JOURNAL N°23 MARS 2017

Les Brèves d'OYE 349

Sommaire:

-Edito du Président (p. 1)

-Plan de protection de l'atmosphère : le changement c'est maintenant (p. 2)

- Charte de protection des riverains de l'aéroport d'Orly (p.3)

-Attendez-vous à savoir - Point positif sur l'aide à l'insonorisation - Une station de mesure Bruiparif à Sucy (p. 4)

ASSEMBLEE GENERALE

Vendredi 3mars à 20H00

Ecole des BRUYERES Boulevard de la Liberté SUCY EN BRIE

SITE INTERNET www.OYE349.com

L'association travaille depuis 18 ans pour que chacun d'entre vous, riverains de l'aéroport d'Orly, puisse vivre dans un environnement apaisé. Vous allez me dire que c'est un peu raté, et pourtant ce n'est pas faute de se démener comme des diables.

Nos villes, Sucy en Brie, Boissy Saint Léger, Limeil-Brévannes, Marolles en Brie, et bien d'autres du Val de Marne, sont survolées 365 jours par an et 17 heures 30 par jour. Mais tout cela vous le savez déjà. Nombre de riverains se résignent, certain désespèrent et déménagent. Enfin, il reste des combattants au sein de l'association OYE.

Mais nous ne sommes pas seuls. Les associations du sud francilien sont réunies dans un collectif d'associations, Alerte Nuisances Aériennes, que je préside également. L'association AVEVY a crée un réseau du nom de DRAPO, composé d'associations, d'élus, et de diverses personnes survolées. La Convergence Associative regroupe 174 associations de toute l'Ile de France concernées par les nuisances aériennes , la protection de l'environnement et du cadre de vie. Enfin l'association nationale Union Française Contre les Nuisances Aériennes, qui nous soutient…

L'association OYE est partie prenante dans toutes ces associations. C'est donc un rapport de force que nous avons mis en place, mais sans l'aide d'un maximum d'adhérents pour nous soutenir et des élus pour nous épauler, nous ne pèserons pas lourd face aux décideurs : Gouvernement, Direction Générale de l'Aviation Civile, Aéroports De Paris, qui ne raisonnent qu'en termes de développement économique, oubliant ou occultant complètement le volet environnemental et abandonnant complètement les riverains à leur triste sort.

Il va sans dire que si quelques-uns d'entre nous baissaient les bras, le lobby aérien ne tarderait pas à récupérer le fruits des énormes investissements (1 milliard 600 millions d'euros) consentis sur la plateforme d'Orly, mettant ainsi à exécution les déclarations souhaitant une augmentation importante du nombre de mouvements aériens.

Les décideurs nous mettent en avant l'argument du développement durable. Nous avons donc cherché la définition de la notion : *développé dans les années 70, le concept de développement durable suppose que l'être humain peut utiliser son environnement pour satisfaire ses besoins, tout en respectant la capacité de celui-ci à satisfaire les besoins des génération avenir ;* ***donc, un développement durable doit être écologiquement viable – économiquement efficace — socialement acceptable et équitable. »***

Nous demandons donc au gouvernement d'en prendre parfaitement conscience. C'est pourquoi, l'ensemble des associations ont lancé une procédure juridique pour contraindre l'Etat à transposer la directive européenne Plan de Prévention du Bruit dans l'Atmosphère 2002/49/CE, accompagné des Elus qui voudront bien soutenir la démarche (cf. article page 2).

Si vous voulez préserver notre environnement, rejoignez-nous, nous avons besoin de votre soutien

Luc OFFENSTEIN Président d'OYE 349

Plan de protection de l'atmosphère : le changement, c'est maintenant !

Au-delà de ses effets sanitaires, la pollution de l'air s'invite de plus en plus souvent dans notre quotidien s'agissant de nos choix et modes de déplacement (particulièrement en voiture), déchainant bien des passions. Certains ronchonneront, d'autres approuveront sans réserve des mesures qui affectent notre vie de tous les jours, mais peu de gens se doutent que ces dernières ne résultent en rien de velléités de politiciens en quête de certificat de bonne conduite écologique.

A vrai dire, bien des mesures appliquées résultent d'un « plan », le plan de protection de l'atmosphère (PPA). Pour faire simple, ce plan constitue un document administratif juridiquement opposable, qui est élaboré pour des zones touchées par la pollution de l'air ou susceptibles de l'être. Ce plan, qui est le résultat d'une concertation réunissant tous les acteurs intéressés par la pollution de l'air, donne lieu à l'approbation de plusieurs mesures d'application. Ces dernières, temporaires ou permanentes, visent à réduire, d'une part, les émissions de polluants à la source, et d'autre part, la pollution de l'air. Le secteur du transport aérien est bien entendu concerné par ce PPA.

Le précédent PPA, approuvé en 2013 après 2 années de travail, est sur le point d'être révisé après consultation des parties prenantes, dont OYE 349, qui représente les riverains de l'aéroport d'Orly. L'association a en effet « de la bouteille » et du répondant sur le sujet de la pollution générée par les « coucous ».

S'agissant des résultats de la concertation, nous pouvons d'ores et déjà constater un parti pris évident : tout le monde devra faire un effort pour réduire ses émissions de polluants, qu'il s'agisse des acteurs du secteur agricole, tertiaire,... Les particuliers ne sont pas en reste, puisqu'ils devront covoiturer autant que possible, utiliser les transports en commun (fonctionnels) quand c'est possible, recourir au vélo pour les courts trajets, et bien d'autres choses encore. Que des mesures de bons sens, mais quid de la contribution du transport aérien ?

Pour ce secteur en particulier, c'est une impression de déjà-vu qui domine. En effet, les mesures retenues pour qualification dans le PPA consistent à limiter les émissions des « APU » (générateurs d'énergie pour les avions au sol), et à favoriser l'utilisation de véhicules et engins de piste moins polluants. Il est également question de diminuer les émissions des aéronefs pendant les phases de roulage au sol, notamment en mettant en place une gestion locale des départs à Paris-Orly et en développant le roulage à un moteur lors des phases d'arrivée.

Il y a bien des choses à faire à ce niveau, mais les associations de défense des riverains regrettent que le périmètre des actions envisagées soit si limité. Ces dernières avaient particulièrement proposé une mesure réglementaire visant au renouvellement accéléré des flottes d'aéronefs, et aussi un plafonnement du trafic aérien en Ile-de-France. Ces mesures n'ont pas été retenues…

Les enjeux ne sont pourtant pas minces. Si les avions n'y sont finalement pas pour grand chose s'agissant des mauvais chiffres de la pollution aux particules (comparativement à d'autres émetteurs), ils émettent des oxydes d'azote, nocifs pour les écosystèmes et la santé humaine. Nous parlons là de plusieurs milliers de tonnes chaque année (l'équivalent d'un périphérique et demi pour les plateformes d'Orly et de Roissy selon Airparif), avec une croissance des émissions, alors que la tendance globale est à la baisse.

En fin de compte, une chose interpelle le lecteur avisé : il s'agit du principe « deux poids, deux mesures » qui prévaut. En effet, alors qu'il est dans l'air du temps d'imposer des mesures contraignantes consistant par exemple à obliger des centaines de milliers d'automobilistes à laisser leur voiture au garage, voire à interdire purement et simplement la circulation de véhicules polluants, nous pouvons nous étonner qu'un régime de même ampleur ne s'impose pas au secteur du transport aérien…

Maxime Andrieux

Charte de Protection des Riverains de l'Aéroport d'Orly

A l'initiative des élus et des associations, une charte a été élaborée pour obtenir l'adhésion d'un maximum d'élus afin de protéger leur population. Voici son contenu :

La plate-forme aéroportuaire d'Orly a été implantée dans un tissu urbain dense (3500 habitants/Km2) qui pré-existait au développement de cet aéroport commercial.

1-Si le Plan de Gêne Sonore comprend 36 communes, soit près de 11000 hectares et 120 000 habitants, ce sont au total près de 500 000 franciliens qui sont impactés par les survols d'avions d'Orly à moins de 3 000 mètres d'altitude.

2-L'activité de la plate-forme d'Orly doit être compatible avec le respect du cadre de vie, de l'environnement, de la santé et de la sécurité des populations riveraines ou survolées.

Afin d'atteindre ces objectifs, l'exploitation de cet aéroport doit impérativement respecter :

3-Le couvre-feu entre 23h30 et 6h00 (décision du 4 août 1968). L'organisation mondiale de la santé recommande 8 heures consécutive de sommeil. A cet égard , une extension de ce couvre-feu devra être étudiée pour obtenir une plage de silence nocturne de 8 heures.

4-La limitation du trafic aérien à 200.000 mouvements d'avions environ par an (arrêté du 6 octobre 1994 et Schéma Directeur de la Région Ile-de-France de 1994) et le rejet de toute limitation fondée sur des quotas d'émissions de bruit du type « Indice Global Mesuré Pondéré ».

5-La limitation du nombre de gros porteurs sur Orly (8,5 % maximum des mouvements, comme inscrit dans le Plan de Gêne Sonore du 28 décembre 2004).

6-L'emploi doit être favorisé à travers un développement économique durable et alternatif au tout aérien du secteur d'Orly.

7-Les communes survolées ont droit au développement équilibré et harmonieux de leur population et l'exploitant de l'aéroport doit pouvoir y contribuer en application de l'article 49 de la loi Grenelle 1.

8-Les ressources du dispositif d'aide à l'insonorisation des logements situés autour de l'aéroport d'Orly doivent être suffisantes pour assurer un traitement des demandes d'aide en moins d'une année et un taux de remboursement de 100%.

9-Compte-tenu de son statut d'aéroport enclavé dans le tissu urbain, l'aéroport d'Orly doit faire l'objet d'une limitation de son trafic en cas de pic prolongé de pollution de l'air, conforment à l'article 181 de la loi sur le Grenelle de l'Environnement .

10-L'aménagement du Grand Paris nécessite de réfléchir à sa déserte aérienne au regard de l'augmentation annoncée du trafic aérien, laquelle ne saurait être supportée par les riverains de l'aéroport d'Orly.

Cette charte a été envoyée à tous les élus concernés par les nuisances de la plateforme d'Orly pour signature.

Quelques chiffres…

Les mouvements totaux de l'aéroport d'Orly en 2016 s'élèvent à **237.571.**

Le record quotidien est battu : **821** mouvements enregistrés le 5 septembre 2016.

Attendez-vous à savoir :

La Directive Européenne 2002/49/CE relative à la gestion et l'évaluation du bruit dans l'environnement a été transposée en droit français par l'obligation d'élaborer des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). Ces plans devaient être élaborés et adoptés au plus tard le 18 juillet 2013 pour les grands aéroports (CDG –Le Bourget et Orly).

A ce jour, les PPBE de CDG et du Bourget ont été élaborés, mais ils ne sont pas conformes et donc pas adoptés. Celui d'Orly a été adopté, mais comporte 2 graves insuffisances, en ce que l'article 572-8 ne comporte aucune disposition visant à évaluer la mise en œuvre et les résultats du plan d'action.

Face au Non-respect de la Directive Européenne 2002/49/CE relative au bruit dans l'environnement pour les aéroports parisiens, l'association OYE a décidé de participer aux actions juridiques menées à l'initiative de l'association ADVOCNAR (représentant les riverains de Roissy-CDG) et fondées sur le non-respect de celle-ci, pour dénoncer l'absence ou l'insuffisance des Plans de Protection du Bruit dans l'Environnement (PPBE) des aéroports Paris-Orly, Paris-Charles-de-Gaulle et Paris-le-Bourget.

L'objectif est de saisir directement le Premier Ministre. La stratégie contentieuse consiste à orienter autant que possible l'action des associations et des collectivités locales concernées vers une saisine directe du Conseil d'Etat, afin de réduire les délais de jugement et les frais de procédure. Il s'agit de réunir le plus grand nombre de collectivités concernées par cette non-application de la Directive, afin de provoquer une réaction du Premier Ministre et de dénoncer avec force la situation de carence de la France auprès des institutions européennes.

Point positif pour l'aide à l'insonorisation

Le financement de l'aide à l'insonorisation est de retour à la fin de l'année 2017. Il ne devrait plus y avoir de dossiers en retard. Cependant, 50 % d'ayants droit pour l'aide à l'insonorisation dans le PGS n'ont pas fait leurs démarches administratives. Nous invitons donc une dernière fois tous les retardataires à déposer leur demande au plus vite. Il serait quand même dommage que notre combat pour obtenir un financement adéquat ne serve pas les riverains.

Le groupe ADP a créé un site Internet dédié à l'aide à l'insonorisation. Celui-ci reprend tous les sujets relatifs à l'aide à l'insonorisation et les étapes de la procédure d'obtention de l'aide. L'adresse du site est la suivante : **https://www.aideinsono.fr/**

Une station de mesure Bruitparif à Sucy

Vous pouvez consulter à tout moment sur le site Internet ***www.rumeur.bruitparis.fr*** des données brutes et analytiques relatives au bruit enregistré par la station de mesure située à Sucy, à la limite de Boissy.

Adhérez à OYE 349

Bulletin à envoyer à : « Association OYE 349 »

30 Chemin du Bois Clary 94370- Sucy-en-Brie

Tel : 01 45 90 85 53 – mail : oye349@wanadoo.fr – site internet : www.oye349.com

NOM : …… **Prénom :** ……

Adresse : …… (joindre un chèque de 14 euros)