

LA LETTRE DE LA DIRAP

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 Épiais-Rhus

Adresse : DIRAP 51, avenue des Murgers 95640 Marines

Site : <http://ufcna.com/dirap/> e-mail : dirap@ufcna.com

DE QUI SE MOQUE-T-ON ?

La baisse provisoire de l'activité ne doit pas faire illusion

La mobilité des Français et des Européens est en progression constante

et les autorités aériennes prévoient un doublement du trafic d'ici 2015 !

→ Aviation légère la mobilisation paye

Bientôt dix-huit silencieux sur les avions école en tours de piste. À compter du 31 décembre 2002 un arrêté ministériel instaurera une plage de silence le week-end. La mobilisation et la pugnacité payent mais que d'énergie dépensée depuis quinze ans pour obtenir des mesures si évidentes et si nécessaires.

Des mesures acoustiques sont en cours via la station fixe installée à Courcelles par Aéroport de Paris (ADP).

Suite au « ras-le-bol » général : création le 19 octobre à Géricourt d'un **collectif national des associations de riverains** luttant contre les nuisances de l'aviation légère.

page 2

→ Aviation commerciale vigilance !

Roissy Charles De Gaulle est en train de se donner la capacité d'accueillir plus de 80 millions de passagers par an. Le desserrement de Roissy sur les plates-formes de la région parisienne est toujours d'actualité. La DGAC autorise maintenant le survol du Vexin entre 0 et 1 000 m contre 900 à 1 800 m en 1997. De qui se moque-t-on ?

Les compagnies à « bas coût » ignorent la crise et se développent sur les aérodromes régionaux.

page 3

→ Révision de la charte du PNR d'ici 2005

Elle devrait être un élément de protection pour la population car l'État s'est engagé à en respecter les orientations.

page 4

→ L'adaptation au bruit est une illusion

D'ailleurs, les études médicales sur les conséquences du bruit se succèdent : exemple du rapport Looten.

page 4

→ Des citoyens anglais se défendent grâce à la loi européenne !

Considérant que « *Tout citoyen a droit au respect de sa vie privée et familiale, de son domicile...* », la jurisprudence européenne Hatton (riverains de Heathrow) a rendu l'État anglais responsable de la protection de l'environnement des riverains.

→ Révision du Plan d'Exposition au Bruit

Le PEB actuel ne tient absolument pas compte de la gêne sonore en dessous des circuits de piste de l'aviation légère.

page 4

Résultats du questionnaire DIRAP

Nous remercions les 250 foyers qui ont répondu au questionnaire de notre précédente lettre. Cela nous a permis de dégager certaines tendances :

- **90 %** se déclarent sensibles aux nuisances sonores et craignent une dévalorisation de leur patrimoine immobilier.
- **92 %** sont hostiles à l'implantation d'un trafic commercial et se disent prêts à manifester à nouveau contre le développement de lignes régulières.
- **80 %** ne se sentent pas suffisamment protégés par la charte actuelle du Parc Naturel Régional du Vexin.
- **61 %** toléreraient le maintien de l'aviation légère à condition que la réduction des nuisances sonores soit rapidement perceptible.
- **31 %** souhaitent la fermeture de cet aérodrome et la reconversion de la surface en parc de loisirs, centre scientifique, éducatif ou sportif, ou sa restitution au domaine agricole.

✂ Rejoignez-nous : bulletin d'adhésion 2003

NOM :

PRÉNOM :

ADRESSE :

TÉL. :

.....

E-MAIL :

COTISATION 2003 : 10 Euros • 5 euros pour les étudiants • 30 euros pour les associations
Par chèque à Madame Buteux - 10, rue Jean Perrin - 95450 Ableiges

Contexte international

Dès le premier semestre 2001, au niveau mondial, on constate des résultats très contrastés dûs au ralentissement économique enclenché avant même l'attentat du 11 septembre 2001.

Cependant la France qui ne représente qu'1 % de la population mondiale a réalisé 7 % du trafic aérien mondial. Le trafic aérien en France a augmenté de 63 % entre 1990 et 2000. Une nouvelle norme européenne d'espacement vertical entre les avions (300 m au lieu de 600 m) mise en place en janvier dernier crée six niveaux de vols supplémentaires et conduit à **accroître de 20 %**

Aviation légère : la mobilisation paye

L'aérodrome de Pontoise-Cormeilles-en-Vexin comporte deux pistes en dur de plus de 1 600 m de long. La piste principale dans l'axe Épias-Rhus/Courcelles-sur-Viosne « resurfaçée » peut depuis la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) de 1998 accueillir des avions pesant jusqu'à 45 tonnes (soit 100 passagers). Elle est équipée d'un balisage lumineux qui peut être télécommandé à partir de l'avion. Près d'une centaine d'avions sont basés et le trafic de l'aviation légère d'école et de loisirs est à ce jour l'activité principale. **Les 100 000 mouvements annuels sont malheureusement concentrés les week-ends.** Une société de maintenance « Eurojet » s'est installée récemment et une fois encore nous avons été mis devant le fait accompli.

La DIRAP a obtenu en 1996 la présence de contrôleurs, mais à ce jour, ils n'ont toujours aucun pouvoir de sanction. Trois jours après notre manifestation du 15 septembre 2001, s'est tenue la CCE. Un **comité permanent** composé de trois collègues (élu, associations, aviateurs) a alors été créé et s'est réuni quatre fois en sous-préfecture depuis. Voici les mesures principales qui ont été prises :

➔ Silencieux d'échappements

Dix-huit silencieux devraient être montés sur les avions en tour de piste pour le printemps prochain.

La date butoir pour l'attribution des subventions est fixée à fin novembre 2002. Le principal aéro-club a choisi un fabricant de silencieux non homologué par la DGAC, d'où les retards.

➔ Créneaux horaires : La DIRAP avait demandé des mesures rapides dès cette saison.

À travers l'arrêté ministériel que nous avons obtenu lors de la CCE du 3 juin 2002, l'État reconnaît l'existence d'un problème environnemental autour de la plate-forme de Cormeilles-en-Vexin et agit enfin en faveur de la population (JO n°183 07/08/02). Il a fallu se bagarrer pendant quinze ans pour obtenir ce résultat...

la capacité du ciel français. Et cela au détriment de la sécurité et de la pollution.

Le directeur de British Airways ne cache pas sa satisfaction devant la suppression des restrictions de vols et les nouvelles possibilités de développement. Dans son discours du 25 juillet 2002, le ministre des transports a enterré le projet d'un troisième aéroport international francilien.

Le plafond fixé à 55 millions de passagers par an à Roissy est supprimé et remplacé par un plafonnement sonore à **85 décibels**.

De qui se moque-t-on ?

Arrêté du 30 juillet 2002 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles-en-Vexin

« En vue de réduire les nuisances sonores autour de l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles-en-Vexin, les vols d'entraînement en tours de piste sont interdits les samedis, dimanches et jours fériés, entre 12 heures et 14 heures locales, à tout aéronef, à l'exception des avions monomoteurs à hélice équipés d'un dispositif atténuateur de bruit et dont la masse maximale au décollage n'excède pas 8 618 kilogrammes. Cette restriction d'exploitation entrera en vigueur à compter du 31 décembre 2002. »

➔ **Mesures acoustiques :** Un avion, ça fait du bruit mais où, quand, comment, combien ?

Le projet de la DIRAP est de faire réaliser **une cartographie de la gêne sonore**, cela se fait sur les gros aéroports et une telle expérimentation autour du trafic de l'aviation légère constituerait une première. Aéroport de Paris a consenti un investissement conséquent dans une station fixe de mesures acoustiques à Courcelles-sur-Viosne. Nous demandons au PNR de compléter ce dispositif par une station mobile ; à ce jour nous avons constitué un dossier que nous avons présenté lors de la dernière Commission Environnement.

➔ Création d'un collectif national

La DIRAP a organisé le 19 octobre 2002 une réunion nationale des associations de riverains préoccupées par les nuisances de l'aviation légère (Toulouse, Aix, Avignon, Carpentras, Grenoble, St-Valéry...).

Le constat est sévère : il y a dix ans le Conseil National du Bruit rendait son rapport « aviation légère » comportant un certain nombre de recommandations. Depuis, une soixantaine de silencieux d'échappement ont été montés alors que près de 4 000 avions sont à équiper dans l'urgence en France.

Nous attendons des pouvoirs publics qu'ils expliquent pourquoi la France est dépourvue de réglementation contrairement à l'Allemagne, la Suisse et l'Autriche. Ces pays ont depuis plusieurs années déjà, équipé leur flotte à la fois de silencieux d'échappement et d'hélices multi-pales.

Aviation commerciale : vigilance !

Roissy Charles de Gaulle

Roissy CDG est en train de se donner la capacité d'accueillir 80 millions de passagers par an, voire plus. Des travaux gigantesques sont en cours :

- 11 milliards de francs d'investissements
- une troisième tour de contrôle d'ici 2004
- l'élargissement des infrastructures pour accueillir l'Airbus géant A 380
- de nouveaux programmes de contrôle pour être capable de traiter 150 vols à l'heure, etc.

Un quatrième point d'entrée des avions a été décidé en décembre 2001 pour désengorger le point Méru (25 % du trafic). Un nouveau couloir a été créé au-dessus de Saint-Germain-en-Laye et le trafic qui passait au-dessus du Vexin a été réduit pour la branche Nord-Ouest (165 avions par jour) mais pour combien de temps encore ? Le trafic plus important de la branche Nord-Est (310 avions

Les compagnies bas coût à la hausse

Les compagnies à bas coût ignorent la crise et continuent à se développer sur les aérodromes régionaux. Par exemple, Beauvais est passé de 60 000 passagers à un million en six ans et cela continue, il n'y a pas de limites. Qui profite des richesses générées ? Qui profite des nuisances ?

La CCE du 18 septembre 2001 nous a appris qu'il suffit qu'une telle compagnie obtienne une autorisation d'exploiter une ligne régulière de la part de la DGAC pour qu'au nom de la libre circulation aérienne, aucune autorité locale ne puisse s'y opposer. Ces compagnies volatiles qualifiées de « nomades », ne sont pas impliquées financièrement dans les frais de développement des plates-formes et ne voient pas la nécessité de s'engager dans la durée. Après leur départ, des aérodromes comme Clermont-Ferrand ou Saint-Étienne vivent des moments très difficiles. Pourtant d'immenses facilités financières sont concédées à ces compagnies pour les attirer, avec nos impôts bien sûr. Les propos du directeur commercial de la compagnie Buzz sont éloquentes :

« Notre stratégie consiste à créer un besoin en pratiquant des bas tarifs, ainsi un Anglais qui s'interroge sur la façon de dépenser 100 euros trouvera beaucoup plus original

Devant ce laxisme, le collectif national a envoyé un courrier aux ministres concernés en vue d'**obtenir comme dans tous ces pays européens une réglementation de l'aviation légère.**

par jour) n'a pas été réduit. Dans le même laps de temps, la DGAC a autorisé, sans concertation, le survol du Vexin entre 0 et 1 000 m au lieu de 900 à 1 800 m en 1997.

De qui se moque-t-on ?

Malgré toutes ces extensions, le desserrement de Roissy sur les plates-formes régionales est en cours. Il n'a été tenu aucun compte de l'avis des associations dans les schémas collectifs de transport qui ont été validés par le décret n° 2002-560 du 18 avril 2002.

Décret n° 2002-560 du 18 avril 2002

« Les principaux aéroports régionaux seront développés dans le respect des contraintes environnementales, avec la création de systèmes aéroportuaires intégrant de petites plates-formes afin d'utiliser au mieux les possibilités de desserrement pour l'aviation générale et l'aviation d'affaires, en vue d'optimiser les capacités existantes autour des grandes métropoles ».

d'aller manger des huîtres à La Rochelle en faisant l'aller-retour dans la journée... Pour créer un réseau bas coût, il faut atteindre un seuil minimum de rotations par jour ; notre développement à partir des aéroports de Cergy-Pontoise ou de Beauvais est limité du fait de la longueur de la piste et du nombre de parking insuffisants... »

Jusqu'à quand ?

Si nous n'avions pas réagi en manifestant massivement notre désaccord en 1999 et en 2001, il est probable qu'à **l'heure actuelle nous aurions une cinquantaine de ces avions au départ de Pontoise chaque jour.**

(rappel : l'aérodrome est aussi ouvert la nuit).

En 2001, La DIRAP et les associations de défense du Vexin ont déposé un recours administratif devant le Conseil d'État contre l'autorisation d'usage de la plate-forme aux avions de 45 tonnes contre 17 tonnes en vigueur précédemment. Nous avons réactivé ce dossier à trois reprises mais la date du jugement n'est toujours pas fixée.

L'argumentaire de la DIRAP repose sur l'article 8.1 de la Convention Européenne des Droits de l'Homme

« Tout citoyen a droit au respect de sa vie privée et familiale, de son domicile et de sa correspondance »

Révision de la charte du Parc Naturel Régional du Vexin d'ici 2005

La charte du PNR doit être un élément de protection de la population car l'État s'est engagé à en respecter les orientations. Nous participons aux travaux de la Commission Environnement du PNR dans le cadre de la révision prochaine de sa charte (avant 2005). La DIRAP a proposé un texte incitant les administrateurs du Parc à veiller à ce que l'État respecte ses engagements et en particulier à celui de la protection environnementale contre les nuisances aériennes. La charte sera soumise à **enquête publique**.

Révision du Plan d'Exposition au Bruit

Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) permet certes de **contrôler l'urbanisation** afin de ne pas augmenter la population soumise aux nuisances mais aussi d'**anticiper le développement** de l'activité aérienne et l'extension des infrastructures. Le PEB est un document d'urbanisme à prendre en compte dans le Plan Local d'Urbanisme (ex-Plan d'Occupation des Sols) et les maires sont en attente des nouveaux PEB pour finaliser leurs plans d'urbanisation. Ceux-ci sont bien partagés entre le besoin des communes de croître et le mécontentement des riverains. Le PEB est une carte qui fait apparaître autour de l'aérodrome les **zones de bruit** (de fort à très fort : A,B,C) à l'intérieur desquelles **l'urbanisme est réglementé**. Pour la majorité des aérodromes français dotés d'un PEB, ce document date souvent de plus de vingt ans et repose sur des hypothèses de trafic dépassées. De plus, l'indice de calcul du bruit est mal compris car il traduit très imparfaitement la gêne sonore.

Historique du PEB de l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles-en-Vexin

Il date du 30 juillet 1980, le préfet avait décidé de le réviser en 1992 et avait soumis le projet à **enquête publique**. Les riverains s'étaient déplacés nombreux dans les mairies pour signifier leur opposition au développement du trafic

L'adaptation au bruit est une illusion

Impact du bruit sur la santé, rapport Looten.

Il faut souligner que la qualité du cadre de vie n'est pas le silence, mais plutôt la possibilité de percevoir les bruits utiles ou souhaités. **Les bruits d'avions** qui échappent à notre contrôle **vont ainsi perturber la communication, la vie privée et les relations sociales de milliers de personnes.**

Pour la majorité des individus soumise aux bruits d'avion dans leur lieu de résidence, la gêne ressentie dans les moments de loisir et de récupération sera considérée

d'affaire et le commissaire enquêteur avait rendu un avis défavorable (fait assez rare pour être souligné).

À l'époque une note du département Développement d'ADP avait suscité des réactions légitimes. En voici quelques extraits :

« La vocation principale de l'aérodrome est clairement d'accueillir de l'aviation d'affaire et un trafic commercial limité [...] Cette évolution s'inscrit dans la politique à long terme d'ADP [...] Le projet de schéma directeur intègre cette orientation [...] Un réseau de qualité pour l'aviation d'affaires avec un aéroport de haut niveau au Bourget et 3 aérodromes situés près des villes nouvelles : Cergy, Saint-Quentin-en-Yvelines, Marne-la-Vallée. L'existence de ces aérodromes permet également d'envisager certains vols commerciaux à destination de villes européennes, dans cette perspective l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles-en-Vexin possède d'ores et déjà les équipements de base nécessaires, [etc.] ».

Le PEB actuel ne tient pas compte de la gêne sonore en dessous des circuits de piste et il n'est pas question d'accepter un PEB dont les hypothèses seraient à nouveau fondées sur le développement d'un trafic commercial et d'affaire. Nous serons donc très vigilants lors de la révision prochaine de ce PEB et nous appellerons à la mobilisation lors de l'enquête publique.

comme une agression vis-à-vis de leur espace de vie et de leur personne. Ces individus seront alors amenés :

- à fermer les fenêtres, à renoncer aux terrasses et jardins.
- à désertier leurs habitations à certains moments et notamment les fins de semaines.
- à déménager dans les cas extrêmes.

Si ces adaptations sont impossibles, certains individus réagiront à l'agression du bruit par d'autres formes d'agressivité ou voudront se protéger en se repliant sur eux-mêmes, perdant les notions de convivialité et de bon voisinage.

- ➔ **Remerciements** aux quinze communes riveraines et au conseil général pour leur aide matérielle.
- ➔ **Grâce à votre soutien nous continuerons à nous battre pour retrouver notre qualité de vie au sein du Parc Naturel Régional du Vexin et à contenir les tentatives de développement intempestif.**
- ➔ Nous vous invitons à répondre au sondage paru dans le *Val d'Oise Magazine* de novembre 2002 : plusieurs questions sont relatives aux nuisances aériennes.