

Mme LIVROZET Françoise (registre papier) 14, rue Diaz 77330 Ozoir-la-Ferrière

En réponse à ses revendications clairement exprimées lors des nombreuses réunions avec les autorités de l'état, d'ADP, de la DGAC, furent obtenus des promesses, des projets, jamais réalisés :

-relèvement de 300 mètres des trajectoires à l'approche des aéroports d'Ile de France (déjà prévu lors de l'enquête publique en novembre-décembre 2009 dans le cadre du Grenelle de l'environnement...). Nous sommes en 2024 et nous attendons....

Lors de la réunion du 6/4/2012 entre l'Aocna et la DGAC, Monsieur Gandil garantissait le relèvement à 1000 pieds.

Innombrables promesses de descente « douce, lissée, continue », que de douceur en perspective pour s'endormir par les beaux soirs d'été, après le grondement de 300 avions sur nos jardins désertés.

-Promesse par la DGAC (Monsieur Gandil à cette même réunion du 6/04/2012) d'étudier la demande contournement de la ville en déviant d'un ou deux degrés le passage des avions sur la forêt au nord de la ville afin d'éviter les zones peuplées. 10 ans ont passé... sans retour.

-Et... GALILEO (qui permettrait d'effectuer plus facilement ce contournement) annoncé pour très bientôt, dans « l'Europe des grands projets » pour le référendum de 2005 relatif à la constitution Européenne ! bientôt 20 ans que nous attendons Galileo.

- Et les nouveaux moteurs moins bruyants, moins polluants... à l'étude : En 2007, lors du Grenelle de l'Environnement, le lobby aérien, relayé par la DGAC annonçait que les moteurs d'avion en 2020 feraient deux fois moins de bruit, consommeraient deux fois moins de carburant et émettraient 5 fois moins d'oxydes d'azote....

Alors que dire de ces très vieilles promesses qu'on nous **repromet** lors de cette enquête en cours. Qu'elles n'engagent que ceux qui les croient ?

La réalité des Ozoiriens en 2024 ? les décideurs, comme le lobby des avionneurs, s'en contrefichent mais je feins de croire qu'elle sera portée à leur connaissance et entendue.

Je rappelle concernant précisément Ozoir cette précision concernant bruit et pollution :

Dans cette zone du cône, on assiste à une remise de gaz pour que l'appareil se stabilise à la hauteur imposée par le contrôle aérien ; Depuis Ozoir-la-Ferrière, les avions sont stabilisés en palier horizontal avec une distance bien délimitée entre chaque avion (...). C'est notamment cette remise de gaz qui explique que les atterrissages soient si bruyants dans cette zone ». Etat des lieux de l'impact sonore de l'activité aéroportuaire d'Orly_ Rapport final -CIDB-Mars 2005, p.147).

La configuration proposée apporterait peut-être un changement, encore faut-il que cette descente lissée soit effective. Depuis 14 ans qu'on l'a annoncée comme instaurée...

Le trafic aérien croît d'environ 5% par an et les prévisions accentuent la tendance.

-Or ce trafic génère un stress auditif qui agit défavorablement sur la santé (consciemment ou non) : Cf. les nombreuses études parmi lesquelles les rapports de Bruiparif, ou l'enquête Insomnia : Impact des nuisances sonores à proximité des aéroports menée par les docteurs Nérôme, Lainey, Bouée et Enjalbert : réaction de stress, troubles du sommeil, répercussions psychologiques et pathologies psychiatriques ; pathologies cardiovasculaires ; accidents domestiques ; troubles d'acquisition de la lecture, et moindres performances scolaires... Ils concluent : Les pouvoirs publics n'ont pas pris la mesure de la gravité de ce problème de santé publique.

Je confirme : Réveil à 6h30, une minute de silence, puis ce son lancinant qui s'intensifie et décroît. Ce qu'il provoque : une chignole vrillant le cerveau, un accablement qui use le corps, de la colère et un sentiment d'impuissance retirant l'énergie. C'est ainsi que l'on vit par vent d'ouest à Ozoir si l'on ouvre la fenêtre ou qu'on est hors les murs.

En 1991, j'ai quitté Paris trop bruyante, trop polluée afin que mes enfants grandissent au calme, dans un environnement respectueux de leur santé. Ce fut une maison en fond d'impasse dans une résidence réputée pour son calme et ses espaces verts à... Ozoir-la-Ferrière, petite ville, dotée d'infrastructures suffisantes (loisirs, moyens de transport, de santé etc.) De notre jardin, à fin de week-end, l'été, on apercevait, au loin, au nord-ouest des avions. Rien de dérangent.

En 2000, survint un événement rare et maléfique : Notre part de ciel se remplit d'aéronefs bruyants et polluants. Renseignements pris auprès du ministère des transports nous apprîmes au cabinet Gayssot que le ministre se félicitait d'avoir débarrassé une grande partie du ciel de l'est francilien des nuisances aériennes en les concentrant en un seul couloir, qui manque de largeur, survolait notre commune.

La population manifesta, puis se résigna. Nombreux sont ceux qui décampèrent. D'autres, dont je suis, n'acceptèrent pas ce traitement scandaleux infligé à leur vie citoyenne, sans concertation, sans enquête publique, au mépris des principes constitutionnels, (L'égalité dans la déclaration des droits de l'homme, et le respect de la propriété privée).

Considérant

l'article premier de la charte de l'environnement de 2004, « Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé », et l'article 5 relatif au principe de précaution par l'évaluation des risques »,

la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales par les membres du Conseil de l'Europe, (article 8,13,14),

le couloir unique sur une ville de plus en plus peuplée m'apparaît irrespectueux de la loi.

Il aurait pu s'agir d'un cas de force majeure pour le bien de la nation. Dans ce cas, la procédure aurait consisté à évacuer les populations sinistrées après les avoir indemnisées. C'est ainsi que procédait l'administration des Domaines dans le cadre de l'aménagement du territoire.)

J'ai donc manifesté, écrit de nombreuses lettres détaillant les effets désastreux du bruit et de la pollution sur la santé de certains membres de ma famille, sur la destruction brutale de notre qualité de vie, **entraînant une défiance radicale dans les institutions de la République française et de l'UE.** J'ai demandé des mesures de bruit, de pollution.

Qu'il s'agisse des autorités de l'Etat, ou territoriales, ou des députés, je n'ai obtenu que des réponses dilatoires, par exemple :

La production du ministère de l'Aménagement du territoire et de l'environnement du 9 novembre 2000 sur « la gêne sonore » due au bruit des avions : « Difficile à définir », « subjective » « variables affectives » « sensibilité de l'oreille et au cadre de vie » ; pour finir : l'indice de gêne sonore utilisé en France est « l'indice psychologique IP ». Ah ?

Ou encore une charte de partenariat entre la ville d'Ozoir et Aéroports de Paris en date du 14/05/2011 qui ne mentionne pas les nuisances du couloir Aérien, à la suite de laquelle fut créée l'AOCNA.

Le bruitparif à qui je demandais en 2011 l'installation d'un radar m'a donné cette réponse élogieuse : « La mairie que nous avons sollicitée a décliné notre offre aux motifs qu'ADP se chargerait de cette installation ».

J'ai adhéré fin 2011 à l'association AOCNA afin d'agrèger ma lutte personnelle à celle de la collectivité.



FL (3)
Il pollue spécifiquement les zones survolées, et pour s'en convaincre il suffit d'observer la couleur noire des tables d'extérieur, et des terrasses : en plus du dioxyde de carbone spécifique à la consommation de kérozène nous recevons du ciel des gaz (protoxyde d'azote, oxydes de soufre) générateurs de pics d'ozone, hydrocarbures imbrulés, délétères pour les personnes qui les respirent.

Il dévalue sensiblement notre patrimoine immobilier, du moins pour les habitants qui sont devenus propriétaires à Ozoir avant 2001. Je joins en annexe, les données de l'étude démontrant comment les communes nouvellement survolées par un couloir aérien avaient entre 2000 et 2005, été durement impactées en seine et marne ou dans l'Oise.

L'exemple de Montmorency en tous points comparable à Ozoir révèle une hausse de 4% sur ces 5 ans contre 75% pour le reste du département.

Concernant Ozoir, la diminution du prix des maisons entre 2006 et 2011 est de -11.6% avec une accélération en 2012 de moins 17.6% pour Ozoir contre +11.7% pour Roissy en Brie. (Source Chambre des Notaires).

Je n'ose actualiser ces données, consciente que les moins-values enregistrées par les propriétaires des zones survolées empêchent ceux qui veulent fuir les nuisances de se reloger correctement.

Et pour conclure, je constate que l'on nous rejoue le même scénario qu'en 2001 : « Réduction » Quand vos élus ou dirigeants vous racontent qu'ils s'emploient à « réduire les nuisances aériennes », vous entendez qu'ils vont vous soulager vous tous, les survolés. Et bien non, non, à l'instar du réaménagement dont s'est glorifié le Cabinet Gayssot, ils vont *réduire la zone survolée* en supprimant effectivement les nuisances sous une partie du ciel ; le corollaire à savoir la saturation d'une autre partie, n'apparaît pas dans l'étude.

Discriminant, non, pour les sacrifiés ?

Qui plus est : Inquiétant ! Paradoxal !

Alors que dans la présente enquête portant sur le le réaménagement du ciel régional, la DGAC nous assure du survol de notre commune par tous les avions face à l'ouest, et pour longtemps, la municipalité lance sa propre enquête UP pour une modification du SDRIF, afin qu'Ozoir puisse être gratifiée au sol d'un supplément d'habitations. Cela en lieu et place des villes voisines de Gretz et Tournan que le réaménagement projeté par la DGAC débarrasse de la totalité de leurs survols, d'accord pour céder leurs quotas de logements SOCIAUX à construire.

Y-a-t-il un pilote en France coordonnant l'aménagement harmonieux du territoire ?

Il semble qu'une partie de l'administration, celle qui s'occupe des sols ignore ce qu'il se passe au-dessus dans le ciel, et qu'en revanche la DGA, ignore ce qu'il se passe au sol.

Alors, j'informe ...

Et pour finir : l'imposture de la loi Européenne pour le climat et sa neutralité carbone pour 2050 et les injonctions de réduction des gaz à effets de serre pour sauver la terre et l'atmosphère face à ... la croissance infinie du trafic aérien.

Car, les études de l'ADEME, de l'ACNUSA, de l'ADVOCNAR démontrent que le transport aérien est de loin le plus polluant en termes de CO2.

Or, durant ce dernier été, flight Radar pour la journée la plus chaude enregistrait 200 000 vols sur la planète, et ce sont 7,9 millions de passagers qui ont déambulé en décembre 2023 dans les aéroports Parisiens...Et le Mercosur, et autres traités de libre-échange garantissent un fret de marchandises en hausse rapide. Pour le bien commun ?

Ce n'est pas mon avis ni celui des paysans ! Puissent-ils bloquer Orly !

FL 4

**ANNEXE CONCERNANT LA DEVALUATION DU PRIX DES MAISONS A
OZOIR**

1/ La consultation du site « chambre de notaires de Paris » indique pour Ozoir une diminution du prix des maisons entre 2006 et 2011 de **-11,3%**. Et ce phénomène s'accélère puisque l'évolution en un an est de **MOINS 17,6%** pour Ozoir (**contre +11,7% pour Roissy en Brie** et +7,1% pour Pontault-Combault et + 4,3% en moyenne sur le département).

Ces données émanent de la base d'Informations Economiques Notariales, base de données constituée par les notaires d'Ile-de-France à partir des actes de vente passés dans les études de notaires, et par conséquent d'une base fiable issue des prix réels de transactions.

2/ Un rapport effectué par l'Institut d'Urbanisme de Paris, à la demande de l'ACNUSA, étudie l'évolution du prix de l'immobilier de 1996 à 2005 dans 9 communes franciliennes nouvellement survolées par les avions pour les comparer à la moyenne de la zone de situation.

*« Lorsque l'indice des prix du logement connaissait une progression de plus de 80 % en petite couronne depuis 1996, dont + 74 % depuis 2000, et en grande couronne de 77 % depuis 1996, dont près de 68 % depuis 2000, il n'augmentait que de 28 % depuis 1996 dans les 9 communes de notre échantillon et surtout que de 26 % depuis 2000.
=> il existe d'importantes différences de croissance - de l'ordre de 1 à 3 - entre les communes de l'échantillon et les départements dans lesquels elle se situent ».*

Pour la Seine et Marne, concernant les maisons, la moyenne de progression des prix immobiliers entre les deux zones observées (survolées ou non survolées) est de 25,5 % contre 69 %.

Ozoir n'est pas étudiée dans ce rapport.

Cependant, sa situation est parfaitement comparable à celle de la ville de Montmorency dans l'Oise : même nombre de survols pour des valeurs en décibels semblables (voir les rapports des études de survols effectuées par Bruitparif sur ces deux villes - sur le site bruitparif). Or, l'étude montre que de 2000 à 2005, Montmorency survolée connaît une hausse des prix immobiliers de 4,1% contre 75% pour le département.

Ces conclusions confirment parfaitement mes données personnelles à partir d'exemples comparatifs concrets rapportés à mon propre bien.



Observation n° R 5

6 février 2024

M. et Mme MALFISCH Gilbert (registre papier) 34, Av Mal Joffre 77330 Ozoir-la-Ferrière

05 Février 2024

Enquête sur les nuisances dues aux avions qui survolent Ozoir la Ferrière
Date : 05-02-2024

S FAITS :
Depuis l'an 2000, le ministre des transports Mr Gayssot a concentré le passage des avions en un seul couloir qui passe au dessus d'Ozoir la Ferrière.
Certains jours, un avion passe toutes les « une minute et demie », dès 6h00 du matin jusqu'à 20h00 le soir.

Les effets sont désastreux sur la santé :

- Stress auditifs et troubles du sommeil avec toutes ses conséquences bien connues.
- Pollution atmosphérique avec tous ses effets sur la santé.

Autres effets indésirables :

- Impossible de profiter du jardin par vent d'ouest.
- Salissures permanentes des toitures, terrasses, tables et chaises (traces noires).
- Effets de ces pollutions sur les végétaux (cultures, arbres et fleurs)

Conséquence importante sur la baisse notoire de notre patrimoine immobilier :
(près la chambre des notaires) :

- Moins 17,6 % entre 2006 et 2011.
- Aujourd'hui : baisse de ?

Quid de demain lorsque la concentration des vols se fera dans un couloir au dessus de la partie Nord de la commune d'Ozoir la Ferrière ?

PROMESSES NON TENUES :

2005. (dans le cadre du référendum sur la Construction Européenne et de l'Europe des grands pays associés) **promesse de mise en œuvre du système « GALILEO » pour très bientôt. Système qui permettra le contournement d'Ozoir la Ferrière par le nord, au dessus de la forêt entre Ozoir la Ferrière et Roissy en Brie**

2007, au Grenelle de l'environnement, la DGAC annonce que :
moteurs d'avion en 2020 feront 2 fois moins de bruit,
consommeront 2 fois moins de carburant,
émettront 2 fois moins d'oxyde d'azote

2011,
création de l'association AOCNA (Association Ozoirienne Contre les Nuisances Dues aux avions).

Etat, ADP, la DGAC ont promis les choses suivantes à court terme:

- 1) **Grâce au système « Galiléo », contournement de la ville d'Ozoir la Ferrière en déplaçant le couloir aérien plus au nord, au dessus de la forêt entre Ozoir la Ferrière et Roissy en Brie.**
- 2) **Le relèvement de 300 mètres des trajectoires** à l'approche de l'Ile de France et notamment d'Orly.
- 3) **Des descentes douces et continues.**

2024,
Aucune de ces promesses n'a été tenue !!
Il faut temps que nos ministres des transports, de la santé et de l'écologie prennent conscience de leurs responsabilités et de leurs devoirs sur la santé des habitants d'Ozoir la Ferrière.
Ils sont coupables de ne pas agir, d'autant plus que des solutions techniques existent et sont déjà trouvées.

Questions : QUI est responsable de QUOI et dans quel DÉLAIS ?
Comment faire converger de toutes les actions et organismes impliquées ?

MALFISCH Gilbert et Jälb
du 17^e Joffre
Ozoir la Ferrière

17



**ASSOCIATION
D'ENVIRONNEMENT
DU REVEILLON**

**Mesdames, Messieurs les membres de la Commission d'enquête
Mairie de Ozoir la Ferrière
45 Avenue du Général de Gaulle
77330 OZOIR LA FERRIERE**

V. Référence :
N. Référence : Ozoir la Ferrière_ EP atterrissage ouest

Férolles-Attilly le 6 février 2024

Objet : Réponse à l'enquête publique relative à la mise en œuvre des procédures de descente continue en configuration face à l'ouest de l'aéroport de Paris-Orly, par la Direction Générale de l'Aviation Civile (D.G.A.C.)

Mesdames, Messieurs les Commissaires Enquêteurs,

Nous vous prions de bien vouloir trouver ci après les remarques que nous avons été amenés à formuler après examen du dossier de l'enquête publique citée en référence.

Nous avons consulté le dossier mis à disposition sur le site de la Préfecture de Seine et Marne pour rédiger la présente réponse à l'enquête publique en référence.

♦

Dossier de l'enquête publique.

En remarque liminaire, nous avons remarqué que la commune de Férolles-Attilly ne figure pas dans les communes concernées par cette enquête publique. Ce qui nous étonne fortement et nous paraît être une omission. En effet, le document montrant les trajectoires - figure 18 page 19 du dossier d'enquête - ne montre aucun survol de notre commune. Ce document concerne la journée du 12 juillet 2019 uniquement. Ce document n'est que le reflet d'une journée particulière et non le reflet exact de la réalité des survols de notre territoire.

Le trafic impacte les habitants des Clos Prieur et de la Vigne - en particulier - au nord de la commune de Férolles-Attilly, lesquels clos subissent les nuisances fréquentes d'appareils les survolant.

Déposé ce jour par Guy RIVIER
Vice Président de l'A.E.R.
Président de l'association à la présente Enquête publique

18

La synthèse - en page 4 du document - précise parfaitement les points du projet : moins de population plus fortement impactée par le regroupement des trajectoires.

Concernant l'impact environnemental des nouvelles conditions de vol il est indiqué en page 8 :

« Impact sur les émissions gazeuses et la consommation de carburant

L'analyse sur la base du trafic de 2019 montre que le dispositif PBN to ILS, s'il était utilisé en permanence, permettrait un gain maximal d'environ 5 000 tonnes de CO2 sur une année entière, ce qui correspond à 300 vols aller-retour Paris-Orly / Toulouse en A320.

Sur une année entière de trafic 2019, le projet « PBN to ILS » permettrait une réduction de 6 % de carburant. »

Cette affirmation n'est pas l'exact reflet de la réalité puisque seulement 70% du trafic sera concerné par l'approche à régime moteur réduit. En fait la réduction de la pollution sera bien moindre. Il aurait fallu chiffrer le gain avec exactitude.

Présentation de l'aéroport

Page 15 sont cités les principaux types des avions sur l'aéroport d'Orly. Le lecteur non initié ne pourra pas se représenter précisément le poids technique représenté par les appareils énumérés.

Présentation du projet

Page 29 l'échelle montrée précise parfaitement au-dessus de 60 décibels un niveau de « bruit gênant ». Les valeurs de mesures prises en compte sont au-dessus, donc insupportable, particulièrement en raison de leur fréquente répétition.

Remarques

Au cours de la réunion d'information qui s'est tenue à Ozoir la Ferrière de nombreuses personnes demandent à Aéroport de Paris, à l'occasion de cette enquête publique, de limiter à 200.000 mouvements annuels le trafic de l'aéroport d'Orly, et avancer d'une heure le soir 22 heures 30, au lieu de 23 heures 30 actuellement, le couvre-feu pour les mouvements d'appareils.

Nous nous associons complètement à cette demande.

En conclusion :

Nous vous proposons de **donner un avis défavorable** au projet dans sa définition actuelle, notamment en raison du bilan des conséquences désastreuses sur les populations affectées par leur survol.

La Présidente, Patricia BAUDOT



Page 2 sur 2

[Avis et commentaires du maître d'ouvrage](#)

Décision n° **E 23000088C/ 77** du 3 octobre 2023 Enquête publique : projet « PBN to ILS » à Paris Orly-Ouest.

Observation n° R 7

6 février 2024

Mme PEBRAULT Monique (registre papier) 17, Av Gabriel Péri 77330 Ozoir-la-Ferrière

Vu le projet page 54 et 55 : "Descente d'acier" -
 j'ai eu l'impression de noter que la mise en place de procédures
 de descente continue concède les trajectoires en dessous de 200m
 tout en favorisant la réalisation des descentes d'acier. Ainsi
 des conséquences positives sont à prévoir pour une large partie du territoire
 tandis que d'autres, plus négatives, sont attendues par les communes.
 Les descentes d'acier seront de forme aisée, l'impact devrait
 se limiter essentiellement à la concentration des nuisances :
 dans le Nord d'Ozoir : ce sera pire qu'à Bréteuil en Co. où : plus
 hauts de tête (m²), impossibilité de laisser fenêtrées ouvertes
 et profiter du jardin, traces noires, imbrication, végétation
 - l'été : recevoir chez soi devient plus difficile : FATIGUE
 - il faudrait beaucoup moins de passages d'avions : on
 peut en voir et entendre 3 en même temps : on ne s'entend pas
 parler - les heures à réduire par après 22h 30 ^{par} jusqu'à 6h 30
 - Je rejoins ce qui a été dit précédemment -
 Je suis contre ce projet inquietant et aggravant
 pour la santé et aussi la sauvegarde de mon
 bien acquis par "le travail" et l'économie.
 Quand on reconnaît des conséquences plus négatives
 que fait-on pour la population qui va les subir ?

M^{me} PEBRAULT Monique
 17, Av. Gabriel Péri Ozoir-la-Ferrière

D.6 - Observations portées dans le registre de Les Chapelles Bourbon

Observation n° R 31, R 32, R 33 et R 34

10 janvier 2024

Mme Delacroix, M. Abitbol (mairie de La Houssaye), anonyme et M. Cochaud (registre papier)
77610 Les Chapelles-Boubon

PREMIÈRE JOURNÉE

Le 04 janvier 2024 de h à h

OBSERVATIONS DE 10/01/24
A ce jour je n'ai pas pu aller voir le bruit que je dois supporter avec un trafic incessant en fin de journée modification du trafic en fin de journée des 31 habitants a bles. Je sollicite une isolation phonique la rue pavillon - 1^{er} Dufour 12 Lionnain Les Chapelles Bourbon

- 10/01/2024

- BARRIÈRE D'ÉPOUSE TOUTEMENT ÉLUSÉ :

- AUCUNE QUINCE AVANT / APRÈS S'ÉCARTANT

LA COMMUNE DE LA HOUSSEY EN BRÈ

- ÉCART DE QUINCE FAUSSE : DE 9 A 10 ENFINES

PAGE 26 ET DE 9 A 150 PAGE 27

QUESTION : - QUELLES SANCTIONS SONT-ELLES PRISES

EN CAS DE NON-RESPECT DES PLANS DE VOL

- QU'IL Y AIT DÉCLARATION DES BIENS IMMOBILIERS

- IL Y AIT INDÉMNISATION SUITE A L'ACCIDENT DU NOMBRE

DE VOLS (COMMUNE + HABITANTS)

- 10/01/2024

- Augmentation importante du nombre d'actions sur

la commune des Chapelles Bourbon qui se situe sur

le couloir "réservé" des trajectoires actuelles permettant

une répétition des actions sur un périmètre plus large.

- Quel est l'indemnisation des communes et habitants

impactés et des habitations situées sous un point WEP.

- Quelles sont les aides, subventions potentielles pour isolation

des habitations.

* - En quelle façon passe-t-on de 488 personnes impactées à 31 ? pour les Chappelles-Boubon

- Etude d'impact du bruit nécessaire sur site. Est-elle prévue ?

- Faut-il nous reporter des plans de vol ? Plus fréquents dans un corridor restreint.

- Une enveloppe financière est-elle prévue pour une aide à l'isolation des habitations impactées ou se limite-t-elle à la fourniture de bruits gris ?

* - Peut-on disposer de la liste des habitations impactées ? (concernant les 31 habitants)

- Attitude de passage des avions - Actuelle - Future

- A quelle échéance une introduction de vol est-elle prévue pour les avions les + bruyants ?

J. COCHARD

Observation n° R 35 et R 36

6 février 2024

M. Peignot et Mme Robeys (registre papier)

77610 Les Chappelles-Boubon

et ce définitif ? Vous t'il une analyse de terrain (bruit, nuisance)...

refuse le projet mis en place

Vous t'il une réel économie de carburants entre la théorie et la pratique (conditions météo entre autres)

Vous t'il des compensations concernant les nuisances : jusqu'à l'on réajuste la totalité du trafic

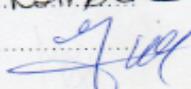
Jeanne PEIGNOT Peignot

fait des coûts resserré entraînant plus de pollution ? Actuellement pollution présente sur maverands, obfège, tothac, etc...

ce qu'une étude est prévue concernant le bruit ?

ce qu'une aide va être mise en place pour améliorer l'isolation des habitations ?

M^{me} Robeys Nathalie



5

Observation n° R 37**6 février 2024**

CC Val Briard (registre papier)

77610 Les Chapelles-Bourbon

DOUBLON de l'observation n°344

Observation n° R 38**6 février 2024**

Mme Anne PARISY, Maire (registre papier)

77610 Les Chapelles-Bourbon

le 06/02/2024



MAIRIE de Les Chapelles-Bourbon
 République Française
 Département de Seine et Marne - Arrondissement de Provins -
 Canton de Fontenay-Trésigny

M. le Commissaire Enquêteur
M. GUILLAMO

Objet : Enquête publique relative à la mise en œuvre de procédures de descente continue en configuration face à l'ouest de l'aéroport de Paris-Orly, par la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC).

Madame La Commissaire Enquêtrice,

Nous avons pris connaissance du dossier d'enquête publique relatif au projet de mise en œuvre de descente continue, et constatons que plusieurs communes de notre territoire sont impactées par cette procédure.

Les points GPS que devront suivre les avions impactent considérablement notre commune.

Le couloir aérien qui s'étendait sur une dizaine de kilomètres est recentré, couvrant environ 4 à 5 km ; cela se traduit par une nette augmentation du trafic dans ce couloir resserré.

L'étude de l'enquête publique fait apparaître une diminution du nombre d'habitants impactés car les survols des villes de Presles-en-Brie, Gretz-Armainvilliers et Tournan-en-Brie seront évités, cependant ce sont bien nos communes rurales qui auront toutes les nuisances.

Notre commune sera également fortement impactée par les trajectoires retenues dans le nouveau schéma ; en effet, environ 60% des vols annuels empruntent la configuration « face à l'ouest » dans ce projet, et la plage horaire des atterrissages s'étend de 6h00 à minuit, avec un pic de plus de 30 atterrissages entre 22h00 et 23h00.

Nous constatons qu'aucun volet du dossier ne prévoit de dispositions pour atténuer les nuisances sonores. Les logements vont être impactés puisque le bruit va s'intensifier, au risque d'être quasi continu.

D'autres part, les nuisances nouvelles vont avoir des répercussions sur la valeur du foncière et immobilière.

Enfin, ne figure dans le dossier, aucune possibilité de recours en cas de non-respect des altitudes et/ou des couloirs empruntés.

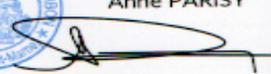
Avec le soutien de la communauté de communes du Val Briard, nous demandons :

- qu'un accompagnement financier soit prévu pour l'isolation phonique des habitations ;
- qu'un dédommagement pour perte de valeur sur certaines propriétés très impactées soit envisagé.

Nous vous remercions par avance de la prise en considération de notre requête, et vous prions de croire, Madame la Commissaire Enquêtrice à l'assurance de notre considération distinguée.



Le Maire,
 Anne PARISY



Mairie - Place de la mairie - 77610 Les Chapelles-Bourbon
 Tél : 01.64.07.10.09 Mail : leschapellesbourbon@orange.fr site : www.leschapellesbourbon.fr
 Siret : 21 77 00 91 300015

[Avis et commentaires du maître d'ouvrage](#)

Décision n° **E 23000088C/ 77** du 3 octobre 2023 Enquête publique : projet « PBN to ILS » à Paris Orly-Ouest.

D.7 – Observations portées dans le registre de Lésigny**Observation n° R 41, R 42, R43 et R 44****17 janvier 2024**SAINT PERE, GRALL, LEFEBVRE et VENTRE (registre papier)
77150 Lésigny

Le 5/01/2024 de h à h

OBSERVATIONS DE Le bruit et le passage des Avions

① surtout le soir rendant la vie à Lésigny
désagréable avec 1 forte pollution sonore
de St Pierre Christiane
rue du Bois Caumont 77150 Lésigny

* * *

17/01/2024

② Suite à la réunion du 15/01 à Ozoir, j'ai
constaté que l'enquête ne prend pas en
compte l'évolution du trafic pour l'évaluation
des nuisances sonores. La densification
du trafic sur la partie Nord d'Ozoir est
avérée et l'impact de cette
augmentation des nuisances n'est pas
étudié sur ce périmètre. Lors de la
réunion publique, le représentant de
la DGAC n'a pu nous indiquer la
hauteur de passage au dessus de
la zone Nord d'Ozoir avec la
procédure de descente douce. Comme
peut-on déterminer que cette procédure
aura un impact positif sur le bruit
sans connaître cette hauteur. La
descente continue entraîne une concen-
-tration du trafic sur la partie Nord
d'Ozoir et le décalage vers le
Nord du couloir sur la

partie non-bâti entre Ozoir et
Boissy permettrait d'améliorer la
situation pour les habitants d'Ozoir,
tant au point de vue sonore que
pollution atmosphérique.

M^r et M^{me} Grall
1 rue des prix d'Amérique
77 330 Ozoir la Ferrière

③ 26/01/2024

Je ne mesure pas l'impact du projet de mix en
œuvre des procédures de descente précises vers l'aéroport
d'Orly, véritablement plutôt un statu quo pour
Lesigny, mais en tant qu'habitant de la
commune j'ai subi les désagréments sonores en
période estivale et ce depuis de nombreuses années.
Généralement, lorsqu'un avion survole le quartier
il est inutile de communiquer car nous ne
pouvons entendre l'interlocuteur que ce soit au
téléphone ou de vive voix, pourtant, ne
devraient pas survoler la ville. Ils passent toute la 2 minutes !
Le nouveau projet fera-t-il respecter les mesures ?
En cas de non respect, les compagnies auront-elles
des pénalités, indemnisent-elles la commune,
les habitants ?

Les nuisances sonores gâchent un peu la qualité
de vie dans notre commune, c'est bien dommage.
M^{me} S. Lefebvre 4 place Abs. Lesigny

(A) Je compatis à la situation des personnes
qui subissent les nuisances dues au survol de
leur domicile par les avions qui atterrissent à
Orly. Mais j'aimerais que l'on prenne en compte
les véritables souffrances qui affectent les habitants à
résidence du Rexillon à cause des avions qui décollent
d'Orly lorsque le vent est à l'est. Le bruit devient insupportable
pendant de longues périodes de la journée au point
de ne pas pouvoir sortir dans son jardin.
On n'en peut plus!!
R. Dentier 51 rue Croix Lesigoy

D.8 – Observations portées dans le registre de Pontault-Combault

Observation n° R 51, R 52, R 53, R 54, R 55 et R 56

20 janvier 2024

Mmes LEBLOND Agathe et Stéphanie MIRAS, M. et Mme ROUSEAU, MM. Patrick PENET et SALOYAN et Anonyme (registre papier) 77340 Pontault-Combault

PREMIÈRE JOURNÉE

Le de h à h

OBSERVATIONS DE

le 10 jan 2024
Lecture du projet - peu d'impact - RAS
Leblond Stéphanie Agathe Leblond

le 20 janvier 2024
Le projet présenté amène à penser qu'un futur projet sera engagé, et provoquera une dévalorisation de nos biens immeubles et une nuisance sonore car actuellement, un survol d'avions sur le mad de la commune de Pontault-Combault (proche aérodrôme de Loges-en-Josas) pourrait penser à des tests. Les avions survolent en empruntant ce couloir aérien non existant à une altitude d'environ 1000 mètres avec une rotation de 3 minutes toutes les 15 minutes. Le futur couloir proposé étant rétréci, les communes impactées souffriront de l'augmentation des passages d'avions.

En conclusion, je suis contre le projet et représente ma personne ainsi que mes enfants
SALOMON Nathalié - 15 Rue Rousseau - PONTAULT
SALOMON Nicolas - Rue Fontaine - LIVERDY
Mme Stéphanie MIRAS - Unpasse Pommues - LIVERDY

9/24

4

Si mon pavillon est impacté par le bruit, il sera forcément dévalorisé. Or nous avons choisi ce moment de son achat un coin tranquille et calme de Portault. Une compensation financière sera-t-elle envisagée ?

Nous sommes déçus de ce projet d'autant plus que depuis plusieurs mois nous avons observé de nouvelles nuisances sonores à fréquence régulière.

M. et Mme ROUSSEAU - Village anglais - Portault

10/01/2024

Habitant le sud de Portault, je me permets de contester le chiffre de 102 personnes impactées par les nuisances sonores sur la commune. De toute évidence, l'impact est très nettement sous-évalué.

Par ailleurs, je regrette la communication un peu minimaliste autour du projet.

Cela dit, si réellement le projet aboutit à une diminution des nuisances sonores, je ne peux être que favorable -- à condition que cela ne soit pas contrebalancé par de nouvelles autres nuisances.

Patrice ROUSSEAU

guy

① L'information, concernant l'enquête publique réalisée par la commune, mais à améliorer par un meilleur affichage afin d'informer plus de citoyens.

② Ce projet concerne une modification de la piste 25 mais depuis une période un survol du Nord de pontault-combault (village anglais) en direction de la piste 24 de par tout east.

③ ~~Cette~~ Impact: dévalorisation du bien immobilier acheté avant l'ouverture d'un couloir Aérien et après l'ouverture d'un couloir survolant les habitations.

④ Nuisance sonore et impact sur la santé.

Mr. Saboyan

20/01/2024

Après avoir assisté à la réunion d'information et consulté les documents concernant le projet de mise en œuvre de procédures de descente continue sur l'aéroport de Paris-Orly, je veux dire ici que la communication et l'information sur notre commune de Pontault a été minimisée. Il nous manque une information plus visible (panneaux lumineux) que celle actuellement mise en place.

Ce projet n'est-il pas la première étape d'un élargissement de ce couloir quel impactera la commune ?

Observation n° R 57 et R 58

1° février 2024

Mme VIRGENEL Agnès et M. ATTACI (registre papier) 77340 Pontault-Combault

24/1/2024 - Je note un manque d'information par la commune sur cette enquête publique. Rien sur l'application, difficile à trouver sur le site de la mairie. Il faut savoir que cela existe pour réussir à trouver l'information. En l'occurrence, je n'ai rien à dire sur le contenu après avoir parcouru rapidement le dossier d'enquête publique (j'habite au nord de B.C.), mais j'espère que pour d'autres enquêtes publiques, la "publicité" sera meilleure (comme pour le P.U. par exemple). A.V. Agnès VIRGENEL

le 5/02/2024
 Résidents à Pontault Sud nous sommes impactés par les nuisances sonores. Nous espérons que tout sera mis en oeuvre pour réduire cet impact sonore. M. ATTACI, Maire de Pontault.
 Attaci

D.9 - Observations portées dans le registre de La Queue-en-Brie

Observation n° R 61

23 janvier 2024

LEBLOND Agathe (registre papier)

94150 La Queue-en-Brie

D.10 - Observations portées dans le registre de Pontcarré

Observation n° R 71

27 janvier 2024

JUBLOT F. (registre papier)

14 rue Saint-Clair

77135 Pontcarré

PREMIÈRE JOURNÉE

Le de h à h

OBSERVATIONS DE

Habitante de Pontault Combault, je souhaite que soit réalisé une campagne de mesure du bruit aérien au fur et à mesure de la mise en route de ce projet. Je souhaite également que toutes les mesures de pollution soit rendues publiques.

F. JUBLOT. 14 rue Saint Clair - Pontault Combault

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n° R 72

3 février 2024

GARRIDO Henri

(registre papier)

DOUBLON de l'observation n°25

Observation n° R 73, R 74, R 75 et R 76**3 février 2024**

Anonyme, M. JEAN, M. SALVAGGIO, maire et M. VAUT (registre papier de Pontcarré)

Habitant de Pontcarré, le nouveau tracé ne semble pas avoir de réel impact. La densité sera plus concentrée sur la sud de la commune (N4E03). Avec si l'approche est classée. Cela va modifier l'approche plus large en partie à l'ouest de Brest. @10/02/2024

11/2/24

Habitant Pontcarré avec ma famille de quatre personnes je suis très inquiet et concerné par la simulation exposée. En effet la densité de vols deviendrait très forte au dessus de la ville avec en plus un changement de direction. Nous sommes absolument contre cette évolution qui dégraderait la qualité de vie dans la ville.

Bien cordialement,

Pomille Axel JEAN

33 rue Henri Durand - PONTCARRÉ

11/2/2024

En tant que Maire de Pontcarré, j'emets mon avis défavorable à l'augmentation du trafic et la modification de la procédure de descente avec ce nouveau tracé de la commune à délibérer en 2023 au conseil municipal du 9 juin pour une réduction de nuisances sonores aériennes sur le territoire. La simulation proposée non seulement ne limite pas les nuisances, mais l'accroît en concentrant le trafic. Ceci implique une forte augmentation en concentration et en bruit. Un impact double quasiment sur la N4E2. Aucune possibilité réelle de réduire son

simulation en modulation. Il apparaît cependant clairement une détérioration de vie pour les habitants exposés à toute la demande effectuée au cours des dernières années. Pour Orly: 1) réduction ou à minima plafonnement de mouvements annuels
2) Couvre feu allongé
3) utilisation de nouvelles valeurs limites recommandées par l'OACI (Lden 45 et Lnight 40)
4) Interdiction de survol plus éloignée

Cette mise en oeuvre envisagée ne correspond absolument pas aux attentes et aux besoins des habitants.

Je demande donc à ce que de nouvelles propositions soient négociées. J'emets mon avis défavorable en mon nom et celui de la commune à la mise en oeuvre de ce projet.

Le Maire,

Tony SALVAGGIO



Tony Salvaggio
Maire de Pontcarré

Habitant depuis 49 ans Pontcarré au bout du village la action parait au dessus de notre Paillasson. car déjà très exposé à une Brest je ne compte pas la pollution. Je suis donc contre pour les raisons exposées précédemment du trafic.

à Pierre-Jean Guédel. Pontcarré

Observation n° R 77**5 février 2024**

M. MACI Catherine (registre papier de Pontcarré) 38, Grande Rue 77135 Pontcarré

« Alors que les communes voisines bénéficient d'une réduction d'impact, la commune de Pontcarré voit au contraire cet impact augmenter. »

Observation n° R 78**5 février 2024**

M. MARCOS (registre papier de Pontcarré)

77135 Pontcarré

DOUBLON de l'observation n°25

Observation n° R 79**6 février 2024**

M. MARCOS (registre papier de Pontcarré)

77135 Pontcarré

DOUBLON de l'observation n°25

D.11 - Observations portées dans le registre de Tournan-en-Brie**Observation n° R 81****4 février 2024***M. MARCOS (registre papier)**77470 Tournan-en-Brie**DOUBLON de l'observation n°25*

D.12 - Observations portées dans le registre de Roissy-en-Brie

Observation n° R 91, R 92 et R 93

4 février 2024

M. LARBOILLAT, Mme LABOILLAT, Anonyme (registre papier) 77680 Roissy-en-Brie

OBSERVATIONS DE

Savage du commissaire-enquêteur de Roissy-en-Brie 20/11/24
 Vérification du dossier et report

Le projet, dont la version détaillée n'est pas d'accès aisé sur internet, porte sur 3 changements :

1. La descente douce des appareils, un projet, semble être le sucre pour cacher l'amertume du médicament.
2. La réduction des couloirs de raccordements favorise dans l'arbre d'approc certaines communes en saturant le survol d'autres. Au début du tronc commun l'axe WEP03 → FPO25 (Pontcauté → Pontault) réduit la surface habitée et génée à Ozoir et augmente sensiblement la population affectée à Roissy en Brie.
3. L'augmentation prévue (?) des vols sur Orly est la pilule finale. C'est pourquoi je désapprouve (sans espoir) cette programmation.

Et, au risque d'être hors sujet, je tiens à formuler à la D.A.C. et

- aux autres décideurs quelques questions :
- la pollution de l'aviation civile et commerciale devrait-elle à être démontée ?
 - Croyez-vous aux chimères de l'hydrogène dans ce secteur et au kérosène "vert" ?
 - Quand va-t-on taxer les carburants aériens comme les autres (agriculteurs p. ex.) ?
 - Quand allons-nous vraiment "penser à nos enfants" dans le flou ambiant et les démis-intéressés ?

31-01-24 B. Larbonillat
Sixième avenue Roissy en Brie

Entièrement d'accord avec les remarques précédentes !
L'ajout que les horaires 6h - 23h30 ne laisse pas un temps de repos suffisant, surtout avec les passages fréquents d'avions à basse altitude entre 23h30 et 6h (dérégulation ?)

Doit-on vous rappeler que le sommeil insuffisant ou perturbé est nuisible pour la santé ?

31/01/2024 A. Larbonillat

Sixième Avenue à Roissy - en - Brie 77680

Je suis d'accord avec la Personne qui a écrit avant moi, c'est un enfer - de 6h du matin 23h30, cela est impossible de dormir la fenêtre ouverte.

5/02/2024. Residence du Manoir

Observation n° R 94 et R 95

4 février 2024

2 ANONYMES (registre papier) Quartier Bois Prieur

77680 Roissy-en Brie

Uive.
 Quartier de la pierre
 On essaye de nous faire avaler la pillule en nous disant que les avions font moins de bruit car ne décollent pas ils ne sont déjà pas censés le faire. Or on va nous enlever le nombre d'avions. Actuellement nous ne pouvons plus ouvrir la fenêtre ouverte, ni regarder la TV fenêtre ouverte. Pourquoi retirer le caudal? cela favorise certaines communes au détriment d'autres qui doivent en plus subir les nuisances. Et comme dit plus haut, cela perturbe notre sommeil donc nuit à notre santé.
 06/02/24 Quartier Bois Prieur

Habitante de Roissy en brie depuis 2011 je trouve que les avions qui passent à Roissy en brie passent déjà trop bas, et sont donc trop bruyant. On les voit déjà au niveau de la décollerie de Roissy en brie ils s'enquillent les uns derrière les autres, c'est excessif au niveau des
 06/02/24 Etang

6

Observation n° R 96

4 février 2024

Anonyme (registre papier)

Quartier du verger

77680 Roissy-en-Brie

Habitante du Roissy en Brie - Quartier
 du Verger -
 Nuisances et pollution visuelle et sonores
 + + +
 Sans comment de valoir améliorer et réduire
 ces nuisances, on nous vend un projet
 caduc (en désobéissance Pire pour hailler
 Paul)
 A mon avis, ce projet n'a qu'un seul but:
 réduction des coûts de kérogène; mais
 d'économie !!
 D'autre part, le projet tel qu'il est présenté,
 est rédigé en un langage très spécifique
 à Parisien: il est hermétique ~~et~~ au niveau
 terme technique. On ne comprend pas tout...
 est-ce fait exprès ??
 J'émet un avis très défavorable au projet !!!
 > autant plus qu'il existe un risque patenté
 d'augmentation des vols, ce qui n'est pas
 envisageable !!!

Observation n° R 97

6 février 2024

M. le Maire de Roissy-en-Brie (registre papier)

77680 Roissy-en Brie


 République Française
 Liberté - Égalité - Fraternité

Roissy-en-Brie, le 5 février 2024

**A l'attention de Monsieur Manuel GUILLAMO
Président de la commission d'enquête**

Objet : Enquête publique – Aéroport d'Orly : mise en œuvre des procédures de descente continue en configuration face à l'ouest

cky Monsieur le commissaire enquêteur,

Je souhaite exprimer, en tant que Maire de Roissy-en-Brie, mes préoccupations concernant le projet de mise en œuvre des nouvelles procédures de descente continue, tel qu'il est présenté dans le cadre de l'enquête publique en cours. Bien que je reconnaisse l'importance de réduire la consommation de carburant pour les avions en phase de descente afin de limiter la pollution, je suis profondément préoccupé par les conséquences néfastes que ce projet pourrait avoir sur notre commune.

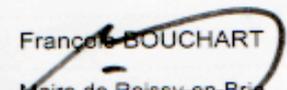
L'un des aspects les plus alarmants réside dans l'impact acoustique sur notre ville, en particulier sur les quartiers du sud tels que le Grand Etang, les 50 Arpents, le Verger, le Bois Prieur, mais aussi l'Avenir et l'Espérance. Alors que l'enquête publique semble indiquer une diminution du nombre d'habitants exposés au bruit, il est crucial d'examiner de manière plus approfondie l'impact sur Roissy-en-Brie. Les données révèlent une augmentation significative du nombre d'habitants exposés aux niveaux sonores de 62 dB et plus, avec une augmentation de plus de 8 % pour les niveaux de 62 dB et une augmentation remarquable de 30 % pour les niveaux de 65 dB.

De plus, il est impératif de prendre en compte les développements futurs de notre ville, notamment le quartier Plein Sud, qui est ignoré dans l'analyse actuelle. Cette nouvelle zone résidentielle sera directement affectée par les niveaux sonores accrus résultant des nouvelles procédures d'approche aérienne. Il est inacceptable que davantage de résidents soient exposés à des niveaux de bruit nocifs à l'avenir.

Je souligne également la nécessité de renforcer considérablement les sanctions à l'égard des compagnies aériennes qui ne respectent pas les couloirs aériens prévus. Trop souvent, des avions bruyants dévient de ces couloirs et perturbent la tranquillité des habitants, contredisant ainsi les modèles théoriques présentés dans les études jointes à l'enquête publique.

Dans ces circonstances, la ville de Roissy-en-Brie émet **un avis défavorable** sur le projet tel qu'il est actuellement proposé. Il est crucial que ce projet soit revu afin de corriger ses impacts négatifs pour notre commune, les habitants que je représente, et leur environnement.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président de la commission d'enquête, l'expression de mes salutations respectueuses.


 François BOUCHART
 Maire de Roissy-en-Brie
 1^{er} vice-président de la communauté
 d'agglomération Paris – Vallée de la Marne

Bien reçu, merci,

Hôtel-de-Ville - 9, rue Pasteur - 77680 Roissy-en-Brie - Tél. 01 64 43 13 00 - www.roissyenbrie77.fr

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Décision n° E 23000088C/ 77 du 3 octobre 2023 Enquête publique : projet « PBN to ILS » à Paris Orly-Ouest.

Observation n° R 98

6 février 2024

M. MARCOS (registre papier)

77680 Roissy-en-Brie

DOUBLON de l'observation n°25

D.13 – Observations portées dans le registre de Chevry-Cossigny

Observation n° R 10

25 janvier 2024

Mme JAVAUDIN Agnès (registre papier)

77173 Chevry-Cossigny

PREMIÈRE JOURNÉE

Le de h à h

OBSERVATIONS DE

M. JEANNIARD Patrice (Vu le 9/1/2025) tel. 06 77 02 50 86.
repasserons par nos observations.

Garage du Commerce - Exp. Perf. en 2011
et 2014

M. CHARBONNIER Pascal & MME LEFEBVRE Stéphanie le 25/01/2024 à Mboze

Mme JAVAUDIN Agnès le 25/01/24

Comment être sûr du respect des trajectoires ?
Si j'en crois les trajectoires actuelles, il ne devrait pas y avoir de survol de Chevry-Cossigny, en basse altitude actuellement. Or ce n'est pas la réalité. En période estivale, il y a de nombreux survols de Chevry en phase d'atterrissage.
L'an passé, il y avait des jours où il y avait un avion à destination d'Orly toutes les 2 mn.

Observation n° R 101

25 janvier 2024

Mme LEN Monique (registre papier)

77173 Chevry-Cossigny

Mme LEN Monique 29 04 2024

Chevry semble peu impacté sur le dossier d'enquête
mais au vu de nuisances durant la période
estivale, je doute que ces trajectoires soient
toujours respectées



D.14 – Observations portées dans le registre de Châtres

Observation n° R 111

25 janvier 2024

M. le maire de Châtres (registre papier)

77173 Châtres



Département de Seine-et-Marne

MAIRIE DE CHÂTRES

Châtres, le 24/01/2024,

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Ayant pris connaissance du dossier d'enquête publique relatif au projet de mise en œuvre des procédures de descente continue, notre commune de Châtres va être fortement impactée par les trajectoires retenues dans le nouveau schéma. Nous notons qu'environ 60% des vols annuels empruntent la configuration « face à l'ouest » dont il est question dans ce projet et que la plage horaire des atterrissages s'étend de 6h à minuit avec un pic de plus de 30 atterrissages entre 22h et 23h.

A la vue de ces éléments, nous souhaitons vous faire part des remarques suivantes :

⇒ 1/ Comme nous pouvons le constater sur la carte ci-dessous, le couloir aérien actuel est large de plusieurs kilomètres, répartissant ainsi le flux des avions sur un territoire important. Le fait de réduire ce couloir en une trajectoire unique entraîne une concentration des nuisances. Le flux des avions va être intensif et se focaliser au-dessus de notre village. Même si l'altitude sera légèrement plus élevée qu'actuellement, les désagréments vont être importants ; dégradant notre environnement. **Cette trajectoire peut être envisagée autrement.**



Figure 1 : Résumé – Trajectoires d'une journée en situation de statu quo et de projet en configuration ouest à Paris-Orly

Source : Carte IGN Map v2 (QGIS), trajectoires radar et simulées

⇒ 2/ De plus, nous constatons qu'aucun volet du dossier d'enquête ne prévoit de dispositions pour **atténuer les nuisances sonores**. Nos logements vont être impactés puisque le bruit va s'intensifier au risque d'être quasi continu. Or les solutions techniques d'isolation phonique pour l'habitat existant et pourraient faire l'objet d'un accompagnement financier.

⇒ 3/ Par ailleurs, si les études font état globalement d'un bienfait environnemental de ce projet avec une réduction de 6% de carburant, il n'en reste pas moins qu'au niveau local, nous tirons la sonnette d'alarme. La concentration des passages d'avion entrainera de facto une **concentration de la pollution** qui n'est pas évaluée dans le dossier d'enquête publique. Le document indique seulement qu'au-dessus de 900m les avions n'ont pas d'impacts sur la qualité de l'air. Cependant, quand plusieurs centaines d'avions passent en un seul point, notre bon sens nous fait douter de la neutralité sur la qualité de l'air !

⇒ 4/ Enfin, ces nuisances nouvelles vont avoir des répercussions sur **la valeur du foncier** de notre commune. L'immobilier local risque d'être impacté par ce projet de descente continue. Les châtriots ne souhaitent pas voir leur habitation, bien souvent fruit du travail d'une vie, dévaluée par des décisions prises par la DGAC et le Ministère des Transports.

Nos administrés sont venus s'installer dans notre commune, motivés par un cadre de vie paisible et rural au milieu d'un écrin de nature. C'est donc leurs aspirations à vivre au milieu d'un cadre agréable que la DGAC et le Ministère des Transports vont dégrader et ce sans qu'aucune solution ou compensation ne soit proposée. **Nous souhaitons avant tout maintenir notre qualité de vie.**

En conclusion, nous demandons :

- ◆ Que le tracé soit modifié afin que **le village ne soit plus survolé**. Le tracé pourrait passer en amont ou en aval du village au-dessus des parcelles agricoles et forestières.
- ◆ Qu'un accompagnement financier pour tout **travaux d'isolation phonique** des habitats soit envisagée.
- ◆ Qu'une **étude sur la qualité de l'air** avant et après la mise en œuvre du projet soit réalisée.
- ◆ Qu'une **indemnisation** pour perte de valeur du foncier soit prévue.

Vous remerciant par avance de la prise en considération de nos requêtes, nous vous prions de croire, Monsieur le Commissaire Enquêteur, en l'assurance de nos salutations distinguées,

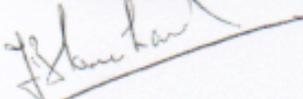
BENOTMANE Herminia



MUZEAX Christine



BLANCHARD Joël



VERDAVAINNE Guy



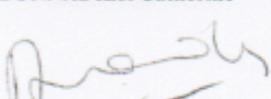
BILLET Louis



TÉTART Marc



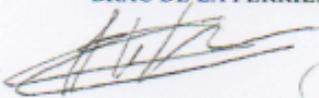
BONNADIER Catherine



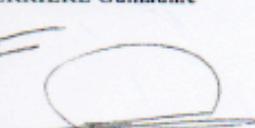
VICENTE David



BRAC DE LA PERRIÈRE Guillaume



ROLLIN Michel



BONNADIER Fabrice



Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n° R 112

5 février 2024

COTTIN Jacques (registre papier) 10, Grande Rue

77173 Châtres

PREMIÈRE JOURNÉE

Le de h à h

OBSERVATIONS DE

Garage de compagnie - atelier de Guillaume
 10/11/24 Venfats de l'affiche et droits d'auteur.

Peut-on réellement être certains que :

- la constatation des vols sera plus importante mais à une altitude équivalente à aujourd'hui.
- les survols plus nombreux auront un impact sonore en diminution car "en descente continue" (selon le projet) la surface survolée sera réduite de 25%.

D'autre part on veut bien croire que l'impact sur la consommation de carburant aura un effet positif (diminution du carburant) l'impact sur les autres polluants n'est pas expliqué clairement.

Conclusion : attendons - nous à bien évaluer et comprendre ce que nous vivrons à Châtres lorsque le projet sera mis en œuvre.

Mr COTTIN Jacques 10 Grande Rue Châtres



Observation n° R 113

5 février 2024

Anonyme (registre papier)

77173 Châtres

DOUBLON de l'observation n°25

D.15 - Observations portées dans le registre de Liverydy**Observation n° R 211****3 février 2024**

DILLMANN (registre papier)

77254 Liverydy

PREMIÈRE JOURNÉE

Le de h à h

OBSERVATIONS DE

Garage de Connaissance Enjéton le 10/11/2024
 Vérification de l'affidage - 9/1/24
 et de la

Pointe de passage des avions à basse altitude
 sur notre commune de Liverydy en Brie
 M. ex. Sp. Dillmann

M. Dillmann

9/1/24

D.16 - Observations portées dans le registre de Bussy-saint-Georges**Observation n° R 311****3 février 2024**

Mme BENITEZ (registre papier)

DOUBLON de l'observation n°25

D.17 - Observations portées dans le registre de Villeneuve-Saint-Denis

Observation n° R 411	6 février 2024
-----------------------------	-----------------------

Mme MARCOS (registre papier) 77510 Villeneuve-Saint-Denis
DOUBLON de l'observation n°25

D.18 - Observations portées dans le registre de Presles-en-Brie

Observation n° R 511	6 février 2024
-----------------------------	-----------------------

Mme MARCOS (registre papier) 77377 Presles-en Brie
DOUBLON de l'observation n°25

D.19 - Observations portées dans le registre de Villeneuve-le-Comte

Observation n° R 611	5 février 2024
-----------------------------	-----------------------

Mme MARCOS (registre papier) 77508 Villeneuve-le-Comte
DOUBLON de l'observation n°25

Observation n° R 612	5 février 2024
-----------------------------	-----------------------

GARRIDO Aurelia (registre papier) 77508 Villeneuve-le-Comte
DOUBLON de l'observation n°25

D.20 - Observations portées dans le registre de Gretz-Armainvilliers

Observation n° R 711

6 février 2024

Mme GARRIDO (registre papier)

77215 Gretz-Armainvilliers

DOUBLON de l'observation n°25

Observation n° R 712 et 713

6 février 2024

Mmes GOBEREAU et MANGEAT (registre papier)

77215 Gretz-Armainvilliers

Bonjour,
la plupart des données sont de 2019. Malgré la conjoncture de 2020/2021, 2022 aurait pu être considéré.

Gretz-Armainvilliers bien qu'impacté est très par contre :
réduction des nuisances et pour tous > 62 db ! = absence d'objectifs de réduction de bruit + amplitude de horaires trop longue surtout en été = course folle ?
Descente en continu = augmentation de la surface de travail.

- Pas assez de résultats favorables par rapport à l'impact environnemental.
- contrôles du taux de réalisation des procédures : fiables ? par rapport à la complexité "augmentante" des besoins de l'ensemble des aéroports voisins. Le ciel est très chargé surtout en été.
- Pollution au niveau des arbres de forêts.

Je suis donc opposé au projet, dont la technique n'est pas assez avancée. Il vaudrait mieux travailler sur la modernisation des moteurs des avions, d'autres carburants moins polluants.

Mme Gisèle GOBEREAU
Gretz-Armainvilliers le 05/02/2024

Bonjour,
Les dernières années, je constate que les avions sont de plus en plus bas. On voit même l'identité de compagnie et le contenu des avions. Ils passent souvent à moins de 900 m. Le trafic s'intensifie et ne respecte pas la hauteur de plus de 1300 m comme c'était auparavant. Il y a une dégradation de la pollution. Aucun contrôle n'est réalisé. Une revue complète des couleurs et de la hauteur. ~~Favorable~~ au nouveau projet descente en continu à 2000 m.

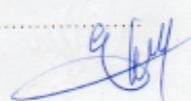
Gretz Armainvilliers le 6 février 2024
 Bourgeois

J'ai pris un bon moment pour rédiger quelques mots sur cette enquête publique, connaissant ce dossier depuis plus de 25 ans.

Ce projet de procédure de descente continue sur l'aéroport d'Orly parvient d'Orly est la copie de l'arrêté ministériel du 7 février 2002 qui à ce jour n'est pas appliqué.

En effet l'approche des avions sur l'ILS de l'aéroport devrait se faire de manière standard à 4000 pieds, hors sur toute les cartes d'approches au instruments (pilots, contrôleurs aériens, etc) il est indiqué 3000 pieds (900 mètres) et par mesure de sécurité (fort trafic, espace) elle devrait se faire à 3000 pieds hors dans les cartes il est indiqué à 2000 pieds (600 mètres) par mesure "en brisserementale" (faible trafic!). Les avions pouvaient perdre l'axe de la piste (ILS) à 5000 pieds (1500 mètres) ce qui est normalement le cas!

Donc comment croire à la DGAC, au Ministère des transports, à ANSP, et à nos interlocuteurs en Préfecture et en Enquête publique quand ils nous disent vouloir se prêter un projet et une procédure, qu'à ce jour ils n'appliquent pas!



Si je comprends la nouvelle procédure,
 la ville de Jitz ne devrait pas être
 survolé (ou très peu).
 Mais le constat sur cette nouvelle (!)
 procédure d'arriver sur l'ILS à
 4000 pieds sur WEPO3 en partant
 par WEPO2, c'est que celle-ci
 ne serait appliquée que à 70%
 maximum! Donc les 30%
 restants seraient pas à 4000 pieds,
 mais à 3000 pieds (900mètres) donc
 certainement en passe sur
 l'urbanisation de cette commune,
 comme c'est le cas aujourd'hui,
 les 4000 pieds sur l'ILS étaient
 prévus à 50% en 2002 pour être
 à 70% à moyen terme! en ce cas
 nous aurons ce terme aujourd'hui
 donc plus de 20 ans plus tard!
 Quand c'est possible des avions
 par mesure sécuritaire de rejoindre
 l'aéroport d'Orly quand de
 avions militaires de gouvernement
 se rendent à Tousses le Nord ou
 Villacoublay, et dans ce cas
 l'interception sur l'ILS 26 se
 fait plus par, aucun radar
 ne se fait, car le avion
 qui se rendait à Villacoublay
 de Tousses le Nord en fait
 croisent le avion par Orly.

à 3-5 kilomètres des pistes sur à 1000 - 1200 mètres d'altitude, quand ceux qui atterrissent à Orly sont à 300 mètres d'altitude. Preuve à l'appui ce qui est constaté, c'est que le DGAC et l'Etat font le constat en 2002, devraient qu'il faut revoir les procédures vis à vis des avions vers Toussus le Noble et Villacoublay et que dans le rapport actuel on dit qu'aucun problème de revoyure de ces procédures d'approche de ces aérodomes militaires ne serait fait.

En conclusion appréciera les demandes inacceptables de la part de l'Etat Français qui ne remplis pas ses engagements (page 16 de la synthèse environnementale) l'altitude de prise de l'ILS 26 des avions doit être précisés dans la carte aux instrument en standard à 4000 pieds (1200 mètres) comme l'arrête le permis, 3000 pieds (900 mètres) en clairance par mesure de sécurité !

La carte précisée (page 22) ne demeure d'origine publique mentionne standard à 3000 pieds. donc pas d'évolution !

Pourtant l'ACNOST (pea parole)
 confirme que le Niveau Standard doit
 être à 4000 pieds !

Quand on parle des points de navigation,
 VERER, ROUBA, POXXI, etc. WEPO1 WEPO2
 WEPO3, etc. ce sont des indicateurs
 de circulation mais pas de hauteurs
 des avions par rapport au sol.
 En tous cas c'est l'opinion
 de l'Etat Français en défense
 par rapport à respecter les citoyens et
 les billets engendrés par les avions.
 (Arrêté d'interdiction du 10 octobre 1957)

Dans le cadre du projet, les niveaux
 sonores sur jets sont à reporter sur
 un nombre important de vols aux
 dessus de la forêt et au nord de
 la commune, sans passage
 par l'urbanisation de la ville
 c'était le projet de 2002.

J'espère que cela soit "réellement"
 réalisé !

Quand aux profils des Flux
 0010 ou ROUBA, en espérant
 leur réelle réduction, la
 ville de jets, dans le cadre de
 son urbanisation, ne devrait
 pas être survolée, en respectant
 les vols en WEPO1, WEPO2 et
 WEPO3.

Je met une réserve, car on nous dit que on devrait atteindre WEP03 à 1200 mètres (4000 pieds) à 70⁹⁰, donc 30⁹⁰ à d'autres altitudes et donc autres circulations ..!

Dans le cadre d'Impact sur la population, le projet NA 62 du projet (page 38 et 39 de l'annexe), la ville de Jatz Armainvilliers n'est pas impactée sur le NA 62 statuto et par défaut en NA 62 projet. Donc cela vient à dire que par ce survol sur l'urbanisation de la ville.

Je met encore une réserve car cela était dit dans le projet 2002 et cela n'a pas été tenu.

La réduction des émissions de CO₂ étaient aussi une motivation de l'arrêté de 2002. Eurocontrol avait fait cette étude, sur une dispersion des avions avec une clearance à 5000 pieds (1500m) et non réduits. (voir cartes aux instruments)

Voilà mes observations sur ce projet et sur sa possible évolution.

Le projet n'a pas beaucoup évolué par rapport au dossier menant à l'arrêté de février 2002.

Je souhaite cette fois-ci que celui-ci prenne en compte ..!

les avis des citoyens et des élus responsables
 On ne peut pas demander au communal
 à se développer, à se densifier, et au
 même temps leur maintenir ou leur
 apporter des nuisances "chroniques" auprès
 des populations anciennes ou nouvelles
 en installation.
 On favorise des murs ou des dispositifs
 anti bruits quand il existe une augmen-
 tation des nuisances liés au trafic
 automobile et on fait le strict
 minimum pour la circulation aérienne
 que quelconque s'impose et
 j'espère qu'enfin, ce projet, apporte
 un plus pour les populations.
 Je joint à mon avis de ce jour,
 une annexe de 27 pages sur la
 problématique existante en 2002
 et persistante aujourd'hui.
 Très cordialement
 Jean-Paul BARUA ROBIN
 6 Avenue du Château
 77220 Sutz Armanville
 Maire de Sutz Armanville
 depuis 2001
 Maire Adjoint de Sutz Armanville
 1995 - 2001.

Avis et commentaires du maître d'ouvrage