

Lettre ouverte

à

Monsieur Victor DEVOUGE
Secrétaire Général de la
Préfecture des Yvelines
1 rue Jean Houdon
78000 VERSAILLES

**OBJET : Commission Consultative de l'Environnement (CCE) de l'aérodrome Paris-Saclay-
Versailles le 25 novembre 2025, identification et quantification des nuisances sonores**

Monsieur le Secrétaire Général

Nous vous prions d'accepter nos vifs remerciements pour avoir pris la peine de répondre, et de façon très détaillée, à notre demande de présenter, lors de la réunion en objet, notre travail d'identification et de quantification des nuisances sonores liées au trafic aérien de l'aérodrome de Paris-Saclay-Versailles.

Mais votre réponse négative, à la suite d'échanges avec la DGAC, est une grande déception pour notre Alliance.

En effet, nous pensons partager avec la Préfecture, que vous représentez, l'objectif d'une baisse indispensable et réelle des nuisances sonores pour que cet aérodrome puisse être toléré par les populations vivant sur le plateau de Saclay, Territoire devenu aujourd'hui un important pôle scientifique et technologique de rang mondial et du Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse.

Indispensable car comment y attirer les chercheurs et les ingénieurs de haut niveau, qui sont nécessaires au succès de ce pôle, s'ils ne peuvent bénéficier de lieux de vie agréables, hors nuisances, à proximité raisonnable de leurs laboratoires et de leurs entreprises ?

Mais pour que cette baisse des nuisances puisse être réelle il faut pouvoir caractériser lesdites nuisances correctement afin de les évaluer et les maîtriser. Or ce n'est actuellement certainement pas le cas. Les façons habituelles de procéder, quasi exclusivement issues des recommandations de l'OACI, sont basées sur *la réduction du bruit à la source* et consistent en fait à faire la moyenne sur l'année de l'énergie sonore. Cette façon de mesurer le bruit permet d'afficher, pour les avions de dernière génération et en pourcentage des baisses de bruit considérables alors qu'elles sont pratiquement négligeables pour le riverain¹.

Comme les familiers de ce sujet des nuisances sonores des avions le savent bien la gêne ressentie est très fortement corrélée au nombre de survols² et plusieurs travaux officiels en cours en attestent³.

-
- 1 Une baisse de l'énergie sonore de 50 % (affichée trompeusement comme diviser le bruit par deux) correspond à une baisse de 3dB et est perçue comme étant seulement *perceptible*. Pour que cette baisse soit perçue comme étant *flagrante* il faut une baisse de 10dB ce qui correspond à diviser l'énergie sonore par 10 ou la baisser de 1000 % !
 - 2 Par exemple : Interview du Directeur du Centre d'Information du Bruit (CIDB) dans LIBÉRATION le 7 juin 2019 : *Avec les avions, la gêne est produite par le nombre d'appareils qui passent*. Et aussi : Compagnies aériennes la faillite du modèle ; J.L. Baroux ; Ed L'Archipel novembre 2010 P74 : *les riverains n'acceptent pas un trop grand nombre de mouvements dans un temps limité*.
 - 3 Pics de bruit de l'art. 90 de la Loi d'orientation des mobilités ; Commission commune Conseil National du Bruit (CNB) et Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) pour analyser et expérimenter des indicateurs de bruit événementiels pour l'aérien ; Proposition d'indicateur événementiel NPC de Bruitparif ; Proposition N°1 du rapport d'information du Sénat en date du 25 juin 2025 sur les nuisances sonores causées par les transports ; Recommandation N°13 rapport du Haut-Commissariat à la Stratégie et au Plan (HCSP) d'octobre 2025, Les politiques publiques de santé environnementale, le bruit.

C'est la raison pour laquelle nous avons élaboré cet *indice de nuisances relatif* qui quantifie, pour chaque usager et de la même manière le nombre de survols⁴ et le bruit⁵.

Le résultat de nos mesures permet d'obtenir un classement des usagers par ordre décroissant de nuisances générées et de cibler là où doivent être portés les efforts. Le fait que l'on trouve en premier ASTONFLY, en second l'Aéroclub Air France (ACAF), et en troisième le global des hélicoptères est pour nous une validation de cette façon de mesurer les nuisances. Qui peut en effet contester que ce sont les survols de ces usagers qui ont, ces dernières années, suscité une majorité des contestations ?


Nous avons bien noté votre proposition d'un report de la discussion sur ce point, la façon d'évaluer correctement les nuisances, à un futur comité permanent. Mais, franchement, pour les membres de notre Alliance, cette proposition apparaît comme étant une énième tentative de reporter à plus tard la baisse effective des nuisances. Baisse que nous attendons depuis des décennies !

Nous réaffirmons notre ferme volonté d'être constructifs et réalistes. C'est pourquoi nous proposons :

- Que notre façon d'évaluer les nuisances soit évoquée en point 4 alinéa 2 (Poursuite du plan d'action – Bilan des indicateurs et des contrôles) de l'ordre du jour de la CCE du 25 novembre.
- Qu'il soit tenu compte de nos conclusions, le classement des usagers par ordre décroissant de nuisances générées, lors de l'examen du point 4 alinéa 4 (Poursuite du plan d'action – Point sur la modernisation des flottes). Nos mesures mettent en évidence qu'il existe aujourd'hui sur le marché des avions d'indice CALIPSO (IP) très performants comme le BRISTELL B23 de fabrication Tchèque indice IP 147,3. Ce qui correspond, pour chaque pic de bruit (passage au-dessus du sonomètre lors de la procédure de qualification CALIPSO) à une différence de 10,6 dB par rapport à la moyenne de l'indice IP que nous avons mesuré pour ASTONFLY. Soit une baisse flagrante¹ des pics de bruit.
- Et de plus, comme mentionné il y a trois ans et sans suite depuis, en point 3.4. du compte rendu de la CCE du 24 novembre 2022, enfin créer un groupe de travail permettant de dégager des propositions de restrictions plus contraignantes des tours de piste en fonction des classifications.

Dans cette attente, nous vous prions de croire Monsieur le Secrétaire Général en nos respectueuses salutations

Pour l'Alliance Associative



Martine Michel
Présidente VHSR



Christian Mauduit
Président ACCMH



Jean Valli
Président ADVMC

4 Nombre de survol de chaque usager effectué en mars 2025 au-dessus d'une station de mesure Bruitparif située sur le parcours des tours de piste, 40 avenue Claude-Nicolas LEDOUX à Magny-les-Hameaux.

5 Écart entre l'indice moyen CALIPSO (IP) des survols et l'indice de l'avion le moins bruyant mesuré, un BRISTELL B23 de fabrication Tchèque.