

Départements concernés par le projet :
L' AISNE, L' OISE, LA SEINE-ET-MARNE, LE VAL D' OISE, LES YVELINES
dont 138 communes concernées par l' enquête

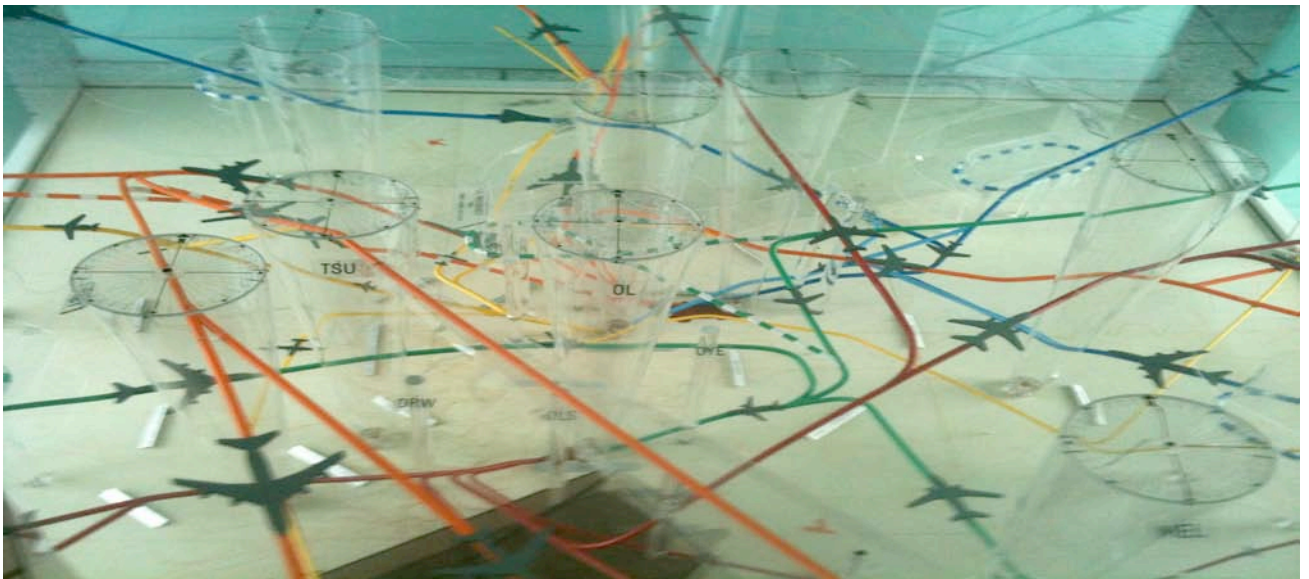
Ministère de l' Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement
DGAC - Direction Générale de l' Aviation Civile

Enquête publique préalable au

**Projet de modification permanente de la circulation aérienne
d' approche aux instruments de l' aéroport de
Paris-Charles-de-Gaulle (Roissy-CDG)**

du 2 mars 2011 au 1^{er} avril 2011

Arrêté Inter - Préfectoral du 3 février 2011 N° 10-137



RAPPORT ET CONCLUSIONS

de la

COMMISSION D' ENQUETE

Réf : E1000110 / 95

SOMMAIRE

• A - RAPPORT de la commission d'enquête

Préambule	4
CHAPITRE 1 - GENERALITES.....	5
1.1 - Objet de l'enquête ; Présentation sommaire du projet	5
1.1.1 Territoire concerné par l'enquête	5
1.2 - Désignation et composition de la commission	6
1.3 - Cadre réglementaire	7
1.4 - Composition du dossier.....	7
CHAPITRE 2 - ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE	12
2.1 - Organisation.....	12
2.2 - Mise à la connaissance du public :	13
2.2.1 - Procédure légale	13
2.2.2 - Mesures supplémentaires d'information mises en œuvre.....	14
2.3 - Mise à disposition du public du dossier et du registre :.....	15
2.4 - Déroulement des permanences en Mairies	15
2.5 - Incidents survenus en cours d'enquête.....	17
2.6 - Réunions publiques.....	17
2.7 - Réunions et entretiens particuliers	18
2.8 - Prolongation de l'enquête	18
2.9 - Certificats d'affichage	18
2.10 - Clôture de l'enquête	19
2.11 - Information de la commission d'enquête.....	19
2.11.1 - Réunion préparatoire et de présentation.....	19
2.11.2 - Visite guidée du CANA.....	20
2.11.3 – Autres sources d'informations	21
CHAPITRE 3 - BILAN DES OBSERVATIONS RECUEILLIES	22
3.1 - Préambule.....	22
3.2 - Bilan comptable des observations recueillies	29
3.2.3 - Synthèse des Courriers reçus pour l'ensemble des départements.....	38
3.3 - Avis des Collectivités locales.....	39
3.3.1 Personnes publiques : DCM, Avis et Motions.....	39
3.3.1.1 Communes concernées par le périmètre de l'enquête publique	39
3.4 – Pétitions.....	53
3.5 - Associations de protection de l'environnement et de défense	54
3.5.1 Communes hors champs de l'enquête.....	64
3.6 - Acteurs économiques.....	64
3.7 - Résultats : Synthèse Générale des Observations Recueillies	65
CHAPITRE 4 - ANALYSE DES OBSERVATIONS A CARACTERE GENERAL	66
4.1 - Préambule.....	66
4.3 - La crédibilité des données	67
4.4 - Les nuisances aériennes et leurs conséquences : Examen des observations par thèmes	68
4.5 - L'absence d'étude d'impact.....	82

4.6 - Un projet contraire aux objectifs du Grenelle de l'environnement	83
4.7 - Eléments de réponse de la DGAC et Avis de la Commission	84

CHAPITRE 5 - ANALYSE ET COMMENTAIRES DES OBSERVATIONS A CARACTERE

LOCAL	93
5.1 - La concentration des flux.....	93
5.2 - L'incidence du projet.....	94
5.2.1 Les villes de la Confluence	94
5.2.2 Le PNR du Vexin	94
5.2.3 Les activités économiques.....	95
5.2.3 Autres secteurs.....	95

CHAPITRE 6 – CONTRE-PROPOSITIONS ET SOLUTIONS ALTERNATIVES 96

6.1- Les rehaussements d'altitude	96
6.2- Les propositions de réduction des nuisances.....	96
6.3- Les autres possibilités de couloir aérien.....	99
6.4- Les solutions alternatives	100

• B - CONCLUSIONS et AVIS de la commission d'enquête

CHAPITRE 7 – B - CONCLUSIONS et AVIS MOTIVÉS 102

7.1- Introduction.....	102
7.2- Historique du projet et rappel du contexte.....	103
7.3 - Déroulement et bilan de l'enquête	104
7.4 - L'évaluation de l'impact du projet	104
7.5 - Analyse critique du projet	106
7.6 - Conclusions et avis de la commission	107

• C - ANNEXES

CHAPITRE 8 • C - ANNEXES 111

Glossaire

Enquête publique préalable au Projet de modification permanente de la circulation aérienne d'approche aux instruments de l'aérodrome de Paris-Charles de Gaulle
2 mars 2011 – 1^{er} avril 2011

A - RAPPORT de la commission d'enquête

Préambule :

Dans le respect des objectifs poursuivis par le Grenelle de l'environnement le projet soumis à la présente enquête retient l'adoption de dispositions visant :

- la réduction de la gêne sonore afférente au trafic aérien et activités aéroportuaires de Paris Roissy Charles de Gaulle et Le Bourget
- la préservation de la qualité de vie des riverains

Pour parvenir à ces objectifs deux dispositions sont apparues nécessaires :

- la refonte des trajectoires d'approche des avions autour de la Région Parisienne et
- relèvement des plafonds

Pour y parvenir trois étapes, déployées entre 2008 et 2011, ont été retenues :

Etape 1 :

Relèvement de 600 à 900 mètres de l'altitude d'arrivée des avions, de nuit, en configuration face à l'Est à destination de Paris-Le Bourget.

Mesure opérationnelle depuis le 8 mai 2008.

Etape 2 :

Relèvement de 900 à 1 200 mètres de l'altitude

d'arrivée des avions à destination de l'aéroport de Paris-Orly en configuration face à l'Est.

Enquête publique réalisée en 2009.

Mise en œuvre prévue au printemps 2011.

Etape 3 : Concerne la présente Enquête publique

Relèvement général par rapport à la situation de 2007, de 300 mètres de l'altitude d'arrivée des avions à destination de Paris-CDG et de Paris-Le Bourget.

- Paris-CDG : relèvement à 1 200 et à 1 500 m.
- Paris-Le Bourget : relèvement à 900 m.

Cette phase s'accompagne d'un relèvement à 1 500 mètres de certaines trajectoires d'arrivée sur Paris-Orly par rapport à la phase 2.

Mise en œuvre prévue à l'automne 2011.

CHAPITRE 1 - GENERALITES

1.1 - Objet de l'enquête ; Présentation sommaire du projet

La présente enquête publique a pour objet de soumettre à la consultation du public la déclinaison du projet exposé en préambule.

Les objectifs poursuivis, réduction de la gêne sonore et préservation de la qualité de vie des riverains, passent par :

- le relèvement de 300 mètres de l'altitude de toutes les trajectoires d'arrivée des avions pour débiter le segment final de la phase d'approche (descente vers la piste en utilisant les interceptions ILS = Instrument Landing System) à destination de Paris-CDG et de Paris-Le Bourget,
- le recul de 5 km environ du point d'entrée, amorce de la descente, (IAF = Initial Approach Fix - zone de régulation radar)

La modification touche l'ensemble de la région parisienne ainsi que la région nord Roissy :

- relèvement de 300 mètres de toutes les interceptions ILS (configuration est et ouest, doublet nord et sud)
- Le Bourget : relèvement de 300 mètres de toutes les interceptions ILS (config. est et ouest)
- Orly (pour mémoire) : relèvement de 300 mètres de l'interception ILS pour le flux en provenance du sud-ouest en configuration face à l'est. Permettra une interception 1200/1500 mètres (900/1200 mètres avant phase 2)

1.1.1 Territoire concerné par l'enquête

La présente enquête publique vise les départements et communes suivants :

Département N°1 - AISNE (02) ; 36 communes :

02.01 AZY-SUR-MARNE, **02.02** BEZU-LE-GUERY, **02.03** BONNEIL, **02.04** BRUMETZ, **02.05** LA CHAPELLE-SUR-CHEZY, **02.06** CHARLY-SUR-MARNE, **02.06** CHEZY-EN-ORXOIS, **02.08** CHEZY-SUR-MARNE, **02.09** COUPRU, **02.10** CROUTTES-SUR-MARNE, **02.11** DAMMARD, **02.12** DOMPTIN, **02.13** ESSISES, **02.14** ESSOMES-SUR-MARNE, **02.15** LA FERTE-MILON, **02.16** GANDELU, **02.17** HAUTEVESNES, **02.18** LUCY-LE-BOCAGE, **02.19** MACOGNY, **02.20** MARIGNY-EN-ORXOIS, **02.21** MARIZY-SAINTE-GENEVIEVE, **02.22** MONNES, **02.23** MONTFAUCON, **02.24** MONTREUIL-AUX-LIONS, **02.25** NESLES-LA-MONTAGNE, **02.26** NOGENTEL, **02.27** NOGENT-L'ARTAUD, **02.28** PASSY-EN-VALOIS, **02.29** PAVANT, **02.30** ROMENY-SUR-MARNE, **02.31** SAINT-GENGOULPH, **02.32** SAULCHERY, **02.33** VEUILLY-LA-POTERIE, **02.34** VIELS-MAISONS, **02.35** VIFFORT, **02.36** VILLIERS-SAINT-DENIS

Département N°2 - OISE (60) ; 2 communes :

60.01 BORNEL, **60.02** MAROLLES

Département N°3 - SEINE-ET-MARNE (77) ; 33 communes :

77.1 BASSEVELLE, **77.2** BUSSIERES, **77.3** CHAMIGNY, **77.4** CITRY, **77.5** COCHEREL, **77.6** CONGIS-SUR-THEROUANNE, **77.7** COULOMBS-EN-VALOIS, **77.8** CROUY-SUR-OURCQ, **77.9** DHUISY, **77.10** LA FERTE-SOUS-JOUARRE, **77.11** GERMIGNY-SOUS-COULOMBS, **77.12** JAIGNES, **77.13** JOUARRE, **77.14** LIZY-SUR-OURCQ, **77.15** LUZANCY, **77.16** MARY-SUR-MARNE, **77.17** MAY-EN-MULTIEN, **77.18** MERY-SUR-MARNE, **77.19** NANTEUIL-SUR-MARNE, **77.20** OCQUERRE, **77.21** PIERRE-LEVEE, **77.22** LE PLESSIS-PLACY, **77.23** REUIL-EN-BRIE, **77.24** SAACY-SUR-MARNE, **77.25** SAINTE-AULDE, **77.26** SAINT-CYR-SUR-MORIN, **77.27** SAINT-JEAN-LES-DEUX-JUMEAUX, **77.28** SIGNY-SIGNETS, **77.29** TANCROU, **77.30** TROCY-EN-MULTIEN, **77.31** VENDREST, **77.32** VERDELLOT, **77.33** VILLEMAREUIL

Département N°4 – YVELINES (78) ; 28 communes :

78.1 ACHERES, **78.2** AIGREMONT, **78.3** LES ALLUETS-LE-ROI, **78.4** ANDRESY, **78.5** CARRIERES-SOUS-POISSY, **78.6** CHAMBOURCY, **78.7** CHANTELOUP-LES-VIGNES, **78.8** CONFLANS-SAINTE-HONORINE, **78.9** CRESPIERES, **78.10** EVEQUEMONT, **78.11** FEUCHEROLLES, **78.12** FOURQUEUX, **78.13** GAILLON SUR MONTCIENT, **78.14** MAURECOURT, **78.15** MEDAN, **78.16** MEULAN, **78.17** MORAINVILLIERS, **78.18** LES MUREAUX, **78.19** ORGEVAL, **78.20** LE PECQ, **78.21** POISSY, **78.22** SAINT-GERMAIN-EN-LAYE, **78.23** TESSANCOURT SUR AUBETTE, **78.24** TRIEL-SUR-SEINE, **78.25** VAUX-SUR-SEINE, **78.26** VERNEUIL SUR SEINE, **78.27** LE VESINET, **78.28** VILLENES-SUR-SEINE

Département N°5 - VAL-D'OISE (95) ; 39 communes :

95.1 ABLEIGES, **95.2** ARRONVILLE, **95.3** AVERNES, **95.4** BERVILLE, **95.5** BOISEMONT, **95.6** BREANCON, **95.7** BRIGNANCOURT, **95.8** CERGY, **95.9** CONDECOURT, **95.10** CORMEILLES-EN-VEXIN, **95.11** COURCELLES-SUR-VIOSNE, **95.12** COURDIMANCHE, **95.13** EPIAIS-RHUS, **95.14** FREMAINVILLE, **95.15** FREMECOURT, **95.16** FROUVILLE, **95.17** GOUZANGREZ, **95.18** GRISY-LES-PLATRES, **95.19** HARAVILLIERS, **95.20** LE HEULME, **95.21** HERBLAY, **95.22** JOUY-LE-MOUTIER, **95.23** LONGUESSE, **95.24** MARINES, **95.25** MENOUVILLE, **95.26** MENU COURT, **95.27** MONTGEROULT, **95.28** NEUVILLE-SUR-OISE, **95.29** LE PERCHAY, **95.30** PUISEUX-PONTOISE, **95.31** SAGY, **95.32** SANTEUIL, **95.33** SERAINCOURT, **95.34** THEMERICOURT, **95.35** THEUVILLE, **95.36** US, **95.37** VALLANGOUJARD, **95.38** VAUREAL, **95.39** VIGNY

1.2 - Désignation et composition de la commission

Suite à la demande du Préfet du Val d'Oise enregistrée le 7 décembre 2010, Madame Odile PIERART, Président du Tribunal Administratif de Cergy - Pontoise, a désigné le 8 décembre 2010 la commission d'enquête composée comme suit ; (référéncée E10000110 / 95) :

Président : M. Joseph DE LA RUBIA, architecte DESA,
Titulaires : M. Jean CULDAUT, architecte DPLG,
 M. Philippe LEGLEYE, ingénieur en BTP,
 M. Jean-Pierre ADAM, retraité de la police nationale,
 M. André GOUTAL, commissaire divisionnaire de police retraité,

Suppléants : M. Jean-Yves MAINECOURT, agent immobilier (retraité),
 M. Jean-Claude LASAYGUES, ingénieur travaux publics (retraité)

L'arrêté inter - préfectoral d'ouverture d'enquête publique préalable au projet n° 10-137 du 3 février 2011 entérine les modalités pratiques de l'enquête établies en collaboration avec les services préfectoraux du Val d'Oise.

1.3 - Cadre réglementaire

La présente enquête est régie par les dispositions législatives et réglementaires suivantes :

- Code de l'environnement
- Code de l'aviation civile inséré dans le nouveau code des transports (partie législative) entré en vigueur le 1/12/10
- Loi n°83-630 du 12 juillet 1983 modifiée, dite loi Bouchardeau, relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à protection de l'environnement
- Loi n°2002-676 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité, et qui introduit l'obligation pour les 10 principaux aéroports français, de procéder à une enquête publique préalablement à tout projet de modification de la circulation aérienne revêtant un caractère permanent et ayant pour effet de modifier, de manière significative, les conditions de survols
- Cette loi a été transcrite dans le code de l'aviation civile à l'article L227-10 devenu l'article L6362-2 du nouveau code des transports
- Décret n°85-453 du 23 avril 1985 pris pour l'application de la loi n°83-630 du 12 juillet 1983
- Décret n° 2004-558 du 15 juin 2004 pris pour l'application de l'article L227-10 du code de l'aviation civile

Ce décret précise les critères de recours à l'enquête publique :

« La procédure d'enquête publique prévue à l'article L227-10 est mise en œuvre pour tout projet de modification permanente de la circulation aérienne de départ et d'approche aux instruments en dessous d'une altitude égale au niveau de vol FL 65, soit 1981 mètres par rapport au niveau de la mer en conditions standards de température et de pression, lorsque les conditions suivantes sont réunies :

1. *Le flux moyen journalier d'utilisation de la procédure projetée de circulation aérienne concerne au moins 30 vols d'avions munis de turboréacteurs,*
2. *La superficie, après modification, des zones nouvellement survolées de l'enveloppe des trajectoires est supérieure à 10% de la superficie de cette enveloppe avant modification. L'enveloppe des trajectoires est définie comme la projection au sol dans sa partie terrestre de 95% des trajectoires des avions munis de turboréacteurs en dessous du niveau de vol FL 65.*

L'enquête publique a lieu dans les communes dont le territoire est situé dans les zones nouvellement survolées de l'enveloppe des trajectoires correspondant au projet de modification de la circulation aérienne ».

- La circulaire du 27 septembre 1985 relative aux décrets n°85-443, 85-449, 85-450 et 85-453 du 23 avril 1985 et n°85-693 du 5 juillet 1985 pris en application de la loi du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à protection de l'environnement
- Les articles L227-5 et L227-10 du code de l'aviation civile relatifs aux avis des CCE et de l'ACNUSA, devenus articles L6361-7 et L6362-2 du nouveau code des transports.

1.4 - Composition du dossier

La commission d'enquête a pu prendre connaissance du contenu du projet de dossier fin Décembre 2010 et tel que proposé pour être soumis au public lors d'une réunion ayant eu lieu dans les locaux de la Préfecture du Val d'Oise le 10 Janvier 2011.

Un exemplaire du dossier fut remis en main propre aux membres de la commission à cette même date au cours de laquelle le projet fut présenté et commenté par les représentants de la DGAC.

Le dossier lui a semblé conforme aux textes et dispositions législatives et réglementaires et conforme à l'information du public.

Dossier officiel soumis au public

Le dossier officiel, outre le Registre d'enquête et l'arrêté inter - préfectoral d'ouverture du 3 février 2011 sus indiqué, était constitué des TROIS documents suivants :

1^{ER} DOCUMENT

- **Le dossier d'enquête proprement dit** (86 pages, format A3) est composé comme suit :

1 - OBJET DE L'ENQUETE, INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES

1.1 OBJET ET CONDITIONS DE DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

- 1.1.1. Objet de l'enquête
- 1.1.2. Conditions de déroulement de l'enquête

1.2. INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES ET TEXTES REGISSANT L'ENQUETE

- 1.2.1. Informations juridiques et administratives
- 1.2.2. Textes régissant l'enquête

1.3. ENQUETE PUBLIQUE ET INSERTION DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE RELATIVE A L'OPERATION

- 1.3.1. Projet
- 1.3.2. Comité interrégional de concertation
- 1.3.3. Enquête publique
- 1.3.4. Place de l'enquête publique dans la procédure

2 – LA SITUATION ACTUELLE

2.1. ORGANISATION DES FLUX DE TRAFIC AERIEN EN REGION PARISIENNE

2.2. INFRASTRUCTURES

- 2.2.1. Aéroport de Paris-Charles de Gaulle
- 2.2.2. Aéroport de Paris-Le Bourget
- 2.2.3. Aéroport de Paris-Orly

2.3. VOLUME DE TRAFIC

2.4. TYPES D'AVIONS FREQUENTANT LES PLATES-FORMES

2.5. REPARTITION HORAIRE DES VOLS

2.6. MESURES DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE

- 2.6.1. Maîtrise de l'urbanisation
- 2.6.2. Aide à l'insonorisation
- 2.6.3. Mesures de navigation aérienne
- 2.6.4. Restrictions d'exploitation

2.7. LES ARRIVEES A DESTINATION DES AEROPORTS PARISIENS

- 2.7.1. Généralités sur les procédures d'arrivée et d'approche aux instruments
- 2.7.2. Instrument Landing System

- 2.7.3.Procédure d'approches actuelles
- 2.7.4.Guidage radar
- 2.7.5.Altitudes actuelles d'interception des ILS sur les aéroports de région parisienne
- 2.7.6.Approche en descente continue

3 – NOTICE EXPLICATIVE

3.1.OBJET DE L'OPERATION

3.2.METHODOLOGIE

- 3.2.1.Généralités
- 3.2.2.Explication des effets attendus dans la zone proche
- 3.2.3.Choix des indicateurs

3.3.COMPARAISON DE L'IMPACT DES SURVOLS

- 3.3.1.LDEN
- 3.3.2.En configuration face à l'ouest
- 3.3.3.En configuration face à l'est

3.4.SYNTHESE DE L'EVALUATION DES POPULATIONS IMPACTEES

3.5.EFFET SUR LES AUTRES FLUX DE TRAFIC

- 3.5.1.Effet sur les flux de Paris-Le-Bourget
- 3.5.2.Effet sur les autres flux de Paris-Charles de Gaulle
- 3.5.3.Effet sur les flux de Paris-Orly

4 - PLAN DE SITUATION

4.1.COMMUNES CONCERNEES PAR L'ENQUETE PUBLIQUE

4.2.EVALUATION DES POPULATIONS IMPACTEES PAR DEPARTEMENT ET COMMUNE

- 4.2.1.Populations impactées par chacun des indicateurs
- 4.2.2.Population survolée avant et après pour chacun des indicateurs

GLOSSAIRE

TABLE DES ILLUSTRATIONS

2EME DOCUMENT

• UN FASCICULE MODIFICATIF AU PROJET

Ce document de 26 pages au format A3 concerne 14 nouvelles communes ; il modifie et complète le dossier principal.

Il concerne principalement le secteur ouest du périmètre d'enquête et la configuration face à l'est. Celui-ci comprend :

DESCRIPTION

3.- NOTICE EXPLICATIVE

3.3.Comparaison de l'impact des survols

- 3.3.1.LDEN face à l'est
- 3.3.3.En configuration face à l'est

3.4.Synthèse de l'évaluation des populations impactées

4. PLAN DE SITUATION

4.1. Communes concernées par l'enquête publique

4.2. Evaluation des populations impactées par département et commune

4.2.1. Populations impactées par chacun des indicateurs en face à l'est

4.2.2. Population survolée avant et après pour chacun des indicateurs en face à l'est

TABLE DES ILLUSTRATIONS

LIVRET TECHNIQUE

Méthodes et analyse de l'impact du bruit et des survols aériens

Ce document de 76 pages format A4 comprend :

1.- LES SURVOLS AERONAUTIQUES

Méthodes d'analyse des survols aériens

Outils de traitement

2.- LE BRUIT AERONAUTIQUE

Méthodes d'analyse du bruit aérien

Outils de traitement

3.- LA VISUALISATION DES RESULTATS

Types de données géographiques

4.- LE COMPTAGE DE POPULATION

Méthodes de comptage de population

ANNEXES

Glossaire

Table des illustrations

Sites de téléchargement du dossier et autres documents

1°) SITES

L'ensemble des éléments du dossier, ainsi que les documents de communication étaient également accessibles et téléchargeables sur le site de la Préfecture du Val d'Oise :

<http://www.val-doise.gouv.fr/content/heading2834278/content4118969.html>

ainsi que sur celui du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement / DGAC - Direction Générale de l'Aviation Civile

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Ouverture-de-l-enquete-publique.html>

2°) AUTRES DOCUMENTS

Plaquette d'information (PDF - 1.5 Mo)

Dossier soumis à enquête publique consultable dans la préfecture de chaque département et dans les mairies concernées

1 - Dossier par chapitres :

[Objet de l'enquête \(PDF - 346 Ko\)](#)

[Situation actuelle \(PDF - 2.4 Mo\)](#)

[Notice explicative \(PDF - 8 Mo\)](#)

[Plan de situation \(PDF - 3.3 Mo\)](#)

2 - Dossier complet :

[Enquête publique \(PDF - 14 Mo\)](#)

[Livret technique \(PDF - 10.5 Mo\)](#)

[Fascicule modificatif \(PDF - 3,4 Mo\)](#)

Documents de communication

• Plaquette d'information

La DGAC avec le concours de la DSNA ont édité une plaquette d'information intitulée "réduire les nuisances sonores autour des aéroports parisiens" qui présente les enjeux techniques de ce projet environnemental lié à la circulation aérienne

Destinée au public cette plaquette apporte une information claire et synthétique sur :

- Les trois phases du projet dont chacune se traduit par un relèvement des trajectoires de vol
- Un schéma explicatif à propos de la conception des procédures d'arrivée des avions sur les grands aéroports
- Le relèvement de 300m des altitudes d'arrivée et ses avantages, avec en déclinaison son gain global significatif et l'impact sur la zone de dispersion de l'avion, objet de la présente enquête.

Bien conçue et largement distribuée et mise à la disposition du public, notamment dans les mairies des communes concernées par la présente enquête, cette plaquette a permis au public d'avoir un rapide aperçu bien utile à la bonne compréhension du projet.

CHAPITRE 2 - ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

2.1 - Organisation

Les modalités d'organisation de l'enquête ont été préparées en commun entre l'autorité organisatrice (Préfecture du Val d'Oise) et la commission, notamment lors d'une réunion préparatoire qui s'est tenue à Cergy en préfecture le 10 Janvier 2011.

Cette enquête était initialement prévue pour se dérouler du 05 Février 2011 au 07 Mars 2011 inclus et fait l'objet d'un arrêté inter - préfectoral n° 10-109 du 10 Janvier 2011 fixant les dates de permanences. Elle concernait 124 communes.

Toutefois, lors des premières réunions de concertation et notamment lors des rencontres du Grand Roissy le 25 Janvier 2011, certaines observations ont fait apparaître la nécessité d'amender le projet de modification permanente de la circulation aérienne des procédures d'approche aux instruments de l'aérodrome de Paris Charles De Gaulle.

Afin d'examiner des hypothèses de nature à assurer la diminution des nuisances induites par le survol des zones habitées autour de l'aérodrome de Paris Charles De Gaulle, la Direction générale de l'Aviation Civile a redéfini le projet initial. Cette modification qui concerne 14 nouvelles communes consiste à proposer en configuration face à l'est, un recul du point de convergence sur l'axe du doublet Nord, pour éviter d'aggraver les survols des noyaux denses de l'agglomération de Cergy-Pontoise.

Une nouvelle enquête a donc été décidée ; elle a été fixée à 31 jours consécutifs du mercredi 02 mars 2011 au vendredi 1er avril 2011 inclus et a fait l'objet d'un nouvel arrêté préfectoral n°10-137 du 03 février 2011.

Le siège de l'enquête a été fixé à la préfecture du Val d'Oise à Cergy.

Ce report de la période d'enquête a eu pour conséquence l'indisponibilité de Monsieur André Goutal, membre titulaire, remplacé par Monsieur Jean-Yves Mainecourt, suppléant, devenant de ce fait titulaire.

Les permanences, dans les mairies désignées comme lieux principaux de l'enquête, destinées à l'information et à la réception du public par les membres de la commission ont été arrêtées à 38 pour l'ensemble des cinq départements. Les durées de ces permanences ont été de 3h00 pour l'ensemble sauf en ce qui concerne les mairies de TANCROU, THEMERICOURT et SANTEUIL où elles ont été de 2h00, ce qui correspond à l'ouverture effective au public.

Il a été fait le choix par l'autorité organisatrice et la commission de répartir géographiquement les permanences de telle sorte que les habitants disposent d'une possibilité d'entretien avec les membres de la commission au plus près de leur domicile. Pour autant, la densité des communes concernées par une permanence permettait pour un habitant non disponible le jour de permanence dans sa commune de se rendre dans une autre permanence tenue dans une autre commune proche à une autre date.

Une réunion de présentation du dossier d'enquête publique s'est tenue le 10 Janvier 2011 à la préfecture du Val d'Oise à Cergy, salle Monet.

Outre les cinq commissaires titulaires et les deux commissaires suppléants, elle réunissait Monsieur Geoffroy Ville, Chef de la division Environnement à la DGAC, Monsieur Alain Bourgin, adjoint au Chef de mission, Madame Pascale Rieu, attachée à la préfecture du Val d'Oise.

Au cours de cette réunion Monsieur Ville a présenté les éléments du projet soumis à enquête et répondu aux différentes questions de la commission d'enquête.

Après qu'il eût détaillé le déroulement de l'enquête et un échange de vue entre les commissaires enquêteurs et leurs interlocuteurs, il a été mis fin à la réunion en fin d'après-midi.

2.2 - Mise à la connaissance du public :

2.2.1 - Procédure légale

L'arrêté et avis annonçant l'ouverture de l'enquête fut porté à la connaissance du public comme suit :

- **publication au recueil des actes administratifs** de chaque préfecture et consultable sur leur site Internet.
- **affichage en mairie** et panneaux publics,
- **publicité** dans les rubriques "annonces légales" de deux journaux locaux de grande diffusion dans chaque département

2.2.1.1 - Publicité réglementaire par affichage en mairie

Les avis d'enquête publique ont été affichés par les soins des mairies dans chacune des communes concernées par l'enquête ainsi que dans les préfectures et sous-préfectures.

2.2.1.2 - Publicité réglementaire dans les journaux d'annonces légales

L'avis d'enquête publique a été publié conformément aux dispositions réglementaires au moins 15 jours avant la date d'ouverture de l'enquête et rappelé dans les 8 jours après cette date selon les dispositions suivantes :

	1 ^{ère} insertion	2 ^{ème} insertion
<u>Département de l'Aisne</u>		
L'Union	12/02/2011	03/03/2011
L'Aisne Nouvelle	12/02/2011	03/03/2011
<u>Département de l'Oise</u>		
Le Parisien édition de l'Oise	10/02/2011	03/03/2011
Le Courrier Picard	10/02/2011	03/03/2011
<u>Département de la Seine et Marne</u>		
Le Parisien édition de la Seine et Marne	10/02/2011	03/03/2011
La Marne	16/02/2011	09/03/2011
<u>Département des Yvelines</u>		
Le Parisien édition des Yvelines	10/02/2011	03/03/2011
Le Courrier des Yvelines	16/02/2011	09/03/2011
<u>Département du Val d'Oise</u>		
La Gazette du Val d'Oise	16/02/2011	09/03/2011
Le Parisien édition du Val d'Oise	10/02/2011	03/03/2011

Conformément aux dispositions de l'article 4 du susdit arrêté, aux attestations de parution établies par la société Amaury MEDIA & AUJOUR'HUI MEDIA ainsi qu'aux certificats d'affichages des Maires constatant l'accomplissement de cette formalité.

L'ensemble annexé au rapport.

2.2.2 - Mesures supplémentaires d'information mises en œuvre

Lors de la réunion préparatoire et de présentation du projet, tenue le lundi 10 janvier 2011 en Préfecture du Val d'Oise, siège de l'enquête, en présence des représentants du Maître d'Ouvrage et des représentantes inter préfectorales des 5 Préfectures (Messieurs les Préfets) l'ensemble des moyens complémentaires de publicité ont été présentés aux membres de la commission d'enquête comportant la mise en œuvre des mesures suivantes :

- Plaquettes informatives et avis d'enquête à disposition du public dans toutes les Mairies, en Préfecture et en sous-préfectures.

Par ailleurs, certaines des communes concernées ont relayé l'information moyennant la diffusion de l'avis d'enquête sur leurs panneaux électroniques et articles dans les bulletins municipaux locaux ; ce que les membres de la commission auront pu constater lors de leurs déplacements aux fins des 38 permanences.

Le dossier d'enquête fut également consultable pendant toute la durée de l'enquête sous forme numérique sur le site de la DGAC à l'adresse suivante :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Ouverture-de-l-enquete-publique>

2.3 - Mise à disposition du public du dossier et du registre :

Le dossier officiel tel que décrit dans le chapitre précédent, ainsi que les registres, cotés et paraphés aux soins des membres de la commission d'enquête, le 10 Janvier et 18 Février 2011 avant l'ouverture de l'enquête, ont été mis à disposition du public dans les mairies des 138 communes, ainsi qu'en préfecture du Val d'Oise, siège de l'enquête, et dans les préfectures de l'Aisne, de l'Oise, de Seine et Marne, des Yvelines et sous-préfectures de Château-Thierry (02), Senlis (60), Meaux (77), Provins (77), Saint Germain en Laye (78), Mantes-la-Jolie (78), Pontoise (95), Argenteuil (95), et Sarcelles (95) pendant toute la durée légale de l'enquête **du mardi 2 mars 2011 au vendredi 1er avril 2011 inclus** (soit **31** jours consécutifs) aux jours et aux heures d'ouverture des mairies et services concernés.

Le public a donc eu la possibilité de se renseigner sur le dossier et de consigner toutes observations sur les registres d'enquête tenus à sa disposition dans ces lieux.

Conformément à l'arrêté inter-préfectoral, il a pu également les envoyer à l'attention de **Monsieur le Président de la commission d'enquête publique « ROISSY »**,

- soit au siège de l'enquête à l'adresse suivante : Direction des Territoires -BP 60158-5 avenue Bernard Hirsch – 95022 Cergy-Pontoise Cedex
- soit dans les mairies des communes concernées par l'enquête.

2.4 - Déroulement des permanences en Mairies

Conformément à l'article 6 de l'arrêté inter-préfectoral du 03 février 2011, les cinq membres titulaires de la commission d'enquête se sont tenus à la disposition du public pour tout entretien, information ou explication du dossier, écoute des remarques, avis et éventuellement contre-propositions formulés sur le projet pendant les **38 permanences** assurées aux dates et lieux suivants :

Permanences de la commission d'enquête : annexe de l'arrêté du 03/02/2011

Département	Commune	Date de Permanence	Horaires	Commissaire Enquêteur
AISNE	CHARLY-SUR MARNE	Mercredi 02 Mars 2011	9H00 à 12H00	PH. LEGLEYE
AISNE	CHEZY SUR MARNE	Samedi 05 Mars 2011	9H00 à 1200H	PH. LEGLEYE
AISNE	LA FERTE-MILON	Samedi 12 Mars 2011	9H00 à 12H00	PH. LEGLEYE
AISNE	MONTREUIL-AUX-LIONS	Mardi 15 Mars 2011	9H00 à 12H00	PH. LEGLEYE
AISNE	CHARLY-SUR MARNE	Vendredi 1 ^{er} Avril 2011	9H00 à 12H00	PH. LEGLEYE
OISE	BORNEL	Mardi 29 Mars 2011	9H00 à 12H00	PH. LEGLEYE
SEINE ET MARNE	VENDREST	Vendredi 4 Mars 2011	9H00 à 12H00	PH. LEGLEYE
SEINE ET MARNE	LIZY-SUR-OURCQ	Mercredi 9 Mars 2011	14H00 à 17H00	PH. LEGLEYE
SEINE ET MARNE	CHAMIGNY	Vendredi 18 Mars 2011	17H00 à 20H00	J.Y. MAINECOURT
SEINE ET MARNE	MARY-SUR-MARNE	Mardi 22 Mars 2011	15H00 à 18H00	J. CULDAUT
SEINE ET MARNE	LA FERTE-SOUS-JOUARRE	Mercredi 23 Mars 2011	9H00 à 12H00	J.Y. MAINECOURT
SEINE ET MARNE	JOUARRE	Vendredi 25 Mars 2011	9H00 à 12H00	J.Y. MAINECOURT
SEINE ET MARNE	TANCROU	Vendredi 25 Mars 2011	17H30 à 19H30	J.Y. MAINECOURT
SEINE ET MARNE	MAY-EN-MULTIEN	Samedi 26 Mars 2011	9H00 à 12H00	J.Y. MAINECOURT
SEINE ET MARNE	LA FERTE-SOUS-JOUARRE	Lundi 28 Mars 2011	14H30 à 17H30	J. CULDAUT
SEINE ET MARNE	SAINTE-JEAN-LES-DEUX-JUMEAUX	Jeudi 31 Mars 2011	9H00 à 12H00	J.Y. MAINECOURT
VAL D'OISE	HERBLAY	Jeudi 3 Mars 2011	17H00 à 20H00	J. CULDAUT
VAL D'OISE	JOUY-LE-MOUTIER	Samedi 5 Mars 2011	9H00 à 12H00	J.P. ADAM
VAL D'OISE	VAUREAL	Mercredi 16 Mars 2011	16H00 à 19H00	J.P. ADAM
VAL D'OISE	CERGY	Samedi 19 Mars 2011	9H00 à 12H00	J.P. ADAM
VAL D'OISE	VIGNY	Jeudi 24 Mars 2011	16H00 à 19H00	J.P. ADAM
VAL D'OISE	CERGY	Lundi 28 Mars 2011	14H00 à 17H00	J.P. ADAM
VAL D'OISE	THEMERICOURT	Lundi 28 Mars 2011	17H00 à 19H00	J.Y. MAINECOURT
VAL D'OISE	SANTEUIL	Mardi 29 Mars 2011	17H00 à 19H00	J. CULDAUT
VAL D'OISE	MARINES	Vendredi 1 ^{er} Avril 2011	9H00 à 12H00	J.P. ADAM
YVELINES	ACHERES	Samedi 5 Mars 2011	9H00 à 12H00	J. CULDAUT
YVELINES	LE PECQ	Samedi 5 Mars 2011	9H00 à 12H00	J. DE LA RUBIA
YVELINES	CARRIERES-SOUS-POISSY	Mercredi 9 Mars 2011	16H00 à 19H00	J. DE LA RUBIA
YVELINES	SAINTE-GERMAIN-EN-LAYE	Samedi 12 Mars 2011	9H00 à 12H00	J. DE LA RUBIA
YVELINES	LE VESINET	Mardi 15 Mars 2011	15H00 à 18H00	J. DE LA RUBIA
YVELINES	TRIEL-SUR-SEINE	Mercredi 16 Mars 2011	14H00 à 17H00	J. CULDAUT
YVELINES	POISSY	Mercredi 16 Mars 2011	15H00 à 18H00	J.Y. MAINECOURT
YVELINES	POISSY	Samedi 26 Mars 2011	9H00 à 12H00	J.P. ADAM
YVELINES	LES MUREAUX	Samedi 26 Mars 2011	9H00 à 12H00	J. CULDAUT
YVELINES	SAINTE-GERMAIN-EN-LAYE	Lundi 28 Mars 2011	13H00 à 16H00	J. DE LA RUBIA
YVELINES	MAURECOURT	Mardi 29 Mars 2011	15H00 à 18H00	J. DE LA RUBIA
YVELINES	CONFLANS-SAINTE-HONORINE	Vendredi 1 ^{er} Avril 2011	15H00 à 18H00	J. DE LA RUBIA
YVELINES	ANDRESY	Vendredi 1 ^{er} Avril 2011	14H00 à 17H00	J. CULDAUT

Dans l'ensemble toutes les permanences se sont déroulées dans de bonnes conditions sans incident à relever, les commissaires-enquêteurs ayant tous eu le sentiment d'apporter une aide réelle à la compréhension du dossier qui demandait quelques clefs de lecture et une écoute attentive aux nombreuses informations reçues utiles sur tous les secteurs survolés.

2.5 - Incidents survenus en cours d'enquête

L'enquête s'est déroulée normalement, aucun incident n'aura été porté à la connaissance des membres de la commission.

L'envoi d'un dossier d'enquête dans un premier temps, puis de son complément et d'un modificatif ensuite avec un changement de dates, a compliqué le bon déroulement, notamment pour les plus petites communes disposant de moyens limités pour la bonne gestion des affaires administratives communales.

Quelques incidents mineurs ont pu de ce fait affecter localement la procédure administrative. En effet, un responsable de la DIRAP s'est élevé contre l'organisation de l'enquête estimant absolument inadmissible qu'il ne puisse faire usage du courrier électronique pour permettre au public de s'exprimer, considérant également que la faible participation aux enquêtes publiques était étroitement liée aux modalités de communication actuelles complètement dépassées.

Au surplus, dans quelques communes, certains intervenants ont fait part de l'insuffisance d'information, publicité et affichage réservé au dossier « *compte tenu des conséquences incontestables pour l'environnement et la santé des populations des secteurs concernés* ».

2.6 - Réunions publiques

Au cours des permanences

- La commission a été saisie d'une demande (St Germain en Laye) de réunion publique formulée par Monsieur P. Jomier, Président de l'association "Les Ateliers de l'Environnement et de la Démocratie", par lettre datée du 15 Mars 2011, parvenue au siège de l'enquête le 17 et reçue le 23 suivant par le Président de la commission qui a reçu les observations de Messieurs JOMIER et DERUSSE, lors de sa permanence en Mairie de Saint Germain, le 28 Mars 2011. Des réponses ont été verbalement apportées par le commissaire-enquêteur aux questions et interrogations exprimées.

Malgré une faible participation du public pendant les trois premières semaines, la commission n'a pas estimé nécessaire de faire suite à cette demande restée isolée, principalement à cause de l'étendue des territoires concernés et des difficultés et considérant que cette information aurait dû être faite bien en amont sur les différents secteurs afin de sensibiliser élus et habitants concernés.

On notera cependant la tenue de diverses réunions d'information à l'initiative des associations, notamment les suivantes :

- du 6 Avril 2011 à 20 H30 à la Salle des fêtes de Conflans-Sainte-Honorine sous l'égide de la CIRENA ayant pour thème « LES NUISANCES AERIENNES VONT AUGMENTER SUR NOS VILLES » en présence de plusieurs Maires de la Confluence de l'Oise.
- A l'initiative de Madame Elisabeth CLOBOURSE, Présidente de l'union des Maires du Canton de Charly sur Marne et de Monsieur Olivier DEVRON Maire de Montreuil aux Lions, une réunion publique s'est tenue en Mairie de Montreuil aux Lions le 25 mars 2011. Plus de

120 personnes ont assisté à cette réunion, dont la présentation « technique » a été faite, à la demande de Monsieur le Maire, par Monsieur René Chrétien, ancien pilote de ligne. Selon les articles de presse (voir pièces annexes), a été évoqué pendant cette réunion, toutes les conséquences négatives pour la commune de Montreuil aux Lions et de ces environs, du projet de la DGAC relatif à « la modification de la circulation aérienne d'approche de Paris Charles de Gaulle ».

- A l'initiative de la DIRAP des réunions publiques ont eu lieu au cours de l'enquête :

Le 4 mars à Courcelles sur Viosne

Le 10 mars à Vigny

Le 21 mars à Gaillon sur Montcient

Le 28 mars à Marines

Environ une centaine de personnes dont plusieurs élus locaux ont selon les informations fournies participé à chacune de ces réunions au cours desquelles la DIRAP a exposé sa position à l'égard du projet et présenté ses contre-propositions

Le programme d'information et de sensibilisation lancé se poursuit au-delà des délais de l'enquête et d'autres réunions et rencontres sont programmées.

2.7 - Réunions et entretiens particuliers

Monsieur Alain GOURNAC, Sénateur - Maire de LE PECQ et Président de l'association ACRENA (association des communes pour la réduction des nuisances aériennes) a souhaité rencontrer le président de la commission lors de sa permanence du 5 Mars 2011.

Monsieur GOURNAC s'est déclaré favorable au relèvement des plafonds mais réservé, voire hostile à la modification du dossier initial qui pénalise certaines communes des Yvelines contrairement aux prévisions. Il évoque la descente en continu parmi les solutions souhaitables tendant à atténuer les nuisances sonores que ne manquera pas d'engendrer le projet s'il était adopté en l'état.

Une motion du Conseil Municipal sera adoptée afin d'exprimer l'avis de la Municipalité.

2.8 - Prolongation de l'enquête

La commission n'a enregistré aucune demande excepté celles des associations :

- Les Ateliers de l'Environnement et de la Démocratie; lettre du 15/3/2011, cf art 2.6, et

- Le Grain de Sel, lettre du 29/3/11, cf art 3.5, p 58 supra

2.9 - Certificats d'affichage

Les certificats d'affichage ont été transmis directement par les Maires à l'issue de la clôture de l'enquête au Préfet du Val d'Oise. Ces derniers sont joints au dossier officiel de pièces accompagnant le rapport.

Les affiches réglementaires devaient être mises en place dans les préfectures, sous-préfectures et communes visées par l'arrêté inter-préfectoral.

En outre, à l'occasion de leurs diverses permanences, les commissaires-enquêteurs ont vérifié, du moins en Mairie au siège de l'enquête, la réalité de cet affichage et fait éventuellement les remarques nécessaires auprès des responsables concernés.

2.10 - Clôture de l'enquête

Le 1^{er} avril au soir, date de la fin d'enquête publique, les registres ont été clos par les maires, puis transmis avec les pièces ou courriers annexés à ces registres au siège de l'enquête à :

Monsieur le Président de la Commission d'Enquête Publique « Roissy »
 Direction des territoires
 BP 60 158 – 5, avenue Bernard Hirsch
 95022 Cergy Pontoise Cedex

La majorité des registres d'enquête publique ont été remis par Madame Niçoise (DDT95 SUAD/PREDD Préfecture de Cergy Pontoise), à la commission d'enquête publique lors de sa réunion du 8 mars en Préfecture. Les registres ou courriers manquants ont été transmis ensuite aux membres de la commission d'enquête publique au fur et à mesure de leurs réception au siège de l'enquête.

2.11 - Information de la commission d'enquête

2.11.1 - Réunion préparatoire et de présentation

A l'initiative de la Direction Départementale des Territoires du Val d'Oise une présentation audio-visuelle commentée du projet par la DGAC a eu lieu le 10 janvier 2011 en Préfecture de ce département. Fin Décembre 2010, les membres de la commission d'enquête avaient été destinataires l'avant-projet aux fins de prise de connaissance du dossier par nature techniquement complexe et assez synthétique.

Lors de la susdite réunion de présentation, les membres de la commission posèrent de nombreuses questions afférentes au domaine spécifique à la circulation aérienne afin de parfaire leur compréhension du dossier.

Néanmoins, compte tenu de la densité des thèmes abordés, une seconde réunion préparatoire fût programmée le 28 janvier 2011 dans les locaux de la DGAC sis, 50, rue Henry Farman à Paris 15^{ème}, toujours dans le même objectif défini par deux axes essentiels :

- parfaire les connaissances du dossier par les membres de la commission,
- tendre à rendre plus accessible et lisible le projet présenté par la DGAC de sorte à en favoriser le meilleur accès et l'information du public.

La seconde partie de cette première journée fût consacrée, conjointement avec le service de l'aménagement et du développement durable de la Préfecture, à l'élaboration du calendrier des permanences assurées par les cinq membres titulaires de la commission d'enquête.

Enfin les registres d'enquête et les dossiers ont été cotés et paraphés par les commissaires enquêteurs avant leur transmission dans chaque mairie concernée par cette enquête publique.

Auparavant, le susdit service avait été destinataire d'une demande complémentaire d'information de la commission dans un souci de précisions à obtenir en réponse à des nombreux points et interrogations.

Des réponses à nos sollicitations furent partiellement obtenues. Certains éléments de support furent également reçus lesquels se sont ultérieurement avérés bien utiles à l'appui de notre mission d'information et de renseignement du public.

Les éléments fournis par la DGAC n'ont pu être communiqué au public, ni intégré au dossier, car postérieurs au dossier transmis pour mise à disposition dans les mairies.

A l'occasion de cette même réunion, nous avons été informés par la DGAC d'un report de date d'enquête ainsi que d'une modification au dossier initial.

En effet lors des rencontres du Grand Roissy le 25 janvier 2011, il est apparu nécessaire d'amender le projet initial de modification permanente de circulation aérienne des procédures d'approche aux instruments de l'aérodrome de Paris-Charles de Gaulle pour éviter d'aggraver les survols des noyaux denses de Cergy-Pontoise, enduisant ainsi ;

- la modification partielle des trajectoires d'approche, le recul du point de convergence et une extension de la zone nouvellement impactée sur le territoire de 14 nouvelles communes.

Après le second arrêté inter-préfectoral modificatif, le calendrier des permanences assurées par les membres de la commission fut actualisé et les dossiers et registres liés à cette extension de l'enquête furent cotés et paraphés par les membres de la commission le 18 février 2011 lors d'une réunion en Préfecture de Cergy-Pontoise.

2.11.2 - Visite guidée du CANA

CANA : Centre de contrôle de Roissy

Vu l'ampleur de l'enquête et afin d'avoir une meilleure connaissance de la circulation aérienne et des règles s'y rattachant, la commission souhaita visiter la Salle et Tour de Contrôles de Roissy. La DGAC facilita cette visite effectuée le 4 février 2011.

Lors de la présentation sur la régulation du trafic aérien, il a été rappelé que l'avion est contrôlé par le centre de la navigation aérienne d'Athis-Mons, puis dans sa phase finale était pris en charge par le centre de contrôle d'approche de Paris Charles de Gaulle qui gère la mise en séquence des avions vers l'axe d'atterrissage.

Dans cette phase du vol, le pilote configure son avion pour l'atterrissage tenant compte du plan de descente constant imposé de 3° comme la réglementation le requiert. La règle de base prévalant à tous les stades de ces opérations est la sécurité absolue.

Des explications détaillées nous ont été également fournies sur :

- les approches de précision qui étaient destinées à permettre l'atterrissage des avions par mauvaises conditions météorologiques en pilotage manuel ou automatique basé sur l'emploi de l'ILS (*Instrument Landing System*). Par ailleurs le relèvement de la pente au-delà de 3° permettant d'accroître l'altitude de l'avion dans sa phase finale d'atterrissage, à première vue intéressante sur le plan environnemental grâce à d'une réduction des nuisances sonores, comportait en revanche des inconvénients ; les paramètres de conduite devant être stabilisés à des valeurs admissibles pour effectuer un atterrissage en toute sécurité.
- la descente par paliers, aux dires des responsables de la Tour de Contrôle, s'avérant plus adaptée à la densité du flux aérien de l'aéroport Paris Charles de Gaulle que la descente suivant une trajectoire continue entre point d'interception et piste d'atterrissage.

La visite des installations qui a suivi a permis à la commission de mieux appréhender toute l'importance de la mission sécuritaire qui incombe au contrôleur aérien chargé de réguler les flux d'atterrissage et de décollage, sachant que les distances minimum à respecter entre deux avions étant de 300m sur le plan vertical et 5000 m sur le plan horizontal et que 72 avions se posent chaque heure sur l'aérodrome concerné, moyenne tendant plutôt à la hausse.

Nous avons obtenu d'autres compléments d'informations souhaités et évoqué le trafic nocturne ainsi que diverses précisions techniques relatives à la mission nous incombant portant sur la présentation du projet destiné à réduire les nuisances sonores aériennes.

2.11.3 – Autres sources d'informations

Les membres de la commission ont utilisé les sites internet des différentes communes concernées que ce soit pour préparer l'organisation de l'enquête en complétant les horaires de Mairies et autres informations utiles (noms des habitants, leur nombre, nom du Maire et services municipaux). Ces données ont été utiles pour prendre contact, vérifier les modalités mise en place des affichages, ainsi que la mise à disposition du dossier en préalable à leurs permanences dans les différentes Mairies .

La visite des sites internet d'associations spécialisées :

<http://www.advocnar.fr/Accueil.html>

Autres sites utiles :

<http://www.radarvirtuel.com/Paris.html>

<http://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/>

<http://www.aero-hesbaye.be/Circulation%20aerienne.htm>

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Secteur-Aerien,1633-.html>

et lien pour l'avis d'enquête publique et le téléchargement du dossier :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Ouverture-de-l-enquete-publique>

Elle a également consulté utilement les documents suivants : (source DGAC)

- les compte-rendus des débats du Comité interrégional pour la mise en œuvre des engagements Grenelle du secteur aérien en matière de relèvement des trajectoires,
 - . du 4 juin 2010,
 - . du 21 septembre 2010
 - . ainsi que le compte-rendu de la réunion du 22 novembre 2010
- le rapport afférent à la REVISION DU PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT (PEB) DE L'AEROPORT DE PARIS-CHARLES DE GAULLE : ENQUÊTE PUBLIQUE du 30 octobre 2006 au 8 décembre 2006
 - le rapport préalable au relèvement des altitudes d'arrivée des avions en provenance du sud-est et à destination de L'AEROPORT DE PARIS-ORLY en configuration des vents d'Est : ENQUÊTE PUBLIQUE du 16 novembre 2009 au 17 décembre 2009
 - Note (DGAC) Relative à la problématique de l'augmentation des pentes ILS lors des approches de précisions

Enfin, en réponse aux interrogations soulevées par le dossier et questions récurrentes du public, par lettres du 20 avril et 10 mai 2011 la DGAC a répondu aux demandes de la commission d'enquête du 11 avril et 2 mai 2011 sus indiqué.

Autres sources :

- Document Air France de 4 pages sur la certification acoustique d'un avion
- Bulletin Air France Journal LE COURRIER d'Avril 2011 et notamment carte des départements de résidence des salariés d'AF et leur affectation.

CHAPITRE 3 - BILAN DES OBSERVATIONS RECUEILLIES

Fiches des avis reçus par communes, préfectures, sous-préfectures & synthèse générale ☞ ANNEXE N°2

3.1 - Préambule

L'importance significative des observations recueillies durant l'enquête ne reflète cependant, selon les membres de la commission d'enquête, que partiellement l'expression d'inquiétude des populations concernées compte tenu des carences ressenties et exprimées, notamment lors des 38 permanences, dans le domaine de la communication réservée à un tel dossier aux enjeux et conséquences socio-économiques importants.

Le dossier d'enquête aura été perçu majoritairement :

- peu clair ; très technique ; difficilement accessible, ou compréhensible, au grand public,
- déficit d'information technique (intensité des nuisances sonores et chimiques par les populations survolées, nombre des mouvements de vols concernés (jour/nuit), concentration excessive et nouvelles trajectoires impactant des zones fortement urbanisées (Villes de la Confluence de l'Oise, dont notamment Conflans-Sainte-Honorine, Maurecourt, Triel sur Seine, Montreuil aux Lions, etc..)
- carence, voire absence, de concertation
- publicité très limitée
- délais inadaptés.

3.2 - Bilan comptable des observations recueillies

Globalement c'est plus de 4000 avis qui ont été formulés que ce soit de la part de particuliers, de nombreux élus qui se sont fortement impliqués, ou de représentants ou adhérents d'associations. Assez faible les premières semaines, la mobilisation, assez fortement relayée par les associations locales, s'est fortement accrue en fin d'enquête.

Le bilan détaillé des observations recueillies lors de l'enquête est rapporté sous forme de synthèse et de manière aussi exhaustive que possible, par département et commune, ci-après.

Les observations prises en compte sont liées aux avis reçus ; exprimés individuellement ou au travers d'un collectif associatif, soit verbalement, soit par écrit, sur le registre d'enquête ou par lettre adressée à l'attention de Monsieur le Président de la Commission d'enquête au siège de celle-ci.

Aux fins d'analyse statistique et bilan de l'occurrence des thèmes abordés le comptage retient chaque intervenant individuellement. Lors de ce dépouillement les membres de la commission se sont attachés à opérer avec le plus grand soin pour rendre compte de la nature des avis et de bien noter tous les arguments nouveaux émis. Néanmoins, la nature générique de certaines observations reçues a conduit à l'imputer au thème le plus rapproché.

Nota Bene : Les résultats ci-après sont issus des fiches détaillées des avis reçus numérotées de 02.01 à 95.39 (*Permanences, Registre, Courrier reçu pour chaque commune et de Synthèse par Département*) se trouvant en annexe N° 2.

1°) DEPARTEMENT DE L' AISNE (02) ;

C.E. Philippe LEGLEYE

36 communes concernées

3.2.1 Observations orales

Cinq permanences

Aucune observation.

Les personnes reçues ont été invitées à formuler leurs avis et observations sur le registre

3.2.2 Observations écrites

3.2.1 .1 Registres du département de l' Aisne (02)

02.01 AZY-SUR-MARNE, 1 registre contenant 11 observations du public + 1 extrait du registre des délibérations du conseil municipal.

02.02 BEZU-LE-GUERY, 1 registre contenant 4 observations du public, dont 1 formulée par le Maire de la commune

02.03 BONNEIL, 1 registre ne contenant aucune observation

02.04 BRUMETZ, 1 registre ne contenant aucune observation

02.05 LA CHAPELLE-SUR-CHEZY, 1 registre ne contenant aucune observation

02.06 CHARLY-SUR-MARNE, Le CE a assuré 2 permanences, l'une le mercredi 2 mars 2011 et l'autre le vendredi 1 avril 2011, lors de ces 2 permanences il a reçu 1 personne, dans la salle du conseil, facilement accessible au public, il a pu constater que l'arrêté préfectoral était bien affiché en Mairie et sur les panneaux prévus à cet effet dans la commune. Il a rencontré le Maire de la commune, soucieux du bon déroulement de l'EP et défavorable au projet, sa commune étant impactée par le projet de la DGAC.

Le registre d'EP de cette commune ne contenait aucune observation

02.07 CHEZY-EN-ORXOIS, 1 registre ne contenant aucune observation

02.08 CHEZY-SUR-MARNE, , Le CE a assuré une permanence le samedi 5 mars 2011, il a reçu 8 personnes, dans la salle du conseil, facilement accessible au public, il a pu constater que l'arrêté préfectoral était bien affiché en Mairie et sur les panneaux prévus à cet effet dans la commune. Il a rencontré l'adjointe au Maire de la commune, soucieuse du bon déroulement de l'EP et défavorable au projet, sa commune étant impactée par le projet de la DGAC.

Le registre d'EP de cette commune contenait 1 observation

02.09 COUPRU, 1 registre contenant 3 observations du public, dont 1 formulée par le Maire de la commune

02.10 CROUTTES-SUR-MARNE, 1 registre ne contenant aucune observation

02.11 DAMMARD, 1 registre ne contenant aucune observation

02.12 DOMPTIN, 1 registre contenant 2 observations du public, dont 1 formulée par le Maire de la commune

02.13 ESSISES, 1 registre contenant 1 observation du public et une délibération du conseil municipal, informant le public de l'ouverture de l'EP du 2 03 au 1 04 11.

02.14 ESSOMES-SUR-MARNE, 1 registre contenant 1 observation.

02.15 LA FERTE-MILON, Le CE a assuré une permanence le samedi 12 mars 2011, il a reçu 8 personnes, dans la salle du conseil, facilement accessible au public, il a pu constater que l'arrêté préfectoral était bien affiché en Mairie et sur les panneaux prévus à cet effet dans la commune. Il a rencontré le Maire de la commune, soucieux du bon déroulement de l'EP et plutôt favorable au projet, sa commune étant peu impactée par le projet de la DGAC.

Le registre d'EP de cette commune contenait 1 observation et une lettre agrafée dans le registre

- 02.16** GANDELU, 1 registre contenant 2 observations du public.
02.17 HAUTEVESNES, 1 registre ne contenant aucune observation
02.18 LUCY-LE-BOCAGE, 1 registre contenant 11 observations du public
02.19 MACOGNY, 1 registre ne contenant aucune observation
02.20 MARIGNY-EN-ORXOIS1 registre ne contenant aucune observation
02.21 MARIZY-SAINTE-GENEVIEVE, 1 registre ne contenant aucune observation
02.22 MONNES, 1 registre ne contenant aucune observation
02.23 MONTFAUCON, 1 registre ne contenant aucune observation
02.24 MONTREUIL-AUX-LIONS, Le CE a assuré une permanence le mardi 15 mars 2011, il a reçu 23 personnes, dans la salle du conseil, facilement accessible au public, il a pu constater que l'arrêté préfectoral était bien affiché en Mairie et sur les panneaux prévus à cet effet dans la commune. Il a rencontré l'adjoint au Maire de la commune, soucieux du bon déroulement de l'EP et très défavorable au projet, sa commune étant particulièrement impactée par le projet de la DGAC.
 Le registre d'EP de cette commune contenait 97 observations et une pétition signée par 540 personnes.
02.25 NESLES-LA-MONTAGNE, 1 registre ne contenant aucune observation
02.26 NOGENTEL, 1 registre ne contenant aucune observation
02.27 NOGENT-L'ARTAUD, un registre ne contenant aucune observation
02.28 PASSY-EN-VALOIS, un registre ne contenant aucune observation
02.29 PAVANT, un registre ne contenant aucune observation
02.30 ROMENY-SUR-MARNE, 1 registre ne contenant aucune observation
02.31 SAINT-GENGOULPH, 1 registre ne contenant aucune observation
02.32 SAULCHERY 1 registre ne contenant aucune observation
02.33 VEUILLY-LA-POTERIE, 1 registre ne contenant 5 observations
02.34 VIELS-MAISONS, 1 registre contenant 2 observations
02.35 VIFFORT, un registre ne contenant aucune observation
02.36 VILLIERS-SAINT-DENIS 1 registre ne contenant aucune observation
02.37 Sous Préfecture de CHATEAU THIERRY : 1 registre contenant 1 observation
02.38 Préfecture de l'Aisne : 1 registre ne contenant aucune observation

3.2.2.2 Courriers reçus

cf Fiches de dépouillement communes et départements ☞ ANNEXE N° 2

2°) DEPARTEMENT DE L'OISE (60)

C.E. Philippe LEGLEYE

2 communes concernées

3.2.1 Observations orales

Une permanence :

Aucune observation.

Les personnes reçues ont été invitées à formuler leurs avis et observations sur le registre

3.2.2 Observations écrites

3.2.2.1 Registres du département de l'Oise (60)

60.01 BORNEL : Le CE a assuré une permanence le mardi 29 mars 2011, il a reçu 5 personnes, dans la salle du conseil, facilement accessible au public, il a pu constater que l'arrêté préfectorale était bien affiché en Mairie et sur les panneaux prévus à cet effet dans la commune. Il a rencontré le Maire de la commune, soucieux du bon déroulement de l'EP et plutôt favorable au projet, sa commune étant peu impactée par le projet de la DGAC. Le registre d'EP de cette commune contenait 4 observations, dont 2 formulées par des associations.

60.02 MAROLLES/ 1 registre ne contenant aucune observation

60.03 Sous Préfecture de Senlis : un registre ne contenant aucune observation

60.04 Préfecture de l'Oise : un registre ne contenant aucune observation

3.2.2.2 Courriers reçus

cf Fiches de dépouillement communes et départements ↗ ANNEXE N° 2

3°) DEPARTEMENT DE SEINE ET MARNE, (77)

C.E. : Jean-Yves MAINECOURT et Philippe LEGLEYE (77.14 et 77.31)

33 communes concernées + préfecture de MELUN et sous préfectures de MEAUX et Provins

3.2.1 Observations orales

Dix permanences

Les personnes reçues lors de ces dix permanences ont été invitées à formuler leur avis et observations sur le registre d'enquête

C.E. : Jean-Yves MAINECOURT, Jean CULDAUT et Philippe LEGLEYE

77.3 CHAMIGNY : Le CE Jean-Yves MAINECOURT a assuré une permanence le 18 Mars 2011; il a reçu une personne qui a consigné sur le registre n°1.

Il a pu constater que l'arrêté préfectoral était bien affiché en mairie et sur les panneaux prévus à cet effet dans la commune. Il a rencontré Madame le Maire de la commune, soucieuse du bon déroulement de l'EP qui ne s'est pas prononcée sur le projet.

77.10 LA FERTE-SOUS-JOUARRE : Un CE Jean-Yves MAINECOURT, a assuré une permanence le 23 Mars et a reçu trois personnes qui ont consigné sur le registre n°1 et un autre CE, Jean CULDAUT, a assuré une permanence le 28 Mars 2011 et a reçu 7 personnes dont trois ont consigné sur le registre n°1.

Ils ont pu constater que l'arrêté préfectoral était bien affiché en mairie et sur les panneaux prévus à cet effet dans la commune.

77.13 JOUARRE : Le CE Jean-Yves MAINECOURT, a assuré une permanence le 25 Mars 2011; il a reçu deux personnes qui ont consigné sur le registre n°1

Il a pu constater que l'arrêté préfectoral était bien affiché en mairie et sur les panneaux prévus à cet effet dans la commune. Il a rencontré le Maire de la commune, M. GOULLIEUX ainsi que la Directrice Générale des services, soucieux du bon déroulement de l'EP.

77.14 LIZY-SUR-OURCQ : Le CE Philippe LEGLEYE a assuré une permanence le mercredi 9 mars 2011, il a reçu 1 personne, dans un tout petit bureau, très inconfortable, difficilement accessible au public, il a pu constater que l'arrêté préfectoral était bien affiché en Mairie et sur les panneaux prévus à cet effet dans la commune. Il a rencontré le Maire de la commune, soucieux du bon déroulement de l'EP pas franchement défavorable au projet, sa commune étant peu impactée par le projet de la DGAC.

77.16 MARY-SUR-MARNE : Le CE Jean CULDAUT, a assuré une permanence le 22 Mars 2011; personne ne s'est présenté en permanence mais il y a eu un contact téléphonique et un entretien libre avec un responsable communal.

Il a pu constater que l'arrêté préfectoral était bien affiché en mairie et sur les panneaux prévus à cet effet dans la commune.

77.17 MAY-EN-MULTIEN : Le CE Jean-Yves MAINECOURT a assuré une permanence le 26 Mars 2011; personne ne s'est présenté durant cette permanence.

Il a pu constater que l'arrêté préfectoral était bien affiché en mairie et sur les panneaux prévus à cet effet dans la commune. Il a rencontré le 1^{er} Adjoint et Maire par délégation de la commune, soucieux du bon déroulement de l'EP.

77.27 SAINT-JEAN-LES-DEUX-JUMENTAUX : Le CE Jean-Yves MAINECOURT, a assuré une permanence le 30 Mars 2011; il a reçu cinq personnes qui ont consigné sur le registre n°1.

Il a pu constater que l'arrêté préfectoral était bien affiché en mairie et sur les panneaux prévus à cet effet dans la commune. Il a rencontré le Maire de la commune, soucieux du bon déroulement de l'EP et plutôt défavorable au projet, sa commune étant un peu impactée par le projet de la DGAC.

77.29 TANCROU : Le CE Jean-Yves MAINECOURT, a assuré une permanence le 25 Mars 2011; personne ne s'est présenté durant cette permanence.

Il a pu constater que l'arrêté préfectoral était bien affiché en mairie et sur les panneaux prévus à cet effet dans la commune. Il a rencontré le Maire de la commune, soucieux du bon déroulement de l'EP qui rejoint l'avis de l'ADVOCNAR.

77.31 VENDREST : Le CE Philippe LEGLEYE, a assuré une permanence le vendredi 4 mars 2011, dans la salle du conseil, facilement accessible au public, il a pu constater que l'arrêté préfectoral était bien affiché en Mairie et sur les panneaux prévus à cet effet dans la commune. Il a rencontré le Maire de la commune, soucieux du bon déroulement de l'EP et plutôt défavorable au projet, sa commune étant un peu impactée par le projet de la DGAC. Personne ne s'est présenté pendant la permanence du CE.

3.2.2 Observations écrites

C.E. : Jean-Yves MAINECOURT

3.2.2.1 Registres et pièces annexées

77.1 BASSEVELLE : 1 registre contenant 1 observation de M. le Maire

77.2 BUSSIERES : 1 registre ne contenant aucune observation

77.3 CHAMIGNY : 1 registre contenant 1 observation notée en permanence

77.4 CITRY : 1 registre ne contenant aucune observation

- 77.5 COCHEREL : 1 registre contenant 4 observations dont une de M. le Maire
 77.6 CONGIS-SUR-THEROUANNE : 1 registre ne contenant aucune observation
 77.7 COULOMBS-EN-VALOIS : 1 registre ne contenant aucune observation
 77.8 CROUY-SUR-OURCQ : 1 registre ne contenant aucune observation
 77.9 DHUISY : 1 registre ne contenant aucune observation
 77.10 LA FERTE-SOUS-JOUARRE : 1 registre contenant 10 observations dont 6 reçues en permanence et 1 annonçant un courrier
 77.11 GERMIGNY-SOUS-COULOMBS : 1 registre ne contenant aucune observation
 77.12 JAIGNES : 1 registre contenant 1 observation de M. le Maire
 77.13 JOUARRE : 1 registre contenant 3 observations dont 2 reçues en permanence et 1 faisant l'objet d'un courrier
 77.14 LIZY-SUR-OURCQ : 1 registre contenant 1 observation reçue en permanence
 77.15 LUZANCY : 1 registre ne contenant aucune observation
 77.16 MARY-SUR-MARNE : 1 registre ne contenant aucune observation
 77.17 MAY-EN-MULTIEN : 1 registre ne contenant aucune observation
 77.18 MERY-SUR-MARNE : 1 registre contenant 4 observations dont 1 du Conseil Municipal
 77.19 NANTEUIL-SUR-MARNE : 1 registre contenant une observation
 77.20 OCQUERRE : 1 registre ne contenant aucune observation
 77.21 PIERRE-LEVEE : 1 registre ne contenant aucune observation
 77.22 LE PLESSIS-PLACY : 1 registre contenant 1 observation
 77.23 REUIL-EN-BRIE : 1 registre contenant 9 observations
 77.24 SAACY-SUR-MARNE : 1 registre contenant 1 observation
 77.25 SAINTE-AULDE : 1 registre contenant 2 observations dont 1 annonçant un courrier
 77.26 SAINT-CYR-SUR-MORIN : 1 registre ne contenant aucune observation
 77.27 SAINT-JEAN-LES-DEUX-JUMENTAUX : 12 observations dont 5 notées en permanence
 77.28 SIGNY-SIGNETS : 1 registre contenant 1 observation
 77.29 TANCROU : 1 registre contenant 2 observations dont 1 de M. le Maire
 77.30 TROCZY-EN-MULTIEN : 1 registre ne contenant aucune observation
 77.31 VENDREST : 1 registre ne contenant aucune observation
 77.32 VERDELLOT : 1 registre ne contenant aucune observation
 77.33 VILLEMAREUIL : 1 registre ne contenant aucune observation
 77.34 PREFECTURE DE LA SEINE et MARNE, MELUN : 1 registre ne contenant aucune observation
 77.35 SOUS-PREFECTURE, MEAUX : 1 registre ne contenant aucune observation
 77.36 SOUS-PREFECTURE, PROVINS : 1 registre ne contenant aucune observation.

3.2.2.2 Courriers reçus

cf Fiches de dépouillement communes et départements ☞ ANNEXE N° 2

4°) DEPARTEMENT DES YVELINES (78)

C.E. : Joseph de LA RUBIA, Jean CULDAUT et Jean-Yves MAINECOURT (78.21)
28 communes concernées + Préfecture des YVELINES et Sous-Préfectures de SAINT-GERMAIN EN LAYE et de MANTES-LA-JOLIE

3.2.1 Observations orales ; 11 Permanences

C.E. : Jean CULDAUT

78.1 ACHERES,

Permanence du 5 Mars 2011 de 9h à 12 h 00

Affichage en mairie de l'arrêté préfectoral et annexe permanences constaté.

1 seule observation uniquement orale d'un propriétaire très inquiet d'une augmentation des nuisances.

78.4 ANDRESY

Permanence du 1er Avril 2011 de 14 h à 17 h 00

Affichage en mairie de l'arrêté préfectoral et annexe permanences constaté.

Forte affluence malgré une annonce dans le courriers des Yvelines du mercredi 16 février dont CIRENA on m'a fourni une copie et annonçant curieusement cette permanence le matin de 9h à 12h alors qu'elle était censée reproduire l'annexe de l'arrêté, elle correcte.

La commission ne s'explique pas cette coquille.

Le CE a également rencontré avant sa permanence Mme Munerez, Maire-Adjointe et après clôture M. Le Maire.

Les principaux éléments de ces entretiens, en compléments des écrits laissés sur le registre sont rapportés dans la fiche n°78.4 annexée.

78.18 LES MUREAUX

Permanence du 26 Mars 2011 de 9h à 12 h 00

6 personnes reçues.

Le CE a pu lui-même constater en arrivant le défaut d'affichage en façade principale de la Mairie et plusieurs intervenants lui en ont fait part (voir registre). Il a pu rencontrer au cours de sa permanence des représentants de la Mairie qui lui ont promis de vite remédier à ce problème d'affichage.

78.24 TRIEL-SUR-SEINE

Permanence du 16 Mars 2011 de 14H à 17 H00

Beaucoup de personnes reçues de façon groupée: aucun huis clos demandé.

Les principaux éléments de ces entretiens, en compléments des écrits laissés sont rapportés dans la fiche n°78.24 annexée.

C.E. : Joseph de LA RUBIA

78.5 CARRIERES-SOUS-POISSY

Permanence du 9 Mars 2011 de 16H à 19 H00

1 observation du public

78.8 CONFLANS-SAINTE-HONORINE

Permanence du 1^{er} Avril 2011 de 15 h à 18 h 00

21 observation du public ; le C.E. a reçu Monsieur f. Barraud, Maire Adjoint, Ph. HOUBART, Président de l'Association CIRENA ainsi que les personnes identifiées sur la fiche n°4.8 annexée

78.14 MAURECOURT

Permanence du 29 Mars 2011 de 15 h à 18 h 00

20 observations ; le C.E. a reçu Monsieur le Maire ainsi que les personnes identifiées sur la fiche n°4.14 annexée

78.20 LE PECQ

Permanence du 5 Mars 2011 de 9h à 12 h 00

3 observations ; le C.E. a entendu Monsieur A. GOURNAC, Sénateur Maire et Pt de l'Association l'ACRENA, ainsi que 2 personnes identifiées sur la fiche n°4.20 annexée

78.21 POISSY

C.E. : Jean-Yves MAINECOURT

1^{ère} Permanence du 15 Mars 2011 de 15h à 18 h00

Le CE a reçu une personne.

Il a pu constater que l'arrêté préfectoral était bien affiché en mairie et sur les panneaux prévus à cet effet dans la commune. Il a rencontré Madame CLAVIER, Service de l'Environnement, soucieux du bon déroulement de l'EP

2^{ème} Permanences du 26 Mars 2011 de 9h à 12 h00

C.E. : Jean-Pierre ADAM

Le CE n'a reçu personne

78.22 SAINT-GERMAIN-EN-LAYE

1^{ère} Permanence du 12 Mars 2011 de 9h à 12 h 00

2^{ème} Permanence du 28 Mars 2011 de 13h00 à 16 h00

5 observations ; le C.E. a entendu Monsieur le Maire, ainsi que 2 membres de l'équipe municipale, 1 personne privée et 2 représentants de l'association « Ateliers de l'Environnement et de la Démocratie » identifiées sur la fiche n°4.22 annexée

78.27 LE VESINET

Permanence du 15 Mars 2011 de 15h à 18 h00

4 observations, dont 2 représentants de l'association CADB identifiées sur la fiche n°4.27 annexée

3.2.2 - Observations écrites**3.2.2.1 Registres du département des Yvelines (78)****28 communes**

C.E. : Jean CULDAUT : 78.1 à 4**78.1 ACHERES**

1 registre contenant 3 observations

78.2 AIGREMONT

1 registre contenant 1 observations

78.3 LES ALLUETS-LE-ROI

1 registre ne contenant aucune observation (reçu le 4 mai par courrier postal par JC)

78.4 ANDRESY

1 registre contenant 37 observations dont DCM d'Andrésy, et associations ADIV Environnement, CIRENA, ALLODIA Environnement.

C.E. : Joseph de LA RUBIA**78.5 CARRIERES-SOUS-POISSY**

1 registre contenant 3 observations du public, dont 1 Association (ADIV- Environnement)

C.E. : Jean CULDAUT : 78.6 et 7**78.6 CHAMBOURCY**

1 registre contenant 2 observations

78.7CHANTELOUP-LES-VIGNES

1 registre contenant 1 observation de l'association ADIV Environnement

C.E. : Joseph de LA RUBIA**78.8 CONFLANS-SAINTE-HONORINE,**

2 registres contenant 96 observations du public, dont une motion de Mr Franck BARRAUD, Maire - Adjoint à l'Environnement

C.E. : Jean CULDAUT : 78.9 à 13**78.9 CRESPIERES**

1 registre ne contenant aucune observation

78.10 EVECQUEMONT

1 registre contenant 54 observations (64 signatures) dont DCM d'Evécquemont, et 13 courriers annexés dont quatre de l'association DEF'SIT.

78.11 FEUCHEROLLES

1 registre contenant 3 observations

78.12 FOURQUEUX

1 registre ne contenant aucune observation

78.13 GAILLON SUR MONTCIENT

1 registre contenant 1 observation et 71 courriers annexés

C.E. : Joseph de LA RUBIA**78.14 MAURECOURT**

2 registres contenant 131 observations du public, dont 1 motion de Mr le Maire

78.15 MEDAN

1 registre contenant 1 observation d'une adjointe au Maire

78.16 MEULAN

1 registre contenant 0 observation du public,

78.17 MORAINVILLIERS

1 registre ne contenant aucune observation

78.18 LES MUREAUX

1 registre contenant 6 observations, dont Association. DEF'SIT et Avis du Maire des Mureaux

78.19 ORGEVAL

1 registre ne contenant aucune observation

C.E. : Joseph de LA RUBIA**78.20 LE PECQ**

1 registre contenant 9 observations du public, dont une de Mr A. GOURNAC, Maire et Président de l'association d'élus l'ACRENA et 1 de Mr CULLIN, Président de l'association « ADIV Environnement »

C.E. : Jean CULDAUT**78.21 POISSY,**

1 registre contenant 2 observations dont une DCM de la commune de Poissy en courrier annexé.

C.E. : Joseph de LA RUBIA**78.22 SAINT-GERMAIN-EN-LAYE**

1 registre contenant 6 observations du public, dont 1 DCM Maire et une motion de l'association « Ateliers de l'Environnement et de la Démocratie »

78.23 TESSANCOURT SUR AUBETTE,

1 registre, reçu par le C.E. par courrier postal, le 04/05/2011 ne contient aucune observation

C.E. : Jean CULDAUT**78.24 TRIEL-SUR-SEINE**

2 registres contenant 64 observations (47 + 17) dont pétition de 9 signatures plus 32 lettres ou contributions en courrier annexé.

78.25 VAUX-SUR-SEINE

1 registre contenant 4 observations (dont n°1 avec 14 p annexées et présentées comme analyse de la DIRAP)

C.E. : Joseph de LA RUBIA

78.26 VERNEUIL SUR SEINE

1 registre contenant 7 observations du public, dont 1 pétition de 7 signataires et 1 motion de l'association « ADIV Environnement »

78.27 LE VESINET

1 registre contenant 16 observations du public, dont 1 pétition de 7 signataires et 1 motion de l'association «ADIV Environnement»

78.28 VILLENES-SUR-SEINE

1 registre contenant 15 observations

3.2.2.2 Courriers reçus

cf Fiches de dépouillement communes et départements ☞ ANNEXE N° 2

Ces courriers proviennent majoritairement de particuliers qui se sont fortement mobilisés. Ils manifestent pratiquement tous leur hostilité au projet de modification des trajectoires.

Ces courriers sont traités dans le présent rapport aux articles 3.2.2 supra ainsi que sur les fiches de dépouillement.

5°) DEPARTEMENT DU VAL D'OISE, (95)

39 communes concernées, 1 Préfecture, 3 Sous - Préfectures

C.E. : Jean Pierre ADAM, Jean CULDAUT et Jean-Yves MAINECOURT

3.2.1 Observations orales ; Neuf Permanences assurées

C.E. : Jean Pierre ADAM

95.8 CERGY

1^{ère} permanence le samedi 19 mars de 9h à 12h

2^{ème} permanence le lundi 28 mars de 14h à 17h

Le C.E. a vérifié l'affichage et a constaté que l'avis d'enquête publique avait été apposé en un seul endroit de la ville, Place de l'Hôtel de Ville, ce qui lui a été confirmé par la responsable du service urbanisme.

Le C.E. a reçu trois responsables d'association, deux d'entre eux se sont exprimés sur le registre d'enquête et ont remis des documents après les avoir commenté :

M. Buteux Jean Marc Président de la DIRAP

Mme Brochot Françoise chargée de la communication au sein de l'ADVOCNAR

La troisième personne reçue M. Henry David Président de l'association les "Veilleurs Cergyssois "

Déclarations verbales et écrites résumées sur la fiche n°5.8 annexée

95.22 JOUY-LE-MOUTIER

Permanence le samedi 5 mars de 9 h à 12 h

Le C.E. a effectué une visite de reconnaissance préalable le mercredi 2 mars. A cette occasion il a attiré l'attention sur les obligations d'affichage ; l'arrêté Préfectoral a été apposé en cinq lieux de la ville et vérifications ont été effectuées par la suite avec le concours de la Police Municipale. En outre l'avis d'enquête publique a figuré sur le site internet de la mairie.

Lors de sa permanence le C.E. a rencontré le maire ; déclaration résumée sur la fiche 5.22 annexée et reçu 3 personnes qui, après explications fournies ont consigné leurs observations sur le registre.

95.24 MARINES

Permanence le vendredi 1^{er} avril de 9h à 12h

Vérification de l'affichage a été préalablement effectuée; communication de l'avis d'ouverture d'enquête a été également faite sur le journal municipal ainsi qu'une annonce électronique sur le site de la mairie.

A cette occasion le C.E a reçu six personnes qui après avoir obtenu les informations souhaitées ont tenu à s'exprimer par écrit sur le registre ou à déposer leur courrier.

95.38 VAUREAL

Permanence le mercredi 16 mars de 16h à 20h

Le C.E. a effectué une visite de reconnaissance préalable le mercredi 2 mars, il a été accueilli par la responsable du service de l'urbanisme avec qui il a mis au point toutes les modalités permettant le bon déroulement de la permanence très attendue de la population.

Vérifications faites, en plus de l'arrêté préfectoral apposé en lieux habituels d'affichage des documents officiels, communication de l'avis d'ouverture d'enquête a paru sur le journal municipal "l'Etincelle" ainsi qu'une annonce électronique sur le site de la mairie. Enfin, à l'initiative du maire de Vauréal, un courrier a été transmis à chaque famille pour leur expliquer l'objet de la présente enquête publique et les inviter à s'exprimer le plus largement possible au cours de cette consultation.

Lors de sa permanence le C.E. a rencontré brièvement le maire, déclaration résumée sur la fiche 5.38 annexée. Il a reçu près de 80 personnes, 47 d'entre elles ont, après explications et précisions apportées sur le projet, consigné leurs observations sur le registre ; les autres, compte tenu de l'affluence, ont indiqué leur intention de le faire ultérieurement. La permanence qui s'est prolongée jusque 20H, malgré la forte participation et l'opposition affichée très clairement à l'égard du projet, a pu se dérouler dans un climat plutôt serein.

95.39 VIGNY

Permanence le jeudi 24 mars de 16h à 20h

Vérification de l'affichage a été préalablement effectuée aux lieux habituels des documents officiels; communication de l'avis d'ouverture d'enquête a été également faite sur le journal municipal ainsi qu'une annonce électronique sur le site de la mairie

A cette occasion le C.E a reçu huit personnes qui après avoir obtenu les informations souhaitées ont tenu à s'exprimer par écrit sur le registre ou à déposer leur courrier. En l'absence du maire excusé, deux adjoints au maire se sont manifestés lors de cette permanence, l'un d'entre eux a remis une délibération du conseil municipal avec avis défavorable. Voir fiche ci-après délibération du conseil municipal 95-39

C.E. Jean CULDAUT**95.21 HERBLAY**

Permanence le jeudi 3 mars de 17h à 20h

Vérification de l'affichage effectué, trois personnes reçues dont un responsable d'association et long entretien avec chacune d'elle dont l'une s'exprime ensuite par écrit après complément d'information apporté.

95.32 SANTEUIL

Permanence le mardi 29 mars de 17h à 19h

Vérification de l'affichage effectué et court entretien avec le maire qui a l'intention de formuler son avis sur le registre. Quatre personnes reçues et renseignées s'exprimant ensuite par écrit.

C.E. JEAN-YVES MAINECOURT**95.34 THEMERICOURT**

Permanence le lundi 28 mars de 17h à 19h

Vérification de l'affichage effectué, six personnes reçues au cours de la permanence, une seule consigne ses observations sur le registre, les autres demandent explications et précisions sur le dossier.

3.2.2 Observations écrites**3.2.2.1 Registres du département du Val d'Oise (95)**

39 communes 1 Préfecture, 3 Sous - Préfectures

95.1 ABLEIGES,

1 registre contenant 10 observations du public

95.2 ARRONVILLE,

1 registre contenant 4 observations du public

95.3 AVERNES,

1 registre contenant 2 observations du public dont une du Président d'1 association de défense de quartier d'Herblay (250 adhérents)

95.4 BERVILLE,

1 registre ne comportant aucune observation

95.5 BOISEMONT,

1 registre contenant 8 observations du public dont une portée par le maire de la commune, et une seconde signée par 7 membres du conseil municipal

95.6 BREANCON,

1 registre contenant 59 observations du public

95.7 BRIGNANCOURT,

1 registre ne comportant aucune observation

95.8 CERGY,

1 registre contenant 11 observations du public dont 1 du Président de l'association DIRAP et 8 de l'association ADVOCNAR

- 95.9 CONDECOURT,**
1 registre contenant 117 observations du public
- 95.10 CORMEILLES-EN-VEXIN,**
1 registre contenant 20 observations du public
- 95.11 COURCELLES-SUR-VIOSNE,**
1 registre contenant 45 observations du public
- 95.12 COURDIMANCHE,**
1 registre contenant 20 observations du public dont une de l'association CIRENA, une de Mme le Maire et une pétition rassemblant 13 signatures
- 95.13 EPIAIS-RHUS,**
1 registre contenant 16 observations du public
- 95.14 FREMAINVILLE,**
1 registre contenant 20 observations du public
- 95.15 FREMECOURT,**
1 registre contenant 11 observations du public, dont une émanant du maire
- 95.16 FROUVILLE,**
1 registre contenant 1 observation émanant du maire faite au nom du conseil municipal
- 95.17 GOUZANGREZ,**
1 registre contenant 12 observations du public
- 95.18 GRISY-LES-PLATRES,**
1 registre contenant 6 observations du public
- 95.19 HARAVILLIERS,**
1 registre contenant 21 observations du public dont 1 d'association locale
- 95.20 LE HEAULME,**
1 registre contenant 52 observations du public
- 95.21 HERBLAY,**
1 registre contenant 5 observations du public dont 1 contribution de 36 pages identiques à celle déposée à Andresy
- 95.22 JOUY-LE-MOUTIER,**
1 registre contenant 125 observations du public (ajout de 14 pages) du public dont plusieurs inspirées des revendications émises par diverses associations. DIRAP, CIRENA, ADVOCNAR
- 95.23 LONGUESSE,**
1 registre contenant 31 observations du public
- 95.24 MARINES,**
1 registre contenant 20 observations du public
- 95.25 MENOUVILLE,**
1 registre ne comportant aucune observation

95.26 MENU COURT,

1 registre contenant 82 observations du public dont une délibération du conseil municipal et 2 interventions de responsables d'association local

95.27 MONTGEROULT,

1 registre contenant 59 observations du public

95.28 NEUVILLE-SUR-OISE,

1 registre ne comportant aucune observation

95.29 LE PERCHAY,

1 registre contenant 2 observations du public (adjoints au maire de la commune)

95.30 PUISEUX-PONTOISE,

1 registre ne comportant aucune observation

95.31 SAGY

1 registre contenant 25 observations du public

95.32 SANTEUIL,

1 registre contenant 3 observations du public dont une faite par le Maire

95.33 SERAINCOURT,

1 registre ne comportant aucune observation

95.34 THEMERICOURT,

1 registre comportant 4 observations

Propositions : 2

95.35 THEUVILLE,

1 registre contenant 7 observations du public

95.36 US,

1 registre contenant 22 observations du public

95.37 VALLANGOUJARD,

1 registre contenant 8 observations du public

95.38 VAUREAL,

4 registres contenant respectivement, 94, 86, 93 et 56 observations du public soit un total de 329

95.39 VIGNY

1 registre contenant 21 observations du public

95.40 PREFECTURE DU VAL d'OISE , CERGY,

1 registre 1 observation

95.41 SOUS-PREFECTURE DU VAL d'OISE , PONTOISE,

1 registre ne comportant aucune observation

95.42 SOUS-PREFECTURE DU VAL d'OISE , ARGENTEUIL,

1 registre ne comportant aucune observation

95.43 SOUS-PREFECTURE DU VAL d'OISE , SARCELLES,
1 registre ne comportant aucune observation

3.2.2.2 Courriers reçus en mairies du Val d'Oise

3.2.2.2.1 Personnes privées

95.1 ABLEIGES,
22 courriers reçus en mairie annexés au registre d'enquête

95.3 AVERNES,
19 courriers reçus en mairie annexés au registre d'enquête, la plupart étant des lettres types avec avis négatif

95.6 BREANCON,
2 courriers reçus en mairie annexés au registre d'enquête

95.9 CONDECOURT,
2 courriers annexés au registre d'enquête

95.10 CORMEILLES-EN-VEXIN,
30 courriers annexés au registre d'enquête

95.11 COURCELLES-SUR-VIOSNE,
61 courriers annexés au registre d'enquête

95.12 COURDIMANCHE,
2 courriers annexés au registre d'enquête (délibération du conseil municipal et lettre *association*. CIRENA)

95.13 EPIAIS-RHUS,
16 courriers annexés au registre d'enquête

95.15 FREMECOURT,
35 courriers annexés au registre d'enquête

95.16 FROUVILLE,
1 courrier annexé au registre d'enquête (lettre des élus de la commune de Nesles-la-Vallée)

95.18 GRISY-LES-PLATRES,
14 courriers annexés au registre d'enquête

95.19 HARAVILLIERS,
7 courriers annexés au registre d'enquête

95.21 HERBLAY,
1 courrier annexé au registre d'enquête (pétition de 44 signatures)

95.22 JOUY-LE-MOUTIER,
7 courriers annexés au registre d'enquête

95.24 MARINES,
112 courriers annexés au registre d'enquête dont une d'1 association locale

95.26 MENU COURT,
2 courriers annexés au registre d'enquête

95.27 MONTGEROULT,
10 courriers annexés au registre d'enquête

95.29 LE PERCHAY,
2 courriers annexés au registre d'enquête

95.31 SAGY,
17 courriers annexés au registre d'enquête

95.32 SANTEUIL,
11 courriers annexés au registre d'enquête

95.33 SERAINCOURT,
6 courriers annexés au registre d'enquête

95.36 US,
6 courriers annexés au registre d'enquête

95.37 VALLANGOUJARD,
8 courriers annexés au registre d'enquête

95.38 VAUREAL,
10 courriers annexés au registre d'enquête

95.39 VIGNY
18 courriers annexés au registre d'enquête

3.2.3 - Synthèse des Courriers reçus pour l'ensemble des départements

Cf également Fiches des avis reçus par communes, préfecture, sous-préfectures et synthèse générale
☞ ANNEXE N°2

L'enquête a mobilisé beaucoup de personnes puisqu'en plus des avis reçus dans les registres des communes sièges de l'enquête, plus de 1000 courriers ont été adressés au Président de la Commission en préfecture 95, se répartissant ainsi :

Départements	Courriers	Avis			
		Favorable	Défavorable	Réservé	Propositions
02	4		4		
60	10		10		
77	6		4	2	3
78	177		167	10	19
95	850	1	848	1	34
75, 91, 92, 93, 94	23	2	21		1
Total	1070	3	1054	13	57

Ces courriers proviennent majoritairement de particuliers habitant les départements 02, 60, 77, 78, 95 dans les communes sièges de l'enquête mais aussi dans des communes voisines (de l'ordre du tiers des courriers) telles que par exemple les communes de Boissy L'Aillerie et Osny dans le 95 qui se sont fortement mobilisées.

Ils manifestent pratiquement tous leur hostilité au projet de modification des trajectoires.

Les courriers reçus proviennent également des collectivités locales (mairies, communautés d'agglomérations), associations et élus, de l'ordre de 40 unités, ce sont la plupart du temps de copies de courriers déjà remis dans les registres d'enquête ou aux commissaires enquêteurs lors des permanences.

Ces courriers sont traités dans le présent rapport aux articles 3.2.2 supra

Des courriers proviennent aussi de Paris et de la petite couronne, le projet ayant en fait des répercussions sur toute la Région Parisienne, notamment du fait des interférences avec l'aéroport du Bourget.

3.3 - Avis des Collectivités locales

cf Fiches de dépouillement communes et départements ↗ ANNEXE N° 2

3.3.1 Personnes publiques : DCM, Avis et Motions

3.3.1.1 Communes concernées par le périmètre de l'enquête publique

sur les 138 visées par l'arrêté inter – préfectoral du 3/2/2011 sont parvenus à la commission les délibérations avis et motions suivantes :

Département de l'Aisne (02) : C.E. : Philippe LEGLEYE

SIX Communes :

Commune d'AZY SUR MARNE (02/01)

Le conseil municipal d'Azy-sur-Marne, dans sa délibération du 24 mars 2011

S'oppose au projet de modification permanente de la circulation aérienne pour les raisons suivantes :

- Le dossier d'EP est trop complexe et décourage les personnes qui viennent le consulter
- Les nuisances, bruits et pollutions atmosphériques ont un impact négatif sur une activité économique importante de notre région : le vignoble Champenois.
- La valeur de l'immobilier va baisser et va entraîner une baisse des bases d'imposition et donc une baisse des revenus de la commune.

Commune de BEZU LE GUERRY(02/02)

Le Maire de la commune de Bezu-le-Guerry notifie dans le registre d'enquête publique :

- La commune cumule les inconvénients de 3 passages IAF (OMAKO, LORTA, BALOD), ce qui provoquera des nuisances sonores très importantes.
- Le relèvement à 1200 m d'altitude n'aura pas la réduction sonore décrite.

- La perte de la valeur immobilière est réelle
- La reconnaissance du patrimoine (UNESCO) peut être compromise
- Le conseil municipal demande de soutenir la procédure de descente régulière
- Les points d'approche initiale et intermédiaire sont trop concentrés sur une même zone, ils pourraient être plus étendus

Commune de COUPRU (02/09)

Madame le Maire de la commune de COUPRU notifie dans le registre d'enquête publique :

En plus de l'autoroute A4 et du TGV qui génèrent déjà d'importantes nuisances sonores et visuelles, on rajoute de nouvelles trajectoires de manœuvres des avions au dessus de nos villages, ce qui a pour conséquence :

- Des nuisances sonores complémentaires
- Une dévaluation du patrimoine immobilier
- Une dégradation de la qualité de vie
- La reconnaissance du patrimoine (UNESCO) peut être compromise
- L'allongement des trajectoires va générer un coût supplémentaire en carburant et une augmentation de la pollution.

Commune de DOMPTIN (02/12)

Le Maire de la commune de Domptin notifie dans le registre d'enquête publique :

- Dans le cadre du Grenelle II, l'engagement a été pris de réduire les pollutions et les diverses nuisances. Cette disposition ne doit pas être faite en transférant les nuisances d'une population sur une autre.
- Les habitants aspirent à une qualité de vie.
- Ils ne veulent pas de nuisances complémentaires, a celles qui existe déjà.
- La dévaluation du prix de l'immobilier devra être indemnisée.

Commune de ESSISES (02/13)

Par délibération du 11 mars 2011, Monsieur le Maire a informé le conseil municipal de l'ouverture d'une enquête publique du 2 mars au 1 avril 2011 inclus, concernant la modification des procédures d'approche de l'aéroport de Paris Charles de Gaulle.

Le conseil municipal a pris note que le dossier était consultable en Mairie, ou l'on pourra présenter ses observations sur le registre d'enquête publique.

Le Maire de la commune de Essises notifie dans le registre d'enquête publique :

Le projet de la DGAC consiste à déplacer au sud de l'Aisne et au dessus de nos villages le trafic aérien futur, ce qui a pour conséquences :

- Les nuisances sonores et visuelles
- Une dégradation de la qualité de vie.

Commune de MONTREUIL AUX LIONS(02/24)

Le Maire de la commune de Montreuil aux Lions notifie dans le registre d'enquête publique :

- Les habitants de la commune sont mis devant le faite accompli
- Nos biens sont dévalorisés
- Nos vies sont perturbées
- Les habitants de la commune ont fait le choix d'habiter cette commune pour bénéficier de la « qualité de vie »
- Profondément choqué par ces méthodes
- Pas de concertation.

Département de l'Oise (60) C.E. : Philippe LEGLEYE

Une Commune :

- de BORNEL (60/01) : Le Maire notifie dans le registre d'enquête publique

Commune de BORNEL (60/01)

Le Maire de la commune de Bornel notifie dans le registre d'enquête publique :

Les dispositions applicables sont, pour BORNEL, quasiment nulles, quant aux nuisances éventuelles du survol de la forêt éloignée de toute habitation. En effet une très faible partie du territoire est concerné (environ 2 à 3000 m² sur 12km 50) situé en limite extrême sud de la commune, alors que toutes les habitations sont construites au nord, nord est.

Je n'émet pas d'avis défavorable

Département de la Seine et Marne (77) : C.E. : Jean-Yves MAINECOURT

CINQ Communes :

77.6 CONGIS-SUR-THEROUANNE :

Monsieur le Maire de la commune, M. ELU Francis, s'est fait le porte parole des habitants et a notifié sur le registre le 30/03/2011 les remarques suivantes :

- il déplore les nuisances liées au bruit du fait de l'atterrissage des avions en zone basse avec décélération pour les 3/4 des appareils,
- il pense qu'il y a concentration des avions au dessus de sa commune et déplore trois points négatifs que sont le bruit, la pollution et l'augmentation du trafic
- Il s'interroge sur la possibilité par la commune de percevoir des indemnités compensatrices permettant aux concitoyens de financer des travaux d'isolation de leur habitation

77.10 LA FERTE-SOUS-JOUARRE :

Le Conseil Municipal de La Ferté Sous Jouarre dans sa délibération du 30/03/2011 a voté une motion contre le projet de modification de trajectoire pour les motifs suivants :

- opacité du dossier d'enquête,
- déplacement de trajectoire avec le relèvement du palier de 300m qui implique La Ferté,
- nuisances sonores incontestables,
- nouvelle circulation aérienne qui va à l'encontre du projet du Parc Naturel Régional de la Brie et des deux Moulins.

Il souhaite :

- que le choix soit porté vers des territoires moins urbanisés

Il demande :

- que la Ferté sous Jouarre soit recensée dans la liste des populations impactées et pas seulement un territoire survolé,
- une prolongation de l'enquête publique (15 mai car période électorale),
- qu'une réunion publique soit organisée à La Ferté avec les représentants de l'aérodrome Paris CDG avant la clôture de l'enquête.

77.12 JAIGNES :

Monsieur le Maire de la commune, M.HOURDE a noté sur le registre :

- Nuisances aériennes régulières (avions en provenance du Sud voir de l'Est) quand les vents sont à l'Ouest : dès 6h avec non respect du plafond, le dimanche dès 16h et jusqu'à 21h un vol toutes les 5 minutes, la semaine survols répétés mais moins réguliers.

77.18 MERY-SUR-MARNE :

Le conseil municipal a notifié dans le registre :

- Il déplore le manque de clarté et la difficulté de compréhension des documents de l'EP
- Il émet un avis défavorable à des modifications de couloirs aériens car on reporte le problème d'un territoire à un autre
- Il s'oppose à toutes nouvelles mesures qui ne pourraient qu'aggraver les nuisances des habitants de Méry et des environs.

77.27 SAINT-JEAN-LES-DEUX-JUMEAUX :

Monsieur le Maire de la commune, Claude SPECQUE, se fait l'interprète de nombreuses plaintes des habitants à cause des nuisances sonores et a joint au registre un courrier en date du 31 Mars 2011.

● **CONSEIL GENERAL DE SEINE et MARNE : Courrier du 1^{er} Avril 2011 adressé au Président de la Commission d'enquête**

Dans sa motion du 4 Mars 2011 relative à la réduction de la pollution sonore générée par le trafic aérien de l'aéroport CDG de Roissy, le conseil général de Seine et Marne a affirmé ses exigences concernant les mesures présentées dans le cadre des rencontres du Grand Roissy du 25 janvier dernier d'où l'avis transmis par le département :

- la mesure qui vise à relever de 300 mètres les trajectoires d'arrivée à CDG et la réduction des niveaux sonores de 3 à 4 dB n'a pour conséquence inévitable que de déplacer les trajectoires d'approche avec de nouvelles nuisances,
- bien que moins d'habitants soient concernés avec le dispositif envisagé, tous les territoires ne bénéficieront pas de ces effets positifs,
- certains territoires qui n'étaient pas survolés le seront maintenant.

En conséquence, bien que le Département constate les bénéfices certains de cette mesure pour l'environnement sonore des zones éloignées de Roissy, il ne peut la soutenir pour les motifs suivants :

- le dossier d'enquête publique démontre qu'en Seine et Marne le rapport entre les populations épargnées et les populations nouvellement exposées n'est pas satisfaisant ;
- le dossier d'enquête ne présente aucun dispositif d'évaluation qui pourrait être basé sur des mesures avant et après la mise en œuvre du projet et qui permettrait de produire des éléments objectifs sur les bénéfices attendus ;
- le dossier d'enquête ne présente aucune évaluation du projet en terme d'émissions de gaz à effet de serre qui est une des dimensions sur lesquelles s'était engagé le Grenelle du secteur aérien.

Département des Yvelines (78)C.E. : Joseph de LA RUBIA, Jean CULDAUT et Jean-Yves MAINECOURT

TREIZE Communes :

Commune d' ANDRESY (78.4) : délibération du 18 Février 2011

Ville adhérente à l'ACRENA.

- Se félicite du relèvement des plafonds de 300 m comme prévu au Grenelle de l'Environnement, également que de la réduction des vols de nuit pour les avions les plus bruyants (entre 22 H et 6 H du matin),
- mais constate avec inquiétude que ces mesures sont couplées avec la modification des trajectoires dans la modification du projet initial reportant ainsi sur 19 nouvelles communes des Yvelines une concentration des survols dans la zone de « Maurecourt / Andresy et Conflans Sainte Honorine en configuration face à l'est.

Ce transfert de trafic aérien et l'étroitesse du couloir n'étant pas supportables pour les habitants de ce bassin de vie déjà lourdement pénalisé par les nuisances sonores aériennes.

- Demande l'abandon des dernières trajectoires proposées par la DGAC.

Commune de CARRIERES-SOUS-POISSY (78.5) : délibération du 6 Avril 2011

Le Conseil Municipal à l'unanimité décide de ne pas donner son aval à la globalité du projet et demande l'abandon des dernières trajectoires proposées par la DGAC.

Commune de CHANTELOUP-LES-VIGNES (78.7) : délibération du 30 Mars 2011-05-08

Le Conseil Municipal à l'unanimité décide, avec le soutien unanime de l'ACRENA, de ne pas donner son aval à la globalité du projet et demande l'abandon des dernières trajectoires proposées par la DGAC.

Commune de CONFLANS-SAINTE-HONORINE (78.8) :

- lettre du Maire à Madame KOCIOUSKO-MORIZET, Ministre de l'Ecologie, du 4 Février 2011

Contrairement aux espoirs suscitées par les déclarations de Madame le Ministre aux Rencontres du Grand Roissy du 25 Janvier 2011 ;

- Les décisions prises vont vers une injustice et un déséquilibre entre les territoires et les populations de plus en plus criants,
- les consignes publiques du patron de la DGAC (Dir. Gal) aux susdites rencontres ne sont respectées par ses services qui n'ont pas suivi les trajectoires annoncées "en dégageant le secteur Cergy-Pontoise / Conflans-Sainte-Honorine";
- le fascicule modificatif du projet du 23/2/11 accroît les nuisances sur la population de la ville Conflans-Sainte-Honorine déjà largement impactée (chiffres les plus élevés de toutes les villes de la Confluence du Val d'Oise).

“La modification envisagée par la DGAC de répondre à notre demande de préserver la zone de Cergy-Pontoise à Conflans-Sainte-Honorine n'est qu'un simple recul de quelques petits kilomètres supplémentaires de virage mettant 17 communes de plus sous les nuisances aériennes et ne réglant en rien les problèmes subis par notre bassin de vie (120.000 habitants, dont 35.000 Conflanais qui semblent donc définitivement sacrifiés. “

Demande à ce que les mesures annoncées aux Rencontres du Grand Roissy du 25 Janvier 2011 soient « dans les plus brefs délais intégrées au projet de modification permanente de la circulation aérienne d'approche aux instruments de l'aérodrome de Paris - Charles de Gaulle.

Commune de EVEQUEMONT (78.10) : délibération du 4 mars 2011

Le Conseil Municipal à l'unanimité :

- donne un avis défavorable au projet de modification des trajectoires d'approche de Roissy,
- demande qu'un autre projet, qui ne transfère pas les nuisances mais les réduise pour l'ensemble des populations, soit élaboré et soumis à enquête publique,
- demande que dans le cadre du projet, les nuisances soient évaluées également avec l'indicateur « émergence ».

Commune de GAILLON SUR MONTCIENT (78.13) : délibération du 15 mars 2011

Le Conseil Municipal :

- donne un avis défavorable au projet de modification des trajectoires d'approche de Roissy,
- demande qu'un autre projet, qui ne transfère pas les nuisances mais les réduise pour l'ensemble des populations, soit élaboré et soumis à enquête publique,
- demande que dans le cadre du projet, les nuisances soient évaluées également avec l'indicateur « émergence ».

Commune de MAURECOURT (78.14) : Le Maire annexe dans le registre d'enquête publique ; délibération du 2 Octobre 2008 et lettre du 29 Mars 2011

Les documents de l'enquête publique montrent dans l'ensemble le peu de cas que la DGAC, le Ministère de l'Environnement font des populations impactées par ce projet »

Le relèvement des plafonds de 300 m pour contribuer à la réduction du niveau sonore est un point positif.

La concentration de nouveaux survols sur la ville est inacceptable.

Pollution au sol par les retombées de particules fines procédant de la combustion des réacteurs ou dégazages

Vu les documents fournis, le Conseil Municipal et le Maire, en total désaccord avec ce projet, réclament :

- Etude du rejet des particules fines sur la santé des personnes impactées par le projet...
- Déplacer les trajectoires d'approche au nord afin de réduire les nuisances sur les zones urbanisées..
- Descente continue à partir de 1800m,
- Rehaussement des altitudes sans nuisances
- Arrêt des vols de nuit de 23 H à 7 H du matin supplémentaires
- Plafonnement à 500.000 mouvements annuels
- Elimination des avions les plus bruyants.

Commune de MEULAN (78.16) : délibération du 30 mars 2011

Le Conseil Municipal à l'unanimité :

- donne un avis défavorable au projet de modification des trajectoires d'approche de Roissy,
- demande qu'un autre projet, qui ne transfère pas les nuisances mais les réduise pour l'ensemble des populations, soit élaboré et soumis à enquête publique.

Commune de MORAINVILLIERS (78.17) : Lettre du maire en date du 31 mars 2011

Il constate qu'aujourd'hui les hauteurs réglementaires de vols ne sont pas respectées, et il émet une grande réserve sur le bien fondé des changements proposés, il préfère la procédure de descente continue.

Communauté d'agglomération 2 RIVES de SEINE : délibération du 28 mars 2011

Elle décide à l'unanimité de demander la suppression de l'amendement du projet initial, se traduisant par une augmentation du survol des villes de la communauté d'agglomération :

- réduction des vols de nuit jusqu'au couvre-feu comme à Orly
- plafonnement du nombre de mouvements
- déplacement des avions de fret les plus bruyants hors des zones urbanisées
- relèvement du plafond des altitudes n'entraînant pas une augmentation dur survol des zones urbanisées.

Commune de LE PECQ (78.20) :

- lettre Le Maire et Président de l'ACRENA annexe dans le registre d'enquête publique ; p 9/36

Favorable au relèvement des plafonds mais estime que l'amendement au projet initial "va malheureusement complètement à l'encontre de notre attente" ; ainsi, le cas de Conflans-Sainte-Honorine, ainsi que onze autres communes des Yvelines verront leur situation, déjà dégradée, aggravée par des nouvelles nuisances issues du projet (flux de LORTA 09-L et OMAKO-08R en configuration face est).

Crainte d' "une érosion encore plus grande" du cadre de vie et tranquillité des populations exposées.

L'ACRENA est donc défavorable à la modification du dossier initial et demande :

- la révision des trajectoires,
- l'adoption des nouvelles mesures évoquées aux Assises du Grand Roissy, notamment la limitation des mouvements de nuit et la mise en place progressive de la descente continue.

- DCM du 23 Mars 2011 :

Le conseil se félicite du relèvement d'altitude de 300 mètres du palier d'interception de l'ILS impliquant toutefois le déplacement de 5 km du point règlementaire d'approche finale ; Cette mesure.. déplace en amont les trajectoires actuelles.

L'amendement du projet initial qui vient d'être soumis à l'enquête publique **aggrave considérablement le survol de douze communes des Yvelines** (flux LORTA-09-L, configuration face à l'est) *CONFLANS-SAINTE-HONORINE, ANDRESY, EVECQUEMONT, MEULAN, TRIEL-SUR-SEINE, CHANTELOUP-LES-VIGNES, GAILLON SUR MONTCIENT, LES MUREAUX, VAUX-SUR-SEINE, MAURECOURT, TESSANCOURT SUR AUBETTE et VERNEUIL SUR SEINE*. Ce transfert de trafic aérien n'est pas supportable pour ce bassin de vie, qui subit déjà des nuisances aériennes importantes.

Il est absolument impensable d'imposer à ces communes cette nouvelle dégradation de leur cadre de vie et de leur tranquillité.

- La ville de Le Pecq se veut solidaire de l'ensemble des communes membres de l'ACRENA, et demande instamment à la DGAC de revoir ces trajectoires, qui concentrent les survols sur le secteur de la Confluence.
- Il rappelle également son souhait de voir mise en place progressive de la descente en profil continu.

Le Conseil municipal du Pecq, à l'unanimité, émet un avis défavorable au projet de modification permanente de la circulation aérienne d'approche aux instruments de l'aérodrome de Paris - Charles de Gaulle dans sa globalité.

Commune de POISSY (78.21) : délibération du 10 Février 2011

- Se déclare favorable au relèvement des altitudes d'arrivée des avions de 300m
- Emet des réserves sur la modification prévue des trajectoires et souhaite que toutes les mesures soient prises afin de ne pas augmenter les survols de Poissy et des communes riveraines.

Commune de SAINT-GERMAIN EN LAYE (78.22) : délibération du 10 février 2011

- L'un des objectifs de la convention signée le 28 Janvier 2008 dans le cadre du Grenelle II, vise la diminution des nuisances sonores.
- Le relèvement de 300m des altitudes d'amorce de l'atterrissage des avions induit la modification des trajectoires de certains flux aériens, notamment Paris-Le Bourget, pouvant avoir un impact sur la Ville de Saint-Germain en Laye. Or, ces nouvelles trajectoires ne sont pas soumises actuellement à l'enquête publique..

Vœu du Conseil Municipal ;

- souhaite réaffirmer.. son attachement à la protection des Saint-Germainois contre les nuisances sonores et les pollutions notamment d'origine aérienne.
- soutient le relèvement de 300m des altitudes.. ;
- souhaite obtenir rapidement l'assurance que les modifications des trajectoires induites n'auront pas d'impact négatif sur la population ;
- demande que les nouvelles altitudes et trajectoires sur Paris-Le Bourget pouvant avoir un impact sur la Ville de Saint-Germain en Laye soient soumises à enquête publique.

Commune de TRIEL-SUR-SEINE (78.24) : délibération du 17 Mars 2011

Le Conseil Municipal :

- Se félicite du relèvement des plafonds de 300 m comme prévu au Grenelle de l'Environnement,
- Egalement que de la réduction des vols de nuit pour les avions les plus bruyants (entre 22 H et 6 H du matin), ainsi que la future mise en place de la descente progressive moins bruyante que celle par paliers.

L'enquête publique ne fait aucunement référence à l'indicateur « émergence » qui est fondamental dans la prise en compte des nuisances sonores.

Dès lors, avec le soutien unanime de l'ACRENA, le Conseil Municipal s'oppose fermement au transfert du trafic aérien tel qu'envisagé actuellement.

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité, exprime un avis défavorable au projet de modifications des trajectoires d'approche de l'aéroport Paris CDG et demande instamment au Gouvernement et à DGAC :

- qu'un nouveau projet, conforme au Grenelle de l'Environnement, soit étudié
- que l'indicateur « émergence » soit pris en compte dans une nouvelle enquête publique lancée après concertation avec les collectivités territoriales concernées.

5°) DEPARTEMENT DU VAL D'OISE (95)

C.E. Jean Pierre ADAM, Jean-Yves MAINECOURT et Jean CULDAUT

39 communes :

C.E. Jean Pierre ADAM

ABLEIGES (95.1) :

Le conseil municipal d'Ableiges approuve la motion proposée par l'association DIRAP et prend lors de sa séance du 1er mars 2011 la délibération suivante :

- Considère la charte du PNR du Vexin Français et les objectifs d'assurer la protection, le développement, l'aménagement et l'avenir du Vexin Français et notamment l'article 8-4 de la charte "réduire les nuisances générées par les aérodromes".

- Considère que la modification envisagée des trajectoires d'approche de Roissy, impliquerait le survol de plus de 50% du territoire du PNR du Vexin Français et près de 30 000 habitants

- Considère qu'un aménagement durable du territoire ne peut souffrir de modification du contexte de nuisances par transfert des nuisances d'un territoire à un autre territoire.

- Considère que l'indicateur officiel "Lden" ne représente pas de réduction de nuisances pour les populations.

- Considère que la modification envisagée, suivant les indicateurs retenus par l'étude de la DGAC (survol, évènements supérieurs à 65 dB) maintient ou aggrave les nuisances pour une majorité des populations concernées.

- Considère que les nuisances déplacées sur de nouvelles populations survolées, en terme de nombre d'émergences n'ont été ni analysées ni donc prises en compte.

- Considère que les nuisances révélées par l'indicateur "émergence" sont déterminantes pour les territoires comme le Vexin Français qui sont caractérisées par un très faible bruit de fond.

- Donne un avis défavorable au projet de modification des trajectoires d'approche de Roissy
- Demande qu'un autre projet, qui ne transfère pas les nuisances mais les réduise pour l'ensemble des populations, soit élaboré et soumis à enquête publique
- Demande que le cadre du projet, les nuisances soient évaluées également avec l'indicateur « émergence ».

BERVILLE (95.4) :

Le conseil municipal de Berville prend, lors de sa séance du 17 mars 2011, une délibération qui approuve la motion de l'association DIRAP sus indiquée donnant un avis défavorable au projet.

BOISEMONT (95.5) :

Le conseil municipal de Boisemont prend, en séance du 4 mars 2011, une délibération qui approuve la motion de l'association DIRAP sus indiquée donnant un avis défavorable au projet

CERGY (95.8) :

Lettre du Président de la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise Mr Dominique LEFEBVRE (Cf courrier Préfecture annexe 5-40)

Considère inadmissible que la nouvelle procédure d'approche entraîne une augmentation globale de la population survolée passant de 34.508 actuellement à 42.302 selon le projet. Constate que les populations des communes de Boisemont et de Courdimanche ne sont prises en compte qu'en partie, alors que leurs territoires sont entièrement concernés par la procédure ; situation quasi identique voire pire pour Puiseux-Pontoise.

Déplore que le dossier soumis à enquête ne permet pas d'apprécier les incidences sur l'environnement et la santé des populations concernées et en conséquence :

- émet un avis défavorable au projet soumis à l'enquête publique qui conduit à une augmentation globale du nombre de personnes survolées par au moins 30 avions par jour à une altitude inférieure à 1981 m sur l'agglomération de Cergy-Pontoise et une aggravation pour les communes de Boisemont, Cergy, Courdimanche, Jouy le Moutier, Menucourt, Neuville-sur-Oise et Vauréal.
- demande une ré-évaluation des populations concernées et que soit étudiée une solution alternative permettant de diminuer le nombre de personnes impactées.

CONDECOURT (95.9) :

Le conseil municipal de Condecourt prend en séance du 17 mars 2011 une délibération qui approuve la motion de l'association DIRAP sus indiquée donnant un avis défavorable au projet (Cf N° 95-1).

CORMEILLES-EN -VEXIN (95.10) :

Le conseil municipal de Cormeilles-en -Vexin prend lors de sa séance du 5 mars 2011 une délibération qui approuve la motion de l'association DIRAP sus indiquée donnant un avis défavorable au projet (Cf N° 95.1).

COURCELLES-SUR-VIOSNE (95-11) :

Le conseil municipal de Cormeilles-en-Vexin en séance du 31 mars 2011 une délibération qui approuve la motion de l'association DIRAP sus indiquée donnant un avis défavorable au projet.

COURDIMANCHE (95.12) :

Le conseil municipal de Courdimanche dans sa délibération du 9 février 2011 (avant le début de l'enquête) remet en cause le bien fondé du nouveau tracé qui va venir impacter l'agglomération de Cergy-Pontoise de plein fouet alors même qu'il s'agit d'une zone urbaine importante ; il considère que d'autres possibilités s'offrent à la DGAC, notamment en déplaçant vers le nord, vers les zones rurales beaucoup moins peuplées.

Le conseil municipal adopte la motion suivante enregistrée sous le N° 11-26-12 :

- Regrette le manque de concertation dont ont fait preuve les Pouvoirs Publics au cours du processus de révision des couloirs aériens
- Demande une information simple et claire permettant d'évaluer l'impact des changements proposés pour les Courdimanchois
- Demande que soit réétudié le tracé des couloirs aériens autour de l'agglomération de Cergy-Pontoise, en partenariat avec les associations ADVOCNAR et le collectif inter-associatif du refus des nuisances aériennes CIRENA
- S'oppose à la proposition actuelle des Pouvoirs Publics dans l'attente de ces différents éléments.

EPIAIS-RHUS (95-13) :

Le conseil municipal d'Epiais-Rhus approuve la motion proposée par l'association DIRAP et prend lors de sa séance du 21 mars 2011 la délibération suivante :

- Donne un avis défavorable au projet de modification des trajectoires d'approche de l'aérodrome de Paris-Charles de Gaulle
- Demande qu'un autre projet, qui ne transfère pas les nuisances mais les réduise pour l'ensemble des populations, soit élaboré et soumis à enquête publique
- Demande que le cadre du projet, les nuisances soient évaluées également avec l'indicateur « émergence »
- Demande que la solution de descente directe à partir de 1800m ainsi que le passage de l'ILS de 3° à 4° déjà en usage dans certains grands aéroports européens et français soit étudiée sans délai avant prise de décision
- Demande de préciser l'impact du relèvement des trajectoires et l'espace ainsi libéré, sur le trafic de l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles en Vexin.

FREMAINVILLE (95.14) :

Le conseil municipal de Condecourt prend lors de sa séance du 2 mars 2011 une délibération qui approuve la motion de l'association DIRAP sus indiquée donnant un avis défavorable au projet (Cf N° 95.1).

FREMECOURT (95.15) : Intervention de Mme Schuehmacher Laure Maire

Dit ne peut s'opposer au projet présenté pour les raisons suivantes :

- ce projet ne rentre pas dans le cadre de la charte du Parc du Vexin défendue par les élus
- la commune est déjà confrontée au non respect des couloirs de vol des pilotes de l'aérodrome de Cormeilles en Vexin
- ces modifications contrarient les aspirations de calme des habitants qui ont choisi d'habiter le Vexin pour sa tranquillité.

FROUVILLE 95-15 : Intervention de Mr Philippe RYGAS Maire

- regrette que pour des raisons politiques un aéroport n'ait pas été implanté près d'Amiens
- considère que le problème se posera encore plus dans l'avenir
- dénonce le contexte d'égoïsme régional et refuse les solutions proposées.

GRISY LES PLATRES (95-18) :

Le conseil municipal de Grisy les Plâtres prend lors de sa séance du 9 mars 2011 la délibération suivante :

- Demande qu'un autre projet, qui ne transfère pas les nuisances mais les réduise pour l'ensemble des populations, soit élaboré et soumis à enquête publique
- Demande que le cadre du projet, les nuisances soient évaluées également avec l'indicateur « émergence »
- Demande que les dispositions soient prises en conséquence pour réduire les nuisances relatives à l'activité de l'aéroport de Pontoise Cormeilles en Vexin.

HERBLAY (95.21) :

Le conseil municipal d'Herblay prend lors en séance du 9 mars 2011 la délibération suivante :

- Considère que les orientations définies du dossier peuvent avoir une incidence sur la ville d'Herblay
- Donne un avis défavorable au projet de modification des trajectoires d'approche de Roissy.

LONGUESSE (95.23) : Intervention de Mr B. LORIN Maire

Estime normal que chacun accepte sa part de nuisance, néanmoins dans le cas présent considère que l'extension aura de lourdes conséquences pour la région du Vexin tandis que les zones actuellement survolées ne bénéficieront que d'une baisse homéopathique des nuisances.

A la certitude que d'autres solutions existent, notamment la descente continue.

Met l'accent sur le fait que la libération du palier à 400m permettra à coup sûr, comme cela est réclamé par certains de manière insistante, une intensification du trafic aérien de l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles.

Conclut en formulant un avis absolument défavorable à l'égard du projet.

MARINES (95.24) :

Le conseil municipal de Marines prend lors de sa séance du 1^{er} avril 2011 une délibération qui approuve la motion de l'association DIRAP sus indiquée donnant un avis défavorable au projet.

MENUCOURT (95.26) :

Le conseil municipal de Menucourt prend lors de sa séance du 24 mars 2011 la délibération suivante :

- Donne un avis défavorable au projet de modification des trajectoires d'approche de l'aérodrome de Paris-Charles de Gaulle
- Refuse le transfert des nuisances d'une population à une autre
- Exige la diminution des nuisances
- Exige la suppression des vols de nuit
- Exige la suppression des avions bruyants
- Exige que des sanctions réelles soient prises pour les vols à basse altitude.

NEUVILLE SUR OISE 95-28

Le conseil municipal de Neuville sur Oise prend lors de sa séance du 22 mars 2011 une délibération qui approuve la motion de l'association DIRAP sus indiquée donnant un avis défavorable au projet.

PERCHAY 95-29 : Intervention de Mr Gérard DUCHENE Maire adjoint

Déplore le manque de concertation réelle et sincère avec les élus des communes concernées et estime que le projet se traduira par le transfert de nuisances d'une région sur une autre, d'une population sur une autre.

PUISEUX-PONTOISE 95-30 :

Le conseil municipal de Puisseux-Pontoise prend lors de sa séance du 28 mars 2011 une délibération qui approuve la motion de l'association DIRAP sus-indiquée donnant un avis défavorable au projet.

SAGY 95-31 :

Le conseil municipal de Sagy prend lors de sa séance du 31 mars 2011 une délibération par laquelle il donne un avis défavorable au projet pour les raisons suivantes :

- une présentation incomplète et illisible pour le public du dossier d'enquête qui dévoile malgré la volonté d'une présentation de réduction de nuisances, le peu de confort pour les populations
- la situation de survol est aggravée : les populations de zone calme, comme Sagy, nouvellement survolées vont subir des nuisances importantes du fait des bruits des avions dans une zone de bruit de fond
- aucun des villages du Vexin n'est comptabilisé dans l'enquête publique
- aucune mesure de l'incidence des nuisances....

En conséquence le conseil municipal de Sagy :

- Refuse le transfert des nuisances d'une population à une autre
- Exige la diminution générale des nuisances
- Exige la suppression des vols de nuit
- Exige la suppression des avions bruyants
- Exige que des sanctions réelles soient prises pour les vols à basse altitude.

SANTEUIL 95.32 :

Le Maire de Santeuil s'est exprimé sur le registre faisant part de son exaspération et demande qu'un autre projet soit étudié (Cf N° 95-32).

US 95.36 :

Le conseil municipal d'Us dans sa délibération prise le 24 mars 2011 :

- S'oppose à la modification des trajectoires d'approche de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle et rappelle que ce projet est en contradiction avec les accords du Grenelle de l'Environnement qui exige la diminution des nuisances sonores lors du décollage et de l'atterrissage des avions
- Déploie que l'indicateur "émergence" ne soit pas du tout évoqué dans l'enquête publique
- Donne en conséquence un avis défavorable à l'unanimité à ce projet, d'autant qu'il n'y a pas de maîtrise du devenir de l'aérodrome de Cormeilles en Vexin

VALLANGOUJARD (95-37) : intervention de Mr Marc GIROUD Maire

Mr le Maire s'associe pleinement aux remarques clairement exprimées par le PNR du Vexin Français et considère notamment que :

- le dossier est très difficile à comprendre et finalement comporte trop peu de documents sur les éventuelles répercussions pour les communes
- compte tenu du calme ambiant dans les villages une augmentation même minime des nuisances sonores aurait systématiquement de lourdes répercussions
- il faudrait que soit clairement explicitée la répercussion du projet aérien de Roissy sur le trafic de l'aérodrome de Cormeilles en Vexin dont l'augmentation du trafic de ce dernier est également à craindre.

VAUREAL (95.38) :

Le conseil municipal de Vauréal dans sa délibération du 23 mars 2011 :

- Donne un avis défavorable au projet de modification des trajectoires de Roissy
- Demande que les trajectoires d'atterrissage évitent les zones les plus densément peuplées
- Demande l'interdiction des vols nocturnes entre 23 H et 7H du matin
- Demande que les projets de développement du trafic aérien s'inscrivent dans le cadre d'un 3^{ème} aéroport, plus éloigné de la capitale, comme c'est le cas dans d'autres métropoles
- Demande le remplacement des atterrissages en descente par palier par une approche en descente continue, moins bruyante et moins consommatrice de carburant.

Lettre du Maire de Vauréal adressée le 17/03/2011 à Monsieur le Préfet du Val d'Oise et remise au Président de la Commission d'enquête (Cf courrier Préfecture annexe 5-40)

- Estime dès à présent que de nombreux avions sillonnent le ciel de Vauréal comme si l'enquête n'était qu'une formalité et sans aucune portée ; fait part du vif mécontentement de la population ; demande en conséquence l'intervention de Mr le Préfet auprès de la DGAC pour qu'au moins soient respectées les trajectoires encore en vigueur.
- Considère contradictoire d'inciter à la construction de logements dans une agglomération où l'on envisage de dégrader les conditions de vie.

VIGNY 95.39 :

Le conseil municipal de Vigny prend lors de sa séance du 15 mars 2011 une délibération qui approuve la motion de l'association DIRAP sus indiquée donnant un avis défavorable au projet.

3.3.1.2 Autres observations reçues

(suite 3.3 - Avis des Collectivités locales ; 3.3.1 Personnes publiques : DCM, Avis et Motions)

➤ Lettre de Madame Anne POURSINOFF, députée des Yvelines

Sa lettre est datée du 1er Avril 2011. Elle écrit qu'elle est particulièrement vigilante aux modifications des trajectoires des avions en IDF, les nuisances sonores, pollutions chimiques, émissions de gaz carbonique et d'oxyde d'azote sont des conséquences nocives du trafic aérien.

Elle estime que les projets actuels de la DGAC pour l'IDF semblent contredire les engagements du Grenelle de l'environnement demandant aux transporteurs de diminuer les nuisances. Elle estime que les modifications proposées se font au détriment de nouvelles populations, sans pour autant améliorer la qualité de vie des habitants déjà impactées.

Elle estime que la concertation avec les populations a été insuffisante et demande de bloquer toute décision tant qu'une véritable concertation permettant de prendre en compte l'ensemble des alternatives ne sera pas organisée.

Elle signale par ailleurs un défaut d'affichage sur la commune des Mureaux.

3.3.2- Autres Communes hors périmètre de l'enquête publique

suite 3.3 - Avis des Collectivités locales ; Personnes publiques : DCM, Avis et Motions)

DEPARTEMENT DU VAL D'OISE (95)

C.E. Jean Pierre ADAM

COMMUNE BOISSY L'AILLERIE - 95650 : (Lettre du maire)

Son territoire se trouve en limite extérieure du périmètre d'enquête publique et est inclus dans le Parc Naturel du Vexin; néanmoins le maire de cette localité qui est également Président de la Communauté de communes Val de Viosne s'estime concerné. Mr le Maire indique sa position défavorable à l'égard du projet et apporte sa solidarité entière avec les différentes communes du PNR qui ont pris une délibération ou approuvé une motion de protestation.

COMMUNE MOUSSY -95640 :

Le conseil municipal de Moussy commune hors périmètre de l'enquête publique prend lors de sa séance du 11 mars 2011 une délibération qui approuve la motion de l'association DIRAP sus indiquée (Cf N° 95-1) et adoptée par la majorité des communes incluses dans le Parc Naturel du Vexin.

COMMUNE DE NESLES-LA-VALLEE -95022 :

Dans un courrier déposé à la mairie de Frouville, commune incluse dans le périmètre de l'enquête, le conseil municipal de Nesles-la-vallée demande l'application de la proposition suivante faite par l'association ADVOCMAR:

- commencer la descente à 1800 mètres au lieu de 1200 sur le doublet nord en configuration face à l'est.
- sur le doublet Sud, descente à partir de 1500 mètres comme prévu.

Ainsi Conflans-Sainte-Honorine serait survolé à 1800m au lieu de 900m actuellement et 1200m dans le projet.

COMMUNE D'OSNY -95022 :

Le conseil municipal d'Osny prend lors de sa séance du 31 mars 2011 une délibération qui approuve la motion de l'association DIRAP sus indiquée donnant un avis défavorable au projet (Cf N° 95-01).

COMMUNAUTE DE COMMUNE DU VAL DE VIOSNE - 95 :

La Communauté de Communes Val de Viosne ; 14 communes, près de 11000 habitants, prend lors de la réunion de son conseil communautaire du 14 avril 2011 une délibération qui approuve la motion de l'association DIRAP sus indiquée donnant un avis défavorable au projet (Cf N° 95-01).

COMMUNE DE GENICOURT- 95650 :

Le conseil municipal de Genicourt commune hors périmètre de l'enquête publique prend lors de sa séance du 11 mars 2011 une délibération qui approuve la motion de l'association DIRAP sus indiquée (Cf N° 95-1).

COMMUNE DE PONTOISE -95300 :

Le conseil municipal de Pontoise émet lors de sa séance du 24 mars 2011 un avis défavorable au projet de modification des trajectoires d'approche de Roissy.
Il demande que soit élaboré et soumis à enquête publique un autre projet qui ne transfère pas les nuisances mais les réduise pour l'ensemble des populations (prévoyant la descente en continu, l'élimination des avions les plus bruyants et l'arrêt des vols de nuit).

3.4 – Pétitions**Département de l'Aisne (02)**

C.E. : Philippe LEGLEYE

Communes de MONTREUIL AUX LIONS (02/24) et ses communes voisines

Pétitions comportant 540 signatures.

Texte reproduit intégralement :

Le nouveau couloir aérien engendrera pour Montreuil aux Lions et ses communes voisines

Pollutions atmosphériques

Pollutions sonores (+65 décibels) et visuelle

Dépréciation de nos biens

Dégradation de notre qualité de vie

AGISSONS ENSEMBLE

EN APPOSANT NOTRE SIGNATURE

J'adhère au NON

2°) DEPARTEMENT DE L'OISE (60)

C.E. Philippe LEGLEYE

Aucune pétition dans le département de ce département

3°) DEPARTEMENT DE SEINE ET MARNE, (77)

C.E. : Jean-Yves MAINECOURT et Philippe LEGLEYE

Aucune pétition dans le département de la Seine et Marne

4°) Département des Yvelines (78) : Jean CULDAUT et Jean-Yves MAINECOURT

C.E. : Joseph de LA RUBIA

Commune de VERNEUIL-SUR-SEINE (78.26)

Argumentaire contre le projet aérien...
Pétitions comportant 7 signatures.

Il y a déjà trop de trafic aérien.

Les nuisances actuelles, Sonores, visuelles et terrestres; la qualité de l'air s'en ressent.

Le projet va densifier le trafic et accroître ces nuisances, engendrer des risques sur la santé...et de dérèglement écologique.

Le projet ne tient pas compte des propositions constructives des associations..

Il existe un autre tracé possible qui permettrait de survoler moins de population; déplacement de la zone d'approche vers les zones rurales.

3.5 - Associations de protection de l'environnement et de défense

Département de l'Aisne (02) C.E. : Philippe LEGLEYE
néant

Département de l'Oise (60) C.E. : Philippe LEGLEYE

Commune de BORNEL (60/01)

Association de Sauvegarde de l'environnement de la Vallée de l'Esclus :

Pris connaissance du dossier, sans beaucoup d'incidence pour BORNEL

« ADERA » Association de Défense de l'Environnement des Riverains de l'Aérodrome de Beauvais Tillé.

Atteste être solidaire des revendications de l'association « CIRENA »

Tract de CIRENA collé dans le registre d'EP « mobilisation générale contre l'augmentation des nuisances aériennes » qui demande :

- Augmentation d'un degré de l'angle d'approche des aéronefs en phase d'atterrissage (passage de 3 à 4 degrés) sans modification des trajectoires
- Mise en œuvre d'une procédure de descente en continue sur le doublet nord à partir de l'altitude la plus élevée possible ne nécessitant pas l'accord des pays voisins (plus de 1800m)
- Déplacement de la zone de forte concentration d'avions prévu par la DGAC au dessus de la zone très urbanisée de Cergy Conflans vers les zones rurales faiblement peuplées du nord - ouest de l'Île de France.

Département de la Seine et Marne (77) :

C.E. : Jean-Yves MAINECOURT et Philippe LEGLEYE

C.E. : Jean-Yves MAINECOURT

77.6 CONGIS-SUR-THEROUANNE :

- Association Le Grain de Sel représentée par son Président M. MIMMAS, courrier du 29/3/11
 - Demande une prolongation de l'enquête
 - Souhaite obtenir les réponses aux questions suivantes :
 - Quel est le nombre d'avions survolant actuellement la commune et qu'en sera-t-il après la mise en place des nouvelles dispositions?
 - Existe-t-il des solutions alternatives pour réduire l'augmentation du bruit liée aux approches supplémentaires?
 - Quel est le nombre de décibels supprimés par le relèvement de la distance de survol?
 - L'approche en descente continue fait-elle partie de ce plan?
 - L'approche en MLS ne serait-elle pas préférable aux approches classiques en ILS; ce qui permettrait de décaler la zone de survol et de dévier la trajectoire par le survol de zones inhabitées.

77.10 LA FERTE-SOUS-JOUARRE :

● UFM, Union pour la Ferté en Mouvement représentée par sa présidente Madame CHARLIER, courrier du 28 Mars 2011

- remarque que La Ferté sera survolée d'une manière plus importante sous le couvert d'une diminution sonore au sol de 3 à 4 dB sous les trajectoires d'arrivée, que le point OMAKO sera remplacé par le point OPIKA même endroit? ou plus à l'est? (page 27)
- se demande pourquoi La Ferté qui est au centre de la zone de survol ne figure pas dans les tableaux (pages 64, 77 et 78)
- impute ces modifications à certains élus du Val d'Oise et autres car on repousse les inconvénients
- suggère de décaler vers l'est en dehors de la limite de l'Île de France (espaces de population moins dense : Picardie, Champagne-Ardenne), d'améliorer l'augmentation d'altitude de 300m en étudiant des arrivées en descente continue en utilisant des trajectoires basées sur des points GPS
- demande donc que La Ferté figure dans les tableaux chiffrés et l'instauration d'études pour la mise en œuvre d'un relèvement plus conséquent des altitudes et la mise en œuvre d'une approche en descente lisse.

- ASEPF : Association pour la Sauvegarde de l'Environnement du Pays Fertois
 - Prêférerait un report plus à l'est (au moins 15 à 20 km des couloirs aériens envisagés) pour éviter le survol de nouvelles communes du pays fertois (l'impact sonore ne concernerait alors qu'un nombre réduit de personnes car communes de faible densité)
 - Demande le décalage d'au moins 1km à l'est de La Ferté de la limite de l'enveloppe OMAKO futur OPIKA pour préserver le cœur urbain dense de l'agglomération fertoise
 - Demande l'étude d'un relèvement des altitudes avec mise en œuvre d'une approche ou descente continue des avions
 - Demande l'étude pour une valorisation de l'aéroport de Vatry tout au moins pour le fret.

77.13 JOUARRE :

- Jouarre Environnement représentée par M. DUBOIS son président, courrier du 30 Mars 2011

Courrier adressé au Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement qui demande :

- 1- la mise en place de moyens de vérification des altitudes
- 2- la prise de sanctions en cas de manquement aux règles fixées de respect des altitudes

- ADVOCNAR représentée par M. KRUISSEL, son président, courrier du 17 Mars 2011

Courrier adressé à Monsieur Pierre GOULLIEUX, maire de JOUARRE qui propose de commencer la descente à 1800 m au lieu de 1200 sur le doublet nord face à l'est; sur le doublet sud, descente à partir de 1500m comme prévu.

77.25 SAINTE-AULDE :

- APESA Association de Protection de l'Environnement de Saint-Aulde représentée par sa présidente, Madame Jérôme, courrier du 31 Mars 2011

Elle est opposée à la modification des couloirs aériens :

- 1- par rapport au Grenelle de l'Environnement car surconsommation de 15 000 tonnes de carburant par an (augmentation de 5 à 10 km de la distance parcourue par chaque avion)
- 2- pour le canton en général car :
 - déplacement des nuisances,
 - opacité du dossier d'enquête (pas d'idée sur le nombre d'avions qui survoleront nos communes : + de 30 avions/jour mais pas de limite supérieure),
 - absence d'étude d'impact sur les communes survolées,
 - dépréciation des biens immobiliers, aucune compensation avancée dans le dossier d'EP
- 3- - pour Sainte-Aulde car :
 - cumul des nuisances sonores (train et carrières),
 - amplification des nuisances sonores avec la configuration géographique,
 - augmentation de la pollution atmosphérique (déjà l'A4),
 - dégradation du contexte environnemental et cadre de vie alors qu'un projet de PNR Brie § Deux Morins est en cours.

77.27 SAINT-JEAN-LES-DEUX-JUMEAUX :

● Association des Amis de la Nature de Changis, Saint-Jean et Environs, représentée par son président M. TOURNIER, courrier du 30 Mars 2011

- Aspect positif : élever de 300m l'altitude d'approche et baisser de 3 dB le niveau de bruit,
- Par contre il faudrait réduire le trafic aérien en accueillant les cargos à Vatry et en fermant Roissy la nuit
- D'autre part dire que Changis s/Marne n'est pas concerné est un gag!

3.5 Associations de protection de l'environnement et de défense**- Association Les amis de la terre (95)**

Cette association estime positive cette mesure de relèvement, mais l'estime de « gestion courante » au regard des nuisances apportées par l'aéroport de Roissy :

- Emissions de gaz à effet de serre
- Plus de 2 millions sont survolées en dessous de 3000m
- Pollution de l'air généré par l'aéroport (avions + accès véhicules)

Elle demande le plafonnement des mouvements d'avions, que l'espace libéré ne servira pas à augmenter le trafic d'avions, que le trafic de l'aéroport du Bourget, qui occasionne des nuisances grandissantes, soit restreint, que les vols de nuit soient significativement diminués entre 22h et 6h.

- Association de Défense contre les Nuisances Aériennes sur les Hauts-de-Seine (ADNA 92)

Cette association assure la défense des habitants du département des Hauts de Seine, victimes des nuisances aériennes, engendrées pour une part importante par les avions à destination de l'aéroport du Bourget et qui survolent la plupart des communes à basse altitude (moins de 1000m) en configuration face à l'Est.

Le relèvement des altitudes d'approche vers Roissy par le projet va permettre le relèvement des avions à destination du Bourget et devrait donc entraîner une réduction du bruit pour la plupart des habitants du département, l'ADNA est donc favorable au projet.

L'ADNA rejoint cependant les propositions de l'association ADVOCNAR visant à porter à 1800m l'altitude du point de l'amorce de la descente finale en configuration face à l'Est.

Elle estime d'autres améliorations indispensables :

- Suppression des vols de nuit durant une période de 8h continues
- Plafonnement du nombre de mouvements en région Ile-de-France
- Mise en place des trajectoires de moindre nuisance
- Elimination des avions bruyants (durcir les arrêtés d'exploitation en vigueur), notamment pour l'aéroport du Bourget, qui reçoit encore actuellement des « avions parmi les plus bruyants et polluants du monde ».

Département des Yvelines (78)

suite 3.5 - Associations de protection de l'environnement et de défense

C.E. : Joseph de LA RUBIA, Jean CULDAUT et Jean-Yves MAINECOURT

78.5 CARRIERES-SOUS-POISSY

- Mr Guy PESCHEUX, Pt de l'Association ADRESP

Interrogations relatives aux impacts induits par le nouveau projet notamment sur le secteur de l'Île de la Dérivation.

Imprécisions du dossier (Localisation, Altitudes, Fréquences et Nuisances sonores).

- Association A.D.I.V – Environnement

Le projet induit :

- . Certitude : augmentation constante du trafic
- . Doute : relèvement des altitudes de survol
- . Amplification des nuisances sonores
- . Évolution défavorable de la situation actuelle de certains secteurs, tels la ville de Triel-sur-Seine et la zone de Cergy - Conflans ;

Propositions :

Augmentation de l'angle d'approche,
Atterrissage en descente continue sur le doublet nord à partir de 1800m,
Déplacement de la zone d'approche vers les zones rurales.

78.8 CONFLANS-SAINTE-HONORINE

- Mr Ph. HOUBART, Pt de l'Association CIRENA

.le projet va engendrer :

.une très forte augmentation des nuisances sonores et chimiques au dessus des villes de la Confluence et au delà..

. la multiplication des survols ne respectant pas les altitudes..

Consignes publiques du patron de la DGAC (D.Gal) aux rencontres du Gd Roissy 25/1/2011 non respectées par ses services :

. non suivi par des trajectoires annoncées "en dégagement le secteur Cergy-Pontoise / Conflans Ste H"; au contraire le fascicule modificatif du projet du 23/2/11 accroît les nuisances sur la population conflanaise "déjà largement impactée (chiffres les plus élevés de toutes les villes concernées)"..ville décidément sacrifiée par la DGAC (28.240 survols dont surtout 19.215 à plus de 65 décibels."

." impact inestimable sur le cadre de vie des conflanais et de tous les franciliens de nos villes de la Confluence et au delà, sur leur santé et leur patrimoine.. aucunement pris en considération dans le projet" alors qu'il existe des solutions alternatives :

- 1°) augmentation du degré de l'angle d'approche,
- 2°) descente continue à 1800m,
- 3°) trajectoires de moindre nuisances."

78.20 LE PECQ

Permanence du 5 Mars 2011 de 9H à 12 H00

- Mr A. GOURNAC, Sénateur Maire et Pt de l'Association l'ACRENA

. Favorable au relèvement des plafonds

. estime que l'amendement au projet initial "va malheureusement complètement à l'encontre de notre attente" ; ainsi, Conflans Sté Honorine, ainsi que onze autres communes des Yvelines verront leur situation, déjà dégradée, aggravée par des nouvelles nuisances issues du projet (flux prov. LORTA 09-L et OMAKO-08R config. face Est). Crainte d' "une érosion encore plus grande" du cadre de vie et tranquillité des populations exposées.

L'ACRENA est donc défavorable à la modification du dossier initial et demande ; - la révision des trajectoires,

- l'adoption des nouvelles mesures évoquées aux Assises du Grand Roissy, notamment la limitation des mouvements de nuit et la mise en place progressive de la descente continue.

78.22 SAINT-GERMAIN-EN-LAYE

- Mr P. JOMIER, Pt et Mr DERUSSE, Vice Pt.
Association Les Ateliers de l'Environnement et de la Démocratie
contribution de 6 pages argumentées

Après étude approfondie des documents à l'appui de l'enquête publique relèvent que les nuisances sonores d'origine aérienne risquent d'être aggravées sur les villes de SAINT-GERMAIN-EN-LAYE, LE PECQ, FOURQUEUX, CHAMBOURCY, AIGREMONT, POISSY et MAISONS-LAFITTE et d'autre part sur la partie Nord de la forêt de Saint Germain-en-Laye ainsi que sur les rives de Seine de la boucle Saint Germain, Maisons-Lafitte, Achères.

Observent que le dossier ne comporte pas d'étude d'impact suffisante pour apprécier quantitativement l'effet des nuisances à venir.

Demandent donc un complément d'étude ainsi qu'une réunion publique de présentation avec la présence de la DGAC pour pouvoir se prononcer en connaissance de cause.

En l'absence de ces éléments ils se prononcent contre les modifications proposées dans cette phase 3 et le maintien du dispositif actuel.

78.24 Commune de TRIEL-SUR-SEINE

- Mr Michel CULLIN, Président de l'association « ADIV Environnement »
Contestent le projet pour les raisons suivantes :

“Les documents de l'enquête publique présentent habilement le relèvement des altitudes de survol de 300 m et une modification des trajectoires avec bien entendu une augmentation constante des trafics.”

Le projet induit :

- . Certitude :
- augmentation constante du trafic

. Doute :

- relèvement des altitudes de survol
- amplification des nuisances sonores
- Evolution défavorable de la situation actuelle de certains secteurs, tels la ville de Triel-sur-Seine et la zone de Cergy-Conflans

. Propositions : (source CIRENA)

- augmentation de l'angle d'approche;
- atterrissage en descente continue sur le doublet nord à partir de 1800m;
- déplacement de la zone d'approche vers les zones rurales.

Département du Val d'Oise (95)

C.E. : Jean Pierre ADAM

l'ADVOCNAR (association de défense contre les nuisances aériennes)
(Mme BROCHOT Françoise chargée de la communication)

Dans le cadre de l'enquête publique liée au relèvement de 300 mètres du palier avant la descente finale sur Roissy Charles de Gaulle l'ADVOCNAR propose une solution plus efficace d'un point de vue environnemental en attendant la mise en place de la descente continue : commencer la descente à 1 800 mètres au lieu de 1 200 mètres sur le doublet nord en configuration face à l'est. Sur le doublet sud, descente à partir de 1 500 mètres comme prévu. Selon cette association les avantages qui en découlent sont les suivants :

- réduction du niveau de bruit significative pour l'ensemble des populations concernées.
- pas de modification de trajectoires par rapport à la descente à partir de 1 200 m puisque le virage étudié pour éviter la zone Cergy, Pontoise reste identique.
- Conflans-Sainte-Honorine serait survolée à 1 800 m au lieu de 900 m actuellement et 1 200 m dans le projet.
- cette solution permettrait à une grande partie des zones densément peuplées de la trajectoire nord face à l'est de bénéficier ainsi de la descente continue et donc d'avoir moins de nuisances sonores. (Les zones proches de l'aéroport à moins de 15 km ne seront malheureusement pas concernées)

Il est précisé que cette solution a été proposée à la DGAC et a fait l'objet d'une demande officielle d'étude de faisabilité technique de la part de l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires).

Lors de la première version de l'enquête publique, nous avons un gain sur les 2 derniers indicateurs de bruit - Nombre de personnes subissant un niveau de bruit de 65 dB (plus de 25 événements) et - Nombre de personnes subissant un niveau de bruit de 68 dB (plus de 25 événements) et une détérioration du premier indicateur de comptage, - Nombre de personnes survolées par plus de 30 avions en dessous de 1981 mètres du fait que le déplacement des trajectoires impactait des zones plus peuplées que les trajectoires initiales notamment l'agglomération de Cergy, Pontoise et Conflans-Sainte-Honorine.

L'ADVOCNAR précise avoir rencontré la ministre de l'Écologie pour la sensibiliser sur ce problème. La trajectoire a été déplacée. Le projet remanié est moins impactant que le projet initial, mais n'est pas optimal. Les indicateurs sur Cergy et Pontoise sont améliorés. Ceux de Conflans-Sainte-Honorine sont détériorés. Le résultat global donne : faible réduction des personnes survolées par plus de 30 avions en dessous de 1 981 mètres (-9,2 %) Réduction substantielle des personnes subissant un niveau de bruit de 65 dB (-47 %) Forte réduction des personnes subissant un niveau de bruit de 68 dB (-86 %). Pour cette association le projet améliore la situation pour le plus grand nombre. Ceux qui sont gagnants sont plus nombreux et subissent actuellement plus de nuisances que les personnes qui seront nouvellement survolées. Cette argumentation a été expliquée au CE lors de sa permanence du 19/03 à Cergy.

Il est bien évident que ce point de vue défendu par l'ADVOCNAR ayant obtenu gain de cause, puisqu'il est à l'origine de la modification apportée au projet initial, n'est pas partagé par tous.

De fait on notera que si une amélioration est enregistrée pour certains secteurs à forte concentration de population elle se sera effectuée au détriment des autres, notamment en direction de secteurs tels que Vauréal et Jouy le Moutier et un élargissement du secteur impacté sur le Vexin.

La Commission d'enquête a mesuré cette incidence au cours de l'enquête qui s'est traduite par une mobilisation sur les villes précitées bien supérieures à la moyenne enregistrée ; de même sur le Vexin les associations de défense, qui visiblement ne semblent pas partager le point de vue de l'ADVOCNAR, se sont inspirés de cette modification pour faire l'un de leurs thèmes principaux : "déplacer les nuisances n'est pas les réduire".

La DIRAP (association de défense des intérêts des riverains de l'aérodrome de Pontoise /Cormeilles en Vexin). Mr BUTEUX Jean Marc Président

Après avoir analysé le projet présenté parla DGAC sur le projet de modification permanente de la circulation aérienne des procédures d'approche aux instruments de l'aérodrome de Paris – Charles de Gaulle La DIRAP donne un avis défavorable au projet.

A l'appui de son avis rendu la DIRAP a remis un dossier au CE lors de sa permanence du 19/03 à Cergy ; celui-ci argumente en 7 thèmes qui constituent en fait une contre proposition au projet et qui portent sur :

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

Au cours de cette enquête la DIRAP a mené une campagne d'information intense qui s'est traduite par :

- des distributions de tracts invitant la population à s'exprimer sur les registres auprès des mairies concernées
- la tenue de cinq réunions publiques auxquelles participaient une centaine de personnes à chacune
- l'envoi aux conseils municipaux d'une motion type s'opposant au projet en vue d'une approbation.

Le thème central développé par cette association étant le suivant :

"L'objectif affiché était de réduire les nuisances sonores subies par les populations en relevant les trajectoires d'approche de l'aéroport de Roissy. La réalité découverte lors de la présentation du projet est que les modifications de trajectoires ne réduisent pratiquement pas les nuisances des populations actuellement survolées. Bien au contraire, elles impliquent le survol de populations situées dans des zones calmes, notamment plus de 50% du Parc Naturel du Vexin, où l'impact du bruit sera plus fortement ressenti. De surcroît, le projet permettrait pour le futur une augmentation des activités aviation commerciale de Roissy et d'aviation d'affaires pour l'aérodrome de Pontoise / Cormeilles, comme le présentait le projet de PEB de 2004 (+ 20 000 jets par an). Les modifications de trajectoires pourraient remettre à l'ordre du jour le transfert de l'activité du Bourget. Sous le prétexte de se conformer au Grenelle de l'environnement, ce projet prépare l'accroissement du trafic au détriment des populations".

Le Collectif Inter - associatif du Refus des Nuisances Aériennes (CIRENA)

Très actif ce collectif a une forte zone d'influence dans les Yvelines mais également dans le Val d'Oise notamment sur la région de Courdimanche et des environs où il s'est manifesté lors de la présente enquête. Son opposition au projet repose sur deux raisons :

- les trajectoires proposées par la DGAC vont avoir pour conséquence une augmentation très importante des nuisances sonores et chimiques sur Courdimanche
- les éléments quantitatifs du nombre de personnes survolées qui subiront les nuisances sonores et chimiques sont beaucoup trop minimalisés et loin de la réalité

Il est par ailleurs précisé que CIRENA a déposé trois propositions à la DGAC et au Ministère de l'Environnement sur des modifications de trajectoires.

Les arguments développés ont eu un certain écho, surtout auprès des élus locaux qui se sont inspirés des thèmes de ce collectif avant de prendre une délibération au sein de leur conseil municipal.

L'association les Amis de Marines Mr Jean LORINE, Président de cette association de défense des intérêts locaux 200 adhérents environ.

L'avis de l'association recueilli et expliqué au CE lors de sa permanence du 1/04 à Marines est défavorable pour les raisons suivantes :

- non respect de la charte du PNR du Vexin
- survol de plus de 50% du territoire du PNR concernant près de 30 000 habitants
- aucune sanction pour non respect des altitudes déterminées
- augmentation des parcours, donc augmentation des nuisances
- aucune analyse ni prise en compte en terme de nombre d'émergences ; écart entre le niveau maximal de l'évènement et le niveau du bruit de fond
- projet non compatible avec une démarche de développement durable

Demande en conséquence qu'un autre projet qui ne transfère pas les nuisances mais les réduise soit adopté

Le Président de cette association est venu exposer son point de vue et remettre sa contre-proposition lors de la permanence du C.E. le 1^{er} avril à Marines.

Association CODEA de défense Quartier Nord d'Herblay (250 adhérents) M. THIEFFRY
Président

Fait part de ses préoccupations à l'égard de la protection de l'environnement et plus spécialement sur :

- les risques de pollution aéronautiques chimiques
- la modification des balises et le respect des procédures silencieuses. Apporte témoignages concrets sur des avions à peine audibles en général mais d'une gêne réelle certains jours plus "lourds", particulièrement l'été et la nuit pour les anciens modèles d'avions.

Souhaiterait une meilleure implication citoyenne, un plus grand sérieux dans les plaintes émises par les habitants.

Association les amis d'Haravilliers ; Monsieur Michel CLOLUS, Président

Critique le dossier soumis à enquête sur

- son imprécision si bien qu'il est malaisé d'apprécier l'importance des nuisances sonores dont une démonstration très théorique est faite
- les cheminements imposés par le contrôle non valable en période chargée, d'où zones non incluses dans l'enquête impactées au même titre que les autres et finalement pas d'atténuation mais étalement géographique.

Réclame:

- fermeture nocturne de Roissy
- création d'un 3ème aéroport
- refuse nouvelles zones de survol.

Association Préservons Jouy ; Mr LIPPENS F. ; Président

Apporte plusieurs exemples concrets à partir d'une étude approfondie du dossier montrant :

- l'ampleur de la zone de survols prévue (canton de l'Hautil notamment très peuplé)
- le non respect du patrimoine local, massif de l'Hautil classé en ZNIEFF, ancien village devenu ville Vauréal, Jouy le Moutier, Neuville sur Oise...dont -- les axes routiers sont déjà complètement saturés aux heures de pointe

Craint le pire pour l'avenir à cause de la concurrence entre aéroports européens débouchant sur un accroissement du trafic aérien international.

Souscrit totalement à la mobilisation lancée contre les nuisances aériennes par l'association CIRENA et développe les raisons.

Parc naturel régional du Vexin français Mr Gérard CLAUDEL Président

De nombreuses communes du Val d'Oise et des Yvelines adhérentes du PNR sont impactées ; la Commission permanente du Parc Naturel Régional du Vexin français, lors de sa réunion du 14 mars dernier, a pris position à l'égard du projet de modification des trajectoires aériennes. Elle fait référence à l'article 8-4 de la charte « **réduire les nuisances générées par les aérodromes** » et demande très précisément :

- que dans le cadre du projet, des mesures d'évaluation des impacts de ces nuisances soient effectuées sur le Vexin par rapport à l'état initial, c'est-à-dire un très faible bruit de fond,
- qu'un nouveau projet qui ne transfère pas les nuisances mais les réduise pour l'ensemble des populations survolées, soit élaboré et soumis à enquête publique,
- que les indications soient données sur l'avenir de l'Aérodrome de Pontoise-Cormeilles-en-Vexin de façon à ce que les mesures relatives aux nuisances sonores actuellement projetées ne masquent pas, de fait, une extension des possibilités d'exploitation de cet aérodrome.

3.5.1 Communes hors champs de l'enquête

- Association de Défense contre les Nuisances Aériennes sur les Hauts-de-Seine (ADNA 92)

Cette association assure la défense des habitants du département des Hauts de Seine, victimes des nuisances aériennes, engendrées pour une part importante par les avions à destination de l'aéroport du Bourget et qui survolent la plupart des communes à basse altitude (moins de 1000m) en configuration face à l'Est.

Le relèvement des altitudes d'approche vers Roissy par le projet va permettre le relèvement des avions à destination du Bourget et devrait donc entraîner une réduction du bruit pour la plupart des habitants du département, l'ADNA est donc favorable au projet.

L'ADNA rejoint cependant les propositions de l'association ADVOCNAR visant à porter à 1800m l'altitude du point de l'amorce de la descente finale en configuration face à l'Est.

Elle estime d'autres améliorations indispensables :

- Suppression des vols de nuit durant une période de 8h continues
- Plafonnement du nombre de mouvements en région Ile-de-France
- Mise en place des trajectoires de moindre nuisance
- Elimination des avions bruyants (durcir les arrêts d'exploitation en vigueur), notamment pour l'aéroport du Bourget, qui reçoit encore actuellement des « avions parmi les plus bruyants et polluants du monde ».

3.6 - Acteurs économiques

Les contributions suivantes ont été reçues durant l'enquête :

Département de l'Aisne (02) C.E. : Joseph de LA RUBIA

La société coopérative vinicole de la vallée de la Marne (COVAMA), opérateur majeur du secteur de l'élaboration de vins de Champagne représentant une transformation de 730 ha de vignoble Champenois dans l'Aisne, par lettre du 30 mars 2011 fait part de son inquiétude à propos des nouvelles dispositions envisagées qui se traduiront par davantage de vols à plus basse altitude en générant une augmentation de polluants chimiques de nature à porter atteinte à la qualité des productions.

Déplore l'absence de toute évaluation en matière de pollution chimique.

3.7 - Résultats : Synthèse Générale des Observations Recueillies

ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE AUX MODIFICATIONS DE LA CIRCULATION AERIENNE D'APPROCHE DE PARIS CHARLES DE GAULLE																		
SYNTHESE GÉNÉRALE DES OBSERVATIONS RECUEILLIES																		
N°	DEPARTEMENTS et ADMINISTRATIONS	Thèmes													AVIS			
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13				
N° d'identification		n°1 Nuisances Sonores	n°2 Réduction des vols de nuit	n°3 Difficulté de compréhension du dossier	n°4 Dépréciation foncière	n°5 Non respect des procédures et sanctions	n°6 Descente en continu	n°7 Concertation insuffisante	n°8 Confusion entre 2 dossiers	n°9 Transfert zones de survols	n°10 Augmentation consommation carburant	n°11 Nombre de survols > 30 / Densité	n°12 Delestages des réservoirs	n°13 : Autres... nuis. chimiques / PNR Vexin etc	Favorable	Défavorable	Réservé	Propositions
1	Aisne (02)	667	3	5	588	3	2	5	0	1	9	12	7	591	4	683	3	22
2	Oise (60)	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	4	3
3	Seine et Marne (77)	34	5	14	6	5	3	1	0	10	2	1	2	15	7	29	9	17
4	Yvelines (78)	651	177	58	77	96	85	59	7	335	25	27	16	497	12	676	24	103
5	Val d'Oise (95)	1245	154	19	47	74	10	15	0	138	3	14	96	608	16	1563	25	62
6	Courriers Préfecture du Val d'Oise	1070	532	5	29	517	30	37	0	575	0	4	12	553	3	1054	13	57
	TOTAL GENERAL	3668	871	102	747	695	130	117	7	1059	39	58	133	2265	43	4005	78	264
	Occurrence du thème dans les observations	1°	4°	10°	5°	6°	8°	9°	13°	3°	12°	11°	7°	2°	D	A	C	B

CHAPITRE 4 - ANALYSE DES OBSERVATIONS A CARACTERE GENERAL

4.1 - Préambule

Dans cette partie du rapport la commission s'attache à décliner au plus près du vécu et des avis reçus durant l'enquête l'expression des personnes privées, associations et collectivités selon les thèmes en lien direct avec le projet qui sont apparus les plus importants et récurrents.

Les inquiétudes exprimées, verbalement ou par écrit, par les divers intervenants durant l'enquête, ont été examinées par la commission et donné lieu aux fiches de dépouillement, par commune et tableaux de synthèse par départements complété d'une synthèse générale des observations recueillies dont les résultats se trouvent rapportés à l'article 3.7 du rapport.

Au terme de cette première analyse et face aux interrogations et inquiétudes suscitées par le projet auprès des populations concernées, la commission a estimé nécessaire de solliciter des compléments de réponses de la part de la DGAC, maître d'ouvrage. Les réponses reçues de cette dernière figurent, en partie, à l'article 4.7 ci-après et annexées, in extenso, au présent rapport.

L'avis de la commission aux thèmes suivants a pour ambition d'apporter des compléments en réponse aux inquiétudes et attentes des sus dit intervenants.

4.2 - L'insuffisance d'information et de concertation

La publicité afférente aux enquêtes publiques se trouve encadrée par les articles L 123-7 & R 123-14 Code de l'environnement.

De l'avis, très majoritairement exprimé, les mesures de concertation et d'information réservées au projet dans sa phase d'élaboration, préalablement à l'enquête publique, auront été très insuffisantes.

De plus, la publicité réservée, à minima, au dossier durant la période de consultation du public, aura suscité bien des critiques négatives.

Au surplus, la modification du projet, intervenue alors même que les mesures de publicité du projet initial étaient lancées, aura été accueillie avec grand étonnement tout en éveillant la plus vive suspicion.

Les moyens de communication habituellement réservés aux grands projets ont été jugés inexistantes ici ; absence de diffusion dans la grande majorité des bulletins municipaux, radios locales, tracts dans les boîtes aux lettres, etc..

Rappel des Grandes étapes ; dossier E.P.

« l Arrêté inter-préfectoral du 10 janvier 2011

l EP du samedi 5 février au lundi 7 mars 2011 inclus

l Avis CCE et avis ACNUSA au printemps

l Décision pour permettre publication (1500 pages environ) : juin 2011

l Date de mise en service opérationnel prévue : automne 2011

Organisation de l'information des communes

l Réunions prévues avec les maires des communes de l'EP à l'initiative des préfetures

l Diffusion d'une plaquette d'information dans l'ensemble de ces communes

l Mise en ligne des documents d'enquête publique (plaquette, dossier, livret)

l Lien sur le site de la préfecture concernant le comité de pilotage »

Les élus, représentants associatifs, ainsi que de nombreuses personnes ont manifesté leur désapprobation au dispositif de la DGAC adopté, apparemment dans la précipitation, les ayant privé de relayer et organiser les réunions nécessaires à l'information des populations concernées, notamment par les 6 flux en face à l'est LORTA 9L et OMAKO 8R, ce, préalablement à la consultation publique d'un projet d'une telle importance.

Commentaires de la commission

La commission, elle-même confrontée à des délais de procédure inhabituels (phases concertation et d'organisation de l'enquête), exprime son malaise face à cette situation de nature à fragiliser le bon déroulement de la consultation dans cette enquête publique.

4.3 - La crédibilité des données

Au vu du dossier d'enquête publique complété des informations obtenus auprès de la DGAC, la commission d'enquête considère que le projet soumis la présente enquête se trouve insuffisamment décliné pour être correctement compris et apprécié par le public.

En effet les imprécisions figurant dans le dossier laissent planer des doutes dans l'esprit du public, ainsi que des associations, quant à la crédibilité de certaines données, notamment, dans les domaines suivants ;

- en matière d'impact sonore ; certaines communes nouvellement survolées ont au moins 25 événements sonores supérieurs à 65 dB ou 68 dB. Dans ces communes nombreux sont ceux se posant la question de savoir quel est le niveau sonore réellement ressenti au delà des 65 ou 68 dB au sein de leur commune,
- concernant la densité de vol, certaines communes sont survolées par au moins 30 avions par jour en dessous de 1981 mètres. Là, aussi, un nombreux public souhaiterait connaître avec plus de précisions le nombre de survols réellement effectué par jour au dessus de leur commune. Est-ce de l'ordre de 100, 200, voire davantage ?
- l'incidence du projet sur les aéroclubs qui se situent sous le futur passage des avions de lignes n'est pas déclinée dans le dossier,
- les interrogations et incidences soulevées par le délestage des réservoirs ainsi que par les nuisances chimiques ne figurent pas davantage dans le dossier d'enquête .

Commentaires de la commission

La commission aura constaté durant l'enquête publique :

1°) Le public, associations et élus ont déploré, très majoritairement, ;

- *l'insuffisance concertation durant la phase études prévisionnelles,*
- *la précipitation ayant présidé au lancement du dossier soumis à l'enquête publique,*
- *l'information lacunaire réservée au projet, préalablement et notamment durant la période d'enquête.*

➤ la difficulté de compréhension du dossier par un public néophyte en matière d'aéronautique avec, pour conséquence, dans de nombreux cas, l'éveil d'attitudes empreintes de suspicion, voire de rejet, au contenu du dossier présenté.

2°) La DGAC, consultée par la commission, en cours d'enquête, a apporté certaines précisions, cependant tardivement pour que le public puisse en prendre connaissance. De plus, les réponses fournies ne renseignent qu'insuffisamment nombre de questions posées, notamment celles afférentes aux nuisances sonores et le nombre de survols au dessus des communes.

La commission d'enquête publique exprimera son avis sur ce thème dans ses conclusions.

4.4 - Les nuisances aériennes et leurs conséquences : Examen des observations par thèmes

Cf également tableau de Synthèse générale, annexe ☞ ANNEXE N° 2

Pour pouvoir rapidement entreprendre le dépouillement des nombreuses observations la commission a établi une liste des thèmes les plus fréquemment rencontrés que ce soit lors de leurs permanences ou sur les registres.

Grace à ce pré - dépouillement les 12 thèmes suivants ont ainsi été définis et un 13^{ème} « autres » pour noter d'autres items spécifiques tels que nuisances chimiques finalement rencontré assez fréquemment et la problématique du PNR du Vexin.

- 1) Nuisances sonores
- 2) Réduction des vols de nuit
- 3) Difficulté de compréhension du dossier
- 4) Dépréciation foncière
- 5) Non respect des procédures (+ sanctions souvent évoquées)
- 6) Descente en continu
- 7) Concertation insuffisante
- 8) Confusion entre 2 dossiers
- 9) Transfert zones de survols
- 10) Augmentation consommation carburant
- 11) Nombre de survols > 30 / densité
- 12) Délestages des réservoirs
- 13) Autres ... Nuisances chimiques / PNR du Vexin

Le bilan permet de classer les 9 principaux thèmes les plus abordés et dans l'ordre d'importance suivant :

1. • Nuisances sonores
2. • Autres ... Nuisances chimiques (/ PNR du Vexin)
3. • Transfert zones de survols
4. • Réduction des vols de nuit
5. • Dépréciation foncière
6. • Non respect des procédures
7. • Délestages des réservoirs
8. • Descente en continu
9. • Concertation insuffisante

Précision de la commission :

Suite au dépouillement, très exhaustif effectué et à la lecture attentive des nombreuses contributions, les autres thèmes suivants sont également apparus de façon récurrente :

- Principe du relèvement positif
- Projet permettant l'accroissement du trafic de Roissy
- Dégradation cadre et qualité de vie

Elle constate également en premier lieu que le principe de relèvement des altitudes, essence même de l'enquête a obtenu un assentiment général assez fort surtout de la part des élus et des représentants d'association, mais massivement contrebalancé par une opposition aux traductions consécutives locales sur les trajectoires de survols , au principe de transfert des nuisances d'une population à l'autre, tout le monde souhaitant bien sûr une réduction locale des nuisances.

La commission examine ci-dessous l'ensemble de ces thèmes en rendant compte des éléments du dossier, des compléments apportés par la DGAC et en donnant son avis ensuite.

4.4.1 Nuisances Sonores - Le bruit (1)

La présente consultation du public aura démontré, mais cela n'est guère surprenant, que les nuisances sonores liées au trafic aérien constituaient de loin la principale crainte des populations impactées.

Les préoccupations exprimées se sont donc focalisées sur ce risque aux conséquences essentielles pour les populations concernées au bord de la psychose.

D'emblée on s'installe dans un climat de méfiance et l'objet même de l'enquête, qui porte sur une réduction des nuisances dans le cadre de l'application des accords sur le Grenelle de l'Environnement, se trouve mis en échec.

La commission d'enquête a très vite constaté et mesuré cette situation assez paradoxale ; ainsi les critiques à l'égard du projet qui se veut plutôt rassurant se sont enchaînées, amplifiées encore davantage du fait que les griefs à l'égard du trafic aérien sont plutôt nombreux et pathologiquement aggravants pour la santé.

Il semblerait que ce phénomène soit étroitement lié à l'impression d'impuissance observée de la part des citoyens face au trafic aérien, qui est avant tout subi, et qu'en dépit des efforts ou des mesures prises la circulation aérienne conserve cette image perturbante à l'égard des populations sédentaires ce qui ne manque pas d'entraîner des réactions dans leur quasi généralité très négatives.

Tout le monde reconnaît que la qualité de l'environnement était un véritable enjeu social, sanitaire et économique ; aussi avant d'aborder ce thème central majeur qui a dominé l'ensemble des autres formes de nuisance aérienne, il convient de rappeler quelques notions succinctes sur le bruit et ses conséquences.

Notion de bruit

Le bruit est caractérisé par :

- une émission sonore vibrante dans le milieu ambiant
- une réception, par l'oreille, organe sensoriel.

L'émergence du bruit

Un bruit faible, non perçu ou faiblement perçu dans la journée, car noyé dans des bruits ambiants, deviendra insupportable la nuit car isolé dans le silence. Ainsi la réglementation prévoit en général des seuils d'émergence par rapport à l'ambiance pour le jour et pour la nuit à ne pas dépasser.

La prise en compte du bruit par le domaine aéronautique

la certification acoustique d'un avion

Les mesures de certification représentent des phases des procédures utilisées en opération. Précisément la mesure en approche qui concerne l'enquête publique se fait dans la configuration d'atterrissage la plus bruyante, trains et volets sortis, à la masse maximale autorisée à l'atterrissage et à 2300 m d'un toucher des roues, selon une pente de descente constante de 5%. L'avion est alors stabilisé, c'est-à-dire que sa vitesse, sa configuration, son assiette comme le régime des moteurs sont constants jusqu'à l'atterrissage.

Les résultats observés sur ce point de mesure témoignent de la qualité des performances aérodynamiques obtenues par le constructeur et de l'insonorisation du moteur à une puissance modérée.

. l'exploitation de l'avion au quotidien et la grande variabilité des paramètres

Il est constaté sur le plan opérationnel de l'avion des écarts de niveau de bruit pouvant atteindre jusqu'à 15 décibels en plus ou en moins. Ils découlent de facteurs tels que la masse, le vent, la température, la pression, ou l'hygrométrie, le relief qui avec les autres paramètres météorologiques, modifient la propagation du bruit entre l'observateur et l'appareil.

Le bruit d'un même avion peut par ailleurs être perçu différemment selon les circonstances (température, vent) et selon sa destination, les longs courriers chargés en carburants sont plus bruyants que les avions accomplissant des courtes liaisons.

. la fiabilité des mesures en certification

La certification acoustique permet une excellente approximation des niveaux de bruit, notamment dans la phase d'approche après stabilisation. La configuration de mesure adoptée pour la certification permet de retrouver les niveaux de bruit perçus au sol, et les niveaux sonores peuvent être estimés par calcul. Point important le bruit perçu au sol varie en fonction de la distance : à une distance de 2km, il est quatre fois moins élevé qu'à 1km ($f: \log_x$).

En conclusion à ces quelques rappels techniques utiles pour une meilleure compréhension des nuisances aériennes en lien directe avec l'objet de la présente enquête publique il apparaît que :

- la certification acoustique qui résulte de mesures pointues se vérifie dans la phase d'utilisation de l'avion
- des améliorations dans ce domaine se poursuivent mais certaines compagnies possèdent encore une flotte ancienne dont le parc est remplacé progressivement.

Le bruit et ses conséquences

De nombreuses études accessibles au grand public suggèrent l'existence d'une relation étroite entre exposition aux bruits d'avion et hypertension artérielle. Il a été démontré que les populations (adultes et enfants) exposés au bruit des avions présentaient une élévation du taux des hormones du stress associée à une augmentation de leur pression artérielle.

Le système auditif étant constamment en alerte, de jour comme de nuit, l'organisme ne s'habitue pas au bruit. Les études menées sur les perturbations du sommeil en cas d'exposition au bruit en attestent.

Un des résultats les plus frappant, une étude a montré la nette amélioration de la qualité du sommeil des riverains notamment, la durée du sommeil lent profond ayant augmenté de 5 % une semaine seulement après la cessation des vols de nuit d'un aéroport.

Le manque de sommeil provoque aussi des effets secondaires après le réveil. Il s'agit d'une fatigue accrue, d'un sentiment de bien-être moindre, de performances réduites. L'importance du bruit répétitif, la nuit, a un rôle particulièrement préoccupant sur les capacités d'apprentissage des enfants. L'OMS estime que « *pour le bruit des avions, il a été montré qu'une exposition chronique durant la prime enfance semble nuire à l'acquisition de la lecture et réduire les capacités de motivation* ».

La perception du bruit nocturne répétitif entraîne d'autres effets :

- des effets cardio-vasculaires significatifs confirmés par de nombreuses études épidémiologiques.
- des effets négatifs significatifs sur la santé mentale.

L'enquête publique et les préoccupations majeures de la population

Les interventions enregistrées se focalisent en tout premier lieu sur les nuisances sonores comme en témoignent les résultats enregistrés à l'issue de l'enquête publique menée sur cinq départements et recensés en annexe au niveau de chacune des 138 communes.

La présente consultation, conduite en toute objectivité auprès du public, présente l'avantage d'écartier toute donnée hypothétique ou théorie approximative. Elle aura permis de :

- mesurer à quel point la population supporte mal le trafic aérien au quotidien lorsque sa zone de résidence est déjà affectée par les nuisances notamment sonores d'origine aérienne ; attentive à toute évolution elle aspire à des améliorations légitimes.
- mettre en évidence le niveau d'appréhension des habitants qui seront nouvellement impactés même à un degré non excessif dans le cadre de l'application du projet

L'inquiétude et les critiques portent sur :

Le gain acoustique de 3 à 4 dB prévu par le relèvement de l'altitude de vol de 300m par rapport aux trajectoires actuelles est considéré comme très théorique et laisse plutôt perplexe la majorité. Cette évolution n'a qu'un faible impact et se trouve surtout relativisée du fait que l'on constate un accroissement continu du trafic aérien, donc un accroissement des nuisances ; en fait l'interprétation que l'on sous entend souvent mais aussi qui nous a été parfois clairement indiquée, serait que l'on cherche des solutions artificielles pour contre - balancer l'accroissement du trafic aérien convergeant vers l'aéroport de Paris Charles de Gaulle. La perception du Public tant à l'égard de l'aéroport Paris Charles de Gaulle que du trafic enregistré qui converge vers cet aéroport mais également de l'activité qui s'y rattache sont des images de "gigantisme".

Les perturbations actuelles

Bon nombre d'accusations portent sur la mise en cause du respect des règles de circulation actuelle. Les altitudes de vol prescrites ne sont, aux dires des habitants ou au travers les observations enregistrées, que peu respectées ; certains témoignages apportent des éléments à l'appui de leur constat : lecture possible des inscriptions apposées à l'avion, réveil matinal régulier par des avions dits "gros porteurs", trafic très intense durant certains créneaux horaires.

Le cumul des nuisances

L'étude réalisée porte exclusivement sur les nuisances aériennes alors que les revendications de la population portent sur un cumul de nuisances, à savoir routières, voies ferrées, autres aéroports environnants de commerce et également de loisirs.... Ces reproches sont apparus à maintes reprises lors de la présente enquête notamment de résidents proches de grandes voies de circulation et autres aéroports civils. Des extrapolations font état de certains effets pervers du relèvement des trajectoires de vol en direction de Roissy, cette mesure pourrait laisser le champ libre à la circulation aérienne de petits aéroports tels Cormeilles en Vexin ; les élus et la population ont d'ailleurs une réelle crainte à ce sujet.

La situation géographique

Deux grandes zones sont à prendre en compte :

- le milieu urbain plus ou moins bruyant qui craint et n'accepte pas une nouvelle dégradation de la situation, et
- les zones rurales et semi urbaines dont les aspirations en faveur de la conservation et protection de leur milieu environnemental sont très fortes.

On relève par exemple une profonde opposition des habitants des communes relevant du Parc Naturel du Vexin qui revendiquent l'application de la Charte du PNR, c'est à dire l'application d'un statut protecteur contre les nuisances générées par les aéroports, estimant bien légitime devoir bénéficier d'une protection supplémentaire.

Les déceptions individuelles

Nombre de situations personnelles sont apparues créant une forte appréhension à l'encontre du projet de modification de la circulation aérienne. Il s'agit de résidents qui ont fui des lieux fortement impactés par les nuisances urbaines, dont aériennes, et qui se retrouvent à nouveau face à de futures perturbations induites par les nouvelles trajectoires de vol. Confronté à ce type de situation il n'a pas été très évident en notre qualité de Commissaire Enquêteur d'expliquer que le projet visait avant tout à une réduction des nuisances aériennes dans leur ensemble conformément aux objectifs définis dans le Grenelle de l'Environnement.

Le choix des indicateurs retenus pour la mesure de l'intensité du bruit, objet de vives critiques des milieux associatifs :

Pour le bruit aéronautique des avions en exploitation, c'est l'échelle de bruit dB la mieux adaptée en environnement qui est employée par la DGAC. Cette échelle permet de mesurer la sensibilité de l'oreille humaine aux diverses fréquences sonores du domaine audible.

L'indice LDEN qui traduit le niveau moyen de toutes les doses de bruit du trafic aérien pendant une journée n'a pas permis de faire apparaître de différence notable entre la situation actuelle et le projet ; la DGAC a dû par conséquent avoir recours à des indicateurs complémentaires validés par l'ACNUSA.

Deux aspects de la gêne sont étudiés :

- la quantité de vols ou densité traduisant le nombre de survols par jour ; dans la présente étude le nombre de 30 vols par jour en dessous de 1981m a été retenu
- le nombre d'évènements sonores le NA (*Number Above*) dépassant un seuil donné en L_{Amax} ($Level_A = \text{niveau de bruit max pondéré atteint durant d'un survol d'avion}$) pour caractériser l'impact d'un survol ; le niveau sonore de référence, retenu est de 65 décibels (NA65). Ce seuil représenterait le niveau sonore qui couvre une conversation. En complément dans le cadre de cette étude, ce seuil est porté à 68 dB (NA68) car il correspond à des niveaux de bruit observés entre des altitudes de vol comprises entre 900 et 1200m.

Les gains acoustiques attendus

Ils résultent d'une large campagne de mesures ; cinq points de mesure de bruit installés autour de l'aéroport Paris Charles de Gaulle ont permis d'établir des comparaisons aux environs des axes d'arrivée des deux doublets. Les résultats obtenus, basés sur l'analyse de plus de 30 000 évènements sonores, ont mis en évidence une réduction des niveaux sonores de 3 à 4 dB entre les deux altitudes respectives de 1200 et 900 m.

Le seuil de 68 dB pris comme référence dans l'étude comparative fait également apparaître de larges distorsions au niveau des nuisances sonores entre les différents types d'avion ; Boeing paraît plus bruyant que les Airbus, de même que les avions les plus récents donnent des meilleures performances acoustiques par rapport au parc plus ancien.

Le choix de l'indicateur retenu par la DGAC objet de forte contestation des associations de défense contre les nuisances aériennes

La DIRAP et CIRENA ont fait campagne contre ce choix d'indicateur retenu par la DGAC. Il est fait état en remplacement de l'émergence, autre indicateur issu des réglementations des nuisances de voisinage et des installations industrielles classées.

Le résultat qui est enregistré est totalement différent et illustré par les exemples suivants, pour configuration face à l'est :

- Indicateur densité de survols D30 (seule les populations concernées par plus de 30 vols sont prises en compte) : *85% voient une situation maintenue ou aggravée*
- Indicateur NA 65-25 (population survolée par 25 vols dont le bruit est de 65 dB :

64% voient une situation maintenue ou aggravée

- Indicateur VA 68- (population survolée par 25 vols dont le bruit est de 68 db :

76% voient une situation maintenue ou aggravée

En conclusion la DIRAP, qui développe cette argumentation, considère qu'une majorité des populations ne verra la situation s'améliorer et que, d'autre part, les populations des zones calmes nouvellement survolées vont subir des nuisances importantes du fait des fortes émergences des bruits des avions en zones à faible bruit de fond.

En exemple la DIRAP cite le Vexin dont plus de 30 000 habitants subiront ces émergences qui ne sont pas comptabilisés dans l'enquête.

Avis de la commission d'E.P. :

Elle mesure le fossé existant entre les associations de défense et la DGAC dans la mise en place du projet censé s'inscrire dans le cadre du Grenelle de l'Environnement.

La campagne d'information lancée par chacune des susdites associations a, apparemment, un écho plutôt favorable au sein de l'opinion publique mais également des élus ; on relève en particulier que pratiquement toutes les motions votées par les collectivités locales contre le projet ont été préparées et proposées aux élus locaux qui ont estimé que les revendications exprimées et les contre-propositions condamnent le choix de l'indicateur retenu par la DGAC pour retenir l'indicateur référence des associations apparaissant plus objectif.

Enfin, malgré la volonté affichée des Pouvoirs Publics de réduire les nuisances aériennes et sonores en particulier, il est à craindre que ce thème reste pour longtemps sur le front de la contestation et de la polémique.

1- Interrogée par la commission, la DGAC a apporté les précisions indiquées à l'art 4.8- § 1.1, infra

4.4.2 La réduction des vols de nuit (1)

En 2009, l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle est le premier aéroport européen avec 525 348 mouvements (décollages et atterrissages) par an tandis que l'aéroport de Paris-Le Bourget est le premier aéroport d'affaires en Europe avec 54 810 mouvements.

Dans le cadre des travaux du Grenelle de l'environnement, le 4 décembre 2007, L'Etat a annoncé le lancement de plusieurs projets concrets prenant mieux en compte la qualité de vie des riverains.

Pour concrétiser ces différents projets, le 28 janvier 2008 une convention d'engagements volontaires du secteur aérien fut signée avec les principaux acteurs du transport aérien français.

L'un de ces engagements vise à la diminution des nuisances sonores autour des aéroports parisiens dont les modalités d'application font l'objet du présent dossier d'enquête publique

Concernant la réduction des vols de nuit les dispositions envisagées ci-après la réponse reçue de la DGAC datée du 20/4/2011 ;

Cf art 4.8, infra -« Eléments de réponse de la DGAC et Avis de la Commission »

« 2.3 Développement de Roissy

Il convient deaéronefs de Roissy. La valeur de cet indice de mesure est toujours inférieure à celle du début des années 2000, alors même que le trafic global a augmenté. Aussi la politique du gouvernement est de s'attacher à maîtriser les nuisances perçues et non l'activité de l'aéroport.

.....

La mise en œuvre du rapport de Jacques Dermagne sur un développement durable de Roissy..... La mise au point de ce dispositif a fait l'objet de plus d'un an de concertation avec les élus, les associations de riverains et les acteurs économiques et institutionnels le 25 janvier 2011 par la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement lors des rencontres du Grand Roissy.

Ce dispositif intègre le relèvement des altitudes d'arrivée des avions et la mise en œuvre des procédures de descentes continues. Il est construit autour d'autres avancées majeures dont :

- *l'interdiction entre 22 h et 6 h, dès la fin 2011, des avions les plus bruyants (ceux dont la marge acoustique est inférieure à 8 décibels) puis, d'ici 2014, les avions dont la marge acoustique est comprise entre 8 et 10 décibels ;*
- *une nouvelle trajectoire de décollage en face à l'ouest la nuit qui permet d'éviter les zones très urbanisées de l'ouest de l'aéroport ;*
- *un rééquilibrage du trafic entre les doublets nord et sud ;*
- *un ensemble de mesures opérationnelles pour réduire au maximum les nuisances : les décollages en début de piste la nuit afin d'augmenter la hauteur de survol des habitations et l'utilisation préférentielle de la configuration face à l'ouest. ... »*

Avis de la commission d'E.P.

La commission, en prévision d'une future et probable augmentation du trafic des aéroports parisiens, se range à l'option visant la suppression des vols de nuit de 22 h à 7h du matin.

1- Interrogée par la commission, la DGAC a apporté les précisions indiquées à l'art 4.8- § 2.3, infra

4.4.3 Difficulté compréhension

La nature très technique du dossier E.P. combiné à l'insuffisance de concertation n'aura pas contribué à faciliter la compréhension du public.

Les élus, représentants d'association et riverains, plus particulièrement concernés ont ainsi régulièrement dénoncé l'inaccessibilité du dossier et manifesté l'absence d'une véritable campagne d'information confortée par des explications dans les domaines des nouvelles nuisances sonores et chimiques estimés les plus sensibles.

Avis de la commission d'E.P. :

La commission comprend et partage l'opinion exprimée estimant ces doléances légitimes.

4.4.4 Dépréciation foncière

La dépréciation foncière n'arrive, il est vrai, qu'en quatrième position de l'ensemble des thèmes retenus. Il a été très peu cité dans l'ensemble des observations recueillies sauf à Montreuil-aux-Lions (Aisne) où, à la faveur d'une pétition dans laquelle figurait cet élément, il recueille 588 signatures sur un ensemble de 895 soit environ 65,69%.

Les personnes concernées par le survol des appareils admettent difficilement les nuisances sonores qu'elles subissent ou vont subir alors qu'elles se sont éloignées des aéroports malgré tout.

Le bruit des avions constitue l'objet premier des revendications locales. Dans ce registre, les dépréciations des biens immobiliers tiennent partout une place croissante, tant dans les revendications associatives, que par le relais que ces dernières ont pu récemment trouver auprès de certains pouvoirs locaux.

Malgré la résonance sociale croissante de ces prises de position, il convient d'admettre que très peu de travaux ont, en France, abordé ces impacts socio - spatiaux du bruit des avions, notamment sous l'angle économétrique d'éventuelles décotes immobilières et de leurs hypothétiques effets sur les sociétés et tissus locaux.

De récentes études menées autour d'Orly, concernant les ambitions résidentielles des ménages exposés au bruit des avions, ou autour de Roissy, concernant les dynamiques spatiales des pourtours aéroportuaires, tendent à montrer que les charges sonores et les nuisances créées par les trafics aériens auraient des effets tangibles sur la mobilité résidentielle et les dynamiques immobilières.

La disponibilité depuis peu en France d'informations exhaustives et fiables sur les valeurs de mutation a permis de renseigner les prix des logements et certains facteurs participant de l'explication de ces prix (Base de données proposée par la Chambre des Notaires de Paris).

Par ailleurs, les débats relatifs aux nuisances sonores ont conduit les autorités aéroportuaires à étoffer leurs systèmes de mesures sonométriques, autant qu'ils ont incité de plus en plus de collectivités locales à entreprendre la réalisation de diagnostics d'exposition sonore des populations.

Objectif des stratégies de développement durable, la conciliation entre les grands équipements de transport et leurs territoires d'accueil, suppose une meilleure compréhension de leurs effets environnementaux et territoriaux.

Le bruit des avions déprécie la valeur des logements, et le taux de décote croît depuis 1995 alors que les niveaux de bruit sont restés stables, révélant la sensibilité croissante des ménages à leur environnement. D'autre part, le renouvellement des populations ne s'opère pas à l'identique : les arrivants sont plus jeunes et plus modestes que les partants. Les inégalités environnementales émergent du croisement de ces résultats, des ménages plus modestes supportant des décotes plus importantes.

Avis de la commission :

La commission note que, si le bruit des avions déprécie la valeur des logements, d'autres facteurs tels que parcs éoliens, infrastructures routières et ferroviaires, installation d'industries créant des nuisances sonores ou olfactives, perte de l'attractivité résidentielle, fermeture de commerces, fiscalité immobilière ou encore politique locale...influencent à des degrés divers sur le marché immobilier ; ce qui a été confirmé par les quelques agences immobilières interrogées et se situant dans le secteur d'enquête concerné.

Ceci est d'autant plus vrai que la région Ile de France fait l'objet d'une dynamique de marché très forte, avec des différenciations territoriales et sociales hétérogènes et pas forcément liées aux contraintes environnementales locales. La commission estime donc que la dépréciation foncière induite par le projet demeure limitée dans le contexte francilien.

4.4.5 Non respect des procédures

Les altitudes de vol prescrites ne seraient au travers les observations enregistrées que peu respectées ; certains témoignages apportent des éléments (*lecture possible des inscriptions apposées sur l'avion*) à l'appui de ce constat.

Lors des permanences, ou à l'occasion de l'exploitation des observations des registres d'enquête résumées en annexe, les commissaires enquêteurs ont pu constater le degré d'exaspération manifesté par la population à l'égard de ce phénomène qui se traduit, aux dires des habitants s'étant exprimés, par des vols à basse altitude avec des niveaux de bruit dépassant les seuils habituels de tolérance fixés.

Il en découle une image très négative de la circulation aérienne peu préoccupée des nuisances provoquées et très éloignée des règles qui lui sont imposées.

Avis de la commission d'E.P. :

Se trouve exprimée à l' art 4.8- § 2.1, infra

4.4.6 Descente en continu (1)

La proposition de descente en continu fut évoquée régulièrement, soit par des associations, soit par le public, voire même par des élus sous des formes différentes, dont nous avons choisi de décrire des extraits significatifs ci-dessous :

- *« L'amorce de la descente à partir de 1800 m sur le doublet Nord face à l'Est ne peut elle, techniquement, être envisagée ? Cette mesure qui est réclamée par les associations aurait un effet très positif sur les communes impactées dont certaines fortement urbanisées (Confluence).*
- *« Niveau du dernier palier de IF à FAP*
- passer de 900m (piste Sud) à 1500m d'altitude ; de 1200m (piste Nord) à 1800m d'altitude
- maintenir la pente à 3° ; cela permettrait de diminuer très sensiblement l'impact sonore (nettement inférieur à 65dB) tout en maintenant les points d'entrée IAF projetés »

La DGAC interrogée par la commission d'enquête publique, a fourni les explications suivantes :

1°) Demande spécifique doublet nord face à l'est : Descente 1800 mètres ;

« A l'échelle de l'OACI, il existe principalement deux références altimétriques. L'une qui permet aux avions de connaître les hauteurs par rapport aux obstacles naturels ou artificiels. Cette référence est la pression altimétrique connue en un lieu ou une région donnée, le QNH, permettant à l'avion de connaître son altitude par rapport au niveau de la mer. La seconde référence est le niveau de vol qui donne une altitude par rapport à une pression atmosphérique standard (1013 hpa) quelque soit le lieu survolé par l'avion.

- *Le changement de référence altimétrique s'effectue autour d'une altitude particulière fixée au plan local et dénommée « altitude de transition » (aujourd'hui 4000 pieds en région parisienne).*
- *L'ILS ne peut être intercepté qu'une fois l'altitude de transition franchie. Ainsi, la proposition de début de descente finale à 1 800 mètres (6 000 pieds) imposerait de relever l'altitude de transition de la région parisienne à 6 000 pieds au moins.*

Dans le projet soumis à enquête publique, l'altitude de transition de la région parisienne est relevée à 1 500 mètres (5 000 pieds).

Cette modification, déjà préparée, a nécessité 3 ans d'études par les services de la DGAC pour tenir compte des répercussions sur la gestion de la circulation aérienne dans tout le Nord de la France (cf carte ci-dessous).

Remonter davantage l'altitude de transition nécessiterait une réorganisation importante d'une part significative de l'espace aérien européen, qui ne saurait être menée dans des délais compatibles avec ce projet.

Une tentative d'harmonisation a déjà été entreprise au niveau européen mais sans succès à cause de l'opposition de certains de nos voisins européens, ce qui a contraint la France à conserver des altitudes de transition de portée locale. »

Avis de la commission d'E.P. :

La commission considère que les précisions apportées par la DGAC, particulièrement sur les conséquences dues à une augmentation de 1° de l'angle d'approche des aéronefs en phase d'atterrissage (passage de 3 à 4 degrés) sans modification de trajectoire, sont des arguments compréhensibles et recevables.

1- Interrogée par la commission, la DGAC a apporté les précisions indiquées à l' art 4.8- § 2.5, infra

4.4.7 Concertation insuffisante

Concertation en 2010 : Extrait du dossier DGAC « Présentation du Projet » ;

Création en 2010 d'un comité inter régional de concertation présidé par le préfet de la région Île-de-France

les Préfectures, conseils régionaux, députés, sénateurs, maires, associations et ACNUSA y sont représentés

- Réunions en avril, juin, septembre et novembre 2010*
- Présentation du projet, études complémentaires, précision des indicateurs utilisés*
- Réunion ACNUSA spécifique le 30 juin 2010*

Annonce faite lors de la CCE de Roissy du 25 octobre 2010

cf art 4.2 - L'insuffisance d'information et de concertation, supra

4.4.8 Confusion entre 2 dossiers

La modification du projet ; « fascicule modificatif » constituant le deuxième volet du dossier d'enquête publique, est intervenue alors même que les mesures de publicité du projet initial étaient lancées.

- Le modificatif consistant à proposer, dans le cadre de l'enquête publique, le survol de 14 nouvelles communes, en configuration est, sur l'axe du doublet nord.. pour éviter d'aggraver le survol des noyaux denses de l'agglomération de Cergy-Pontoise. Projet ayant pour conséquence, selon la quasi unanimité des avis reçus d'aggraver les nuisances d'origine aériennes impactant déjà les villes de la Confluence particulièrement Conflans-Saint-Honorine, Maurecourt, Adresy, etc.,
cf fiche avis 4.20, de Mr. A. GOURNAC, Président de l'assoc d'élus l'ACRENA et DCM du 23 Mars 2011 de Le Pecq, art 3.3.1 supra, demandant « instamment à la DGAC de revoir ces trajectoires, qui concentrent les survols sur le secteur de la Confluence .

...

Le rejet massif du projet présenté n'aura pas tardé à se concrétiser fortement au cours de l'E.P.

Avis de la commission d'E.P. :

Sans préjuger du bien fondé des motifs de cette décision de la maîtrise d'ouvrage, la commission déplore cette initiative qui aura pris à contre pied la majorité des intervenants, au premier rang desquels, les élus et représentants associatifs se plaignant de toute concertation préalable et manifestant leur mécontentement combiné à une vive suspicion face à l'égard de telles pratiques.

4.4.9 Transfert zones de survols (1)

l'art 3.1 Objet de l'opération du dossier d'E.P. indique :

« La modification de procédure..., objet de la présente enquête publique, concerne les procédures d'approche des avions à destination de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle. Elle consiste à relever de 300 mètres l'altitude du point de descente finale de ces flux de trafic et de remonter de proche en proche, si d'autres contraintes ne l'empêchent pas, les trajectoires d'approche depuis le point d'entrée (IAF). L'objet de cette opération n'est pas d'augmenter le trafic mais de réduire les nuisances autour des aéroports parisiens. »

Ces modifications requièrent de reculer de 5 km (voir détails au paragraphe 1.1.1) le début de descente des avions dans l'alignement de la piste.

Les flux de départ ne sont pas touchés. »

.....

« L'analyse des trajectoires résulte :

pour la situation actuelle : de données de trafic aérien réel issus des enregistrements radar, pour la situation future : de données issues d'une simulation de trafic aérien. ...

Pour évaluer différents dispositifs, une simulation a été organisée en juin 2010 au centre expérimental d'Eurocontrol de Brétigny-sur-Orge. Ce fut la plus importante simulation jamais réalisée dans ce centre, avec la participation d'une centaine de contrôleurs aériens y compris militaires. »

... suite consulter le sus dit article, page 33/86 du dossier d'E.P.

Malgré les moyens techniques considérables déployés par la DGAC le projet dans sa version modifiée retenant le survol de 14 nouvelles communes présenté à l'E.P., aura suscité, nonobstant l'avis de l'association ADVOCNAR *, les positions suivantes :
(rappel de l'art 3.5, p 63 supra repris ci-après)

- dans la configuration face à l'est sur l'axe du doublet nord :

Une position, quasi unanime, de franc et massif rejet

cf avis exprimés par les intervenants privés, élus et associations ; cf 3.5 et art 4.4.8 supra

- dans la configuration face à l'ouest :

Les positions exprimées s'avèrent plus nuancées ; cf art 6.3 infra

Des avis et demandes diverses, allant de l'amélioration de l'information et du dispositif proposés à son rejet, auront enregistrées ; cf art 3.5, p57-58

Exemples choisis :

Commune de MONTREUIL AUX LIONS (02/24) et ses communes voisines

Pétitions comportant 540 signatures.

Texte reproduit intégralement :

« Le nouveau couloir aérien engendrera pour Montreuil aux Lions et ses communes voisines

Pollutions atmosphériques

Pollutions sonores (+65 décibels) et visuelle

Dépréciation de nos biens

Dégradation de notre qualité de vie

AGISSONS ENSEMBLE

EN APPOSANT NOTRE SIGNATURE

J'adhère au NON »

. Association des Amis de la Nature de Changis, Saint-Jean et Environs

➤ Aspect positif : élever de 300m l'altitude d'approche et baisser de 3dB le niveau de bruit,

➤ Par contre il faudrait réduire le trafic aérien en accueillant les cargos à Vatry et en fermant Roissy la nuit

➤ D'autre part dire que Changis s/Marne n'est pas concerné est un gag!

. l'association ASEPF : Association pour la Sauvegarde de l'Environnement du Pays Fertois

➤ Préférerait un report plus à l'Est (au moins 15 à 20 km des couloirs aériens envisagés) ..

➤ Demande le décalage d'au moins 1km à l'Est de La Ferté de la limite de l'enveloppe OMAKO futur OPIKA pour préserver le cœur urbain dense de l'agglomération fertoise

➤ Demande l'étude d'un relèvement des altitudes avec mise en œuvre d'une approche ou descente continue des avions

➤ Demande l'étude pour une valorisation de l'aéroport de Vatry tout au moins pour le fret »

* « ... Le projet remanié est moins impactant que le projet initial, mais n'est pas optimal. Les indicateurs sur Cergy et Pontoise sont améliorés. Ceux de Conflans-Sainte-Honorine sont détériorés. Le résultat global donne : faible réduction des personnes survolées par plus de 30 avions en dessous de 1981 mètres (-9,2 %) Réduction substantielle des personnes subissant un niveau de bruit de 65 dB (-47 %) Forte réduction des personnes subissant un niveau de bruit de 68 dB (-86 %). Pour cette association le projet améliore la situation pour le plus grand nombre. Ceux qui sont gagnants sont plus nombreux et subissent actuellement plus de nuisances que les personnes qui seront nouvellement survolées. »

Avis de la commission d'E.P. :

Il se trouve exprimée à l'art 4.8- § 2.1, infra

...ce point de vue défendu par l'ADVOCNAR ayant obtenu gain de cause, puisqu'il est à l'origine de la modification apportée au projet initial, n'est pas partagé par tous.

De fait on notera que si une amélioration est enregistrée pour certains secteurs à forte concentration de population elle se sera effectuée au détriment des autres, notamment en direction de secteurs tels que Vauréal et Jouy le Moutier et un élargissement du secteur impacté sur le Vexin. »

4.4.10 Augmentation de la consommation carburant engendrée par le projet

L'augmentation de la consommation du carburant du à l'allongement du parcours des avions pour se positionner face aux pistes (soit du point IAF aux points IF et FAP) a été modérément évoquée par le public. Cette observation portait implicitement sur les conséquences négatives dues à l'augmentation de la consommation de carburant. (Nuisances chimiques ; pollution)

Le projet implique une refonte complète de toutes les trajectoires d'avions autour de la région Parisienne, suite au relèvement des altitudes d'interception des axes au dessus de 1200 mètres (altitude de transition actuelle) et de déplacer les points d'entrée IAF de l'espace aérien Parisien.

Afin d'éviter tout risque de confusion, et comme l'exige la réglementation internationale, une nouvelle nomination de ces points IAF a été effectuée pour ce nouveau dispositif.

Il se trouve que sur les sept points IAF, deux sont aux mêmes emplacements que les points précédents (MOLEK et BALOD) les quatre autres ont été modifiés (voir figure 2 page 7 du dossier d'EP)

On peut en déduire que dans les quatre cas précités, la zone d'approche au point FAP, face aux pistes, sera prolongée d'autant et nécessitera très probablement une consommation de carburant plus conséquente que dans la situation actuelle.

La DGAC, interrogée par la commission, plus spécifiquement sur la pollution chimique, a apportées les précisions suivantes :

« Évaluations des pollutions chimiques

Selon une étude parue en 2006 réalisée par AIRPARIF sur toute l'Île de France, il a été observée que les teneurs en carbone des dépôts sur les surfaces vitrées « sont sensiblement équivalentes sur l'ensemble des sites urbains et périurbains et aucune majoration spécifique n'est observée sur les sites proches des aéroports. [...] L'analyse des dépôts ne permet pas de cerner spécifiquement l'activité portuaire. ». La

formation d'un film sur les surfaces vitrées est « vraisemblablement liée aux différentes activités de l'agglomération parisienne».

De même, l'article « Éruption volcanique : les conséquences » publié sur le site d'AIRPARIF le 20 avril 2010 suite à l'éruption volcanique islandaise révèle que, malgré une diminution des émissions liée à la suspension du trafic aérien, les conditions météorologiques anticycloniques de l'époque ont conduit à une augmentation des niveaux de pollution. »

par courriel du 125/2011, la DGAC apporte à la commission les précisions complémentaires suivantes :

"Les estimations basées sur les trajectoires moyennes en fonction des types avions disponibles conduit à une estimation de 11.500 tonnes de CO2 annuels supplémentaires (ou 3.600 tonnes de fuel)."

Avis de la commission

La commission estime, que l'allongement des parcours consécutif au projet, est somme toute, relativement limité. Cela représente en effet, peu de kilomètres supplémentaires parcourus, par rapport aux modifications des points d'entrée IAF.

Par ailleurs cet allongement de parcours est inévitable puisqu'il est la conséquence du relèvement de 300 mètres des altitudes des points de descente finale FAP de ces flux de trafic lors de certaines phases d'approche.

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.

La commission fait observer que ce projet aura pour conséquence certes, une augmentation de vols dans certaines zones survolées mais pas à plus basses altitude, comme l'écrit la « COVEMA », mais bien au contraire à 300 mètres plus haut que les passages actuels.

4.4.11 Nombre survols >30

Interrogée par la commission, la DGAC a apporté les précisions indiquées à l'art 4.8- § 2.2, infra

Ce nouveau critère d'enquête de densité de survol est une composante importante du dossier et les commissaires-enquêteurs se sont vite aperçus de son importance en sensibilisant le public à cette conséquence non négligeable du projet sur certains secteurs spécifiques se voyant survoler de façon beaucoup plus dense et soutenu et donc des nuisances sonores accrues malgré un affaiblissement acoustique annoncé de 3 dB auquel la population accorde peu de crédit. Ceci a amené une majorité de ces riverains à demander des évaluations plus précises de ces survols ne figuraient pas dans le dossier : plus de 30 d'accord, mais combien 100, 200 ? et quelles conséquences réelles sur la qualité de vie de ces zones sacrifiées ?

Avis de la Commission :

La commission déplore l'imprécision de la réponse de la DGAC afférente au nombre de survols des communes. La question reste donc posée.

Certes, des motifs techniques de sécurité des vols sont avancées ; « on évite au maximum les croisements de trajectoires et de ségrégation des départs vis à vis des arrivées. »

La commission prend acte de cette position et considère en effet que les raisons de sécurité évoquées sont de nature à justifier les arguments de la DGAC.

4.4.12 Délestages des réservoirs (1)

La procédure de délestage a été confirmée dans sa réponse par la DGAC comme restant une procédure exceptionnelle et opérationnelle décrite dans les manuels de vol des avions et destinée à être mise en œuvre en cas d'urgence ou de détresse. *cf l'art 4.8 § 2.4, infra*

Elle a également fait l'objet d'une réponse ministérielle littéralement rapportée et publiée au JO. Sénat du 30/03/2000 – page 1150 à la question écrite posée au ministre de l'Équipement des transports et du logement sur la pratique du délestage par M. MATHIEU, sénateur du Rhône :

« Les délestages de carburant par des avions, à l'approche de l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle, sont des opérations exceptionnelles dictées par des exigences de sécurité. En effet, pour des raisons structurelles, la masse maximale autorisée des avions à l'atterrissage est inférieure à leur masse maximale au décollage. Ainsi, lorsqu'un pilote est dans l'obligation, pour des motifs techniques, soit d'effectuer un atterrissage imprévu, soit de se reposer immédiatement après son décollage, il doit alléger son appareil jusqu'à atteindre sa masse maximale autorisée à l'atterrissage. Le carburant embarqué étant le seul lest possible, il peut effectivement être largué dès lors qu'il n'est pas possible, pour des raisons de sécurité, d'atteindre le même résultat par une attente en vol. En ces circonstances, les services en charge de la circulation aérienne orientent les avions vers des zones non urbanisées éloignées de 75 à 80 kilomètres de Paris. Il est ensuite exigé du pilote qu'il ne débute le largage de carburant qu'à une altitude supérieure à 2 000 mètres. L'avion est en outre maintenu à une vitesse de près de 500 km/h. Ces conditions permettent au kérosène de se vaporiser ; seule une très faible quantité parvient au sol. Enfin, il convient de noter qu'en 1999, sur 800 000 mouvements d'avions observés en région parisienne, trois opérations de délestage ont eu lieu. Elles ont été effectuées dans les conditions exposées. »

Avis de la Commission :

La commission d'EP considère que les arguments développés par la DGAC sont de nature à apaiser les inquiétudes bien légitimes de la population se trouvant sous le plan de vol des avions et craignant des délestages intempestifs, préalablement à la procédure d'approche de l'aéroport.

1- Interrogée par la commission, la DGAC a apporté les précisions indiquées à l'art 4.8- § 2.4, infra

4.4.13 Autres

a) - Nuisances chimiques (1)

Avis de la Commission :

Se trouve exprimée à l'art 4.8- § 1.2, infra

Les éléments dossier ne renseignent pas sur les incidences induites par le projet soumis à l'E.P. L'absence d'évaluation en pareille matière est regrettable car de nature à susciter des craintes sur les risques réels auprès des populations concernées par les survols actuels et futurs. La commission prend acte des éléments d'information apportés. Ils semblent minimiser l'apport de l'aviation sur la pollution de l'air de la région parisienne qui est un phénomène bien connu. La commission déplore l'imprécision de la réponse de la DGAC. La question reste donc posée

b)- Non respect des procédures Européennes ;

l'article 1.2.2 : Textes régissant l'enquête du dossier d'E.P. décline les textes applicables au dossier soumis à la présente E.P..

Cependant certains intervenants ont déclaré que d'autres dispositions étaient opposables au projet, notamment en matière d'étude d'impact (1) ainsi que les procédures Européennes ne seraient pas observées par le projet (2).

- 1- association AED (*Atelier de l'Envt et de la Démocratie*), cf fiche n°4.78.22, avis n°3
- 2- ainsi que Mr PROD'HOM de Jouy le Moutier, cf fiche n°4.78.14, avis n°1 à

- Directives 20-002/49/CE et 2003/87/CE
portant sur les modalités d'évaluation des populations commune par commune ;
la prise en compte par le projet des émissions des gaz à effet de serre et l'élimination à la source des avions les plus bruyants.

Avis de la Commission :

La commission n'a pas à juger de l'adéquation légale du dossier aux textes qui lui seraient opposables.

Elle estime peu probable l'éventualité de tout écart en pareille matière de la part de la DGAC, et retient le contenu du dossier d'enquête publique conforme aux dispositions légales applicables. Le cas échéant les juridictions correspondantes pourraient être saisies des contestations soulevées.

4.5 - L'absence d'étude d'impact

L'importance et conséquences du projet aurait du comporter une véritable étude d'impact selon certains intervenants.

L'absence de cette étude reposerait (Association AED) sur des critères d'appréciation de la DGAC basés sur l'interprétation, à minima, des dispositions légales et réglementaires applicables au projet ;

- article L 6362-2 du Code des transports,
- article 1609quater viciés A du CGI.
- articles R 122-8 et 9 du Code de l'environnement

Avis de la Commission :

La commission n'a pas à juger de l'adéquation légale du dossier aux textes qui lui seraient opposables.

Néanmoins, elle regrette l'absence de bilan général environnemental s'appuyant sur des évaluations scientifiques permettant d'informer les populations concernées par les divers impacts inhérents à l'activité aérienne actuels et futurs suscitant légitimement des craintes.

Ainsi sera déplorée l'absence d'évaluation afférente aux incidences du projet dans les domaines suivants ;

- consommation de carburant
- émission des GES
- émissions chimiques
- imprécisions des émergences sonores
- critères de comptage des populations

4.6 - Un projet contraire aux objectifs du Grenelle de l'environnement

Cet avis afférent à l'incompatibilité du projet avec les objectifs du Grenelle, revient assez souvent dans les contributions recueillies. Ceci peut sembler pour le moins paradoxal puisqu'il est présenté comme justement issu des engagements pris dans le cadre du Grenelle (avant-propos p5).

Avis de la Commission

En fait, la commission comprend que par là s'expriment différentes sensibilités et appréciations des populations aux critères environnementaux (bilan des émissions des gaz à effets de serre et de moindres nuisances sonores globales, etc...) mais note également que les bénéfices environnementaux globaux recherchés par le secteur aérien et tels que présentés par le dossier, sont bien contestés et ne font pas pour l'instant l'objet d'un réel consensus. Une critique forte porte notamment sur les chiffres donnés pour rendre compte des populations impactés.

Elle note également que le bilan général environnemental, et surtout le bénéfice des mesures sur l'ensemble des franciliens, est rarement abordé dans le sens de l'intérêt général de la région Ile de France, ce qui constitue pourtant l'essence même de l'enquête. Les réactions sont en fait, et c'est bien légitime, plus tournées vers les impacts locaux surtout lorsqu'il y a maintien ou aggravation de la situation de survol, en souhaitant vivement que toutes les mesures soient prises pour minimiser toutes les nuisances aériennes, objectif qui est bien également celui des autorités dans le processus du Grenelle.

C'est la raison pour laquelle, la commission exprime dans ses conclusions, que la concertation et les améliorations engagées doivent absolument se poursuivre pour tendre vers des solutions optimales répondant aux attentes et meilleure accueil acceptabilité sociale .

4.7 - Éléments de réponse de la DGAC et Avis de la Commission

Questions à la DGAC	Réponses de la DGAC	Avis Commission d'EP
<p>n°1 Nuisances aériennes engendrées par le projet et leurs conséquences</p> <p>1.1 Niveau sonore</p> <p>. Certaines communes ont un impact sonore supérieur à 68 db(A) (ex. : Lizy-sur-Ourcq)</p> <p>. Quel est plus précisément l'impact sonore réel ressenti par les habitants ?</p> <p>. Pourquoi ne pas avoir fourni par commune un état: - d'évaluation des niveaux sonores en termes de nbre d'émergences - ($L_{Amax/1s}$) écart entre le niv max de l'événement et le niv du bruit de fond</p>	<p>1. Évaluation des impacts sonores et chimiques par commune</p> <p>1.1 Évaluation des niveaux sonores par commune Les indicateurs permettent de définir des zones exposées à des niveaux raisonnables d'occurrence d'événements sonores. Le niveau sonore à 68 dB permet de discriminer des interceptions d'aujourd'hui des interceptions relevées. La commune de Lizy-sur-Ourcq est ainsi symboliquement concernée par ce seuil. La population est par contre beaucoup plus concernée par le seuil à 65 dB. Le reste de la commune est donc en dehors de ces seuils d'occurrence et de niveau sonore. La problématique d'évaluation plus précise pour une situation future ne permet de détailler plus l'évaluation sonore. De plus, on réalise déjà avec les deux indicateurs présentés qu'une vision unidimensionnelle du problème, compréhensible pour une population peu familière de ces problèmes, est difficilement réalisable. Les indicateurs présentés permettent cependant d'apprécier un niveau de gêne prévue.</p> <p>La problématique d'émergence est pertinente. Il semble cependant difficile de convaincre une commune que, sous prétexte d'un bruit sonore ambiant fort, elle puisse accepter des nuisances sonores supplémentaires. On peut à ce propos noter que lors de cette enquête publique les communes peu bruyantes et les communes plus urbanisées se rejettent dos à dos cette problématique. Ce critère ne rentre pas en ligne de compte dans les évaluations de la DGAC aujourd'hui.</p> <p>Ce projet répond aux objectifs du Grenelle de l'environnement qui se concentrent en priorité sur la réduction du bruit en approche ainsi que sur la diminution des émissions de gaz à effet de serre dans les parties en croisière des vols</p>	<p>Il s'agit principalement des nuisances sonores et chimiques (<i>retombées des particules de combustion kérosène</i>), etc.:</p> <p>La commission d'EP considère que la DGAC ne répond à la question posée par le public.</p> <p>Selon la DGAC l'impact sonore serait de l'ordre de 65 dB, alors que dans le dossier d'EP cet impact est supérieur à 68 dB.</p> <p>La réponse de la DGAC ne semble pas en accord avec le dossier d'EP.</p> <p>Effectivement le dossier explique bien pourquoi le critère d'émergence n'a pas été retenu, puisque, avec ce seul critère l'ouverture d'une enquête ne s'imposait pas. Le constat fait est juste les communes acceptant mal les transferts de nuisances et les communes plus rurales souhaitant conserver leur quiétude.</p> <p>La commission a bien pris acte et admet ces objectifs.</p>

<p>- d'évaluation de la pollution chimique engendrée :</p>	<p>1.2 Évaluations des pollutions chimiques</p> <p>Selon une étude parue en 2006 réalisée par AIRPARIF sur toute l'Île de France, il a été observé que les teneurs en carbone des dépôts sur les surfaces vitrées « sont sensiblement équivalentes sur l'ensemble des sites urbains et périurbains et aucune majoration spécifique n'est observée sur les sites proches des aéroports. [...] L'analyse des dépôts ne permet pas de cerner spécifiquement l'activité portuaire. ». La formation d'un film sur les surfaces vitrées est « vraisemblablement liée aux différentes activités de l'agglomération parisienne ».</p> <p>De même, l'article « Éruption volcanique : les conséquences » publié sur le site d'AIRPARIF le 20 avril 2010 suite à l'éruption volcanique islandaise révèle que, malgré une diminution des émissions liée à la suspension du trafic aérien, les conditions météorologiques anticycloniques de l'époque ont conduit à une augmentation des niveaux de pollution.</p>	<p>La commission prend acte des éléments d'information apportés.</p> <p>Ils semblent minimiser l'apport de l'aviation sur la pollution de fond de l'air de la région parisienne qui est un phénomène bien connu, mais n'empêche pas de tout tenter pour minimiser ses impacts nuisibles sur un plan sanitaire sur une région aussi peuplée.</p> <p>La commission émet le souhait que toutes les améliorations possibles soient poursuivies pour atteindre les objectifs de réduction de ces nuisances certes relatives mais réelles.</p> <p>Voir aussi §2,4</p>
<p>2.1 Mise en cause du respect des règles de circulation aérienne</p> <p>Les altitudes de vol prescrites ne sont, au travers les observations enregistrées, que peu respectées ; certains témoignages apportent des éléments (lecture possible des inscriptions apposées à l'avion) à l'appui de ce constat.</p> <p>Quel crédit peut on apporter à ces affirmations ; le vol à basse altitude qui, à l'évidence accentue les nuisances, reste-t-il une exception ou s'inscrit-il dans des pratiques courantes et mal contrôlées ? La question de la réalité des sanctions est également posée ?</p>	<p>2.1 Mise en cause du respect des règles de circulation aérienne</p> <p>Les règles applicables à la conduite des aéronefs, comme celles applicables aux services du contrôle de la navigation aérienne, sont élaborées au niveau de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et transposées dans le droit français. Elles ont pour but essentiel et premier d'assurer en toutes occasions la sécurité des vols et chacune des parties intéressées - pilotes, contrôleurs, compagnies aériennes - s'attache à en respecter strictement les termes et la définition. D'une manière générale, tous les manquements à ces règles font l'objet de comptes rendus d'incidents et d'analyses afin d'améliorer en continu la qualité des services rendus aux usagers d'une part et celle de la conduite des aéronefs d'autre part, et donc la sécurité des vols. Chaque procédure de circulation aérienne, qu'elle concerne les phases d'approches ou de croisière, comporte pour des raisons de sécurité des altitudes minimales de vol, qui doivent être impérativement respectées par les pilotes et les contrôleurs aériens, notamment dans le cas du guidage RADAR. Ces altitudes minimales de survol sont portées à la connaissance des pilotes par les cartes d'approche aux instruments, permettant de franchir tout obstacle naturel ou artificiel avec une marge qui dépend de la nature de la procédure, des moyens de radionavigation utilisés ou de guidage. Dans le cas des arrivées vers Paris - Charles de Gaulle, plusieurs altitudes minimales sont décrites dans les publications aéronautiques, sous la forme d'altitudes minimales de sécurité RADAR (AMSR) ou sous la forme d'altitudes d'interception des systèmes d'atterrissages aux instruments (ILS).</p> <p>La majorité des vols à basses altitudes observés, ou mentionnés par des tiers, résultent uniquement d'une appréciation personnelle d'une altitude anormalement basse, et ne correspondent pas à un non respect des règles de circulation aérienne. Une autre partie importante provient de d'incidents opérationnels, de type remise de gaz, au cours desquels les procédures habituelles n'ont pu être respectées. Enfin, une procédure de sanction des vols est conduite par l'ACNUSA et peut conduire à des amendes de plusieurs milliers d'euros.</p>	<p>Ces observations du public sur les survols trop bas et ceux hors « couloirs aériens » sont tellement récurrentes qu'elles en deviennent troublantes sur la réalité du respect de ces couloirs. La commission aurait aimé avoir un exemple plus concret pour aux fins d'une plus juste appréciation par rapport au ressenti de la population : par exemple une estimation de la hauteur à laquelle le sigle de l'avion est visible en survol.</p> <p>Les riverains les plus avertis utilisent des lasers, ou radars virtuels accessibles sur internet, pour vérifier ces hauteurs.</p> <p>La commission a pu constater que d'autres aérodromes semblent en cause dans les observations émises, mais a du mal à comprendre une telle distorsion entre les procédures très encadrées et rassurantes présentées dans le dossier et le vécu rapporté des riverains.</p>

<p>2.2 Densité des vols</p> <p>Certaines communes sont survolées par plus de 30 avions/jour. Quel est plus précisément le nombre de survols/jour, 100, 200, voire davantage ?</p> <p>Ces mêmes communes sont généralement survolées par 3 points d'entrée IAF (ex : Montreuil aux Lions avec IAF Balod-26L ; Lorta 26L et Omako-26L). N'y a-t-il pas possibilité de faire passer au moins une de ces trajectoires par un autre point d'entrée IAF ?</p>	<p>2.2 Sur la densité de survols :</p> <p>La référence au nombre de 30 survols quotidiens en moyenne est celle du décret fixant, entre autres, les conditions justifiant l'enquête publique. Elle participe à la définition des enveloppes représentant 95% des trajectoires d'avions. De façon coordonnée avec l'ACNUSA, cet indicateur de densité de 30 vols quotidiens a été retenu comme étant celui pertinent pour mesurer les densités de survols. Cet indicateur met en évidence la densité des survols des régions, abstraction pouvant être faite de l'importante dispersion des trajectoires d'avions au dessus des territoires, dispersion qui résulte autant des méthodes de guidage RADAR que des effets des vents sur le vol des avions. Ces éléments rendent peu pertinent le calcul, a priori, des densités de survols précis et détaillés, communes par commune. La densité de survols, telle que définie dans l'indicateur choisi, s'exprime pour des altitudes inférieures à 2000 mètres.</p> <p>Des communes sont effectivement survolées par plusieurs flux originaires de plusieurs points d'entrée des espaces aériens gérés par les services de contrôle de Paris - Charles de Gaulle. Les points d'entrée ou IAF sont alimentés par les avions à l'arrivée vers Paris - Charles de Gaulle et leur répartition sur ces points est définie par leur provenance géographique. Paris-Charles de Gaulle dispose de 4 points d'entrée situés au nord-est, nord-ouest, sud-ouest, et sud-est. Ils sont les points de convergence des avions qui proviennent des mêmes zones géographiques à l'issue de la phase de croisière. Les procédures sont organisées de façon que les avions quittent les IAF en convergence vers les axes de pistes, ce qui conduit naturellement au constat de communes survolées par plusieurs flux (cas de Montreuil les Lions) sans qu'il soit possible de détourner des avions venant du point d'entrée sud-est vers le point d'entrée nord-est. Pour des raisons techniques de sécurité des vols on évite au maximum les croisements de trajectoires et de ségrégation des départs vis à vis des arrivées.</p>	<p>La commission déplore l'imprécision de la réponse de la DGAC afférente au nombres de survols des communes.</p> <p>La question reste donc posée</p> <p>Quant à la deuxième partie de la question, il semblerait que pour des raisons techniques de sécurité des vols, on évite au maximum les croisements de trajectoires et de ségrégation des départs vis à vis des arrivées.</p> <p>La commission prend acte de cette position et considère en effet que les raisons de sécurité évoquées sont de nature à justifier les arguments de la DGAC.</p>
<p>Aéroclubs :</p> <p>Les aéroclubs qui se situent sous le passage des avions ont-ils été contactés par la DGAC ?</p> <p>Les planeurs, ILM, Aile delta et autres aéronefs sont ils concernés par une nouvelle réglementation, consécutive au passage des avions ? et si oui laquelle ?</p>	<p>Sur les aéroclubs :</p> <p>Sur le plan opérationnel, les études sur les relèvements des altitudes d'interception des ILS vers Paris-Charles de Gaulle portaient autant sur la définition de nouvelles procédures de circulation aérienne que sur l'indispensable réorganisation des espaces aériens qui leur est liée. Ces études ont été réalisées en totale coordination avec les autres usagers de l'espace aérien conformément aux obligations de concertations réglementaires, auxquelles sont soumis tous les utilisateurs de l'espace aérien, civils, militaires, d'aviation générale et de loisir. Dans cet esprit, 13 réunions de concertation ont été tenues avec l'ensemble des parties prenantes entre le 9 septembre 2010 et le 28 février 2011.</p> <p>A trois occasions, les 24 février 2011, 8 mars 2011 et 12 mars 2011, les Comités de consultation régionaux de l'aviation générale et pour l'aviation légère et sportive (CCRAGALS) se sont tenus sur les conséquences opérationnelles du projet de relèvement des altitudes d'interception des ILS sur les activités des différents partenaires.</p>	<p>La commission d'EP considère que la DGAC, a pris les dispositions nécessaires, à la bonne information des Aéroclubs, et autres utilisateurs de l'espace aérien, sur le projet, faisant l'objet de la présente enquête publique.</p> <p>Elle note que les nuisances de ces petits aérodromes sont souvent citées par les intervenants et confondues parfois avec celles de Roissy.</p>

<p>2.3 - Le développement de Roissy</p> <p>L'augmentation des nuisances aériennes est étroitement liée au développement de l'aéroport de Roissy ; des sérieux doutes sont émis sur l'objet de l'enquête visant à réduire les nuisances aériennes alors qu'au travers les reproches émis, l'activité de Roissy ne serait, ni maîtrisée, ni maîtrisable, laissant craindre une détérioration de la qualité de vie des Franciliens sur l'autel des intérêts économiques de l'aéroport.</p> <p>des solutions existentielles à court ou moyen terme permettant de stabiliser, voire de réduire, le trafic aérien en direction de cet aéroport ?</p>	<p>2.3 Développement de Roissy</p> <p>Il convient de distinguer le niveau de trafic d'une part, et le niveau de nuisances subies d'autre part. En effet, l'objectif recherché en matière de protection des populations est la limitation des nuisances et non pas la limitation de l'activité économique. A cet égard, les progrès réalisés en matière de technologie et de performance acoustique des aéronefs, de taux de remplissage des aéronefs et de navigation aérienne, conduisent à pouvoir écouler un trafic supérieur avec une nuisance maîtrisée voire même diminuée.</p> <p>C'est ce que démontre le calcul chaque année de l'indice global mesuré pondéré (IGMP) qui mesure l'énergie sonore émise par les aéronefs de Roissy. La valeur de cet indice de mesure est toujours inférieure à celle du début des années 2000, alors même que le trafic global a augmenté. Aussi la politique du gouvernement est de s'attacher à maîtriser les nuisances perçues et non l'activité de l'aéroport.</p> <p>Il convient également de rappeler que le bénéfice économique de l'activité de Roissy ne se réduit pas au seul profit financier de l'aéroport et des compagnies. En effet, le transport aérien est irremplaçable pour le transport des passagers sur des longues distances et pour le transport de certaines marchandises à haute valeur ajoutée, avec une valeur économique forte pour l'ensemble des acteurs économiques ayant recours au transport aérien. Aussi la limitation ou la réduction autoritaire du trafic global transitant par l'aéroport de Roissy ne peuvent-elles être envisagées sans tenir compte du préjudice régional, national voire international pour les particuliers et les entreprises qui ont besoin d'un mode de déplacement qu'ils ne sauraient trouver ailleurs dans des conditions satisfaisantes.</p> <p>Enfin, concernant Roissy, le gouvernement conduit une démarche active et effective d'amélioration de la qualité de vie des riverains et de réduction des nuisances.</p> <p>La mise en œuvre du rapport de Jacques Dermagne sur un développement durable de Roissy, mis en chantier par le président de la République le 26 juin 2007 lors de l'inauguration du terminal S3 de Roissy, a conduit à un dispositif global visant une réduction des nuisances sonores pour tous les riverains de la plateforme. La mise au point de ce dispositif a fait l'objet de plus d'un an de concertation avec les élus, les associations de riverains et les acteurs économiques et institutionnels le 25 janvier 2011 par la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement lors des rencontres du Grand Roissy.</p> <p>Ce dispositif intègre le relèvement des altitudes d'arrivée des avions et la mise en œuvre des procédures de descentes continues. Il est construit autour d'autres avancées majeures dont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'interdiction entre 22 h et 6 h, dès la fin 2011, des avions les plus bruyants (ceux dont la marge acoustique est inférieure à 8 décibels) puis, d'ici 2014, les avions dont la marge acoustique est comprise entre 8 et 10 décibels ; - une nouvelle trajectoire de décollage en face à l'ouest la nuit qui permet d'éviter les zones très urbanisées de l'ouest de l'aéroport ; - un rééquilibrage du trafic entre les doublets nord et sud ; - un ensemble de mesures opérationnelles pour réduire au maximum les nuisances : les décollages en début de piste la nuit afin d'augmenter la hauteur de survol des habitations et l'utilisation préférentielle de la configuration face à l'ouest. 	<p>La crainte, ou la suspicion, que le projet puisse masquer, en fait, une augmentation du trafic de l'aéroport a été souvent exprimée.</p> <p>La commission a toujours clairement précisé que ce n'était pas du tout l'objet de l'enquête.</p> <p>La commission prend acte de toutes les mesures porteuses d'améliorations adoptées, et à poursuivre, telles que rappelées par la DGAC.</p> <p>Notons qu'une partie du public les a clairement rapportées comme positives.</p> <p>Elle exprime plus loin dans ses conclusions son sentiment sur la question du développement de Roissy et les nuisances consécutives.</p>
--	--	--

<p>Délestage des réservoirs</p> <p>Ce chapitre ne figure pas dans le dossier d'Enquête publique. Pourquoi ?</p>	<p>2.4 Délestage des réservoirs</p> <p>Les délestages de carburant sont des procédures opérationnelles décrites dans les manuels de vol des avions et destinées à être mises en oeuvre en cas d'urgence ou de détresse. Elles sont utilisées de nos jours principalement par les avions gros porteurs qui auraient une nécessité absolue d'atterrissage immédiat, atterrissage qui doit être effectué avec la masse appropriée. Le délestage en vol de carburant est la seule opportunité dont dispose un équipage pour alléger son avion et lui permettre l'atterrissage à la masse autorisée par le constructeur. Ces événements sont exceptionnels et relèvent d'impératifs pouvant être liés tant à des difficultés techniques engageant la sécurité des vols qu'à des facteurs d'urgence médicale des passagers ou de l'équipage.</p> <p>Selon les recommandations de l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI), le délestage de carburant doit être effectué dans des zones faiblement urbanisées et à une hauteur qui ne doit pas être inférieure à 2 000 mètres. Le carburant contenu dans les réservoirs est expulsé sous pression à l'aide d'une pompe. Il est vaporisé en fines particules pour permettre son évaporation et sa dispersion dans l'atmosphère.</p> <p>Du point de vue de l'impact sur la santé, les quantités de kérosène observées au sol après une opération de délestage sont sans commune mesure avec celles pouvant entraîner une intoxication.</p> <p>Lors de l'opération de délestage, 90 % du carburant s'évapore avant d'atteindre le sol. Les 10 % de carburant atteignant le sol s'évaporent en grande partie à son contact. Le reste, de l'ordre de quelques milligrammes par mètre carré selon la hauteur à laquelle le délestage est pratiqué et la température du sol, subit une dégradation biologique partielle.</p> <p>Je vous confirme également qu'il n'y a pas de vidanges des toilettes effectuées dans les airs, quels que soient les types de produits ; les avions sont équipés de système en circuit fermé et les opérations de vidange s'effectuent au sol par des entreprises d'entretiens et de maintenance.</p>	<p>La commission d'EP considère que les arguments développés par la DGAC sont de nature à apaiser les inquiétudes bien légitimes de la population se trouvant sous le plan de vol des avions et craignant des délestages intempestifs, préalablement à la procédure d'approche de l'aéroport.</p>
<p>Phase d'atterrissage</p> <p>Augmentation de 1° de l'angle d'approche des aéronefs en phase d'atterrissage (passage de 3 à 4 degrés) sans modification de trajectoire</p>	<p>2.5 Phase d'atterrissage : ILS 3° et 4°</p> <p>Afin de permettre l'atterrissage des avions par mauvaises conditions météorologiques, l'aéroport de Paris – Charles de Gaulle est équipé d'ILS (<i>Instrument Landing System</i>) permettant des approches de précision. Les pilotes suivent en permanence leur altitude pendant la descente grâce à leurs instruments de navigation jusqu'à une hauteur de décision. Une fois cette hauteur atteinte, le pilote poursuit son atterrissage à vue s'il obtient des repères visuels au sol, dans le cas contraire il effectue une manoeuvre d'approche interrompue en effectuant une remise de gaz.</p> <p>On distingue trois catégories d'approches de précisions :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Catégorie I permettant des approches jusqu'à une hauteur de décision supérieure ou égale à 60 mètres et avec une visibilité horizontale supérieure ou égale à 550 mètres. - Catégorie II permettant des approches jusqu'à une hauteur de décision supérieure ou égale à 30 mètres et inférieure à 60 mètres. - Catégorie III permettant des approches jusqu'à une hauteur de décision inférieure à 30 mètres. <p>Pour cette catégorie d'approche, les autorités de l'aviation civile peuvent délivrer sous certaines conditions des autorisations spécifiques qui permettent de descendre en dessous de cette valeur de 30 mètres.</p> <p>Les normes et recommandations de l'OACI, reprises en droit français, indiquent que la pente de descente maximale en approche finale pour les approches de précision doit être de 3,5° pour une approche de catégorie I et de 3° pour les approches de catégories II et III.</p>	<p>La commission d'EP considère que les précisions apportées par la DGAC, particulièrement sur les conséquences dues à une augmentation de 1° de l'angle d'approche des aéronefs en phase d'atterrissage (passage de 3 à 4 degrés) sans modification de trajectoire, sont des arguments compréhensibles et recevables.</p>

	<p><u>suite 2.5 Phase d'atterrissage : ILS 3° et 4°</u></p> <p>En vue de l'atterrissage, l'exécution de ces dernières nécessite un bon respect des vitesses horizontales et verticales.</p> <p>En effet, lorsque l'augmentation de la pente de l'ILS est supérieure à 3°, les paramètres de conduite du vol doivent être stabilisés à des valeurs admissibles pour effectuer un atterrissage en toute sécurité. Cette augmentation de pente de descente rend nécessaire la sortie de traînée aérodynamiques supplémentaires pour freiner l'avion dans sa descente, elle induit également des taux de descente très supérieurs aux normes généralement admises et des puissances délivrées par les moteurs plus importants qu'habituellement pour compenser l'effet des traînée aérodynamiques.</p> <p><u>Les conséquences sont de manière non exhaustives :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Approches de précision de catégories II et III impossibles - Augmentation de la vitesse verticale (de 800 pieds par minute sur une pente à 3°, pour atteindre 1560 pieds par minutes sur une pente à 5,5° et 160 nœuds) - Configuration de l'avion avec les éléments aérodynamiques tous sortis - Poussée moteur plus importante à cause de la configuration de l'avion - Augmentation du bruit aérodynamique - Réduction de la pilotabilité de l'arrondi - Remise en cause de l'utilisation du GPWS avec des vitesses verticales élevées - Augmentation de l'impact du vent arrière - Augmentation de la distance d'atterrissage - Délai de mise en puissance des moteurs en cas d'approche interrompue - Nouvelle analyse des performances des remises de gaz - Modification des conditions de réalisation d'approches automatiques (CS-AWO) - Modification des performances d'atterrissage certifiées (AC25-7A) - Augmentation des minima à l'atterrissage - Réduction de l'accessibilité des aéroports <p>Au vu de ces difficultés, il est prévu des pentes supérieures à 3° dans les seuls cas de franchissement d'obstacles, comme à Chambéry ou London - City. Cependant, les conditions météorologiques minimales requises pour réaliser ce type d'approche altèrent l'accessibilité des aéroports concernés.</p> <p>Les évaluations conduites en 1998 aux Pays-Bas sur le relèvement de la pente ILS et en 1999 par AIRBUS ont toutes mis en exergue les difficultés auxquelles sont confrontés les acteurs lors d'opérations d'approches à plus forte pente, sans pour autant que soient mis en évidence des gains acoustiques mesurés. À l'inverse, le bruit aérodynamique augmente, la tenue des paramètres de vol en finale est plus difficile et peut remettre en cause l'exécution des atterrissages en toute sécurité (augmentation des vitesses en approche, de la perte de hauteur lors de l'arrondi et de la distance d'atterrissage). Enfin, les différents cadres normatifs et réglementaires en matière d'approche de précision imposent l'usage de pentes d'ILS à 3° comme norme universelle au regard de la sécurité du transport aérien et de l'accessibilité des aéroports.</p> <p>Il n'est donc pas retenu d'effectuer des finales ILS avec une pente à 4° sur les aéroports parisiens</p>	
--	--	--

<p>Niveau du dernier palier de IF à FAP</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Passer de 900m (piste Sud) à 1500m d'altitude ➤ de 1200m (piste Nord) à 1800m d'altitude ➤ Maintenir la pente à 3° <p>Cela permettrait de diminuer très sensiblement l'impact sonore (nettement inférieur à 65dB) tout en maintenant les points d'entrée IAF projetés.</p>	<p>2.6 Demande spécifique doublet nord face à l'est : Descente 1800 mètres</p> <p>A l'échelle de l'OACI, il existe principalement deux références altimétriques. L'une qui permet aux avions de connaître les hauteurs par rapport aux obstacles naturels ou artificiels. Cette référence est la pression altimétrique connue en un lieu ou une région donnée, le QNH, permettant à l'avion de connaître son altitude par rapport au niveau de la mer. La seconde référence est le niveau de vol qui donne une altitude par rapport à une pression atmosphérique standard (1013 hpa) quelque soit le lieu survolé par l'avion. Le changement de référence altimétrique s'effectue autour d'une altitude particulière fixée au plan local et dénommée « altitude de transition » (aujourd'hui 4000 pieds en région parisienne).</p> <p>L'ILS ne peut être intercepté qu'une fois l'altitude de transition franchie. Ainsi, la proposition de début de descente finale à 1800 mètres (6 000 pieds) imposerait de relever l'altitude de transition de la région parisienne à 6 000 pieds au moins. Dans le projet soumis à enquête publique, l'altitude de transition de la région parisienne est relevée à 1 500 mètres (5 000 pieds). Cette modification, déjà préparée, a nécessité 3 ans d'études par les services de la DGAC pour tenir compte des répercussions sur la gestion de la circulation aérienne dans tout le Nord de la France (cf carte ci-dessous). Remonter davantage l'altitude de transition nécessiterait une réorganisation importante d'une part significative de l'espace aérien européen, qui ne saurait être menée dans des délais compatibles avec ce projet. Une tentative d'harmonisation a déjà été entreprise au niveau européen mais sans succès à cause de l'opposition de certains de nos voisins européens, ce qui a contraint la France à conserver des altitudes de transition de portée locale.</p>	<p>La commission d'EP considère que les arguments développés par la DGAC, pour justifier l'altitude des derniers paliers à 1500m et 1200m, (comme prévu dans le dossier d'EP), sont de nature à justifier clairement sa position. La commission d'EP comprend cette position.</p>
<p>2.6.1-Problème de l'inter pistes :</p> <p>Plusieurs personnes, et notamment l'Association CIRENA, évoquent des survols d'avions sur une zone inter pistes entre doublet Nord et doublet Sud.</p> <p>Le dossier, p30, figure 21, ne cache pas cette dispersion, mais cette procédure est-elle normale ou les provenances LORTA par exemple doivent-elles en théorie aller au doublet Nord ?</p> <p>La Commission d'enquête souhaite savoir dans quelle mesure les dites superpositions d'IAF ont bien été prises en compte par les études de la DGAC pour rendre compte des nuisances réelles vécues sur le terrain ?</p>	<p>2.6.1 Problème de l'inter pistes</p> <p>Stratégiquement, le dispositif a été construit pour limiter les croisements des avions lors des phases de rejointe des pistes. En réalité, les avions ne sont pas soumis à l'obligation d'utiliser le doublet nord pour les IAF positionnés au nord et le doublet sud pour les IAF positionnés au sud.</p> <p>Dans la mesure du possible, le contrôle aérien limite ces croisements. Cependant 72 % du trafic passagers emprunte l'aérogare de CDG 2, ce qui entraîne automatiquement des demandes d'utilisation plus importante du doublet sud afin de minimiser les distances de roulage sur la plate-forme, et ainsi limiter les risques de saturation des voies de circulation, ce qui aurait également des répercussions néfastes sur la circulation aérienne en approche.</p> <p>Pour la construction des enveloppes, (pages 18 et 19 du dossier d'enquête publique) le trafic inter pistes n'est pas pris en compte car il est inférieur aux seuils de l'enquête publique. Par contre, s'agissant des indicateurs de survol et acoustiques l'ensemble des flux par configuration a été pris en compte, ce qui permet d'atteindre plus rapidement les seuils des indicateurs.</p> <p>La zone d'inter pistes n'apparaît cependant pas car les seuils ne sont pas non plus atteints.</p>	<p>La commission prend acte de ces précisions.</p> <p>La commission a bien compris que les schémas du dossier ne s'appuient que sur certains critères, seuils actuels de déclenchement d'une enquête publique, et de ce fait ne rend pas compte de toutes les réalités des survols sur le terrain, d'où réaction des riverains.</p> <p>Les explications du dossier sont explicites à ce sujet, mais bien souvent le public n'a pu approfondir cet aspect et aurait souhaité avoir des éléments informels et données beaucoup plus concrets portant sur leurs secteurs et cadre de vie...</p>

<p>A tort ou à raison il est fait également état du développement du trafic aérien, parfois récent, sur certaines zones, mettant en cause le projet soumis à enquête publique dont on suspecte d'ores et déjà un début de mise en application. Des informations sur ce point seraient utiles.</p>	<p>2.7 Trafic aérien sur certains secteurs</p> <p>Aucune mise en application du projet n'est effectuée, nous sommes toujours avec le dispositif actuel, avec les zones de régulation radar qui permettent l'écoulement du trafic en provenance des différents points d'entrée dans l'espace aérien parisien. Par contre, l'enquête publique a fait prendre conscience à certaines personnes qu'elles étaient déjà survolées aujourd'hui.</p>	<p>La aussi on constate de la part du public beaucoup d'amalgames, entre ce qui, est du ressort de Roissy et les autres nuisances locales. La conclusion de la DGAC est peut-être en partie juste.</p>
<p>- Le survol de zones par plus de 30 avions par jour, sans qu'aucun maximum ne soit indiqué effraie la population. Peut-on avoir un ordre de grandeur ou à défaut une fourchette pour mieux situer l'importance du trafic aérien ; cette question est au centre des préoccupations des secteurs impactés? ...certains élus de secteurs les plus concernés, également les plus mobilisés, ont mis en avant ce thème pour sensibiliser les habitants sur ce risque, ... - Les indicateurs retenus dans le projet donnent lieu à de sérieuses critiques mettant en cause leur fiabilité. Aux dires des associations il existe d'autres indicateurs couramment utilisés dans les mesures du bruit de voisinage et de l'industrie qui seraient plus pertinents. Pourriez-vous justifier le choix fait qui vous a permis de déterminer le degré de nuisances des zones impactées par les nuisances aériennes ? Votre réponse permettra de lever toute ambiguïté dans ce domaine.</p>	<p>2.8 Imprécision et choix des indicateurs</p> <p>L'indicateur de référence dans le domaine des nuisances aériennes, le LDEN, associe le niveau de bruit avec la fréquence des événements tout en pondérant les vols de soirée et les vols de nuit afin de refléter leur plus grande intensité de nuisance. Cet indicateur se révèle inefficace pour caractériser l'effet de la modification de procédure. Au lieu de considérer qu'aucune atteinte n'était portée aux populations survolées, la DGAC a cherché à aller plus loin. En particulier, lors des réunions du comité de concertation inter-régional piloté par le préfet de la région Île-de-France, des études sur d'autres indicateurs proposés par les associations ont été menées, sans succès. La DGAC est cependant toujours prête à étudier des indicateurs complémentaires ou alternatifs. Par contre les propositions doivent être concrètes, et le détail de la méthode de calcul développée.</p> <p>Les indicateurs de densité de survols et d'événements sonores sont quant à eux des indicateurs éprouvés et utilisés par la DGAC pour toute étude de modification aérienne de grande ampleur en accord avec l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroporutaires). Ces indicateurs et les méthodes de calcul associées sont décrits dans le livret technique joint aux documents de l'enquête publique. Ces indicateurs, comme le NA (<i>Number of events Above</i>) en particulier, sont également utilisés au niveau mondial pour ce type d'étude de procédure aérienne.</p> <p>À partir du nouveau point d'interception de l'ILS vers la piste, l'ensemble du flux est présent. En amont de ce point, les vols convergent depuis plusieurs directions. C'est pour cela que l'indicateur ne fait pas référence à une quantité de vols sur une zone étendue comme une commune, mais bien à une concentration de vols, ce qui reflète beaucoup plus la réalité de survols multiples sur une zone donnée.</p> <p>Ainsi, plus le seuil retenu est important et moins la zone concernée est importante : les habitants hors des contours se demandent alors ce qu'il advient de leur commune. Inversement, plus le seuil retenu est faible, plus la zone couverte est étendue et les personnes à l'intérieur souhaitent en savoir plus. Si plusieurs seuils sont retenus, la question de la comparaison entre population au-dessus et en dessous de la valeur intermédiaire se pose alors sans réelle solution consensuelle de prise en compte (la population au dessus de 50 vols est-elle deux fois plus impactée que la population au-dessus de 25 vols ?).</p> <p>C'est finalement le seuil de 30 qui a été retenu. Il provient du décret conduisant à une enquête publique et semble une bonne évaluation de la gêne perçue sur une journée.</p>	<p>La commission est plutôt d'accord sur ce critère de densité de survol mais aurait aimé avoir des informations plus précises afin de pouvoir mieux communiquer des éléments tangibles sur l'importance de cette densité et des nuisances sonores induites.</p> <p>Elle s'est vite rendu compte à la lecture du dossier, mais aussi lors de ses permanences sur les communes concernées par cette nouvelle «surdensité» due au recul du FAP, que des secteurs vont se trouver assez fortement impactés par une nouvelle densité de survol (zone blanche du schéma de la p 34 fig 27 sur les conséquences du relèvement). Il est vrai que le dossier annonce un affaiblissement acoustique, de 3db au sol au dessus de la trajectoire de vol, grâce au relèvement, ce que la commission considère positivement. Ce point est souvent contesté par la population (transmission du bruit ; diffusion non verticale mais conique, réverbération de la colline de l'Hautil, etc...).</p>

<p>2.9 Nécessité d'un nouveau balisage et coût pour la collectivité Le recul de la zone de régulation radar consécutif à la modification proposée, signifie t'il de nouvelles balises à mettre en œuvre sur le territoire et quel coût cela peut-il entraîner ?</p>	<p>2.9 Nécessité d'un nouveau balisage et coût pour la collectivité Le projet ne nécessite pas la mise en œuvre d'autres instruments de radio - navigation ou de balisage que ceux existant. La portée actuelle des ILS ainsi que la qualité des signaux sont suffisants pour permettre leur réutilisation aux altitudes d'interception prévue par le projet.</p>	<p>La commission prend acte de cette réponse.</p>
<p>2.10 Prise en compte des zones protégées Le Parc Régional du Vexin, zone fortement impactée par de nouvelles trajectoires aériennes, possède une charte visant à la protection de l'environnement pour les communes adhérentes. Les élus et la population en font souvent référence pour mettre en cause le projet qui n'aurait pas tenu compte des prescriptions définies en s'appuyant notamment sur la contradiction du projet avec la charte du PNR. • Impact sur l'environnement du PNR du Vexin : Qu'en est-il exactement et cet impact a t'il été étudié, évalué par les services de la DGAC ?</p>	<p>2.10 Prise en compte des zones protégées Le projet de modification des trajectoires d'origine a été évalué en essayant de modifier à minima les trajectoires en fonction du relèvement recherché. Le projet soumis à enquête publique fait suite à la prise en compte par la ministre des zones denses de l'agglomération de Cergy-Pontoise. De fait, au nom de l'intérêt général, le projet s'attache à réduire prioritairement le nombre de personnes exposées et ce sont donc plutôt les zones denses qui sont évitées. Le critère de préservation absolue des PNR ne fait pas partie des contraintes retenues par la DGAC. On peut noter cependant que les contours de bruit (événements sonores à plus de 65 dB ou 68 dB) sont en dehors du périmètre du parc.</p>	<p>Dans le cadre de l'amélioration de l'évaluation des impacts du projet, la commission aurait apprécié qu'une étude ou un plan renseigné rende compte des zones sensibles protégées des départements concernés. Elle estime cependant qu'un PNR tout en gardant ses spécificités organiques se doit d'accompagner la dynamique économique de la région. Elle note que la gêne et les impacts du projet n'ont pas la même portée négative que sur les zones plus urbaines et beaucoup plus proches de l'aéroport. C'est bien le bilan, ainsi que l'intérêt général des populations impactées, qui doit guider la décision des autorités dans la recherche et adoption du projet de moindres nuisances pour l'ensemble des franciliens.</p>
<p>2.11 Plan de vol à l'approche de l'aéroport Le décalage du FAP de 5km se traduit par un décalage de l'arrivée OMAKO de 14 km. Montreuil aux Lions se trouve donc dans l'axe des pistes avec 3 arrivées IAF au dessus de la commune. Il faut donc prévoir un tracé médian, entre le tracé actuel et le tracé prévu, ce qui non seulement décalerait le ciel de Montreuil aux Lions, mais limiterait sensiblement l'allongement de la trajectoire et ses conséquences en matière de surconsommation de carburant</p>	<p>2.11 Plan de vol à l'approche de l'aéroport Le projet cherche prioritairement à réduire les nuisances sonores dans les basses couches. A cette fin, une séparation des flux à l'arrivée de Roissy et du Bourget a été recherchée afin de ne pas anticiper la descente des vols à destination du Bourget. L'effet est multiple : altitude plus élevée conservée plus longtemps sur les deux flux, répartition plus large des vols évitant des zones très touchées, meilleure consommation carburant en évitant des descentes anticipées et des mises en palier anticipées de certains vols. On peut comprendre la sensibilité de la commune de Montreuil - aux - Lions de ce point de vue. Il est cependant à noter qu'un décalage plus à l'ouest du flux en provenance du sud-est créerait un rapprochement de la commune de La Ferté - sous - Jouare, beaucoup plus peuplée. Extrait de la lettre du 20/4/2011 de la DGAC adressée au Président de la commission d'EP - Les cartes présentent dans le dossier d'enquête publique (page 53 à 58) montrent les effets des indicateurs pour l'aéroport de Bourget (pour mémoire les modifications de procédures du Bourget ne sont pas soumises à enquête). Avec ce nouveau dispositif, il y aura un gain du nombre de personnes survolées en configuration Est mais il est vrai qu'il y aura une concentration plus importante sur l'axe d'approche dû au déplacement de 5 km en amont du point de début de descente actuel de l'ILS. Cette augmentation d'altitude permet une diminution non négligeable du nombre de personnes concernées par les nuisances sonores à 65 dB et 68 dB.</p>	<p>La commission note qu'effectivement le transfert sur la Ferté-sous-Jouare alourdirait le bilan des populations impactées. En attente précisions DGAC La commission d'EP considère que la DGAC ne répond à la question posée. Un extrait de la lettre de la DGAC (ci contre), démontre bien que le nouveau dispositif d'approche aura pour conséquence, une diminution du nombre de personnes survolées (ce qui est bien démontré dans le dossier d'EP), mais la disposition « du tracé médian » proposée pour la commune de Montreuil aux Lions, (adaptable à d'autres communes se trouvant dans la même configuration que Montreuil aux Lions) n'a pas fait l'objet d'un examen de la DGAC. La question reste donc posée</p>

CHAPITRE 5 - ANALYSE ET COMMENTAIRES DES OBSERVATIONS A CARACTERE LOCAL

5.1 - La concentration des flux

Les populations des départements du Val d'Oise et Yvelines ont exprimé fortement leurs inquiétudes et hostilité face au projet de modification des trajectoires proposé.

Les secteurs les plus touchés étant ceux concernés par la modification de la configuration face à l'est (LORTA – 09L et OMAKO -08R), à savoir ceux couverts par les villes de la Confluence de l'Oise.

Selon les indicateurs (*dossiers initial et modifié*), les villes les plus impactées par les nuisances aériennes en termes de population survolée par au moins 30 avions/j sous 1981m, seraient les suivantes :

Val d'Oise : 1° Jouy-le-Moutier, 2° Vauréal, 3° Menucourt 4° Courdimanche, etc...

Yvelines : 1° Achères(6173), 2° Conflans-Sainte-Honorine(4507), 3° Vaux sur Seine (2855), 4° Maurecourt (1403), etc..

Avis exprimé : résumé

- . une très forte augmentation des nuisances sonores et chimiques au dessus des villes de la Confluence et au delà..
- . la multiplication des survols ne respectant pas les altitudes.. ni les trajectoires annoncées
- etc..

Dans une moindre les départements de l'Aisne et celui de la Seine et Marne (BALOD– 26L) notamment le secteur couverts par les villes de Montreuil-aux-Lions et la Ferté-sous-Jouarre..

Aisne : 1° Montreuil-aux-Lions (857), 2° Coupru (60), etc..

Seine et Marne : 1° Lizy-sur-Ourq (998), 2° Chamigny (675), 3° Mai-en-Multien (432) 4° (418), etc...

Avis exprimé : résumé

- . déplacement des nuisances,
- . opacité du dossier d'enquête,
- . dépréciation des biens immobiliers,
- . demande le décalage d'au moins 1km à l'est de La Ferté de la limite de l'enveloppe OMAKO futur OPIKA pour préserver le cœur urbain dense de l'agglomération ferroviaire
- . demande l'étude d'un relèvement des altitudes avec mise en œuvre d'une approche ou descente continue des avions
- . demande l'étude pour une valorisation de l'aéroport de Vatry
- etc..

cf informations dossier E.P. ainsi que les articles cf avis reçus, Ch 3 – Bilan des Observations recueillies ; article 3.5 supra et 6.3 - Les autres possibilités de couloir aérien, infra

5.2 - L'incidence du projet

5.2.1 Les villes de la Confluence

Les populations des villes de la Confluence subissent d'ores et déjà les nuisances combinées dues au trafic aérien et routier, aux influences très négativement ressenties sur l'environnement local et la qualité de vie des riverains. Les avis, observations, motions, DCM,.. reçus tout au long de l'enquête expriment une tension sociale contraire aux attentes des populations concernées. La concentration des vols au-dessus de ce secteur est donc fortement rejetée. Des contre-propositions alternatives ont été proposées par les élus et les associations les plus représentatives.

En considération et en complément de ce qui précède à l'article 5.1, l'adoption des propositions alternatives suivantes paraît devoir être préconisée, notamment celle consistant en :

- la révision des trajectoires ; déplacement de la zone de forte concentration d'avions prévu par la DGAC au-dessus de la zone très urbanisée de Cergy Conflans vers les zones rurales faiblement peuplées du nord-ouest de l'Île de France. ; etc..

La DGAC, par lettre du 10/5/2011, a apporté les précisions... cf article 6.4 infra

5.2.2 Le PNR du Vexin

Le Parc Naturel du Vexin s'étend sur 73.000 hectares, il correspond au territoire de 99 communes réparties sur les départements du Val d'Oise et des Yvelines, 48 d'entre elles sont impactées par les nouvelles trajectoires de vol dans la configuration future en provenance LORTA soit environ la moitié de son territoire, ce qui concerne 30 000 habitants. Une charte détermine les orientations en matière de protection, de valorisation et de développement du territoire, ainsi que les mesures permettant de les mettre en œuvre. Elle s'appuie sur un plan de référence qui définit les vocations des différentes zones du Parc.

La modification apportée au projet initial s'est traduite par un recul du point de convergence sur l'axe du doublet nord, pour éviter d'aggraver les survols des noyaux denses de l'agglomération de Cergy-Pontoise ; en contrepartie 14 nouvelles communes ont été impactées et relèvent du PNR du VEXIN.

La mobilisation pour la défense de ces valeurs a été largement suivie et s'est traduite par l'adoption d'une motion par la plupart des communes adhérentes faisant référence à l'article 8-4 de la charte sur la réduction des nuisances générées par les aéroports dont le texte figure au chapitre 3, 3-3 avis des collectivités locales 95-1 commune d'Ableiges).

La DIRAP a également fait de la défense du PNR, l'un de ses principaux thèmes revendicatifs en mettant en avant le fait que les nuisances aériennes allaient affecter des zones calmes où l'impact du bruit sera plus fortement ressenti (chap. 3; 3-5 assoc. Défense environ. Dépt 95)

Le Président du PNR Mr Gérard CLAUDEL est également intervenu réclamant un autre projet (*voir dernier chapitre ci-dessus référencé*)

La population relevant de ces communes incluses dans le périmètre du PNR, quant à elle, s'est également sentie très concernée par l'objet de l'enquête et s'est d'ailleurs assez fortement exprimée comme en témoigne les résultats enregistrés en annexe sur les cinq départements concernés où le Val d'Oise arrive en tête de la participation.

Les explications reçues par les commissaires-enquêteurs et le contenu des courriers transmis en abondance reflètent le contexte du problème posé. Les villages sont peuplés de résidents

dont nombreux se sont éloignés des milieux urbains de l'Île de France et ont élu domicile dans le Vexin pour son calme et la qualité de l'environnement, d'où leur réaction de crainte et d'inquiétude enregistrée au cours de la présente consultation.

Enfin, Mr Gérard CLAUDEL, Président du PNR, est également intervenu réclamant un autre projet (voir dernier chapitre ci-dessus référencé)

Avis de la commission :

La commission rappelle et comprend l'ampleur de la mobilisation, population, élus et associations réunis pour défendre les valeurs du PNR du Vexin.

Dans sa réponse la DGAC souligne le fait que les contours de bruit, évènements sonores à plus de 65 dB ou 68 dB sont en dehors du Parc ce qui sous entend que celui-ci serait plutôt faiblement impacté. Cette position n'est pas partagée par les riverains déjà exposés aux nuisances aériennes de l'aérodrome de Cormeilles en Vexin, lesquelles seront, par voie de conséquence, aggravées par le projet.

5.2.3 Les activités économiques

L'attention de la commission d'enquête sur les conséquences néfastes au plan économique de l'activité du vignoble que ne manquerait pas d'occasionner la mise en application du projet.

La société coopérative vinicole de la vallée de la Marne (COVAMA), opérateur majeur du secteur de l'élaboration de vins de Champagne représentant une transformation de 730 ha de vignoble Champenois dans l'Aisne, par lettre du 30 mars 2011 fait part de son inquiétude afférent aux nouvelles dispositions envisagées se traduisant par davantage de vols à plus basse altitude ce qui ne manquera pas de générer une augmentation de polluants chimiques de nature à porter atteinte à la qualité des productions.

Déplore l'absence de toute évaluation en matière de pollution tenant compte des normes LTO.

Le CA de la dite société réuni le 17 mars 2011 a émis un avis défavorable au projet en demandant « qu'une entité indépendante soit chargée de la mesure périodique de l'ensemble des rejets générés par le trafic aérien de l'aérodrome Paris Charles de Gaulle avec prise en compte de l'ensemble des polluants émis, sur une altitude supérieure à la norme actuelle de 915 mètres, et avec une publication de ces éléments auprès des collectivités locales des zones survolées. »

Avis de la commission :

Le dossier soumis à la présente enquête comporte des insuffisances techniques.

On ne pourra que déplorer l'absence d'évaluation en matière de pollution chimique dont les conséquences sur la santé des populations ainsi que les impacts sur certains secteurs économiques auraient du être précisés au dossier.

Néanmoins, l'augmentation de vols prévu dans la secteur survolées sus indiqué aura lieu non pas à plus basses altitude comme l'écrit la « COVEMA », mais bien au contraire à 300 mètres plus haut que les passages actuels. Cf art 4.4.10 supra

5.2.3 Autres secteurs

La commission n'a rien à signaler.

Aucune contribution, avis ou observation ne fut reçu de la part des personnes publiques ou privées .

CHAPITRE 6 – CONTRE-PROPOSITIONS ET SOLUTIONS ALTERNATIVES

6.1- Les rehaussements d'altitude

Plusieurs associations ont proposé, dans la même logique que celle présentée par le dossier, de rehausser davantage les points d'entrée notamment pour le doublet Nord en remontant le FAP de 1500 m à 1800 m.

La DGAC a répondu clairement à ces propositions : voir § 2.6 « Demande spécifique doublet nord face à l'Est : Descente 1800 mètres », ainsi que le § 4.4.6 Descente en continu qui évoque également ce principe.

En résumé, l'altitude de transition de toute la région parisienne (notion bien explicitée par la DGAC dans sa réponse) serait remise en cause. Rien que pour les rehaussements à 1200m et 1500m, il a fallu 3 ans d'étude et son application devrait également prendre du temps. Une modification à 1800 m nécessiterait, en plus du respect des mesures européennes d'harmonisation à prendre en compte, un énorme travail en amont.

Avis de la commission d'enquête

La commission a bien pris conscience de la complexité de la mise au point des procédures aériennes en général et cet aspect est bien démontré dans le dossier d'enquête, un simple relèvement de 300 m, par une simple trigonométrie de base, ayant des conséquences importantes sur les distances de mise en alignement des avions et sur les trajectoires d'approches, comme le public a pu en prendre connaissance.

La sécurité aérienne impose des normes minimales entre avions : distance en vertical de 300 m, 1000 pieds et dans l'autre plan horizontal de 5km (3 Miles nautiques - Nm), et la moindre modification de procédure implique des études spécifiques, de nombreuses concertations préalablement à toute application.

La commission a bien conscience de cet aspect du dossier ainsi que de l'importance du trafic de Roissy, imposant aux heures de pointe, une extrême rigueur dans la gestion des flux. La commission d'enquête publique est sensible aux préoccupations de sécurité développées par la DGAC sur ce point.

6.2- Les propositions de réduction des nuisances

Comme en témoigne la quasi généralité des observations enregistrées tant de la population, des élus que des associations, le projet a été vivement critiqué ; mais au-delà de la contestation un ensemble de contre-propositions a été élaboré visant précisément à la réduction de nuisances alternativement à celles présentées par la DGAC

Ces réclamations qui témoignent du caractère combatif des milieux associatifs militant depuis de nombreuses années pour une amélioration de la situation sur les secteurs impactés par des nuisances aériennes se rejoignent généralement sur le fond, avec néanmoins quelques variantes liées à leur secteur d'influence respectif.

Configuration face à l'est

- Proposition de l'ADVOCNAR

Cette association se félicite d'avoir été écoutée dans ses revendications, ce qui a permis une modification du projet qui, selon ses dires, se traduirait par une amélioration de la situation pour un plus grand nombre d'habitants au niveau des indicateurs de Cergy et Pontoise. Mais l'ADVOCNAR entend aller au delà et propose :

- la mise en place de la descente continue
- commencer la descente à 1800m au lieu de 1200m sur le doublet Nord face à l'est en attendant l'application totale de la première mesure

L'avantage porterait sur une réduction du bruit de 4dB sans modification de trajectoires par rapport à la descente à 1200 m ; ainsi l'ensemble des zones densément peuplées de l'Île de France seraient moins impactées. Selon ses propres indications, l'ACNUSA qui a été saisie du projet serait favorable à cette solution dans la mesure où elle serait techniquement faisable.

- Propositions de l'Association de Défense contre les Nuisances Aériennes sur les Hauts de Seine (ADNA 92)

Cette association assure la défense des habitants du département des Hauts de Seine, victimes des nuisances aériennes et rejoint les propositions de l'association ADVOCNAR visant à porter à 1800m l'altitude du point de l'amorce de la descente finale en configuration face à l'Est. Elle estime d'autres améliorations indispensables portant sur le plafonnement du nombre de mouvements en région Ile-de-France, la mise en place des trajectoires de moindre nuisance et l'élimination des avions bruyants (durcir les arrêtés d'exploitation en vigueur), notamment pour l'aéroport du Bourget, qui reçoit encore actuellement des « avions parmi les plus bruyants et polluants du monde ».

- Propositions de l'Association A.D.I.V - Environnement

Mêmes propositions que l'ADVOCNAR pour le doublet nord face à l'est et déplacement de la zone d'approche vers les zones rurales.

- Propositions de la DIRAP

Il s'agit d'un plan d'actions planifiées et cadencées suivi par les parties prenantes qui présente les étapes suivantes :

- 1) Dans l'immédiat
 - interdire les avions bruyants la nuit 23h-7h (compléter les dispositions déjà décidées sur une partie de la nuit par un plan de mise en place de réduction du bruit à la source)
 - mettre en œuvre la descente continue toute la nuit quand l'émergence est forte ; tester cette mesure durant les périodes qui présentent moins de trafic de façon à définir les conditions d'une généralisation
 - interdire les avions bruyants de nuit comme de jour ; la responsabilité des exploitants des avions est engagée pour renouveler leur parc en tenant compte des performances des appareils
 - expérimenter le relèvement de ILS à 4° ; la DIRAP considère qu'il faut d'abord expérimenter et dissocier la possibilité technique de mise en œuvre et l'aspect négociation internationale

- 2) A moyen terme
- arrêter totalement les vols de nuit
 - généraliser progressivement la descente continue (sur la base de l'expérience)
 - plafonner l'activité de Roissy

- Propositions de l'Association l'ACRENA

L'ACRENA est défavorable à la modification du dossier initial et demande la révision des trajectoires, l'adoption des nouvelles mesures évoquées aux Assises du Grand Roissy, notamment la limitation des mouvements de nuit et la mise en place progressive de la descente continue.

- Propositions de l'Association CIRENA

Considère, au regard de la modification apportée au projet que la ville de Conflans-Sainte-Honorine a été sacrifiée par la DGAC et propose en conséquence pour les villes de la Confluence et au delà, les solutions alternatives suivantes :

- augmentation du degré de l'angle d'approche,
- descente continue à 1800m,
- trajectoires de moindre nuisances."

Configuration face à l'ouest

Propositions de l' Association de Défense de l'Environnement des Riverains de l'Aérodrome de Beauvais Tillé.

- Se dit solidaire des revendications de l'association « CIRENA »
- Propositions de l' Association Le Grain de Sel
Réclame l'approche en MLS préférable aux approches classiques en ILS; ce qui permettrait de décaler la zone de survol et de dévier la trajectoire par le survol de zones inhabitées
- Propositions de l'Union pour la Ferté en Mouvement
Suggère de décaler vers l'Est en dehors de la limite de l'Ile de France (espaces de population moins dense: Picardie, Champagne-Ardenne), d'améliorer l'augmentation d'altitude de 300m en étudiant des arrivées en descente continue utilisant des trajectoires basées sur des points GPS.

Propose que La Ferté figure dans les tableaux chiffrés et l'instauration d'études pour la mise en œuvre d'un relèvement plus conséquent des altitudes et la mise en œuvre d'une approche en descente lisse.

- Propositions de l'association pour la Sauvegarde de l'Environnement du Pays Fertois
 - Préférerait un report plus à l'Est (au moins 15 à 20 km des couloirs aériens envisagés) pour éviter le survol de nouvelles communes du pays fertois (l'impact sonore ne concernerait alors qu'un nombre réduit de personnes car communes de faible densité)
 - Demande le décalage d'au moins 1km à l'est de La Ferté de la limite de l'enveloppe OMAKO futur OPIKA
 - Demande l'étude d'un relèvement des altitudes avec mise en œuvre d'une approche ou descente continue des avions
 - Demande l'étude pour une valorisation de l'aéroport de Vatry tout au moins pour le fret

Propositions de l'association des Amis de la Nature de Changis, Saint-Jean et Environs
Demande de réduire le trafic aérien en accueillant les cargos à Vatry et en fermant Roissy la nuit.

* * * *

Les propositions des élus et des particuliers interfèrent avec, dans la plupart des cas, avec les principaux axes de revendications des associations et ne sont par conséquent pas reproduites. Néanmoins, il nous a paru intéressant de souligner les interventions faites par d'anciens pilotes à la retraite qui, au vu de leur expérience, apportent quelques solutions sur la réduction des nuisances qui nous ont paru intéressantes. L'un d'eux se demande pourquoi se cristalliser sur les nuisances sonores de l'aéroport Paris Charles de Gaulle, alors que nous disposons d'une deuxième plate forme disponible dans la Marne (Vatry) avec une piste de 3860 m pouvant accueillir des gros porteurs.

Un autre pilote considère que l'implantation de l'aérodrome de Roissy ne permet plus d'ajouter vers le Nord une piste supplémentaire, mais qu'il est urgent de trouver une solution. Afin de limiter les nuisances, notamment sur le Vexin ; il propose de positionner le point d'entrée à MERU, avec pour convergence la radiale 320 de RSO, l'interception du glide à 3000 ft sur cette radiale, l'alignement sur le localizer 09L vers 2000 ft. L'axe d'évolution du doublet Sud se trouve suffisamment loin pour ne pas entraver la procédure, même avec un dépassement d'axe raisonnable.

Un troisième pilote ne fait pas de propositions concrètes mais souligne l'absolue nécessité de trouver une solution pérenne, car à terme les nuisances aériennes induiront des problèmes énormes sur la santé à plusieurs niveaux.

Avis la commission

Les propositions ci-dessus, en particulier émanant des principales associations ont été transmises à la DGAC et ont fait l'objet des réponses de la DGAC en annexe 5 et avis de la commission.

6.3- Les autres possibilités de couloir aérien

La commission a bien noté que globalement le public n'était pas hostile aux nouvelles trajectoires consécutives au projet de la présente enquête publique, sous réserve toutefois que les nouveaux couloirs aériens ne passent pas au dessus de chez eux, ni de leur commune. Cette réaction bien légitime, peut être illustrée par l'exemple de la contre proposition ci-dessous, relevé sur la commune de Montreuil aux Lions.

« Le décalage prévu du FAP (doublet Sud) de 5 km se traduit par un décalage de l'arrivée OMAKO de 14 km vers l'Est, alors que l'on s'attendrait logiquement à aussi un décalage de 5 km. Montreuil aux Lions se trouvant exactement sur l'axe des pistes du doublet Sud, récupérera donc en « guidage radar » une grande partie des arrivées OMAKO, Lorta, Balod et un peu des arrivées Merue et Veler qui sont parfois amenées à se poser sur le doublet Sud, soit un total de l'ordre de 300 survols quotidiens.

Une nouvelle étude de cette trajectoire (OKIPA) mériterait d'être faite par les services de la DGAC : un tracé médian entre le tracé actuel et le tracé prévu, paraît digne d'intérêt. Plus direct, il permettrait de toujours conserver un bilan nettement positif des populations non impactées par le projet, tout en limitant l'énorme augmentation de consommation de carburant avions que ce projet implique. En effet, les IAF étant tous très éloignés des axes des pistes, la plupart des nouvelles arrivées entraînent un allongement des trajectoires d'approche des avions allant de 9 à 22 km. »

Interrogés sur cette contre proposition des trajectoires, la DGAC a apporté les précisions ci-dessous (lettres du 20/4/2011, annexe 5) :

« Des communes sont effectivement survolées par plusieurs flux originaires de plusieurs points d'entrée des espaces aériens gérés par les services de contrôle de Paris - Charles de Gaulle. Les points d'entrée ou IAF sont alimentés par les avions à l'arrivée vers Paris - Charles de Gaulle et leur répartition sur ces points est définie par leur provenance géographique. Paris-Charles de Gaulle

dispose de 4 points d'entrée situés au nord-est, nord-ouest, sud-ouest, et sud-est. Ils sont les points de convergence des avions qui proviennent des mêmes zones géographiques à l'issue de la phase de croisière. Les procédures sont organisées de façon que les avions quittent les IAF en convergence vers les axes de pistes, ce qui conduit naturellement au constat de communes survolées par plusieurs flux (cas de Montreuil les Lions) sans qu'il soit possible de détourner des avions venant du point d'entrée sud-est vers le point d'entrée nord-est. Pour des raisons techniques de sécurité des vols on évite au maximum les croisements de trajectoires et de ségrégation des départs vis à vis des arrivées. »

La commission considère que la contre proposition n'est pas dénuée d'intérêt, elle prend acte de la position de la DGAC et notamment des arguments ci-après :

« Pour des raisons techniques de sécurité des vols on évite au maximum les croisements de trajectoires et de ségrégation des départs vis à vis des arrivées » .

Concernant les flux en configuration face à l'est (flux prov. LORTA 09-L et OMAKO-08R config. face Est) , les propositions alternatives portées par les associations les plus représentatives ; ACRENA, CIRENA, notamment,.. visent l'adoption des solutions alternatives suivantes ; cf art 3.5, p 57 à supra :

- la révision des trajectoires ; Déplacement de la zone de forte concentration d'avions prévu par la DGAC au dessus de la zone très urbanisée de Cergy Conflans vers les zones rurales faiblement peuplées du nord - ouest de l'Ile de France.

La commission admet le bien fondé de cette contre-proposition qui lui paraît réaliste et techniquement étayée et soutenue par des très nombreux intervenants, édiles et représentants associatifs

La commission estime souhaitable de soumettre à une nouvelle étude et concertation les propositions du projet déclinées dans la version « Fascicule modificatif » du dossier EP.

6.4- Les solutions alternatives

En considération et en complément à ce qui précède des compléments d'études dans les domaines suivants paraissent devoir être préconisées préalablement à la mis en application du projet :

- flux en configuration face à l'est
- la révision des trajectoires ; déplacement de la zone de forte concentration d'avions prévu par la DGAC au dessus de la zone très urbanisée de Cergy Conflans vers les zones rurales faiblement peuplées du Nord Ouest de l'Ile de France.
- envisager la suppression des mouvements de nuit entre 22 et 7 H du matin
- la mise en place progressive de la descente continue sur le doublet Nord à partir de l'altitude de 1800 m au lieu de 1 200 mètres et, descente à partir de 1500 mètres comme prévu sur le doublet Sud
- augmentation d'un degré de l'angle d'approche des aéronefs en phase d'atterrissage (passage de 3 à 4 degrés) sans modification des trajectoires

La DGAC par lettre du 10/5/2011 a apporté les précisions suivantes : (p.j. en annexe 5)

« Réponse aux propositions alternatives du CIRENA sur la rejoinde de l'axe du doublet nord de Roissy en configuration face à l'est

« Le CIRENA, par mails du 11 février et du 7 mars 2011, a fait part à la DGAC de deux propositions alternatives de rejoinde de l'axe du doublet nord de l'aérodrome de Paris - Charles de Gaulle en configuration face à l'est.

La note technique sur les interceptions d'approches parallèles simultanées détaille les contraintes géométriques d'interception des axes de piste pour assurer la sécurité. Elle précise l'obligation de respect du point limite d'interception d'un axe (chevron) pour permettre une interception double simultanée dans des conditions satisfaisantes de sécurité.

Les points limites d'interception ont été reportés sur les deux graphiques du CIRENA. On constate sur le premier projet, que la rejoinde de l'axe s'effectue en aval du chevron d'interception à 900 mètres. On constate sur le deuxième projet que la rejoinde de l'axe s'effectue en aval du chevron du projet initial de la DGAC pour une interception à 1200 mètres. Dans les deux cas, cela conduit à une rejoinde de l'axe trop tardive. Ces propositions ne permettent donc pas de respecter les contraintes d'exploitation actuelles et celles du projet. Elles ne peuvent donc pas être acceptées en l'état.

Il faut noter que le nouveau projet DGAC soumis à enquête publique, suite à la demande Madame la ministre et afin d'éviter le survol de zones très urbanisées, reculera encore plus à l'ouest le chevron de l'interception de l'axe d'approche. Ceci évitera d'augmenter le nombre de survols quotidiens de zones très urbanisées autour de Cergy-Pontoise.

En complément, avec sa deuxième proposition, le CIRENA fait remarquer que certains vols suivent aujourd'hui cette trajectoire. En effet, ces vols, et en l'absence d'autres contraintes d'intégration avec d'autres appareils, suivent une trajectoire de rejoinde de l'axe pour intercepter avant le demi-chevron d'interception à 900 mètres actuels. »

Enfin par lettre du 15/4/2011, Madame la Ministre, a également apporté les précisions suivantes à Mr le Pt du CIRENA ;

« Partageant votre volonté d'éviter le survol des zones très urbanisées, j'ai demandé à la DGAC d'aménager son projet en configuration face à l'est afin d'éviter d'augmenter le nombre de survols quotidiens des zones très urbanisées autour de Cergy-Pontoise. » ...

Fait, le 16 Mai 2011

POUR LA COMMISSION D'ENQUETE:

JEAN-PIERRE ADAM :



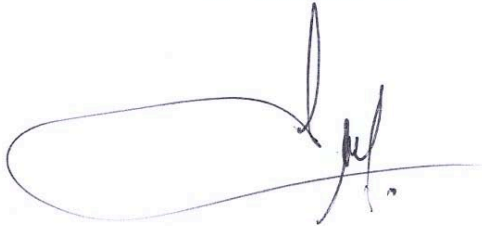
JOSEPH DE LA RUBIA :



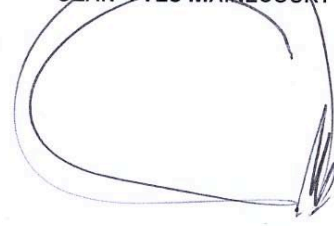
JEAN CULDAUT :



PHILIPPE LEGLEYE :



JEAN-YVES MAINECOURT :



Enquête publique préalable au
Projet de modification permanente de la circulation aérienne d'approche aux instruments de
l'aérodrome de Paris-Charles de Gaulle
2 mars 2011 – 1^{er} avril 2011

**Partie B - CONCLUSIONS et AVIS MOTIVÉS
de la commission d'enquête**

CHAPITRE 7 – B - CONCLUSIONS et AVIS MOTIVÉS

ENQUETE PUBLIQUE préalable - Arrêté Inter - Préfectoral n°10-137 du 3 février 2011)

7.1- Introduction

Rappel dossier d'E.P. ; (art 1.3.1 Projet , p12)

« Le projet de relèvement de 300 mètres des altitudes d'arrivée des avions à destination des aéroports parisiens s'inscrit dans le cadre des travaux du Grenelle de l'environnement et notamment par le lancement de projets permettant de mieux prendre en compte la qualité de vie des riverains.

Le dispositif projeté permet le survol des populations à une altitude au moins supérieure au dispositif actuel et réduire ainsi le bruit pour les populations survolées. ... »

article 1.1- Objet de l'enquête :

« Les objectifs poursuivis, réduction de la gêne sonore et la préservation de la qualité de vie des riverains, passent par :

- le relèvement de 300 mètres de l'altitude de toutes les trajectoires d'arrivée des avions pour débiter le segment final de la phase d'approche (descente vers la piste en utilisant les interceptions ILS = Instrument Landing System) à destination de Paris-CDG et de Paris-Le Bourget,
- ... »

Enfin l'article 1.1.1 Territoire concerné par l'enquête

La présente enquête publique vise les Cinq départements suivants :

l' AISNE (02) : 36 communes

l'OISE (60) : 2 communes

la SEINE-ET-MARNE (77) : 33 communes

les YVELINES (78) ; 28 communes, et

le VAL-D'OISE (95) : 39 communes.

La nature et complexité liées à la présente enquête publique, aux enjeux et conséquences futures considérables pour l'ensemble des secteurs socio-économiques et populations concernées, auront joué un rôle mobilisateur auprès de tous les membres de la commission qui auront fait preuve d'une grande disponibilité et œuvré, tout au long de leur mission, avec la plus extrême objectivité et impartialité.

En achevant notre mission il convient également de souligner la parfaite entente et solidarité partagée entre les membres de la commission, titulaires et suppléants, unanimement animés par l'intérêt public qui, nous l'espérons, surgira de la présente contribution.

Enfin, cette partie du rapport sera consacré à la formulation des conclusions et avis motivés pouvant comporter des penchants ou déclinaisons critiques n'ayant d'autre but que d'aider à la construction commune du projet dans le sens de l'intérêt général.

7.2- Historique du projet et rappel du contexte

rappel de l' article 1.1- Objet de l'enquête

« La présente enquête publique a pour objet de soumettre à la consultation du public la déclinaison du projet de modification permanente de la circulation aérienne d'approche aux instruments de l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle exposé en préambule du rapport.

Les objectifs poursuivis, réduction de la gêne sonore et la préservation de la qualité de vie des riverains, passent par :

- le relèvement de 300 mètres de l'altitude de toutes les trajectoires d'arrivée des avions pour débiter le segment final de la phase d'approche (descente vers la piste en utilisant les interceptions ILS = Instrument Landing System) à destination de Paris-CDG et de Paris-Le Bourget,
- le recul de 5 km environ du point d'entrée, amorce de la descente, (IAF = Initial Approach Fix - zone de régulation radar),

La modification touche l'ensemble de la région parisienne ainsi que la région nord Roissy

- . relèvement de 300 mètres de toutes les interceptions ILS (config. est et ouest, doublet nord et sud)
- . Le Bourget
- . relèvement de 300 mètres de toutes les interceptions ILS (config. est et ouest)
- . Orly (pour mémoire)
- . relèvement de 300 mètres de l'interception ILS pour le flux en provenance du sud ouest en configuration face à l'est. Permettra une interception 1.200/1.500 mètres (900/1.200 mètres avant phase 2) »

cf également l'Avant-propos du dossier EP, p 5/86

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

En 2009, l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle est ainsi le premier aéroport européen avec 525 348 mouvements (décollages et atterrissages) par an tandis que l'aéroport de Paris-Le Bourget est le premier aéroport d'affaires en Europe avec 54 810 mouvements.

.....

À l'issue de la procédure d'enquête publique et du « porté à connaissance », le projet sera soumis pour avis aux commissions consultatives de l'environnement (CCE) compétentes et à l'ACNUSA.

La mise en œuvre du projet est envisagée pour l'automne 2011... »

Informations juridiques et administratives

La présente enquête concerne la modification permanente de la circulation aérienne. La maîtrise d'ouvrage de l'opération est assurée par la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), placée sous l'autorité du Ministre de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement.

7.3 - Déroulement et bilan de l'enquête

Le rapport qui précède tente de rapporter de façon factuelle et détaillée tous les éléments utiles du déroulement de cette enquête qui s'est déroulé du **mercredi 2 mars 2011 au vendredi 1^{er} avril 2011 inclus**.

Sur l'ensemble des **138 communes et 14 préfectures et sous-préfectures**, quelques carences (affichagees, mentions d'ouverture et de clôture des registres) ont pu être constatées localement et les commissaires-enquêteurs se sont attachés à les faire rectifier autant que possible.

La commission estime que sur ces 152 lieux d'enquête tout s'est globalement bien déroulé conformément à l'arrêté inter-préfectoral n° 10-137 du 3 février 2011, le public ayant pu consulter le dossier et exprimer son avis sur les registres dans tous ces lieux.

De même les 38 permanences effectuées sur 34 de ces communes par ses 5 membres leur ont semblé assez constructives dans l'ensemble, même si l'opposition et les levées de boucliers locaux ont été bien réels ; le sujet des nuisances sonores étant par essence toujours légitimement très sensible.

Le bilan de cette consultation officielle du public est l'expression de plus de 4000 avis, majoritairement défavorables, avec quelques avis favorables : 43 relevés, globalement en faveur du principe de relèvement, comme les autres d'ailleurs. La commission observe les nombreuses suggestions et propositions émises : 264 interventions.

Le dépouillement exhaustif effectué avec le plus de rigueur possible, met en exergue bien sûr les nuisances aériennes, sonores, mais aussi « chimiques », l'opposition au principe de transfert de nuisances d'un secteur à un autre, une demande très forte pour réduire les vols de nuit, surtout le fret très bruyant, la crainte de la perte d'une qualité de vie souvent recherché volontairement et la dépréciation foncière de leur propriété, un fort questionnement sur le non respect des procédures, la réalité des sanctions, notamment les vols à trop basse altitude « permettant de lire le nom des compagnies ! », la crainte chimique liée aux délestages des réservoirs, la décente en continu fortement demandée en contre proposition pour réduire les nuisances de façon drastique et le manque de concertation préalable, le tout sous-tendu par une méfiance vis à vis du projet qui cacherait une augmentation du trafic de l'aéroport de Roissy Paris Charles de Gaulle.

7.4 - L'évaluation de l'impact du projet

Une étude d'impact, non requise par les textes selon la DGAC, aurait permis une meilleure lecture et appréhension du projet.

En effet, l'importance susdit projet et ses répercussions géographiques, sur 5 départements et 138 communes, induit indéniablement des impacts variables selon les secteurs survolés.

Afin de bien situer l'enjeu, il nous semble qu'un rappel sommaire du projet est utile :

La présente enquête publique porte sur la modification permanente de la circulation aérienne des procédures d'approche aux instruments de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle. Elle découle du relèvement de l'ensemble des trajectoires d'arrivée.

Cette modification conduit au relèvement de 300 mètres des altitudes des points de descente finale (FAP : *Final Approach Point*) de ces flux de trafic et, par construction, au recul de ces points de descente finale (relèvement sur un plan incliné à angle constant).

Ceci a pour conséquence de déplacer la zone de dispersion des avions en amont des nouveaux FAP et de modifier les conditions de survols des communes situées sous les flux des arrivées.

Le projet implique une refonte complète de toutes les trajectoires d'avions autour de la région parisienne : suite au relèvement des altitudes d'interception des axes au-dessus de 1200 mètres (altitude de transition actuelle), il est nécessaire d'une part, de modifier cette dernière et d'autre part, de déplacer les points d'entrée (IAF: *Initial Approach Fix*) de l'espace aérien parisien.

Ce projet, créé pour raisons environnementales, n'a pas pour objectif d'augmenter le trafic au départ ou à destination des aéroports parisiens.

Les impacts correspondent très précisément à tous les thèmes largement évoqués dans le présent rapport soit :

- Les nuisances sonores (qui est l'impact le plus important et le plus sensible auprès de la population)
 - Les vols de nuit
 - La dépréciation foncière
 - Le non respect des procédures
 - Le délestage des réservoirs
 - Les nuisances chimiques.

L'ensemble de ces impacts ayant déjà fait l'objet d'analyses approfondies dans le chapitre n°4, article 4.4 - Les nuisances aériennes et leurs conséquences : Examen des observations par thèmes pages 71 et suivantes supra, nous ne reviendrons pas dessus .

Toutefois nous pensons utile d'évoquer une nouvelle fois l'impact sur les « nuisances sonores » qui aura suscité des craintes et vives inquiétudes du public dans une très large majorité du public.

La DGAC interrogée sur cet impact majeur, a confirmé les termes du dossier d'enquête publique soit :

Gains acoustiques attendus

« Pour comparer l'impact sonore au niveau des paliers 900 et 1200 mètres, la mission environnement de la DSNA a organisé une large campagne de mesures au cours de l'année 2007. Cinq points de mesure de bruit ont ainsi été installés autour de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, permettant ainsi la comparaison aux environs des axes d'arrivée des deux doublets dont les points de descente finale ont des altitudes différentes.

Les résultats obtenus, basés sur l'analyse de plus de 30 000 évènements sonores enregistrés, ont mis en évidence une réduction des niveaux sonores de 3 à 4 dB entre un palier à 900 m et un palier à 1 200 m suivant les types d'avions mesurés.

Méthodologie

Ce chapitre présente les informations permettant de comprendre, de mesurer et d'apprécier les impacts induits par la modification des procédures d'approche sur l'environnement de l'aérodrome. Cette évaluation a pour but de comparer l'évolution de la situation avant et après la modification de procédure envisagée. Cette comparaison porte notamment sur : les conditions de survol, les niveaux de bruit.

L'analyse des trajectoires résulte :

Pour la situation actuelle : de données de trafic aérien réel issus des enregistrements radar,

Pour la situation future : de données issues d'une simulation de trafic aérien. Cette simulation fait intervenir, comme en situation réelle, des contrôleurs aériens et des pseudos-pilotes, les trajectoires des avions étant simulées en fonction de leurs performances et de leurs caractéristiques propres.

Pour évaluer différents dispositifs, une simulation a été organisée en juin 2010 au centre expérimental d'Eurocontrol de Brétigny-sur-Orge. Ce fut la plus importante simulation jamais réalisée dans ce centre, avec la participation d'une centaine de contrôleurs aériens y compris militaires. Cette simulation a permis d'évaluer l'impact, en termes de sécurité, de capacité et d'environnement sonore du relèvement des paliers à 900, 1 200 et 1 500 mètres pour tout le trafic à l'arrivée en région parisienne.

Les trajectoires radars enregistrées pendant cette simulation ont été utilisées pour évaluer la nouvelle dispersion du trafic, en provenance des différents IAF.

Des déformations de flux sont venues en complément pour aboutir à une dispersion significative des vols. L'analyse acoustique a été réalisée avec l'outil de modélisation INM (Integrated Noise Model) développé par les autorités de l'aviation civile des États-Unis. Largement utilisé dans le monde, il permet de modéliser et de visualiser sous forme de courbes de même niveau sonore, l'impact sonore du trafic aérien à proximité d'un aéroport.

Afin de prendre en compte plus fidèlement l'influence sur le bruit réellement perçu au sol lors des phases d'arrivée, des données, issues d'une campagne de mesure de bruit à grande échelle réalisée par la DSNA à une distance importante des aéroports et validée par l'ACNUSA, ont été intégrées dans le modèle de calcul de bruit d'INM.

L'estimation des populations survolées a été établie à partir des données de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Île-de-France (IAURIF) pour les communes de la région Ile de France (répartition des données de population et de logement sur les zones d'habitat du mode d'occupation du sol 2006). Les résultats ont été corrigés en prenant comme référence les chiffres INSEE 2007. »

Le détail complet de la méthodologie utilisée figure dans le livret technique accompagnant le présent dossier.

La commission estime que la population est sensible non seulement à l'importance du niveau de bruit instantané lors d'un survol mais aussi à sa répétition. La perception d'une nuisance trop répétitive à certaines heures de pointe donne le sentiment d'un bruit presque continu.

Il est donc nécessaire de bien connaître les nuisances acoustiques réelles et plus particulièrement celles qui se situent au delà de 65 ou 68 dB. En ce sens, les indications communiquées sont nettement insuffisantes, même si l'on admet que le nombre d'habitants impactés par les nuisances sonores dans le cadre du projet, est globalement inférieur à l'impact subi dans la situation actuelle.

7.5 - Analyse critique du projet

Le projet soumis à la présente enquête publique s'inscrit dans le cadre de l'application du Grenelle de l'Environnement et vise à réduire les nuisances sonores de l'aéroport Paris Charles de Gaulle. Pour y parvenir la DGAC propose de relever de 300 mètres l'altitude d'arrivée des avions ce qui devrait produire des gains significatifs en matière de réduction du bruit occasionné par le trafic aérien.

Comme toute nouvelle mesure imposée, pour qu'elle soit bien acceptée, il faut qu'elle soit suffisamment comprise ; or la commission a relevé des insuffisances dans ce domaine reposant sur les motifs suivants :

La conception du dossier

Découle des dispositions de la loi Grenelle de l'Environnement.

Conséquence directe et relevée par la commission c'est que bien souvent pour l'opinion publique, il s'agirait plutôt d'exploiter au maximum l'activité de Roissy. Il est effectivement remarqué que le dossier après quelques explications livre une succession de relevés et données s'attachant à la mise en place de nouvelles trajectoires de vols . Le contenu, dont la cartographie, du dossier demande néanmoins de réels efforts de compréhension ; cet aspect qui est pourtant essentiel aux yeux de la commission, aurait permis de répondre plus aisément aux interrogations souvent empreintes d'inquiétude des intervenants.

Dans le même ordre d'idée, il a été relevé le profond décalage entre le contenu même du dossier et l'attente du public ; ce dernier a, avant tout, besoin de connaître rapidement et concrètement l'évolution de sa propre situation au regard du projet et de savoir si des améliorations le concernant pouvaient être envisagée ; de ce fait, la complexité de l'étude ne répondait pas convenablement aux aspirations souhaitées.

La trop forte concentration des données

Il faut reconnaître l'importance des zones impactées.

L'étendue du secteur géographique et la densité de population concernée ont nécessité une étude complexe, rendant la recherche des données moins accessibles.

Le profond décalage entre le projet et le quotidien des habitants et l'absence de mesures plus ciblées sur la réduction du bruit

La commission a remarqué que des aspects très simples avaient été totalement mis à l'écart ; par exemple à propos de réduction sonore, les remarques les plus fréquentes portaient sur les vols de nuit ou les avions les plus bruyants. Alors qu'au travers les démonstrations faites, on affiche les meilleures intentions grâce au relèvement des trajectoires, peu d'information sur ces autres causes du bruit sont apportées.

L'insuffisance de concertation préalable

Le public n'a pas été suffisamment informé du projet en amont; il a fallu le lancement de l'enquête publique pour découvrir le projet de mise en place de nouvelles trajectoires. Défaillance administrative peut être, mais avec des conséquences. Les associations ont, notamment dans certains secteurs, emboîté le pas, fait leur travail et occupé le terrain durant tout le déroulement de l'enquête. Bien organisées dans l'ensemble, elles ont joué de toute leur influence sur la population ainsi que sur les élus ; la commission a, par exemple, constaté que la plupart des motions adoptées par les collectivités locales, et défavorables au projet, émanaient pour l'essentiel des associations.

7.6 - Conclusions et avis de la commission

La commission d'enquête approuve la démarche engagée dans le cadre du Grenelle de l'environnement et les décisions consécutives adoptées pour minimiser les nuisances aériennes de la Région Ile de France.

Elle aurait souhaité toutefois que la concertation en amont soit beaucoup plus conséquente auprès des élus et représentants du monde associatif, relais essentiel auprès des populations concernées.

Elle aura déploré les conditions d'urgence dans lesquelles le modificatif au projet initial est venu prendre place, postérieurement à la campagne de publicité du premier dossier, mésestimant la concertation préalable et souhaitable des intéressés.

Cette précipitation des autorités aura été mal comprise, car contraire à toute campagne d'information nécessaire à la participation et la compréhension des citoyens, préalable indispensable, compte tenu des enjeux portés par le projet.

A partir de ce constat la commission s'est attachée, à l'appui des résultats issus de la consultation, à bien évaluer, dans la limite de ses compétences techniques, le bien-fondé des propositions formulées par les particuliers plus ou moins avertis, des élus ou de représentants d'associations davantage argumentées.

La commission,

- après avoir étudié le dossier dans toutes ces composantes ainsi que les nombreux compléments qu'elle a sollicités et reçus de la D.G.A.C.,
- analysé les observations recueillies lors de l'enquête publique, notamment les délibérations émises par les communes, motions des associations et autres avis du public présenté à l'enquête publique,
- pris en compte, étudié et rapporté les contre-propositions formulées par le public ainsi que les réponses du Maître d'ouvrage.

Sur la forme et la procédure de l'enquête :

Considérant que les conditions de déroulement de l'enquête lui sont apparues conformes à la législation et la réglementation en vigueur pour ce qui concerne les avis de publicité dans la presse et l'affichage dans chacune des 138 communes et lieux concernés par l'enquête,

Considérant que ces affichages sont attestés par les certificats des maires des communes concernées et transmis en Préfecture du Val d'Oise, siège de l'enquête,

Considérant que les commissaires enquêteurs ont également constaté au cours de leurs visites et de leurs permanences, effectuées dans chacune des communes concernées, la réalité de cet affichage,

Considérant que le projet soumis à enquête publique, bien que techniquement très documenté, aura révélé un profond décalage entre le contenu même du dossier et l'attente du public.

Des réels efforts pour se repérer vu

En effet, les éléments de repérage et la complexité de l'étude se sont avérés insuffisamment détaillés aux yeux des intervenants,

Considérant que les permanences se sont déroulées, de manière générale, dans des bonnes conditions d'organisation et que la population a diversement participé, selon les communes concernées, à cette consultation. Les départements des Yvelines, du Val d'Oise et de l'Aisne se sentant plus concernés que ceux de la Seine et Marne et de l'Oise.

Sur le fond de l'enquête :

Considérant que l'objet de la présente enquête publique fait clairement ressortir trois zones de survol modifiées soit :

- 1) zone nouvellement survolée, (faisant l'objet de la présente EP)
- 2) zone restant survolée, (mais à 300 mètres au dessus des passages précédent)
- 3) zone n'étant plus survolée

et que le bilan afférent aux populations impactées, en tenant compte de ces 3 zones, traduit, globalement, une diminution sensible des secteurs et du nombre d'habitants survolés.

Considérant les résultats des observations recueillies (orales et écrites) sur l'ensemble des registres ainsi que au travers des lettres, motions et pétitions diverses reçues lors des permanences, ou directement adressés au Président de la commission au siège de l'enquête,

Considérant le bilan tiré des observations reçues, majoritairement défavorables au projet, notamment, d'un avis globalement positif au principe du relèvement des altitudes mais au final défavorable au projet dans ses traductions locales, assorties de reproches réitérés sur les nuisances aériennes, sonores et chimiques, et toutes les conséquences des survols,

Considérant les éléments de réponse reçus de la DGAC aux questions posées par la commission ayant permis d'éclairer certains points, essentiellement techniques, mais néanmoins restés, à son avis insuffisants pour rendre compte des réels impacts locaux, notamment sur les villes de la Confluence Cergy Conflans, Montreuil-aux-Lions, etc.,

Considérant qu'il importe de répondre aux préoccupations et aux inquiétudes des citoyens, notamment des riverains directement concernés,

A l'unanimité, la commission d'enquête donne donc **UN AVIS FAVORABLE** au projet de « **modification permanente de la circulation aérienne d'approche aux instruments de l'aérodrome de Paris Charles de Gaulle** » assorti de la **RESERVE** et des **RECOMMANDATIONS (quatre)** suivantes :

RESERVE :

Rappel : Une réserve correspond à une condition suspensive qui doit être levée par le maître d'ouvrage. Si ce n'est pas le cas, l'avis de la commission est réputé défavorable.

La commission estime nécessaire de différer la décision ministérielle de mise en application du présent projet aux fins de **compléments d'études** dans les domaines suivants :

- 1°) La révision des trajectoires ; déplacement de la zone de forte concentration d'avions prévue au dessus de la zone très urbanisée de Cergy Conflans vers les zones rurales faiblement peuplées du nord-ouest de l'Île de France.
- 2°) La suppression des mouvements de nuit ; à envisager entre 22 H et 7 H du matin.

L'adaptation et mise en œuvre résultant des nouvelles dispositions issues de ces compléments d'études sera précédée d'une nouvelle consultation publique privilégiant une plus large concertation, information et publicité des populations et collectivités directement concernées.

RECOMMANDATIONS :

Rappel : Les recommandations correspondent à des préconisations souhaitées par la commission aux fins d'amélioration du projet par le maître d'ouvrage.

RECOMMANDATION N°1

La commission estime souhaitable de voir poursuivre les efforts engagés par la DGAC tendant à l'adoption prochaine des dispositions suivantes :

- Mise en place progressive de la descente continue sur le doublet nord à partir de l'altitude de 1800m au lieu de 1200 mètres et, descente à partir de 1500 mètres comme prévu sur le doublet sud.

RECOMMANDATION N°2

La commission estime également souhaitable d'étayer le dossier en le complétant d'une étude d'impact aux fins de bilan général environnemental comportant les évaluations nécessaires permettant d'informer les populations concernées par les divers impacts inhérents à l'activité aérienne actuelle et future liée au projet.

RECOMMANDATION N°3

La commission demande à la DGAC le renforcement des sanctions issues des infractions aux consignes de vol constatées dans les procédures d'approche au dessus de certaines communes, notamment celles des villes de la Confluence de Cergy-Conflans.

RECOMMANDATION N°4 :

La commission préconise à la DGAC de mettre en place un service de communication à la disposition des communes les informant au fur et à mesure de la mise en œuvre du projet.

Fait, le 16 Mai 2011

POUR LA COMMISSION D'ENQUETE:

JEAN-PIERRE ADAM :



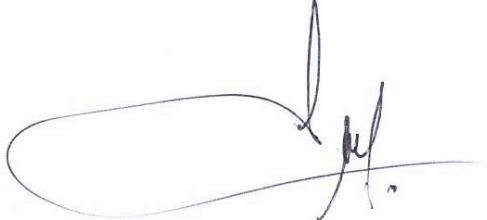
JOSEPH DE LA RUBIA :



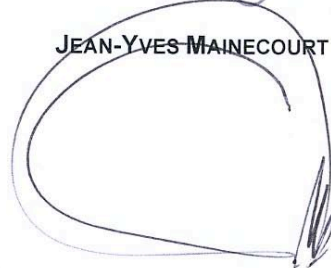
JEAN CULDAUT :



PHILIPPE LEGLEYE :



JEAN-YVES MAINECOURT :



CHAPITRE 8 • C - ANNEXES

N°	Nature de l'annexe	Nombre de pages
1 •	Permanences de la commission d'enquête : annexe de l'arrêté du 03/02/2011	p 1
2 •	Fiches de dépouillement ; Avis exprimés	5 Départements 138 communes et 14 préfectures et sous-préfectures
3 •	Résultats : Synthèse Générale des Observations Recueillies	Cf article 3.7, p 70 du rapport
4 •	<ul style="list-style-type: none"> • Note sur le développement des procédures de circulation aérienne dites « d'approches en descente continue » • Note de synthèse relative à la problématique de l'augmentation des pentes ILS lors des approches de précisions 	5p et 2p
5 •	2 Réponses de la D.G.A.C. du 20/4 et 10/5/2011	10p et 16p

Glossaire

ACNUSA:	Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires,
BALOD:	IAF de la procédure d'approche des vols en provenance du Sud-Ouest à destination de Paris Roissy,
CCE:	Commission Consultative de l'Environnement,
C02:	Dioxyde de Carbone,
dB:	Décibel,
Densité de survols:	Nombre moyen de survols par jour dans une zone géographique définie en dessous de l'altitude donnée,
DGAC:	Direction Générale de l'Aviation Civile,
FAP:	<i>Final Approach Point</i> - Point d'approche final,
Guidage radar:	Technique de contrôle consistant à modifier les trajectoires et les vitesses des avions en approche de sorte que ceux-ci se présentent espacés au point de début de descente en approche finale,
IAF:	<i>Initial Approach Fix</i> - Point où débute une procédure d'approche aux instruments vers un aéroport,
IAURIF:	Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France,
IF:	<i>Intermediate Fix</i> - Point où débute l'approche intermédiaire,
INM:	<i>Integrated Noise Model</i> - Modèle de bruit développé par l'administration de l'aviation civile américaine et utilisé dans plus de 50 pays,
ILS:	<i>Instrument landing system</i> - Système d'atterrissage aux instruments qui guide les avions en approche finale jusqu'à la piste sur une pente régulière de 3°,
LDEN:	Indice traduisant le niveau moyen de toutes les doses de bruit du trafic aéronautique, observées au sol pendant une journée. Elles sont pondérées pour tenir compte de la gêne en fonction de la journée (+5dB pour les heures de soirée et +10dB pour les heures de nuit),
LORTA:	IAF de la procédure d'approche des vols en provenance du Nord-Est à destination de Paris Roissy.
MERUE:	IAF de la procédure d'approche des vols en provenance du Nord-Ouest à destination de Paris Roissy,
NA:	<i>Number of events Above</i> - nombre d'événements sonores entendus au dessus d'un niveau donné ; l'indicateur NA65 correspond au nombre de survols d'avions qui produisent au sol un niveau sonore instantané supérieur à 65 décibels,
OMAKO:	IAF de la procédure d'approche des vols en provenance du Sud-Est à destination de Paris Roissy,
PNR:	Parc Naturel Régional,