



D I R A P

**Défense des Intérêts des Riverains de l'Aérodrome
de Pontoise-Cormeilles en Vexin**

Association 1901 enregistrée en sous préfecture de Pontoise n°10231

Siège social : Mairie 95810 Epiais Rhus

Adresse postale : Dirap 10 rue Jean Perrin 95450 ABLEIGES

Site : <http://dirap.org> e mail : dirap@dirap.org

Ableiges, le 6 mars 2011

Enquête publique Modification trajectoires de Roissy.

Argumentaire contre le projet de modification permanente de la circulation aérienne des procédures d'approche aux instruments de l'aérodrome de Paris –Charles de Gaulle.

La DIRAP (association de défense des intérêts des riverains de l'aérodrome de Pontoise / Cormeilles en Vexin), conformément à l'objet de l'association, a analysé le projet présenté par la DGAC / DSNA ci-dessus référencé.

La DIRAP donne un avis DEFAVORABLE au projet.

Ce dossier argumente en 7 thèmes l'avis donné par la DIRAP

- 1- Une présentation incomplète et fallacieuse du dossier d'enquête qui, malgré le choix d'indicateurs « adhoc » pour présenter une réduction des nuisances, ne résiste pas à l'analyse qui dévoile le peu d'amélioration pour les populations.
- 2- L' émergence, un autre indicateur issu des réglementations des nuisances de voisinage et des installations industrielles classées, qui donne une autre conclusion : les nuisances vont augmenter pour les populations !
- 3- Un projet incohérent avec la logique d'aménagement du territoire .
- 4- Un projet qui ne prend en compte que les nuisances de l'activité Roissy et qui néglige les autres nuisances : aviation de loisir des aérodromes, nœuds de circulation, voies ferrées etc... incohérent avec les dispositions pour éliminer les points noirs.
- 5- La porte ouverte à l'augmentation des nuisances futures si l'activité de Roissy n'est pas maîtrisée.
- 6- Une « double peine » accentuée pour le Vexin et les riverains de l'aérodrome de Pontoise /Cormeilles
- 7- Les décisions politiques à prendre pour vraiment réduire les nuisances pour toutes les populations

1- Une présentation incomplète et fallacieuse du dossier d'enquête qui, malgré le choix d'indicateurs « adhoc » pour présenter une réduction des nuisances, ne résiste pas à l'analyse qui dévoile le peu d'amélioration pour les populations.

Le projet s'inscrit dans le cadre de l'objectif de la loi Grenelle de l'environnement « d'une réduction à horizon 2020 de 50% du bruit perçu » et « en matière de navigation aérienne, de faire baisser le bruit au voisinage des aéroports par optimisation des procédures d'approche et de décollage des avions. »

La DGAC a simulé le projet pour comparer la situation actuelle et la situation future, en estimant la variation « de bruit perçu » avec l'indicateur de référence Lden.

Indicateur Lden

Le dossier indique page 35 que « le Lden, indicateur de référence, ne fait pas apparaître de différence notable ».

Autres indicateurs

« Afin de donner des éléments de comparaison, la DGAC a donc développé des indicateurs complémentaires validés par l'ACNUSA. » dossier page 35

Notamment, pour l'indicateur NA-65 : le dossier indique p 35 « Le niveau sonore de référence, retenu pour cet indicateur et recommandé par l'ACNUSA, est de 65 décibels : NA65. Il est généralement admis que ce seuil représente le niveau sonore qui couvre une conversation. »

La justification est « mince » !

L'indicateur Emergence pourtant utilisé dans les réglementations de nuisances de voisinage et des installations classées industrielles n'est pas utilisé !

On verra dans le chapitre EMERGENCE, qu'il a pourtant une réelle justification pour mesurer les nuisances sonores dans les zones calmes à bruit de fond faible, et qu'il est utilisé par Bruit Parif.

Indicateur de densité de survol : populations concernées par plus de 30 vols

Indicateur NA 65 - 25 : populations survolées par plus de 25 vols dont le bruit est de 65 décibel (au moins)

Indicateur NA 68 - 25 : populations survolées par plus de 25 vols dont le bruit est de 68 décibel (au moins)

La DGAC a alors décidé d'utiliser ces autres indicateurs (**non officiels**), et de comptabiliser les populations concernées par ces indicateurs AVANT et APRES.

Les résultats sont présentés en détail dans l'étude.

On note que les populations sont très majoritairement concernées par la procédure d'approche face à l'est.

Tableau 2 : Synthèse Paris-Charles de Gaulle - Face à l'est

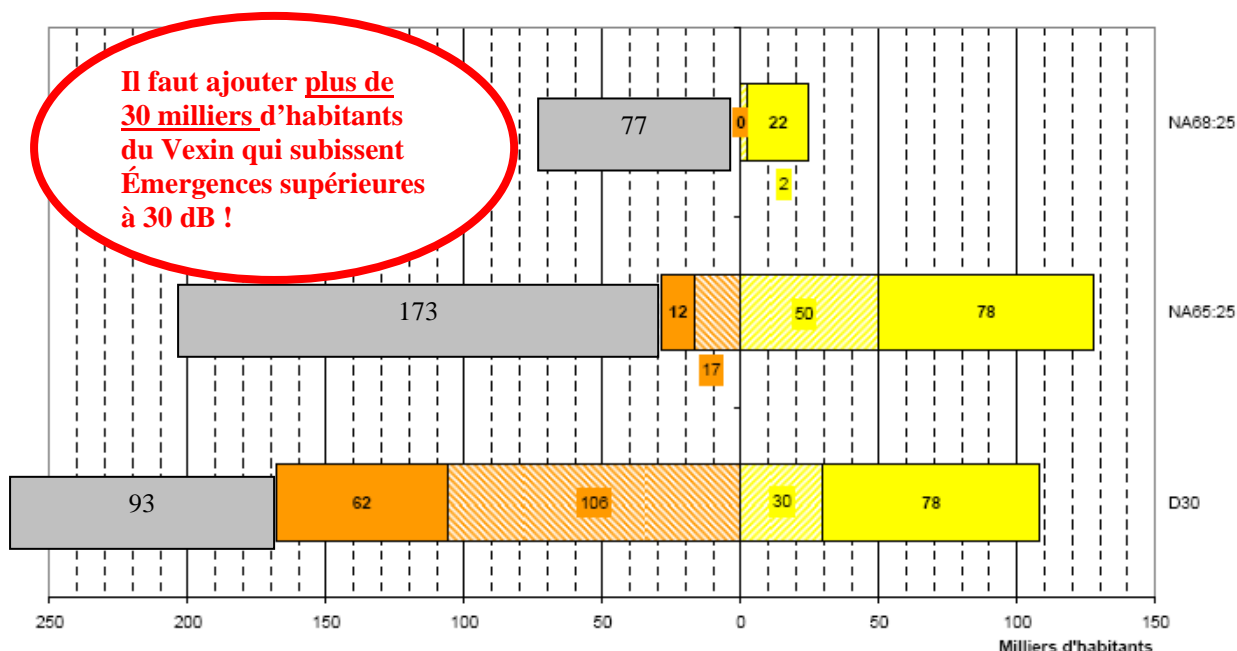
	Procédure actuelle	Procédure envisagée	Variation	Population concernée par la procédure actuelle qui ne sera plus concernée par la procédure envisagée	Population non concernée par la procédure actuelle qui sera concernée par la procédure envisagée	Population concernée par la procédure actuelle et la procédure envisagée dont les conditions de survol évoluent	Dont population pour laquelle il y a diminution de l'indicateur	Dont population pour laquelle il y a augmentation de l'indicateur
Zones survolées par au moins 30 avions par jour en dessous de 1981 mètres (D30)	214 171	197 788	-16 383	78 194	61 811	135 977	29 785	106 192
Zones concernées par au moins 25 événements sonores supérieurs à 65 dB (NA65 :25)	144 231	78 810	-65 421	77 786	12 365	66 445	49 858	16 587
Zones concernées par au moins 25 événements sonores supérieurs à 68 dB (NA68 :25)	24 492	2 414	- 22 078	22 078	0	2 414	2 414	0

Tableau 7 : Synthèse Paris-Charles de Gaulle - Face à l'ouest

	Procédure actuelle	Procédure envisagée	Variation	Population concernée par la procédure actuelle qui ne sera plus concernée par la procédure envisagée	Population non concernée par la procédure actuelle qui sera concernée par la procédure envisagée	Population concernée par la procédure actuelle et la procédure envisagée dont les conditions de survol évoluent	Dont population pour laquelle il y a diminution de l'indicateur	Dont population pour laquelle il y a augmentation de l'indicateur
Zones survolées par au moins 30 avions par jour en dessous de 1981 mètres (D30)	15 052	10 381	- 4 671	9 664	4 993	5 388	432	4 956
Zones concernées par au moins 25 événements sonores supérieurs à 65 dB (NA65 :25)	12 763	5 096	- 7 667	7 948	281	4 815	2 825	1 990
Zones concernées par au moins 25 événements sonores supérieurs à 68 dB (NA68 :25)	3 318	1 517	- 1 801	1 801	0	1 517	1 517	0

Et la conclusion résumée de l'étude de la DGAC est qu'il y a plus de populations qui voient s'améliorer la situation : (on donne ici face à l'est – en milliers d'habitants)

- les zones colorées en jaune = amélioration (MIEUX)
- les zones colorées en orange = détérioration (PIRE)
- pour voir la signification des zones grises voir ci-dessous.



I--- Population Sans amélioration ou PIRE -----I I-Popu. Avec amélioration --I

Mais la DGAC ne prend pas en compte les populations qui ne voient rien s'améliorer car la procédure définie ne relève pas le niveau de vol au-dessus d'elles. Elles sont donc exclues de l'analyse, comme elles sont exclues de la réduction de nuisance !

On présente sur le schéma ci-dessus, en gris, les populations qui ne voit rien s'améliorer, (on trouve ces données sur les schémas Indicateur D30 p 10 du Fascicule **mais elles ne sont bizarrement pas reprises** dans les tableaux récapitulatifs !)

Cela permet de tirer d'autres conclusions de l'étude, à savoir :

Indicateur densité de survols D30 (seule les populations concernées par plus de 30 vols sont prises en compte) :

Résultat pour configuration face à l'Est : sur 307 000 habitants, 262 000 soit **85%** voient une situation **maintenue ou aggravée.**

Indicateur NA 65 - 25 : populations survolées par plus de 25 vols dont le bruit est de 65 décibel.
Résultat pour configuration face à l'Est : sur 317 000 habitants, 202 000 soit **64%** voient une situation **maintenue ou aggravée.**

Indicateur NA 68 - 25 : populations survolées par plus de 25 vols dont le bruit est de 68 décibel.
Résultat pour configuration face à l'Est : sur 101 000 habitants, 77 000 soit **76%** voient une situation **maintenue ou aggravée.**

La présentation fallacieuse laissant supposer une amélioration pour près de 100% des populations pour les indicateurs NA- 65 et NA- 68 est dévoilée !

La réalité, c'est qu'une majorité des populations ne verra pas la situation s'améliorer !

Et que les populations des zones calmes nouvellement survolées vont subir des nuisances importantes du fait des fortes émergences des bruits des avions en zones à faible bruit de fond. (voir chapitre Emergence).

Concernant le Vexin, c'est plus de 30 000 habitants qui subiront ces émergences.

Et aucun des villages du Vexin n'est comptabilisé dans l'enquête !

Annexe :

Tableau des populations survolées en fonction de l'indicateur Bilan (p16 fascicule)

Le calcul en % de la DGAC ne prend pas en compte les populations pour lesquelles la modification de trajectoire ne peut pas apporter d'amélioration. Exclues !

La réalité est qu'une majorité de populations ne voit pas les nuisances se réduire !

Indicateur	Indicateur Survols > 30/jour			Indicateur NA 65 - 25			Indicateur NA 68 - 25		
	Population	Mieux	Pire+Idem	Population	Mieux	Pire+Idem	Population	Mieux	Pire+Idem
Configuration face à l'Est									
Population pour laquelle rien ne change ("Exclus")	93 000		93 000	173 000		173 000	77 000		77 000
Population survolée avant et pas après	78 000	78 000		81 000	81 000		22 000	22 000	
Population survolée après et pas avant			62 000			16 000			0
Population survolée avant et après avec mieux	30 000	30 000		50 000	50 000		2 000	2 000	
Population survolée avant et après avec pire	107 000		107 000	13 000		13 000	0		0
Totaux (habitants)	308 000	108 000	262 000	317 000	131 000	202 000	101 000	24 000	77 000
En % de population "avant"	100%	35%	85%	100%	41%	64%	100%	24%	76%

Calcul DGAC : du graphe p 16 - fascicule	Calcul DGAC		Calcul DGAC		Calcul DGAC	
	Brute	Nette	Brute	Nette	Brute	Nette
En % de population "avant" hors "Exclus" (différence Mieux - Pire)	7%	-28%	45%	71%	92%	100%

Annexe :

LOI no 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement (1)

II. – L'Etat veillera à ce que les voyageurs disposent pour leurs déplacements en France et en Europe et pour la desserte des plates-formes de correspondance aérienne d'offres ferroviaires plus performantes constituant des alternatives au transport aérien.

A cette fin, la connexion des grandes plates-formes aéroportuaires avec le réseau ferroviaire à grande vitesse sera améliorée.

La création de nouveaux aéroports sera limitée aux cas de déplacement de trafic pour des raisons environnementales. La desserte des aéroports par les transports collectifs sera encouragée.

Afin de lutter contre les nuisances sonores autour des aéroports, l'Etat continuera à soutenir la maîtrise de l'urbanisation aux abords de ces équipements et veillera au financement nécessaire de l'aide à l'insonorisation des constructions des riverains qui repose sur le principe du pollueur-payeur. Il assurera la transparence de l'information relative aux nuisances engendrées par le transport aérien. Des dispositifs de sanction renforcés seront institués afin de faire respecter la réglementation environnementale par les compagnies aériennes.

En matière de navigation aérienne, l'objectif est, d'une part, de faire baisser le bruit au voisinage des aéroports par optimisation des procédures d'approche et de décollage des avions et, d'autre part, d'abaisser la consommation de carburant et les émissions de dioxyde de carbone dans un objectif de moindre impact environnemental en réduisant les distances parcourues par les avions et en réduisant les temps d'attente et de roulage.

A cet effet, la France contribuera à la mise en place du ciel unique européen en soutenant la création d'un bloc d'espace aérien fonctionnel commun avec les Etats voisins de la Communauté européenne et en participant, pour un montant pouvant s'élever à 200 millions d'euros sur sept ans, au développement du futur système européen de navigation aérienne, notamment au programme de recherche dénommé SESAR.

En coordination avec les entreprises du secteur aérien, l'Etat intensifiera l'effort de recherche dans le domaine de l'aéronautique civile.

A l'horizon 2020, les objectifs retenus sont une réduction par passager kilomètre de 50 % de la consommation de carburant et des émissions de dioxyde de carbone des avions, une réduction de 80 % des émissions d'oxydes d'azote et **une réduction de 50 % du bruit perçu**.

La France soutiendra l'objectif d'inclusion des émissions de gaz à effet de serre du transport aérien dans le système de marchés de quotas d'émissions, dans le respect des réglementations et conventions internationales.

2- L' émergence, un autre indicateur issu des réglementations des nuisances de voisinage et des installations industrielles classées, qui donne une autre conclusion : les nuisances vont augmenter pour les populations !

L' émergence mesure l' écart entre un bruit et le niveau sonore habituel (bruit de fond).

Il est utilisé pour caractériser la gêne sonore dans la réglementation relative aux bruits de voisinage et la réglementation des installations classées.

Pour mémoire, en journée, au dessus d' une émergence de 5 dB, il y a infraction. Si le bruit est mesuré sur période courte (de une à 5 mn), la tolérance passe à 10 dB.

On peut donc considérer qu' une émergence de + 10 dB est une gêne.

Bruit Paris a fait des mesures en 2009 et 2010 sur plusieurs communes en utilisant l' indicateur NA 65 (nombre de vols par jour de bruit supérieur à 65 dB) et en mesurant le nombre d' émergences (par exemple supérieures à 20 dB ou 35 dB).

Les résultats sont les suivants : (voir fiches Bruit Paris en annexe)

	PEB Roissy		Bruit Fond	NA 65	Emergence >20 dB	Emergence >35 dB
Goussainville	zone B	urbain	45 dB	105 vols	51 vols	0 vols
Vauréal	hors zone	semi-urbain	35 dB	18 vols	34 vols	1 vols
Mériel	hors zone	rural	32 dB	9 vols	37 vols	7 vols

On note que pour des communes situées en zone avec bruit de fond faible, comme Mériel ou les villages du Vexin, la gêne provoquée par les émergences est très importante bien que l' indicateur NA 65 soit faible.

Il faut donc aussi utiliser cet indicateur pour mesurer la nuisance sonore que subissent les populations.

- Considérant que les nuisances sonores ont été estimées, notamment, sur la base de l' indicateur NA65 dont la pertinence est ainsi justifié par le DGAC : « *Le niveau sonore de référence, retenu pour cet indicateur et recommandé par l' ACNUSA, est de 65 décibels : NA65. Il est généralement admis que ce seuil représente le niveau sonore qui couvre une conversation.* »
- Considérant que l' émergence est un indicateur de nuisance sonore, dont la pertinence est autrement plus établie en regard de son utilisation, en vue de sanctions, par la réglementation des nuisances de voisinage et la réglementation des installations industrielles classée ; que cet indicateur est pris en compte par Bruit Paris pour mesurer les nuisances relatives au bruit des avions que subissent les populations,
- Considérant que les nuisances déplacées sur de nouvelles populations survolées, en terme de nombre d' émergences, n' ont ni été analysées ni donc prises en compte,
- Considérant que pour le Vexin, c' est plus de 30 000 habitants qui subiront ces émergences,

le projet ne peut pas être accepté en l' état.

Voir annexes : Fiches de résultats mesures de Bruit Paris
GOUSSAINVILLE_SURVOL_EST_ A 2010.pdf ; MERIEL_SURVOL_OUEST_ A 2010.pdf ;
VAUREAL_SURVOL_EST_ A 2010.pdf

3- Un projet incohérent avec la logique d'aménagement du territoire .

Le choix de vie des populations :

Le projet de modification des trajectoires implique un report des vols sur des populations habitant dans des zones calmes.

Or ces populations ont fait le choix de s'éloigner des nuisances sonores des villes et de la proximité des aéroports, se privant d'équipement publics, médicaux, ou de loisir proche et supportant les conditions de transport public (pas toujours optimisé) pour se rendre au travail.

Elles ont souvent investi localement en fonction du contexte connu à la date de leur décision et des informations recueillies auprès des administrations compétentes.

Il est inadmissible que ces populations soient maintenant exposées à des nuisances sonores induites par une modification du contexte.

De plus, dans les zones calmes éloignées des villes ou des aérodromes, les nuisances seront d'autant plus fortement ressenties que l'écart de niveau sonore des survols avec le bruit de fond ambiant est important : (voir chapitre Emergence).

- un survol avec un bruit de 65dBA par rapport à au bruit de fond de 30 dBA c'est une émergence de 35 dBA !
- un survol à 55 dBA c'est encore une émergence de 25 dBA !

Le projet propose donc une augmentation des nuisances incohérente avec une logique d'aménagement du territoire qui a été proposée par le passé aux populations.

Des élus piégés par des décisions ultérieures

Par ailleurs, il est souvent fait remarqué que les élus et les administrations responsables du respect des règles d'aménagement du territoire, notamment via l'octroi de permis de construire, laissent les populations s'exposer à des nuisances ou à des risques.

Les trajectoires de Roissy ont déjà été modifiées plusieurs fois par le passé et dernièrement en 2002. A chaque fois, l'objectif est de mettre en place les conditions d'augmentation du trafic de Roissy à laquelle, nous dit-on, on ne peut pas s'opposer, car « l'Europe » a décrété « un ciel unique ouvert ».

En consultant le site de l'organisme européen EUROCONTROL, dont la mission « affichée » est la sécurisation de l'activité aérienne, on note **que la première priorité est d'assurer l'utilisation des pleines capacités des aérodromes.**

(voir le rapport annuel 2008 :

http://www.eurocontrol.int/epr/public/standard_page/AnnualReport.html).

Comment peut-on reprocher aux élus et aux administrations de prendre de mauvaises décisions d'aménagement quand on modifie par la suite régulièrement le contexte des nuisances !

Considérant qu'un aménagement durable du territoire ne peut pas souffrir de modification du contexte de nuisances par transfert des nuisances d'un territoire à un autre territoire, le projet proposé dans l'enquête publique est inacceptable.

4- Un projet qui ne prend en compte que les nuisances de l'activité Roissy et qui néglige les autres nuisances : aviation de loisir des aérodromes, nœuds de circulation, voies ferrées etc... incohérent avec les dispositions pour éliminer les points noirs.

Des communes subissent déjà des nuisances sonores et préparent, conformément aux textes relatifs à la suppression des « points noirs de bruit », des adaptations des infrastructures.

Plusieurs nuisances peuvent être déjà cumulées : proximité aérodrome, proximité voie ferroviaire, voie rapide de circulation, zone industrielle...

Le projet de modification des trajectoires est mené par la DGAC de façon indépendante des autres analyses.

Les propositions de modification des trajectoires ne prennent donc pas en compte les nuisances cumulées subies par les populations, ce qui ne peut pas être acceptable.

Notamment les populations riveraines d'aérodromes subissent déjà des nuisances importantes relatives à la circulation des appareils en circuits de piste (apprentissage pilotes). Ces nuisances sont souvent amplifiées par les non respects des circuits définis et les sanctions pour les limitées sont inexistantes.

Sur l'aérodrome de Pontoise/Corneilles des mesures de bruit et de positionnement des vols en circuit de piste réalisées en 2009 et 2010, ont permis de quantifier que **plus d'un avion sur trois ne respectait pas les circuits de circulation et survolait les villages.**

La conséquence est **une nuisance supplémentaire de près de 6 dBA !** infligée aux populations.

Pour mémoire, les silencieux installés sur certains appareils, après de nombreuses discussions avec les usagers /pilotes, permettent de réduire le bruit de 3 dBA !

Une réelle volonté de réduire les nuisances sonores subies par les populations, notamment d'Ile de France, ne doit pas se limiter à la modification des trajectoires des avions commerciaux des aéroports, qui transfère les nuisances d'une population à l'autre.

Elle doit se concrétiser également par la mise en place de moyens permettant de repérer les situations de circulation anormales des avions, tant en activité commerciale, qu'en activité de loisir, notamment dans les zones d'apprentissage de tour de piste des aérodromes.

Elle doit prévoir également l'application de sanctions suffisamment contraignantes pour dissuader le laisser-aller.

5- La porte ouverte à l'augmentation des nuisances futures si l'activité de Roissy n'est pas maîtrisée.

Toutes les modifications des trajectoires de Roissy ont eu pour objectif d'aménager la circulation aérienne pour accepter plus de trafic sur Roissy.

En consultant le site de l'organisme européen EUROCONTROL, dont la mission « affichée » est la sécurisation de l'activité aérienne, on note **que la première priorité est d'assurer l'utilisation des pleines capacités des aéroports.**

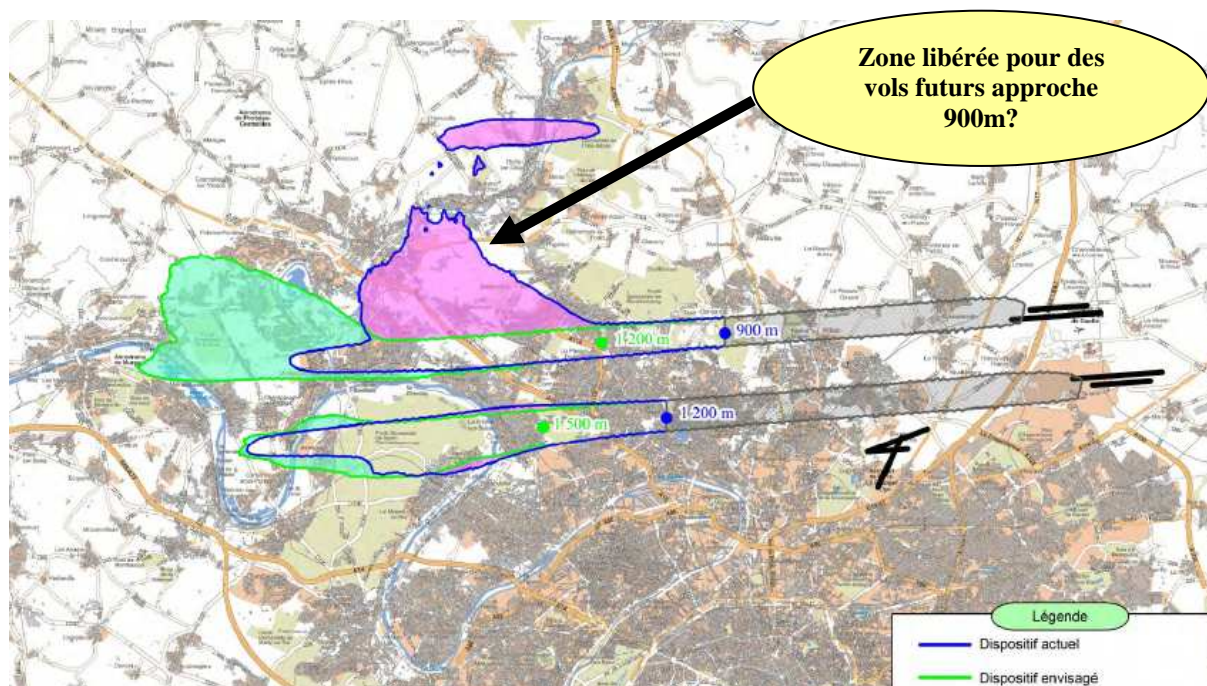
(voir le rapport annuel 2008 :

http://www.eurocontrol.int/epr/public/standard_page/AnnualReport.html).

Le projet présenté par la DGAC, même s'il n'a pas aujourd'hui l'objectif d'augmenter le trafic, **n'en libère pas moins des trajectoires à des niveaux 1200m et 900m** qui pourraient être réutilisées pour assumer l'augmentation de l'activité aérienne en Europe et en France.

Le projet de PEB de l'aéroport de Pontoise/Cormeilles de 2004 expliquait dans ses hypothèses la nécessité d'utiliser toutes les capacités disponibles sur la région parisienne.

Dans ces conditions, c'est toutes les populations de la région Ile de France qui seraient concernées par une augmentation des nuisances !



Il y a plusieurs années, les conditions de suivi des vols ont été améliorées grâce à la technologie, ainsi les distances de sécurité entre les avions ont été divisées par 2 passant de 600 m à 300 m. La distance par rapport au sol a été également réduite de 300m et à cette époque il n'y a pas eu d'enquête publique pour expliquer cette disposition.

Les argumentations et les données présentées dans le projet actuel préparent déjà celles d'un futur projet de « réutilisation » des trajectoires abandonnées (ex : 900 m pour le doublet Nord de Roissy).

Le projet actuel essaie de démontrer que la modification réduit la nuisance pour des populations et quantifie à environ 3 dBA le gain, montrant en même temps que l'indicateur officiel (le Lden) ne présente pas de variation.

Si dans le futur, l'activité de Roissy n'est pas maîtrisée, la DGAC saura expliquer que remettre des avions 300 m plus bas, comme c'était avant (... en 2010) n'augmente pas beaucoup la nuisance, puisque le Lden ne change pas, et que le nombre de personnes qui subissent des événements

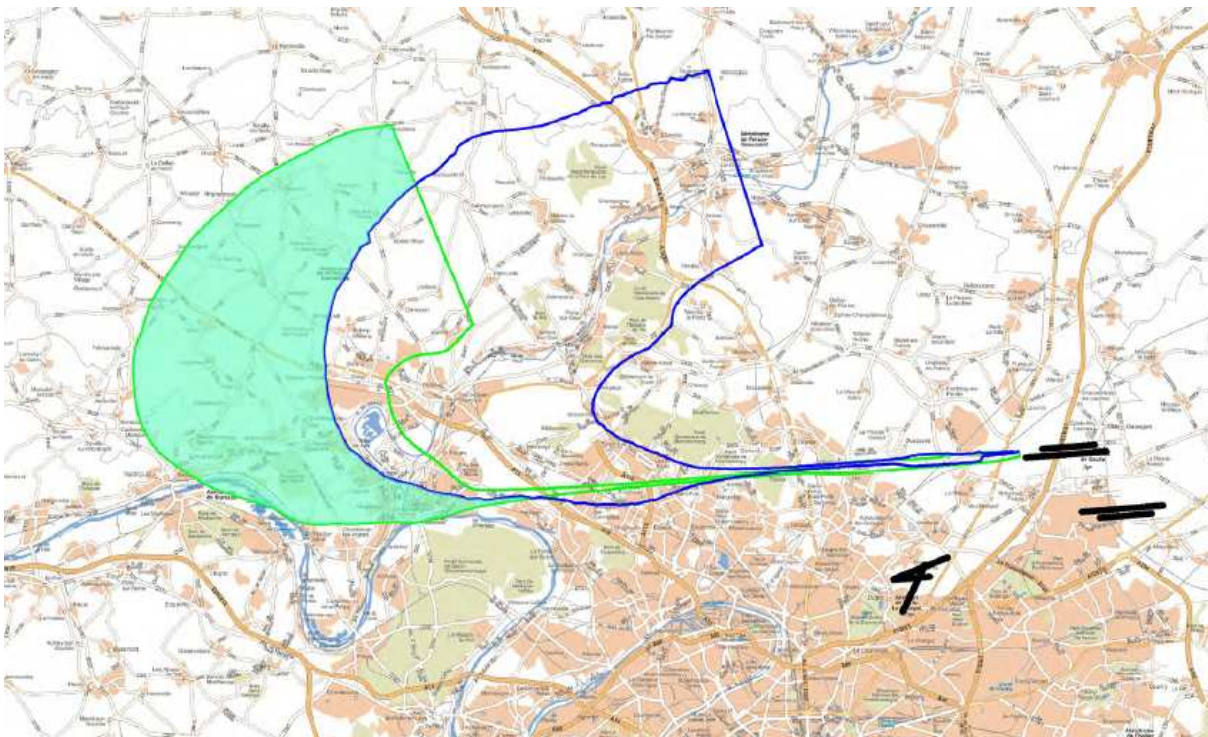
supérieurs à 65 dBA (du fait du retour de trajectoires à 900 m) est faible, donc pas déterminant face à « l'intérêt commun » que représente l'activité économique complémentaire (du fait de l'augmentation du trafic).

A la question de la Dirap si un texte interdirait le retour à l'utilisation des trajectoires à 900 m, la réponse de la DGAC a été « inutile car une enquête publique serait organisée » tout est dit!

Donc accepter le projet, c'est accepter maintenant le transfert des nuisances et préparer pour demain une augmentation des nuisances pour les populations d' Ile de France.

6- Une « double peine » accentuée pour le Vexin et les riverains de l'aérodrome de Pontoise /Cormeilles

- Les riverains de l'aérodrome de Cormeilles en Vexin subissent déjà plus de 60 000 survols d'aviation légère de niveau sonore supérieur à 60 dB, dont 30 % à niveau 65 dB sont hors des circuits de piste.
- Cette nuisance est déjà à la limite du supportable dans une région dont le bruit de fond est faible car l'émergence des bruits est importante et fortement ressentie.
- Le dossier d'enquête indique que la modification des trajectoires de Roissy implique une augmentation des survols des avions vers Roissy au-dessus d'un croissant centré sur les villages riverains de l'aérodrome de Pontoise /Cormeilles, ce qui va fortement augmenter la nuisance ressentie : c'est donc une « double peine » accentuée !

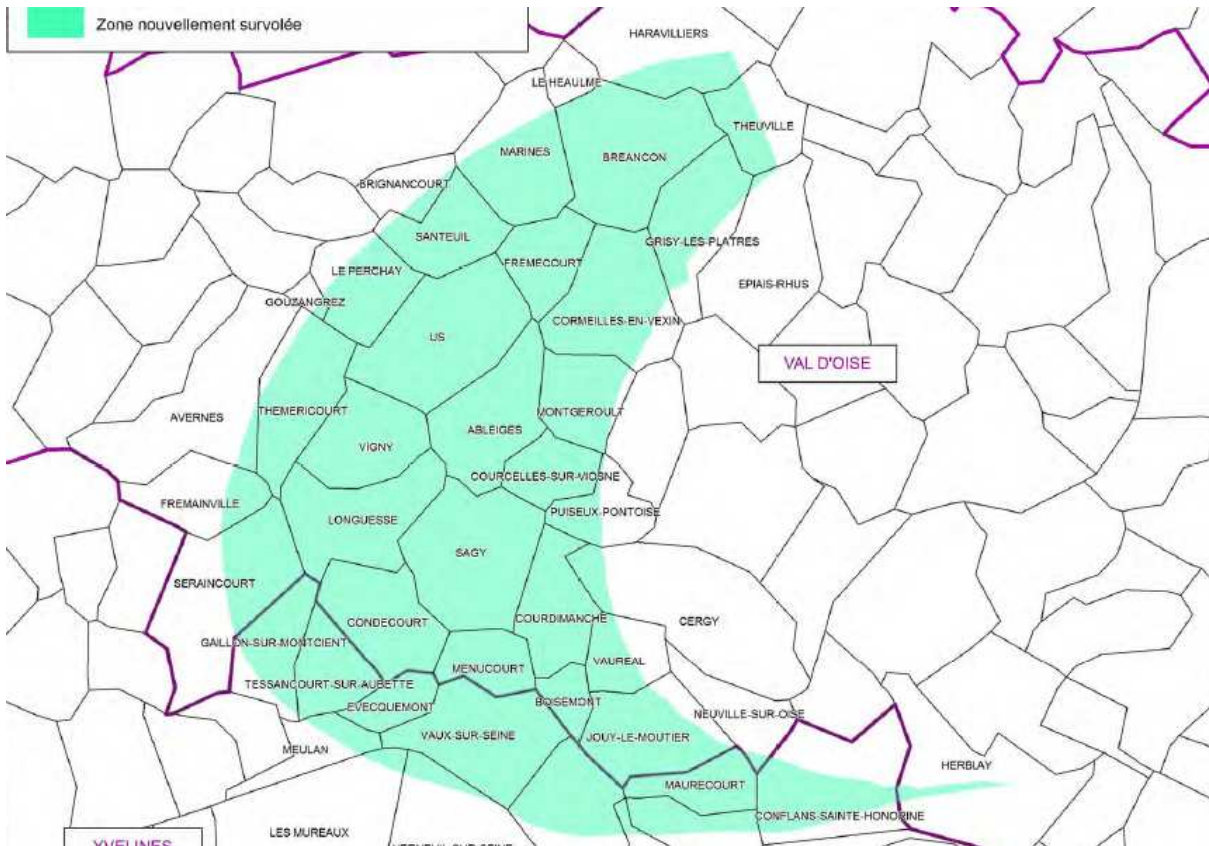


- Les éléments chiffrés (nombres de survols), ne sont pas donnés, il n'est donc pas possible d'estimer la nuisance complémentaire
- La courbe verte repère la zone dans laquelle les avions sont à moins de 1981 m, à cette hauteur les avions Roissy produisent un bruit de 60 dBA environ.
- Dans la zone, les avions vont donc émettre de 60 à 67 dBA suivant la position d'alignement sur le pallier 1200 m.

(les estimations des bruits avions ci-dessous prennent en compte l'étude DGAC du dossier : gain 3 dB par 300 m)

Vols des appareils de Roissy: Estimation bruit et émergence en zone rurale		
Hauteur (m)	Bruit (dBA)	Emergence Rurale - 30 dB - (dBA)
900	70	40
1200	67	37
1500	64	34
1800	61	31
2100	58	28

Les communes survolées :



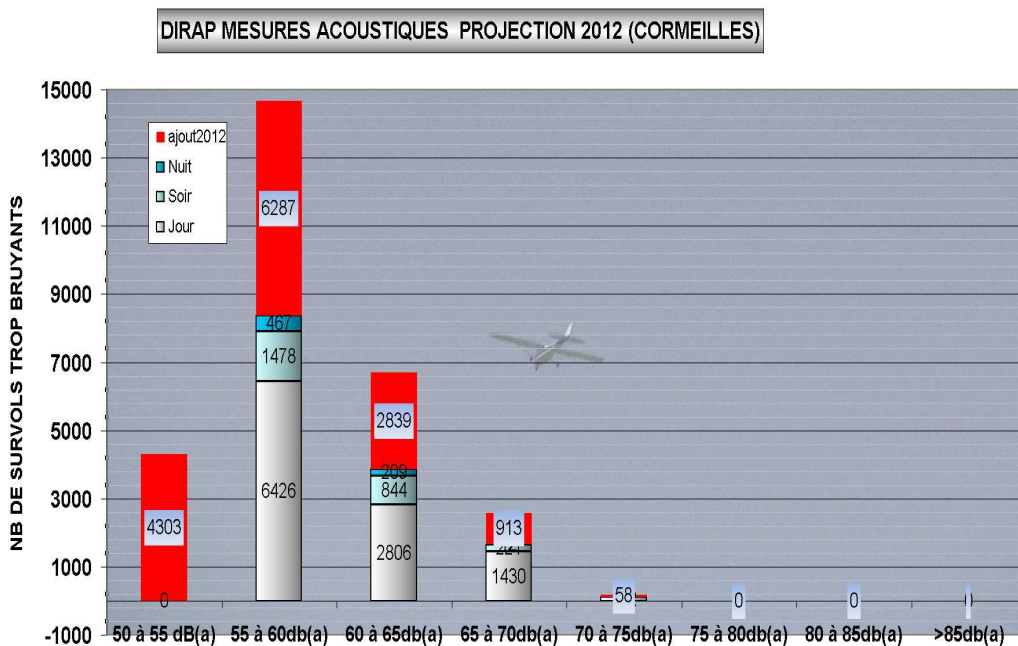
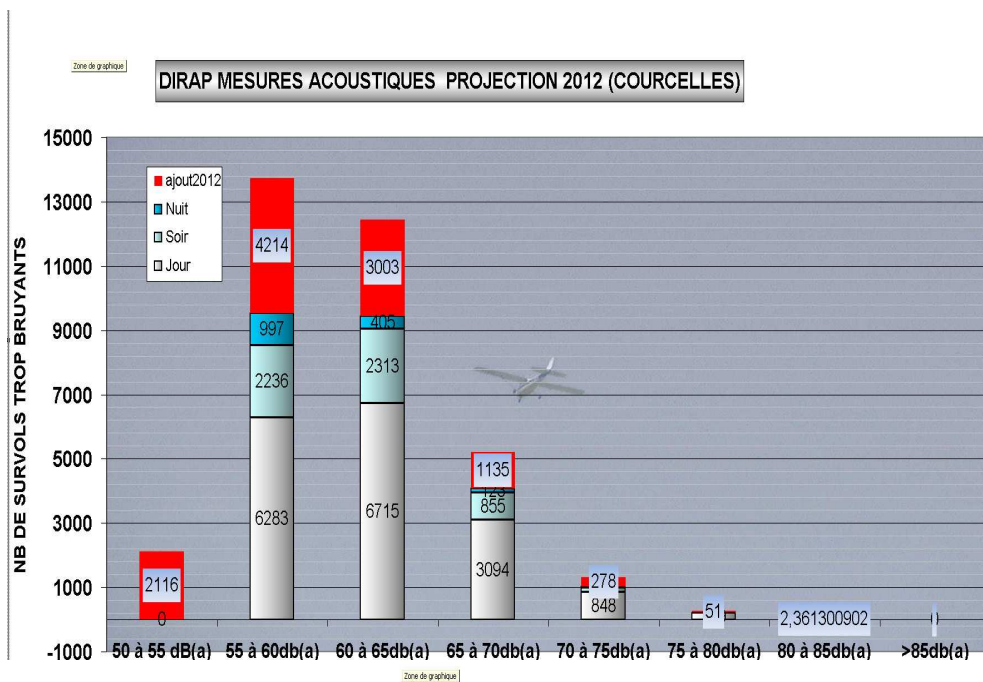
Les nuisances cumulées :

Une estimation des nuisances sonores cumulées relatives aux circulations aériennes de Roissy et de l'aérodrome de Pontoise/Cormeilles est réalisée par la DIRAP en prenant en compte :

- les surfaces des zones survolées avant et après modification, par vent d'Est (40%) et par vent d'Ouest (60%)
- le nombre moyen d'avions survolant ces zones, base des données...
- une répartition des vols en fonction des relevés des stations de mesures de bruit de la DIRAP

Visualisation de la modification pour les villages de Courcelles et Cormeilles en Vexin :

- une augmentation de 30% à 50% des survols bruyants (à plus de 60 dBA et à 65 dBA soit des émergences supérieures à 30 dBA ou 35 dBA).



7- Les décisions politiques à prendre pour vraiment réduire les nuisances pour toutes les populations

Lors de la présentation du dossier aux associations le 2 février 2011, la DGAC a rappelé ses missions ainsi que celles de la DSNA en terme d'optimisation des flux et de la sécurité de la circulation aérienne.

Elle peut intervenir dans la réduction des nuisances uniquement par l'aménagement des trajectoires, et on sait, le projet présenté le démontre une nouvelle fois, que ces aménagements ne font que reporter les nuisances d'une population à l'autre.

La DGAC précise par ailleurs que son champ d'action est limité par des réglementations nationales et internationales, et que pour les modifier, **c'est le Politique qui seul peut agir !**

La plateforme Convergence des associations d'Ile de France a rappelé maintes fois les décisions à prendre, qui restent les revendications des populations.

Pour réduire les nuisances il faut prendre les décisions politiques pour :

- réduire et à terme supprimer les vols de nuit sur une période d'au moins 8 heures consécutives
- interdire les avions bruyants,
- mettre en place des procédures dites de « descentes continues » à partir de 3000m qui relèvent fortement les trajectoires des avions au-dessus des populations actuellement survolées « en paliers »
- plafonner le nombre de vols

Une autre piste de réduction des nuisances: le relèvement de la pente de l' ILS de 3° à 4° :

La DGAC a indiqué qu'une modification de la pente de l'approche ILS de 3° à 4° (demandée par les associations) permettrait de relever les trajectoires de 300 mètres sans survol d'autres zones habitées.

La DGAC a fait remarqué que cette possibilité n'avait pas été retenue pour les raisons suivantes :

- la réglementation internationale OACI, ne permet pas d'avoir une pente supérieure à 3° sauf pour des raisons de géographie (obstacle...), c'est pourquoi les pentes des ILS de Marseille et Chambéry sont supérieures à 3°,
- une pente supérieure augmente la distance de visibilité qui permet au pilote de décider d'une manœuvre de re-décollage éventuel,
- en cas de mauvaise visibilité, l'activité de Roissy serait ainsi réduite avec un report des avions sur d'autres aéroports,
- une pente de 4° n'apporterait peut-être pas de réduction de bruit (effet de la pente sur les volets de freinage...)

Sans éluder les problèmes techniques, nous pensons que la décision d'une pente de 3° est essentiellement motivée par la volonté de ne pas réduire l'activité de Roissy lorsque la visibilité est limitée par le brouillard par exemple, car si on accepte une pente plus élevée sur d'autres aéroports, c'est qu'on sait prendre les dispositions de sécurité nécessaire.

Tout le monde est d'accord sur la priorité à la sécurité.

Mais dans le passé, les progrès techniques, ont permis de réduire la distance de sécurité entre les avions de moitié. L'utilisation des systèmes ILS a été améliorée pour sécuriser les approches et certains constructeurs affirment même qu'avec les progrès technique, il est possible de piloter un avion de ligne sans pilote !

Pourquoi dans l'activité aérienne les progrès techniques seraient uniquement mis en œuvre pour augmenter l'utilisation des capacités des aéroports, alors qu'ils peuvent permettre de réduire les nuisances occasionnées aux populations ?

Il faut donc, comme dans d'autres domaines, **des décisions politiques** pour faire modifier les règles, et **notamment relever la pente des ILS**, même si elles sont internationales et imposées par l'OACI.

On sait également que c'est souvent (malheureusement peut-on penser) par la mise en place de contraintes que l'on impose les progrès au bénéfice des populations. Cela a été le cas dans les domaines sociaux et environnementaux.

Un vrai projet de réduction des nuisances conforme à l'esprit des négociations du Grenelle de l'environnement, **ne peut pas se satisfaire d'une adaptation des trajectoires** de circulation aérienne **qui transfère les nuisances** « dans le sens de l'intérêt général », il **doit imposer rapidement et fermement un vrai plan d'action pour réduire les nuisances pour toutes les populations.**

Les indicateurs de nuisance sonore et l'émergence.

Le projet présenté ne prend pas en compte l'indicateur Emergence pour caractériser la nuisance sonore subie par les populations, notamment celles situées dans des zones calmes avec bruit de fond faible.

On a montré dans le chapitre 2 que l'Emergence est un indicateur de nuisance sonore, dont la pertinence est autrement plus établie en regard de son utilisation, en vue de sanctions, par la réglementation des nuisances de voisinage et la réglementation des installations industrielles classées ; que cet indicateur est pris en compte par Bruit Paris pour mesurer les nuisances relatives au bruit des avions que subissent les populations.

C'est là aussi une décision politique qui permettra de faire en sorte que l'indicateur Emergence soit utilisé dans le cadre des projets relatifs à l'activité aérienne ayant pour but de réduire les nuisances sonores pour les populations.