



Trafic aérien : quelles solutions pour demain ?



Si pour beaucoup d'entre vous Ermont est une ville agréable à vivre (voir le sondage IPSOS de mai dernier),

L'augmentation incessante du trafic aérien à l'aéroport voisin de Roissy crée un environnement sonore plus ou moins dérangeant selon les jours (et les nuits)...
Quelles perspectives d'évolution peut-on attendre quant aux nuisances sonores que connaît Ermont aujourd'hui ?

Etat des lieux

Aéroport de Roissy : UN SUCCÈS ANNONCÉ

L'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle, construit par l'établissement public Aéroports de Paris (ADP), a "ouvert ses pistes" en 1974. Depuis, en trente ans, il a connu un développement considérable : c'est aujourd'hui la 1^{ère} plate-forme logistique en Europe et un levier puissant pour l'économie et l'emploi. 80 % du fret (transport de marchandises) tout cargo y atterrit, le transport aérien y a augmenté de 223 % en 28 ans et pourrait doubler d'ici 2015 !

Si l'aéroport de Roissy est une réussite, technique et économique, indéniable, il n'est pas sans entraîner des conséquences sur les populations vivant à sa proximité. Au départ relativement peu développé, le trafic est aujourd'hui intense, au rythme d'un avion toutes les minutes dans les moments les plus denses et on estime ainsi à 500 000 le nombre de Franciliens qui subissent les nuisances sonores générées par l'aéroport. Selon un rapport de la commission parlementaire, deux millions de personnes et 864 communes sont concernées par les survols en Ile-de-France.



L'aéroport de Roissy en quelques chiffres (2000-2001) :



Près de 50 millions de passagers utilisent chaque année l'aéroport de Roissy.

- 8^{ème} au monde pour le trafic passagers : 48 millions/an ;
- environ 1 500 mouvements et 150 000 passagers par jour ;
- superficie : 3 200 ha (le tiers de la surface de Paris intra-muros) ;
- 4 pistes, 3 aérogares, 7 terminaux, 1 zone de fret ;
- 1 centre d'interconnexions TGV-RER-Aéroport ;
- 1 décollage ou 1 atterrissage en moyenne toutes les minutes ;
- plus de 300 compagnies fréquentent l'aéroport de Roissy ;
- plus de 75 000 emplois.



LA SITUATION à Ermont

Définies comme l'ensemble des facteurs de la vie urbaine ou industrielle qui constituent une gêne, un préjudice ou un danger pour la santé et pour l'environnement, les nuisances liées à la proximité de l'aéroport de Roissy consistent essentiellement en une pollution, sonore et atmosphérique. Si d'autres villes, plus proches de l'aéroport, ressentent de manière encore plus intense ces désagréments, Ermont, de par sa situation géographique et selon la position des vents, subit également ces conséquences : à l'atterrissage, avec le système ILS, qui est un système de guidage, quasiment 100 % des avions survolent Ermont pour rejoindre ce système.

Dans les années 80, des associations, des collectifs de riverains se sont formés pour protester contre l'évolution exponentielle de l'aéroport, comme l'APELNA, (Association des Communes Ile de France pour la Protection de l'Environnement et la Limitation des Nuisances Aériennes) ou l'ADVOCNAR (Association de Défense Contre les Nuisances Aériennes), qui compte aujourd'hui plusieurs milliers d'adhérents. La commune d'Ermont, et maintenant la communauté de communes Val-et-Forêt, soutiennent les actions que

ces associations mènent depuis des années. Même si des progrès ont été réalisés, la situation est encore loin d'être réglée.

Le plus alarmant est que l'aéroport de Roissy est encore, selon un rapport de la Cour des Comptes, sous-utilisé et que le trafic est donc amené à se développer : d'ici 2012-2015, on peut attendre entre 90 et 100 millions de passagers par an (contre 34 millions en 1986).

QUELLES nuisances ?

Il est maintenant prouvé que le bruit, au-delà d'un certain seuil, est néfaste pour la santé. Le trafic aérien provoque un niveau sonore pouvant aller jusqu'à 75 décibels (dB). Cela peut provoquer des fatigues chroniques, des problèmes cardiaques dus au stress, voire des retards du développement intellectuel chez l'enfant.

Les nuisances nocturnes sont les plus préjudiciables pour la population. Les conséquences de vols de nuit sur le sommeil sont bien connues : difficultés d'endormissement, réveils précoces, diminution de la durée de sommeil réparateur. Sur les quelque 523 000 mouvements d'avions



enregistrés chaque année à Roissy, 58 000 ont lieu la nuit entre 22 heures et 6 heures du matin, soit 11 % du trafic.

Selon les normes admises par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), le volume sonore pour un sommeil de qualité ne doit pas dépasser 35dB. Au-delà de 45dB, le sommeil est perturbé. L'ADVOCNAR a effectué, à l'aide d'un sonomètre, des mesures de nuisances sonores dans cinq communes (Argenteuil, Gonesse, Saint-Prix, Sannois et Ermont) : dans la nuit du 9 décembre 2002, dans un pavillon d'Ermont correctement isolé et muni de vitre double-vitrage, il a été constaté 59 passages dont 28 au-dessus de 45 dB !

Autre aspect des nuisances aériennes : la pollution atmosphérique, même si elle est moins facile à prouver. Ce facteur provoque lui aussi des effets indéniables sur l'organisme (asthme, bronchites chroniques). Et si au niveau planétaire, la navigation aérienne contribue aux phénomènes d'effet de serre et de destruction de la couche d'ozone, elle entraîne aussi un phénomène de pollution locale et régionale.

Perspectives d'avenir

Le projet d'un 3^{ème} aéroport : ABANDONNÉ ?

Dès 1996, pour faire face à l'accroissement du trafic, le projet d'un 3^{ème} aéroport avait été avancé afin de désengorger Roissy. Le site de Beauvilliers avait été choisi puis abandonné, de même que le site de Chaumes, en Picardie, en 2001.

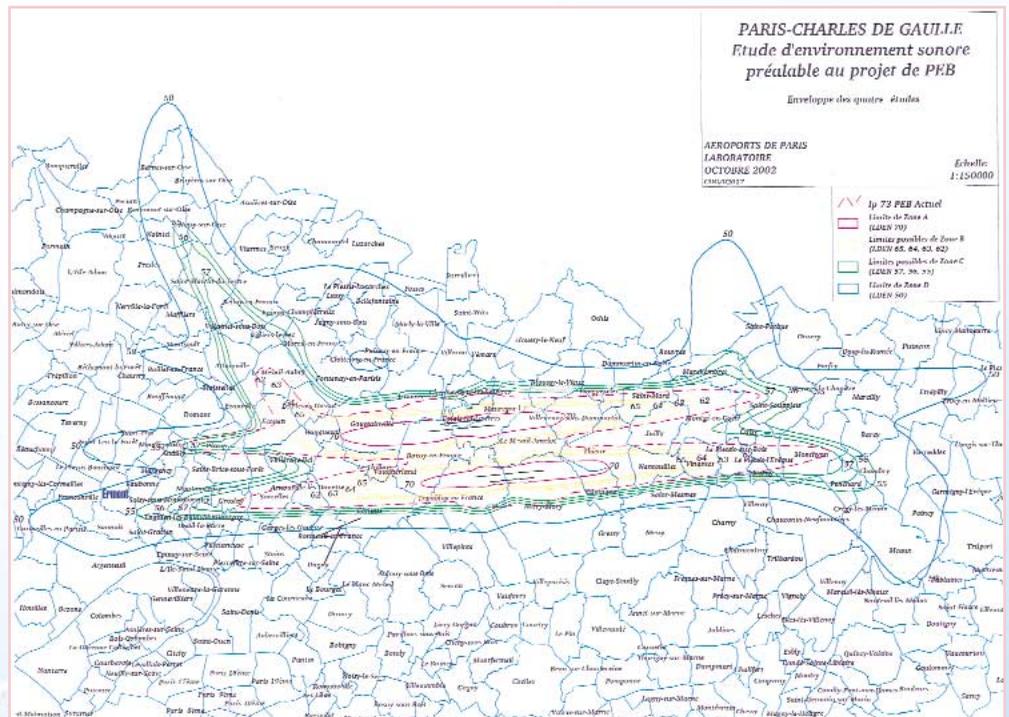
Aujourd'hui, la situation semble au point mort et même si la décision était prise cette année, la construction prendrait entre 10 et 15 ans, ce qui ne permettrait pas d'absorber l'explosion du trafic aérien prévue à Roissy d'ici-là...

Vatry : SOLUTION DE LA DERNIÈRE CHANCE ?

Vatry est un aéroport situé en Champagne, à 25 km de Chalon. Il avait été créé au moment de la seconde guerre mondiale, puis abandonné. Il y a quelques années, les élus locaux ont pris la décision, pour redynamiser la région, de le remettre en état et de le consacrer au fret.

Plan d'Exposition au Bruit : pourquoi les maires d'Ile de France l'ont rejeté

✈ Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB), établi par ADP, est un document qui définit des zones d'exposition au bruit et d'environnement sonore. **138 communes sont concernées par le PEB, dont 71 dans le Val d'Oise.** Ermont figure dans ce PEB. En définissant ces zones, le PEB définit aussi un Plan de Gêne Sonore (PGS). Il accorde pour la zone prioritaire des crédits pour financer l'isolation phonique des habitations situées dans la zone (équipement en double-vitrage) et régleme la construction dans ces zones. **Le PEB a été rejeté par toutes les communes d'Ile de France, car il "légalise" la situation et pose des mesures très contraignantes en matière de construction et d'aménagement.** Cela équivaut, pour certaines communes, à condamner l'urbanisme pour ne pas entraver le développement des lignes aériennes et à agir sur les effets plutôt que sur la cause.



Le nouveau Plan d'Exposition au Bruit, après révision. Il devrait théoriquement entrer en application en mars 2004.

3 questions à Pierre FEULLASTRE, vice-président de l'association **ADVOCNAR (Association de Défense Contre les Nuisances Aériennes).**



Pouvez-vous nous présenter votre association ?

Elle a été créée en 1983 et est agréée au titre de la protection de l'environnement en Ile de France. L'ADVOCNAR est financée par ses adhérents et par des aides publiques (conseil général du Val d'Oise et subventions communales). Tous ses membres sont bénévoles. Nous avons créé cette association au moment de l'extension de Roissy. Nous ne sommes pas contre le développement de l'aéronautique et du transport aérien, mais il faut un équilibre général. Aller au-delà de la dimension actuelle de Roissy compromettrait les autres dimensions que sont l'environnement et le cadre de vie des riverains.

Quelles sont vos revendications ?

Nous demandons un développement durable de l'aviation civile qui préserve l'environnement, le cadre de vie et la santé des riverains de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle. Notre rôle n'est pas de proposer des solutions, mais il en existe (changement de trajectoires, relevés d'altitude...).

Nous demandons des solutions de moindre nuisance, avec notamment l'arrêt des vols de nuit, la limitation du nombre de mouvements à Roissy, le transfert du fret à Vatry et un 3^{ème} aéroport à plus de 100 km de Paris.

L'instauration d'un couvre-feu entre 22h30 et 6h est une nécessité pour le repos et la santé des populations survolées. Avec 160 mouvements chaque nuit, la situation est intolérable. Le couvre-feu existe à Orly, Roissy ne doit pas faire exception... Nos revendications ont été adressées à M. le Premier ministre, M. le ministre des Transports et Mme la ministre de l'Environnement.

Quels sont les moyens dont vous disposez ?

Nous agissons essentiellement en sensibilisant et informant les populations survolées, en alertant les décideurs, les politiques et les relais d'opinion, en mobilisant les citoyens et les élus locaux lors d'actions de protestation et en agissant au sein des instances publiques impliquées dans la défense de l'environnement. Nous siégeons dans de nombreuses commissions et instances où les nuisances aériennes sont débattues. Notre objectif : soumettre des solutions constructives et tisser un réseau de coopération au sein de l'Etat.

**En collaboration avec les élus,
l'ADVOCNAR prévoit
d'organiser une action en
novembre regroupant toutes
les associations et les
populations concernées.**



Pour contacter l'association :
ADVOCNAR

Association de Défense Contre les Nuisances Aériennes
BP 54 – 95210 Saint-Gratien
01 39 89 91 99
advocnar@free.fr
<http://advocnar.free.fr>



Le 24 mai dernier, l'ADVOCNAR a organisé une visite du site de Vatry avec des élus valdoisiens, dont M. Portelli. Cet aéroport représente une solution possible, mais qui n'a toujours pas été adoptée.

Cet aéroport a été inauguré en mars 2000. Il s'agit d'une plate-forme aux normes internationales et possédant une piste de 3 860 mètres (l'une des plus longues de France). Dans le total respect de critères de choix environnementaux (acte de décentralisation dans une zone à faible densité de population), Vatry comporte des avantages immédiats pour le fret et les charters. Le site de Vatry offre également des opportunités de moyen terme (possibilité d'une deuxième piste et transfert SNCF vers la gare de l'Est en 35 minutes) et un excellent réseau de raccordement (une ligne de chemin de fer, deux autoroutes et le TGV Est d'ici 2006-2007).

Les pouvoirs publics de la région sont favorables au développement de cet aéroport qui, lui, ne pénaliserait pas de population (7 habitants au km², contre des dizaines de milliers en Ile de France).

Une solution pour temporiser le développement de Roissy et assurer la sérénité des riverains serait donc de transférer une partie du fret qui passe par Roissy sur Vatry. Mais l'aéroport marnais ne saurait être à lui seul le 3^{ème} aéroport, seulement une partie de la solution qui a l'avantage d'être déjà en place. Mais encore faut-il que chaque partie en cause soit prête à faire des efforts ; ADP n'est peut-être pas prête à lâcher du terrain sur la sorte de "monopole" dont bénéficie Roissy à l'heure actuelle. Depuis son inauguration en mars 2000, l'aéroport de Vatry gère 7 000 tonnes de fret (chiffres 2002) contre 1,6 million à Roissy...