

Les Brèves

d'OYE 349



Sommaire :

- **Edito du Président (page 1)**
- **« Cogenair » : vers un nouvel indicateur du niveau de gêne sonore, mais pour quoi faire ? (page 2)**
- **Le PPBE en panne ? (page 3)**
- **Quelques chiffres (page 3)**
- **OYE 349 s'implique dans trois actions en justice (page 4)**

L'association OYE 349 sera en mesure de répondre à vos questions à la prochaine assemblée générale qui se tiendra le 25 juin prochain.

Rendez-vous à l'espace associatif des Bruyères (boulevard de la Liberté).

Dans l'attente de vous accueillir, portez-vous bien !

Bonjour à toutes et tous,

Après 25 ans d'existence de votre association, agrémentés et ponctués de quelques combats et manifestations mémorables, qu'avons-nous obtenu durant ces 25 années ?

Nous avons réussi à contenir le nombre de mouvements, même si celui-ci reste beaucoup trop élevé, particulièrement en période estivale (voir focus). Malgré tout, la limitation en nombre de créneaux horaires est rentrée dans la loi, c'est déjà un garde-fou, car le souhait d'ADP peu après la création de notre association était de monter à 300 000 mouvements.

Après quelques luttes et joutes oratoires, nous avons obtenu 2 agrandissements du plan de gêne sonore avec pour résultat quelques milliers de logements supplémentaires insonorisés. Mais il reste encore plus de 8.000 logements à insonoriser dans le périmètre, sans compter les laissés pour compte victimes de la clause d'antériorité du plan d'exposition au bruit de 1975.

Nous n'avons pas pour l'instant réussi à obtenir une demi-heure supplémentaire de couvre-feu, mais plusieurs procédures juridiques auprès du Conseil d'Etat sont en cours et nous espérons bien obtenir gain de cause. Ce serait une formidable opportunité pour nous riverains (voir article page 4).

Mais tous ces petits pas n'auraient pas été possibles sans l'aide des adhérents à notre association et le soutien des communes de Sucy-en-Brie et de Boissy-Saint-Léger ainsi que du conseil Départemental.

De nombreuses manifestations ont émaillé ces 25 années avec le soutien de toutes les associations d'Ile-de-France : ADVOCNAR, DRAPO, ANA et beaucoup d'autres, ainsi que notre fédération nationale UFCNA. Je citerai également BRUIT-PARIF pour le sérieux de son travail et la rigueur de son analyse incontestable des nuisances sonores que nous subissons. Cette union de tous nous permet d'exercer un contrepouvoir face à un lobby aérien puissant et ravageur.

La période de tumulte que nous vivons pourrait ressembler à celle que nous avons connue pendant le covid, mais force est de constater que le trafic est reparti de plus belle après covid malgré les promesses du lobby de fournir des efforts.

N'oublions pas que l'activité aérienne a un effet délétère sur le climat.

Si nous ne demandons pas l'arrêt du transport aérien, nous prônons une meilleure utilisation de celui-ci, notamment au profit du transport ferré 100 fois moins émetteur de carbone. Déjà plusieurs propositions de loi ont été rédigées sur le sujet mais n'ont jamais abouti. Nous demandons moins d'avions pour une meilleure utilisation, car moins d'avions = moins de bruit.

Arrivés à ce stade, nous ne pouvons que vous inciter à utiliser le transport aérien avec parcimonie.

Je vous souhaite une excellente lecture et vous donne rendez-vous pour notre AG suivie d'une réunion publique ouverte à tous.

Luc OFFENSTEIN Président d'OYE 349

« Cogenair » : vers un nouvel indicateur du niveau de gêne sonore, mais pour quoi faire ?

Depuis le temps que l'on parle du bruit des avions, la plupart d'entre vous affirment que « cela ne s'arrange pas », voire que « cela empire ». Sur le front des nuisances, les discours s'opposent de manière récurrente. Beaucoup critiquent les vols dominicaux, de fin de journée vers des destinations ensoleillées ou encore les « tunnels de décollage/atterrissages » lors des départs en vacances. D'autres s'attachent à la rigueur des chiffres, car oui, ils ne sont pas supposés mentir ! Les indicateurs « Lden », « LAeq » ne sont pas si mauvais que ça... *Silence*. Kezako ? Qu'est-ce donc que ce charabia ? Vous souvenez-vous des courbes et cartes visibles sur le stand de l'association au cours des fêtes des associations ? Eh bien, il en est question. Ce sont ces indicateurs qui calculent en quelque sorte les quantités de bruit découlant du trafic aérien. Le bruit est mesuré en permanence et les valeurs des indicateurs sont censées mettre en évidence les niveaux de gêne sonore. Ils revêtent une importance particulière, dans la mesure où les recommandations et réglementations tendant à la réduction de l'empreinte sonore en dépendent. A titre d'exemple, la définition du plan de gêne sonore dépend des valeurs de l'indicateur Lden. Rien de neutre donc !

Et pourtant, il y a des angles morts. En effet, plusieurs études démontrent que les bruits « avec composante événementielle » sont bien plus nocifs pour la santé que les bruits que l'on pourrait qualifier de « continus ». En d'autres termes, plus nous entendons un bruit souvent, plus c'est fatigant... Nous avons déjà pu mettre en évidence dans ces colonnes que les « pics » de bruit, notamment rapprochés, ont des effets biologiques non négligeables (conséquences sur le rythme cardiaque, ainsi que le sommeil, notamment). S'agissant du trafic aérien, le nombre de survols, leur répétitivité, les caractéristiques du bruit en découlant sont autant d'éléments qui méritent d'être évalués de manière fine. C'est là que le bât blesse... Il existe bien des indicateurs permettant de produire des données en la matière, mais ils sont imparfaits. A titre d'exemple, l'indicateur NAX est « évènementiel ». Il permet de mesurer le nombre d'évènements (pics) dépassant un certain niveau de bruit, mais ne permet pas de mesurer finement les niveaux de gêne subie par les riverains, dans le contexte du survol des populations par des avions moins bruyants, mais plus nombreux. C'est le fameux effet de seuil, problématique dans de nombreux domaines.

Au vu de cet état de fait, l'association Bruitparif ne pouvait pas rester les bras ballants. Afin d'améliorer les outils d'évaluation du bruit lié au trafic aérien, une étude de faisabilité a été initiée au premier semestre de l'année 2025 dans l'optique de coconstruire un nouvel indicateur mesurant la gêne liée au bruit perçu par les riverains, intégrant une gamme étendue de paramètres (compteur d'évènements sonores à points de type « Noise Point Counter »). Il s'agit de l'étude « Cogenair ». Bien entendu, la démarche est complexe et s'appuie sur la collaboration d'un panel d'habitants résidant dans des zones potentiellement survolées par les avions. C'est bien sûr le cas de la zone située autour de la station de mesure de bruit du Bois-Clary (quartier des Bruyères de Sucey), pour laquelle 30 personnes ont participé à une enquête approfondie se déroulant en plusieurs phases. Une enquête de terrain minutieuse a permis aux équipes de Bruitparif de questionner ces derniers sur leurs perceptions des nuisances, mais également de les associer à une démarche d'évaluation quotidienne, par l'intermédiaire d'outils de mesure (appareils portatifs de mesure, dispositifs de notation dans le cadre de sessions collectives d'évaluation). Les données recueillies ont été rapprochées avec les mesures de bruit issues de la station de mesure de bruit du Bois-Clary, afin de réaliser un décompte du nombre de pics de bruit en appliquant une pondération pour chaque pic en fonction du niveau de gêne évalué. Bien entendu, en fonction du moment de mesure du pic (jour, soir, nuit, jour ouvrable, week-end...), le niveau de gêne associé n'est pas le même. C'est bien l'intérêt de l'étude, tout un programme !

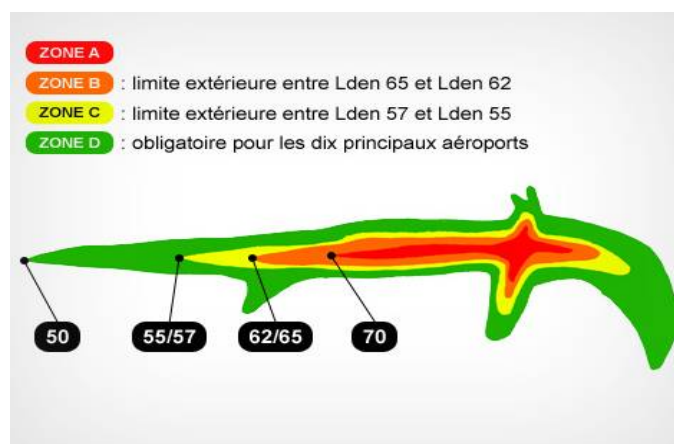


Schéma représentatif d'un PEB en zones (source : www.acnusa.fr)

(Suite de l'article à la page suivante)

Quid de la suite ? La première étape pour Bruitparif consistera bien entendu à valider l'intérêt et la pertinence d'un compteur d'évènements sonores à points. Dans un second temps, une méthode de calcul des valeurs d'indicateur devra être proposée (paramètres, coefficients de pondération), ce qui n'est pas simple, vous vous en doutez. En tout état de cause, les habitants et a fortiori les associations de défense des riverains, seront pleinement impliqués dans le cadre de l'élaboration et l'évaluation du nouvel indicateur. Il reste du chemin à parcourir, mais les chiffres pourraient peut-être parler différemment à l'avenir...

Maxime Andrieux

Le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) en panne ?

Après les 3 premiers PPBE qui se sont révélés catastrophiques pour les riverains, la direction générale de l'aviation civile nous demande de travailler sur un nouveau PPBE qui devait être notifié au plus tard en septembre 2024 !!!! cherchez l'erreur.

Pour établir ce nouveau PPBE, la DGAC nous propose des cartes stratégiques de bruit basées sur des hypothèses de trafic et de renouvellement de flottes, mais surtout pas sur un plafonnement du trafic qui reste la seule possibilité de réduire l'impact sanitaire du bruit.

Quelques chiffres...

Comparaison trafic mini / maxi à Orly <i>* sur 17h30 d'ouverture de l'aéroport</i>		Trafic hiver <i>Janvier 2025</i>	Trafic été <i>Août 2025</i>
Trafic total Orly	Nbre de mouvements sur le mois	14 275	20 976
	Moyenne par jour	460	675
	Fréquence moyenne *	1 avion toutes les 2 mn 15	Un avion toutes les 1 mn 30
Trafic à l'est d'Orly (Sucy, Boissy ...)	Moyenne par jour	230	338
	Fréquence moyenne *	1 avion toutes les 4 mn 30	1 avion toutes les 3 mn
	Trafic maximal sur une journée d'été	-	400
	Fréquence maximale moyenne sur la plus forte journée *	-	1 avion toutes les 2 mn 30
	Fréquence maximale sur certaines périodes de la journée *	-	1 avion toutes les 1 mn 30

À l'aéroport d'Orly, le trafic varie beaucoup entre les mois d'hiver et d'été.

Pour nous riverains de l'est de la plateforme, c'est en hiver un avion toutes les 4 minutes 30 (moyenne sur 17h30 d'ouverture de l'aéroport). Mais pour l'été, au moment où nous pourrions profiter de nos jardins et de nos terrasses, c'est un avion toutes les 2 minutes 30 et même de très longues périodes pendant lesquelles les avions se suivent à la cadence d'1 minute 30.

OYE 349 s'implique dans trois actions en justice.

Afin de faire valoir le droits des populations survolées et d'obtenir une meilleure application du droit européen en matière de réduction du bruit aérien et d'amélioration de la qualité de l'air aux abords des aéroports franciliens, OYE 349 s'est portée requérante dans trois actions juridiques.

Recours collectif visant à l'application des indicateurs de santé préconisés par l'OMS pour la prise en compte du bruit aérien

La Directive UE 598/2014 demande que soit évalué le nombre de personnes exposées à une forte gêne ou à de fortes perturbations du sommeil du fait du bruit aérien et d'utiliser à cette fin les valeurs-guides de l'OMS 2018. La France utilise des valeurs-limites qui minimisent le périmètre d'impact sanitaire du bruit aérien, en particulier lors de l'élaboration des cartes stratégiques de bruit (CSB) et des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). Elle empêche de ce fait toute une partie de la population de bénéficier des mesures appropriées pour réduire la pollution sonore : mesures préventives et mesures de réduction.

Avec l'UFCNA et 17 autres associations, OYE 349 a participé à ce recours lancé le 4 avril 2025 avec Me Leguevaques. Si la décision du Conseil d'Etat du 9 avril 2026 n'est pas favorable aux associations, ce recours a remis sur le devant de la scène la nécessité de réduire les impacts sanitaires liés au trafic aérien.

Recours en annulation du Plan de Protection de l'Atmosphère Ile-de-France 2022-2030

Le nouveau plan pour la qualité de l'air en Ile-de-France (PPA-IDF), signé début 2025, sera insuffisant au regard des nouveaux objectifs 2030 adoptés par l'UE pour protéger notre santé.

Le transport aérien, 2^e pollueur de la région aux oxydes d'azote, a augmenté ses émissions de 18 % entre 2005 et 2019, et verrait ses émissions croître encore de 9 % d'ici 2030 !

OYE 349 et une vingtaine d'associations ont déposé le 30 juillet 2025 avec Me Louis Cofflard un recours pour obtenir l'annulation du plan et une nouvelle version plus efficace dans laquelle le transport aérien prendrait enfin sa part à la réduction des émissions.

Recours en annulation de l'arrêté ministériel du 4 juillet 2025 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Paris-Orly

L'arrêté est contesté par les élus et de nombreuses associations franciliennes dont OYE 349 car :

- Il ne respecte pas l'objectif de réduire le bruit de 6 dB la nuit, pourtant inscrit au PPBE 2018-2023 d'Orly et signé par les préfets.
- Il vient modifier les conditions d'encadrement du couvre-feu actuel (23h30-6h) au risque d'écourter encore la nuit des riverains.
- Il n'apporte pas les moyens nécessaires à la protection de la santé et du sommeil des riverains.
- Le règlement UE 598/2014 prévoit de réduire le bruit la nuit et également le jour. Or l'étude (EIAE) réalisée à Orly ne porte que sur la réduction du bruit la nuit alors que le bruit en journée avait également augmenté malgré le plan d'action du PPBE.

L'objectif est d'obtenir des mesures plus efficaces pour réduire l'impact sanitaire du bruit aérien à Orly de jour comme de nuit, avec un plafonnement à la baisse du trafic à 200 000 mouvements et un couvre-feu étendu.

Le recours devant le Conseil d'Etat a été lancé le 5 septembre 2025 avec le concours de Me Julien Bayou.

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)