

Enquête publique relative au projet de Schéma directeur de la région Île-de-France – Environnemental (SDRIF-E)

<https://www.registre-numerique.fr/sdrif-e/voir-avis/ed5b88f8-8aef-4554-bd10-5f9db64bf308>

Francis Beaulaton - Les Clayes-Sous-Bois - 15/03/2024
15h48 - Registre numérique

Cette contribution traite du trafic aérien et des nuisances induites pour de nombreux habitants de la région Île-de-France.

> Préambule :

Le chapitre 5.5 du SDRIF-E entend Assurer la fonctionnalité des places aéroportuaires et rappelle : “... Ces zones doivent concilier trafic aérien et développement des activités en leur sein avec l’objectif de réduction de leur impact environnemental.”

Les orientations réglementaires OR146 et OR147 précisent :

OR146 ”La réduction des nuisances et pollutions induites par l’activité aéroportuaire doit être recherchée. Les mesures de protection des riverains vis-à-vis du bruit doivent être renforcées, notamment la nuit.”

OR147 “ La construction de logements et l’augmentation de population dans les zones soumises aux nuisances définies par les plans d’exposition au bruit des aéroports doivent être maîtrisées. Les projets d’aménagement dans les tissus urbains doivent favoriser la réduction de l’exposition de la population aux nuisances aéroportuaires.”

> Constat :

La France est le 2^o pays qui compte les plus d’aérodromes (après les USA). Le département des Yvelines en compte sept (Toussus-le-Noble, Saint-Cyr-l’École, Chavenay -Villepreux, Base Aérienne de Vélizy - Villacoublay, Mantes - Chérence, Les Mureaux, Beynes -Thiverval). Le trafic cumulé généré par ces aérodromes dépasse de très loin celui de l’aéroport d’Orly et impacte négativement la qualité de vie de plusieurs dizaines de milliers d’habitants des Yvelines.

Les nuisances induites par ces plateformes sont majoritairement provoquées par les activités de l’aviation légère (loisirs, écoles, ...) et par les activités hélicoptéristes et les vols IFR (Vols aux Instruments). La grande majorité des aéronefs de cette flotte de conception ancienne consomme goulûment du carburant plombé AvGas 100LL (par exemple un avion Piper PA-28 d’une puissance de 160 ch consomme environ 30 litres de carburant / heure à la vitesse de 230 km/h).

Les plages horaires autorisées pour les vols de ces aéronefs

sont très étendues : elles commencent une demi-heure avant le lever du soleil et se terminent une demi-heure après le coucher du soleil.

De nombreuses associations de riverains d'aéroports et aérodromes se battent depuis de nombreuses années au sein des CCE - Commissions Consultatives pour l'Environnement - pour faire appliquer des mesures de régulation du trafic aérien afin de faire diminuer les nuisances subies (bruit, gaz à effet de serre, particules fines, ...), dans la plupart des cas sans avancées significatives.

Les PEB - plans d'exposition au bruit - de certains aérodromes sont obsolètes ; ils ne reflètent pas l'ampleur réelle des zones d'habitation impactées du fait d'indicateurs acoustiques erronés, d'hypothèses d'évolution du trafic aérien local peu fiables, de l'accroissement actuel et à venir des zones urbanisées... De plus, ces PEB pérennisent de facto l'activité des aérodromes sans contreparties et ne fixent pas d'objectifs de diminution et de régulation du trafic et donc des nuisances subies par les riverains.

Les nuisances provoquées par les activités cumulées des aéroports Roissy - Charles de Gaulle et Orly et des aérodromes locaux franciliens ne sont jamais considérées de façon globale.

Chaque année, plusieurs accidents dramatiques affectent l'aviation légère en France, impliquant des aéronefs qui finissent leur chute quelquefois à proximité immédiate de

villes ou de villages. Ainsi en décembre 2023, un avion de loisir s'est posé en catastrophe en plein cœur de Villejuif dans une zone très fortement urbanisée.

> Nos demandes :

Afin d'améliorer la qualité de vie des riverains, les associations agissant sur les différentes plateformes aéroportuaires réclament de façon répétée et cohérente la mise en place de mesures très simples :

- restriction réglementée et planifiée du trafic aérien (tenant compte de la saisonnalité de l'activité),
- diminution du nombre annuel de mouvements,
- autorisation de vol subordonnée aux caractéristiques acoustiques de l'aéronef (catégorie Calipso A+ à privilégier) selon les plages horaires,
- suppression des activités de voltige aérienne au-dessus des zones fortement urbanisées,
- aménagement de vraies plages de silence (respectant ainsi la volonté légitime de repos des habitants en fin de semaine).

> Notre conclusion :

Les orientations réglementaires OR146 et OR147 décrites ci-dessus sont trop peu précises et trop peu contraignantes. Elles

ne nous semblent malheureusement pas apporter de garanties de diminution significative des nuisances aériennes subies par les centaines de milliers d'habitants des zones impactées (aéroports et aérodromes).

ADECNA - Association de Défense Contre les Nuisances Aériennes (aérodromes de Chavenay - Villepreux et Saint-Cyr-l'École)

contact@adecnap.fr

www.adecna.fr