

PLAN LOCAL D'URBANISME

Annexes – Autres réglementations et informations

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal en date du 6 février 2020, modifié en date du 30 septembre 2021, mis à jour en date du 19 juin 2023 et du 6 mai 2024

TABLES DES MATIERES

SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE	3
1. Carte des servitudes d'utilité publique	4
2. Servitudes de passage des conduites souterraines d'irrigation (A2)	6
3. Servitudes relatives aux voies ferrées (T1)	12
4. Servitudes d'alignement des voies publiques (EL7)	28
5. Servitudes de protection des centres de réception radio-électriques contre les perturbations électromagnétiques (PT1)	37
6. Servitudes de protection des centres de réception radio-électriques d'émission et de réception contre les obstacles (PT2)	37
7. Servitudes attachées aux réseaux de télécommunications (PT3)	48
8. Servitude de protection des équipements sportifs (JS1)	56
9. Servitudes GRTgaz (I1)	64
 DELIBERATIONS	 71
10. Droit de préemption urbain	72
11. Droit de préemption urbain renforcé	76
12. Droit de préemption commercial	81
13. Délibération soumettant à permis de démolir	104
14. Délibération soumettant à déclaration préalable pour les travaux de ravalement	107
15. Délibération soumettant à déclaration préalable aux travaux d'édification de clôture	110
16. Délibération soumettant à déclaration préalable les divisions	113
17. Délégation du droit de préemption à la Communauté d'agglomération ValParis	117
18. Délibération instaurant une taxe d'aménagement majorée sur les secteurs Stade et centre-ville	123
19. Délibération instituant un droit de préemption sur l'Espace Naturel Sensible du Bois de Boissy	127
 AUTRES REGLEMENTATIONS ET INFORMATIONS	 131
20. Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Paris Charles-de-Gaulle	132
21. Convention de Projet Urbain Partenarial	165
22. Défense incendie	180
23. Notice Sanitaire	194
24. Secteurs d'Informations sur les Sols	196
25. Notice nuisance acoustique des transports terrestre	219
26. Notice constructions sur terrains argileux	241
27. Arrêté du 13 avril 2017 relatif aux caractéristiques acoustiques des bâtiments existants lors de travaux de rénovation importants	246
28. Arrêté du 23 juillet 2013 modifiant l'arrêté du 30 mai 1996 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	251

29. Arrêté du 23 février 2022 portant approbation du classement sonore des infrastructures ferroviaires du Val d'Oise et modifiant le classement sonore ferroviaire des arrêtés par commune	259
30. Guide d'information – Végétation en ville	269
31. Plan nuisance acoustique des transports terrestre	306
32. Plan du réseau d'eau potable	308
33. Plan du réseau d'assainissement, eaux pluviales et eaux usées	310
34. Plan du réseau électrique	312
35. Carte d'exposition à l'aléa retrait gonflement des argiles	314
36. Règlement local de publicité intercommunal (RLPi)	316

AUTRES REGLEMENTATIONS ET INFORMATIONS

20. Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Paris Charles-de-Gaulle



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

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

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

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

Sommaire

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

Annexes :

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

Cartes représentant :

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

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

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

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

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

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

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

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

¹ Voir les textes en annexe.

1. Objectifs du PEB et procédure de révision.

1.1. Objectifs du PEB et conditions d'élaboration

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.1. Plafonnement de la gêne sonore.

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

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

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

- *Réduction des nuisances nocturnes*

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

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

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

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

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

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

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

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

Les principales caractéristiques de cette évolution seraient les suivantes :

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

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

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

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

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

- *Un emport moyen en augmentation*

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

De nombreux facteurs vont dans le sens d'une augmentation de l'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-courrier⁵.

⁵ 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'emport moyen des passagers (nombre de passagers moyen par avion), et la répartition des vols entre les périodes de jour, de soirée et de nuit.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.1. Infrastructures

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

- *Le système de pistes :*

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

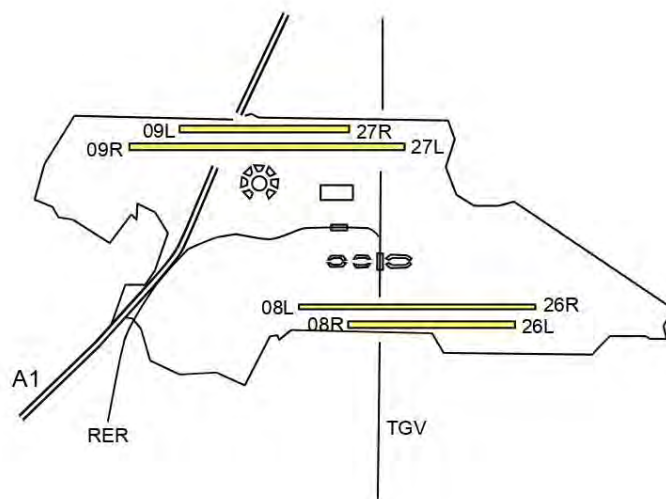
- un doublet Nord composé de la piste 1 de 3600 m x 45 m et la piste 3 de 2700 m x 60 m ;
- un doublet Sud composé de la piste 2 de 3617 m x 45 m et la piste 4 de 2700 m x 60 m.

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

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

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

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



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

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

4.2. Hypothèses de trafic.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

680 000 mouvements en 2025.

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

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

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

Compte tenu de l'augmentation de l'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
Gros porteurs	17,1%	4,7%	3,1%	24,9%
Moyens porteurs	47,5%	12,3%	5,2%	65,0%
Petits porteurs	6,3%	1,9%	1,9%	10,2%
Total	70,9%	18,8%	10,3%	100,0%

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

- *Trajectoires.*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.1. Communes et EPCI concernés.

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

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

Départements	Communes			
	Incluses dans le PEB de 1989 et dans la limite de la zone d'application anticipée		Nouvellement incluses dans le projet de PEB	
			En zones A, B et C	En zone D uniquement
Seine-et-Marne	Claye-Souilly	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
	Ivreny	Nantouillet	Dammartin-en-Goële	Etrepilly
	Jully	Saint-Mard	Goële	Forfry
	Le Mesnil-Amelot	Saint-Mesmes	Ivreny	Gennigny-
	Le Pin	Saint-	Jully	l'Evêque
	Le Plessis-	Soupplets	Le Mesnil-Amelot	Gevres-le-
	l'Evêque	Thieux	Le Plessis-aux-Bois	Chapitre
	Le Plessis-aux-Bois	Villeneuve-sous-Dammartin	Le Plessis-l'Evêque	Le Plessis-Placy
	Longperrier	Dammartin	Longperrier	Lizy-sur-Ourcq
	Mauregard	Villeparisis	Marchemoret	Marcilly
	Mity-Mory	Villeroy	Mauregard	May-en-Multien
		Villevaudé	Mity-Mory	Meaux
		Vinantes	Montgé-en-Goële	Moussy-le-Neuf
			Monthyon	Oissey
			Moussy-le-Vieux	Poincy
			Nantouillet	Puisieux
			Penchard	Rouvres
			Saint-Mard	Saint-Pathus
			Saint-Mesmes	Trocy-en-Multien
			Saint-Soupplets	Varredes
			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
Seine-Saint-Denis	Tremblay-en-France		Tremblay-en-France	Aulnay-sous-Bois Epinay-sur-Seine Pierrefitte-sur-Seine Stains Villetaneuse
Val d'Oise	Andilly Arnouville-les-Gonesses Bonneuville-en-France Bouqueval Chennevières-lès-Louvres Domont Ecouen Epias-lès-Louvres Ezanville Garges-lès-Gonesses 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-Gonesses Attainville Belloy-en-France Bonneuville-en-France Bouqueval Chennevières-lès-Louvres Deuil-la-Barre Domont Eaubonne Ecouen Enghien-les-Bains Epias-lès-Louvres Ezanville Fontenay-en-Paris Garges-lès-Gonesses 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 Corneilles-en-Parisis Epinay-Champlatreux Erment Franconville Herblay Jagny-sous-Bois Lassy La Frette-sur-Seine Le Plessis-Bouchard Luzarches Maffliers Mareil-en-France Margency Moisselles Montigny-lès-Corneilles Montsout Nointel Noisy-sur-Oise Pierrelaye Presles Saint-Gratien Saint-Leu-la-Forêt Saint-Martin-du-Tertre Saint-Prix Sannois Taverny Vémars Villeron

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

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

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

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

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

5.2. Surfaces concernées.

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

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

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

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

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

5.3. Population et logements concernés.

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

Le détail par commune est présenté en annexe.

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

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

5.4. Impact sur les projets d'urbanisme connus.

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

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

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

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

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

5.5. Création de quatre périmètres de renouvellement urbain.

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

A l'intérieur de ces périmètres, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées, à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores. Ces opérations d'aménagement doivent être mises en oeuvre pour contrôler effectivement la maîtrise foncière et les transferts de droit à construire, par l'intermédiaire du bilan global d'opération. Celui-ci devra faire état de l'équilibre réalisé tout au long de l'opération entre les démolitions et les constructions.

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

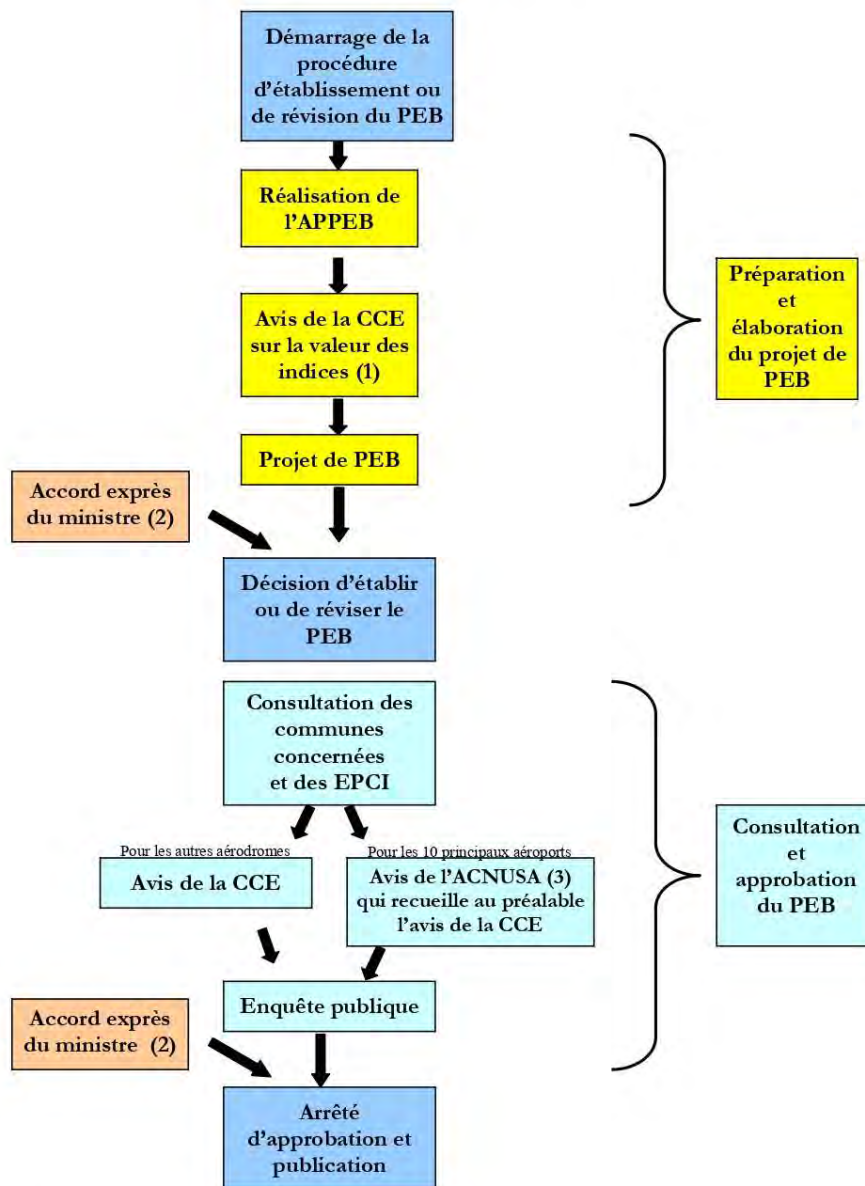
Les quatre périmètres sont délimités sur le plan au 1/25 000ème annexé à l'arrêté interpréfectoral de mise en révision du PEB de Paris-Charles de Gaulle. Le périmètre de renouvellement urbain délimité en deux secteurs sur la commune de Gonesse, pris par arrêté du Préfet du Val d'Oise le 5 mars 2004, auquel s'ajoutent les quatres 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 quatervicies A du code général des impôts (aérodromes de plus de 20 000 mouvements d'avions de masse supérieure à 20 tonnes).

ANNEXE 2

Règles d'urbanisme applicables dans les zones du PEB

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

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

Renouvellement urbain, Opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain :

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

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

Prescriptions particulières :

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

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

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

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

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

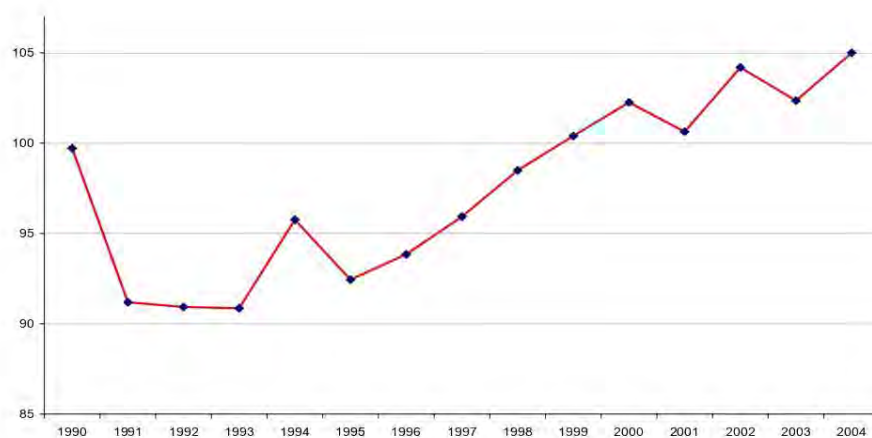
ANNEXE 3

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

ANNEXE 4

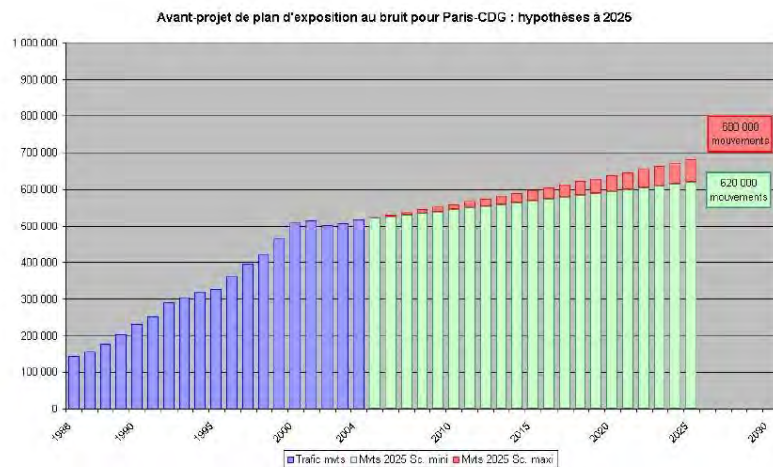
Evolution de l'emport moyen sur l'aéroport de Paris Charles-de-Gaulle entre 1990 et 2004

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



ANNEXE 5

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





21. Convention de Projet Urbain Partenarial

Département
du
VAL D'OISE

ARRONDISSEMENT
DE
PONTOISE

CANTON
DE
TAVERNY

OBJET :

Approbation du
projet de convention
relatif au Projet
Urbain partenarial
(PUP) à conclure
avec la Communauté
d'agglomération Val
Paris, la commune
de Taverny et la
société SCI LUCIA

Nota - Le Maire
certifie que cette
délibération a été
affichée à la porte de
la Mairie le

Que la convocation du
Conseil a été faite le
31 janvier 2020

et que le nombre des
Membres en exercice
est de : 29



VILLE DE BEAUCHAMP

DEL n° 2020 - 010A

**EXTRAIT DU PROCES-VERBAL
DES
DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL**

Du 6 février 2020

L'an deux mil vingt le 6 février à vingt heures trente, le Conseil municipal de la Commune de Beauchamp étant assemblé en session ordinaire, au lieu habituel de ses séances, après convocation légale, sous la présidence de Madame Françoise NORDMANN, Maire

Étaient présents : Mme NORDMANN, Maire, M. PLANCHE, Mme ARNAUD, M. SEIGNÉ, Mme KERGUIDUFF, M. MANACH, Mme CERIANI, Mme TAKACS adjoints

M. BRASSEUR, M. MULLER, Mme MAILLARD, Mme NAIL, M. PERRIN, M. JENNY, Mme PIRES, Mme DIAS, Mme BARROCA, Mme DUMAY, M. JALEME, Mme LE BRAS, M. WALTER, M. BACARI, Mme OCCIS, Mme MERLAY, M. CARREL, M. BRECHOTEAU

Absents excusés : M. DUHEM donne pouvoir à Mme le Maire
M. HUMBERT donne pouvoir à Mme KERGUIDUFF
Mme AVELINE donne pouvoir à Mme OCCIS

La séance est ouverte le quorum étant atteint. Conformément aux dispositions de l'article L 2121-15 du Code général des collectivités territoriales, il convient de procéder à la nomination du secrétaire de séance. Il est proposé de désigner Mme Solange BARROCA pour assurer ces fonctions. Sans observation, Mme Solange BARROCA est désignée pour remplir ces fonctions qu'elle a acceptées.

Vu le Code général des collectivités territoriales,
Vu les articles L 332-11-3, L 332-11-4, R 332-25-1 à R 332-25-2 et R332-41 du Code de l'urbanisme,
Vu l'avis de la commission Urbanisme-Développement durable-Cadre de vie du 28 janvier 2020.

En application de l'article L 332-11-3 du Code de l'urbanisme, lorsqu'une ou plusieurs opérations d'aménagement ou de construction nécessitent la réalisation d'équipements autres que les équipements propres mentionnés à l'article L 332-15, le ou les propriétaires des terrains, le ou les aménageurs et le ou les constructeurs peuvent conclure avec les collectivités maîtres d'ouvrage des équipements et/ou compétentes en matière de plan local d'urbanisme, une convention de projet urbain partenarial prévoyant la prise en charge financière de tout ou partie de ces équipements.

Le projet urbain Partenarial (PUP) n'est pas une taxe d'urbanisme mais une participation. Il s'agit d'une méthode de financement contractualisé permettant le financement anticipé et en tout ou partie des équipements publics nécessaires au fonctionnement des opérations de travaux ou d'aménagements.

Il est en outre précisé que la convention de PUP n'est ni un document d'urbanisme, ni un acte de procédure d'aménagement opérationnel. Toutefois et conformément à l'article R 431-23-2 du Code de l'urbanisme, l'extrait de la convention de PUP constitue le lieu du projet urbain partenarial et la durée d'exonération de la taxe d'aménagement est une annexe de la demande d'autorisation d'urbanisme. Aussi, la

Accusé de réception en préfecture
095-2195008 19-2020219-20204
DE
Date de télétransmission : 19/02/2020
Date de réception préfecture : 19/02/2020

conclusion de la convention doit, à peine de nullité, précéder la délivrance du permis.

Le projet urbain partenarial permet donc aux communes et aux établissements publics d'assurer le préfinancement d'équipements publics par des personnes privées (propriétaires fonciers, aménageurs ou constructeurs) via la conclusion d'une convention.

Les équipements publics financés par les constructeurs sont ceux qui, non seulement sont rendus nécessaires par les opérations de construction ou d'aménagement initiées par ces derniers, mais répondent aussi aux besoins des futurs habitants ou usagers du projet.

La convention de PUP ne peut être signée que dans les communes dotées d'un plan local d'urbanisme (PLU). Dans ces communes, la convention PUP ne peut être signée que dans les zones urbaines ou les zones à urbaniser (U et AU des PLU). Elle fixe toutes les modalités de participation au financement des équipements publics, notamment les montants et les délais de paiement.

Le départ de l'entreprise 3M et la cession par celle-ci de son foncier à un nouvel opérateur économique, la SCI LUCIA, génère et implique le réaménagement complet des hectares dédiés jusqu'à récemment (et pour une petite partie jusqu'en 2022) aux activités productives du précédent propriétaire.

Le diagnostic établi par les collectivités (Communauté d'agglomération Val Parisis, communes de Beauchamp et Taverny) et par la SCI LUCIA, démontre que le développement économique du secteur ex-3M nécessite un complet désenclavement et un accès direct, via la RD411 toute proche, à l'A15 et à l'A115. La ville de Beauchamp est également très attentive à ce que la ré-industrialisation du site se déroule dans les conditions les plus satisfaisantes en matière notamment de circulation, de service, de qualité de vie des espaces et n'entraîne aucune conséquence négative induite pour les quartiers d'habitat proches.

En conséquence, il est proposé d'établir un PUP entre la commune de Beauchamp, la commune de Taverny, la Communauté d'agglomération Val Parisis et la société SCI LUCIA pour permettre la réalisation, dans les meilleurs délais, des aménagements rendus nécessaires par le projet de revitalisation économique du site. Ce PUP vise à ce titre à assurer la réalisation des infrastructures publiques suivantes :

- L'aménagement, à partir du Chemin de Pontoise à Saint-Prix, partiellement viabilisé, et situé pour moitié sur les territoires des communes de Taverny et de Beauchamp, d'une voie de liaison à double-sens de format PL et d'un nouveau carrefour sur la RD411, sous forme d'un rond-point non objet du présent PUP,
- La prolongation de l'avenue de l'Egalité vers la RD411,
- La création d'un espace boisé naturel et de loisirs, la pointe Barrachin,
- Le développement d'une offre d'accueil des jeunes enfants

Cette convention entrainera de plein droit l'exonération pendant 5 ans de la part communale de la taxe d'aménagement pour l'opérateur, part communale dont le montant est estimé à environ 2.000.000€.

La quote-part de la participation du constructeur SCI LUCIA est fixée à 1.250.000 €, pour l'aménagement à partir du Chemin de Pontoise à Saint-Prix d'une voie de liaison à double-sens de format PL, 400.000 € pour l'aménagement de la pointe Barrachin, 350.000 € pour le développement d'une offre d'accueil des jeunes enfants, auxquels s'ajoutent les apports en foncier (une emprise foncière viabilisée d'une largeur de 11 mètres, d'une superficie de 4.665m² non bâtie au niveau du Chemin de Pontoise à Saint-Prix, une emprise foncière boisée constituant la pointe Barrachin et une emprise foncière d'une superficie de 853 m², à des fins de finalisation de l'avenue de l'Egalité, de jonction avec la RD411 et avec la rue des Marcots à Pierrelaye).

Accusé de réception en préfecture
 DGF-219500519-20200219-2020-05-0104
 DE
 Date de télétransmission : 19/02/2020
 Date de réception préfecture : 19/02/2020

Cet exposé entendu
Après avoir pris connaissance du dossier,

Le Conseil municipal **DECIDE à l'unanimité :**

D'APPROUVER le projet de convention relatif au Projet Urbain partenarial (PUP) à conclure avec la Communauté d'agglomération Val Parisis, la commune de Taverny et la société SCI LUCIA ainsi que le périmètre de participation de la SCI LUCIA à la réalisation d'équipements publics nécessaires, conformément à l'article L332-11-3 du Code de l'urbanisme ;

D'AUTORISER Madame le Maire à signer la convention de projet urbain partenarial entre la commune de Beauchamp, la commune de Taverny, la Communauté d'agglomération Val Parisis et la société SCI LUCIA et tous les documents ou avenants y afférents.

POUR EXTRAIT CONFORME

BEAUCHAMP le 10 février 2020
Le Maire,

Françoise NORDMANN

Accusé de réception en préfecture
095-219500519-20200219-2020-DEL-010A-
DE
Date de télétransmission : 19/02/2020
Date de réception préfecture : 19/02/2020



SCI LUCIA
 Recusé de réception en préfecture
 N° 20058485-20200311-Ann-D-2020-15-
 CC
 Date de télétransmission : 11/03/2020
 Date de réception préfecture : 11/03/2020

**ZAE COMMUNAUTAIRE BEAUCHAMP-NORD
 SITE VECTURA (Ex-3M)
 CONVENTION DE PROJET URBAIN PARTENARIAL**

En application des dispositions des articles L. 332-11-3, L. 332-11-4 et L. 332-13 du code de l'urbanisme,

La présente convention est conclue entre :

LA COMMUNE DE BEAUCHAMP,

Sise 1 place Camille Fouinat 95250 Beauchamp, représentée par son maire, Mme Françoise NORDMANN, en ce habilitée par une délibération du Conseil municipal n° 2020-010A en date du 6 février 2020

Ci-après dénommée « la commune de Beauchamp »

LA COMMUNE DE TAVERNY,

Sise 2 place Charles de Gaulle 95150 Taverny, représentée par son maire, Mme Florence PORTELLI, en ce habilitée par une délibération du Conseil municipal n° 03-2020-UR03 en date du 6 février 2020

Ci-après dénommée « la commune de Taverny »

LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION VAL PARISIS,

Sise 271 chaussée Jules César 95250 Beauchamp, représentée par son Président, M. Yannick BOEDEC, en ce habilité par une délibération du conseil communautaire n° D/2020/15 en date du 3 février 2020

Ci-après dénommée « la CAVP ou la communauté »

LA SOCIETE SCI LUCIA,

Société civile immobilière sise 27 rue la Boétie 75008 PARIS, immatriculée au registre du commerce de Paris sous le numéro 852 696 780, représentée par son gérant, M. Michel CHICHE, en ce habilité

Ci-après dénommée « l'opérateur »

PREAMBULE

Le projet urbain Partenarial (PUP) n'est pas une taxe d'urbanisme mais une participation. Il s'agit d'une méthode de financement contractualisé permettant le financement anticipé et en tout ou partie des équipements publics nécessaires au fonctionnement des opérations de travaux ou d'aménagements.

Il est en outre précisé que la convention de PUP n'est ni un document d'urbanisme, ni une procédure d'aménagement opérationnel. Toutefois et conformément à l'article R 431-23-2 du Code de l'Urbanisme, l'extrait de la convention de PUP précisant le lieu du projet urbain partenarial et la durée d'exonération de la taxe d'aménagement est une annexe de la demande d'autorisation d'urbanisme. Aussi, la conclusion de la convention doit, à peine de nullité, précéder la délivrance du permis.

Le projet urbain partenarial permet donc aux communes et aux établissements publics d'assurer le préfinancement d'équipements publics par des personnes privées (propriétaires fonciers, aménageurs ou constructeurs) via la conclusion d'une convention.

Les équipements publics financés par les constructeurs sont ceux qui, non seulement sont rendus nécessaires par les opérations de construction ou d'aménagement initiées par ces derniers, mais répondent aussi aux besoins des futurs habitants ou usagers du projet.

La convention de PUP ne peut être signée que dans les communes dotées d'un plan local d'urbanisme (PLU). Dans ces communes, la convention PUP ne peut être signée que dans les zones urbaines ou les zones à urbaniser (U et AU des PLU). Elle fixe toutes les modalités de participation au financement des équipements publics, notamment les montants, et les délais de paiement.

Doivent y figurer :

- La liste des équipements à financer, leur coût prévisionnel et les délais de réalisation,
- Le montant de la participation à la charge du constructeur ou aménageur,
- Le périmètre de la convention,
- Les modalités et délais de paiement. La participation peut prendre la forme d'une contribution financière et/ou d'un apport de terrain bâti ou non bâti.
- La durée d'exonération de la part communale de la taxe d'aménagement.

Tel est l'objet de la présente convention, relative à l'entièreté de la ZAE dite Beauchamp-Nord, délimitée en dernier lieu par un PV de transfert convenu entre la commune de Beauchamp et la CAVP approuvé par le conseil municipal de Beauchamp le 22 novembre 2018 (délibération n°2018/105) et par le conseil communautaire de la CAVP le 10 décembre 2018 (délibération n°D/2018/140).

INTRODUCTION

Le départ de l'entreprise 3M et la cession par celle-ci de son foncier à un nouvel opérateur économique, la SCI LUCIA, génère et implique le réaménagement complet des hectares dédiés jusqu'à récemment (et pour une petite partie jusqu'en 2022) aux activités productives du précédent propriétaire.

En parallèle, la communauté d'agglomération Val Parisis (CAVP) a initié, dès 2018, une étude de redynamisation des ZAE de Beauchamp-ouest, des Marcots à Pierrelaye, des Châtaigniers et du Chêne-Bocquet à Taverny, celles-ci constituant un arc économique commun qui inclut également la ZAE des Ecouardes à Taverny, la ZAE des Meuniers à Bessancourt et le secteur économique sis dans cette commune à la confluence des RD411 et RD911. Elle entend, avec les autres collectivités concernées, mettre en œuvre les recommandations de cette étude, parmi lesquelles la nécessité de désenclaver le site ex-3M.

La commune de Beauchamp, très mobilisée avec la CAVP sur la défense de l'activité économique et de l'emploi sur le site "Beauchamp-nord", a veillé à concrétiser cet attachement dans son nouveau PLU.

■ Le diagnostic établi par les collectivités et partagé par la SCI LUCIA démontre que le développement économique du secteur ex-3M nécessite un complet désenclavement et un accès direct, via la RD411 toute proche, à l'A15 et à l'A115. La ville de Beauchamp est également très attentive à ce que la ré-industrialisation du site se déroule dans les conditions les plus satisfaisantes en matière notamment de circulation, de service, de qualité de vie des espaces publics et n'entraîne aucune conséquence négative induite pour les quartiers d'habitat proches.

L'aménagement, à partir du Chemin de Pontoise à Saint Prix, partiellement viabilisé, et situé pour moitié sur les territoires des communes de Taverny et de Beauchamp, d'une voie de liaison à double-sens de format PL et d'un nouveau carrefour sur la RD411, sous forme d'un rond-point (qui ne constitue pas l'un des objets de la présente convention, il est placé sous maîtrise d'ouvrage du conseil départemental du Val d'Oise), est dès lors apparue comme une évidente nécessité.

Au regard de ses compétences en matière de développement économique, la voie publique de desserte sera placée sous maîtrise d'ouvrage de la communauté d'agglomération. Le traitement du carrefour (rond-point), dans un second temps, fera l'objet d'une convention de co-financement distincte.

Tel est l'objet des articles 1, 3, 4 et 5 de la présente convention.

■ Dans le même ordre d'esprit, la communauté d'agglomération et la ville de Beauchamp sont très attachées à ce que l'avenue de l'Égalité, qui borde sur la rive sud le périmètre de cette convention et des parcelles acquises par la SCI LUCIA, soit à terme reliée à la RD411 et à la rue des Marcots, à Pierrelaye (ZAE des Marcots). Tel est l'objet de la participation foncière de l'opérateur prévue par l'article 6.2, 2^{ème} alinéa, au profit de la commune de Beauchamp.

■ Par ailleurs, la commune et la CAVP sont très désireuses que les boisements existants, qui entourent le périmètre économique de l'opération menée par la SCI LUCIA, soient régénérés, aménagés et entretenus, au profit notamment des 2500 salariés annoncés. Tel est l'objet de la participation financière et foncière de l'opérateur prévues par l'article 6.3 de la présente convention.

■ Enfin, la ville est particulièrement attentive au niveau des services qui seront proposés aux entreprises qui s'installeront sur le nouveau parc d'entreprises et à leurs salariés, cette question étant essentielle en termes de compétitivité. Aussi, est-il prévu dans la présente convention une participation financière de l'opérateur à la commune afin de favoriser la création d'une crèche inter-entreprises.

Ceci exposé, il est prévu la présente convention de projet urbain partenarial, selon les clauses et conditions qui suivent.

ARTICLE 1 : NATURE DE LA CONVENTION, PERIMETRE ET OBJETS

■ En application de l'article L 332-11-3 du Code de l'urbanisme, lorsqu'une ou plusieurs opérations d'aménagement ou de construction nécessitent la réalisation d'équipements autres que les équipements propres mentionnés à l'article L 332-15, le ou les propriétaires des terrains, le ou les aménageurs et le ou les constructeurs peuvent conclure avec les collectivités maîtres d'ouvrage des équipements et/ou compétentes en matière de plan local d'urbanisme, une convention de projet urbain partenarial prévoyant la prise en charge financière de tout ou partie de ces équipements.

En application de l'article susvisé du code de l'urbanisme et compte tenu des besoins en équipements publics induits par le projet, la Communauté d'Agglomération Val Parisis a décidé de réaliser un équipement public nécessaire au projet d'aménagement et d'en faire supporter la quotité qui lui revient à l'opérateur, dans la même temporalité que la réalisation des travaux, c'est-à-dire sans décalage de mobilisation des participations. Il s'agit de l'actuel Chemin de Pontoise à Saint-Prix, partiellement viabilisé et appelé à devenir une voie PL à double sens.

Par la présente convention et pour permettre la mise en œuvre du programme de réaménagement et de reconstruction, la SCI LUCIA s'engage en conséquence à participer au coût des équipements publics nécessaires en versant une contribution sous forme financière et sous forme d'apport de terrains en nature. Cette convention a notamment pour objet de déterminer le montant et les modalités de paiement de cette participation, s'agissant du Chemin de Pontoise à Saint-Prix.

■ Les collectivités ont, en outre, veillé, conformément à la jurisprudence (CE 19 juin 2017 - n° 405546) et aux dispositions réglementaires (Circulaire du 18 juin 2013 relative à la réforme de la fiscalité de l'aménagement - NOR : 2013/12, 10 juillet 2013) qu'il existe des contreparties suffisantes à la perte de recettes fiscales induite par la signature de la convention.

Cette convention entraînera en effet de plein droit l'exonération pendant 5 ans de la part communale de la taxe d'aménagement pour l'opérateur. La présente convention restera valable quel que soit le montant définitif calculé de la part communale de la taxe d'aménagement.

Pour ce faire, l'opérateur cédera également, à la ville de Beauchamp et à l'euro symbolique :

- Une parcelle boisée de 48.856 m2 (pointe Barrachin) à des fins d'ouverture au public d'un vaste espace boisé,
- Une parcelle de 853 m2 pour assurer à terme la jonction entre l'avenue de l'Egalité et la RD411.

En outre, il accordera à la communauté d'agglomération une participation financière relative à l'aménagement et à l'ouverture au public de futur parc Barrachin ainsi qu'une participation financière à la commune de Beauchamp relative à l'ouverture et au fonctionnement d'une crèche de 300 m2 de surfaces de plancher.

Le périmètre d'application de la présente convention est délimité par le plan cadastral joint en annexe n°1.

La partie économique de ce périmètre est divisée en deux lots aux temporalités d'aménagement successives et voisines : à l'ouest du périmètre, le lot A d'une superficie en zonage UI de 9,8 hectares et à l'est le lot B d'une superficie en zonage UI de 8,4 hectares (annexe n°1).

Le périmètre fixé par la présente convention de projet urbain partenarial sera reporté en annexe au PLU de la commune.

ARTICLE 2 : PERIMETRE DE L'OPERATION D'AMENAGEMENT MENEES PAR L'OPERATEUR

Comme indiqué dans le préambule, l'opération d'aménagement économique menée par l'opérateur, qui justifie la conclusion de la présente convention, est la démolition totale, le réaménagement et la reconstruction d'un parc d'activités économiques sur un terrain d'assiette de près de 182.000 m2 sis à Beauchamp, inséré dans une assiette foncière plus large de près de 48 hectares. Les références cadastrales sont les suivantes :

Identification des parcelles cadastrales	Lots du projet
Parcelle AB 00033	Lot B : 18,6 ha dont 8,4 ha en UI
Parcelle AC 000584	
Parcelle AC 000292	
Parcelle AC 000294	
Parcelle AB 00028	Lot A : 29,4 ha dont 9,8 en UI
Parcelle AB 00029	
Parcelle AB 00030	
Parcelle AB 00032	
Parcelle AC 000583	
TOTAL	48 ha

Les participations foncières de l'opérateur (articles 6.1 et 6.2) concernent des parcelles incluses dans le périmètre de 48 hectares précisé ci-dessus.

Le plan parcellaire et le plan des deux lots figurent en annexe n°1.

ARTICLE 3 : VOIRIE DE DESSERTE DONT LA REALISATION EST RENDUE NECESSAIRE PAR L'OPERATION D'AMENAGEMENT

La voirie de desserte dont la réalisation est rendue nécessaire par l'opération définie à l'article 2 de la présente convention et qui répond aux besoins des futurs usagers des constructions à édifier est la suivante :

Equipement	Coût total HT	Coût total TTC	Calendrier prévisionnel démarrage et achèvement des travaux
Voirie PL double sens avec une noue ou un réseau EP, une voie verte pour les modes doux	1.279.157€	1.534.988,40€	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Accès chantier et branchement sur la voie communautaire Benoit Dubost : 1^{er} juillet 2020 ▪ Ensemble de la voirie hors enrobé de finition : 31 octobre 2020 ▪ Voirie définitive permettant l'accès PL à la RD411 : à réception des travaux du CD95

Un descriptif dudit équipement et un plan figurent en annexe n°2 de la présente convention.