

COMMUNE DE MARCHEMORET
COMPT E - R E N D U S O M M A I R E

<p>Nbre de conseillers</p> <p>En exercice : 15 Présents : 10 Votants : 11</p> <p>Date de Convocation 26 / 02 / 2024</p> <p>Date d'affichage 26 / 02 / 2024</p>	<p>L'an deux mil vingt-quatre, le 9 mars à 10h30,</p> <p>Le Conseil Municipal, légalement convoqué s'est réuni à la Mairie dans la salle du Conseil Municipal de Marchémoret, en séance publique sous la Présidence de Monsieur Jean-Louis DURAND, Maire,</p> <p><u>Etaient présents</u> : Mrs DURAND Jean-Louis, GIRARD David, Mme TRAVERS Aurore, Mrs MARY Patrick, DUBIEF David, MARTINIE Antoine, Mrs COURBEBASSE Christian, Mr DEL CORPO Mario, MARLEIX Gilles, GROSJEAN Daniel.</p> <p><u>Excusés</u> : Mr NADOTTI Cédric, Mmes THOUVENIN Séverine, GALLINA Laetitia, MULLER Stéphanie.</p> <p><u>Excusés représentés</u> : Mr MOUSSA Taki donne pouvoir à Monsieur le Maire</p> <p><u>Secrétaire de séance</u> : Mr GIRARD David</p>
---	---

Monsieur le Maire propose à l'assemblée du Conseil Municipal de rajouter un point à l'ordre du jour :

*** Indemnisation -Préjudice « nid de poule »**

Monsieur le Maire propose de rajouter ce point à l'ordre du jour : point n° 3.

Le conseil municipal vote à l'unanimité.

Approbation du procès-verbal du 23 décembre 2023

Le procès-verbal de la séance du 23 décembre 2023 est approuvé à l'unanimité.

Avis de la commune de Marchémoret sur le projet du SDRIF-E dans le cadre de l'enquête publique.

Depuis novembre 2021, la Région Île-de-France a engagé l'élaboration d'un SDRIF-Environnemental. Depuis cette date la Région consulte la population, les partenaires et les collectivités.

Au terme des premières phases de concertation et d'échanges, le Conseil Régional d'Île-de-France a voté, lors de la séance du 12 juillet 2023, l'arrêt du SDRIF-E

Dans la perspective de l'enquête publique ouverte du 1^{er} février à 9h au 16 mars 12h puis de l'adoption définitive du SDRIF-E à l'été 2024, la commune de Marchémoret est invitée à donner leurs avis et observations à la Région via notamment une plateforme numérique dédiée : www.registrenumerique.fr/sdrif-e. Les contributions peuvent également être envoyées par mail à l'adresse suivante : sdrif-e@mail.registre-numerique.fr

Pour rappel, les communes de la CCPMF ont été consultées par un courriel du 21 septembre pour recueillir leurs observations sur le projet de SDRIF-E arrêté (6 communes ont répondu au courriel, 4 d'entre elles ont émis des observations, une n'a pas de remarque et une émet un avis favorable).

Pour conclure, la communauté de communes insiste sur le besoin pour les communes et la collectivité de bénéficier de possibilités de secteurs de développement pour les années à venir. D'une part, il est à rappeler que la CCPMF a perdu depuis le 1^{er} janvier 2016 près de 95% de ses ressources fiscales économiques, liées au démantèlement du territoire (perte de 17 communes autour de la plateforme aéroportuaire de Roissy Charles de Gaulle), ressources qui présidaient au financement des intercommunalités au moment de leur création. Sans ces ressources, la CCPMF doit pourtant chercher d'autres financements pour satisfaire les besoins de sa population (toujours grandissante) sans peser sur la fiscalité des ménages. Pour se faire il convient que la collectivité développe son action économique de sorte qu'elle puisse poursuivre son engagement pour la préservation de l'environnement et pour la transition écologique à savoir : la mise en œuvre de son Plan Climat Air Energie Territorial, son Projet Alimentaire Territorial, la mise en œuvre de la collecte des biodéchets et la mise en place de la Redevance Incitative des Déchets Ménagers, le déploiement de France Service, de la santé, et des structures de petite enfance.

Ainsi, il est indispensable pour la commune de Marchémoret, que le nouveau SDRIF-E prenne en compte tous ces enjeux économiques et écologiques, pour que le territoire puisse profiter de nouvelles possibilités de développement pour les années à venir afin de pérenniser le développement de ses équipements, de ses services et de ses actions en faveur de l'environnement. C'est pourquoi la CCPMF renouvelle instamment l'ensemble de ses demandes initiales, argumentées dans le présent document.

Monsieur le Maire propose à l'assemblée de partager l'avis de la CCPMF, et concernant la commune de redemander :

- La matérialisation de la liaison Marchémoret – Saint-Pathus sur la carte du SDRIF-E.

En effet, il s'agit d'un aménagement d'enjeu départemental (bassin de près de 20 000 habitants, futur rond-point pour la ZAE de Noëfort en 2025) qui ne peut pas être supportée presque exclusivement par la commune rurale de Marchémoret.

Cette liaison permettra de développer l'attractivité de la ZAE de Noëfort, améliorer son accessibilité depuis la Nationale 2 sans emprunter de zone urbaine (enjeu sécuritaire du fait de l'augmentation du trafic des poids-lourds) et aussi réduire les distances (échangeur Plessis-Belleville). Cela se traduit par la matérialisation de la liaison Marchémoret – Saint-Pathus sur la carte, et sa comptabilisation dans l'enveloppe départementale ou régionale.

Après concertation, Monsieur le Maire propose à l'assemblée :

d'émettre les mêmes observations et remarques que la CCPMF dans sa délibération 017-2024 adoptée le 26 février 2024, annexée et précise que la présente délibération et ses annexes, seront transmises à madame la Présidente du Conseil Régional d'Île-de-France dans le cadre de l'enquête publique du SDRIF-E.

Le conseil municipal vote à l'unanimité.

Vœu relatif à l'étude d'impact par approche équilibrée (EIAE) de l'aéroport de Roissy Charles-De-Gaulle.

En 2022, les trois aéroports du groupe ADP ont généré en Ile-de-France quelques 56 milliards d'euros de chiffre d'affaires, 28 milliards d'euros en termes de PIB et génèrent plus de 210 000 emplois (en équivalent temps plein ETP) dont près de 120 000 emplois directs sur les plateformes aéroportuaires (étude cabinet BDO).

L'impact de l'activité économique liée aux aéroports franciliens est considérable pour les territoires :

- retombées économiques et attractivité ;
- emplois directs et indirects ;
- bénéfices liés aux contributions du tourisme international ;
- image nationale et rayonnement pour le territoire...

Dans ce contexte, les habitants de la communauté de communes Plaines et Monts de France (CCPMF) ont la chance de disposer à proximité immédiate de leur territoire, du plus grand aéroport d'Europe continentale, moteur de développement économique et d'attractivité. Depuis 50 ans, l'aéroport et le territoire se sont développés ensemble et à ce jour 1 actif sur 10 travaille sur la plateforme aéroportuaire.

Au-delà, plus de 17 000 habitants de la Seine-et-Marne bénéficient d'un emploi sur l'une des plateformes aéroportuaires.

Pour exemple, FedEx, qui a fait de Paris-CDG son hub européen, emploie près de 1 210 salariés dans le nord de la Seine-et-Marne, soit un impact financier estimé à 73 millions d'euros pour le département.

Une étude montre que, pour un emploi créé par FedEx en Ile-de-France, 4 emplois sont générés au niveau de la région.

Pour sa part, Air France représente près de 40 000 emplois directs sur Paris-CDG et constitue le premier employeur privé en Ile-de-France.

Près de 6 000 seino-et-marnais sont employés par Air France, et pour la seule année 2023, le groupe a réalisé environ 6 000 recrutements.

Selon une étude de 2019, l'activité du Groupe Air France représente dans la Région plus de 3% du PIB, avec 1.6 milliards de recettes fiscales directes et indirectes et plus de 2 milliards d'euros d'achats.

L'activité de l'aéroport n'est néanmoins pas sans nuisance, et son développement doit s'accompagner de la recherche d'une stricte maîtrise de ses impacts.

Environ 1.9 million de Franciliens riverains des plateformes sont potentiellement exposés aux nuisances sonores générées par Les activités aéroportuaires.

La législation et la réglementation françaises en matière de nuisances sonores autour des aéroports se fondent sur « l'approche équilibrée », définie par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) qui repose sur 4 piliers :

1. La réduction du bruit à la source par l'utilisation d'aéronefs plus silencieux
2. La planification et la gestion de l'utilisation des sols autour des aérodromes
3. L'utilisation de procédures opérationnelles d'atténuation du bruit
4. Les restrictions d'exploitation en dernier recours.

Cette approche vise à atteindre un objectif de réduction des nuisances sonores tout en tenant compte de l'importance du maintien et du développement de l'activité aéroportuaire pour le tissu économique des territoires.

C'est pourquoi, les restrictions d'exploitation (plafonnement, couvre-feu...) ne doivent être mises en œuvre qu'en dernier recours et après avoir étudié l'impact sur les conséquences économiques et sur l'emploi.

De fait, elles ciblent essentiellement les compagnies basées localement donc participant à l'attractivité économique des territoires environnants et créatrices d'emploi.

En affaiblissant ces compagnies par des mesures de restrictions d'exploitation, on leur retire des moyens de moderniser leur flotte et donc de réduire le bruit à la source. Le groupe Air France investit à ce titre environ 1.5 milliard d'euros par an pour renouveler les flottes d'Air France et de Transavia permettant à chaque avion neuf de réduire l'empreinte sonore de 35 à 50% par rapport aux anciens modèles.

Depuis mai 2023, le préfet du département du Val d'Oise, désigné par le ministre des Transports, est l'autorité compétente chargée d'assurer la conduite des études d'impact des nuisances sonores aéroportuaires (1). A ce titre, une étude d'impact (EIAE) pour l'aéroport Paris Charles de Gaulle est actuellement pilotée par le préfet du Val d'Oise, elle doit être finalisée pour mai 2024.

(1) Un règlement de 2014 impose aux plus grands aéroports européens de réaliser une « étude d'approche équilibrée » consistant à examiner tous les leviers possibles pour réduire les nuisances sonores cette étude initialement menée par la DGAC. L'est désormais par le préfet de département désigné par le ministre des Transports.

Ainsi, il a été demandé au conseil communautaire d'émettre le vœu que l'Etat et son représentant territorial veille à ce que l'étude soit conduite de manière équilibrée pour mettre en œuvre plusieurs mesures en vue de réduire les nuisances sonores engendrées par les trois aéroports majeurs d'Ile-de-France pour la protection de la santé des riverains, sans réduire leur activité pour créer les conditions d'une transformation vertueuse, écologique et pérenne des activités aéroportuaires qui contribuent au dynamisme économique des territoires et à l'emploi :

- La réalisation d'études d'impact par approche équilibrée (EIAE) conformément aux principes qui orientent cette démarche, à savoir [l'identification des leviers de réduction issus des trois premiers piliers encore non exploités ou perfectibles, et leur pleine activation avant le recours éventuel aux restrictions d'exploitation.
- L'exécution de ces études dans un esprit de conciliation entre toutes les parties prenantes à l'appui d'une méthode cohérente, fondée sur des objectifs partagés, un suivi impartial et sans orientation a priori quant aux mesures à privilégier.
- La stricte mise en œuvre des règles de limitation de l'activité de nuit actuellement en vigueur (couver-feu à Orly et au Bourget, limitation de l'activité nocturne à Roissy) à travers la délivrance de dérogation en cas de risque pour la sécurité uniquement.
- La définition d'objectifs précis de réduction de l'empreinte sonore sur le fondement d'une observation scientifique ainsi que l'inscription de ces objectifs dans les prochains Plans de Prévention du Bruit de l'Environnement (PPBE).
- La pleine exploitation des gains possibles et imputables aux réductions du bruit à la source soit :
 - d'une part, à travers l'accélération du renouvellement échelonné des flottes des opérateurs sur ces plateformes par des appareils moins consommateurs en carburant et ayant une empreinte sonore réduite qui devrait bénéficier de dispositif de soutien de la part de l'Etat ;
 - et d'autre part en interdisant les avions les plus bruyants.
- La généralisation des procédures dites d'éco-pilotage telle que la descente continue, une technique d'approche qui permet une sollicitation minimale et continue des moteurs en amont de l'atterrissage et dont la mise en œuvre devrait être une priorité du Gouvernement.
- Une révision des modalités d'utilisation de la Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes (TSNA) dont l'objet est l'insonorisation des logements les plus exposés, et cela entre autres, à travers l'augmentation à 100% du taux d'indemnisation permettant l'inclusion des ménages les plus fragiles ainsi que l'élargissement des populations éligibles à ces aides.

Après concertation, Monsieur le Maire propose à l'assemblée :

- d'émettre le vœu que l'Etat et son représentant territorial veille à ce que l'étude soit conduite de manière équilibrée pour mettre en œuvre plusieurs mesures en vue de réduire les nuisances sonores engendrées par les trois aéroports majeurs d'Ile-de-France pour la protection de la santé des riverains, sans réduire leur activité pour créer les conditions d'une transformation vertueuse, écologique et pérenne des activités aéroportuaires qui contribuent au dynamisme économique des territoires et à l'emploi.

Le conseil municipal vote à l'unanimité.

Questions diverses

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 12h00.