



RECU EN PREFECTURE

Le 13 mars 2025

VIA DOTELEC - FAST Actes

077-217702943-20250311-0000280-DE

Délibération n°2025.00028

Environnement - Avis dans le cadre de la consultation publique sur la démarche d'étude d'impact selon l'approche équilibrée de l'aéroport de Paris Charles de Gaulle

Séance du 11 mars 2025

Département de la Seine et Marne

Arrondissement de Meaux

Canton de Mitry-Mory

Nombre de Conseillers Municipaux

en exercice : 32

présents : 23

absents excusés représentés : 4

absents excusés non représentés : 5

L'an deux mille vingt-cinq, le 11 mars, le Conseil municipal, dûment convoqué le 05 mars, s'est réuni à Salle Jacques Prévert 20 rue Biesta à 20 heures 30, sous la présidence de Mme Charlotte BLANDIOT-FARIDE, Maire.

PRESENTS :

Mme Charlotte BLANDIOT-FARIDE, M. Franck SUREAU, Mme Julie MOREL, M. Mohamed KACHOUR, Mme Mélanie ZEDE, M. Farid DJABALI, Mme Laure GREUZAT, M. Abdelaziz MOUSSA, Mme Florence AUDONNET, Mme Audrey CHARIFI ALAOUI, M. Guy DARAGON, M. Luc MARION, M. Malik GUEYE, Mme Louise DELABY, M. Benoît PENEZ, Mme Catherine AMARI, Mme Hélène BATHOSSE, M. Thierry TARQUIN, Mme Marianne MARGATE, Mme Dorothee TOPALOVIC, M. Sylvain BERNARD, M. Zakarya ARBAOUI, M. Jacques DURIN

ABSENTS EXCUSÉS REPRESENTÉS :

Mme Josiane MARCOUD donne pouvoir à Mme Julie MOREL, M. Smaïn TAHAR donne pouvoir à M. Franck SUREAU, Mme Christine DELSAUX donne pouvoir à M. Thierry TARQUIN, M. Hamé SOUKOUNA donne pouvoir à M. Mohamed KACHOUR

ABSENTS EXCUSÉS NON REPRESENTÉS :

M. Gérard GAUTHIER, Mme Houria ATTLANE, M. Laurent PRUGNEAU, M. William GALLÉ, Mme Marie Sherlyne FLEURIUS

SECRETAIRE DE SEANCE : Mme Audrey CHARIFI ALAOUI

Hôtel de Ville
Secrétariat général
11/13, rue Paul
Vaillant-Couturier
77297 MITRY-MORY
Tél : 01 60 21 61 10
Fax : 01 60 21 61 48

www.mitry-mory.net
info@mitry-mory.net

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

Délibération n° 2025.00028

Environnement - Avis dans le cadre de la consultation publique sur la démarche d'étude d'impact selon l'approche équilibrée de l'aéroport de Paris Charles de Gaulle

En application de la directive 2002/49/CE du 25 juin 2002 un plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) est élaboré pour chaque plateforme aéroportuaire recevant plus de 50 000 mouvements annuels.

Le PPBE répond à trois objectifs :

- Prévenir le bruit dans l'environnement et gérer les effets du bruit, notamment en évaluant le nombre de personnes exposées à un niveau de bruit défini et en recensant les différentes mesures prévues pour maîtriser ces nuisances.
- Réduire les niveaux de bruit généré par les activités aériennes notamment lorsque les niveaux d'exposition peuvent entraîner des effets nuisibles pour la santé humaine
- Préserver la qualité de l'environnement sonore lorsqu'elle est satisfaisante.

Le Plan de Prévention du bruit dans l'environnement de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle pour la période 2022- 2026 a été approuvé par arrêté interpréfectoral du 8 juin 2023.

Ce document est constitué de cartes stratégiques du bruit (CSB) et d'un plan d'actions visant à prévenir les effets du bruit et à le réduire si nécessaire.

Ces actions sont classées dans les 4 grands piliers définis selon le concept de l'approche équilibrée :

1^{er} pilier : La réduction du bruit des avions à la source

2^{ème} pilier- La planification et la gestion de l'utilisation des sols

3^{ème} pilier- Les procédures opérationnelles d'exploitation de moindre bruit

4^{ème} pilier : Les restrictions d'exploitation qui ne sont mises en œuvre que lorsque les objectifs de bruit ne peuvent être atteints par les trois autres piliers.

Le préfet du Val d'Oise a été désigné autorité compétente en application du décret du 16 mai 2023 pour conduire une étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) afin de déterminer si la mise en œuvre des trois premiers piliers suffit à atteindre les objectifs de réduction du bruit autour de la plateforme de Paris-Charles de Gaulle.

L'objectif de réduction du bruit retenu sur la période de jour est de diminuer d'un tiers la population fortement gênée (indicateur sanitaire HA) et sur la période de nuit de réduire de moitié la population dont le sommeil est fortement perturbé (indicateur sanitaire HSD).

L'horizon de l'étude d'impact a été fixé à 2030.

Il a été tenu compte :

- des hypothèses de trafic communiquées par ADP soit 522 000 mouvements annuels
- de la modernisation des flottes annoncées par les compagnies aériennes.
- le rééquilibrage de l'utilisation de nuit des doublets avec un report de trafic sur le doublet nord (actuellement le doublet sud est utilisé à hauteur de 59% la nuit contre 41 % pour le doublet nord) et une configuration d'utilisation des pistes également équilibrée (la répartition actuelle est de 58% en face à l'Ouest et 42% face à l'Est)

Les premiers résultats de l'EIAE concluent à l'insuffisance des mesures prévues par les trois premiers piliers et à la nécessité de mettre en œuvre de nouvelles mesures de restrictions d'exploitation de la plateforme pour atteindre les objectifs de réduction de bruit fixés par l'étude.

La présente consultation qui se déroule jusqu'au 14 mars 2025 a pour objectif de solliciter l'avis du public sur les mesures de restrictions d'exploitation à envisager. Pour orienter les réflexions des questions sont préalablement posées au public.

Actuellement les restrictions d'exploitation en place sont :

- Aucun aéronef de chapitre 3 dont la marge cumulée est inférieure à 10 EPNdb ne peut atterrir

ni quitter le point de stationnement pour décoller entre 22h00 et 6h00 heures locales
- Aucun aéronef dont le niveau de bruit certifié au point d'approche est supérieur à 104.5 EPNdB ne peut atterrir entre 0h30 et 5h29,
-Aucun aéronef dont le niveau de bruit certifié au point de survol est supérieur à 99 EPNdB ne peut quitter le point de stationnement en vue de décoller entre 0h00 et 4h59.

Le conseil municipal est saisi pour participer à cette consultation publique compte tenu de l'impact sur la population mitryenne des nuisances sonores liées à l'exploitation de la plateforme de Paris Charles de Gaulle.

Pour mémoire en 2022 le conseil municipal avait émis un avis défavorable au projet de PPBE qui lui était soumis et avait notamment formulé plusieurs demandes en rapport avec la présente consultation.

Par ailleurs une consultation citoyenne sur les « Nuisances Aériennes, stop ou encore » organisée en mars 2024 et dont nous nous étions fait le relai auprès de la population, a démontré que 97% des personnes s'étant prononcées (50 000 participants) demandaient une réduction du trafic aérien.

Il est proposé au conseil municipal de :

Dénoncer le peu de publicité faite autour de cette consultation alors qu'1,4 million de riverains sont concernés par les nuisances sonores liées à la plateforme de Paris-Charles de Gaulle.

Regretter la technicité des indices repris dans les questions posées au public, qui sont certes réglementaires, mais incompréhensibles pour la plupart des riverains qui sont généralement non initiés en la matière. Le public ne peut correctement se prononcer sans aucune explication sur les valeurs proposées (avions de marge acoustique <12 EPNdb, <13 EPNdb, <14 EPNdb, < 15 EPNdb, <16 EPNdb, <17 EPNdb ; niveaux de bruit entre 104.5 EPNdb et 97). Il aurait été utile que des tableaux de concordance comportant la catégorie d'avions concernés par les marges acoustiques indiquées dans la consultation soient joints à cette dernière et que l'actuelle répartition des catégories d'avions sur une journée type soient spécifiées pour éclairer le public.

Demander pour les mesures des trois premiers piliers :

- La poursuite de l'augmentation du taux d'emport par avion
- Une répartition équilibrée du trafic entre le doublet nord et le doublet sud sur l'ensemble de la journée et pas uniquement la nuit comme proposé par l'étude d'impact
- Le maintien du décollage face aux vents. En effet le décollage par vent arrière entraînerait une majoration des nuisances sonores pour les populations survolées
- La mise en place de la descente continue généralisée
- La mise en révision du Plan de Gêne Sonore qui date de 2013 afin qu'il tienne compte de la réalité des nuisances sonores subies par les riverains, liées tant à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle et à l'aéroport du Bourget

- Une modification législative des limites du PGS afin qu'elles correspondent aux courbes du PEB. En effet, des normes d'isolation acoustique sont imposées en zone D du PEB. Ce secteur devrait dès lors, donner droit à une aide à l'insonorisation au titre du Plan de Gêne Sonore pour les bâtiments anciens.
- Une modification législative permettant de pouvoir de nouveau présenter au dispositif d'aide à l'insonorisation les logements qui ont fait l'objet d'une aide à l'insonorisation au début du dispositif (1993), les normes d'isolation applicables à l'époque n'étant plus conformes aux normes actuelles.

- La prise en compte, pour l'élaboration du PGS, d'indicateurs de bruit plus représentatifs de la gêne sonore subie par les riverains.

Pour le 4^{ème} pilier demander :

- Un plafonnement du trafic sur Paris-Charles de Gaulle à 440 000 mouvements annuels

- L'instauration d'un plafonnement du trafic nocturne de Paris-Charles de Gaulle à 30 000 mouvements annuels dès le 1^{er} janvier 2026 entre 22h00 et 6h00 avec une réduction progressive de ces vols de nuit pour arriver à un couvre-feu total dans ce créneau à échéance

2031 afin de réduire fortement les nuisances nocturnes subies par les riverains de la plateforme.

Dans ce cadre, il est demandé la mise en œuvre :

- de l'interdiction des arrivées entre 22 h00 et 6h00 pour les avions présentant un niveau de bruit certifié, au point dit d'approche, supérieur à 97 EPNdB à partir du 1^{er} janvier 2026 pour aboutir à la généralisation de cette interdiction sur l'ensemble de la journée à échéance 2031.
- de l'interdiction des départs de 22 h00 à 6h00 pour les avions présentant un niveau de bruit certifié, au point dit de survol, supérieur à 90 EPNdB à partir du 1^{er} janvier 2026 pour aboutir à la généralisation de cette interdiction sur l'ensemble de la journée à échéance 2031.

Le Conseil municipal ;

Sur le rapport et la proposition de Monsieur Benoit PENEZ, Conseiller municipal, délégué à l'environnement ;

Vu la note explicative de synthèse ;

Vu le code de l'environnement et notamment ses articles L. 572-1 à 11 et R. 572-1 à R.572-12 ;

Vu le code de l'urbanisme et notamment son article R112-5 ;

Vu la délibération du Conseil Municipal de Mitry-Mory n°2022.0015 en date du 15 mars 2022 portant sur le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de Paris Charles de Gaulle 2022-2026 ;

Vu l'étude DEBATS ;

Vu les cartographies du bruit et le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de Paris Charles de Gaulle 2022-2026 approuvés par arrêté interpréfectoral du 8 juin 2023 ;

Considérant les 4 grands piliers définis dans le cadre du concept de l'approche équilibrée

- 1- La réduction du bruit des avions à la source
- 2- La planification et la gestion de l'utilisation des sols
- 3 -Les procédures opérationnelles d'exploitation de moindre bruit
- 4 - Et en dernier recours les restrictions d'exploitation.

Considérant l'étude d'impact selon l'approche équilibrée, actuellement en cours, lancée sous l'égide de monsieur le Préfet du Val d'Oise ;

Considérant les premières conclusions de cette étude d'impact faisant apparaître que les seules mesures des trois premiers piliers ne suffiront pas à atteindre, les objectifs de réduction du bruit fixé par l'étude ;

Considérant la nécessité d'activer le 4^{ème} pilier visant à mettre en œuvre des mesures de restrictions d'exploitation de l'aéroport de Paris Charles de Gaulle pour atteindre ces objectifs ;

Considérant la consultation publique sur la démarche d'étude d'impact selon l'approche équilibrée de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle portant notamment sur des propositions de restrictions d'exploitation de l'aéroport de Paris Charles de Gaulle ;

Considérant les nuisances notamment nocturnes subies par les riverains de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle ;

Considérant les conclusions de l'étude nationale Discussion sur les Effets du Bruit des Aéronefs Touchant la Santé (DEBATS) qui démontre que « l'exposition au bruit des avions a des effets délétères sur l'état de santé perçu, la santé psychologique, la gêne, la quantité et la qualité du sommeil et les systèmes endocrinien et cardiovasculaire. Cette augmentation de l'exposition au bruit est associée également à une mortalité plus élevée par maladie cardiovasculaire » ;

Considérant la réglementation européenne qui impose aux compagnies aériennes de faire décoller des avions à vide pour conserver les créneaux qui leur sont attribués dans les

aéroports ;

Vu l'avis favorable de la Commission aménagement du 03 mars 2025 ;

DELIBERE **A l'unanimité**

DENONCE le peu de publicité faite autour de cette consultation alors qu'1,4 million de riverains sont concernés par les nuisances sonores liées à la plateforme de Paris-Charles de Gaulle.

REGRETTE la technicité des indices repris dans les questions posées au public, qui sont certes réglementaires, mais incompréhensibles pour la plupart des riverains qui sont généralement non-initiés en la matière. Le public ne peut correctement se prononcer sans aucune explication sur les valeurs proposées (avions de marge acoustique <12 EPNdb, <13 EPNdb, <14 EPNdb, < 15 EPNdb, <16 EPNdb, <17 EPNdb ; niveaux de bruit entre 104.5 EPNdb et 97). Il aurait été utile que des tableaux de concordance comportant la catégorie d'avions concernés par les marges acoustiques indiquées dans la consultation soient joints à cette dernière et que l'actuelle répartition des catégories d'avions sur une journée type soient spécifiées pour éclairer le public.

DEMANDE pour les mesures des trois premiers piliers :

- La poursuite de l'augmentation du taux d'emport par avion
- Une répartition équilibrée du trafic entre le doublet nord et le doublet sud sur l'ensemble de la journée et pas uniquement la nuit comme proposé par l'étude d'impact
- Le maintien du décollage face aux vents. En effet le décollage par vent arrière entraînerait une majoration de la pollution sonore pour les populations survolées
- La mise en place de la descente continue généralisée
- La mise en révision du Plan de Gêne Sonore qui date de 2013 afin qu'il tienne compte de la réalité des nuisances sonores subies par les riverains, liées tant à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle et à l'aéroport du Bourget
- Une modification législative des limites du PGS afin qu'elles correspondent aux courbes du PEB. En effet, des normes d'isolation acoustique sont imposées en zone D du PEB. Ce secteur devrait dès lors, donner droit à une aide à l'insonorisation au titre du Plan de Gêne Sonore pour les bâtiments anciens.
- Une modification législative permettant de pouvoir de nouveau présenter au dispositif d'aide à l'insonorisation, les logements qui ont fait l'objet de cette aide au début du dispositif (1993), les normes d'isolation applicables à l'époque n'étant plus conformes aux normes actuelles.
- La prise en compte, pour l'élaboration du PGS, d'indicateurs de bruit plus représentatifs de la gêne sonore subie par les riverains.

DEMANDE pour le 4^{ème} pilier :

- Un plafonnement du trafic sur Paris-Charles de Gaulle à 440 000 mouvements annuels
 - L'instauration d'un plafonnement du trafic nocturne de Paris-Charles de Gaulle à 30 000 mouvements annuels dès le 1^{er} janvier 2026 entre 22h00 et 6h00 avec une réduction progressive de ces vols de nuit pour arriver à un couvre-feu total dans ce créneau à échéance 2031 afin de réduire fortement les nuisances nocturnes subies par les riverains de la plateforme.
- Dans ce cadre, il est demandé la mise en œuvre :
- de l'interdiction des arrivées entre 22 h00 et 6h00 pour les avions présentant un niveau de bruit certifié, au point dit d'approche, supérieur à 97 EPNdB à partir du 1^{er} janvier 2026 pour aboutir à la généralisation de cette interdiction sur l'ensemble de la journée à échéance 2031.
 - de l'interdiction des départs de 22 h00 à 6h00 pour les avions présentant un niveau

de bruit certifié, au point dit de survol, supérieur à 90 EPNdB à partir du 1^{er} janvier 2026 pour aboutir à la généralisation de cette interdiction sur l'ensemble de la journée à échéance 2031.

Et ont, les membres présents, signé au registre.
Pour extrait conforme,

Charlotte BLANDIOT-FARIDE

Maire de Mitry-Mory

Audrey CHARIFI ALAOUI

Secrétaire de séance

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours auprès du Tribunal Administratif de Melun dans un délai de deux mois à compter de son affichage et de sa transmission au contrôle de légalité.