



À l'attention du Président de la commission d'enquête pour la révision du Sdrif,  
35, boulevard des Invalides, 75007 Paris.


## **OBSERVATIONS DE L'ASSOCIATION QUALITE DE VIE DE LA BORDE SUR LE PROJET DE SDRIF**

Enquête publique du 28 mars au 14 mai 2013

### **1 - Ville de Montesson - 78360**

Lors de la réunion du Comité Urbanisme du 29 mars 2013, dont nous sommes membres, il a été exprimé le souhait de demander la suppression d'une pastille de couleur orange qui indique les nouveaux secteurs d'urbanisation Secteur d'urbanisation préférentielle, sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire, Nous souhaitons la suppression de cette pastille dans l'attente du résultat d'une étude en cours sur la plaine de Montesson.

#### **Les nouveaux espaces d'urbanisation**

 Secteur d'urbanisation préférentielle



#### *Qualité de vie de la Borde*

Association Loi 1901 agréée de protection de l'environnement arrêté n° 98-079/duel du 3 avril 1998  
Association locale d'usagers au titre de l'article L.121-5 du Code de l'urbanisme. Arrêté N° 09-142/DDD du 28/10/2009

- Siège social : 22, rue Corneille 78360 Montesson
- Courriel : [qvlb@qvlb-montesson.fr](mailto:qvlb@qvlb-montesson.fr)
- Site internet : [www.qvlb-montesson.fr](http://www.qvlb-montesson.fr)
- tél : 01 39 13 10 55
- Page :1/3

## **2 Conclusions et avis de l'ADVOCNAR – Association de défense contre les nuisances aériennes.**

Notre association porte une attention particulière depuis 1996, aux nuisances générées par l'augmentation du trafic aérien et l'extension de l'aéroport Charles-de Gaulle.

Notre site internet : [www.qvlb-montesson.fr](http://www.qvlb-montesson.fr) rubrique Nuisances aériennes indique : (extrait)

« Notre [bulletin d'information n° 23 du 15 mars 1996](#) s'intitulait "ALERTE AU BRUIT DES AVIONS. REAGISSONS".

*L'extension de l'aéroport de ROISSY-CHARLES DE GAULLE n'était pas engagée et les habitants d'Ile de France, dont les Yvelines, mesuraient mal les répercussions d'une telle décision.*

**En Septembre 1997**, Monsieur Jean-Claude GAYSSOT, Ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement fait publier un recueil intitulé "Concertation sur l'extension de l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle". [Notre point de vue y figure.](#) »

**Du 23 octobre au 12 novembre 1998**, nous réalisons une [CAMPAGNE DE MESURE DE BRUIT DES AERONEFS](#)  
A MONTESSON LA BORDE - YVELINES

### **LES CONSEQUENCES DE L'EXTENSION DE L'AEROPORT DE ROISSY POUR LES HABITANTS DE LA BOUCLE DE MONTESSON ET DES COMMUNES ENVIRONNANTES.**

*Depuis 1995, sans aucune concertation, et en contradiction avec le schéma directeur de l'Ile de France, les 350 000 habitants de la Boucle de Montesson (Yvelines), se voient imposer des nuisances aériennes très importantes (" 200 survols par 24/h - 60/75 dBA) dues à la réorganisation du trafic de Roissy et du Bourget. Ces nouvelles nuisances ont entraîné la mobilisation des municipalités et des associations. Présentées comme " de nouvelles procédures d'approche moins nuisantes pour l'environnement " par le conseil des ministres du 11.10.95, ces modifications de trajectoires ont eu pour conséquence un développement considérable des nuisances sur un des secteurs les plus urbanisés de la région, à vocation de zone résidentielle tranquille au Nord des Yvelines.*

*Ce que nous avons annoncé s'est réalisé : en 6 ans (1993 à 1999) les mouvements aériens de Roissy ont doublé (232 000 à 467 000). Si rien ne change, en 2005, le nombre de mouvements d'avions atteindra 700 000.*

*Les associations de la Boucle demandent l'annulation de toutes les modifications de trajectoires officielles et officieuses intervenues depuis 95 et se sont opposées à l'extension de Roissy, en raison de l'absence de clarté dans la définition des trajectoires, de l'absence de contrat crédible de maîtrise des nuisances, des conséquences écologiques et économiques pour les habitants des Yvelines. »*

Nous soutenons les conclusions et avis de l'ADVOCNAR, dont nous sommes membre, et demandons qu'il en soit tenu compte.

**L'ADVOCNAR refuse la vision de l'Etat pour le SDRIF qui consiste à encourager la croissance du trafic aérien sur les plates-formes d'Ile-de-France, et la concentration de l'activité**

économique sur l'aéroport de Roissy CDG y compris la nuit, au mépris de la santé des populations survolées, cautionnant l'inégalité sociale et environnementale pour des habitants durablement sacrifiés.

**L'ADVOCNAR dénonce les contradictions permanentes du projet**, qui organise le développement des pôles d'activités aéroportuaires d'Ile-de-France, acte le développement prévisible du trafic aérien sur la région à l'horizon 2030 tout en proposant des mesures de réduction des nuisances aériennes contraignantes. Ce dernier point va dans le bon sens pour les associations de défense des riverains et de l'environnement, mais demande une utilisation raisonnée du transport aérien.

**L'ADVOCNAR soutient l'article 11 de la délibération du Conseil régional d'Ile-de-France du 25 octobre 2012** arrêtant le projet de SDRIF, dans lequel le Conseil régional « Mandate le Président du Conseil régional pour engager une concertation, en tenant compte de l'évolution de la réglementation européenne, afin d'aboutir d'une part à une réduction du nombre de mouvements et d'autre part à une réduction des nuisances sonores, et d'organiser la réduction progressive, puis l'interruption du trafic aérien nocturne de la plate-forme aéroportuaire de Roissy-Charles de Gaulle ».

**L'ADVOCNAR soutient les mesures de réduction des nuisances aériennes proposées dans le projet de SDRIF.** Elle appuie un certain nombre de constats de l'étude environnementale du SDRIF. Cependant, elle dénonce la sous-évaluation de l'impact environnemental du trafic aérien en Ile-de-France, le manque de solutions efficaces proposées.

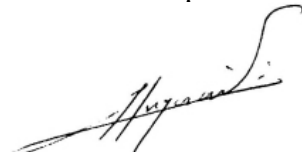
Les mesures de réduction des nuisances aériennes inscrites dans le projet de SDRIF ne doivent pas rester à l'état de recommandations, et les observations listées dans le cadre de l'évaluation environnementale à l'état de constats : le SDRIF doit préciser les objectifs à atteindre, les quantifier et les planifier. Les moyens de mise en œuvre des différentes mesures doivent être précisés : le SDRIF ne peut pas se contenter de s'appuyer sur les plans existants, qui n'ont pas fait la preuve de leur efficacité en termes de maîtrise et de réduction des nuisances aériennes, bruit et pollution chimique.

**L'ADVOCNAR rappelle que le SDRIF doit jouer son rôle de protection de la santé des Franciliens.**

**L'ADVOCNAR demande à ce que la concertation sous l'égide du Conseil régional d'Ile-de-France soit engagée dans les plus brefs délais avec tous les partenaires concernés, avec le mandat suivant :**

- plafonnement et réduction du nombre de mouvements sur toutes les plates-formes d'Ile-de-France à un niveau permettant de réduire significativement le bruit et la pollution,
- établissement d'un plan de réduction des vols de nuit en Ile-de-France, sur une période de huit heures consécutives, conformément aux recommandations de l'OMS, pour aboutir, à terme, à un couvre-feu généralisé,
- mise en place de trajectoires de moindre nuisance,
- élimination accélérée des aéronefs les plus bruyants.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Président de la commission d'enquête pour la révision du Sdrif, à nos respectueuses salutations.



Michel Angérand  
Président

Transmission le 13 mai 2013  
par internet - .pdf