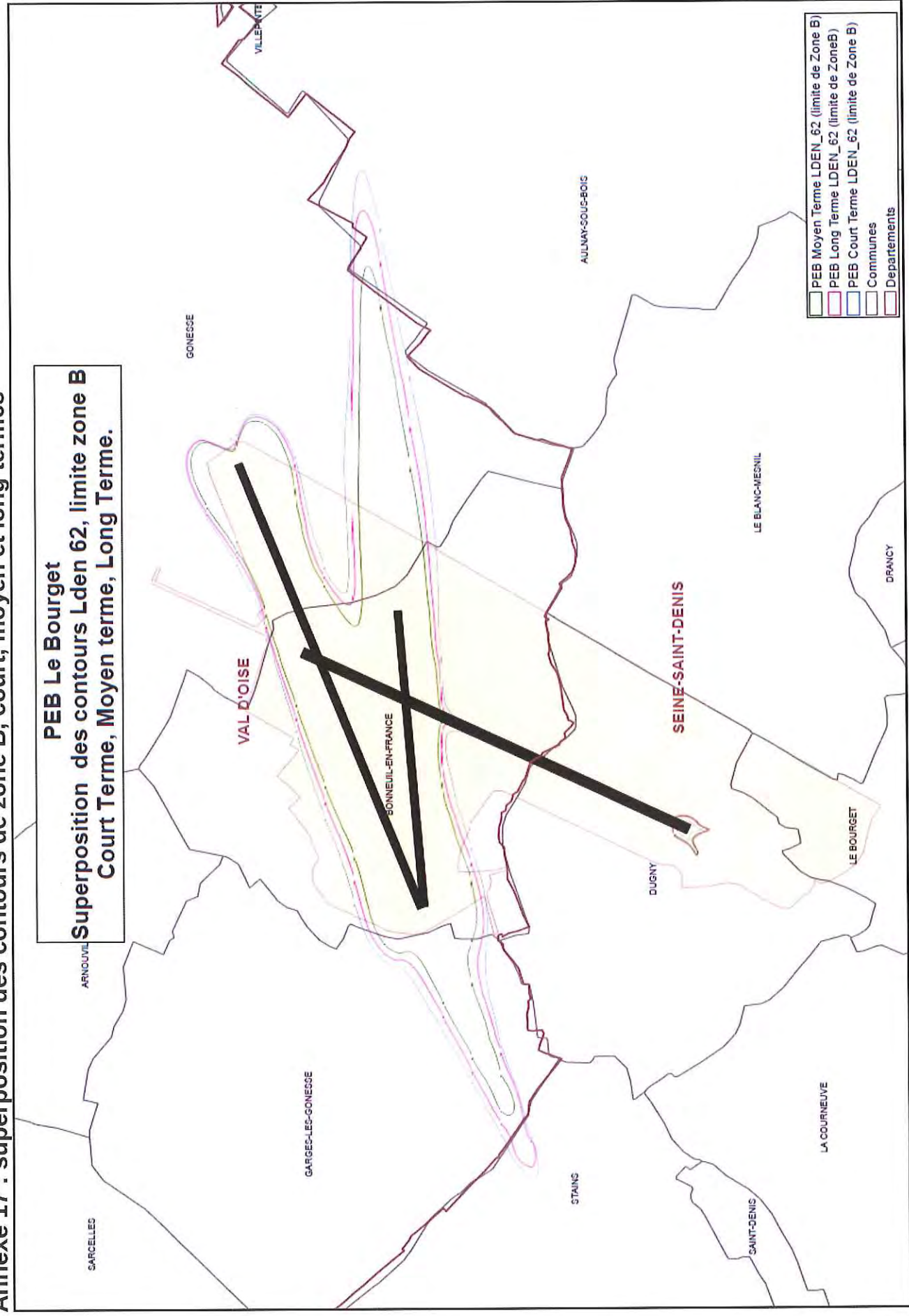
Annexe 16 : superposition des contours de zone A, court, moyen et long termes

PEB Le Bourget
Superposition des contours Lden70, limite zone A
Court Terme, Moyen terme, Long Terme.

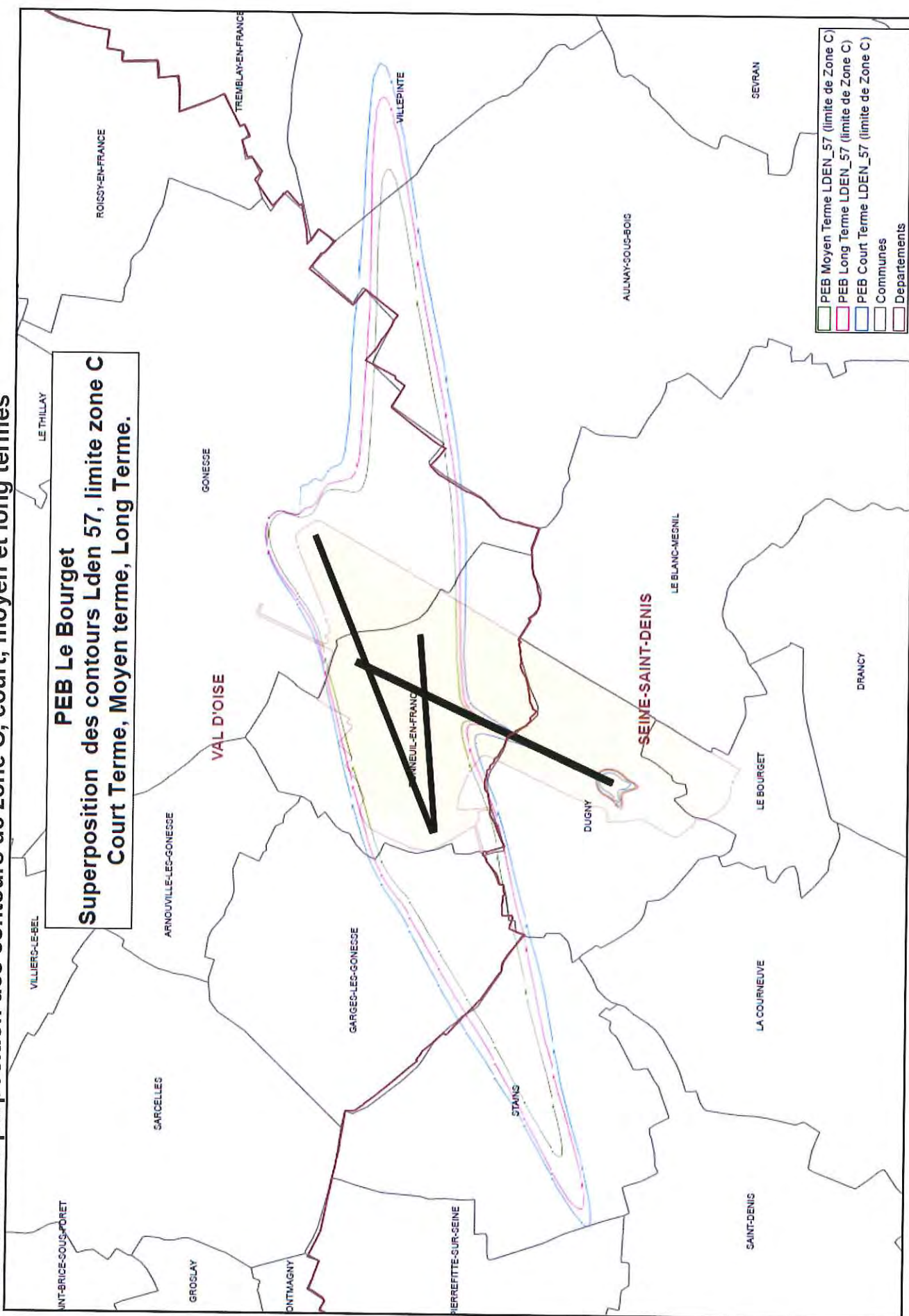


Annexe 17 : superposition des contours de zone B, court, moyen et long termes

PEB Le Bourget
Superposition des contours Lden 62, limite zone B
Court Terme, Moyen terme, Long Terme.



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



Aérodrome de Paris Le Bourget
Superposition du Projet de PEB et le PGS 2011

PGS_LBG

- LDEN_70 (limite de Zone I)
- LDEN_65 (limite de Zone II)
- LDEN_55 (limite de Zone III)

Projet de PEB

- LDEN_70 (limite de Zone A)
- LDEN_65 (limite de Zone B)
- LDEN_55 (limite de Zone C)
- LDEN_50 (limite de Zone D)

Communes

Departements