

Etréchy

ensemble et solidaires

Préfecture de l'Essonne
Mr E. CHAUSSEBOURG, commissaire enquêteur
Direction de la Coordination Interministérielle
Bur. de l'environnement et du développement durable
Boulevard de France
91010 EVRY

Étréchy, le 10 décembre 2009

Monsieur,

L'association Étréchy Ensemble et Solidaire que je préside (et dont est issue la liste de candidats du même nom aux dernières élections municipales à Étréchy qui a recueilli 1198 suffrages, soit 41,8%) tient à vous exprimer son point de vue sur l'enquête publique de modification des couloirs aériens pour l'aéroport d'Orly en configuration face à l'est.

En préalable, nous regrettons l'absence totale de concertation avec les élus et citoyens concernés et dénonçons le mépris dont fait preuve la DGAC en agissant de la sorte et en soumettant directement à enquête publique ses projets. C'est une conception singulière de la démocratie.

Sur le fond, il est évident qu'un couloir aérien est une source de nuisances pour les habitants survolés et c'est une des raisons pour lesquelles toute création ou modification doit être soumise à enquête publique. Nous pensons qu'**un couloir aérien doit être considéré comme une infrastructure**, comparable à une autoroute ou une voie de chemin de fer. C'est d'ailleurs le point de vue de la très officielle ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires) qui a justifié l'adoption d'un nouvel indice (Lden) en 2004 par, outre la recherche d'une harmonisation européenne, "*une mesure des nuisances sonores qui facilite les comparaisons avec les autres modes de transport (trafic routier, ferroviaire)*". L'existence de ces infrastructures est déterminante pour les habitants qui choisissent le lieu où ils s'installent ou ne veulent pas s'installer. Sans omettre la **dévaluation du patrimoine immobilier** qui se trouve impacté par les nuisances. Une étude publiée en décembre 2005 par un groupe de chercheurs de l'Université Paris XII de Créteil fait apparaître que les 9 communes survolées et étudiées ont vu le prix de l'immobilier progresser beaucoup moins vite entre 1996 et 2005 par rapport à l'ensemble de l'Ile de France (prix en hausse de 28% en 10 ans contre 70% ailleurs). **Le tracé d'un couloir aérien doit donc être figé** et aussi peu déplaçable que celui d'une autre infrastructure de communication, ce qui n'interdit pas bien

au contraire de toujours chercher à réduire les nuisances. La dernière évolution très importante des couloirs aériens ne date que du 23/03/2002. On ne peut pas changer à tout bout de champ ces infrastructures, sauf à mépriser les citoyens.

Par ailleurs, la plage horaire d'activité de l'aéroport d'Orly n'a cessé de s'accroître depuis trente ans et les horaires d'activité d'Orly sont tels qu'ils n'offrent pas 8 heures de tranquillité. Et encore, durant la plage de fermeture, les avions de La Poste ou le trafic de Villacoublay sont bien autorisés par dérogation. L'ACNUSA détermine trois plages horaires dans une journée, dont la soirée, de 18h00 à 22h00 qu'elle pondère par une pénalisation de 5 décibels, et la nuit de 22h00 à 06h00 qu'elle pénalise de 10 décibels. Nous n'avons vu aucune prise en compte de ces standards de l'ACNUSA (pénalisation selon l'horaire) dans le dossier présenté à enquête, et nous considérons que **cette lacune atteint la crédibilité et le sérieux du dossier présenté.**

Le dossier d'enquête publique situe la démarche de la DGAC dans le cadre du Grenelle de l'environnement. **L'appréciation des nuisances sonores avec le nouveau tracé est très sous-estimée** car le nombre d'habitants qui seront concernés ne correspond pas à la réalité. La modification du tracé du couloir aérien est selon la DGAC entièrement justifiée par une approche comptable du nombre de personnes concernées. Il n'est pas indiqué dans le dossier soumis à enquête, quelle méthode d'estimation de la population concernée a été retenue (proportionnelle à la surface de la zone de bruit, du bâti, ou du bâti en tenant compte des étages, ni quelle base est utilisée (INSEE ou plutôt IAURIF considérée comme plus représentative par l'ACNUSA), en sachant que les résultats peuvent être très différents. Tout le travail de comptage se fait sur des bases théoriques et idéalisées comme s'il y avait toujours un respect absolu des trajectoires et avec des limites au décibel près. On sait bien qu'il y a des non respect de procédures et la population réellement impactée sera toujours supérieure aux estimations théoriques. **Il n'est pas sérieux de présenter un dossier dont la seule raison d'être est un décompte de population et de ne rien indiquer sur les méthodes et références retenues.**

Les allongements de trajectoires engendreront des **consommations de carburant supplémentaires**, en contradiction totale avec un objectif majeur du Grenelle de l'environnement et qui est la diminution des émissions de gaz à effet de serre.

En définitive, nous contestons formellement que ce dossier fasse référence à des objectifs et une démarche dans le cadre du Grenelle de l'environnement. Si c'est véritablement sa seule raison d'être ce projet doit donc être abandonné.

Le dossier présenté ne concerne officiellement que le relèvement de l'altitude dans un couloir existant. Or il s'agit en fait **du déplacement d'un couloir aérien** (à ce propos, Eurocontrol a-t-il été consulté?). La présentation est trompeuse. Les citoyens soumis aux nuisances actuelles croient les voir disparaître avec ce projet alors qu'elles ne seront que légèrement atténuées, et il est trompeur d'en faire un bilan purement comptable.

En synthèse :

Nous dénonçons l'absence totale de concertation avec les élus et la population concernés préalablement à l'enquête publique.

Nous considérons avec l'ACNUSA qu'un couloir aérien est une infrastructure comparable à une autoroute ou une voie de chemin de fer, et qu'en conséquence elle doit être aussi inamovible. La réduction des

nuisances doit être sans cesse recherchée, mais pas par un déplacement du problème des uns vers d'autres.

Nous contestons le décompte des populations potentiellement nouvellement concernées, qui a été largement sous-estimé.

Nous déplorons que les allongements de trajectoires et les accroissements de consommation de carburant ne soient pas pris en compte. Nous contestons donc que le rapport présente la démarche comme s'inscrivant dans le cadre du Grenelle de l'environnement.

Nous déplorons de graves lacunes dans l'information, les méthodes retenues, les bases et standards utilisés, qui atteignent la crédibilité du dossier, la sincérité ou les compétences de leurs auteurs.

En conséquence, nous exigeons l'abandon pur et simple du projet.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Michel GLEYZE
Président