

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment son article L2121-29,

Vu la directive européenne 2002/49/CE, relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement qui dispose que chaque État membre élabore, tous les 5 ans, pour chacun de ses aéroports civils recevant un trafic annuel supérieur à 50 000 mouvements,

Vu sa transposition en droit français et notamment l'article R112-5 du Code de l'Urbanisme, les articles L572-1 à L572-11 et R572-1 à R572-12 du Code de l'Environnement,

Vu le Règlement UE 598/2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée,

Vu la directive 2008/50/CE, concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe,

Vu le Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique,

Considérant la procédure d'adoption en cours du projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle pour la période 2022-2026,

Considérant l'élaboration en cours des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) d'Orly et du Bourget pour la période 2024-2028,

Considérant qu'en 6 ans,

- Autour de l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle la population exposée à un dépassement de la valeur limite d'exposition Lden55 (journée) a augmenté de 23% et la population exposée à un dépassement de la valeur limite d'exposition Lnight50 (nuit) a augmenté de 80%,
- Autour de l'aéroport d'Orly, la population exposée à un dépassement de la valeur limite d'exposition Lden55 (journée) a augmenté de 34% et la population exposée à un dépassement de la valeur limite d'exposition Lnight50 (nuit) a augmenté de 91%,

Considérant qu'1,9 millions Franciliens riverains d'Orly, Roissy et le Bourget sont exposés à un niveau de bruit aérien supérieur aux valeurs-guide de l'OMS au-delà desquelles les atteintes à la santé et au sommeil sont avérées,

Considérant qu'aucun objectif de réduction du bruit aérien et du nombre d'habitants impactés n'est fixé dans les projets de PPBE

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 que le 4^{ème} pilier de l'approche équilibrée doit être mis en œuvre de manière concomitante aux trois premiers piliers compte tenu de l'augmentation du bruit constaté autour des trois aéroports majeurs franciliens,

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 l'étude de Bruitparif « Impacts sanitaires du bruit des transports dans la zone dense de la région Ile-de-France », démontrant que les populations exposées au bruit aérien perdent jusqu'à 3 ans de vie en bonne santé,

Considérant le bilan des émissions polluantes en Ile-de-France établi par Airparif en octobre 2022 sur la base des données de 2019, faisant état d'une augmentation de la pollution aux oxydes d'azote émis par le trafic aérien des trois aéroports majeurs d'Ile-de-France de plus 18 % entre 2005 et 2019, pollution représentant 11% du total de la région, faisant du secteur aérien le 2^e pollueur aux oxydes d'azote d'Ile-de-France et le seul qui soit en hausse,

Considérant la nécessité de préserver la santé, l'environnement, le cadre de vie et le bien-être des populations exposées aux nuisances engendrées par la circulation aérienne,

Considérant le rapport de l'ADEME « Scénarios de transition écologique pour le secteur aérien » paru en 2022, démontrant que seule une réduction du trafic aérien en France de 13% entre 2019 et 2050 permettra au secteur aérien de réduire de 80% ses émissions de CO₂, objectif inscrit dans le cadre de la Stratégie Nationale Bas Carbone,

Considérant que le gouvernement néerlandais a pris la décision de plafonner l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol à 440 000 mouvements annuels afin d'en réduire l'es impacts sanitaires et climatiques, cet aéroport international ayant un trafic comparable à celui de Roissy-Charles de Gaulle,

Les élus réunis ce 9 mai 2023 à Paris,

Après en avoir délibéré,

DEMANDENT l'étude des mesures suivantes dans le cadre de l'application du Règlement UE 598/2014, leur adoption et leur inscription dans les PPBE, permettant de protéger les populations survolées et de réduire les nuisances engendrées, notamment :

Pour l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle :

- Le plafonnement du trafic à 440 000 mouvements annuels ;
- L'instauration d'un couvre-feu entre 22h et 6h ;

Pour l'aéroport d'Orly :

- Le plafonnement du trafic à 200 000 mouvements annuels ;
- L'allongement significatif du couvre-feu actuellement fixé de 23h30 à 6h ;

Pour l'aéroport du Bourget :

- Le plafonnement du trafic à 50 000 mouvements annuels ;
- L'instauration d'un couvre-feu entre 22h et 6h ;

Pour ces trois aéroports franciliens :

- La détermination d'objectifs de réduction du bruit aérien et du nombre d'habitants impactés, de jour comme de nuit,
- L'utilisation de nouvelles valeurs limites de L_{den45} et $L_{night40}$, recommandées par l'OMS, pour la réalisation des différents documents (CSB, Plan de gêne sonore, Plan d'Exposition au bruit).
- L'interdiction des avions les plus bruyants

Ces mesures s'imposent, tant pour la protection de la santé d'1,9 millions de franciliens survolés que pour réduire l'impact climatique du secteur aérien en France.