



LRAR

Le 30 juillet 2021

Madame Barbara POMPILI
Ministre de la Transition écologique
Hôtel de Roquelaure
246 boulevard Saint Germain
75007 PARIS

OBJET : pollutions liées aux activités aéronautiques de l'aérodrome de Toussus-le-Noble

Madame la Ministre,

L'Alliance Associative, collectif d'associations riveraines de l'aérodrome de Toussus-le-Noble, souhaite s'adresser au ministre de la Transition écologique que vous incarnez,

- Pour vous exposer les problèmes environnementaux et de nuisances auxquels les riverains d'aérodromes d'aviation légère, d'hélicoptères et d'aviation d'affaires sont exposés.
- Pour vous rappeler nos courriers des 25/09/20 et 27/11/2020 (cf. pj 1) restés sans réponse, probablement à la suite d'une réorientation de leurs destinations originelles vers votre Ministre délégué chargé des transports et la voie sans retour de la DGAC.
- Pour vous informer des dernières mesures présentées et votées lors de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) du 29/03/2021 et consignées dans un nouvel arrêté le 11 juin 2021 par votre ministère chargé des transports.

Sans retracer l'historique fastidieux des discussions tentant depuis des décennies de concilier les activités aéronautiques de l'aérodrome de Toussus-le-Noble { 4^e aérodrome français en terme de nombre de mouvements (135.000 en 2019) composés pour l'essentiel par l'aviation légère (80%), mais aussi par les hélicoptères (10%) et de l'aviation d'affaires (10%) et dédiés aux vols de loisirs, d'entraînement, de tourisme et d'écologie} et la santé physique et psychique des riverains, permettez-nous de vous rappeler la « circulaire du 6 décembre 2005 », simples recommandations, que votre Ministère de l'époque adressait aux préfets et qui mériterait d'être actualisée sous la forme d'un arrêté donnant à la CCE des compétences décisionnaires.

On peut y lire au chapitre 4, cet aveu que, « *les activités de l'aviation légère peuvent être très fortement ressenties par les populations riveraines des aérodromes* » (sic) [avec près de 120 000 mouvements en moyenne par an, nous ne pouvons que confirmer le propos] et qu'en cas d'un « *nombre important de manquements aux conditions d'exploitation retenues par la charte* » (sic) [nous n'avons de cesse de les signaler et de nous en émouvoir], le préfet avait la possibilité de proposer à son Ministre de tutelle de « **formaliser dans un arrêté des restrictions d'exploitation** »(sic) [**c'est ce que nous vous demandons.**]

La toute récente recommandation de l'ACNUSA (8 avril 2020), invite par ailleurs « à conduire une expérimentation consistant à confier au préfet une capacité de réglementer les nuisances sonores dues aux aéronefs, en complément des attributions du ministre ».

Pour donner suite aux réflexions du CNB de l'époque, consacrées aux nuisances engendrées par l'aviation légère, finalisées par les rapports Lamure (2002) et Fontanel (2006), votre ministère avait demandé aux préfets d'assurer le suivi de la mise en œuvre des mesures énoncées par la circulaire du 6 décembre 2005.

Depuis 15 ans donc, vous avez confié aux préfets, au travers de la mise en place d'instances institutionnelles (charte, CSC et CCE) la gestion et la supervision des concertations réunissant les usagers, les élus et les riverains, sous le contrôle expert de la DGAC compétente localement. Hélas en vain. Aujourd'hui ce modèle de concertation a montré sa totale inefficacité. Ce constat radical repose sur l'évolution des deux seuls marqueurs objectifs à notre disposition, à savoir le trafic (nombre de mouvements, autour de 110-115 000 / an) et la valeur de la moyenne quotidienne de bruit exprimée en dB(A) Lden {55-56 dB(A) } Cette dernière, bien que respectant la limite réglementaire annuelle de 55dB(A), n'est nullement représentative de la

perception et du ressenti du bruit, car, s'agissant d'une moyenne, les émergences et les pics, au même titre que la répétitivité des occurrences, sont lissées. Ces deux valeurs sont restées inchangées depuis plus de 10 ans. En effet, au cours de toutes ces CCE, les préfets successifs se sont contentés d'endosser le costume de simple médiateur, en distribuant la parole aux membres de la commission, se gardant toutefois de tout arbitrage ou prise de décision. Bref l'État, pourtant représentant de l'intérêt général, est muet.

Permettez-nous, pour illustrer ce fait, de vous retranscrire les propos tenus en guise de conclusion lors de l'avant dernière CCE du 2 juillet 2020 par Monsieur le Secrétaire Général : « *L'État souhaite aussi que les choses avancent rapidement. Le dialogue étant au cœur du principe démocratique, il y aura préalablement une phase d'échange sur les propositions qui seront faites. Puis l'État avec la DGAC, prendra des décisions rapidement.* » L'État suit les avis et les propositions d'une administration, véritable état profond, qui est à la fois juge et partie dans le débat.

Cette rhétorique éculée est devenue inaudible aux oreilles des riverains.

Les 4 mesures proposées par l'État via la DGAC lors de la CCE du 29/03/2021 reposent sur des variantes de propositions expérimentées de longue date et qui n'ont jamais apporté le moindre résultat perceptible.

Deux d'entre elles réclament une nouvelle modification de l'arrêté de 1973 et sont à l'origine de l'arrêté du 11 juin 2021. Elles concernent l'interdiction de vol (en tour de piste seulement), du 1^{er} avril au 30 septembre les W-E et jours fériés des avions classés D (les plus bruyants de la classification Calipso) d'une part et des menues restrictions pour les mêmes périodes sur les activités des hélicoptères.

Les deux autres mesures, ne réclamant pas leur notification par un arrêté, sont la modification des trajectoires par l'agrandissement et la création de cercles bleus d'interdiction de survol sur les cartes VAC et la limitation de vitesse autour de la plateforme.

Pour positives qu'elles puissent apparaître au néophyte, notre expertise vieille de plus de 10 ans nous autorise à affirmer le contraire. Sans entrer dans les détails, l'expérience acquise nous permet de dire que toute modification portant sur les trajectoires ou des restrictions ponctuelles de vol ont pour seul effet de déplacer les nuisances dans l'espace et dans le temps. Quant à la mesure d'interdiction de vol des avions classés D les W-E et jours fériés, elle ne concerne que 15 aéronefs sur 116 d'une part, et ce n'est pas la différence de 3dB(A) (valeur d'une différence de perception), par rapport à un avion classé C, qui sera significative d'autre part.

Par ailleurs ces mesures ne s'accompagnent pas de véritables moyens crédibles et efficaces de contrôles et de sanctions, et seront, par conséquent, laissées pour l'essentiel au bon vouloir des usagers.

Face aux revendications formulées par les riverains, la DGAC reste sourde. En effet :

- Ni la **réduction et l'organisation réglementée du trafic aérien** pour une maîtrise des mouvements dans le temps,
- Ni la **suppression programmée des avions bruyants et polluants** ne sont évoquées et discutées. Il n'y a donc pas eu d'échanges, ni de vraie concertation.

La DGAC, juge et partie, forte de son pouvoir technocratique semble en mesure d'empêcher toute décision politique d'advenir.

Forte de sa position hégémonique, sourde aux « changements de fait » sociétaux et des mentalités, elle compte sur les seules avancées techno-économiques comme possibilité de réduction des pollutions sonores et chimiques.

Disons-le sans détour, ces mesures sont inacceptables, voire méprisantes à notre endroit vu leur indigence et l'usage fait de la CCE une insulte à la démocratie. Ce sont là les raisons de notre vote contre les mesures lors de la CCE du 29 mars 2021 et de notre recours gracieux contre l'arrêté du 11 juin 2021. (cf.pj 2).

Notre vote contre les mesures proposées nous l'avons brièvement exposé ci-dessus.

Quant au recours gracieux, il est motivé par le non-respect des articles L571-13 et L571-73 du Code de l'Environnement, faisant obligation au législateur, « avant toute rédaction de texte, d'une consultation préalable de la CCE, sur toute question d'importance relative à l'aménagement et à l'exploitation de l'aérodrome qui pourrait avoir une incidence sur l'environnement ». Or nous découvrons, stupéfaits, que le nouvel arrêté du 11 juin 2021 a, sans discussion préalable, abrogé l'article 4 ainsi que l'annexe de l'arrêté de 1973.

De même la CCE n'a pas été consultée, contrairement à ce qui est stipulé dans l'article L571-73, à l'occasion de l'arrêté inter-préfectoral du 8 décembre 2020, sur la nouvelle composition de la CCE portant sur le collège des élus.

Pas plus d'ailleurs que n'ont donné lieu à information et discussion l'autorisation par ADP du transfert d'hélicoptères en provenance d'Issy-les-Moulineaux ou de Saint-Cyr ou l'implantation d'une école de pilotage (Aston Fly) responsable en grande partie de l'augmentation du trafic de 20 % en 2019.

Madame la Ministre, autant nous pouvons comprendre, en ces temps de Covid, les contraintes budgétaires auxquelles votre Ministère est soumis, de même que le transport ferroviaire puisse bénéficier d'une attention prioritaire, autant l'accueil réservé aux amendements 2130 et 3014 présentés par notre député Monsieur Jean-Noël BARROT et Madame la députée Béatrice PIRON nous est incompréhensible.

Pourquoi demander à ces deux élus de retirer leurs amendements, alors qu'ils plaident pour un renouvellement vertueux de la flotte des aéroclubs et favorisent le développement de l'aviation électrique ?

Sachant que l'État est prêt à soutenir le secteur aéronautique à hauteur de 15 milliards d'euros, que des plans de relance (H2, ...) de plusieurs milliards sont promis à des secteurs travaillant pour la transition énergétique, l'aviation légère fait figure de parent pauvre.

Avec un nombre de mouvements près de trois fois supérieur à la limite du règlement de l'UE 518/2014 pour les aéroports de grands porteurs, Toussus-le-Noble premier aérodrome pour l'aviation légère de France, n'a pas de réglementation !

Tel qu'évoqué dans notre courrier du 27 novembre 2020, le bruit en général et le bruit aérien en particulier, pose un problème sanitaire majeur. De larges études épidémiologiques (Débats, ...) et les rapports successifs de l'OMS le confirment, les nuisances sonores, désormais reconnues comme de véritables pollutions sont pathogènes.

L'ANSES a publié en novembre 2020 une synthèse exhaustive des connaissances scientifiques collectées sur le lien de causalité existant entre « l'effet sur la santé et l'exposition au bruit » issu du trafic aérien.

Outre l'affinement et la robustesse de la relation « exposition au bruit / effet sur la santé » grâce à une meilleure quantification, le rapport de l'ANSES confirme comme définitivement acquises les trois données suivantes :

1. L'impasse des approches fondées uniquement sur les seuls niveaux sonores moyens (moyenne des indicateurs énergétiques, seuls indicateurs en vigueur actuellement) et la nécessité de recourir à la notion de « paysage sonore » incluant la prise en compte de la répétitivité des émergences sonores, leurs caractéristiques physiques, leur imprévisibilité et leurs horaires de survenue.
2. L'absence d'habituation physiologique au bruit.
3. L'effet délétère sur la santé mentale, le bien-être et la qualité de vie.

En conclusion l'ANSES souligne que certaines incertitudes « ne sont en rien bloquantes pour prévenir les conséquences indéniables et délétères du bruit sur la santé, ainsi que sur la gêne occasionnée ».

Ne pas tenir compte de ces données scientifiquement établies et confirmées, c'est non seulement aggraver un coût social déjà conséquent de cette pollution, mais c'est aussi s'acheminer à terme vers un nouveau scandale sanitaire.

Tout aussi anachronique apparaît, à l'heure de la « loi climat et résilience », le fait d'autoriser le recours à l'essence au plomb, en se limitant à une augmentation de la taxe, sous le prétexte fallacieux que la contribution de l'aviation légère à l'empreinte carbone globale serait négligeable. Il convient d'appliquer à l'aviation légère les mêmes interdictions avec le même calendrier qu'aux voitures.

L'Alliance associative se voulant force de proposition avait soumis dès 2014/2015 un projet (projet Toussus Sol'Air cf.pj 3) de reconversion de l'aérodrome en ferme solaire, qui, associant recherche sur une aviation du futur (motorisation décarbonée, hybride ou électrique) et mobilité douce (recherche en batteries, production d'H2 verte....), apporterait à la plateforme aéroportuaire, en plus de son impact environnemental positif et durable, un potentiel social large en terme d'emplois et de CA/rentabilité. Projet se situant sur le territoire riche en compétences du plateau de Saclay (Air liquide, ONERA avec l'initiative ZEMA,).

Les riverains ont du mal à accepter passivement les contradictions et les inconséquences qui s'accumulent entre des décisions législatives ou réglementaires « vertueuses » { avis du « Haut Conseil de la Santé Publique de 2004, charte de l'environnement commuée en loi constitutionnelle de 2005, classement de zones survolées en réserve naturelle régionale (réserve d'Ors à Chateaufort) en ZNIEFF et PNR, de la Haute Vallée de Chevreuse,...} et l'absence de retombées positives sur le terrain due à des politiques de développements aéronautiques anachroniques (augmentation du trafic, transfert d'activités hélicoptéristes, vols touristiques,...) et des incivilités quotidiennes de certains pilotes.

Les riverains, soutenus par certains élus, ont clairement exprimé, à l'occasion de la pétition du mois de juin 2020 (près de 4000 signatures), que leur patience avait elle aussi des limites, et demandent que des mesures significatives immédiates soient prises dans l'exploitation de l'aérodrome, sans plus attendre les retombées positives des progrès, tels que souhaités par la DGAC, de la technologie avionique à venir.

S'agissant des problèmes de pollution sonore et chimique, comme du problème du respect du Code de l'Environnement, l'Alliance Associative, considérant qu'ils relèvent de votre compétence, vous serait très reconnaissante d'une réponse positive à leur demande d'entretien en vue de vous exposer notre projet et notre vision de l'aérodrome du futur.

En attente et confiante en votre volonté d'œuvrer pour un environnement sain et durable, l'Alliance Associative vous remercie de l'attention que vous aurez prêtée à ce trop long courrier, et vous prie d'agréer l'expression de sa très respectueuse considération.



Jean VALLI

ADVMC

Président du Comité de Suivi de la
Charte et membre de la CCE
Membre de l'Alliance Associative



Martine MICHEL

UAPNR

Membre du CSC et de la CCE
Membre de l'Alliance Associative



Christian MAUDUIT

Président ACCMH

Membre du CSC et de la CCE
Membre de l'Alliance Associative

Copies adressées à :

Monsieur Etienne DESPLANQUES secrétaire général de la préfecture des Yvelines
Monsieur Gilles LEBLANC Président de L'ACNUSA
Elus et Associations concernées

PJ :

1. Nos courriers des 25/09/20 et 27/11/2020
2. Notre recours gracieux contre l'arrêté du 11 juin 2021
3. Projet Toussus Sol'Air