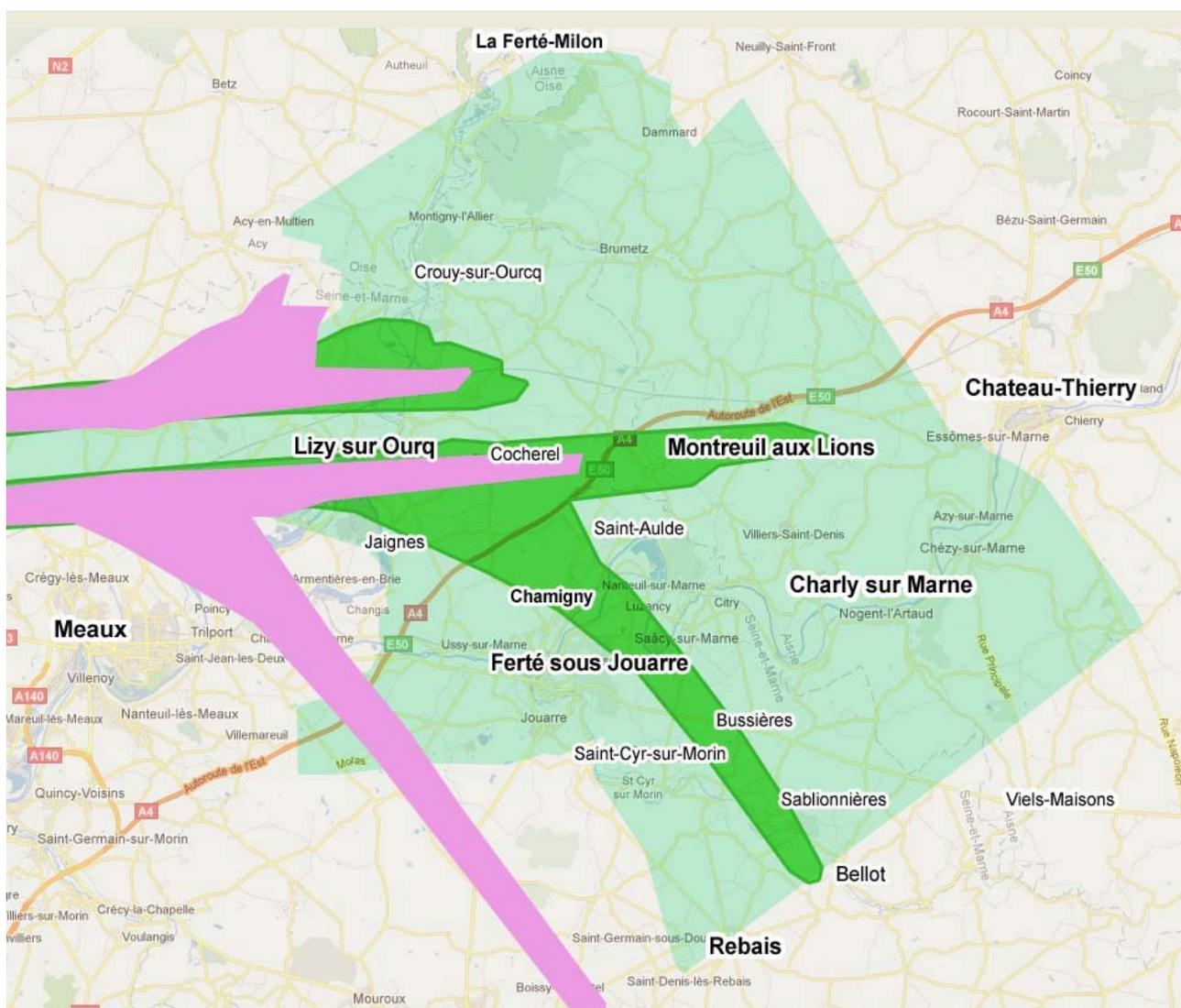


# Relèvement de 300m des avions à l'approche de Roissy :

déplacement des nuisances sonores et projet polluant

**Nouvelles zones de survol depuis le 17 novembre 2011  
sous 1981m**



**Ancienne zone de nuisance principale**

**Principale zone de nuisance actuelle**

# PLUS DE POLLUTION

## • 1<sup>er</sup> avis de l'Autorité de Contrôle de Nuisances Aéroportuaires (ACNUSA)



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 ... »**

## • Extrait du Bilan de l'étude publique Roissy

[http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Rapport\\_CE\\_Roissy\\_Final.pdf](http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Rapport_CE_Roissy_Final.pdf)

(...) 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.

## **• Modification Roissy, 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 des trajectoires d'approche. 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 **15.600 tonnes de kérosène/an environ 20 millions de litres de kérosène** (hypothèse basse) avec les paramètres de calcul suivants :

- **800** atterrissages quotidiens pour 1600 mouvements quotidiens répartis en 1<sup>ère</sup> 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.

<http://www.onasa.fr/pages/kerosene.html>

### **Conclusion**

**Nous avons donc l'estimation avec Orly d'une surconsommation de 22 Millions de litres de Kérosène qui permettent (dans l'hypothèse d'une voiture consommant 6l/100km) de parcourir environ 368.330.000 de km**

*Ce chiffre 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*



## **• La surconsommation se traduira aussi par une augmentation de 45 000 tonnes de CO<sub>2</sub> sur l'Île de France, sans oublier les oxydes d'azote très nocifs**

Ce projet scandaleux privilégie l'augmentation de la pollution aux dépens de la santé des franciliens alors même que la France, assignée devant la justice par l'Union Européenne, risque de payer une très lourde amende pour le non respect de la loi sur la qualité de l'air, notamment dans l'agglomération parisienne.

**• La France est actuellement assignée en Justice par l'Union Européenne pour le non respect de la législation sur l'air notamment dans l'agglomération parisienne**



PREFET DU VAL-DE-MARNE

DIRECTION DES AFFAIRES GÉNÉRALES  
ET DE L'ENVIRONNEMENT

Créteil, le 4 AOÛT 2011

BUREAU DES INSTALLATIONS CLASSÉES  
ET DE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Le Préfet du Val-de-Marne

à

**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 0000 décès prématurés par an, ce qui correspond à une diminution de l'espérance de vie moyenne d'environ 8 mois.

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.

*« 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 (particules fines) observés dans seize zones de son territoire. (...) 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. «*



## • Diminution de bruit imperceptible

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 BruitParif.

**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.**



### 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.

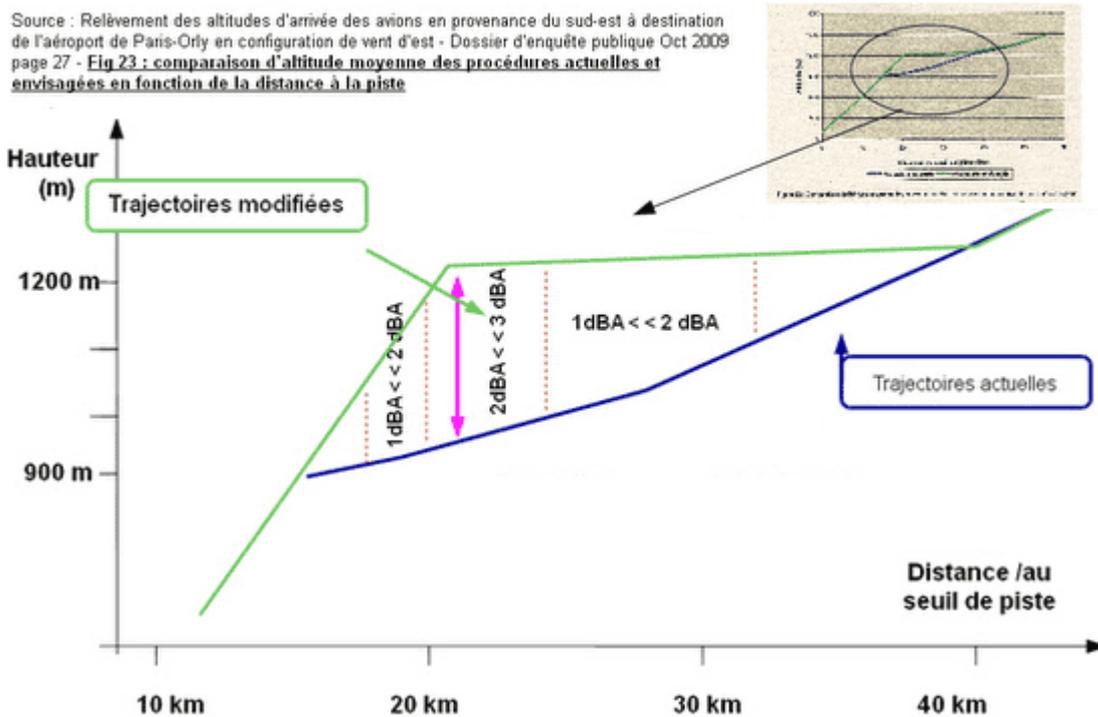
- **Ce prétendu gain ne bénéficie pas à tout le monde**

Le projet n'a un impact que sur les populations situées entre 20 km et 40km (selon les pistes) de l'aéroport de Roissy, ce qui signifie que le projet n'apportera aucune amélioration sur les nuisances aériennes des habitants les plus fortement touchés près des aéroports.

## Modification proposée par la DGAC

ACNAB

Source : Relèvement des altitudes d'arrivée des avions en provenance du sud-est à destination de l'aéroport de Paris-Orly en configuration de vent d'est - Dossier d'enquête publique Oct 2009 page 27 - **Fig 23 : comparaison d'altitude moyenne des procédures actuelles et envisagées en fonction de la distance à la piste**



- **Un simple transfert de pollutions pour mieux diviser ?**

Il apparaît donc que ce projet n'est rien d'autre qu'une opération de transfert de pollutions de certaines populations vers d'autres.

Ne s'agit-il pas en réalité d'une opération visant à semer la zizanie au sein de la convergence associative, qui regroupe et fédère l'ensemble des associations de lutte contre les nuisances aériennes ?

Ne s'agit-il pas simplement d'une opération visant à briser la solidarité entre les victimes du bruit aérien, en misant sur d'éventuels réflexes égoïstes consistant à protéger exclusivement son territoire, et ce au détriment des autres.

# MOINS D'HABITANTS CONCERNES ?

CI-DESSOUS DES EXTRAITS DU TABLEAU DE L'ETUDE PUBLIQUE EVALUANT LES POPULATIONS IMPACTEES

Commune	Population de la commune (INSEE 2007)	Zones survolées par au moins 30 avions par jour en dessous de 1981 mètres					Zones concernées par au moins 25 évènements sonores supérieurs à 65 dB (NA65)						
		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 dont les conditions de survol n'évoluent pas (zone entre le FAP actuel et la piste)	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 dont les conditions de survol n'évoluent pas (zone entre le FAP actuel et la piste)
TOTAL		234 171	230 710	16 539	36 449	72 988	92 991	144 731	67 445	-76 786	81 303	4 517	172 763
		15 052	10 381	-4 671	9 664	4 993	8 529	12 763	5 096	-7 667	7 948	281	10 856

**+ 10 000 personnes nouvellement survolées** par au moins 30 avions par jour sous 1981 mètres, en reprenant pourtant les chiffres très obscurs de la DGAC.

Il est toujours possible, comme l'a fait la ministre, de jouer avec les chiffres et d'estimer qu'il y a une diminution de 60% de la population impactée, en prenant en compte le gain imperceptible de 3dB (chiffres colonne verte de droite).

Commune	Population de la commune (INSEE 2007)	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 dont les conditions de survol n'évoluent pas (zone entre le FAP actuel et la piste)	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
02 Bézu-le-Guéry	663		33	33		33						
02 Coupvray	169		60	60		60						
02 Marigny-en-Orxois	469		19	19		19						
02 Montreuil-aux-Lions	1 352		857	857		857		266	266		266	
60 Boissy-Fresnoy	899	30		-30	30							
60 Rosoy-en-Mulden	485	109		-109	109							

La méthode de calcul utilisée par la DGAC **ne prend en compte que les habitants de 4 communes sur les 37 nouvellement survolées dans l'Aisne**. Ces communes seront pourtant bien survolées en dessous de 1981m et subiront au minimum des nuisances sonores de 63 dB. Que penser alors de la technique de comptage des habitants qui permet à la ministre d'annoncer, dans certains cas, une diminution de la population survolée?

# NKM dégage le ciel de sa circonscription

**A**U 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'œuf 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 con-

sultative 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'elle 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**

• 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

**• Elus et associations demandent sa suspension immédiate**



**COMMUNIQUE**

Lors d'une conférence de presse tenue à Paris, Mercredi 30 Novembre 2011, les élus franciliens et associations de riverains d'Orly et de Roissy, ont fait un premier bilan de l'arrêté du 15 novembre portant modification du dispositif de la circulation aérienne en région parisienne signé par la ministre Nathalie Kosciusko-Morizet.

Ils réaffirment leur indignation sur la façon dont le projet a été conduit, et demandent la suspension immédiate des modifications des couloirs aériens.

Ils dénoncent un projet inutile qui génère encore plus de pollution chimique dans l'atmosphère de la région parisienne pour des gains de bruit imperceptibles.

Ils constatent un déplacement inacceptable des nuisances de populations sur d'autres alors qu'aucune étude d'impact, ni estimation indiscutable des populations nouvellement ou encore plus touchées, n'ont été menées.

Ils demandent que la ministre prenne enfin la mesure des enjeux sanitaires et sociaux liés aux nuisances aériennes et soit réellement à l'écoute des propositions des élus et des associations concernant notamment les vols de nuit sur Roissy, les procédures de descente en continu et l'avenir du transport aérien en Ile de France.

Personnalités présentes ou représentées le 30 Novembre 2011 :

**Jean Jacques Boussaingault**  
Parcs Naturels Régionaux du Vexin,  
de Chevreuse et du Gâtinais

**Claude Carsac**  
pour les associations d'Orly

**Philippe Houbart**  
pour les associations de Roissy

**Jean Paul Huchon**  
Président de la Région Ile de France

**Claire Lise Campion**  
Sénatrice de l'Essonne,  
Vice présidente du conseil général de l'Essonne

**Philippe Esnol**  
Sénateur des Yvelines,  
Maire de Conflans-Sainte-Honorine

**Philippe Houillon**  
Député du Val d'Oise, Maire de Pontoise

**Dominique Lefebvre**  
Président de l'agglomération de Cergy-Pontoise,  
Maire de Cergy

**Arnaud Richard**  
Député des Yvelines

**Franck Marlin**  
Député de l'Essonne,  
Maire d'Etampes

**Jean Vincent Placé**  
Sénateur de l'Essonne,  
Vice Président de la Région Ile de France

**Ghislaine Senee**  
Conseillère Régionale IdF, Maire d'Evrecquemont

**Anny Poursinoff**  
Député des Yvelines

## • Recours juridiques



# COMMUNIQUE

Du 25 octobre 2011

## L'arrêté de Nathalie Kosciusko-Morizet sera attaqué en justice.

**Vendredi 21 Octobre 2011, les représentants des associations Roissy/Orly unies, ont rencontré au Cabinet Huglo/Lepage, leur avocate Maître Corinne Lepage, ancienne Ministre de l'Environnement.**

**Les associations de Roissy et d'Orly préparent une riposte juridique contre l'augmentation de la pollution liée au projet d'allongement de couloirs aériens survolant l'Île de France.**

La Ministre de l'Environnement et des Transports, soutenue par l'industrie aéronautique, a annoncé qu'elle signera prochainement l'arrêté sur les nouveaux couloirs d'atterrissage à Orly et Roissy.

Ce projet scandaleux privilégie l'augmentation de la pollution aux dépens de la santé des franciliens alors même que la France, assignée devant la justice par l'Union Européenne, risque de payer une très lourde amende pour le non respect de la loi sur la qualité de l'air, notamment dans l'agglomération parisienne.

Les associations condamnent ce projet qui, sous prétexte d'un gain de bruit imperceptible, déplace les pollutions sonores et chimiques d'une ville sur une autre sur la base de critères opportunistes.

**Les associations demandent une nouvelle fois à la Ministre de l'Environnement et des Transports de ne pas signer l'arrêté** contraire aux engagements du Grenelle de l'environnement et d'enrichir le projet de la DGAC(1) par l'organisation d'une vaste concertation des élus et des associations concernées mais aussi des plus grands spécialistes mondiaux afin d'obtenir une réelle réduction des nuisances aériennes pour tous les franciliens.

**Contact : [associations.RoissyOrlymail.com](mailto:associations.RoissyOrlymail.com)**

**06 43 11 96 90**

(1) Direction Générale de l'Aviation Civile (Ministère des Transports)

### **Les associations signataires :**

DIRAP, CIRENA, ForumFSCNA, ADN, CNADR, LES HETRES POURPRES, VIVRE À FORGES, ACNAB, ONASA, ADERA, ADFEEN, BEAUREPAIRE, APESA, l' UAPHVC.

## • Conclusion

Dans le rapport et les conclusions de l'enquête publique, les enquêteurs n'hésitent pas à faire les critiques suivantes :

- Le profond décalage entre le projet et le quotidien des habitants et l'absence de mesures plus ciblées sur la réduction du bruit
- L'insuffisance de concertation préalable
- Les conditions d'urgence dans lesquelles le modificatif au projet initial est venu prendre place
- Un profond décalage entre le contenu même du dossier et l'attente du public
- Les réponses techniques de la DGAC restées insuffisantes pour rendre compte des réels impacts locaux notamment sur Montreuil aux Lions, etc.

De plus, celle-ci **comportait deux réserves**, c'est-à-dire deux conditions qui doivent être respectées sous peine d'obtenir un avis défavorable pour l'ensemble du projet :

- La suppression des vols de nuit entre 22h et 7h
- La révision des trajectoires au dessus de la zone de Cergy-Pontoise

Aucune des deux n'a été mise en œuvre, **l'avis de la commission d'enquête est donc DÉFAVORABLE**. La ministre de l'écologie a pris un arrêté qui va à l'encontre de la conclusion de l'enquête publique.

L'association ONASA dénonce aussi les options choisies dans ce projet. En effet, le Grenelle de l'Environnement devait faire que « **l'État veillera à réduire les pollutions et les nuisances des différents modes de transport** ». Il s'agit ici de transférer les nuisances sonores sur d'autres secteurs pour des gains sonores ridicules et une augmentation importante de la pollution en Ile de France.

**En conséquence, l'ONASA demande l'annulation de ces modifications au profit de solutions efficaces pour l'ensemble de la population survolée.**

Renseignements complémentaires sur [www.onasa.fr](http://www.onasa.fr)

06 88 70 81 35 [association.onasa@gmail.com](mailto:association.onasa@gmail.com)