

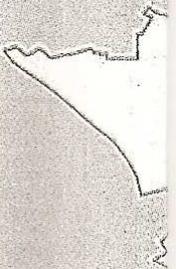
Comme à Conflans ou à Cergy-Pontoise.

Moins trois décibels

Les habitants du Vexin l'avaient échappé belle, mais cette fois, ils sont clairement dans le collimateur. L'Advocnar (Association valdoisienne de lutte contre les nuisances aériennes) reste mesurée sur cette proposition, qui déplace les nuisances d'une population à une autre : « C'est une mesure, mais qui va dans le bon sens », d'après le président Patric Krussel. La Dirap, son homologue sur le Vexin, est bien plus sévère, comme on pouvait s'y attendre : « Nous émettons un avis

À travers cette carte, qui présente les nouvelles trajectoires d'approche de Roissy-Cdg, on se rend compte que des villages du Vexin, de l'Hautill et du Confluent devraient subir des nuisances.

ZONE ENVISAGÉE



très défavorable sur cette étude, lance Jean-Marc Buteux, le président de l'association. Il faut saluer la volonté de réduire les nuisances mais la démonstration est fallacieuse. Car on présente des pourcentages pour prouver qu'il y aura des améliorations importantes. Or, les chiffres absolus démontrent que la plupart des gens auront une situation inchangée ou aggravée. » En clair, les habitants auparavant survolés le seront toujours,

mais avec une baisse de trois décibels seulement. Et les Vexinois seront victimes d'une nouvelle nuisance, à raison de trente passages par jour. « L'indicateur d'émergence n'est pas employé alors qu'il est très pertinent : il prend en compte le rapport entre le bruit de fond et le bruit des avions », souligne Jean-Marc Buteux. Ce qui nous donne un bruit perçu plus important à Mériel, où le bruit de fond est à trente dB, par exemple,

qu'à Goussainville, où il est à 45 dB. Afin de réduire les nuisances, la Dirap propose d'interdire les avions les plus bruyants et d'accentuer l'angle de la descente décrite par les aéronefs. Une proposition rejetée par la Dcac mais qui se pratique pourtant sur d'autres plates-formes, en France et en Europe. « Mais la Dcac est bloquée, d'après Jean-Marc Buteux, entre les promesses du

Grenelle et la nécessité de ne pas réduire le trafic de Roissy ». La Dirap entend alerter les élus et la population sur ce dossier qui promet de faire du bruit.

Jerémie SAHUC

Une réunion publique est donc prévue à Vigny, **jeudi 10 mars**. Infos Web : www.dirap.org et sur www.advocnar.fr

Patric Krussel, président de l'Advocnar.

« La solution, c'est la descente continue »

L'Écho, le Régional, l'enquête publique qui s'est ouverte mercredi doit permettre de réduire les nuisances au-dessus de la vallée de Montmorency, qu'en pensez-vous ?

Le relèvement d'altitude de 300 m des avions en approche de Roissy-Cdg est plutôt un point positif. On peut penser que les indicateurs fournis par la Dcac sont fiables. On sait ainsi, que l'amélioration en termes de nuisance sonore est réelle dans le cas d'un relèvement d'altitude. L'Advocnar ne s'est pas battue pour ça, mais elle attend avec impatience le résultat de cette enquête.

• Ce relèvement d'altitude va-t-il apporter un réel soulagement pour les populations de la vallée de Montmorency ?

— Pour la vallée de Montmorency, il faut reconnaître que ce serait un plus. Mais, ce n'est qu'une évaluation. Il faut comprendre que cela concerne une amélioration au-delà de quinze kilomètres du seuil des pistes et jusqu'à trente kilomètres au-dessus. Les avions seront

désormais en descente alors qu'à présent ils sont en palier. La vallée est effectivement très concernée par cette mesure d'approche, mais nous disons qu'il faut aller plus loin pour réduire réellement les nuisances sonores.

• Quelle est alors, pour vous, la réelle solution pour réduire les nuisances aériennes ?

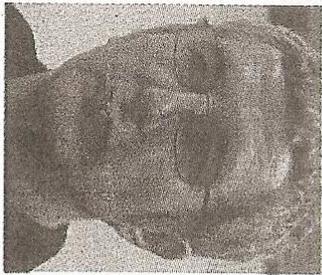
— L'Advocnar défend la solution d'adopter la descente continue. Une procédure qui permettrait moins de nuisance sans transférer sur une autre population. La Dcac, nous répond que ce n'est pas possible maintenant. Pour nous, c'est pourtant la meilleure des solutions. Déplacer la trajectoire d'atterrissage, c'est déplacer les nuisances, certes plus haut, mais sur de nouvelle population.

• De nouvelles populations risquent d'être concernées par les nuisances des avions ?

— Absolument, et c'est déplorable pour les populations de l'environnement qui formera bientôt Conflans-Sainte-Honorine. C'est pour cette rai-

son que nous avons interpellé le ministre Valérie Kosciusko-Morizet, à travers un projet que nous pensons meilleur pour toutes les populations. En évitant l'agglomération de Cergy-Pontoise, les avions vont passer plus loin, dans le Vexin et surtout au-dessus de l'Hautill et du Confluent. Pour cela nous suggérons de remonter le seuil de l'Is de 1 500 m sur le doublet sud et de 1 800 m sur le doublet nord, soit une baisse de 4 décibels, par un survol au-dessus de zones peu ou pas peuplées. Un mail a été envoyé à la Dcac, qui n'a pas répondu, alors que l'Acnusa dit que c'est possible et elle soutient notre idée.

Propos recueillis par Fabrice CAHEN



Vue du ciel

Érick Derivry, pilote de ligne :

« Contrairement à ce que les riverains s'imaginent, nous n'avons pas de liberté de manœuvre sur les trajectoires. Pour le moment, nous sommes obligés à voler bas en région parisienne pour des raisons de gestion du trafic aérien entre Roissy-Orly-Le Bourget. Une majorité de pilotes est favorable à la descente continue, gérable selon le trafic à Roissy et sans séparation des aéronefs entre eux. »

Yann Parent, chef de tour à Roissy :

« Le relèvement des altitudes, cela veut dire que les appareils seront établis en approche finale sur leurs 1000 Ft plus haut (4 et 5 000 Ft au lieu de 3 et 4 000 actuel). Ainsi certaines agglomérations survolées actuellement ne le seront plus, mais d'autres en revanche ne seront pas épargnées. À terme, il est probable que le bilan global de consommation carburant ne soit pas positif, les trajectoires étant rallongées. Conclusion : moins de bruit mais plus de pollution. »