



# Compte-Rendu de la réunion-débat du 14 Novembre 2017

## Les développements de l'aéroport d'Orly :

Quelles conséquences pour notre région en termes de nuisances aériennes et de pollution (nouvelles lignes, nouveaux couloirs, gros porteurs ...)

Invité : **M. Gérard Bouthier**, Président de l'Association DRAPO  
(DRAPO = Défense des Riverains de l'Aéroport d'Orly)

Remplacé par : **Michel van Hoegaerden**

Vice-Président technique d'AVEVY/DRAPO (AVEVY=Association Vigilance Environnement Vallée de l'Yerres)

Membre titulaire de la Commission Consultative de l'Environnement de Paris-Orly

Membre associé titulaire de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA)

Conseiller technique de l'Union Européenne Contre les Nuisances Aériennes (UECNA)

Conseiller-expert de l'Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs (UFCNA)

Accompagné par : **Didier Serre**

Administrateur Pole réseau –associations

Les propriétaires et membres de l'ASA du Plateau de la Hacquinière se sont réunis pour s'informer sur les conséquences, en termes de nuisances sonores aériennes et pollution, des développements de l'aéroport d'Orly en invitant l'association DRAPO.

La soirée débute par un petit verre et la dégustation de quelques bonnes choses à manger.

### Introduction

Jany Seigné présente l'Association Syndicale Autorisée du Lotissement du Plateau de la Hacquinière dont les 168 colotits habitent sur les communes de Gif-sur-Yvette et de Bures-sur-Yvette. Il rappelle qu'à la demande de plus en plus pressante de ces derniers qui subissent une nuisance sonore aérienne de plus en plus importante (2 600 survols en 2013 et 6800 en 2016), l'ASA a adhéré à l'association DRAPO. En effet, de nombreux vols pour les Caraïbes, le Portugal, le Maroc nous survolent depuis fin 2013.

Une personne fait remarquer que nous sommes également de plus en plus survolés à basse altitude par des hélicoptères (principalement de l'armée).

Monsieur Van Hoegaerden répond que DRAPO ne défend que les riverains de l'aéroport d'Orly et ne surveille que les avions décollant ou atterrissant à Orly. La région Ile-de-France comporte 24 aéroports et aérodromes et les hélicoptères militaires de la base de Vélizy-Villacoublay cantonnés aux altitudes les plus basses sont très bruyants.

Jany Seigné rappelle également que la mairie de Bures-sur-Yvette a adhéré à DRAPO ce qui n'est pas le cas de la mairie de Gif-sur-Yvette bien que sollicitée par notre bureau.

Nous vous présentons ici un court résumé de la présentation de M. Van Hoegaerden, qui a duré plus d'1h30, ainsi que du débat.

## Présentation de DRAPO

Monsieur Van Hoergaerden décrit les raisons de la création du réseau DRAPO.

En 2001 a été créé AVEVY (Association Vigilance Environnement Vallée de l'Yerres) pour surveiller les trajectoires des avions au niveau du quartier Grosbois à Yerres. Elle s'est développée vers une approche hautement technique et *objective* avec des moyens tels que : radar de poursuite GPS avec enregistrement des trajectoires des 240 000 mouvements annuels, écoute et enregistrement des conversations tour-pilotes, participation au réseau mondial de détection des impacts de foudre, accès à toutes les données météo réservées aux pilotes, etc.

En 2010 elle a décidé de surveiller le ciel de tout le Sud-Francilien sur 10 000 km<sup>2</sup> et de rechercher le soutien des riverains et des municipalités exposées aux nuisances aériennes.

Compte tenu des développements de l'aéroport d'Orly (Jetée Sud : +12 000m<sup>2</sup>, 3ème aérogare : +80 000 m<sup>2</sup> avec embarquements gros porteurs) et des menaces sur sa régulation (250 000 mouvements max par an, couvre feu de 11H30 à 6H00) et sur notre environnement, il est nécessaire de pouvoir réagir médiatiquement, de s'organiser à l'échelle du Sud-Francilien, de coordonner les forces du monde associatif et des élus afin de créer avec tous un puissant contre-lobby. De là est né, en Janvier 2017, le réseau DRAPO, qui s'est doté d'un texte d'engagement, **la charte de l'environnement d'Orly**, et qui s'est chargé de mettre en place une structure, facile à convoquer si urgence, représentative de l'ensemble du secteur associatif et des élus et réunissant toutes les compétences.

Aujourd'hui 32 associations et 43 communes ont adhéré au réseau DRAPO représentant 614 000 riverains mais c'est 1,9 Millions de personnes (212 mairies) qui sont exposées aux nuisances aériennes de l'aéroport d'Orly.

Une des activités d'AVEVY/DRAPO consiste à surveiller les plus de 230 000 mouvements annuels (décollages et atterrissages d'Orly) pour vérifier que les pilotes et leurs compagnies respectent les réglementations environnementales (VPE : Volume de Protection Environnementale, Couvre feu : 11H30-6H00, Plafond,...) et signaler les abus de certains pilotes à la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) et à l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA) seule habilitée à appliquer des sanctions aux compagnies aériennes (amendes : 20 000€ vol domestique, 40 000€ vol international). Le nombre de manquements repérés par AVEVY a été de 1 244 en 2014 et 971 en 2015 soit une baisse de 22%. Les déviations abusives ont baissé de 56% et les dérogations au couvre feu de 87% grâce au moyen et à l'action d'AVEVY.

## Configuration d'Orly et trajectoires

L'aéroport d'Orly est équipé de 3 pistes :

Piste N° 4 orientée Nord-Est/Sud-Ouest qui est principalement utilisée au décollage à l'Ouest par vent d'Ouest et à l'atterrissage par l'Ouest par vent d'Est.

Piste N° 3 orientée Est/Ouest qui est principalement utilisée au décollage à l'Est par vent d'Est et à l'atterrissage à l'Est par vent d'Ouest.

Piste N° 2 orientée Nord/Sud qui est utilisée uniquement pendant les travaux ou incidents sur les deux autres pistes

Autrefois la répartition des décollages était de 60% à l'Ouest et 40% à l'Est mais ces dernières années le taux est supérieur à 65% à l'Ouest et environ 35% à l'Est.

En ce qui concerne notre territoire (Plateau de la Hacquinière), nous sommes de plus en plus survolés (2600 survols en 2013, 6800 en 2016) du fait que :

- Des avions à hélices (ATR 72/42 plus lents) n'ont pas à respecter le VPE et donc virent très tôt à l'Ouest en direction de DREUX.
- De nouvelles lignes ont été créées pour desservir l'Amérique du Nord et l'Europe du

Nord dont les avions virent très rapidement à l'Ouest voir au Nord/Ouest en sortie de VPE.

- De nouvelles instructions du contrôle aérien depuis fin 2013 ont évolué en trajectoires dites "directes"

Les avions pour les Caraïbes, le Portugal, le Maroc qui viraient autrefois à la hauteur de Bonnelles vers Dreux puis viraient au Sud/Ouest après Dreux ou L'Aigle virent aujourd'hui en sortie de VPE vers Dreux et donc nous survolent ou survolent Gometz-le-Chatel puis Chevry. Certains survolent toute la vallée de Chevreuse dont le PNR de la Haute Vallée de Chevreuse.

Une personne demande si le PNR de la Haute Vallée de Chevreuse pourrait intervenir pour limiter le survol de son territoire. Il lui est répondu que le rôle du PNR est limité à la sauvegarde du patrimoine et de l'environnement au sol et que de toute manière il n'a aucun pouvoir de sanction.

Monsieur Van Hoegaerden nous a promis de regarder de près ces nouvelles instructions concernant les « directs » et d'écrire à Alain Bourgin de l'Aviation Civile pour avoir des explications .

### **Les menaces à l'horizon 2020**

Suppressions du nombre maximal de Créneaux Horaires Autorisés (CHA)

Suppression du couvre-feu : solution séduisante pour augmenter la capacité

Substituer le plafond en CHA par un plafond de bruit (quota)

(En effet comme les avions modernes font un peu moins de bruit que les anciens, jusqu'à moins 3dB<sup>1</sup>, il serait possible d'en faire voler plus en même temps sans augmenter le bruit moyen)

Aéroports de Paris (ADP) a commencé et prévoit des travaux sur la plateforme jusqu'en 2020

Le Contrat de Régulation Économique (CRE) d'ADP 2016-2020 prévoit une augmentation du pourcentage de gros porteurs.

Le président de l'ACNUSA préfère le développement aérien à la santé des riverains

Le fonctionnement de la Commission des Sanctions ACNUSA est inadéquat

Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes (TNSA) : le budget d'insonorisation des bâtiments diminue mais la demande croît

### **Conclusion**

Face à ces nuisances aériennes (bruit et pollution) de plus en plus importantes sur notre territoire, nous devons nous mobiliser contre les développements insensés de l'aéroport d'Orly en pleine ville et lutter contre la dérégulation qui nuit très fortement à notre santé et à notre patrimoine (**chaque élévation du bruit de 1 db se traduit par une dépréciation du bien de 1%**).

Nous devons par tous nos moyens (courrier, réunion, association, vote aux élections locales, manifestation...) sensibiliser les maires à ce problème de santé publique.

<sup>1</sup> Le décibel est l'unité de mesure de l'intensité du son. Le dB A (ou dB acoustique) relativise la sensation d'intensité par rapport à l'oreille humaine. Or, il se trouve que celle-ci ignore les additions au sens arithmétique du terme et tempère l'accumulation sonore en fonction d'une progression logarithmique.

Ainsi, alors qu'une voiture passant dans la rue produit un bruit de 60 db, si deux voitures passent en même temps, on ne mesurera alors qu'une augmentation du bruit de 3 dB.