



Trafic aérien : un scandale écologique !

En accord avec l'industrie aéronautique, Nathalie Kosciusko-Morizet rallonge les trajectoires des avions atterrissant sur Orly et Roissy.

**Elle va ainsi augmenter la pollution en île de France,
pour un gain de bruit Imperceptible !**

DOSSIER

DE

PRESSE

Officiellement Nathalie Kosciusko Morizet veut relever l'altitude des avions en phase d'atterrissage pour réduire les nuisances sonores !

Sommaire

**Projet de NKM concernant le trafic aérien
en Ile de France.**

Plus de pollution en Ile de France : p3.

Des arguments trompeurs : p9.

NKM serait-elle sourde ? : p.16

Finalement pourquoi ce projet : p.20

BEAUCOUP PLUS DE POLLUTION : **UNE CERTITUDE**

Le projet prévoit de rallonger de 10 Km minimum les différentes trajectoires d'atterrissage survolant l'Ile de France.

**Un avion consomme plus de 1 000 l/100 Km (kérosène).
Près de 800 avions par jour atterrissent en moyenne sur Orly et Roissy (1 avion toute les 2 minutes).**

**Le projet de NKM, c'est pour la région parisienne,
l'équivalent chaque jour de 250 000 véhicules
supplémentaires ⁽¹⁾**

**17 000 tonnes de Kérosène/an seront gaspillées et près de
45 000 tonnes/an de CO₂ rejetés dans l'atmosphère, sans
oublier les oxydes d'azotes et particules fines responsables
de 42 000 décès/an en France ⁽²⁾**

**(1) Source : Sdrif 2006, données EGT 2001 – Trajet moyen francilien : 6.37
km/jour. Consommation 6l/100 km – total : 15 millions de véhicules/jour.**

(2) Programme Clean Oil for Europe, données pour la France.

- **Exemples d'allongement de trajectoires**

Pour Only :

ME/AMQ	Titre	Étude des propositions de réduction d'impact sonore du Parc Naturel Régional du Gâtinais français	Version	V1R0
			Du	Avril 2011

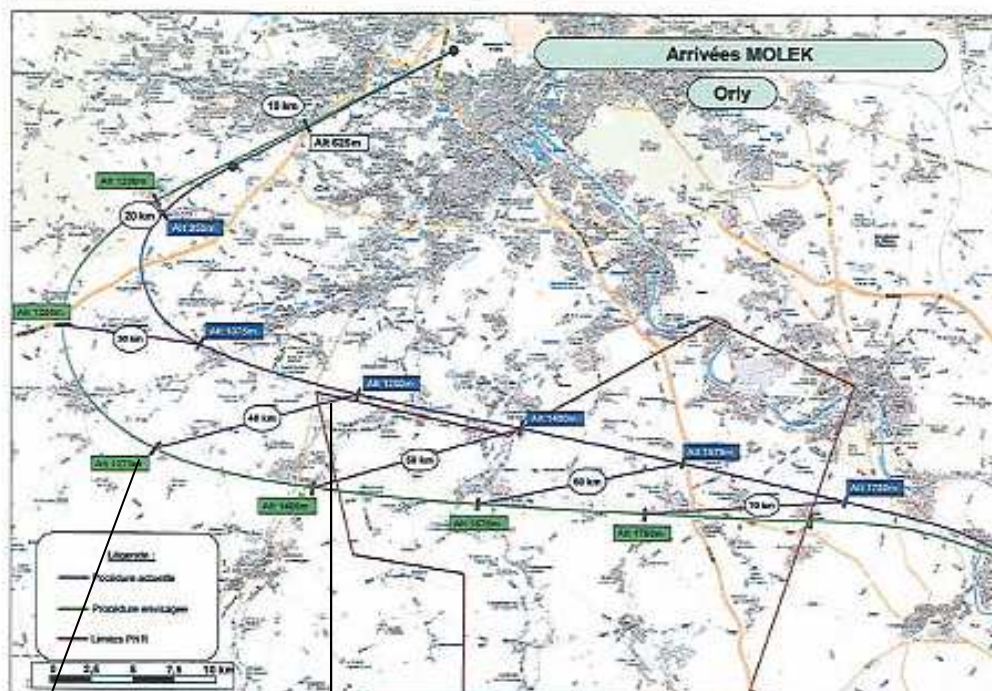


Figure 1 : Altitudes à différentes distances du seuil de piste (trajectoire moyenne arrivée Molek actuelle et envisagée)

▼ **Trajectoire actuelle (bleue)**

Nouvelle trajectoire (verte) : + 11 Km environ .

Pour Roissy :



Trajectoire actuelle

**Nouvelle
trajectoire :
+ 10 Km
environ**

• Consommation moyenne :

Source : www.apere.org

voitures est de 25 %, celui des trains de banlieue en France de 33 % et celui des avions de 70 %. Mais il ne s'agit pas là de données intangibles. En effet, ce n'est pas parce que, en moyenne, il n'y a que le

renco permettant aux voyageurs, après quelques calculs, de faire des comparaisons entre modes de transport compte tenu des conditions réelles dans lesquelles ils voyagent¹.



VOITURE (moyenne, 5 places, vitesse : 120 km/h) :

Combustible = pétrole (quantité embarquée = 30 à 70 litres)

Consommation = 8 litres pour 100 km, soit 2 litres par passager pour 100 km (pour un taux d'occupation de 80 %).



AVION (Airbus 340-600, 380 places, vitesse : 950 km/h) :

Combustible = pétrole (quantité embarquée = 194 800 litres, oui vous avez bien lu !)

Consommation = 1 100 litres pour 100 km, soit 3,6 litres par passager pour 100 km (pour un taux d'occupation de 80 %).



TRAIN (traditionnel – c'est-à-dire pas le TGV –, 800 places, vitesse : 140 km/h) :

Énergie = électricité

Consommation = 3 000 kWh pour 100 km, soit 4,7 kWh_{net} par passager pour 100 km (pour un taux d'occupation de 80 %).

Toutefois, rappelons que la production et le transport de l'électricité occasionnent des pertes. Le rendement global de production et de distribution d'électricité ne dépasse pas 25 % en général. Cela signifie une consommation d'énergie primaire de 12 000 kWh pour 100 km, soit 18,8 kWh_{net} par passager pour 100 km. Si l'électricité était produite avec du pétrole (ce qui est rarement le cas), cela représenterait 854 litres pour 100 km, c'est-à-dire 1,35 litres par passager pour 100 km.

¹ Energy & Transport in figures – Statistical pocketbook 2003, European Commission DG TREN.

² Energy and environment in the European Union, European Environment Agency, 2002.

³ La consommation d'énergie considérée dans cet article est la consommation d'énergie primaire, c'est-à-dire avant transformation. C'est combiné à la différence de valeur retenu pour le taux d'occupation, explique les différences que l'on remarquera entre les chiffres donnés ici et ceux qui figurent page 3.

« ... consommation 1 100 litres pour 100 km ... »

La consommation supplémentaire estimée dans ce dossier est approximative et calculée sur la base de deux sources d'informations et de deux modes de calcul différents concordants à 30% près.

- **Avis de l'Autorité de contrôle de nuisances
aéroportuaires sur Orly –ACNUSA (extrait) :**

Autorité indépendante nommée par le Gouvernement et les assemblées



Le Président

Paris, le 2 décembre 2010

**Avis de l'Autorité sur le projet de relèvement des altitudes d'arrivées des avions
en provenance du sud-est à destination de l'aéroport de Paris – Orly
en configuration de vent d'est**

« ...

(...)

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, l'ACNUSA considère que **ce projet ne respecte pas les engagements pris dans le cadre des travaux du Grenelle de l'Environnement** par les acteurs du transport aérien qui visent à agir en tenant compte des 3 sujets que sont, rappelons-le, : les nuisances sonores que subissent les riverains, les émissions de gaz carbonique et leur impact sur le changement climatique, les oxydes d'azote et leur impact sur la qualité de l'air local.

L'étude d'impact réalisée est de ce point de vue incomplète. Elle ne prend pas en compte la problématique air et ne tient pas compte des populations doublement survolées.

En l'état actuel du dossier présenté, l'Autorité donne donc un avis défavorable au projet et souhaite que des études complémentaires soient menées et discutées.

(...)

**« Ce projet ne respecte pas les engagements pris dans
le cadre () du Grenelle de l'Environnement ... »**

• **Bilan de l'enquête publique Roissy**

http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Rapport_CE_Roissy_Final.pdf

Avis des commissaires enquêteurs (extrait) :

« (...) En ce qui concerne la pollution chimique consécutive à l'allongement de parcours, les arguments avancés par la DGAC paraissent techniquement étayés.

Néanmoins, l'allongement de parcours entraînera une augmentation des pollutions atmosphériques (émissions de particules fines et des polluants traditionnels des moteurs d'avion). On peut en déduire que les conséquences négatives résultant du présent projet, bien que limitées, sont réelles. »

• **Calculs de surconsommation par un pilote de ligne** extrait de l'enquête publique Roissy et rapportés par l'association ONASA:

Nouvelles trajectoires aériennes d'arrivée sur Roissy Charles de Gaulle et Le Bourget

Conséquences sur la consommation de carburant :

Le relèvement de 300m de l'altitude d'approche finale entraîne sur la plupart des nouvelles arrivées un allongement (voir 2 documents joints) des trajectoires d'approche allant de 5,5Nm à 13Nm (1Nm=1,85km). Ces allongements concernent la fin d'approche initiale, à basse altitude et essentiellement en palier, là où la consommation est importante. J'évalue la surconsommation à environ **15.000 tonnes de kérosène/an** (hypothèse basse) avec les paramètres de calcul suivants :

- **800** atterrissages quotidiens pour 1600 mouvements quotidiens répartis en 1^{ère} approximation de manière égale sur chaque arrivée, et ce face à l'Ouest (60%) et face à l'Est (40%).
- Consommation pour avion type A320 (46% des types), à savoir 20kg/mn en descente et 43kg/mn en palier (180 nœuds, premiers crans de volets sortis), soit en première approximation environ **30Kg/mn** dans cette phase de vol.
- Calcul point d'entrée par point d'entrée (Lorni, Okipa,...etc).
- En attendant la publication officielle des trajectoires, estimation de celles-ci en partant des éléments du « Dossier d'enquête publique » officiel.

NB : - Cette estimation ne tient pas compte des gros porteurs (A380, B747, B777,...etc.) qui représentent 20% du trafic de CDG.

- Il faut effectuer le même calcul pour Orly, Villacoublay, Toussus-le-Noble, Beauvais.

Que représentent 15.000T? $15.000T = 15.000.000kg =$ environ **20.000.000 litres**.

Conclusion :

Rajouter à ce chiffre ceux qu'on peut calculer pour Orly et les autres terrains de la région parisienne permet de mesurer l'énorme et inadmissible gaspillage de pétrole (si cher et si précieux) que le projet gouvernemental entraînera pour un gain en bruit sinon nul, du moins contestable. Est-ce bien raisonnable ? Transformer ces milliers de tonnes de kérosène en gaz à effet de serre donnera une dimension encore plus précise de l'impact nocif de ce projet.

Mr René Chrétien, Commandant de Bord Air France à la retraite

• **Courrier du Préfet du Val-de-Marne,**
suite à l'assignation en justice de la France pour non respect de la
réglementation sur la qualité de l'air.


RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DU VAL-DE-MARNE

DIRECTION DES AFFAIRES GÉNÉRALES
ET DE L'ENVIRONNEMENT
BUREAU DES INSTALLATIONS CLASSÉES
ET DE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Créteil, le 4 AOÛT 2011

Le Préfet du Val-de-Marne
à
Mesdames et Messieurs les Maires du
département
Messieurs les Sous-préfets
d'arrondissements, pour information

OBJET : Contentieux européen sur la qualité de l'air

La qualité de l'air est un enjeu sanitaire majeur pour nos concitoyens. Les fortes concentrations de polluants atmosphériques sont en effet responsables de troubles lors des pics de pollution pour les publics sensibles (asthmatiques, enfants, personnes âgées) mais aussi de troubles chroniques qui touchent l'ensemble de la population. Le programme européen « Clean Air For Europe » estime ainsi que l'exposition de la population française aux particules fines serait responsable de 42 000 décès prématurés par an, ce qui correspond à une diminution de l'espérance de vie moyenne d'environ 8 mois.

Des progrès ont été accomplis au cours des dernières années pour diminuer les émissions de polluants atmosphériques, notamment dans l'industrie, ce qui a permis une diminution dans ce secteur de 60% des émissions de dioxyde de soufre (SO₂) et de 50% des émissions d'oxydes d'azote (NO_x) entre 2000 et 2009. Malgré ces efforts conséquents, des dépassements sont encore observés dans l'agglomération parisienne, en particulier pour les particules fines (PM₁₀) et le dioxyde d'azote (NO₂).

Après avoir notifié à la France un avis motivé à la fin de l'année 2010, la Commission Européenne a annoncé le 19 mai dernier, en application de la directive 2008/50/CE, qu'elle assignait la France devant la Cour de Justice de l'Union Européenne en raison des dépassements des seuils en PM₁₀ observés dans seize zones de son territoire. L'agglomération parisienne, à laquelle appartient votre commune, est la zone qui connaît les dépassements les plus importants. En cas de condamnation, la France devra payer une amende de plusieurs dizaines de millions d'euros ainsi qu'une astreinte journalière de plusieurs centaines de milliers d'euros jusqu'à ce que les dépassements en PM₁₀ ne soient plus constatés.

Il est donc nécessaire d'agir collectivement pour la qualité de l'air en Ile-de-France, dans le respect des compétences de chacun. L'Etat et les collectivités disposent en effet de pouvoirs réglementaires pour limiter les émissions de polluants atmosphériques.

21,75, AVENUE DU GÉNÉRAL DE LAMOLLE - 93006 CRETEIL CEDEX - 01 49 26 50 50
www.val-de-marne.pref.gouv.fr

« ... la France devra payer une amende de plusieurs dizaines de millions d'euros ainsi qu'une astreinte journalière de plusieurs centaines de milliers d'euros ... il est donc nécessaire d'agir collectivement pour la qualité de l'air ... »

MOINS DE BRUIT: DES PROPOS MENSONGERS

Si le projet est vraiment d'intérêt général, pourquoi le justifier par des propos trompeurs ?

La Loi sur le Grenelle de l'environnement du 3 Août 2009, prévoit une diminution de 50% du Bruit Perçu.

Le projet de NKM propose une diminution de bruit imperceptible selon les critères de l'association BruitParif.

Q'importe, NKM et la DGAC expliquent à qui veut les croire que leur projet divisera le bruit par 2 !

Le terme « bruit » est communément utilisé pour désigner deux concepts différents :

- 1- « **l'énergie acoustique** », qui sera divisée par deux en relevant les altitudes des avions de 900m à 1200m
- 2- « **le bruit perçu** », qui sera diminué de 2.5 dB théorique pour le même gain d'altitude (gain : $20\log(1200/900)$)

Selon l'association BruitParif, un gain inférieur à 3dB est imperceptible par l'oreille humaine.

La différence entre « l'énergie acoustique » et le « bruit perçu » est liée au phénomène physiologique de la transmission du son dans l'oreille humaine. La mesure de la sensation auditive effectivement perçue par l'oreille n'est pas liée de façon linéaire à la mesure de l'énergie acoustique.

Seul le « bruit perçu » n'a d'intérêt. La notion « d'énergie acoustique » est opportunément utilisée pour survaloriser les gains sonores et nous tromper.

La confusion entre le concept « d'énergie acoustique », qui ne présente aucun intérêt

pour les personnes survolées, et le concept de « bruit perçu » est répétitive et volontaire.

En cela, les propos de la Ministre et de la DGAC sont mensongers.

ENVIRONNEMENT

Avions, décharge, métro : les préférences

Elle reçoit à l'heure du petit déjeuner dans un bistro donnant sur la place de la basilique de Longpont. Ce jour-là, entre une visite de François Fillon dans son fief et une série d'inaugurations dans sa ville, Nathalie Kosciusko-Morizet jongle entre ses casquettes de maire UMP de Longjumeau, d'ex-députée qui garde la main sur la quatrième circonscription et de ministre de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement. Des thèmes qui s'illustrent en Essonne à travers quelques sujets polémiques. Six mois après sa promotion gouvernementale, NKM donne son point de vue sur ces dossiers qui divisent les élus du département.

Environ 400 personnes ont manifesté sous les fenêtres de votre ministère le 14 mai contre la modification des couloirs aériens. On vous accuse de déplacer les nuisances hors de votre ex-circonscription, au détriment du Sud-Essonne...

NATHALIE KOSCIUSKO-MORIZET. C'est un projet sur l'ensemble de l'Ile-de-France et même sur l'ensemble de l'Europe, où la tendance est au relèvement des trajectoires. Quand on relève de 300 m, ça permet d'avoir deux fois moins de bruit. Mais le problème, aussi bien au nord autour de Roissy qu'au sud autour d'Orly, c'est que, pour des raisons techniques, on est obligé de décaler légèrement la trajectoire. L'impact global est très nettement positif : il n'y avait pas de sens à

laisser les avions tels quels alors qu'ils pouvaient voler plus haut.

Quand les trajectoires seront-elles modifiées ?

Ce projet, qui est commun à Orly et à Roissy, doit aboutir en juin. Ensuite, il faut mettre à jour les cartes de navigation. Le changement effectif de couloirs devrait se faire entre l'automne 2011 et le printemps 2012.

Etes-vous favorable au projet de décharge géante à Saint-Escobille ?

Vous vous déclariez contre lors des régionales de 2010, mais l'Etat a bien enclenché la procédure...

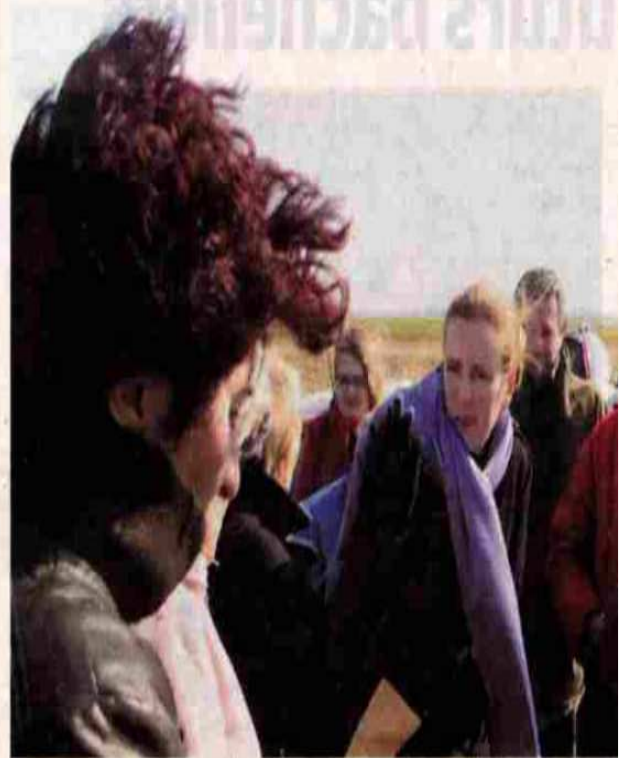
La procédure ne peut pas s'arrêter comme ça tant qu'une alternative n'est pas trouvée. Il y a un projet d'extension à Vert-le-Grand...

Ce n'est pas responsable de laisser autant de jeunes [sur le plateau de Saclay] sans transport collectif

NATHALIE KOSCIUSKO-MORIZET

... mais les habitants de Vert-le-Grand estiment qu'ils ont déjà fait des efforts en accueillant la décharge et l'usine d'incinération, et qu'il serait temps de « partager » les nuisances.

Il y a moins d'impact à Vert-le-Grand et une meilleure acceptabilité locale. Mais, pour ce faire, il faudrait déménager une entreprise. Donc, le dossier n'est pas bouclé. Je précise par ailleurs



SAINT-ESCOBILLE, MARS 2010. Tête de liste UMP en Essonne lors des élections régionales, NKM contre le projet de décharge. Aujourd'hui, elle évoque une alternative à Vert-le-Grand, mais de

que ce sujet n'est pas géré par mon ministère, mais par la préfecture.

En Essonne, les attentes sont nombreuses en matière de transports. Il y a eu beaucoup d'annonces, mais quand les choses vont-elles vraiment changer pour les usagers ?

J'ai obtenu 1,084 milliard pour la prolongation et la rénovation de l'existant, dont 380 M€ pour le RER C. On me reproche de faire du favoritisme

(NDLR : c'est la ligne qui dessert son ex-circonscription), mais c'est la deuxième ligne en nombre de voyageurs et elle a toujours été défavorisée. Elle n'a bénéficié d'aucun investissement majeur. Il faut une remise à niveau rapide. Il y a des choses simples à mettre en œuvre en matière d'accès et de confort pour donner ce que la SNCF appelle de la « robustesse », c'est-à-dire la capacité du réseau à mieux absorber les pro-

« Lorsqu'on relève de 300 mètres, ça permet d'avoir deux fois moins de bruit », NKM - Le Parisien.

Extrait d'un courrier de NKM au CNADR, le 6 Juin 2011.
(...)

Par ailleurs, pour répondre à votre interrogation sur la réduction de 3 décibels du niveau sonore, je vous confirme qu'un doublement d'énergie sonore correspond à une augmentation de 3 dB et, inversement, une réduction par deux correspond à une diminution de 3 dB.

Je vous prie de recevoir, Monsieur le Président, à l'assurance de ma considération distinguée.

Bien à vous



Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET

Extrait d'un courrier d'un courrier du CNADR à NKM, le 14 Juin 2011



Collectif
Nuisances
Aériennes
Dourdan
et sa Région

Madame La Ministre,

Merci pour votre courrier.

Att :
Mme La Ministre de
l'Ecologie
246 Boulevard Saint Germai
75006 Paris

Le 14 Juin 2011.

Les nuisances aériennes touchent près de 5 millions de franciliens.

Contrairement au Ministère des Transports Britanniques dont le projet est d'une grande précision et lisibilité, nous ne comprenons pas votre vision stratégique permettant de rattacher le projet de relevé de altitudes des avions en phase d'atterrissage à un objectif pertinent justifiant un sacrifice à un niveau l Le Grenelle de l'Environnement apparaît plus comme un prétexte que comme le fondement de votre ac

Considérer l'avis défavorable de l'ACNUSA comme un obstacle à contourner est incompréhensible.

Trois points nous troublent particulièrement :

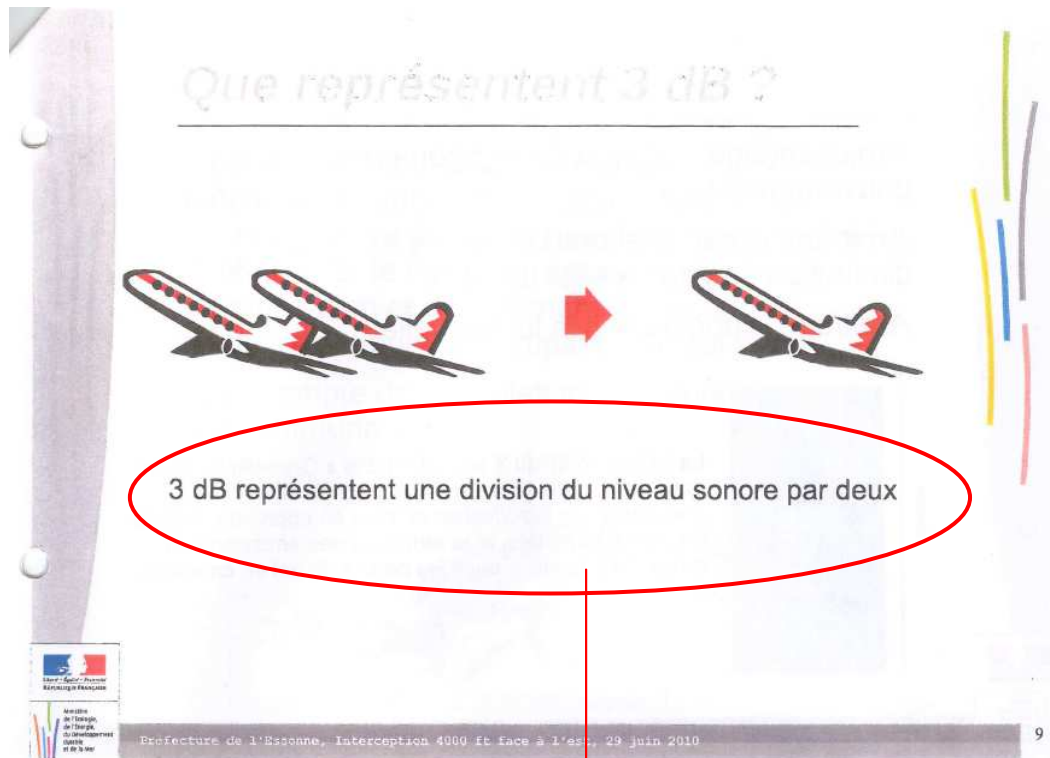
1- votre administration réitère en permanence des contre vérités techniques et propos trompeurs justifier de ses projets (1).

Cela est extrêmement grave. Nos populations ne sont pas prêtes à l'accepter et réagiront en conséquenc

Il est inacceptable de laisser entendre que relever les altitudes de 300 mètres revient à réduire le bruit p de moitié. Vous vous faites vous-même le relais de cette information. En terme de bruit, relever l'alt d'un avion de 900 m à 1200 m est équivalent à éloigner une tondeuse à gazon de 7 à 9 m. Qui ferait la différence ?

(...)

Extrait document de présentation DGAC (Présenté à toutes les réunions publiques, dont le 29 Juin 2011 par le DG de la DGAC, en présence de NKM)



... et pourtant, un gain de 3dB est imperceptible !



Perception du son

Publié sur Bruitparif, le bruit en Ile-de-France. (<http://www.bruitparif.fr>)

Pour se faire une idée de la gêne, le Centre scientifique et technique du bâtiment (CSTB) propose une analyse subjective d'une variation des niveaux de bruit.

Augmenter le niveau sonore de :	C'est multiplier le niveau sonore par :	C'est faire varier l'impression sonore :
3 dB	2	Très légèrement : on fait difficilement la différence entre deux lieux où le niveau diffère de 3 dB.
5 dB	3	Nettement : on ressent une aggravation ou on constate une amélioration lorsque le bruit augmente ou diminue de 5 dB.
10 dB	10	Comme si le bruit était deux fois plus fort.
20 dB	100	Comme si le bruit était 4 fois plus fort. Une variation de 20 dB peut réveiller ou distraire l'attention.
50 dB	100 000	Comme si le bruit était 30 fois plus fort. Une variation brutale de 50 dB fait sursauter.

Néanmoins, nous ne sommes pas tous égaux devant le bruit. Notre état physique et moral, notre patrimoine biologique, notre culture et notre histoire individuelle conditionnent notre relation au bruit. En conséquence, aucune échelle de niveau sonore ne peut donner une indication absolue de la gêne occasionnée.

Extrait site internet de l'association BruitParif - 2011

En martelant que le projet est un bon projet car le niveau sonore est divisé par deux La désinformation finit par payer, exemple :

Extrait du compte rendu de la Commission Consultative Environnement
Roissy 20 Juillet 2011

- 206 -

nous avons un intérêt commun tous ensemble pour travailler sur ces choses-là.

Nous allons continuer à travailler là-dessus. Ce n'est pas tout de suite, c'est pour cela que je mettais 2012-2015.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur le Vice-président du Conseil Général des Yvelines.

M. BEL (CG Yvelines).- On reprend un peu ce qu'on avait discuté la dernière fois quand nous n'avions pas le quorum.

C'est vrai qu'on était très séduit par cette opération de descente en phase directe qui, sur le plan économique, sur le plan environnemental et sur le plan financier, nous paraissait meilleur. On avait tout pour être dans le sens du développement durable et réellement d'avoir une approche.

Après en avoir bien discuté avec le Maire de Conflans qui, malheureusement, ne peut pas être des nôtres aujourd'hui. Son Député par contre est présent. Mais nous avons quand même ce problème de Conflans-Sainte-Honorine et de la région nord des Yvelines qui est beaucoup plus survolées.

C'est la raison pour laquelle nous prenons acte du fait qu'à l'évidence parmi les endroits où vous avez envie de poser une balise, nous pensons que Conflans-Sainte-Honorine en fait partie bien évidemment, on en prend acte.

On est conscient également que le fait d'avoir relevé de 300 m est déjà un progrès puisque là où effectivement il y a 300 m de plus, la trace au sol du bruit est divisée par deux. Bien entendu, dans la pente, c'est un peu moins, la trace au sol est un peu moins divisée. Néanmoins, on est tellement favorable au dossier de trace directe qu'on voudrait que ce soit préétabli cette trace directe, même si on prend un peu de recul dans le temps.

C'est la raison pour laquelle, au niveau du Département des Yvelines, on va être amené à voter contre.

M. PARENT (SNCTA). - Juste une petite question pour savoir ce que vous entendez par projet trace directe. Je ne sais pas ce que c'est.

M. BEL (CG Yvelines). - Là, on va faire un palier 300 m plus haut, mais finalement qu'est-ce qui justifie l'idée d'être simplement 300 m plus haut ?

Je crois que c'est simplement le calcul mathématique qui montre que, quand on est 300 m plus haut, la trace au sol du coup est divisée par deux. Et pourquoi ce n'est pas 400 m ? Pourquoi c'est 300 m ?

En fait, on arrive à la conclusion que plus on part de haut, moins il y a de bruit au sol. Par conséquent, un système qui partirait de bien plus haut nous permettrait d'avoir pour nos populations un résultat qu'on estime bien supérieur.

M. PARENT (SNCTA). - C'est parce que je ne comprenais pas le terme.

M. BEL (CG Yvelines). - Parce que je n'ai pas encore bien assimilé votre langage technique. Je fais tous les efforts possibles pour y arriver ! (rires)

M. VILLE (DGAC). - Mais il n'y a pas de mal et c'est en se parlant qu'on arrivera à trouver un langage commun.

M. LE PRESIDENT. - C'est le but de ces commissions.

M. VILLE (DGAC). - Sur ce que vous dites, effectivement, mais là on revient à la question à

**L'objectif du Grenelle de l'Environnement est sans
ambiguïté :**

**Il s'agit bien de réduire le bruit perçu de 50% et non
l'énergie acoustique.**

**Extrait de l'Art 12 de la loi du 3 Août 2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle de
l'Environnement**

5 août 2009	JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE	Texte 2 sur 110
-------------	---	-----------------

LOIS

LOI n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation
relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (1)

NOR : DEVX0811607L

Article 12

I. – L'objectif pour les transports de voyageurs est de diminuer l'utilisation des hydrocarbures, de réduire les émissions de gaz à effet de serre, les pollutions atmosphériques et autres nuisances et d'accroître l'efficacité énergétique, en organisant un système de transports intégré et multimodal privilégiant les transports ferroviaires, maritimes et fluviaux dans leur domaine de pertinence, tout en limitant la consommation des espaces agricoles et naturels.

.....

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 passage 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.

NKM serait-elle sourde ? ...

Lettre ouverte des élus à NKM :



Le 30 juin 2011

Madame la Ministre,

Depuis la découverte du projet de la DGAC de relever les altitudes d'interception ILS en atterrissage face à l'est, les élus locaux, parlementaires, les associations, aidés par les experts du Parc naturel régional du Gâtinais français, défendent un projet répondant complètement aux attentes du Grenelle de l'environnement. Non seulement cette proposition n'ajouterait pas de nouvelles nuisances pour de nouvelles populations, mais elle réduirait en plus les nuisances pour les personnes déjà survolées par les avions : même trajet, même distance parcourue, mais une altitude plus élevée. (cf annexe technique)

Nous sommes indignés par la manière dont ce projet a été mené, tant par la forme, avec un manque de concertation avéré et aujourd'hui reconnu (ce projet de la DGAC a été découvert par hasard !), que par le fond, puisque la solution proposée par la DGAC ne cherche pas à réduire les nuisances, mais à les déplacer sur de nouvelles populations.

C'est pourquoi nous, Députés, Sénateurs, Président du Conseil régional d'Ile-de-France et Présidents des Conseils Généraux de l'Essonne, de la Seine-et-Marne, des Yvelines, Président de la Fédération des Parcs naturels régionaux de France, Présidents des Parcs naturels régionaux du Gâtinais français et la Haute Vallée de Chevreuse, Conseillers régionaux et généraux, Maires, Conseillers municipaux, signons aujourd'hui cette lettre ouverte, afin que votre projet soit retiré définitivement puis modifié en gardant la trajectoire actuelle mais avec une altitude plus élevée et dans le cadre d'une plus grande et véritable concertation.

Enfin, pour assurer la gouvernance et le suivi de la qualité de vie de chacun, nous nous engageons à mobiliser chaque habitant afin qu'il soit la sentinelle des couloirs aériens. Chacun pourra alors signaler à la Maison de l'environnement d'Orly si des situations contraires aux engagements se produisent.

Avec nos respectueux hommages, nous vous prions d'agréer, Madame la Ministre, l'expression de notre considération la plus distinguée.

Député de l'Essonne
Franck MARLIN

Député des Yvelines
Yves VANDEWALLE

Député de Seine-et-Marne
Didier JULIA

Sénatrice de l'Essonne
Claire-Lise CAMPION

Président du
Conseil régional
d'Ile-de-France
Jean-Paul HUCHON

Président du
Conseil général
de l'Essonne
Jérôme GUEDJ

Président du
Conseil général
de Seine-et-Marne
Vincent ÉBLÉ

Président du
Conseil général
des Yvelines
Alain SCHMITZ

Président de la Fédération
des Parcs naturels
régionaux de France
Jean-Louis JOSEPH

Président du Parc
naturel régional
du Gâtinais français
Jean-Jacques BOUSSAINGAULT

Vice Président du Parc
naturel régional de la
Haute Vallée de Chevreuse
Guy POUPART

Président de la
Réserve de Biosphère
de Fontainebleau
et du Gâtinais
Jean DEY

Lettre associative remise à Nathalie Kosiusko Morizet le 15 octobre 2011, à la Mairie de Longjumeau.



Essonne Val d'Oise Yvelines Sud Essonne Yvelines Seine et Marne Val d'Oise SeineMarne Essonne Yvelines Oise

Re : projets de déplacement des couloirs aériens à Orly et Roissy.

Madame la Ministre,

Depuis votre arrivée au Ministère de l'Ecologie et des Transports, nous essayons en vain de vous aider dans la mise en œuvre d'un projet réaliste de réduction des nuisances aériennes sonores et chimiques réclamé depuis des années par tous les citoyens impactés.

Une réelle réduction des nuisances pour l'ensemble de la population passe par la mise en œuvre d'un plan d'actions ambitieux et progressif adapté à chaque situation, sans transfert de nuisances de populations vers d'autres.

N'est-il pas légitime que les premiers à devoir faire un effort soient ceux qui produisent les nuisances et non ceux qui les subissent ?

La priorité est donc d'agir de façon notable sur les sources de nuisances, notamment en réduisant les avions bruyants et en imposant l'application de bonnes pratiques de navigation comme celles que nos associations, fortes d'une longue expérience au service des riverains des aéroports, vous ont proposées dans une démarche constructive.

Ces décisions permettraient de réduire rapidement les nuisances pour toutes les populations, sans transfert, en attendant la mise en place de procédures en cours de mise au point au niveau international dont l'objectif est de réduire à la fois le bruit et la consommation des appareils, donc la pollution.

Vous persistez à vouloir imposer un vieux projet hors sujet unanimement rejeté dans le passé et dont la finalité est bien le transfert de nuisances d'une population sur une autre ainsi que la croissance du trafic aérien générateur de nuisances sonores et des pollutions chimiques supplémentaires.

Nous sommes excédés par :

- Les propos trompeurs de votre administration et de vous-même: Contrairement à vos affirmations récurrentes, **relever les altitudes de 300 mètres ne permet pas de diminuer le bruit perçu par deux !**
- Votre persistance à ignorer l'avis défavorable sans ambiguïté de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires pour Orly et les Réserves de la Commission d'Enquête concernant Roissy.

- Votre volonté de contourner les procédures de consultation populaire et de ne pas prendre en compte les demandes de nos élus dont, le président du conseil régional d'Ile de France, les Conseils généraux des Yvelines, de Seine et Marne, de l'Essonne, de nombreux Conseillers régionaux et parlementaires de toutes tendances ainsi que les motions déposées par de nombreuses municipalités, ni même, celles de l'ancien Président du Sénat dans l'exercice de sa fonction de Contrôle du Gouvernement.

Aucune mesure d'impact sur les populations les plus faibles n'a été effectuée, alors que les transferts de trajectoires envisagés vont parfois leur faire subir des émergences de bruit très élevées.

Certaines agglomérations déjà lourdement affectées par le trafic aérien subiront des nuisances supplémentaires. Sur certaines zones le bruit augmentera considérablement.

Le gain sonore moyen que vous proposez avec les nouvelles trajectoires est imperceptible.

Vous proposez d'accroître les pollutions chimiques de tous les franciliens afin de développer l'activité aéroportuaire sur la zone la plus urbanisée du pays.

Au nom des principes fondamentaux de notre République, nous vous demandons que soit mis un terme aux fausses promesses afin de travailler immédiatement et ensemble sur une nouvelle alternative.

Dans l'intérêt général, nous vous demandons de ne pas signer l'arrêté entérinant les déplacements de couloirs aériens.

Pour soulager réellement les populations survolées nous vous demandons instamment, une nouvelle fois, que les propositions alternatives de moindres nuisances pour tous soient soumises immédiatement à des commissions indépendantes qui n'auront pas l'obligation de valider un projet obsolète aberrant à partir d'arguments fallacieux au bénéfice d'une infime minorité.

Dans cette attente, nous vous prions d'agréer, Madame la Ministre, nos meilleures salutations.

Les associations Signataires :

ACNAB

ADFEEN

APESA

ADERA

BEAUREPAIRE

CIRENA

CNADR

DIRAP

ForumFSCNA

LES HETRES POURPRES

VIVRE A FORGES

UAPHVC

ONUSA

Réunion à la Présidence du Sénat

Organisée par Gérard Larcher – Président de Sénat –
sur sa proposition acceptée et adaptée par Guy Poupart (Président de l'AICNA)

Objet de la réunion : Convocation de la direction de la DGAC pour confronter le projet actuel de « relèvement des altitudes en atterrissage à Orly face à l'est » avec la contre-proposition des experts du Gâtinais ; et décider de l'attitude à adopter face à la décision de la Ministre N.Kosciusko-Morizet qui envisage la mise en application du projet à l'automne prochain comme annoncé dans son communiqué de presse du 29 juin.

Participants :

Gérard Larcher, en tant que Président du Sénat et M.Klein - Chef de cabinet -
Marc Chapuis (Sous-préfet de Rambouillet)

Maurice Georges (directeur de la navigation aérienne à la DGAC)

Yves Vandewalle, Député des Yvelines, J.L.Barth (Conseiller général du Canton de Saint-Arnoult-en-Yvelines),

J.J.Boussaingault (Pt du Pnr du Gâtinais), Madame E.Guillemault (Directrice du Pnr du Gâtinais),

Les deux experts du Gâtinais - Monsieur MEYDIOT (Contrôleur aérien en retraite) et monsieur MATTERN
(Commandant de bord de 777)

J.F.Poisson, Président de la CCPFY

G.Bénizet (Maire de Rochefort), J.C.Mistral (Maire-adjoint de SAY), B.Petitprez (Maire-adjoint de Bullion), Alain
Verrier (Bureau AICNA) et Guy Poupart (Maire de Bonnelles, VP du Pnr de Chevreuse, Pt de l'AICNA)

1-Présentation de la réunion et reformulation de la problématique par Gérard Larcher

2-Réponse par M.Georges (DGAC) :

La solution alternative des experts pose les problèmes suivants :

- pas de mise en place possible de façon pérenne
- impact environnemental au moment du virage
- impact environnemental global

Il met en avant l'aspect sécurité. Toutes les compagnies ne seraient pas en mesure d'appliquer cette procédure.

Le projet tient compte du décompte du nombre d'habitants impactés et du meilleur « intérêt général ».

Il reconnaît tout de même une erreur dans la démarche sur un point : le dossier a été présenté comme abouti, et la concertation n'est venue qu'ensuite.

Des améliorations devraient pouvoir être apportées dans l'avenir, mais qui ne sont pas applicables actuellement du fait des nombreuses compagnies étrangères.

La mise en application du projet est prévue pour le 27 novembre 2011.

3-Exposé de la solution alternative par monsieur MATTERN « Expert » (commandant de bord en activité)

La commande, dans le cadre du Grenelle de l'environnement, était un relèvement des altitudes, et non pas une modification des trajectoires.

Rappel des incidences sur le bruit :

- altitude
- régime moteur
- configuration (sortie trains, volets ...)
- vitesse

Démonstration de la contre proposition qui permet de remonter les altitudes sans modifier les trajectoires, applicable par toutes les compagnies, et sans provoquer de problèmes de sécurité.

En approche de la piste d'Orly, avant le virage, l'avion serait pris en charge par le contrôleur aérien.

Question à la DGAC : dans les années à venir, à chaque remontée d'altitude faudrait-il remodeler la trajectoire en la repoussant vers le sud ? (restée sans réponse)

4-Commentaires des participants intervenants à tour de rôle :

- la concertation n'a été que de la « communication »
- la gêne ne doit pas devenir nuisances
- il doit y avoir un arbitrage entre la sécurité et les nuisances, la proposition alternative ne semble pas poser de problèmes de sécurité
- il faut adopter une solution où tout le monde est gagnant, et c'est manifestement possible

5-Synthèse et solution proposée par Gérard Larcher :

La Ministre a pris une décision, mais le Sénat a un rôle de contrôle vis-à-vis du Gouvernement.

Aussi, il soumet à notre avis la proposition de monsieur Vandewalle qui est de demander une procédure d'arbitrage par « Eurocontrol (*) », à voir les modalités de la démarche et d'expertise. Toute la délégation approuve cette proposition. Gérard Larcher informera le Premier Ministre et la Ministre NKM de sa décision au plus tard le lendemain.

(*) EUROCONTROL : Organisation Intergouvernementale européenne. Mission : harmoniser et unifier la gestion de la navigation aérienne en Europe, dans des conditions de sécurité maximales tout en minimisant les coûts et les impacts environnementaux.

« demander une procédure d'arbitrage » M.
Larcher, Président du Sénat.

Finalelement,... pourquoi ce projet ?

•Extrait du dossier d'enquête publique Orly

DGAC/DSNA

Relèvement des altitudes d'arrivée des avions en provenance du sud-est à des

AVANT-PROPOS

Les aéroports parisiens font l'objet de mesures particulières en raison de l'importance de leur trafic et de la densité des populations survolées.

En 2008, l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle est ainsi le premier aéroport européen avec 554 000 mouvements par an (décollages et atterrissages) tandis que l'aéroport du Bourget est le premier aéroport d'affaires en Europe. L'aéroport d'Orly a enregistré quant à lui 234 000 mouvements.

Actuellement, l'altitude à laquelle les avions amorcent leur atterrissage se situe entre 600 et 1 200 mètres selon les aéroports. Il est en effet obligatoire, pour des raisons de sécurité, de maintenir une séparation verticale d'au moins 300 mètres entre les différents flux d'arrivées sur les aéroports parisiens.

A l'issue des travaux du Grenelle de l'environnement, Madame Nathalie KOCIUSKO-MORIZET, secrétaire d'Etat chargée de l'écologie et Monsieur Dominique BUSSEREAU, secrétaire d'Etat chargé des transports ont annoncé, lors d'une conférence de presse le 4 décembre 2007, le lancement de plusieurs projets concrets visant à favoriser la croissance du transport aérien tout en prenant mieux en compte la qualité de vie des riverains.

« plusieurs projets concrets visant à favoriser la croissance du transport aérien »

• Extrait du site de la Député NKM, 2009.

Accueil
NKM
Circonscription
Assemblée
Revue de Presse
Communiqués

le site

de Nathalie Kosciusko-Morizet

Députée de la IVème circonscription de l'Essonne
Cantons de Limours, Longjumeau, Montlhéry et Villebon

Communiqués >> Nuisances aériennes

Nuisances aériennes / Orly : Nathalie Kosciusko-Morizet obtient des engagements de la part du Ministre

Très impliquée depuis plusieurs années sur ce dossier, Nathalie Kosciusko-Morizet a demandé un point de situation sur les solutions étudiées pour diminuer les nuisances sonores des avions, dont le trafic est très dense dans cette partie de l'Essonne.

Législatives
Présidentielles

entrez dans la campagne !

www.nkm2007.com
le journal de campagne de NKM

Contactez NKM
contact@nk-m.com

Communiqués
Plan national Santé-

.....

~~Dominique Perben~~ a répondu à la Députée que l'une des hypothèses examinées consisterait à déplacer vers le sud le point d'entrée « Molek », tout en relevant au maximum la trajectoire entre ce point et celui d'interception de l'ILS - au-dessus des 1 800 mètres actuels.

... une partie des nuisances étant déplacées en dehors de sa circonscription électorale

Une Ministre au service de ses propres intérêts :

La Ministre Kosciusko-Morizet ressort le vieux projet qu'elle défendait en tant que député en 2005 au bénéfice de sa circonscription électorale.

Le Parisien, 12 Septembre 2005

Nuisances aériennes

L'union sacrée des élus du Sud

UN CONSEILLER général UMP, une sénatrice PS, un député UMP et le président de l'union des maires de l'Essonne : c'est un écolo-tique attelage qui a été réuni la semaine dernière par les conseillers de Dominique Perben, le ministre des Transports.

La mission des élus représentant le sud rural de l'Essonne était de signaler au gouvernement leurs inquiétudes concernant de possibles

modifications des couloirs aériens empruntés par les avions d'Orly. Des changements qui pourraient accroître les nuisances aériennes pour les habitants des villages essonnais.

« Il est inacceptable que des nuisances puissent être transférées d'un secteur à un autre sans raisons majeures », s'insurge Claire-Lise Campion, sénatrice-maire PS de Bouray. « Je pense que l'entourage du ministre a compris notre attente », com-

mentait à chaud le député-maire UMP d'Étampes, Franck Marlin. La polémique est née suite à l'initiative en avril dernier de trois députées UMP.

En collaboration avec des associations, elles avaient demandé à la Direction générale de l'aviation civile une « étude globale sur le survol de l'Île-de-France », estimant que l'ouest du département était lésé par rapport au reste du territoire.

LUNDI 12 SEPTEMBRE 2005

Le Républicain, 15 Septembre 2005

sée pour une

ation. Mais is-Sud XI ? La place à la 61^e ès 2005 des rdiates, établi s de panique ud XI reste la rançaise, der-urie, Jussieu). tant la prési-les critères est eculé car on a C'est rageant, : l'université nification.

NUISANCES

« Pas de modification des couloirs aériens »

Contre-offensive aérienne

Torpillée ! L'initiative de deux députées UMP de l'Essonne, Nathalie Kosciusko-Morizet, Geneviève Collot, avec l'Yvelinoise Christine Boutin, a du plomb dans l'aile. En avril, ces trois parlementaires avaient proposé un plan pour réduire les nuisances aériennes, en relevant le plafond des arrivées à 4 000 pieds. Problème : « Cet aménagement suppose un déplacement des couloirs aériens », mettent en garde Claire-Lise Campion (Ps), Laurent Bêteille (UMP), Franck

Marlin (UMP) et Jean-Jacques Boussaingault (UMP). Ces quatre élus ont été reçus le 8 septembre par Dominique Perben. « Ce plan ne fait que déplacer les problèmes vers le sud du département. Il faut une approche globale du dossier », ont-ils plaidé auprès du ministre. Celui-ci semble les avoir écoutés. « Il nous a été clairement indiqué qu'il n'y avait aucune urgence à modifier les couloirs aériens », rapportent-ils, soulagés. Le statu quo reste la règle. S. P.

Republicain 15/9/2005

Le Canard enchainé

Journal satirique paraissant le mercredi

Édition du 29 juin 2011

NKM dégage le ciel de sa circonscription

AU printemps 2012, les avions feront « deux fois moins de bruit » à leur descente sur les aéroports d'Orly, de Roissy et du Bourget, a promis la ministre Nathalie Kosciusko-Morizet (« Le Parisien », 4/6). Ce miracle sera possible en relevant de 300 mètres l'altitude à laquelle les avions amorcent leur atterrissage. Simple comme l'oeuf de Colomb! Sauf qu'autour d'Orly des associations et des élus, y compris UMP, accusent NKM de faire passer en force un projet mal ficelé, polluant et qui, surtout, détournera les avions hors de la circonscription de Longjumeau (Essonne), celle de la députée Kosciusko-Morizet Nathalie. Un hasard sans doute.

En 2007, à peine nommée secrétaire d'Etat à l'Ecologie, NKM demande à la Direction générale de l'aviation civile de relever la hauteur à laquelle les avions se positionnent dans l'axe des pistes d'atterrissage: il s'agit de faire passer de 900 mètres à 1 200 mètres le niveau du palier (appelé aussi « point de descente ») où les pilotes attendent l'autorisation d'atterrir. Ce qui réduirait de 3 décibels le bruit perçu par les populations se trouvant au-dessous, promet-elle. Exemple: pour l'aéroport d'Orly, cela revient à soulager les oreilles de quelque 26 000 habitants soumis à un bruit dépassant les 65 décibels, produit par le passage quotidien de 25 avions. « Evidemment, nous étions ravis, note Pierre-Yves Rougeaux, vice-président du collectif "Nuisances aériennes Dourdan et sa région". Mais nous avons mis en

garde la ministre contre le risque de déclencher une guerre de clocher. »

En effet: en 2009, lors de l'enquête publique sur le relèvement des altitudes d'atterrissage par vent d'est, les élus des communes voisines de la circonscription de NKM voient rouge. L'aéroport d'Orly offre deux pistes d'atterrissage, une par vent d'ouest et l'autre par vent d'est. Pour se poser par vent d'est, les avions suivent un couloir aérien qui passe au-dessus de Longjumeau. Puis gagnent le fameux point de descente, d'où ils atterrissent suivant une pente de 3 degrés face à la piste. Rehausser de 300 mètres ce point de descente revient à l'éloigner de 10 km de l'aéroport: il faut donc modifier le couloir aérien. Et c'est ainsi que les habitants de Dourdan ou d'Etampes le retrouvent juste au-dessus de leur tête. D'où l'opposition déclarée au projet de Franck Marlin, député UMP et maire d'Etampes.

En février 2010, l'enquêteur public rend un avis favorable, tout en reconnaissant « ne pas avoir la compétence technique nécessaire pour se prononcer sur la validité des différents couloirs aériens (sic!) ». Mais en novembre, patatras, l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (Acnusa), une autorité indépendante consultative composée d'experts nommés par les présidents des deux Assemblées et par deux ministres, désapprouve à l'unanimité. Elle dénonce le risque de déplacement de nuisances, le manque de concertation et, cerise

sur le gâteau, les émissions accrues de carbone « contraires au Grenelle de l'environnement ».

Au ministère de l'Environnement, on assume: « Ce projet conduit les avions à faire un détour, donc à consommer davantage, mais la lutte contre le bruit est prioritaire. » Longjumeau avant tout!

Et l'Autorité de s'étonner que la ministre n'ait pas songé à s'inspirer de la solution qu'elle prône depuis des années, et qu'explique un de ses membres, Aline Gaulupeau, ingénieur en acoustique: « Pour réduire efficacement le bruit, il faut commencer à descendre de bien plus haut, 4 000 mètres au moins, en ligne droite, sans palier. Les compagnies aériennes le font déjà quand elles le peuvent, car elles économisent ainsi de l'essence. Mais, pour ça, il faut se mettre d'accord au niveau européen. Ça prend du temps. » Or les prochaines législatives ont lieu au printemps prochain...

Professeur Canardeau