

ANNEXE 10 : OBSERVATIONS DU PUBLIC

Au total, les registres d'enquête ont recueilli 443 observations, **dont 56 % émane des villes de Favières et d'Ozoir-la Ferrière.**

D.1 - Observations portées dans le registre numérique

Observation n° 1

4 janvier 2024

Mme LENORMAND Elisabeth (courriel) 8, rue des Farinats

77220 Favières

Pour donner suite à mon passage ce matin à la mairie de Favières, je vous confirme mon opposition à ce projet pour les raisons suivantes : - Nous sommes un petit village tranquille de 1200 habitants environ et nous souhaitons conserver notre tranquillité. Favières a une superficie de 2826 HA dont 2/3 de forêts, pourquoi ne pas faire descendre les avions en continue sur cette immense superficie de forêts, il suffirait de 2 ou 3 kms de plus pour que les avions ne perturbent pas notre quotidien !!, - Cela n'engendrerait pas de surconsommation de carburant puisque le dégazage est interdit et en descente en continue c'est comme un moteur de véhicule au point mort, il n'y a pas de consommation de carburant. Cela ferait perdre environ 2 minutes sur le trajet des avions, c'est donc dérisoire...Cela n'aurait pas d'impact sur d'autres communes puisqu' on passerait au-dessus des forêts au lieu des habitations de Favières... Concernant l'impact sonore actuel et futur, c'est éloquent ! Étant donné que le trafic aérien va doubler, l'impact sonore va atteindre des sommets...(photo jointe pour rappel). J'espère vraiment que la voix des Faviérois sera entendue pour la tranquillité de tous. Merci par avance de revoir ce projet. »

Observation n° 2

4 janvier 2024

M. COQUELET Christian (courriel)

77220 Favières

« Bonjour, Après consultation du dossier, je constate qu'il y aura encore plus d'avions qui survoleront le centre de la commune de Favières. Il y a au moins 3 kms de champs et forêts qui séparent le bourg de Favières du hameau de La Route et où les avions ne dérangeraient quasiment personne, hormis quelques promeneurs. Je propose que vous modifiez la trajectoire pour faire passer les avions au-dessus de la forêt pour éviter le survol du bourg de Favières, voir proposition ci-jointe. Cordialement. »

Observation n° 3

5 janvier 2024

Mme LENORMAND Elisabeth (courriel) 8, rue des Farinats

77220 Favières

« Je fais suite à mon mail d'hier après mon passage à la mairie. J'ai passé 1h ce matin dans mon jardin entre 11h et midi et j'ai pu me rendre compte du passage incessant des avions les uns derrière les autres, plus d'une dizaine, je ne les ai pas comptés, soit au-dessus de ma tête, soit à droite ou à gauche dans un couloir étroit concentré exclusivement au-dessus du bourg de Favières. A quoi sert de faire une enquête

préalable, qui vient juste de débiter, puisque la mise en œuvre est déjà faite ??? Je n'avais jamais vu ni entendu autant d'avions sur notre commune depuis 23 ans que j'habite à Favières !! Je réitère ma question : pour quelle raison ne pas passer au-dessus des bois qui représentent les 2 tiers de la superficie de Favières et qui sont à 2 km environ du bourg ? Cela ne gênerait personne. La commune est également entourée de champs !! J'espère vraiment que ce projet sera modifié car à la belle saison, ce ne sera pas possible de rester dehors ni de laisser les fenêtres ouvertes. »

Observation n° 4

5 janvier 2024

M. et Mme WETTER (courriel)

77220 Favières

« Situation actuelle sur Favières 77220 Décembre 2023. Beaucoup de survols d'avions sur notre commune, certains à basse vitesse. Nous pouvons voir la couleur de la compagnie. Lors de leur passage à basse altitude, nous entendons un bruit de "casserole". Le ciel devient gris, les traces de condensation de vapeur d'eau laissées formant une fine couche nuageuse favorisent l'apparition de cirrus. Les cirrus réfléchissent les rayons du soleil dans l'atmosphère augmentant l'effet de serre, et la concentration d'ozone. Les nuisances des réacteurs d'avions sont le bruit, l'impact visuel, la dégradation de l'air que nous respirons. Notre air est donc pollué par : rejet de kérosène, mélange d'hydrocarbures obtenus par raffinage du pétrole. Ce kérosène est responsable de maux de tête, vertiges, nausées. D'autres éléments chimiques avec le kérosène sont rejetés par les réacteurs : rejet de monoxyde d'azote NO, rejet de dioxyde de soufre SO₂, rejet de particules en suspension PM 10 et PM 2,5. Ces particules ultra fines pénètrent dans nos poumons, notre foie et se retrouvent dans nos urines. Les rejets chimiques impactent aussi la flore et la faune lors des fréquents largages de Kérosène au-dessus des forêts. C'est la situation actuelle de notre petit village champêtre, qui subit une pollution sonore, visuelle. Deviendra-t-il semblable à un site Seveso ? Vous nous proposez des descentes douces avec un trafic multiplié par trois, concentrant la trajectoire d'avions sur Favières par souci d'économie de Kérosène. Cette situation d'intensification des vols sur Favières semble avoir déjà été modifiée depuis la fin d'année 2023..... Nous savons bien que cela n'améliorera nullement la qualité de notre vie. Mettez-vous un "silencieux" sur vos réacteurs ? NON. Comme pour les routes y aura-t-il des contrôles dans les airs ? NON. De plus, que faites-vous de l'écologie, de la réduction des nuisances pour Favières. Il est facile de faire supporter à une petite commune de Seine-et-Marne toutes les nuisances en détruisant et en diminuant notre qualité de vie. COMPTE TENU DE TOUS CES ÉLÉMENTS, NOUS SOUHAITONS DE TOUTE URGENCE UN DEPLACEMENT DE LA TRAJECTOIRE VERTE WEPO3 RESULTANT DE LA LIAISON DE WEPO1 ET WEPO2 EN DEHORS DE NOTRE VILLAGE. NOUS SOMMES PROCHE DE LA FORÊT, CELA NE DEVRAIT PAS ETRE INSURMONTABLE ! EN MODIFIANT LA TRAJECTOIRE DE 2 Kms SUR LA FORÊT, VOUS NE PERDREZ QUE 2 mn DE VOL TOUT EN SAUVANT NOTRE VILLAGE D'UN ENFER !! PARTAGEONS LE CIEL ET NE LE CONCENTREZ SURTOUT PAS !! Notre cause semble perdue d'avance, un peu un combat de « David contre Goliath », mais nous gardons espoir, que grâce à un peu de bienveillance tout n'est pas joué d'avance. »

Appréciation de la Commission d'Enquête

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

Cette observation est un doublon avec l'observation R 1, portée le 4/01 également, sur le registre papier de Favières.

Observation n° 5
5 janvier 2024

Mme LABAYE Lydia (courriel)

77192 Fontenay-Trésigny

« Non il y en a marre des avions pollueurs au-dessus de nos villes surtout qu'ils sont en train d'atterrir, bonjour le bruit comme il y a quelques années en arrière. NE TOUCHE PAS MON CIEL. Voilà mon coup de gueule car nous sommes dans le couloir d'atterrissage il faut les diriger en dehors de nos villes. »

Observation n° 6
6 janvier 2024

M. BOURGEOIS Alexis (courriel)

77220 Favières

« Bonjour, étant résident de Favières, je suis opposé à ce projet qui va générer un flot ininterrompu d'avions - même si supposément moins bruyants qu'aujourd'hui - au-dessus de notre village. En effet le sud du couloir (en vert dans le schéma initialement présenté) passe très nettement sur la moitié nord du village et les avions cherchant à optimiser leur trajectoire tendront à se rapprocher de la corde. A ce titre je suis inquiet pour le bruit de fond continu que cela va générer, la pollution visuelle et la pollution aux particules fines notamment oxydes d'azote pour les populations qui subiront cette nouvelle procédure. Je ne comprends pourquoi il n'est pas envisagé de déplacer légèrement le couloir plus au nord pour effectuer le virage au-dessus de la forêt et échapper ainsi le village. Merci pour la prise en compte de mon message. »

Observation n° 7
6 janvier 2024

M. GAUTHIER Jean-François (courriel)

77220 Favières

« Il y a assez de place au-dessus de la forêt entre Favières et la zone industrielle de Tournan en Brie, plutôt que les faire descendre au-dessus de notre village (Favières).

Avis et commentaires du maître d'ouvrage
Observation n° 8
6 janvier 2024

Copie du courrier de l'AOCNA au DGAC

45 Av. du général de Gaulle
77330 Ozoir-la-Ferrière

« AOCNA

Association Ozoirienne
Contre les Nuisances Aériennes

Ozoir la Ferrière

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

45 avenue du Général De Gaulle
77330 Ozoir La Ferrière

le 04 janvier 2024

Monsieur Damien CAZE
Directeur de la DGAC
50 rue Henry FARMAN
75015 Paris

Objet : Questions relatives à l'enquête publique :

**DOSSIER DE CONCERTATION SUR LE PROJET DE MISE EN ŒUVRE DE
PROCÉDURES DE DESCENTE CONTINUE VERS L'AÉROPORT DE PARIS-ORLY
EN CONFIGURATION FACE À L'OUEST**

Monsieur le Directeur,

A la suite de la lecture attentive du dossier de mise en œuvre de procédure de descente continue, nous avons relevé des points qui posent questions.
Voici nos interrogations.

1. Le document indique :

« Il reste cependant dans la description des procédures.

Un court palier avant le FAP (1) » qui est parfois nécessaire pour intercepter la trajectoire finale indiquées par l'ILS. (2) »

Question : À quel endroit par rapport à la ville d'Ozoir La Ferrière et à quelle altitude ?

2. **Page 27 et 30 :**

« Une estimation de 30 % de mises en palier seront nécessaires lors du passage d'aéronefs se dirigeant vers les aérodromes de Toussus-le-Noble et de Vélizy /Villacoublay. »

L'axe d'approche est coupé à une altitude 1200 m, ce qui oblige le contrôle aérien à donner les instructions pour un palier à une altitude de 900m vers Orly.

Dans le meilleur des cas, il est déjà annoncé que seulement 70 % des vols seraient en descente continue.

Question : Qu'en sera-t-il lors des pics du trafic sur ces aérodromes ?

3. **Page 27**

« Ce dispositif ne pourra pas être utilisé en permanence du fait de...»

❖ De fortes pointes de trafic

Question : Qu'entendez-vous par fort trafic ? À partir de quelle fréquence d'atterrissage les contrôleurs n'utiliseront pas la procédure de descente continue ?

Quel seuil déclenchera l'interruption de la procédure de descente lissée ?

❖ D'autres événements particuliers

Question : Quels types événements, ?

Afin de préparer votre passage le 15 janvier lors de la réunion d'Ozoir-la-Ferrière pourriez-vous nous communiquer vos réponses de préférences par courriel, ce permettra un dialogue plus constructif lors de cette réunion.

Dans cette attente, veuillez, agréer, Monsieur l'expression de nos sentiments respectueux de citoyen attaché à la République.

Jacques Fournillon
Président
Membre titulaire de la commission consultative
de l'environnement de l'aérodrome d'Orly

José Fernandez
Secrétaire
Membre suppléant
de de la commission
consultative l'environnement de l'aérodrome
d'Orly »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Appréciation de la Commission d'Enquête

MM. Jacques Fournillon et José Fernandez, respectivement, président et secrétaire de l'Association Ozorienne Contre les Nuisances Aériennes (AOCNA) ont été reçus par le commissaire-enquêteur de lors de la permanence du 6 janvier à Ozoir-la-Ferrière.

Cette observation est un doublon avec l'observation R 2, portée le 6/01 également, sur le registre papier d'Ozoir-la-Ferrière.

Observation n° 9

6 janvier 2024

AOCNA 45 Av. du général de Gaulle 77330 Ozoir-la-Ferrière

« Bonjour Nous avons envoyé ce jour un courrier au directeur de la DGAC. Afin d'éclaircir certains points du dossier qu'il présente aux communes concernées, et ce dans le cadre de la future procédure de descente lissée d'Orly. Afin de vous informer, voici le courrier qu'il recevra ce lundi. »

Appréciation de la Commission d'Enquête

Cette observation est un doublon avec l'observation R 2, portée le 6/01 également, sur le registre papier d'Ozoir-la-Ferrière.

Observation n° 10**6 janvier 2024**

Mme DELAFOSSE Monique (courriel)

77192 Fontenay-Trésigny

« Dans les schémas commune par commune, on s'aperçoit que les niveaux sonores relatifs au statu quo et ceux relatifs au projet ne présentent pas la même échelle au niveau des fréquences. Cela est extrêmement trompeur car si effectivement il y a souvent des niveaux sonores inférieurs à la situation actuelle (axe des abscisses) il y a également des fréquences qui peuvent être supérieures (axe des ordonnées), l'axe des ordonnées n'étant pas à la même échelle sur les schémas. Cela aurait été plus lisible si les schémas avaient pu être comparés directement. »

Observation n° 11**7 janvier 2024**

Mme LEPLEY (courriel)

77610 La Houssaye-en Brie

« Bonjour, J'habite à La Houssaye-en-Brie et le nombre d'avions qui passent maintenant au-dessus de notre village a énormément augmenté. Cet été des avions bruyants passaient en continu au-dessus de nous parfois pendant plus de 10 minutes. Je pensais que ça ralentirait après le pic des vacances d'été mais ça n'a pas été le cas. C'est une forte nuisance, d'autant plus quand on passe beaucoup de temps au jardin, plus moyen de profiter du calme de la campagne (raison pour laquelle je suis venue habiter ici). Je n'ose imaginer la nuisance sur les communes qui sont encore plus touchées que nous ! »

Observation n° 12**9 janvier 2024**

Mme Monique NAWROCKI (courriel) 17, rue de la Rucherie

77220 Favières

« Pourquoi impacter un village entier de nuisances sonores alors que quelques degrés d'écart passeraient au-dessus de la forêt ? »

Observation n° 13**9 janvier 2024**

M. DEOUX Régis

77090 Bussy-Saint-Georges

« Monsieur le Commissaire Enquêteur, Le dossier présenté met en avant des avantages significatifs en termes d'efficacité énergétique et de réduction de l'impact environnemental, notamment une baisse de 6% de la consommation de carburant, une réduction de l'empreinte sonore affectant 15500 habitants et une diminution annuelle de 5000 tonnes de CO2. Cependant, il apparaît que les modalités concrètes d'adoption de ce système par les contrôleurs aériens et les équipages n'ont pas été suffisamment développées dans le dossier.

À cet égard, je souhaiterais connaître les mesures incitatives envisagées pour garantir une transition rapide et efficace vers le PBN to ILS afin d'éviter une période transitoire chaotique. Comment le projet prévoit-il d'accompagner ces professionnels dans l'adaptation à cette nouvelle technologie ? Quels dispositifs de formation, de

sensibilisation ou de motivation sont prévus pour assurer une appropriation rapide et complète du système ?

Observation n° 14
9 janvier 2024

M. DEOUX Régis

77090 Bussy-Saint-Georges

« Monsieur le Commissaire Enquêteur, Avec la mise en œuvre de ce projet, nous anticipons une intensification du trafic aérien dans un corridor plus étroit, notamment dans la zone de croisement entre 900 m et 1200 m sur une distance de 6 km. Cette concentration accrue de vols soulève une interrogation : que se passe-t-il si un équipage ne suit pas les instructions du contrôleur aérien dans cette zone spécifique pendant la phase transitoire (raisons météorologiques, croisements...) ? Est-ce un scénario envisageable et, si oui, quelles sont les mesures prévues pour gérer de tels écarts ? Cette question est d'autant plus pertinente que la non-conformité aux directives de contrôle aérien dans une zone aussi sensible pourrait augmenter les risques de collisions ou d'autres incidents aériens, avec des conséquences potentiellement graves tant pour la sécurité des passagers que pour les populations résidant sous ces couloirs aériens. La clarté sur ces points est indispensable pour évaluer la viabilité et la sécurité du projet, et pour garantir que les avantages écologiques et économiques escomptés ne se font pas au détriment de la sécurité aérienne et du bien-être des populations impactées. »

Observation n° 15
9 janvier 2024

M. DEOUX Régis

77090 Bussy-Saint-Georges

« Monsieur le Commissaire Enquêteur, j'aimerais attirer votre attention sur une incohérence potentielle relevée dans le dossier du projet de nouveau système de navigation aérienne. Il s'agit précisément des données présentées dans la figure 33 à la page 32 du dossier, concernant l'estimation du gain sonore pour certains vols MOLBA dans les secteurs WEP01 et WEP02. Le commentaire accompagnant cette figure indique un gain de 4 dB(A) à une altitude de 3000 ft (soit environ 914,4 m) avant l'interception de l'ILS. Cependant, un examen détaillé de la figure 33 montre que les altitudes réelles de vol dans ces secteurs sont comprises entre 1500 m (pour WEP02) et plus de 1800 m (pour WEP01). Cette observation soulève une question fondamentale : pourquoi l'estimation du gain sonore a-t-elle été réalisée à une altitude de 914 m alors que, selon les données fournies, les avions voleront en réalité à des altitudes bien supérieures dans ces secteurs ? Cette différence significative entre les altitudes utilisées pour l'estimation du gain sonore et celles réellement prévues pour les vols soulève des doutes sur la validité de l'affirmation d'un gain de 4 dB(A). Il est crucial de comprendre si cette divergence est due à une erreur dans le dossier ou si d'autres facteurs explicatifs ont été omis. La précision de ces données influence directement l'évaluation des impacts sonores du projet sur les zones résidentielles concernées, et par conséquent, la perception de son acceptabilité par les communautés locales. Je vous remercie de bien vouloir éclaircir ce point pour assurer une compréhension complète et exacte des impacts environnementaux du projet. »

Observation n° 16**9 janvier 2024**

M. DEOUX Régis

77090 Bussy-Saint-Georges

« Monsieur le Commissaire Enquêteur, je souhaite soulever une question concernant les données présentées dans l'annexe du dossier du projet de nouveau système de navigation aérienne. Plus précisément, il y a une apparente contradiction entre les informations signalées page 57 et celles figurant page 106 du même document. À la page 57, il est mentionné l'existence de 10 événements spécifiques à Bussy-Saint-Georges, ce qui semble indiquer une incidence notable de l'intensification des vols d'avion dans cette zone. Cependant, en examinant la page 106 où sont détaillées les mesures effectuées, ces événements ne semblent pas y être reflétés. Cela soulève deux questions : où exactement ont été réalisées les mesures mentionnées ? Et pourquoi n'ont-elles pas été effectuées dans la zone de Bussy-Saint-Georges où ces 10 événements ont été identifiés ? Cette incohérence peut affecter la validité et la fiabilité des données présentées, qui sont essentielles pour évaluer correctement les impacts sonores et environnementaux du projet. Si les mesures ne correspondent pas aux zones effectivement impactées par les changements de trajectoires des avions, cela pourrait conduire à une sous-estimation des nuisances subies par les résidents locaux. Il est donc impératif de clarifier ces points pour garantir la transparence et l'exactitude des informations fournies dans le cadre de cette enquête publique. Cette clarification est essentielle pour assurer une évaluation précise des conséquences du projet sur les communautés concernées. »

Observation n° 17**10 janvier 2024**

M. DEOUX Régis

77090 Bussy-Saint-Georges

« Monsieur le Commissaire Enquêteur, Je me permets de vous adresser cette question concernant la fiabilité et la transparence des données utilisées dans l'étude du projet de nouveau système de navigation aérienne. Plusieurs éléments du dossier soulèvent des inquiétudes quant à la validité des informations présentées. Premièrement, le calcul du gain de 4 dB(A) semble reposer sur une altitude erronée, ce qui remet en question la crédibilité de cette estimation. De plus, les 10 événements signalés à Bussy-Saint-Georges ne correspondent pas aux mesures réalisées en ville, ce qui suggère une incohérence dans la collecte ou l'interprétation des données. Ce faisceau d'indices m'inquiète. Il doit sans doute exister d'autres erreurs dans les données du dossier. Aussi, ma préoccupation majeure concerne l'usage de l'intelligence artificielle Acropole pour l'optimisation des parcours. Il est plausible que les données d'entraînement aient introduit un biais dans le modèle, ou que la validation de celui-ci soit insuffisante, comme le suggèrent les incohérences observées dans les résultats ou les données d'entrée utilisées. La dépendance à un outil d'IA pour des décisions d'une telle ampleur nécessite une transparence absolue. Pouvez-vous assurer que les calculs et les analyses sous-jacents au projet sont entièrement transparents et vérifiables ? Si cela n'est pas possible, il serait prudent d'envisager une méthode de calcul alternative, plus robuste et fiable. Cette démarche est essentielle pour garantir la confiance dans les données produites et assurer une évaluation juste des impacts du projet, tant sur le plan écologique qu'en termes de qualité de vie des populations concernées. Je vous remercie de l'attention que vous porterez à cette demande essentielle pour l'intégrité de l'enquête publique. »

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

Observation n° 18**10 janvier 2024**

Nadia (courriel)

77192 Fontenay-Trésigny

« Je ne suis pas favorable au trafic aérien, en prévision, au-dessus de Fontenay-Trésigny. En effet, il y a suffisamment de nuisances comme cela notamment avec la circulation sur la RN 4. La commune n'a pas besoin d'avoir en plus, des nuisances phoniques, polluantes par les airs. Lors de ma décision d'habiter cette commune il y a plusieurs années, c'était en connaissance de cause, par rapport au trafic routier sur la RN4, mais concernant les bruits de jet provoqués par les avions, force est de constater une bien plus grande puissance sonore. En effet, ces derniers temps, j'ai remarqué une croissance des vols au-dessus de Fontenay-Trésigny, je pense une période "test", et le bruit est juste difficilement supportable. Merci de bien vouloir prendre en compte ma requête. »

Observation n° 19**10 janvier 2024**

M. FOUCHERES Virginie 37 rue la Pérouse

77330 Ozoir-la-Ferrière

« Résidente à Ozoir-La-Ferrière, un grand nombre d'avions volent vraiment très très bas et certains avec le train d'atterrissage déjà sorti C'est sur qu'un avion qui descend plus rapidement consomme moins de carburant. Lorsque nous avons un vent d'ouest c'est infernal un avion presque toutes les 2 minutes en revanche vent d'est nous sommes au calme Il serait peut-être bien de décaler ce couloir aérien. »

Observation n° 20**10 janvier 2024**

M. DESCLOU Stéphane

77192 Fontenay-Trésigny

« Bonsoir Vu le montant des impôts (qui sont au-dessus de petites villes du bassin d'Arcachon où peu d'avion passe au-dessus) il est hors de question d'accepter un couloir aérien au-dessus de Fontenay-Tresigny qui pollue les habitants au niveau sonore et pollution. De même il est hors de questions d'avoir une pollution supplémentaire sachant que nous avons déjà les camions liés aux ZAC qui passent à côté et qui nous pollue. On part vivre à la campagne pour éviter ce genre de pollution. (Et surtout on paye cher d'impôts pour éviter cela.)

Observation n° 21**11 janvier 2024**

M. CHAMPION Michèle

77330 Ozoir-la-Ferrière

« J'attends avec impatience les nouvelles consignes de descente en espérant qu'elles seront respectées car les précédentes (altitude) ne l'étaient pas. Une approche par les régions boisées, qui ne manquent pas dans la région, serait peut-être une alternative, à condition de ne pas répercuter le problème sur d'autres communes. »

Observation n° 22**11 janvier 2024**

M. ROGER Emmanuel

77330 Ozoir-la-Ferrière

« Déplacer très légèrement au nord la balise FAP ce qui permettrait que les avions survolent la zone boisée entre Roissy en Brie et Ozoir la Ferrière et ainsi supprimer ou à tout le moins réduire considérablement les nuisances sonores, visuelles et pollution pour tous les habitants d'Ozoir la Ferrière sans dégrader la qualité de vie des habitants de Roissy en Brie ni impacter négativement aucune autre zone habitée. 2/ S'assurer du respect par les avions des altitudes minimales de vol. »

Observation n° 23**11 janvier 2024**

M. BENARD Jean-Pierre 14, Rue Lucien Cotel

77220 Favières

« Je comprends que vivre en commun implique le partage des nuisances. Que mon village soit 'sacrifié ' pour le bien des autres, soit. Mais il doit y avoir des limites à ce sacrifice. Un flot continu d'avions, même s'ils sont sensés faire un peu moins de bruit (ce qui est très théorique) n'est-il pas payer très cher ce vivre en commun ? Il me semble qu'il y a des zones de forêt au nord de notre zone. Une solution plus au nord a-t-elle été envisagée ? »

Observation n° 24**11 janvier 2024**

M.LOTHAR Martin

77220 Favières

« Suite à la réunion publique du mercredi 10 janvier à Favières, je constate qu'il y aura encore plus d'avions qui survoleront le centre de la commune de Favières après la mise en oeuvre de ce projet Les zones urbanisées de la commune occupent 2,1 % de son territoire et il y a 3,2 kms de champs et forêts qui séparent le bourg de Favières du hameau de La Route. Pourriez-vous modifier légèrement votre trajectoire pour éviter de passer en plein au-dessus du bourg de façon à ce que les avions prennent leur virage vers WEP03 après le bourg ? Voir schéma ci-joint : en décalant WEP03 d'environ 1,5 km sur la droite, la trajectoire pourrait éviter le bourg (surligné en jaune sur le document joint). »

Observation n° 25**13 janvier 2024**

Mme Estellita MARCOS 1, La Sablonnière, carrefour CD10/CD 21 77220 Favières

« Je vous fais part, ci-dessous, de mon souhait de maintenir les couloirs aériens tels qu'ils nous ont été présentés dans le dossier d'enquête du 04 janvier 2024. En effet, nous avons travaillé toute une vie pour acheter un bien immobilier, situé dans une Zone Naturelle (PLU) et une Zone Biologique Intégrale, inaccessible au public. Il s'agit de zones de protection stricte en raison de la qualité des paysages, de l'intérêt écologique et de la valeur des boisements. Notre but, en faisant cet investissement il y a 28 ans, était d'offrir à nos enfants et petits-enfants un espace vert, dans un écrin boisé où l'on puisse, loin de la pollution, écouter les oiseaux et admirer les étoiles.

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

Nous disons NON à un déplacement des couloirs aériens qui sont actuellement proches du BOURG de Favières (77220) vers le Nord/Nord-Est de ce dernier. Le moindre déplacement viendrait polluer ces Zones Naturelle et Biologique Intégrale, nous empêcherait de profiter de nos jardins, nous obligerait à vivre derrière des doubles vitrages et réduirait fortement la valeur de nos biens immobiliers acquis avec le fruit du travail de toute une vie. Pour toutes ces raisons, nous rejetons toute tentative de déplacement du couloir aérien vers le NORD/NORD-EST du bourg de Favières et nous acceptons le projet proposé tel quel dans le dossier d'enquête du 04 janvier 2024.»

Observation n° 26	13 janvier 2024
--------------------------	------------------------

Mme Raphaëlle GARRIDO 1, La Sablonnière, carrefour CD10/CD 21 77220 Favières

DOUBLON de l'observation n°25

Observation n° 27	13 janvier 2024
--------------------------	------------------------

M. Henri GARRIDO 1, La Sablonnière, carrefour CD10/CD 21 77220 Favières

DOUBLON de l'observation n°25

Observation n°28	15 janvier 2024
-------------------------	------------------------

Mme MACHAN Valérie 18, rue de Châtres 77220 Presles-en-Brie

« Bonjour, Administrée de la commune de Presles en Brie et demeurant au 18 rue de Châtres, je me rapproche de vous dans le cadre de l'enquête d'utilité publique menée actuellement. En effet, depuis plus d'un an nous constatons avec regret et désespacement de l'augmentation constante de survols au-dessus de notre propriété et de notre commune. Ce nombre est grandissant et intervient très tôt le matin, dès 6H jusqu'à minuit. Sur certains jours c'est toutes les 10 secondes. Je suis en invalidité et mon état de santé a vraiment pâti de cette situation affligeante et j'ai pu depuis juin dernier, période où le trafic a débuté de manière très amplifiée, prendre des vidéos de très nombreux survols ainsi que de nombreuses photos. Je dois avoir plus d'une centaine de vidéos entre juin 2023 et novembre 2023. Les fichiers sont lourds par conséquent je vais me permettre de vous en envoyer quelques-uns en plusieurs envois. Merci d'en attester de la bonne réception. J'ai d'ailleurs communiqué et interpellé la DRAC et l'aviation civile dès cet été. Des réponses bateau m'ont été apportées. Ne pouvant me rendre à aucune des réunions que vous organisez, je reste à votre disposition pour vous fournir d'autres éléments vidéo ou photos si besoin. Ce que je souhaite c'est que nous soyons reconnus comme survols aériens et nouveaux couloirs afin que nous puissions bénéficier d'enveloppes budgétaires pour obtenir l'isolation acoustique et phonique nécessaire à une vie plus sereine. Notre vie extérieure cet été a été un petit enfer compte tenu de tous ces passages. Les décibels sont très élevés et je ne vous parle même pas de la pollution invisible que nous subissons et que nous ne pouvons mesurer aujourd'hui. Nous en verrons les

conséquences dans quelques années malheureusement ! En attendant faisons en sorte que notre lieu d'habitation ne devienne pas insoutenable à vivre (stress, angoisse, bruit sonore...), que le prix de nos habitations ne subisse pas trop de décôte, et préservons notre environnement. A noter que nous avons toutes sortes de couloirs, pour des petits avions de tourisme (Type Sesna ou autres) et flotte de l'aviation commerciale classique. Transavia est particulièrement actif au-dessus de nos têtes ! Je vous serai gré de bien vouloir par retour de mail accuser réception de ma correspondance afin que ma requête soit bien prise en compte. »

Observation n°29**15 janvier 2024**

Mme MACHAN Valérie

18, rue de Châtres

77220 Presles-en-Brie

DOUBLON de l'observation n°28

Observation n°30**16 janvier 2024**

M. DELPIERRE Arnaud

77330 Ozoir-la-Ferrière

« Encore une fois le modèle économique est prioritaire sur la santé et la tranquillité des habitants, Sans compter le fait du danger que représente le vol d'avion au-dessus d'une ville C'est déjà assez pénible d'avoir des avions qui survolent notre jardin mais de la à multiplier par deux le flux cela va devenir invivable Cela fait plus de 20 ans que nous avons remonté ce problème au-dessus de notre ville et on voit clairement que aucun n'effort a été fait vers nous pour changer cela Il y a pour la possibilité de faire passer les avions au-dessus de zone non habitée mais c'est jamais pris en compte On nous parle d'alignement de la piste ! Ok mais en regardant un peu il suffit de modifier la piste d'atterrissage de 1degre pour éviter la zone habitée de Ozoir sans pour autant changer les choses pour les autres commune et venait pas me dire que c'est pas possible car je suis sûr que depuis 20 ans vous avez dû refaire la piste plusieurs fois comme c'est le cas pour nous route Bref Votre proposition est indécente vis à vis des habitants de la commune d'Ozoir Il faut revoir votre copie et revenir vers nous avec des solutions qui respectent plus les personnes l'environnement etc... »

Observation n°31**16 janvier 2024**

Mme KOTZAN Birgit

8, rue Albert Euvarard

77330 Ozoir-la-Ferrière

« Bonjour, Il m'est difficile de comprendre que le couloir aérien puisse être resserré au-dessus d'Ozoir la Ferrière, plus précisément au-dessus du centre-ville et le Domaine Poirier. Pour quelle raison celui-ci ne pourrait pas être légèrement dévié afin de passer dans un couloir plus inhabité comme par exemple entre les villes de Ozoir-la-Ferrière et de Roissy-en-Brie ? Que dire de la nuisance d'un bruit continue, vue la charge de l'espace aérien, dépassant le niveau maximum donné par l'OMS à intervalle constant entre toutes les 1 à 2 min. à longueur de journée ? Rajoutez à cela la nuisance de la pollution des retombés du kérosène qui constitue une vraie problématique de

dégradation de la santé et qui vient aggraver le facteur nuisible de la pollution causée par le bruit ..., le tout générant de plus un stress lui également source de dégradation de la santé... Air France va quitter Orly sous peu laissant les slots à une aviation qui ne sera pas forcément dans l'optique de changer ses appareils pour ceux d'une nouvelle génération génératrice de moins de pollution et par le bruit et par les émissions de kérosène Qui pourrait ainsi décider d'une dégradation des conditions de vie et de la santé d'une partie de la population, de ses concitoyens ? Merci de la prise en considération de la présente. »

Observation n°32**16 janvier 2024**

Mme LABARSOUQUE Maria

77330 Ozoir-la-Ferrière

« Habitant Ozoir-la-Ferrière, nous sommes confrontés au bruit perpétuel des avions ! L'OMS recommande 45 et nous sommes à 64 !!! Nous avons suggéré de déplacer de quelques mètres le survol de notre ville sans nuire à la ville voisine puisque ce déplacement se serait fait au-dessus d'une zone boisée mais pas de réponse... Par ailleurs, je peux faire l'inventaire des compagnies aériennes qui nous survolent... Pas sûr que les hauteurs soient respectées ?? Quand va-t-on nous prendre pour des êtres humains et non uniquement pour des vaches à lait tout juste bonnes à payer des impôts ??? »

Observation n°33**16 janvier 2024**

M. LECOUTURIER Eric

24 rue Jacques Cartier

77330 Ozoir-la-Ferrière

« Monsieur le Commissaire Enquêteur, Après avoir pris connaissance du dossier partagé par la DGAC et assisté à la réunion d'information qui s'est tenu à Ozoir-la-Ferrière le ce 15 janvier, je me permets d'attirer votre attention sur les points ci-dessous : J'observe que le caractère d'utilité publique du projet de la DGAC n'est démontré qu'au travers de résultats moyennés. Les particularités du trafic des week-ends ainsi que les horaires d'intensification du trafic ne sont pas pris en compte dans l'exposé des nuisances avant ou après mise en oeuvre du projet. J'observe que l'évolution du trafic n'est absolument pas pris en compte dans l'évaluation des nuisances portées à connaissance. Quels seraient les effets à +10%, 20, 30 sur les communes considérées ? Comment et au regard du PLU de chacune de ces communes sont projetées les impacts positifs ou négatifs sur la population des dites communes. Nous savons que les révisions de PLU conduisent à une politique de densification, donc à des évolutions potentielles des populations sous tracé de descente. J'observe que la part relative des nuisances sonores liées au bruit aérodynamique (volets, sortie de trains) n'a pas été étudié. Un des facteurs majeurs d'adhésion au projet de la DGAC par les populations impactées, les nuisances sonores, ne fait pas l'objet d'étude approfondie qui pourrait conduire à un plan équilibré ==> Oui la densification sur la trace et à périmètre constant de trafic est avérée, mais oui les X% d'avions pour lesquels les sorties de trains sont anticipées vont faire l'objet d'un plan de réduction des nuisances sonores mis en oeuvre avant le... et conduisant à une réduction théorique de "X" décibels. Je précise qu'en phase de descente douce,

les bruits aérodynamiques sont supérieurs aux bruits de propulsion et qu'il-y-a donc là un levier essentiel de progrès qui n'est pas étudié. J'observe qu'aucun document ne permet d'extrapoler facilement les hauteurs de passage après projet au-dessus d'Ozoir-la-Ferrière et que l'intervenant de la DGAC a répondu à cette question qu'il était difficile d'y répondre. Réponse inconcevable puisque que le projet porte sur une descente en pente continue. Il est intellectuellement inconcevable d'admettre qu'il est possible de simuler une réduction des nuisances de 2db sans savoir si les avions passeront plus bas, aussi bas, moins bas que dans la situation actuelle. J'observe malgré le caractère démontré de la densification du trafic au-dessus d'Ozoir-la-Ferrière (encore une fois à périmètre constant et sans prise en compte de l'évolution du trafic), qu'aucune étude de l'impact environnemental et sanitaire sur le couloir concerné n'est portée à la connaissance de la Commission d'Enquête. Nous sommes en contradiction avec la notion d'intérêt général. Les riverains du tracé actuel observent une pollution particulière qui ne fait l'objet d'aucune étude. Nous parlons d'émission d'Oxydes d'azote (NOx), d'Hydrocarbures (HC) imbrûlés, de Monoxyde de carbone (CO), de suies (SN) qui ont tous des effets sur la santé.

Enfin et de manière constructive car il est recevable de poser comme postulat qu'une descente en pente douce est globalement plus favorable qu'une descente par pallier, j'observe que ce projet de mise en oeuvre n'intègre aucune vision d'avenir. Nous ne pouvons fonder la recherche de l'intérêt général sans l'expression d'une vision alimentant une stratégie. Quel est l'effet recherché à terme ? S'il s'agit de réduire les nuisances sonores pour le plus grand nombre, le contournement d'Ozoir-la-Ferrière est une mesure conservatoire à prendre en compte et à poser comme principe d'avenir à "X" ans. Dans cette même logique de mesure conservatoire mais cette fois intermédiaire, les plages d'ouverture de l'aéroport d'Orly ne sont pas considérées. Pour ceux qui sont aujourd'hui sous l'axe et qui le seront encore plus avant, nous savons que nos nuits sont rythmées par le premier et le dernier avion et que de nombreuses métropoles urbaines ont eu le courage de réduire les amplitudes de service. Cette volonté n'est pas exprimée dans ce projet. Quelques recommandations de bon sens permettraient à la Commission que vous présidez d'émettre un avis circonstancié et porteur de la recherche de l'intérêt général qui me semble ici galvaudé au regard des données manquantes. »

Observation n°34

16 janvier 2024

M. GARCIA Joseph

77330 Ozoir-la-Ferrière

« Bonjour, je fais suite à la réunion publique s'étant passée à Ozoir-la-Ferrière ce lundi 15 janvier 2024 et je vous communique les raisons principales de mon désaccord sur le projet cité en objet qui sont les manques d'informations précises et chiffrés sur les comparatifs entre l'existant et les effets de ce projet sur les points suivants : * les hauteurs en entrées et sorties de survol de la ville d'Ozoir-la-Ferrière * l'engagement ferme que aucun survol de la ville sera à une hauteur inférieure à la réglementation actuelle qui devrait être appliquée sans faille et qui ne l'est malheureusement pas ! * une diminution importante du bruit en décibels du bruit subit actuellement par les habitants et les personnes qui travaillent à Ozoir-la-Ferrière * engagement qu'aucun survol de la ville ne puisse être fait avec le train d'atterrissage sorti ou en cours de manœuvre de sortie * Aucune augmentation du trafic de survol de la ville d'Ozoir-la-Ferrière et de mettre en oeuvre toute possibilité respectueuse des points ci-dessus et permettant la baisse de ce trafic de survol de la ville. »

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

Observation n°35**16 janvier 2024**

GRAND JACKY

77220 Favières

« Nous constatons que les calculs de ce projet se basent sur les mouvements aériens de l'année 2019 avec 221538 mouvements. Or pour l'année 2018, on dénombre 232360 mouvements soit 10% d'augmentation par rapport à 2019, pour l'année 2017 on en compte 232055 et enfin pour l'année 2016 ... 237 804 mouvements (soit 11 % d'augmentation par rapport à 2019). L'étude en prenant les chiffres les plus bas souhaite donc projeter une présentation minimaliste des données ce qui ne reflète pas la réalité dès le départ. Notre commune déjà impactée par le nombre d'avions survolant le bourg verra sa situation encore plus dégradée avec la concentration des trajectoires centrées au-dessus du bourg ce qui va engendrer un regroupement du trafic aérien multiplié par > 2,1 -aujourd'hui 159 événements à 65 db, demain 339 avions à 62 db et des effets néfastes sur l'environnement et la santé. Impacts négatifs sur l'environnement Le gain de réduction d'émissions gazeuses obtenu via la mise en œuvre des procédures en descente douce est négligeable (< 1 %) compte tenu de l'augmentation des avions qui vont survoler le bourg. Dans votre étude vous considérez que : « Concernant les impacts sur les oxydes d'azote (NOx), ils sont étudiés entre l'altitude de l'aéroport et 3 000 ft (900m), puisqu'il est considéré qu'au-dessus de cette altitude les polluants émis sont dispersés et n'ont donc pas un impact sur la qualité de l'air local. Les principales modifications de profil ayant lieu en amont de l'interception à 3 000 ft, l'impact sur les émissions NOx sous 3 000 ft n'évolueront pas lors de la mise en place du projet. Par contre, l'augmentation du survol des avions sur le bourg engendrera une concentration plus importante des particules fines (entre autres polluants). Impacts négatifs sur la santé La combustion du kérosène libère également de la vapeur d'eau, des hydrocarbures imbrûlés, des oxydes de soufre, des particules de suie, des hydrocarbures (HC), le dioxyde de soufre (SO2) et les particules en suspension PM10 et PM2,5 s'incorporant dans notre organisme, laissent des traces dans les poumons, le foie et les reins. La concentration des avions au dessus de notre village se traduira donc par une augmentation des effets néfastes préjudiciables tels que : risques cardiovasculaires, hypertension, stress chronique, cancers, infections pulmonaires, altération de la fonction respiratoire, irritation de bronches et oculaires... Pour mémoire, la pollution de l'air extérieur est usuellement considérée comme la première source de mortalité environnementale : 48 000 à 67 000 décès prématurés annuels en France selon les estimations, et 400 000 décès prématurés annuels en Europe (sources : <https://www.stac.aviationcivile.gouv.fr/fr/environnement/aviation-pollution-atmospherique>, <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c2196>, <https://sante.gouv.fr/archives/archives-presse/archives-communiques-de-presse/article/le-gouvernement-lance-le-4eme-plan-national-sante-environnement>)

Selon votre étude, la mise en œuvre des procédures de descente en continu, aurait un gain d'environ 3dB. Hors, la plus petite variation susceptible d'être perçue par l'oreille est de l'ordre de 2 à 3 dB(A), ce « gain » serait donc presque négligeable. Le bruit généré par les aéronefs au-dessus de notre commune se situe entre 60 et 80 Db. - de 60 à 80 dB : bruits fatigants (ex : rue très animée, télévision, machine à laver). - Pour des niveaux d'exposition à des niveaux supérieurs à 40 dB(A) la nuit et à 50-55 dB(A) en journée, l'OMS considère que des effets extra-auditifs du bruit peuvent se

manifester : troubles du sommeil, gêne, risques cardiovasculaires accrus, difficultés de concentration et retards dans les apprentissages. SOURCE (<https://www.bruitparif.fr/l-echelle-des-decibels/>) L'exposition au bruit, notamment au bruit des transports (trafic routier, aérien, etc.) a un impact estimé à 10 000 décès prématurés par an en Europe. SOURCE (<https://sante.gouv.fr/archives/archives-presse/archives-communiques-de-presse/article/le-gouvernement-lance-le-4eme-plan-national-sante-environnement>). Cette concentration du trafic aérien engendrerait donc une importante pollution sonore et un bruit de fond continu avec tous les effets néfastes précités. Dépréciation des biens immobiliers Bien que n'étant pas les seuls facteurs agissant sur les prix de l'immobilier, il est à noter qu'en s'appuyant sur une vingtaine d'études du même type réalisées aux Etats-Unis, en Grande Bretagne, aux Pays-Bas, en Norvège et au Canada, Guillaume Faburel (urbaniste, géographe, professeur à l'université Lyon 2 et chercheur) confirme qu'« au-delà du seuil de 60 décibels », indice au-delà duquel on parle communément de nuisances sonores, « la décote moyenne par décibel supplémentaire est de 0,5 % sur la valeur du bien ». Une étude commandée par l'ACNUSA sur l'évolution des prix de l'immobilier en région parisienne montre qu'entre 1996 et 2005 les communes étant soumises aux nuisances aéroportuaires ont connu une hausse de seulement 25,5 % du prix du logement contre 70 % dans l'ensemble de la région. Evolution du transport aérien L'Association du Transport aérien international (IATA) prévoit un doublement du trafic de passagers d'ici 2037, ce qui impliquerait une hausse des émissions de 18 %, même en tenant compte de l'amélioration de l'efficacité énergétique. Un arrêté d'exploitation du 6-10-94 fixe une limitation à 250 000 créneaux horaires attribuables pour obtenir environ 200 000 mouvements d'avions par an, mais depuis ce sont 228 000 mouvements en moyenne par an observés. Ce nombre a été de 237 804 mouvements totaux, commerciaux et non commerciaux en 2016. Les 250 000 créneaux d'Orly ne sont pas gravés dans le marbre Ainsi en 2004 M. POIRIER Jean-Marie sénateur (Val-de-Marne - UMP) posait une question en ce sens : « ... La limite des 250 000 créneaux horaires étant essentiellement volontariste, puisque l'aéroport d'Orly peut techniquement en supporter davantage même avec le maintien du couvre-feu, la tentation de revenir sur l'arrêté de 1994 est donc grande en l'absence d'une capacité d'accueil sur un autre aéroport. L'UCCEGA, qui regroupe 117 membres exploitant près de 190 aéroports en France métropolitaine et outre-mer, soit la quasi-totalité du trafic commercial français, a lancé un appel lors d'une conférence de presse au mois de mars 2004 afin que le plafond de 1994 soit révisé à la hausse intervenant à la suite des observations de la Cour des comptes dans son rapport public 2002 aux termes duquel un troisième aéroport dans le Bassin parisien ne se justifiait pas du fait de la possible augmentation de la capacité d'accueil de l'aéroport d'Orly. » Avec le départ de la Compagnie Air France de l'ADP-Orly, près de 70 % du trafic total pourrait être attribué aux transporteurs low-cost d'ici à 2026. Beaucoup de ces compagnies possèdent une flotte d'avions ancienne et donc plus polluante et bruyante. Conclusion En 2021, le Gouvernement a lancé le 4ème plan national santé environnement (PNSE4) « Un environnement, une santé » piloté par Barbara Pompili et Olivier Veran ... selon l'Oms les facteurs environnementaux sont responsables de 15% des décès en Europe.

Si ce projet est maintenu en l'état, il ira à l'encontre de ce plan. Sources : <https://www.ecologie.gouv.fr/plan-national-sante-environnement-pnse>. Les impacts liés à la santé et à l'environnement, le non-respect du PNSE4 ne penchent pas en faveur de ce projet. Toutefois, celui-ci pourrait éventuellement être recevable sous réserve de décaler le survol des avions à environ 1,7 km au Nord de Favières,

audessus de la forêt (sans passer à l'aplomb des rares habitations) ce qui limiterait voire rendrait sans objet tout ou partie des nuisances citées précédemment. Par conséquent nous demandons le décalage du survol des avions à environ 1,7 km au Nord de Favières (entre les points WEP02 ET WEP03). VOIR FICHER JOINT Un avion consomme en moyenne 5% de carburant en phase de descente. Grâce au projet « PBN to ILS », les aéronefs consommeraient encore moins de carburant. Un rallongement de 1,7 km serait donc anecdotique quant à la consommation de carburant et des émissions de CO2.

Observation n°36**16 janvier 2024**

M. VIGOUROUX Jean-Claude

77330 Ozoir-la-Ferrière

« Je ne comprends pas ce projet d'approche d'avion sur Orly, au-dessus d'une ville de 22000 âmes, alors que celle-ci est entourée de champs agricoles et forêts. En conséquence, je suis contre ce projet et souhaite de tout cœur qu'il n'aboutisse pas pour préserver l'écologie et la santé de nos enfants. »

Observation n°37**16 janvier 2024**

Mme BARSACQ Sandrine

4 allée du Haras

77330 Ozoir-la-Ferrière

« Bonjour, n'est-il pas possible de déporter l'axe de passage sur Ozoir Nord afin qu'il ne survole pas un quartier résidentiel quand il pourrait passer au-dessus des champs entre Ozoir et Roissy sans nuire à personne puisqu'il n'y a aucune habitation. Cela fait des années que l'on demande si cela est possible, ce serait vraiment l'occasion. Réduire la pollution et les nuisances au-dessus d'un quartier résidentiel quand c'est un changement minime par rapport à ce qui est proposé dans le reste du projet. Il reste un espoir Merci de me lire et d'étudier ma requête. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage**Observation n°38****16 janvier 2024**

M. CHANCA David

7, Rue de Saumur

77330 Ozoir-la-Ferrière

« Nous habitons le domaine Poirier à Ozoir-la-Ferrière et subissons juste au-dessus de notre maison le couloir aérien d'atterrissage d'Orly au quotidien. Nuisance sonore, nuisance olfactive, pollution, tout cela détériore notre santé et celle de nos enfants. Pourquoi ne pas déplacer ce couloir de quelques mètres au-dessus de la forêt et améliorer le quotidien de milliers de personnes ! »

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° 39**16 janvier 2024**

M. DEOUX Régis

77090 Bussy-Saint-Georges

« Monsieur le Commissaire Enquêteur, Actuellement, la limite de créneaux de décollage et atterrissage à Orly est fixée à 250 000 par an, conformément à l'arrêté du 6 octobre 1994. Avec une intensification prévue à 235 000 avions par an, cette limite semble être dangereusement proche de sa capacité maximale. Je propose donc de réviser cette limite à la baisse, en la fixant à 200 000 rotations annuelles, comme le prévoyait initialement le décret du 26 avril 1994. Cette réduction permettrait d'atténuer les impacts sonores et environnementaux sur les communautés locales, tout en respectant les objectifs de performance énergétique. Ma question est donc la suivante : Pourquoi ne pas reconsidérer et ajuster la limite de créneaux à 200 000 par an pour l'aéroport d'Orly, afin de mieux équilibrer les avantages écologiques et économiques du projet avec la protection de la santé et de la qualité de vie des riverains ? »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage**Observation n° 40****16 janvier 2024**

M. DEOUX Régis

77090 Bussy-Saint-Georges

« Monsieur le Commissaire Enquêteur, Avec la mise en place de ce système, les vols seront concentrés dans un couloir aérien plus étroit, ce qui, en théorie, devrait réduire le nombre de riverains affectés par la pollution sonore. Néanmoins, cette concentration pourrait engendrer une augmentation significative et constante de la pollution sonore dans les zones concernées. Ces zones risquent de subir un fond sonore permanent à 65 dB(A), niveau suffisamment élevé pour couvrir une conversation normale, entraînant ainsi une nuisance continue sans répit pour les habitants. Ma question est donc la suivante : Comment le projet envisage-t-il de gérer efficacement l'augmentation de la pollution sonore due à cette concentration des vols, et quelles mesures concrètes sont prévues pour atténuer l'impact sonore sur les riverains Je vous remercie pour l'attention que vous porterez à cette interrogation. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage**Observation n° 41****16 janvier 2024**

M. DEOUX Régis

77090 Bussy-Saint-Georges

« Monsieur le Commissaire Enquêteur, L'interdiction d'atterrir à Orly entre 23h30 et 6h15 semble être fréquemment transgressée. L'ACNUSA a rapporté une diminution du nombre de sanctions pour les infractions à ce couvre-feu. <https://>

/www.acnusa.fr/vols-en-debordement-paris-orly

618#:~:text=Certaines%20compagnies%20se%20voyant%20refuser,40%20000%20%E2%82%AC%20par%20manquement. Avec des amendes de 40 000 euros qui semblent insuffisantes pour dissuader les contrevenants, l'ACNUSA a observé 18 infractions rien que pour le mois de juin 2023. Cette situation est particulièrement préoccupante pour les riverains, qui subissent une perturbation de leur sommeil et de leur qualité de vie. Quelles mesures supplémentaires comptez-vous mettre en place pour garantir le respect strict du couvre-feu à l'aéroport d'Orly ? Comment peut-on renforcer l'efficacité des sanctions pour assurer une diminution réelle des infractions nocturnes, et ainsi protéger la santé et le bien-être des habitants des zones concernées ? »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n° 42

16 janvier 2024

M. DEOUX Régis

77090 Bussy-Saint-Georges

« Monsieur le Commissaire Enquêteur, La santé et le bien-être des habitants sont sérieusement affectés par les nuisances sonores nocturnes. L'Organisation Mondiale de la Santé recommande 8 heures de sommeil consécutives pour une santé optimale, ce qui suggère la nécessité d'étendre le couvre-feu actuel de 23h30 à 6h15 à un horaire plus large, idéalement de 22 heures à 6 heures. Cette modification permettrait de mieux respecter les besoins de sommeil des riverains et de réduire l'impact des nuisances sonores sur leur santé. Ma question est donc la suivante : Seriez-vous prêt à envisager l'extension du couvre-feu à l'aéroport d'Orly pour mieux protéger la qualité du sommeil et la santé des habitants des zones environnantes, conformément aux recommandations de l'OMS ? Je vous remercie pour votre considération et l'attention que vous porterez à cette question vitale pour le bien-être des communautés riveraines. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n° 43

16 janvier 2024

M. DEOUX Régis

77090 Bussy-Saint-Georges

« Monsieur le Commissaire Enquêteur, Concernant la gestion des nuisances sonores à proximité des aéroports, je souhaite soulever une question technique qui n'est pas dans le dossier. Il a été observé que les trains d'atterrissage des avions sont souvent déployés bien avant le toucher des roues sur la piste. Ce déploiement précoce augmente significativement le bruit produit par les aéronefs lors de leur approche finale. Des études ont montré qu'un déploiement plus tardif des volets et du train d'atterrissage pourrait réduire de manière considérable les nuisances sonores autour des aéroports. Cette pratique semble être une solution pragmatique pour diminuer l'impact sonore sur les riverains, sans compromettre la sécurité des vols. Serait-il envisageable de collaborer avec les compagnies aériennes et les autorités de

l'aviation civile pour encourager, voire réglementer, un déploiement plus tardif des trains d'atterrissage, afin de réduire l'empreinte sonore des avions lors de leur approche des aéroports ? Ceci aurait plus d'impact. Je vous remercie pour l'attention portée à cette proposition qui pourrait significativement améliorer la qualité de vie des résidents à proximité des aéroports. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n° 44

16 janvier 2024

M. DEOUX Régis

77090 Bussy-Saint-Georges

« Monsieur le Commissaire Enquêteur, je me permets de vous adresser une préoccupation concernant les zones impactées par les nuisances sonores liées au trafic aérien, qui semblent s'étendre au-delà des limites définies par le Plan d'exposition au bruit (PEB) et le Plan de Gêne Sonore (PGS). Il est constaté que les nuisances sonores actuelles, exacerbées par l'intensification des vols, affectent des zones bien plus vastes que celles prévues par les plans actuels. En conséquence, de nombreux résidents, subissant quotidiennement ces nuisances, se trouvent exclus des dispositifs d'indemnisation et de protection prévus par le PEB et le PGS. Comment les autorités compétentes envisagent-elles de réviser le PEB et le PGS pour refléter cette réalité étendue des nuisances sonores, afin que davantage de résidents affectés puissent bénéficier d'une indemnisation adéquate et de mesures de protection contre les nuisances sonores ? Ce point n'est pas évoqué dans le dossier. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n° 45

16 janvier 2024

M. DEOUX Régis

77090 Bussy-Saint-Georges

« Monsieur le Commissaire Enquêteur, Je souhaite soulever une préoccupation environnementale spécifique observée dans la zone de concentration des vols. Ces dernières années, une augmentation de la pollution par des particules grasses et noires a été constatée, phénomène qui semble être directement lié aux activités aériennes. Il est reconnu que le kérozène brûlé par les avions génère des particules fines et ultrafines, incluant carbone suie et sulfates, ainsi que des oxydes d'azote (NOx). Avec l'intensification des vols d'avion prévue dans le nouveau système de navigation aérien, il est plausible que cette pollution particulière s'aggrave, impactant davantage la qualité de l'air et la santé des riverains. Cependant, ni le dossier présenté lors de l'enquête publique, ni la présentation officielle n'ont abordé cette

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

problématique. Ce sont les citoyens qui ont porté ce sujet lors de la réunion publique à Ozoir-La-Ferrière. Quelles mesures sont envisagées pour surveiller et atténuer l'augmentation de la pollution particulaire due à l'intensification des vols, et comment assurer la protection de la qualité de l'air et la santé des habitants dans les zones affectées. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n° 46

16 janvier 2024

M. DEOUX Régis

77090 Bussy-Saint-Georges

«Monsieur le Commissaire Enquêteur, Concernant la méthode EICA de mesure du bruit utilisée dans l'étude d'impact, elle semble ne pas prendre en compte les recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) concernant les niveaux sonores et leur impact sur la santé. Selon l'OMS, les niveaux sonores supérieurs à 45 dB(A) peuvent avoir des effets néfastes sur la santé, et un niveau supérieur à 55 dB(A) est considéré comme critique. Cependant, l'étude actuelle se concentre uniquement sur des niveaux de 62 dB(A) à 65 dB(A), ce qui pourrait sous-estimer l'impact réel du bruit sur la santé des riverains. De plus, la méthode actuelle ne semble pas prendre en compte les variations de l'impact du bruit en fonction du moment de la journée. La méthode du Lden, qui différencie les niveaux sonores en journée, en soirée et la nuit, offrirait une évaluation plus précise de l'impact du bruit sur les riverains. Il s'agit d'un descripteur qui tient en particulier compte du moment de la journée pendant lequel le bruit est généré : le résultat de la mesure est ainsi multiplié par 8 si un bruit donné est produit à 3 heures du matin (Ln) par rapport à un bruit similaire généré à 14 heures (Ld), lorsque le bruit ambiant est plus important. Pourquoi la méthode EICA a-t-elle été privilégiée, et serait-il possible d'utiliser la méthode du Lden, qui semble plus conforme aux recommandations de l'OMS et plus représentative de l'impact réel du bruit sur la santé des habitants ? Je vous remercie pour l'attention que vous porterez à cette question, essentielle pour évaluer correctement l'impact du projet sur la qualité de vie des riverains. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n° 47

16 janvier 2024

M. DEOUX Régis

77090 Bussy-Saint-Georges

« Monsieur le Commissaire Enquêteur, Je souhaite porter à votre attention l'intensification du trafic aérien juste avant le début du couvre-feu à l'aéroport d'Orly. Il a été observé qu'un pic d'atterrissage se produit fréquemment entre 22h00 et 23h30, une période durant laquelle de nombreux habitants des zones avoisinantes cherchent à dormir. Selon les recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé, le niveau sonore nocturne ne devrait pas dépasser 40 dB(A) pour ne pas perturber le sommeil. Or, il est établi que le niveau sonore atteint souvent plus de 65 dB(A) à Orly pendant cette tranche horaire. Quelles mesures envisagez-vous pour réduire l'intensité du trafic aérien durant cette période critique avant le couvre-feu, afin de respecter les normes de l'OMS et de préserver la qualité du sommeil des riverains ? »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n° 48

16 janvier 2024

M. DEOUX Régis

77090 Bussy-Saint-Georges

« Monsieur le Commissaire Enquêteur, Je m'adresse à vous concernant la méthode de descente continue adoptée à l'aéroport d'Orly, visant à réduire le bruit. Il a été observé à l'aéroport d'Heathrow que des atterrissages effectués avec un angle plus raide permettent de réduire le temps passé par les avions à proximité du sol, et ainsi de diminuer l'impact sonore. Cette approche semble être en contradiction avec la logique de descente continue privilégiée à Orly. En effet, la descente continue implique une exposition plus longue des zones résidentielles au bruit des avions lors de leur approche. Comment la méthode de descente continue a-t-elle été évaluée en termes d'efficacité pour réduire le bruit comparativement à des approches alternatives telles que les atterrissages plus raides pratiqués à Heathrow, et quelles sont les justifications pour privilégier cette méthode à Orly ? Il est surprenant que cette information soit occultée dans le dossier et l'annexe du projet. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n° 49

16 janvier 2024

M. DEOUX Régis

77090 Bussy-Saint-Georges

« Monsieur le Commissaire Enquêteur, Une problématique n'a pas été suffisamment prise en compte dans le cadre du projet de nouveau système de navigation à Orly : l'impact du bruit des avions sur la valeur immobilière dans les zones avoisinantes. Une étude (Le bruit des avions comme facteur de dépréciations immobilières, de polarisation sociale et d'inégalités environnementales. Le cas d'Orly, <https://journals.openedition.org/developpementdurable/2775>) démontre un lien direct entre l'intensité du bruit des avions et la dévalorisation des biens immobiliers. Selon cette étude, chaque unité supplémentaire de Lmax dB(A) entraîne une dépréciation d'environ 1 % de la valeur immobilière. Cela soulève une inquiétude, surtout dans un contexte où l'intensification des vols pourrait augmenter le niveau sonore. Comment le projet prend-il en compte cette problématique de dépréciation immobilière liée au

bruit des avions, et quelles mesures sont envisagées pour atténuer cet impact sur la valeur des propriétés des riverains ? »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n° 50

16 janvier 2024

M. DEOUX Régis

77090 Bussy-Saint-Georges

« Monsieur le Commissaire Enquêteur, Je m'adresse à vous concernant l'organisation et la fréquence des réunions publiques. Il est prévu que seulement deux réunions publiques se tiennent, toutes deux en semaine à 19h. Ce calendrier semble restreindre la possibilité pour de nombreux citoyens, en particulier ceux de la population active, de participer et de s'exprimer. De plus, ces réunions se déroulant uniquement dans deux villes, cela exclut de facto les résidents des 20 autres villes concernées par le projet. Une telle limitation géographique et temporelle pose un sérieux problème de représentativité et d'accès équitable pour tous les citoyens impactés. Pourquoi le nombre et la planification des réunions publiques sont-ils si limités, et serait-il envisageable d'organiser des réunions supplémentaires, à des horaires plus variés et dans différentes villes, afin d'assurer une participation plus large et représentative des citoyens concernés ? Je vous remercie pour l'attention que vous porterez à cette question cruciale pour la démocratie participative et l'engagement citoyen dans ce projet d'importance. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Appréciation de la Commission d'Enquête

Conscient de la démocratie participative, c'est à la demande expresse de la commission d'enquête que les 9 permanences et les deux RIE ont été organisées, car l'autorité organisatrice en prévoyait beaucoup moins de permanences et de RIE.

Observation n° 51

16 janvier 2024

M. DEOUX Régis

77090 Bussy-Saint-Georges

« Monsieur le Commissaire Enquêteur, Je souhaite porter à votre attention une question liée à la concentration du trafic aérien et son impact sur le bruit à basse altitude. Avec le nouveau système de navigation, le nombre de survols va varier entre 15 et 32 arrivées par heure. Cette intensification pourrait entraîner des difficultés dans la gestion des files d'attente des avions à l'approche, obligeant les pilotes à effectuer des manœuvres de régulation de vitesse – alternant ralentissement et accélération – à une altitude plus basse. Ces manœuvres pourraient augmenter le bruit ambiant, étant donné que, précédemment, les avions attendaient dans des zones de dispersion

à haute altitude, générant ainsi moins de nuisance sonore pour les riverains. Comment le projet prévoit-il de gérer ce nouveau défi lié à la concentration du trafic aérien et à son impact sur le bruit à basse altitude, et quelles mesures sont envisagées pour minimiser ces nuisances sonores supplémentaires ? Quelle est la capacité de gestion des flux d'Orly pour maintenir une descente douce ? »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°52		17 janvier 2024
BENARD Christine	14 rue Lucien Cotel	77220 Favières
DOUBLON de l'observation n°23		

Observation n°53		17 janvier 2024
ROBERT Jeannine	6 rue Pierre Curie	77330 Ozoir-la-Ferrière

« Le projet proposé par la DGAC est absolument inacceptable pour les Ozoiriens demeurant sous l'axe nominale (dont une cité HLM et deux écoles). En effet ces riverains subiraient toutes les nuisances sonores et atmosphériques provoquées par l'ensemble des atterrissages sur l'aéroport d'Orly. La DGAC nous a laissé entendre que rassembler tous les avions en phase d'atterrissage à partir de l'ILS 4000 permettrait d'informatiser le guidage et ainsi d'augmenter le trafic. Nous aurions donc à subir pendant 17h30 une succession continue de bruits intenses dont le niveau sonore a été évalué par la DGAC à 62 décibels. Le prétexte invoqué officiellement par la DGAC est la diminution des émissions de CO2. Or les avions vont devoir rallonger leur parcours vers l'Est pour rejoindre l'ILS 4000. De ce fait ils dépenseront davantage de Kérosène et émettront davantage de CO2... Nous espérons que cette enquête publique permettra de stopper la DGAC dans son désir de rentabilité financière au mépris de la santé des populations survolées et de l'article 1 des droits de l'homme. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°54		17 janvier 2024
GRAND Jacky		77220 Favières

« Nous constatons que les calculs de ce projet se basent sur les mouvements aériens de l'année 2019 avec 221538 mouvements. Or pour l'année 2018, on dénombre 232360 mouvements soit 10% d'augmentation par rapport à 2019, pour l'année 2017 on en compte 232055 et enfin pour l'année 2016 ... 237804 mouvements (soit 11 % d'augmentation par rapport à 2019). L'étude en prenant les chiffres les plus bas souhaite donc projeter une présentation minimaliste des données ce qui ne reflète pas la réalité dès le départ. Notre commune déjà impactée par le nombre d'avions survolant le bourg verra sa situation encore plus dégradée avec la concentration des

trajectoires centrées au-dessus du bourg ce qui va engendrer un regroupement du trafic aérien multiplié par > 2,1 -aujourd'hui 159 événements à 65 db, demain 339 avions à 62 db et des effets néfastes sur l'environnement et la santé. Impacts négatifs sur l'environnement. Le gain de réduction d'émissions gazeuses obtenu via la mise en œuvre des procédures en descente douce est négligeable (< 1 %) compte tenu de l'augmentation des avions qui vont survoler le bourg. Dans votre étude vous considérez que : « Concernant les impacts sur les oxydes d'azote (NOx), ils sont étudiés entre l'altitude de l'aéroport et 3 000 ft (900m), puisqu'il est considéré qu'au-dessus de cette altitude les polluants émis sont dispersés et n'ont donc pas un impact sur la qualité de l'air local. Les principales modifications de profil ayant lieu en amont de l'interception à 3 000 ft, l'impact sur les émissions NOx sous 3 000 ft n'évolueront pas lors de la mise en place du projet. » Par contre, l'augmentation du survol des avions sur le bourg engendrera une concentration plus importante des particules fines (entre autres polluants). Impacts négatifs sur la santé La combustion du kérosène libère également de la vapeur d'eau, des hydrocarbures imbrûlés, des oxydes de soufre, des particules de suie, des hydrocarbures (HC), le dioxyde de soufre (SO2) et les particules en suspension PM10 et PM2,5 s'incorporant dans notre organisme, laissent des traces dans les poumons, le foie et les reins. La concentration des avions au-dessus de notre village se traduira donc par une augmentation des effets néfastes préjudiciables tels que : risques cardiovasculaires, hypertension, stress chronique, cancers, infections pulmonaires, altération de la fonction respiratoire, irritation des bronches et oculaires... Pour mémoire, la pollution de l'air extérieur est usuellement considérée comme la première source de mortalité environnementale : 48 000 à 67 000 décès prématurés annuels en France selon les estimations, et 400 000 décès prématurés annuels en Europe (sources : <https://www.stac.aviationcivile.gouv.fr/fr/environnement/aviation-pollution-atmospherique>, <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c2196>, <https://sante.gouv.fr/archives/archives-presse/archives-communiques-de-presse/article/le-gouvernement-lancele-4eme-plan-national-sante-environnement> Selon votre étude, la mise en œuvre des procédures de descente en continu, aurait un gain d'environ 3dB. Hors, la plus petite variation susceptible d'être perçue par l'oreille est de l'ordre de 2 à 3 dB(A), ce « gain » serait donc presque négligeable. Le bruit généré par les aéronefs au-dessus de notre commune se situe entre 60 et 80 Db. - de 60 à 80 dB : bruits fatigants (ex : rue très animée, télévision, machine à laver). - Pour des niveaux d'exposition à des niveaux supérieurs à 40 dB(A) la nuit et à 50-55 dB(A) en journée, l'OMS considère que des effets extra-auditifs du bruit peuvent se manifester : troubles du sommeil, gêne, risques cardiovasculaires accrus, difficultés de concentration et retards dans les apprentissages. SOURCE (<https://www.bruitparif.fr/l-echelle-des-decibels/>). L'exposition au bruit, notamment au bruit des transports (trafic routier, aérien, etc.) a un impact estimé à 10 000 décès prématurés par an en Europe. SOURCE (<https://sante.gouv.fr/archives/archives-presse/archives-communiques-de-presse/article/le-gouvernement-lancele-4eme-plan-national-sante-environnement> Evolution du transport aérien. L'Association du Transport aérien international (IATA) prévoit un doublement du trafic de passagers d'ici 2037, ce qui impliquerait une hausse des émissions de 18 %, même en tenant compte de l'amélioration de l'efficacité énergétique. Un arrêté d'exploitation du 6 octobre 1994 fixe également une limitation à 250 000 créneaux horaires attribuables pour obtenir environ 200 000 mouvements d'avions par an, mais depuis ce sont 228 000 mouvements en moyenne par an qui sont observés (voir statistiques plus haut). Ce nombre a été de 237 804 mouvements totaux, commerciaux et non commerciaux

en 2016. Les 250 000 créneaux d'Orly ne sont pas gravés dans le marbre Ainsi en 2004 M. POIRIER Jean-Marie sénateur (Val-de-Marne - UMP) posait une question en ce sens : «... La limite des 250 000 créneaux horaires étant essentiellement volontariste, puisque l'aéroport d'Orly peut techniquement en supporter davantage même avec le maintien du couvre-feu, la tentation de revenir sur l'arrêté de 1994 est donc grande en l'absence d'une capacité d'accueil sur un autre aéroport. L'UCCEGA, qui regroupe 117 membres exploitant près de 190 aéroports en France métropolitaine et outre-mer, soit la quasi-totalité du trafic commercial français, a lancé un appel lors d'une conférence de presse au mois de mars 2004 afin que le plafond de 1994 soit révisé à la hausse intervenant à la suite des observations de la Cour des comptes dans son rapport public 2002 aux termes duquel un troisième aéroport dans le Bassin parisien ne se justifiait pas du fait de la possible augmentation de la capacité d'accueil de l'aéroport d'Orly. » Avec le départ de la Compagnie Air France de l'ADP-Orly, près de 70 % du trafic total pourrait être attribué aux transporteurs low cost d'ici à 2026. Beaucoup de ces compagnies possèdent une flotte d'avions ancienne et donc plus polluante et bruyante. De plus, pendant l'été 2023, les avions ont enfreint le couvre-feu un soir sur deux. La limite de 23h30 a été dépassée 30 fois en juillet et août contre 22 en 2022. Conclusion En 2021, le Gouvernement a lancé le 4ème plan national santé environnement (PNSE4) « Un environnement, une santé » piloté par Barbara Pompili et Olivier Veran ... selon l'Oms les facteurs environnementaux sont responsables de 15% des décès en Europe. Si ce projet est maintenu en l'état, il ira à l'encontre de ce plan. Sources : <https://www.ecologie.gouv.fr/plan-national-sante-environnement-pnse>. L'incomplétude de ce dossier, les impacts liés à la santé et à l'environnement, le non-respect du PNSE4 ne penchent pas en faveur de ce projet. Toutefois, celui-ci pourrait éventuellement être recevable sous réserve de décaler le survol des avions à environ 1,7 km au Nord de Favières, au-dessus de la forêt (sans passer à l'aplomb des rares habitations) ce qui limiterait voire rendrait sans objet tout ou partie des nuisances citées précédemment. Par conséquent nous demandons le décalage du survol des avions à environ 1,7 km au Nord de Favières (entre les points WEP02 ET WEP03). Un avion consomme en moyenne 5% de carburant en phase de descente. Grâce au projet « PBN to ILS », les aéronefs consommeraient encore moins de carburant. Un rallongement de 1,7 km serait donc anecdotique quant à la consommation de carburant et des émissions de CO2. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°55

17 janvier 2024

M. LECOUTURIER Eric

24 rue Jacques Cartier

77330 Ozoir-la-Ferrière

DOUBLON de l'observation n°33

Observation n°56**17 janvier 2024**

GRALL Monique

77330 Ozoir-la-Ferrière

« L'application de la procédure douce va entraîner une augmentation de 75 % du trafic sur la partie nord d'Ozoir-la-Ferrière, cette procédure semble réduire les forts pics de nuisances sonores, mais l'augmentation du trafic va créer une nuisance continue à 62 décibel, nous constatons déjà un non-respect de vos procédures par certaines compagnies, pour nous cette situation à venir ne nous convient pas dans la mesure d'une intensification permanente du bruit sonore non réglementaire et d'une pollution intensive non respectueuse des normes en vigueur. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage**Observation n°57****17 janvier 2024**

NOTTOLA Virginie

77330 Ozoir-la-Ferrière

« Je souhaite que le tracé de la descente des avions au-dessus d'Ozoir-la-Ferrière soit revu pour éviter les nuisances que nous connaissons et qui sont dangereuses pour notre santé comme l'indique l'OMS. La mise en danger et les effets néfastes sur la santé des riverains ne peuvent être occultés et il est indispensable d'en tenir compte dans les futurs projets puisque le trafic aérien n'a pas vocation à diminuer. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage**Observation n°58****17 janvier 2024**

GRAND Véronique

77220 Favières

DOUBLON de l'observation n°54

Observation n°59**17 janvier 2024**

BLANC Adrien

77330 Ozoir-la-Ferrière

« La procédure de descente douce densifie le trafic aérien au-dessus de la partie nord d'Ozoir et augmente fortement les nuisances sonores sur cette zone. De plus l'enquête publique ne prend pas en compte l'évolution du trafic. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°60**17 janvier 2024**

ROBERT Claude

77330 Ozoir-la-Ferrière

« Demeurant à l'aplomb de l'axe nominal à Ozoir la Ferrière, je suis farouchement opposé à la mise en place du projet de la DGAC qui ferait de notre vie un enfer. J'ai deux propositions à faire : 1°- Déplacer l'axe nominal de quelques petits degrés vers le Nord pour que les avions survolent la forêt très proche et non les zones urbanisées. 2°- Maintenir la configuration utilisée actuellement, (qui est pourtant loin d'être satisfaisante), mais en allongeant les horaires du couvre-feu, en respectant les 250000 mouvements par an maximum et en interdisant l'atterrissage à Orly aux compagnies dont la flotte ancienne et très bruyante et très polluante. En 2004 l'ACNUSA a opéré des mesures acoustiques dans notre jardin (étude EN 839 du 8 décembre 2004). Elle nous a avoué à cette occasion que les études de faisabilité avant la mise en place du « couloir de l'Essonne » s'étaient arrêtées aux limites de l'Essonne et n'avaient pas inclus la Seine et Marne. Il serait grand temps de rectifier cette erreur et de se pencher sérieusement sur le problème que pose l'aviation civile au-dessus d'Ozoir-la-Ferrière. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage**Observation n°61****18 janvier 2024**

CORREIA Samuel

77 220 Favières

« Bonjour, je fais suite à la réunion de présentation du projet de descente continue centralisée au-dessus de notre commune. Je suis Faviérois depuis 1993 cela fait donc plus de 30 ans, ma commune représente mon idéal de vie, néanmoins j'ai vu l'évolution de celle-ci et donc des nuisances qui dégradent notre confort et le bien-être de chaque Faviérois. Je vois mal comment il peut être plus agréable de vivre sous une autoroute du ciel, juste au-dessus de nos chères habitations. Favières est un village vivant où il fait bon vivre où les gens se côtoient et vivent beaucoup en extérieur. Il est évident que si le bruit devient intempestif cette qualité de vie sera dégradée et donc également la valeur de nos biens. Des questions sont restées sans réponses : -Un contact à notre écoute -Est-ce la seule solution (autre proposition) – Pouvons-nous déporter cette trajectoire de quelques kilomètres -Simulation de la nuisance sonore - Y aura-t-il des compensations (si oui à quel hauteur) Vous comprendrez que je ne suis pas favorable à cette proposition. Cordialement

Avis et commentaires du maître d'ouvrage**Observation n°62****20 janvier 2024**

BENSIMON Lionel

77330 Ozoir-la-Ferrière

« Je souhaite aussi que le tracé de la descente des avions au-dessus d'Ozoir-la-Ferrière soit revu pour éviter les nuisances que nous connaissons et qui sont dangereuses pour notre santé comme l'indique l'OMS. La mise en danger et les effets

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

néfastes sur la santé des riverains ne peuvent être occultés et il est indispensable d'en tenir compte dans les futurs projets puisque le trafic aérien n'a pas vocation à diminuer. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°63

20 janvier 2024

ABDEL

77330 Ozoir-la-Ferrière

« Problème de riches. Les quartiers visés par la nouvelle descente douce sont les quartiers ultra favorisés d'Ozoir qui a peur de voir des avions passant déjà au-dessus de leur belle maison avec piscine. Ils se disent écolo mais veulent polluer le bois au-dessus de leur quartier pour pouvoir profiter de leur terrasse à 400 milles€ tranquillement. Si le tracé avait visé le bas d'Ozoir, ils n'auraient rien dit comme d'habitude. Ces personnes ne pensent qu'à elles. La population des classes moyennes est très heureuse de ce nouveau tracé. Merci du travail accompli. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°64

20 janvier 2024

HOFFSCHIR Jennifer et Guillaume

1 route de Liverdy

77 610 Châtres

« Suite à l'enquête publique concernant la modification du couloir aérien et donc plein d'avions passeraient par Châtres, nous ne sommes pas du tout d'accord avec cela. Nous exprimons notre mécontentement et notre refus de faire cela. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°65

20 janvier 2024

FONTAINE Maryline

77330 Châtres

« Bonjour Madame, Monsieur, Je viens de prendre connaissance de l'avis sur la modification des couloirs aériens de l'aéroport d'Orly. J'habite à Châtres, nous sommes donc concernés. Il y a déjà énormément d'avions qui passent au-dessus de notre maison et parfois bas, cela est une pollution pour notre santé mais aussi visuelle et sonore. Sans compter que notre maison perd de la valeur si nous envisagions de la vendre. Cela n'est pas acceptable. Merci de prendre en compte l'avis des personnes qui sont concernés. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°66

20 janvier 2024

GONCALVES Sonia

77 610 Châtres

« Bonjour Je fais suite à l'enquête publique actuelle concernant la descente des avions vers Orly. En tant qu'habitante de Châtres 77610 je suis bien évidemment contre cette procédure. Nous habitons un village tranquille loin du bruit et des nuisances de la proche banlieue de Paris ce n'est pas pour supporter à tout va le bruit incessant des avions. Dans ce cas je serais partie habiter à Orly !!! Donc je suis contre cette procédure. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°67

20 janvier 2024

Amaury 1, La Sablonnière

77 220 Favières

DOUBLON de l'observation n°25

Observation n°68

20 janvier 2024

M. BEILLEVAIRE David

77 610 Châtres

« En tant qu'habitant de la commune de Châtres, je m'oppose à la modification des couloirs aériens de l'aéroport d'Orly. En effet, la réduction de la largeur du couloir aérien aura comme conséquence une intensification du rythme de passage des avions au-dessus de ma commune. Ceci engendrera une augmentation des nuisances sonores et une dégradation des conditions de vie dans les communes impactées (dont Châtres). Au nom du principe d'équité pour tous les citoyens d'Ile de France, je réclame l'établissement de couloirs aériens plus larges, de telle sorte que les nuisances sonores soient équitablement réparties. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°69

20 janvier 2024

Aloys 1, La Sablonnière

77 220 Favières

DOUBLON de l'observation n°25

Observation n°70**20 janvier 2024**

Mme FOUQUET Laetitia

Rue de la rucherie

77 220 Favières

« Bonjour, j'ai mis des remarques lors de la concertation, parmi lesquelles la demande de modification de trajet entre les points WEP02 et WEP03, afin d'épargner encore un peu plus la population de Favières Bourg en faisant passer le tracé un peu plus au nord. Quand j'ai consulté la synthèse je constate que la demande est l'étude. Lors de la réunion publique du 10 janvier, je m'attendais au moins à une proposition de la part de la DGAC ou des services de l'Etat et non toujours un statu quo. C'est dommage de ne pouvoir donner aucune réponse en l'espace de quelques mois on se demande bien à quoi sert cette phase de concertation, puis d'enquête publique si c'est pour qu'à la réunion publique exactement le même projet soit présenté sans aucune amélioration ou explication sur la faisabilité ou non de la demande. En tout cas la réunion publique a été utile car on a tous désormais bien compris qu'on aura des avions certes moins bruyants, un peu plus haut mais surtout trois fois plus d'avions passant sur une bande plus restreinte donc plus de nuisances in fine. Et on a bien compris aussi qu'il reste 15 000 créneaux non utilisés qui pourraient augmenter les nuisances également quand ils seront utilisés. Depuis que j'habite Favières (9 ans) j'ai constaté l'augmentation du passage et des nuisances au-dessus de mon quartier (bourg - rue de la rucherie), surtout en période haute saison où plusieurs avions sont visibles depuis ma fenêtre en même temps. Par ailleurs un couvre-feu à 23h30 est bien trop tardif quand on se lève tôt le matin pour aller travailler. **Je réitère ma demande de dévier le trajet entre les deux mentionnés plus hauts vers le champs/forêt dans la mesure du possible.** Par ailleurs je vous rejoins sur le fait qu'il y a encore beaucoup d'avions en septembre et octobre, mais l'étude d'impact réelle des nuisances sonores envisagée serait mieux perçue par les habitants et tout aussi pertinente si elle couvrait au moins un mois d'été, juillet ou aout. Enfin je ne comprends pas qu'aucune aide/compensation financière ne soit envisagée quant à la perte de la valeur immobilière des habitations qui découlera de cette procédure. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage**Observation n°71****20 janvier 2024**

M. ANDRIAMAHASOAH Tahinarimino 14, rue du Châtelet

77 630 Châtres

« D'après le plan communiqué, vous avez décidé de faire une "autoroute" au-dessus de notre tête plutôt que de répartir les nuisances comme c'est fait actuellement. La fréquence de passage va être intenable. Venez déjà tester dans le village de Châtres en été dans le jardin avec le plan actuel et vous verrez que vous êtes en train de faire n'importe quoi en concentrant les nuisances encore plus au-dessus de nos têtes. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°72	20 janvier 2024
Mme GARRIDO Aurelia	1, La Sablonnière
	77 220 Favières
<i>DOUBLON de l'observation n°25</i>	

Observation n°73	20 janvier 2024
Stéphane	1, La Sablonnière
	77 220 Favières
<i>DOUBLON de l'observation n°25</i>	

Observation n°74	20 janvier 2024
M. BENITEZ E.	1, La Sablonnière
	77 220 Favières
<i>DOUBLON de l'observation n°25</i>	

Observation n°75	20 janvier 2024
Denis	1, La Sablonnière
	77 220 Favières
<i>DOUBLON de l'observation n°25</i>	

Observation n°76	20 janvier 2024
Mme NONOTTE Célia	77390 Chaumes-en-Brie

« Bonjour, Je viens d'être informée de la modification des couloirs aériens. Habitante de Chaumes-en-Brie, je ne suis pas du tout favorable à ce changement. Les nuisances sonores engendrées seraient dommageable à notre paix. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°77	20 janvier 2024
Mme MAURIZE Nathalie	3, rue de la Tourelle
	77390 Chaumes-en-Brie

« ENQUETE PUBLIQUE portant modification des couloirs aériens de l'aéroport d'Orly (clôture le 06 février). Messieurs, mesdames, Le projet concerne la réduction de la largeur du couloir aérien pour les avions qui atterrissent les jours de vent d'ouest. Le nouveau couloir sera très fin et passera au-dessus de plusieurs villages et villes des alentours dont mon village. Même si les avions passeront un peu plus haut, nous serons impactés car les avions vont se succéder à un rythme intensif. C'est pourquoi je suis contre ce projet et propose de rester sur les couloirs actuels (en bleu sur le schéma). »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°78

20 janvier 2024
Mme GARGUILO Françoise

77390 Chaumes-en-Brie

« J'habite Chaumes-en-Brie et souhaite garder la situation. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°79

20 janvier 2024
M. BRUNET Christian

Bd Aristide Briand

77390 Chaumes-en Brie

« Je ne souhaite pas la modification du tracé des avions pour ne pas être encore plus pénalisé par le passage des avions au-dessus de ma tête. Je tiens à ce que mon courriel soit pris en compte. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°80

20 janvier 2024
M. LE DAIN Yann Florian

77390 Chaumes-en Brie

« Bonjour, Famille habitant à Chaumes-en-Brie 77390, nous souhaitons le maintien du schéma actuel de descente pour ne pas subir plus de nuisances sonores et de pollutions. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°81

20 janvier 2024
M. LIPP-GEORGE Florian

77630 Châtres

« Bonjour, Nous ne sommes absolument pas d'accord avec ce projet de rétrécissement. Nous sommes à la campagne pour être tranquilles et voilà qu'au-dessus de nos têtes se dessine un projet menaçant cette tranquillité. Le flux sera encore plus conséquent et chaque passage de plus en plus proche. Alors nous ne validons pas du tout ce projet. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°82

20 janvier 2024

JESSY

77630 Châtres

« Nous sommes déjà bien trop embêté par le bruit, les nuisances visuelles, et ceux jusque tard le soir. Nos maisons vont perdre de la valeur, c'est un grand non ! C'est bon je pense qu'un moment donné ça suffit. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°83

21 janvier 2024

ROBERT Jeannine et Claude

6 rue Pierre Curie

77330 Ozoir-la-Ferrière

« Il est unanimement reconnu que la présence d'un aéroport en zone urbanisée est une aberration. Afin de mettre fin à cette absurdité, il avait été envisagé, il y a quelques années, de délocaliser l'aéroport d'Orly vers l'aéroport de Vatry. A l'époque les élus locaux, le personnel navigant et les employés d'Orly avaient bruyamment manifesté leur désaccord. Dans un souci d'apaisement les autorités préfectorales avaient vainement promis d'utiliser l'espace libéré par la destruction de l'aéroport pour construire un grand centre commercial afin de recréer un bassin d'emploi. Pour mettre fin aux nombreuses manifestations et aux grèves très couteuses la DGAC avait fini par céder et par abandonner ce projet au mépris de l'intérêt général et de l'environnement. Depuis cette époque le contexte planétaire a changé et le trafic à Orly s'est intensifié. Il est indéniable que les trajets supplémentaires imposés aux avions par le « couloir de l'Essonne » sont de grands pourvoyeurs d'émissions de CO2. De plus, les contraintes imposées par la situation géographique de l'aéroport frustrant la DGAC qui, dans un souci de rentabilité, cherche par tous les moyens à grignoter ces acquis pour pouvoir augmenter encore le trafic aérien au détriment de l'environnement. Compte tenu de la situation actuelle, pourquoi ne pas réétudier la possibilité d'une délocalisation d'Orly et, dans l'immédiat au moins, la délocalisation des hubs afin de désengorger Orly ? Toutefois si la délocalisation de l'aéroport était envisagée, il s'écoulerait beaucoup de temps avant sa mise en œuvre. Il est donc urgent de solutionner dès maintenant le problème des Ozoiriens demeurant sous de l'axe nominal. Le fait qu'à certains moments de la journée les avions peuvent rejoindre l'axe nominal sans passer par l'ILS 4000, prouve que l'axe nominal peut être raccourci ou contourné sans nuire à la sécurité des atterrissages. Or, c'est malheureusement à l'heure des repas, heure à laquelle les Ozoiriens vivant sous l'axe nominal aspirent à

pouvoir profiter de leur terrasse en toute quiétude, qu'ils subissent de façon intolérable et continue pendant plusieurs heures, le passage d'un avion toutes les 2 minutes environ. Quand on sait que le bruit mesuré officiellement par le passage d'un avion à notre niveau est de 64 décibels et que la durée de l'événement sonore est de 1 minute, on imagine facilement l'enfer que nous vivons. Le plan de la DGAC « descente douce » nous ferait vivre cet enfer chaque jour pendant 17h30 par vent d'ouest soit 60% du temps sur une année... Pitié pour nous qui demeurons pourtant à 25km d'Orly !!!! Le guidage depuis l'ILS 4000 facilite le travail des aiguilleurs du ciel. C'est pourquoi à l'heure de leur pause déjeuner, les aiguilleurs du ciel qui doivent se relayer aux commandes sont moins nombreux et de ce fait ils utilisent systématiquement le guidage simplifié à partir de l'ILS 4000. Il est donc indispensable, dans un premier temps, de renforcer les équipes d'aiguilleurs entre 11h30 et vers 14h ou 15h pour qu'ils puissent réaliser un guidage sans utiliser l'axe nominal à partir de l'ILS 4000. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°84

21 janvier 2024

Abdel

77330 Ozoir-la-Fèrrière

DOUBLON de l'observation n°63

Observation n°85

21 janvier 2024

AMBROISINE Katharina

77220 Gretz-Armainvilliers

« Bonjour, vivant déjà près d'une autoroute à Gretz-Armainvilliers, la population est déjà victime de pollution sonore, les bruits est régulier et sans pause. Les avions qui passent déjà au-dessus durant l'été aussi régulièrement, les habitants de Gretz-Armainvilliers et des villes autour doivent déjà composés avec ses duferent éléments sans parler des particules de pollution. Pourquoi encore rajouter des passages plus régulier ? Plus haut ou pas le résultat reste le même vous ne pensez pas ? »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°86

21 janvier 2024

GWENAEL Ambroise

11 bis de la Bernoiserie

77220 Livery-en-Brie

« J'ai constaté depuis cet été une explosion du nombre d'Avion volant à basse altitude au-dessus de notre village suite au nouveau différents projets de l'aéroport d'Orly, via pas un mais deux couloirs aériens. D'après les différents articles, la pente douce est faite pour permettre aux avions de moins polluer, pourquoi pas. Je vous demande de bien vouloir venir faire des tests de bruit et de venir une journée en télétravail ou essayer de déjeuner dans notre jardin pour comprendre les nuisances importantes que nous subissons actuellement à ce changement. Je pense que la nuisance sonore est également une sorte de pollution et malheureusement bien plus importante que la

pollution des aires (le bien être) et la valeur de nos biens baisse donc nous ne pouvons même pas déménager pour vivre correctement. Pour cela je vous informe être contre vos changement de pente douce et souhaite ne rien changer. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°87	DOUBLON	21 janvier 2024
GWENAEL Ambroise	11 bis de la Bernoiserie	77220 Liverdy-en-Brie
DOUBLON de l'observation n°86		

Observation n°88	21 janvier 2024
BERTET Camille	77630 Châtres

« Une enquête publique est actuellement en cours relative à la modification des couloirs aériens de l'aéroport d'Orly. Le projet concerne la réduction de la largeur du couloir aérien pour les avions qui atterrissent les jours de vent d'ouest. Le nouveau couloir sera très fin et passera au-dessus du village de Châtres. Même si les avions passeront un peu plus haut, nous seront impactés car les avions vont se succéder à un rythme intensif. En tant qu'habitant de la commune, je constate que ces nuisances sonores vont s'ajouter à celles des routes départementales 1004 et 1036 (anciennes N4 et N36), qui entourent notre village. Nous souhaitons que ce projet soit modifié afin que le couloir ne soit pas au-dessus du village. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°89	21 janvier 2024
David	77630 Châtres

« Nous sommes contre le survol de la commune de Châtres, cela fait des années que nous subissons le bruit des vols des avions. Le tracé doit contourner le village par le sud, c'est intolérable que nous soyons les seuls à subir cette contrainte !!! NON AU SURVOL DE CHATRES. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°90	21 janvier 2024
CARDIN Olivier	

« Bonjour, Suite à présentation du projet de descente continue, il nous a été présenté une image du projet de descente que vous retrouverez infra. Afin de pouvoir étudier plus en avant les données disponibles, je souhaiterais obtenir les fichiers vectoriels que vous avez utilisés pour effectuer ces traces et ainsi pouvoir les reprojetter sur un SIG (système d'Information Géographique). En effet, et sauf erreur de ma part, celles-ci ne sont disponibles sur aucun des sites internet mentionnés dans l'avis d'enquête publique. Merci par avance pour la suite que vous donnerez à ma demande. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°91

21 janvier 2024

BERNAUDAT Cédric 22 rue du Carroussel

77330 Ozoir-la-Ferrière

« La descente douce va impacter encore plus lourdement un petit nombre de logements, il faut dédommager ces propriétaires du préjudice subi par souci de justice. Il faut limiter l'heure du dernier avion à 22h30 et le premier pas avant 6h du matin. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°92

22 janvier 2024

LEYRIS Bruno

77330 Ozoir-la-Ferrière

« Concentration des trajectoires sur la zone nord d'Ozoir = zone condamnée à une augmentation des nuisances sonores et environnementales. Contribution : Augmentation très forte du trafic sur Ozoir nord avec un objectif hypothétique de baisse de 2db en moins (62 dB au lieu de 64 sur cette seule tranche) donc autant dire gain nul pour les habitants du nord d'Ozoir par rapport à l'augmentation des nuisances bien réelles au contraire avec une fréquence de passage supérieure. (Bruit continu, les avions s'enchainant toutes les minutes) (Impact négatif sur la santé mentale et le repos (pause nocturne insuffisante) (Impact négatif sur la santé physique : un air plus pollué en raison de l'émission supérieure de particules car le nombre d'avions augmentant la technique de descente continue ne permettra pas de baisse de la pollution bien au contraire) (Impact négatif sur l'environnement qui sera encore plus dégradé) (Impact négatif sur la valeur des biens immobiliers survolés qui seront dépréciés) (Selon DGAC le "gain" hypothétique de -2 db pour une seule tranche de "bruit" impose d'avoir les bons avions, les bons équipements, le respect des règles par les pilotes des compagnies (altitude, trains non sortis, ...) donc au mieux si appliqué 70% (source DGAC) du trafic total qui aura lui énormément augmenté.

L'exposition au bruit aérien, qui se concentre autour des aéroports, est associée à une mortalité plus élevée par maladie cardiovasculaire. Ainsi, le risque de décéder des suites d'un infarctus du myocarde est 28 % plus élevé pour les riverains d'aéroports par rapport à la population générale. Dans une étude parue en juillet 2021, l'ADEME et le Conseil national du bruit estiment que le coût social relatif aux nuisances sonores

aériennes s'élève à 6,1 milliards d'euros par an. Source assemblée nationale 5 décembre 2023: https://www.assembleenationale.fr/dyn/16/textes/l16b1956_proposition-loi# Dès 50 dB, en raison du stress physiologique provoqué par l'exposition au bruit, qu'il soit perçu ou non comme une gêne. La fréquence cardiaque s'accélère, la pression artérielle augmente, le système endocrinien et le métabolisme sont perturbés, avec diminution de la tolérance au glucose et augmentation de la sécrétion de cortisol, d'adrénaline et de dopamine. Le bruit soutenu engendre également des difficultés de concentration et des troubles du sommeil pouvant conduire à des états anxiodépressifs.

Dans la présentation faite le 15 janvier par la DGAC, on nous a présenté que la plupart des avions seraient au-dessus de 62 db si encore la descente continue est vraiment appliquée en nous faisant miroiter la baisse fabuleuse de -2db : selon le texte ci-dessus, le risque avéré est dès 50db et non 62 affichés comme formidables ! La commission européenne appelle les États membres à prendre des mesures plus contraignantes pour réduire les nuisances sonores liées au trafic aérien, notamment en exploitant les aéronefs de la manière la moins bruyante possible et en réduisant le trafic de nuit, la France va-t-elle se conformer ? ... faute de quoi il faudra saisir la commission européenne. Propositions (Déplacer le couloir en début de descente dans la zone non construite entre Ozoir et Roissy ce qui permettrait d'épargner totalement Ozoir (Augmenter la durée de la pause nocturne (Faire respecter la loi pour les compagnies dont les avions passent trop bas : systématiquement amende conséquente (Faire respecter la loi pour les compagnies dont les avions sortent les trains d'atterrissage pour freiner : systématiquement amende conséquente. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°93

22 janvier 2024

Didier

77330 Ozoir-la-Ferrière

« Nous constatons qu'après de nombreuses années de mobilisation et de propositions pour traiter les nuisances insupportables pour les riverains, rien ne se passe et on évoque toujours les mêmes choses sans calendrier de mise en œuvre. Que faire ? Une légère modification de la trajectoire d'atterrissage n'arrive pas à être concrétisée et on ne voit pas quels sont les obstacles. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°94

22 janvier 2024

PROVOST Elisabeth

77330 Ozoir-la-Ferrière

« Nuisances régulières observées : 1/ bruit très important lorsque l'avion survole la maison, se produisant toutes les minutes aux moments grands départs (juillet et août = infernal). Il en découle un risque aggravé de maladie cardio-vasculaire. 2/ pollution importante (table de jardin couverte de particules tous les matins). Allergie respiratoire

permanente pour moi maintenant. 3/ trouble du sommeil : réveil en sursaut à 6 h du matin dès le passage du premier avion. Je suis très inquiète en sachant que le passage des avions risque de s'intensifier et se resserrer au-dessus de nos maisons alors qu'il pourrait être décalé au-dessus de la forêt avoisinante. Je demande l'annulation totale du projet. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°95

22 janvier 2024

DUCHENNNE Denis

77630 Châtres

« Bonjour, y aura-t-il une offre de dédommagement pour pallier la perte de valeurs de nos terrains et maisons ? »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°96

23 janvier 2024

Catherine

77330 Ozoir-la-Ferrière

« Habitante d'Ozoir-la-Ferrière depuis plus de 25 ans je ne peux que m'inscrire contre ce projet pour le bien des habitants et leur santé La concentration des vols sur la zone nord Ozoir-la-Ferrière va rendre notre situation intolérable Il faut savoir que déjà aujourd'hui certaines journées d'été sont insupportables compte tenu du nombre de survol et du bruit engendré sans compter le non-respect de l'altitude de certains avions (il n'est pas rare de voir les trains d'atterrissage sortis lors du survol de notre ville, et nous pouvons reconnaître très souvent le nom de la compagnie) Il existe des solutions qui permettraient de soulager les habitants d'Ozoir en décalant le couloir de peu en survolant une zone non habitée ou peu. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°97

23 janvier 2024

JR

77330 Ozoir-la-Ferrière

« Aujourd'hui les avions survolent notre ville à des hauteurs diverses et variées ; lors de la présentation du futur dispositif à Ozoir aucune garantie de respect des hauteurs de survol n'a été formulée ; nous souhaiterions connaître la hauteur de survol qui sera appliquée lors de la mise en place du futur dispositif. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°98**22 janvier 2024**

JR

77330 Ozoir-la-Ferrière

« Plusieurs fois par le passé il a été abordé la possibilité de déplacer le couloir aérien entre Ozoir et Roissy en brie ce qui diminuerait drastiquement les nuisances pour les deux villes ; qu'en sera-t-il pour le futur ? Cette solution est-elle à l'ordre du jour ? »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage**Observation n°99****23 janvier 2024**

GATE Elodie

77630 Châtres

« Bonsoir, Je me permets de vous contacter dans le cadre de l'enquête en cours pour la modification des couloirs aériens. Je souhaitais vous exprimer ma vive inquiétude sur le sujet. Ayant un enfant en bas-âge je ne souhaite pas en effet qu'elle puisse subir les effets des nuisances sonores liés au rythme intensif des avions empruntant ce nouveau couloir. Même si ceux-ci passent un peu plus haut, je ne souhaite pas ne pas pouvoir profiter de mon jardin car trop de bruits à supporter. En espérant que notre avis sera pris en compte et qu'une autre solution puisse être envisagée. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage**Observation n°100****23 janvier 2024**

Romain

77630 Châtres

« Bonsoir, Vivre à la campagne est un moyen d'être au calme en famille loin du tumulte et nuisances des grandes villes. La commune de Châtres remplissait ces critères. La modification du plan d'approche envisagé va considérablement dégrader notre confort de vie en occasionnant des nuisances sonores quasi continues, mais également une perte de valeur considérable pour un bien qui est l'investissement d'une vie. Nous sommes donc opposés à ce projet qui sacrifie le confort des habitants des communes lourdement impactées. Après l'implantation d'une usine de méthanisation frôlant avec les seuils ICPE afin d'agir en toute impunité, cette nouvelle nuisance ne peut être tolérée. La ruralité doit être préservée et non sacrifiée. Châtres

est une commune rurale et familiale qui développe ses infrastructures dans le but de maintenir son attrait pour les jeunes familles il est donc un devoir de veiller au maintien de ce cadre de vie préservé. Même si une baisse du niveau sonore est évoquée, le caractère quasi continue de la nuisance vient totalement annuler les améliorations mise en avant

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°101

24 janvier 2024

VACHER Gérard

77220 Gretz-Armainvilliers

« Pourquoi le dossier mis à la disposition du public en Mairie, ne mentionne pas de réunion publique à Gretz-Armainvilliers ? »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°102

24 janvier 2024

NE CONCERNE PAS L'ENQUETE PUBLIQUE

Observation n°103

24 janvier 2024

BUCCIERO Thierry

25, rue Baden Powell

77630 Tournan-en-Brie

« Nous sommes des habitants de Tournan en Brie et comme de nombreux citoyens demeurant dans les communes de l'Est de Paris, nous avons des avions qui passent au-dessus de nos têtes relativement souvent. Il est question de réduire ou déplacer le couloir aérien des avions en approche de l'aéroport de Orly. Ce qui serait souhaitable, c'est que ce fameux couloir soit tracé au-dessus des champs et des forêts (nombreux dans notre région) et non au-dessus des communes, en impactant de ce fait, le moins d'habitations possible.

Nous ne sommes pas les seuls à avoir ce type de résonnement, je pense car c'est le plus logique. MAIS ma question est simple : peu importe le tracé, que peut-on faire si un pilote d'avion de ligne ne respecte pas le couloir défini ? Cela arrive souvent, depuis longtemps déjà. Beaucoup d'avions "coupent le fromage" pour l'arrivée sur Orly et passent bien bas au-dessus des habitations. Que peut-on faire ? Sortir les missiles sol-air ? Tirer à vue ? Prendre le numéro de l'avion et sa compagnie et en faire quoi après ? Auprès de qui peut-on se plaindre ? Est-ce que quelqu'un peut (et veut) faire quelque chose ? Si cela continue dans le futur avec peut-être encore plus de désagréments, est-ce que ce problème du non-respect du couloir a été posé ? C'est bien de vouloir définir un nouveau couloir mais faut-il encore qu'il soit respecté et si ce n'est pas le cas que des sanctions possibles soient prévues Non ?! »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°104		24 janvier 2024
AZANE Patrick	24, rue de la Croix Saint Pierre	77610 Marles-en-Brie

« Bonjour, Par la présente je vous fais part de mon opposition quant au rétrécissement du couloir aérien et à la procédure de descente continue à l'initiative de la DGCA. Marles-en-Brie (77610) où je réside est impacté par ce projet. Un ralentissement des moteurs devrait en toute logique réduire le bruit. Il n'en est rien. Le bruit n'est pas celui que vous avez annoncé à notre maire (bruit d'un véhicule particulier roulant à l'essence ou au diesel passant à proximité de votre habitation). On est plutôt sur celui d'un poids-lourd roulant à vive allure. Je vous entends passer le soir et le matin tôt pourtant ma maison possède des doubles-vitrages et les volets bois sont fermés. J'ai quitté Tournan-en-Brie pour vos nuisances sonores en 2015. Et 9 ans plus tard je me retrouve devant la même problématique. Le comble c'est que Marles en Brie est encerclé par des terres agricoles donc pas d'obligation de passer au-dessus des maisons. Nous sommes une petite commune rurale où il faisait bon vivre. Aujourd'hui aux bruits des routes et du train se rajoute le bruit des avions multiplié au moins par 2, par rapport à celui que l'on avait 8 mois auparavant. En espérant que ma voix sera entendue. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°105		24 janvier 2024
AZANE Patrick	24, rue de la Croix Saint Pierre	77610 Marles-en-Brie

DOUBLON de l'observation n° 104

Observation n°106		25 janvier 2024
S.P.		77330 Ozoir-la-Ferrière

« Monsieur le commissaire enquêteur, J'ai assisté à la réunion de concertation d'Ozoir la ferrière. Je venais pleine d'espoir d'amélioration. J'en suis sortie dépitée par vos annonces de détérioration de nos conditions de vie. Comment pouvez-vous annoncer tranquillement à une population qu'elle va devoir subir plus de nuisances, plus de pollution et faire croire que c'est un progrès car une minorité de la population subira moins de nuisances tandis qu'une majorité subira plus. Et encore beaucoup plus demain quand les politiques actuelles déplacent des populations habitant des zones épargnées pour les concentrer sur ces zones bientôt

à fortes nuisances. (En l'occurrence les populations de la cité du Bois l'abbé de Chennevières sur Marne/Champigny déplacées sur la commune d'Ozoir la ferrière avec de nombreux projet de constructions sur le peu de terre encore agricole et directement sous votre projet de concentration des nuisances)

Où est le progrès ? Vous allez me dire que vous n'êtes en aucun cas responsable du déplacement et de l'augmentation actuelle et encore plus future de la population. Certes ! Mais lorsqu'on fait 20 ans d'expertise sur un sujet, il me semble que l'on a eu le temps de prendre en compte TOUS les paramètres et surtout de faire non pas une étude sur le passé voire le présent comme cela semble avoir été fait mais une projection sur l'avenir à long terme. Vous choisissez la solution de moindre coût quitte à augmenter les nuisances des secteurs les plus peuplés en nous expliquant qu'une minorité de la population sera gagnante. Mais où est le bon sens ? Visiblement du côté du porte-monnaie de l'aviation civile et ses actionnaires qui n'ont que faire de la santé publique du moment qu'ils puissent continuer à se remplir les poches. 20 ans de négociations pour en arriver là !!!!

C'est totalement aberrant. Vous avez encore le pouvoir de renoncer à ce projet de non-sens ! Alors par pitié : Faites le ! Il est grand temps d'arrêter de ne penser qu'au porte-monnaie et de remettre son centre d'intérêt sur la qualité de vie et la préservation de notre planète. »

Observation n°107
25 janvier 2024

Laetitia

77390 Chaumes-en-Brie

« Bonjour, J'ai subi pendant des années des nuisances sonores sans parler des rejets toxiques dans l'air liés au passage aérien, j'ai fini par déménager du 77 Nord proche de Roissy pour m'installer à Chaumes en brie. Actuellement, il a déjà un trafic aérien présent, mais cela reste dans l'acceptable au quotidien. Il ne faut pas plus. Réduire les voies de passage et bien entendu je me retrouve à nouveau dans ces voies limitées ne me convient absolument pas. Il n'est acceptable que certains subissent de forts désagréments, pour réduire d'autre part. L'équilibre doit rester présent et ne pas endommager plus la vie quotidienne des riverains. Je compte très fortement sur le maintien de ce qui est actuellement en vigueur. »

Observation n°108
25 janvier 2024

FERREIRA Sendrellie

77330 Ozoir-la-Ferrière

« La proposition actuelle est inacceptable. L'ensemble des vols devront passer au-dessus de nos maisons (dans le quartier nord d'Ozoir). Le-nombres de vols est déjà incroyable durant les vacances. Un avion toutes les 2 minutes. Si cela doit être ainsi toute l'année, cela deviendra invivable. Par ce choix, vous condamnez des centaines de personnes à vivre avec une quantité beaucoup trop élevée de vols. Un être humain ne peut pas vivre avec autant de bruit toute la journée et toute l'année. Rendez-vous compte, nous avons acheté notre maison il y a un peu moins de 2 ans. Nous ne

pourrons même pas partir car la valeur de nos biens ne nous permettra pas de rembourser nos emprunts. Il existe un champ juste à côté. Je ne comprends pas pourquoi il n'est pas envisageable de commencer la descente au-dessus de ce champ aux lieux de le faire au-dessus des habitations. Cette mesure est totalement injuste pour les personnes du quartier nord d'Ozoir. Autant ne rien changer. »

Observation n°109**25 janvier 2024**

FONSECA Serge

59, rue du Marronnier

77220 Favières

Habitant au coeur du bourg de Favières depuis près de 19 années, j'ai remarqué, année après année, une augmentation assez importante du nombre d'avions qui tournent au-dessus du centre-bourg. Le niveau sonore est de plus en plus élevé et dépasse largement le niveau d'une conversation. Une conversation normale entre amis dans mon jardin devient de plus en plus difficile à cause de la puissance des moteurs aériens. Avant on pouvait s'entendre convenablement, maintenant il faut parler plus fort pendant qu'un avion amorce sa descente sur l'aéroport d'Orly. Cela devient parfois impossible de s'entendre... Cette situation est inadmissible ! Pour rappel, l'émergence du bruit perçu par autrui ne doit pas être supérieure à 5 dB(A) en période diurne et 3 dB(A) en période nocturne, valeurs auxquelles s'ajoute un terme correctif en fonction de la durée (article R. 1336-7 du code de la santé publique). Ce que je trouve dommage car les mêmes avions pourraient amorcer leur descente en passant plus au nord du bourg, au-dessus de la forêt régionale de Ferrières-en-Brie. Je pense sincèrement que le déplacement du couloir aérien vers le Nord du bourg de Favières serait assez simple pour limiter au maximum le niveau des nuisances sonores et réduire de façon plus forte la pollution visuelle descente des avions qui défilent au-dessus de nos têtes. Par exemple, vendredi dernier, le 19 janvier, il suffisait de lever les bras pour avoir l'impression de toucher le fuselage d'un AIRBUS A320. Je souhaite vraiment qu'une solution pérenne puisse être prise en compte pour éviter de vivre un capharnaüm !!! Je suis persuadé qu'il n'est pas trop tard pour bien faire alors ce message s'adresse à la DGAC, à bon entendeur, merci de prendre note et d'envisager un correctif des trajectoires en descente continue vers l'aéroport d'Orly. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage**Observation n°110****25 janvier 2024**

COQUELET Marie-Christine

77220 Favières

DOUBLON de l'observation n°2

Observation n°111**25 janvier 2024**

LA Emeline

77220 Favières

« Bonjour Votre projet prévoit la concentration des trajectoires de descente au-dessus du bourg de Favières. J'émet des inquiétudes quant aux nuisances sonores, pollution et visuelle de ce projet. En effet déjà aujourd'hui nous subissons des nuisances sonores (bruit important des avions) visuelle (les avions volent parfois si bas qu'on voit nettement le logo de la compagnie aérienne). Et pourtant le « couloir » est aujourd'hui assez large... Aussi compte tenu des nouvelles dispositions les avions vont se suivre sur 1 seule trajectoire avec très peu d'écart entre les avions = je pense que malgré toutes vos informations stipulant qu'en descente continue les avions seront plus haut et moins bruyant me laisse très perplexe... À cet effet compte tenu de l'emplacement du village entouré de forêts, est-il prévu d'étudier de décaler cette trajectoire au-dessus de la forêt, plus au Nord ? »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage**Observation n°112****26 janvier 2024**

Anne

77220 Favières

« Bonjour, Je vous fais part de mon désaccord quant à la proposition de nouvelle trajectoire pour les avions. En effet, habitant la commune de Favières (bourg) depuis toujours et y ayant toute ma famille (parents, grands-parents, oncle, cousin...) j'ai vu au fil des années les nuisances sonores dû aux avions augmenter très fortement. Je n'ose pas imaginer ce que ce sera quand il y aura encore plus de passages (même plus en altitude...etc...). Vos projections n'ont aucune crédibilité car elles se basent sur des années bien trop lointaine...des projections en vous basant sur l'année dernière aurait été bien plus crédible. Le nombre d'avions qui passent au-dessus de la commune est bien plus élevé en 2023 qu'en 2018. Idem pour vos projections qui ne prennent pas en compte l'impact final quand nous atteindront le nombre de survol à son apogée. Par ailleurs, la trajectoire pourrait être déplacée très légèrement pour passer au-dessus de la forêt ce qui éviterait tout simplement de pourrir la vie de plus de mille habitants avec des nuisances sonores, une dégradation de leur qualité de vie (qualité de vie qu'ils sont justement venus chercher dans ce village), des impacts financiers sur la valeur de leur bien immobilier...etc... Pour ce qui est de l'impact environnemental, je ne pense pas qu'il y ait un impact direct et unique sous le passage des avions : si la trajectoire reste telle que prévue et passe au-dessus du village, la forêt sera tout autant polluée que si la trajectoire était déviée au-dessus de la forêt...dans tous les cas, la qualité de l'air sera impactée et l'air...ça se déplace... J'aimerais avoir une réponse expliquant concrètement ce qui empêche de déplacer la trajectoire plus au nord. J'espère que ma demande sera prise en considération, et qu'ainsi cette enquête soit d'une vraie utilité et qu'elle ne soit pas seulement mise en place pour donner l'illusion aux habitants d'être entendus. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°113**26 janvier 2024**

BARIANT JP

77330 Ozoir-la-Ferrière

« Je réside dans le secteur poirier très impacté par les atterrissages sur Orly et selon les vents nous avons un passage toute les 2 minutes d'un avion. Pas très loin entre Ozoir et Roissy une coulée verte permettrait un couloir me semble-t-il pour un survol plus loin de nos habitations. J'espère que nos considérations seront prises en compte car il en dépend de notre cadre de vie. »

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

Observation n°114**26 janvier 2024**

FOLLIN Sylvie

77330 Ozoir-la-Ferrière

« Nous habitons depuis 30 ans une magnifique résidence au Nord d'Ozoir. depuis quelques années le trafic ne cesse de s'intensifier. La zone de passage des avions, en grand nombre, a été réduite et passe (passera) en totalité au-dessus de nos habitations (zone verte Ozoir nord au lieu de l'ancienne zone bleue) ce qui est inacceptable. Pourquoi concentrer tout le passage au même endroit ce qui rendra la vie insupportable aux personnes survolées à cause des nuisances sonores ? La forêt et les champs sont juste à côté d'Ozoir Nord, notre région vous le savez est pourvue de forêts et espaces verts en grand nombre, pourquoi concentrez-vous le passage des avions au-dessus de nos habitations et ne faites-vous pas passer ces derniers au-dessus des champs et de la forêt. l'intérêt financier y est sans doute pour quelque chose (trajectoire plus directe, moins de consommation de carburant ...) bref, nous vous demandons de dévier le tracé. »

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

Observation n°115**26 janvier 2024**

WETTER

77220 Favières

DOUBLON de l'observation n° R 11

Observation n°116**26 janvier 2024**

WETTER

77220 Favières

DOUBLON de l'observation n° R 11

Observation n°117**26 janvier 2024**

WETTER

77220 Favières

*DOUBLON de l'observation n° R 11***Observation n°118****26 janvier 2024**

DUCARROIR Jean-Michel

77330 Ozoir-la Ferrière

« Vivre ou être bien chez soi avec un couloir aérien juste au-dessus de sa tête, c'est juste un enfer (quartier nord d'Ozoir) Du matin au soir je n'entends que ça, le sifflement de ces avions qui me mine la santé, me stresse et m'empêche d'être heureux. Le premier me réveille à 6h du matin et le soir certain me réveille encore à minuit. Nous subissons cela depuis des années, j'étais confiant, espérant que le tracé allait être décalé dans les bois et champs entre Ozoir et Roissy mais rien on nous annonce bien pire. Pensez à nous... »

Observation n°119**26 janvier 2024**

VICENTE Claudio

77330 Ozoir-la Ferrière

« Cette proposition de faire passer l'ensemble des avions sur un seul chemin est totalement injuste pour les habitants du nord d'Ozoir malgré le fait que le bruit sera moins fort, les habitants de la zone vont être profondément impacté. Il existe un champ juste à côté de la zone de descente pourquoi ne pas faire passer les avions à cet endroit plutôt que de faire vivre un enfer aux habitants. Les habitants vont voir la valeur de leur bien significativement impacté sans avoir le choix de partir ailleurs. Nous avons acheté notre maison il y a 2 ans. Notre bien risque de perdre une valeur considérable ne nous permettant pas de rembourser notre bien et de partir ailleurs. J'espère que vous allez reconsidérer votre proposition afin de ne pas condamner un nombre d'habitants à une vie sous une pollution sonore et pollution de l'air insoutenable. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage**Observation n°120****26 janvier 2024**

BENOIT Emmanuelle

77220 Favières

« Bonjour, Étant habitante de Favières, je suis contre le passage des avions à Favières. »

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°121**26 janvier 2024**

Mme HUET Catherine

77173 Chevry-Cossigny

« Bonjour, Habitante de Chevry-Cossigny depuis 35 ans, je ne peux que me réjouir de constater que les nuisances aériennes ne toucheront pas davantage notre ville avec le nouveau tracé à l'arrivée sur Orly. Je serai néanmoins attentive à ce que ce soit respecté. Je note avec satisfaction que vos études et nouveaux tracés portent sur moins de nuisances dans la mesure du possible ainsi qu'une réduction de la consommation de kérosène. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage**Observation n°122****27 janvier 2024**

LEYRIS Nelly

77330 Ozoir-la-Ferrière

DOUBLON de l'observation n°92

Observation n°123**27 janvier 2024**

FRUYT Marc

2, rue d'Hermières

77220 Favières

« Pourquoi faire passer les avions en plein milieu du bourg de Favières alors que celui-ci a une très grande zone de forêt au nord, si vous décalez votre trajectoire de 800 mètres le bruit de tous vos avions sera considérablement atténués. »

Observation n°124**27 janvier 2024**

FRUYT Evelyne

2, rue d'Hermières

77220 Favières

DOUBLON de l'observation n°123

Observation n°125**27 janvier 2024**

QUENOT Michel

52, Rue du Carroussel

77330 Ozoir-la-Ferrière

« Messieurs Vos présentations mettent en exergue une concentration du routing aérien en descente douce vers l'aéroport d'Orly, en précisant toutefois que cette prévision ne peut être assurée à 100% en raison de multiples aléas (type d'appareils, trafic perturbé, etc.) Vous êtes en outre dans l'incapacité de préciser l'altitude de survol et notamment de la commune d'Ozoir la Ferrière très impactée dans sa partie nord. Les chiffres avancés peuvent donc tous prêter à questionnement quand une aussi simple réponse n'est pas apportée. Ainsi la réduction des décibels sonores de 64 db à 62 db reste encore très au-dessus de la norme OMS. A aucun moment vous n'avez exprimé le moindre propos sur les nuisances de santé engendrés par ces survols aériens, les dépôts de particules sur les maisons, groupes scolaires ne semblent pas

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

exister alors que toutes les études montrent un trafic désormais égal à la période pré Covid. Et ne venez pas vous réfugier derrière les économies de carburant, qui même si elles constituent un progrès sont avant tout profitable économiquement aux compagnies aériennes.

Alors de grâce agissez en citoyens responsables, en privilégiant un tracé déplacé de quelques centaines de mètres plus au nord, limitant au strict minimum les impacts sur les populations et les vies de milliers de citoyens. Les chiffres sont manipulables, les hommes beaucoup moins, prenez le temps d'écouter les colères légitimement exprimées et réviser ce projet, il n'est jamais trop tard pour bien faire quand on le veut vraiment. »

Observation n°126
27 janvier 2024

GEORGET Alain

77330 Ozoir-la-Ferrière

« Bonjour Cette trajectoire proposée d'Orly en partie nord de la ville d'Ozoir-la-Ferrière est tout simplement incompréhensible, 10 ans d'études pour en arriver à concentrer les flux et pénaliser 3/4 des habitants est consternant. L'appellation d'approche dite « douce » est en complète contradiction avec les effets qui en découleront. Multiplier le nombre de passages sur cette zone Nord intensifiera les nuisances déjà actuelles. Vous remarquerez qu'une solution existe et semble techniquement possible (mentionnée dans les messages) l'espace entre Ozoir et Roissy est libre de toutes habitations et n'augmenterait pas la nuisance actuelle, cela représente un axe déporter de 980 M soit (1°) déjà d'ailleurs emprunter par certains avions actuellement en approche. Je sais que votre position est consultative, j'espère tout de même que vous serez vous faire entendre sur le bon sens de cette solution médiane améliorant la vie des habitants déjà très impacter. »

Observation n°127
27 janvier 2024

Sonia

77330 Ozoir-la-Ferrière

« Je suis contre ce projet qui concentrera le flux aérien sur une partie de la ville d'Ozoir, menaçant donc notre santé (pollution, decibel). Par ailleurs dévaluation immobilière Je propose de décaler ce flux sur la partie forêt Roissy-en-Brie. »

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

Observation n°128
27 janvier 2024

BENARD Eric

77135 Pontcarré

« Bonjour, résident sur Pontcarré, avant de pouvoir se prononcer sur un avis sur la descente continue, je souhaite formuler quelques questions :- je constate régulièrement (surtout en été) des avions qui volent beaucoup plus bas que d'autres, Pontcarré sur la trajectoire en virage, régulièrement on entend des avions qui

remettent les gaz et font du coup beaucoup plus de bruit. l'enquête ne nous présente qu'une modélisation pourquoi n'y a-t-il pas d'expertise chiffrée qui met en évidence des vrais niveaux sonores ainsi que de vrais relevés d'altitude et le respect des horaires ? - Toujours dans ce constat pourquoi les points de guidage WEP01, WEP02 et WEP03 sont-ils situés aussi serrés dans la zone. N'est-il pas possible de modifier ces points de guidage tout en respectant les normes internationales de conception de procédures afin d'éviter ce virage surtout pour les avions venant de l'ouest qui du coup font un 180 degré ? - La commune de Pontcarré est-elle concernée par des délestages de kérosène ? Une expertise aurait aussi été intéressante vue la vitesse que les toitures deviennent noires ? - L'orientation vers la descente continue semble intéressante, mais en page 25 du dossier ; "Cependant, lorsque ces facteurs interviennent, les vols concernés n'utiliseront pas cette procédure", comment seront gérées et contrôlées ces exceptions ? - L'estimation des décomptes des populations survolées se base sur quelle donnée ? - les trajectoires aériennes issues du "PBN to ILS" semblent impacter négativement les nuisances sur Pontcarré. - L'expertise de pilotes seraient bienvenue étant donnée la complexité du couloir. Pour conclure, la descente continue est du bon sens. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°129	27 janvier 2024
--------------------------	------------------------

BENARD Eric

77135 Pontcarré

DOUBLON de l'observation n°128

Observation n°130	27 janvier 2024
--------------------------	------------------------

GARCIA Marc

8, allée du Galop

77330 Ozoir-la-Ferrière

DOUBLON de l'observation n°34

Observation n°131	27 janvier 2024
--------------------------	------------------------

MARCHAND Isabelle

77220 Favières

« Étant habitante de Favières, je suis contre le passage des avions à Favières. Cordialement. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°132	27 janvier 2024
--------------------------	------------------------

REGAULT Françoise

secteur Poirier

77330 Ozoir-la-Ferrière

« Bonjour, je réside dans le secteur Poirier à Ozoir La Ferrière et notre commune est déjà depuis de nombreuses années très impactées par le survol des avions à destination d'Orly. Alors que nous subissons déjà depuis toutes ces années les nombreuses nuisances liées à ce trafic, je m'oppose à ce nouveau projet car il engendrerait encore plus de nuisances, à la fois sonores mais aussi et surtout des nuisances écologiques et sanitaires. En effet, les nombreux dépôts de particules dans ce secteur sont très importants et impactent de manière négative nos maisons, nos jardins et surtout la santé des personnes. Il suffirait de déplacer de quelques centaines de mètres plus au Nord, en privilégiant un tracé entre Ozoir-La-Ferrière et Roissy en Brie survolant les champs, ceci limiterait les impacts nocifs notamment sur la santé des citoyens. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°133

27 janvier 2024

TAZ Maniac

« Mon observation est la suivante, pourquoi mettre le couloir au-dessus d'un village avec 743 habitants (qui ne veulent que le calme) et pas à 5 kilomètres le long de la N36 entre Châtres et Fontenay-Tresigny, là où ne vit personne. Encore mieux à 7 kms, entre Fontenay-Tresigny et Rozay-en-Brie, couloir plus grand sans personne en dessous. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°134

27 janvier 2024

LE BECHEC Jérôme

DOUBLON de l'observation n°133

Observation n°135

27 janvier 2024

DE BEER Isabelle

32, rue des Farinats
DOUBLON de l'observation n°1

77220 Favières

Observation n°136

27 janvier 2024

SABET Julien

19, rue Roquépine

77330 Ozoir-la-Ferrière

« La région ne manquant pas d'espaces boisées et de zones non-pavillonnaires, il est vraiment dommage de faire passer les avions en mode de descente vers la piste 3-25 au-dessus de nos habitations. Un décalage de quelques centaines de mètres

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

permettrait à des milliers de riverain de limiter la pollution et la gêne occasionnée par les avions. Merci de considérer les demandes des riverains. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°137

28 janvier 2024

ETHEVE Olivier

77220 Favières

« Bonjour j'habite Favières bourg depuis plusieurs années et les avions sont déjà trop nombreux à passer au-dessus de nos têtes, à certaines périodes de l'année c'est infernal les avions sont en file indienne au-dessus de ma maison. Je ne supporte plus les nuisances sonores et visuelles provoquées par ce flux incessant. Je souhaite tout simplement que la trajectoire soit déviée plus au nord du bourg, en passant dans la zone boisée/avec champs. Cette demande de déviation a déjà été soumise par les habitants lors de la concertation préalable, c'est juste du bon sens à défaut de pouvoir réduire le nombre de vols tout simplement. Pourquoi n'écoutez-vous pas les demandes des citoyens ? Ensuite je ne trouve pas normal que des avions passent encore après 23h cela perdure le sommeil et la santé des habitants sous la zone de survol. Nous ne nous laisserons pas faire, Favières doit rester un village paisible où il fait bon vivre. »

Observation n°138

28 janvier 2024

MARQUES Marie-Jo

77630 Châtres

« Notre département appartient à ceux dont le climat a déjà des impacts sur notre santé. Asthme, allergies...Avec la modification du couloir aérien, on peut raisonnablement penser qu'en plus des nuisances sonores, nous subiront les conséquences des dégazages supplémentaires de carburant. Qu'en sera-t-il pour la santé des plus jeunes et la nôtre ? Nous avons le privilège d'habiter des villages encore protégés. Est-ce que c'est la fin des fenêtres ouvertes sur la campagne ? Des repas sur la terrasse ? Des moments de détente dans le jardin ? »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°139

28 janvier 2024

VERGER Julien

77630 Châtres

« La modification de la trajectoire va faire passer les avions au-dessus du village de châtres de façon plus régulière entraînant les nuisances qui vont avec. Il doit bien y avoir une solution permettant aux avions de passer au-dessus de zones non habitées et éviter les nuisances pour les habitants. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°140

28 janvier 2024

BRONDIN Michel

24 avenue Arluison

77330 Ozoir-la-Ferrière

« Ce projet maintien, et concentre même, les nuisances sonores aéronautiques sur une grande partie de la ville d'Ozoir La Ferrière. De plus, le projet n'indique pas à quelle hauteur les avions survoleront Ozoir et il n'y a pas d'étude sur les nuisances sanitaires (retombées de combustion...) sur les habitations du nord de la ville qui vont voir passer de plus nombreux aéronefs. Les mesures de nuisances sonores présentées ne sont pas très explicites et le pic de niveau sonore à 65DB n'est pas négligeable. En revanche, pourquoi ne pas privilégier le projet de report des avions au-dessus de la forêt entre Ozoir et Roissy-en-Brie ? Où en est ce projet demandé depuis plus de 10 ans à la DGAC ? Il serait surtout souhaitable de réduire le nombre de mouvements au-dessus d'Ozoir et d'augmenter le couvre-feu afin de réduire le nombre de survols de nuit. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°141

28 janvier 2024

JUR Ludovic

77340 Pontault-Combault

« Bonjour, N'ayant pu assister à la réunion pour Pontault Combault, pouvez-vous m'expliquer les impacts que cela aura sur notre ville si ce changement était confirmé ? »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°142

28 janvier 2024

MINOT Maryse

23 av. Yerres

77330 Ozoir-la Ferrière

« J'habite Ozoir La Ferrière dans les quartiers Nord-Ouest de la ville. Nous sommes déjà très concernés par le survol des avions avec toutes les conséquences que cela implique, en particulier une pollution sonore et une pollution de l'air (il n'y a qu'à voir l'état de nos terrasses et de nos volets pour comprendre que nous avalons des particules fines et des résidus de kérosène). La nouvelle procédure implique que le couloir d'atterrissage sera davantage rétréci avec pour conséquence un trafic encore plus dense au-dessus de nos têtes. La descente en continue apportera un gain de 2 décibels, ce qui est très loin d'être suffisant pour accepter une augmentation du trafic. Pourquoi ne pas étudier la proposition de l'association AOCNA de déporter le trafic sur les zones agricoles et industrielles entre Ozoir et Roissy-en-Brie ? Cette proposition semble systématiquement rejetée semble-t-il, alors que c'est possible, en témoignent les nombreux avions qui survolent cette zone aujourd'hui. Je vous remercie de nous écouter et de prendre en considération cette demande. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°143

28 janvier 2024

BURLET Philippe

77330 Ozoir-la-Ferrière

« Bonjour nous habitons Ozoir-la-Ferrière depuis 32 ans, et au fur et à mesure du temps la gêne occasionnée par les avions survolant à basse altitude notre maison est devenue insupportable. Les avions survolent très bas notre jardin et souvent ils se suivent de minute en minute. Nous avons choisi Ozoir pour son cadre de vie et son calme. Désormais c'est devenu insupportable et les prochaines règles de survols envisagées nous font craindre le pire pour notre qualité de vie mais également pour la dégradation de notre patrimoine immobilier qui va sans doute perdre de la valeur compte tenu de ces perturbations. N'est-il pas envisageable de trouver une autre route d'alignement d'atterrissage au-dessus des champs ou forêts à proximité ? En résumé nous sommes contre ce nouveau projet. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°144

28 janvier 2024

MINOT François

77330 Ozoir-la-Ferrière

DOUBLON de l'observation n°142

Observation n°145

28 janvier 2024

G. Cyril

77330 Ozoir

« Serait-il possible de déplacer le couloir aérien sur des Français non assujettis à l'ISF ?

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°146

29 janvier 2024

MANSUY Nathalie

5, av le Notre

77330 Ozoir-la-Ferrière

« Madame, Monsieur, J'ai pu prendre connaissance du nouveau projet de trafic aérien concernant ma ville d'Ozoir-la-Ferrière et je viens d'apprendre que mon quartier situé au Nord de la ville sera le plus impacté. Nous allons être impactés en termes de nuisances sonores encore plus que nous le sommes déjà depuis 21 ans que j'y habite et ce n'est pas anodin au quotidien. Je travaille à mon domicile et j'accueille des enfants pour la Crèche familiale de ma ville, quel impact pour mon activité professionnelle également ? Nous allons forcément avoir des conséquences pour la

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

santé quant à la pollution générée par le trafic qui retombera sur nos habitations et qu'en est-il aussi de la valeur marchande de nos biens ? Je pense également à l'école à proximité et toutes les habitations. C'est une bonne chose qu'il y ait une enquête publique mais serons-nous entendus... »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°147

29 janvier 2024

GAUTIER Franck

77220 Favières

« Bonjour J'ai pris connaissance des éléments du projet de la DGAC de descente en configuration face à l'ouest sur l'aéroport de Paris-Orly et vous fait part ci-après de mes commentaires suite aux incohérences et manquements que j'ai pu relever. Déplacer le point de guidage WEP02 vers le Nord, Nord-est (zone de forêts et cultures) pour éviter le bourg de Favières sans, pour autant, pénaliser le hameau ou d'autres communes. J'attire l'attention de la DGAC sur l'importance d'examiner la particularité de l'implantation du hameau par rapport au bourg. Ces deux zones habitées sont séparées par une importante zone boisée (environ 4 km). « Sachant que les normes pour la conception des procédures de navigation aérienne sont établies au niveau international. Qu'en France, les procédures conçues par la DSNA, puis validées par la Direction de la sécurité de l'Aviation civile (DSAC), visent à minimiser l'impact sur les populations, en optimisant les trajectoires pour survoler le moins de résidents possible. » (Source bilan de la concertation 2.3.1). 1) Nuisances sonores : Elles dépendent en grande partie de l'altitude des avions par rapport au sol, la commune se situe à 113 m d'altitude au-dessus du niveau de la mer. Altitude mentionnée à 1400m (page 14 de la synthèse de la concertation) ce qui induit un survol de la commune à 1300 m. La superficie de la commune est étendue, toutefois les zones habitées, situées principalement au bourg et au hameau de la Route (séparés d'environ 4 km), ne représentent que 2% de la surface de la commune, le reste 98 % de forêts et de cultures. La concentration des trajectoires au-dessus des zones habitées augmentera forcément les nuisances sonores. 2) Fréquence des vols et permanence du bruit La zone de survol actuelle (totalité de la commune) va être réduite, mécaniquement. La fréquence des vols au-dessus des habitations va donc s'amplifier principalement sur le bourg, générant un bruit permanent. Les données de la DGAC mentionnent 221 405 mouvements d'avions en 2019 dont 70% face à l'ouest = 155 000/365 jours = environ 425 vols entre 6h00 et 23h30. 3) Pollution aérienne et effets sur la santé Bien que des précautions aient été prises pour épargner les zones urbanisées, le projet de la DGAC prévoit un survol important au-dessus des habitations de Favières. La concentration de l'ensemble des vols sur une trajectoire réduite, au-dessus des zones d'habitations, augmente mathématiquement le taux de pollution sur les zones concernées. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°148**29 janvier 2024***BOUTONNET Jocelyne et François**4, rue de la Brie**77220 Favières*

« Je suis allé à vos réunions. J'ai retenu que plus d'avions feront leur virage sur Favières. Ils peuvent passer sur les bois et les champs allant 3 km au Nord et ne gêner que les sangliers. De plus nos maisons vont perdre de leur valeur. Il y a des solutions à vous de chercher. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage**Observation n°149****29 janvier 2024***FOURNILLON Jacques**Président de l'AOCNA**77330 Ozoir-la-Ferrière*

« Malgré nos courriers au directeur de la DGAC et nos interventions lors de la réunion publique du 15 janvier 2024 L'AOCNA n'a toujours pas de réponse aux questions suivantes : 1. À quel endroit et à quelle altitude sera effectué le palier avant le FAP ? 2. Quel est le seuil de trafic qui déclenchera l'interruption de la procédure de descente continue À la suite des différentes modifications des trajectoires d'atterrissage la ville d'Ozoir la Ferrière a été de plus en plus impactées par les atterrissages face à l'ouest. Le vent d'ouest est dominant dans 60% du temps. Les nuisances ressenties par la population survolée sous le palier de prise d'ILS (Instrument Landing Système) aide à l'atterrissage à 900 M se trouvent d'autant plus fortes que la ville est à une altitude de 120 m, ce qui réduit d'autant la distance qui la sépare des aéronefs. Pour toutes ces raisons nous demandons :

- 1. Que le palier ne se fasse pas au-dessus de la ville d'Ozoir-la-Ferrière ;*
- 2. Que le trafic soit régulé en dessous du seuil qui permet les descentes continues, en respectant le seuil des 200 000 mouvements, tel que fixé dans l'arrêté du 6 octobre 1994 ;*
- 3. Que soit étudié le projet de contournement de la ville d'Ozoir-la-Ferrière sur la partie boisée qui se trouve au nord de la ville ;*
- 4. Respecter et Interdire les dérogations au couvre-feu ;*
- 5. Rallonger le couvre-feu d'une heure minimum, en conformité avec les prescriptions de l'OMS et du PPBE métropolitain. ;*
- 6. Limiter les avions gros porteurs, afin de donner une véritable chance de diminuer la pollution sonore mais également atmosphérique. »*

Avis et commentaires du maître d'ouvrage**Observation n°150****29 janvier 2024***ALFONSO Maryline**77610 Châtres*

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

« Nous habitons ce charmant village de Châtres depuis 24 ans Si nous avons pris l'initiative de vivre à la campagne ce n'est pas pas pour être impactés des avions qui passent au-dessus de nos têtes Il y a énormément d'espaces verts..champs..forêts autour du village pourquoi faire passer ce fichu couloir au milieu du village 🙄 Non au nouveau couloir aérien au-dessus de nos têtes ! »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°151

29 janvier 2024

HOFFMANN Patricia et Gilles

77330 Ozoir-la-Ferrière

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

« Actuellement nous subissons déjà le bruit insupportable et la pollution. Un grand nombre d'avions ne respectent pas les altitudes minimales de vol et le couvre-feu est souvent enfreint. Ce projet de la DGAC est absolument intolérable pour les Ozoiriens demeurant sous le nouveau couloir aérien qui comprend de nombreuses habitations dont une cité HLM et deux écoles. Malgré ce que la DGAC veut nous faire croire, les riverains concernés subiront encore plus de nuisances. D'ailleurs, Monsieur Le Foll a été dans l'incapacité de nous indiquer à quelle hauteur les avions nous survoleront. Nous allons donc subir une intensification du bruit non réglementaire et une pollution supérieure. Pourtant, il suffirait de déplacer le couloir aérien de quelques centaines de mètres plus au Nord, en survolant les champs et la forêt, cela limiterait les impacts nocifs sur notre santé. Où en est ce projet demandé depuis plus de 10 ans à la DGAC ? J'espère que cette enquête publique permettra de stopper la DGAC dans son désir de rentabilité au profit des compagnies aériennes, au mépris de la santé des populations, et que vous tiendrez compte de nos remarques afin d'étudier un nouveau tracé plus approprié. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°152

29 janvier 2024

FETON Gilbert

77330 Ozoir-la-Ferrière

« Lors de la réunion publique du 15 janvier 2024 nous n'avons pas eu les réponses aux questions suivantes : 1. À quel endroit et à quelle altitude sera effectué le palier avant le FAP ? 2. Quel est le seuil de trafic qui déclenchera l'interruption de la procédure de descente continue ? Habitant à Ozoir depuis 43 ans, j'ai constaté que les modifications des trajectoires d'atterrissage ont fait que notre ville a été de plus en plus impactée par les atterrissages face à l'ouest. Le vent d'ouest étant dominant dans 60% du temps. J'aimerais : - Que soit étudié le projet de contournement de la ville d'Ozoir-la-Ferrière sur la partie boisée qui se trouve au nord de la ville. – Que le palier

ne se fasse pas au-dessus de la ville d'Ozoir-la-Ferrière. – Que le trafic soit régulé en dessous du seuil qui permet les descentes continues. – Que le couvre-feu soit bien respecté, et même rallongé d'une heure minimum en conformité avec les prescriptions de l'OMS et du PPBE métropolitain. – Que les avions gros porteurs soient limités, afin de donner une véritable chance de diminuer la pollution sonore mais également atmosphérique. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°153

29 janvier 2024

GACEM Nathalie

77220 Favières

« Nous ne voulons pas de nuisances sonores ni de pollution, ni même de fréquence des vols et du bruit occasionnés. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°154

29 janvier 2024

GACEM Djamal

77330 Ozoir-la-Ferrière

DOUBLON de l'observation n°153

Observation n°155

29 janvier 2024

FASSEM Jean-Louis

77220 Favières

« Lors de la réunion publique d'information qui s'est tenue à Favières le 10 janvier 2024, mon épouse et moi-même avons pris conscience que, si le projet de descente continue des avions atterrissant à Orly était mené à son terme, en l'état, notre vie allait être bouleversée. Tous les travaux que nous avons réalisés dans notre maison au cours des 30 dernières années dans le but d'y passer une retraite agréable et paisible, nous apparaissaient brutalement comme vains. A quoi bon en effet s'isoler dans un village sans commerces, et peu -ou pas de services, si l'on ne peut plus profiter du calme de la campagne. Il est vrai qu'une première alerte, il y a une vingtaine d'années, lors d'un précédent changement des procédures d'approche des avions en direction d'Orly avait entraîné une intensification du trafic au-dessus de Favières et une forte augmentation du bruit, avec certains jours, le sentiment d'habiter à côté de l'aéroport. Mais, à l'époque, notre travail nous tenait souvent éloignés de notre domicile et ce n'est guère que durant le weekend que ce bruit nous importunait au point, quelquefois, de devoir abandonner jardin et terrasse pour retrouver un peu de silence dans la maison. Nous avons néanmoins fini par nous adapter à cette nouvelle situation, même

si, en prenant notre retraite, nous nous sommes trouvés exposés beaucoup plus souvent à toutes les nuisances sonores, que ce soit évidemment le bruit des avions ou celui, sans cesse croissant, du trafic routier, sans parler des voitures et des motos entrant ou sortant du village à des vitesses et des niveaux de bruit défiant la raison. Il est évident que ce rappel des événements tels que nous les avons vécus depuis notre arrivée à Favières peut sembler hors sujet et que peu de personnes auront la patience de le lire jusqu'au bout. Pourtant, il est tout aussi évident que si l'on ne connaît pas le contexte dans lequel nous avons été 'percutés' par l'annonce de cette nouvelle concentration d'avions sur nos têtes, il est impossible de comprendre le choc que nous avons éprouvé. Il serait d'ailleurs très étonnant que nous soyons les seuls Faviérois à avoir ressenti un tel choc. Car c'est bien notre vie qui va en être profondément affectée, au point que la question qui vient immédiatement à l'esprit est de savoir si cela a encore un sens de rester à Favières et si la seule solution ne serait pas de nous installer ailleurs, à condition bien-sûr de pouvoir se séparer de sa maison tant moralement que financièrement. En réalité, à l'abattement succède rapidement l'incompréhension, pour ne pas dire la colère. Que penser en effet des raisons avancées pour expliquer ces modifications de trajectoires ? La technique ne devrait-elle pas être au service de l'homme et non l'inverse ? Si les procédures d'atterrissage doivent dorénavant être automatisées et prises en charge par des radars plutôt que par des contrôleurs aériens, ne devraient-elles pas se traduire par des améliorations au regard du 'développement durable', parmi lesquelles il me semble que les conditions de vie et la santé de milliers de personnes devraient compter davantage qu'une hypothétique et modeste réduction de CO2, elle-même le résultat d'un calcul estimatif très imprécis, voire faux (...) alors qu'au contraire, l'augmentation des nuisances est, elle, une certitude. Il est à craindre que, dans cette affaire, les responsables de la DGAC n'aient d'autre objectif que de 'cocher toutes les cases' de la procédure afin que la commission d'enquête puisse formuler ses conclusions. Nous avons bien compris lors de la réunion que cette dernière n'avait qu'un pouvoir consultatif et que quel que soit l'avis qu'elle exprimera au terme de son enquête, à savoir : accord, rejet ou accord sous réserve de modifications, celui-ci ne sera pas opposable à l'Administration. Ce sentiment d'impuissance, pour ne pas dire de jeu de dupes, a d'ailleurs été largement renforcé par la présentation à laquelle nous avons eu droit de la part d'un responsable de la DGAC, celui-ci ne cessant de répéter lors de son introduction qu'il se voulait totalement transparent et projetant, quelques minutes plus tard, 2 histogrammes sur la même diapositive, l'un donnant le nombre de vols par niveau sonore (exprimé en dB) sur la base des données réelles relevées en 2019, et l'autre, juste en-dessous, les nouvelles valeurs résultant d'une simulation après mise en œuvre des descentes continues. Pendant quelques minutes, tout le monde a pu croire à une amélioration spectaculaire de la situation (approximativement le même nombre de vols à 62dB avant et après changement alors que pour tous les autres niveaux de bruit, le nombre de vols semblait être tombé à zéro ou presque).

Comme il était impossible pour une personne assise dans la salle de distinguer la variable reportée en ordonnées et encore moins sa valeur, la juxtaposition des 2 graphiques était très rassurante, sauf que ... l'échelle n'était pas la même ! Il est vrai que si les 2 graphiques avaient été établis à la même échelle, la plupart des personnes présentes auraient fait un bond sur leur chaises... C'est en tout cas une curieuse manière de faire preuve de transparence, sans parler de la très désagréable impression de 'se faire rouler dans la farine' !!! Pour notre part, nous n'avons véritablement qu'une question à adresser à la commission d'enquête et à la DGAC : pourquoi veut-on concentrer tous les vols au-dessus de Favières alors que les

trajectoires d'approche suivraient une courbe plus 'naturelle' en les déportant légèrement vers le nord (de 1,5 à 2km), ce qui, à priori, n'aurait d'impact négatif sur aucun autre village sinon sur le gibier de notre grande et belle forêt avoisinante. Pourquoi la proposition déjà faite par écrit par un (ou plusieurs) habitant(s) du Bourg n'a-t-elle fait l'objet d'aucune étude comme cela a été confirmé, sans qu'aucune raison ne soit donnée, par le représentant, décidément très transparent (...), de la DGAC ? Y-aurait-il une raison inavouable ? N'est-ce pas encore plus étonnant de lire sur le site officiel de la DGAC que, juste après « Sécurité et Sûreté », sa deuxième mission est la « Transition écologique » et, plus précisément, « la réduction des nuisances, en particulier sonores et atmosphériques, générées par le transport aérien ». Visiblement, sa 'mission' s'arrête aux portes de notre village. Enfin, dans un registre un peu différent quoique directement lié, nous souhaiterions faire une dernière remarque : pour tous ceux qui continueront à vivre à Favières, nos élus ont-ils conscience que l'environnement de Favières a de moins en moins de quoi faire rêver et qu'il serait temps que les taux de taxation retenus pour la détermination de nos impôts fonciers (avec un bond de 70% en 2023 pour l'intercommunalité !...) reflètent cette triste réalité. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°156

29 janvier 2024

MATEOS Nathalie

20, rue d'Hémières

77220 Favières

« Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint mes commentaires suite à l'enquête publique sur le projet de la DGAC de descente en configuration face à l'ouest sur l'aéroport de Paris Orly. Même si la descente "douce" est censée être moins bruyante, les avions vont passer bien plus bas qu'actuellement, ce qui va engendrer plus de bruits que les passages actuels. Nous avons actuellement des nuisances ponctuelles dans la journée car les avions ne passent pas tous au-dessus de Favières. Le fait que le passage des avions soit concentré sur Favières engendrerait un bruit constant qui serait insupportable. Les personnes qui achètent des habitations à proximité des aéroports savent à quelles nuisances s'attendre. Nous avons acheté nos habitations loin d'un aéroport, ce n'est pas pour se retrouver sous un flot constant d'avions. De plus, la valeur de nos habitations sera diminuée par cette nuisance. Enfin, il y a entre le bourg et le hameau une bande de forêt assez large. On nous a expliqué que les avions seraient guidés par GPS. Il est certainement possible de décaler le passage des avions de quelques centaines de mètres afin qu'ils passent sur cette bande de forêt, le GPS offrant une fiabilité sur ce point. Nous ne sommes qu'un petit village au milieu de communes bien plus grandes et plus peuplées mais dans la mesure où il y a une solution qui paraît assez simple à mettre en œuvre (décaler les passages sur la forêt), nous apprécierions que nos vies soient prises en compte. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°157**29 janvier 2024***TOURNIER Christine**rue d'Hermières**77220 Favières**DOUBLON de l'observation n°156***Avis et commentaires du maître d'ouvrage****Observation n°158****29 janvier 2024***CETTE OBSERVATION NE CONCERNE PAS L'ENQUETE PUBLIQUE***Observation n°159****29 janvier 2024***MOLINIE Thierry**9 rue du Clos de la Sautrelle**77220 Favières*

DOSSIER DESCENTE CONTINUE

ONLY FACE A L'OUEST

Pour faire suite à la réunion d'informations à Favières le 10.01.2024

Commission d'enquête représentée par :

Mr Manuel GUILLAMO, Président

Mme Aïcha HAMMOU, Commissaire Enquêtrice

Mr Jean-Marie PAULOT, Commissaire Enquêteur

En présence et présentation du projet PBN To ILS par la DGAC (entre autres)

Mr Stéphane LE FOLL

Mr Philippe TRASSART

Les autres ne nous ont pas été présentés formellement

En tant qu'habitant de la Commune de Favières au Bourg, j'ai assisté à cette réunion publique.

Et n'étant pas intervenu, je tiens néanmoins à présenter mes observations suivantes.

Mr Le Foll nous a présenté ce projet qui comporte à mon sens des erreurs

- Sur le projet de recentrage des survols de la Commune

Il a été évoqué les vols supérieurs à 62 dB. Le recentrage permettrait d'éviter les nuisances pour 50 % de la population de la Commune. Ce qui est erroné.

En effet, la Commune est composée de deux entités dissociées, Le Bourg et Le Hameau de La Route Des Grès. Les deux entités sont éloignées de 5 km. La Commune est à environ 1200 habitants dans son ensemble. Mais le Bourg en comprend les 2/3. Soit seulement environ 400 habitants pour Le Hameau. Donc le calcul présenté de 50 % de population touchée en moins est faux.

Le projet prévoit une quasi suppression des survols sur le Hameau. Soit de 57 vols par jour, à environ 7 par jour et en majorité à environ 50 dB. Dans le même temps, le projet prévoit de passer d'environ 69 survols par jour, à environ 182 survols par jour. En tenant compte du couvre-feu en vigueur de 23h30 à 06h, et pour simplifier le calcul, on peut considérer 17h de passages aériens. Ce qui représente 11 vols par heure. Juste pour les survols à plus de 62 dB. Cela ne tient donc pas compte des autres vols aux autres paliers auditifs. En clair, nous devrions avoir environ 20 à 25 survols par heure. Ce qui engendre un bruit de fond permanent, avec hausse de bruit à 62 dB.

Il arrive même que des aéronefs ne respectent pas le couvre-feu. Par exemple le matin même du 11.01.2024, un vol est passé à 05h24. Pourquoi ?

Ces projections sont établies sur la base de journées de 2019, avec par conséquent un nombre important de vols, pour une proportion de vent d'Ouest de 60 %. Cela ne tient donc pas compte des modifications éventuelles du climat, avec des proportions possibles au-delà de 60% de vent d'Ouest.

Dans ce cas, nous aurons quel nombre de vols ? Au-delà de 182 vols à plus de 62 dB ?

Il est clairement établi que les nuisances impliquent des problèmes de santé pour les populations touchées : accidents cardio-vasculaires, diabète, sommeil réduit, dépressions en sont les principaux. Par conséquent, le triplement des survols au-dessus du Bourg va entraîner une augmentation de la dégradation de santé des habitants.

• Pertes économiques

Au-delà des problèmes de santé, viennent s'ajouter les problèmes économiques. Car les nuisances sonores amplifiées par le nombre de vols et l'altitude plus basse, vont obliger les habitants à presque se confiner pour échapper aux bruits générés. Pouvons-nous envisager un dédommagement ? A priori non. Parce que nous sommes trop éloignés du site aéroportuaire. Donc pas de prise en charge des changements de fermetures (portes et fenêtres).

De plus, la valeur vénale de nos biens immobiliers va s'effondrer, puisque nous aurons ces nuisances sonores et visuelles. Nos maisons auront une chute de leur valeur, et si nous souhaitons vendre pour quelque raison que ce soit, nous aurons toutes les difficultés à le faire. Qui va assumer et compenser cette perte de valeur immobilière ?

- Sur les modalités de survols

Les vols vont arriver du Sud, de l'Ouest et de l'Est, pour arriver au-dessus de la Commune, afin de procéder au virage vers la piste 25 (Orly Ouest).

Il y a 4 points par lesquels le Contrôle aérien va diriger les vols : WEP 01 – WEP 02 – WEP 03 – FAP. Le virage se fera à hauteur de WEP 02. Ensuite la direction est figée pour se mettre dans l'axe de la piste WEP 03 et FAP servant l'alignement.

Le problème n'est pas la descente continue (ou descente douce) en elle-même, mais plutôt la manœuvre d'approche à hauteur de WEP 02, donc le virage vers la piste 25. Bruits de moteur, sifflements (notamment pour les A319 – A320 – A330/200 pour les plus bruyants) 11 fois par heure rien que pour les vols à plus de 62 dB.

- Altitude et Hauteur

En aéronautique, les distances au sol sont uniformisées par l'altitude : soit la distance entre le niveau de la mer et l'aéronef.

La hauteur prend en compte l'altitude sur un point défini au niveau du sol.

Quand les avions volent à 3000 pieds, environ 900 mètres d'altitude, on est à 600 mètres du sol de la Commune, puis qu'on est à environ 300 mètres d'altitude (altitude relevée à hauteur du Col du Lapin). De même pour les vols à 4000 pieds, environ 1200 mètres, les avions sont en réalité à 900 mètres. En conséquence de quoi les évaluations de bruits sont erronées.

Si des relevés de bruit sont prévus en 2024 et 2025, période de Septembre et Octobre, il est impératif que les mesures soient effectuées depuis le point de passage le plus élevé de la Commune et le plus fréquent des aéronefs : à proximité du château d'eau. Il y a quelques années, des relevés avaient été faits, mais depuis le domicile de l'ancien Maire Mr Martinez. Mais son terrain est quasiment au niveau le plus bas de la Commune (au bord de la Marsange à proximité de la salle des fêtes où s'est tenue la réunion, et le point pratiquement le plus éloigné des passages aériens).

- Redéfinition du couloir aérien

Nous avons bien compris qu'il est question d'économies, de carburant, de pollution et de réduction des bruits.

Sauf que nous concernant au Bourg, on va tripler les vols, juste en considérant les vols à plus de 62 dB. Où sont les économies de tous ordres pour nous ? Nulle part.

Selon le projet il semble que la Commune de Tournan en Brie ne sera plus touchée puisque les vols seront déviés à l'Est, avant de venir se recentrer sur le Bourg de Favières.

Pourquoi ? Il serait tout aussi aisé de poursuivre vers le Nord avant d'effectuer la manœuvre vers l'Ouest, et sans impacter le Bourg de Favières. Il est évoqué par plusieurs habitants la possibilité de dévier vers le Nord du Bourg les survols avant de procéder la manœuvre de virage. La réponse faite est insuffisante et erronée (paragraphe 2.3.1 du rapport). C'est à l'étude ?

Monsieur Le Foll nous a indiqué être déjà venu dans la Commune. Il n'a apparemment pas tenu compte des éléments géographiques particuliers : l'éloignement entre le Bourg et Le Hameau déjà évoqué plus haut ; et cette distance matérialisée par les champs et les bois. En conséquence de quoi il nous a tenu le discours bien lissé déjà évoqué dans le passé par Mr Bourgin (article de l'édition du Parisien Libéré 77, daté du 20 Mars 2012, joint avec ce courrier). Selon Mr Le Foll et précédemment Mr Bourgin, ne pas reporter sur une autre Commune les problèmes de Favières, et à partir du moment où on est dans l'axe de la piste, il est compliqué de modifier la trajectoire. C'est faux pour eux deux, et faux pour les arguments évoqués.

J'avais étudié ce projet (lors du précédent projet dit ORTOL) avec un membre de la DGAC, entre 2011 et 2016. Mes propositions à l'époque avaient recueilli son assentiment. Mais pas celui de Mr Bourgin qui avait balayé ces propositions d'un revers de main, sans même s'y intéresser. Nous avions évalué un retard d'environ 2 minutes seulement par rapport au survol du Bourg.

En considération de l'alignement à la piste : la modification de trajectoire que nous souhaitons est préalable à l'alignement de la trajectoire vers la piste, puisqu'il est question du point WEP 02 et non WEP 03 + FAR.

En considération du déplacement des nuisances vers une autre Commune : le point de virage entre le Bourg et Le Hameau serait au niveau des bois et champs entre les deux, en restant sur la Commune de Favières.

En considération du déport vers l'Est, ce serait toujours au niveau des champs, entre les Communes de Favières et Neufmoutiers, mais à distance des zones urbanisées.

Par ailleurs, si le projet prévoit d'éviter Tournan en Brie par l'Est, pourquoi serait-ce possible dans ce cas et pas celui de Favières ?

Et si on peut faire « descendre » la route aérienne de 5 km (entre Le Hameau et Le Bourg) il est tout à fait possible de ne le faire que de 4 km.

Ainsi, nous n'aurions plus les nuisances sonores, ou atténuées.

Fait à Favières
le 29 janvier 2024

Th. Molinié

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°160

29 janvier 2024

LOBJOIE Bernard

77220 Favières

« Je souhaite pour ma part que le point WEP02 soit placé sur le Nord/Nord Est, de 1 à 2 kms, ce qui éviterais aux avions de survoler le bourg de FAVIERES, petit village calme et tranquille (sauf quand les avions passent au-dessus). »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°161**29 janvier 2024**

LECQUE Marie-Christine

77220 Favières

« Décaler un km plus au nord dans la forêt au lieu au lieu du milieu du village. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage**Observation n°162****29 janvier 2024**

BESSOL Jean-Michel

40 rue du Marronnier

77220 Favières

« Bonjour pourquoi vous ne décalez pas la descente entre Favières et Tournan ou Favières et le hameau de la route et là vous êtes au-dessus des forêts et des plaines vous embêtez pratiquement personne. Vous avez un espace de 6 km de chaque côté. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage**Observation n°163****29 janvier 2024**

BONNAUD Nathalie

77340 Pontault-Combault

« Quel sera l'impact sur l'altitude des avions au-dessus de la commune de Pontault Combault dans le projet de descente douce par rapport à la situation actuelle ? Y aura-t-il une modification de trajectoire par rapport à celle actuelle ? si oui sera-t-elle plus au sud ou plus au nord de la trajectoire actuelle. Pourquoi les trains d'atterrissage sont-ils sortis bien avant la balise d'approche située dans le bois de notre dame. Quelle incidence aura le nouveau mode d'approche sur cet aspect ? »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage**Observation n°164****29 janvier 2024**

LECLERC Monique

77220 Favières

« Suite à la réunion du 10/01/2024, nous réitérons notre avis concernant cette descente, avis qui n'a pas été pris en compte par vos services. Pourquoi ne pas faire passer la trajectoire de descente dans la zone inhabitée de forêts et de champs, à égale distance du bourg et du hameau ??? Cela épargnerait les zones habitées des nuisances sonores et des pollutions aériennes. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrag

Observation n°165

LABATTE Henri

77220 Favières

DOUBLON de l'observation n°164

Observation n°166**29 janvier 2024**

HUGUENEL Gabrielle

12 rue d'Hemières

77220 Favières

« J'ai pris connaissance des éléments du projet de la DGAC de descente en configuration face à l'ouest sur l'aéroport de Paris- Orly et vous fait part ci-après de mes commentaires suite aux incohérences et manquements que j'ai pu relever. Il me semble qu'une piste serait de déplacer le point de guidage WEP02 vers le Nord, Nord-est (zone de forêts et cultures) pour éviter le bourg de Favières sans, pour autant, pénaliser le hameau ou d'autres communes. J'attire l'attention de la DGAC sur l'importance d'examiner la particularité de l'implantation du hameau par rapport au bourg. Ces deux zones habitées sont séparées par une importante zone boisée (environ 4 km). « Sachant que les normes pour la conception des procédures de navigation aérienne sont établies au niveau international. Qu'en France, les procédures conçues par la DSNA, puis validées par la Direction de la sécurité de l'Aviation civile (DSAC), visent à minimiser l'impact sur les populations, en optimisant les trajectoires pour survoler le moins de résidents possible. » (Source bilan de la concertation 2.3.1).

1) Nuisances sonores : Elles dépendent en grandes partie de l'altitude des avions par rapport au sol, la commune se situe à 113 m d'altitude au-dessus du niveau de la mer. Altitude mentionnée à 1400m (page 14 de la synthèse de la concertation) ce qui induit un survol de la commune à 1300 m. La superficie de la commune est étendue, toutefois les zones habitées, situées principalement au bourg et au hameau de la Route (séparés d'environ 4 km), ne représentent que 2% de la surface de la commune, le reste 98 % de forêts et de cultures. La concentration des trajectoires au-dessus des zones habitées augmentera forcément les nuisances sonores.

2) Fréquence des vols et permanence du bruit La zone de survol actuelle (totalité de la commune) va être réduite, mécaniquement. La fréquence des vols au-dessus des habitations va donc s'amplifier principalement sur le bourg, générant un bruit permanent. Les données de la DGAC mentionnent 221 405 mouvements d'avions en 2019 dont 70% face à l'ouest = 155 000/365 jours = environ 425 vols entre 6h00 et 23h30.

3) Pollution aérienne et effets sur la santé Bien que des précautions aient été prises pour épargner les zones urbanisées, le projet de la DGAC prévoit un survol important au-dessus des habitations de Favières. La concentration de l'ensemble des vols sur une trajectoire réduite, au-dessus des zones d'habitations, augmente mathématiquement le taux de pollution sur les zones concernées.

4/ autres pistes : diminution du nombre d'avion pour Orly, améliorer la flotte des avions (moins bruyants, moins polluants même si c'est en cours ce ne sera pas pour tout de suite). »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°167**30 janvier 2024**

SOUBIE Sébastien

77220 Favières

« Je soutiens la volonté de la commune de Favières à déplacer légèrement un point de passage des avions pour que la ligne échappe le survol de la commune de Favières (bourg). »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage**Observation n°168****30 janvier 2024**

T-A

77330 Ozoir-la-Ferrière

1. À quel endroit et à quelle altitude sera effectué le palier avant le FAP ? 2. Quel est le seuil de trafic qui déclenchera l'interruption de la procédure de descente continue ? À la suite des différentes modifications des trajectoires d'atterrissage la ville d'Ozoir la Ferrière a été de plus en plus impactée par les atterrissages face à l'ouest. Le vent d'ouest est dominant dans 60% du temps. Les nuisances ressenties par la population survolée sous le palier de prise d'ILS (Instrument Landing Système) aide à l'atterrissage à 900 M se trouvent d'autant plus fortes que la ville est à une altitude de 120 m, ce qui réduit d'autant la distance qui la sépare des aéronefs. Pour toutes ces raisons nous demandons 1. Que le palier ne se fasse pas au-dessus de la ville d'Ozoir-la-Ferrière. 2. Que le trafic soit régulé en dessous du seuil qui permet les descentes continues, en respectant le seuil des 200 000 mouvements, tel que fixé dans l'arrêté du 6 octobre 1994 3. Que soit étudié le projet de contournement de la ville d'Ozoir-la-Ferrière sur la partie boisée qui se trouve au nord de la ville 4. Respecter et Interdire les dérogations au couvre-feu 5. Rallonger le couvre-feu d'une heure minimum, en conformité avec les prescriptions de l'OMS et du PPBE métropolitain. 6. Limiter les avions gros porteurs, afin de donner une véritable chance de diminuer la pollution sonore mais également atmosphérique Merci de voter attention et de vos actions. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage**Observation n°169****30 janvier 2024**

BERTEHELIN Stéphane

77330 Poncarré

« Bonjour, Je viens d'être informé du projet associé à la "descente continue". Habitant à Pontcarré, cette étude m'inquiète car notre village déjà impacté par la circulation arienne serait au coeur du couloir prévu, drainant l'essentiel des vols Les arguments

développés pour justifier ce plan ne tiennent pas la route Que l'on enregistre 62 db ou 65 db cela ne va pas changer grand-chose, et ne peut justifier d'accepter plus de passage Idem pour la pollution, l'économie de kérosène du fait de la descente continue qui limiterait les accélérations/décélérations sera compensée par un nombre plus important de passages, les retombées polluantes ne diminueront pas Vivre à Pontcarré c'est accepter d'avoir peu de commerces, de commodités, etc...mais c'est profiter en contrepartie d'une certaine quiétude, déjà troublée par une circulation aérienne trop présente. Supporter des nuisances supplémentaires n'est pas acceptable, je m'oppose formellement à la mise en place de "la descente continue" telle qu'elle nous est proposée. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°170	30 janvier 2024
HUGUENEL Christophe	12 Rue d'Hermières
	77220 Favières

DOUBLON de l'observation n°166

Observation n°171	30 janvier 2024
CHAILLEUX Georges	77330 Ozoir-la-Ferrière

DOUBLON de l'observation n°149

Observation n°172	30 janvier 2024
LOPEZ Lucienne et Claude	77330 Ozoir-la-Ferrière

« Nous sommes très en colère de constater le résultat de cette étude. Encore une fois les choix ont été fait dans les bureaux et non sur le terrain après constat des nuisances déjà très importantes. De nombreux avions ne respectent ni l'altitude ni les horaires de passage. Nous demeurons à Ozoir la ferrière depuis 1978 et sommes maintenant retraités, il y a de plus en plus de nuisances et de pollution au fil des années. La graisse qui se dépose régulièrement sur notre terrasse en est témoin ! Nous sommes limitrophes de l'école maternelle et primaire !!! Le bruit est certains jours insupportables en continue puisque les avions se suivent. Nous n'étions pas présents lors de la réunion publique du 15 janvier 2024 mais nous tenons à manifester notre désaccord pour que ce projet voit le jour en l'état. Nous ne croyons pas un seul instant que la descente en continue va être efficace pour le respect des riverains. D'autres solutions existent, nous souhaitons qu'elles soient étudiées. Nous reprenons d'ailleurs les questions importantes restées sans réponses. 1. À quel endroit et à quelle altitude

sera effectué le palier avant le FAP ? 2. Quel est le seuil de trafic qui déclenchera l'interruption de la procédure de descente continue Nous demandons - Que le palier ne se fasse pas au-dessus de la ville d'Ozoir-la-Ferrière. - Le respect du seuil des 200 000 mouvements (arrêté du 6 octobre 1994) - Que soit étudié le projet de contournement de la ville d'Ozoir-la-Ferrière sur la partie boisée qui se trouve au nord de la ville - L'interdiction des dérogations au couvre-feu - Le rallongement du couvre-feu d'une heure minimum, conformément aux prescriptions de l'OMS et du PPBE métropolitain. - la limitation des avions gros porteurs, afin d'alléger la pollution sonore et atmosphérique. Nous espérons être entendus et respectés dans notre confort de vie. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°173

30 janvier 2024

PARIS Florence

77330 Ozoir-la-Ferrière

« Merci de déplacer L ILS de façon à ce que les avions survolent le Super U de Roissy-en-Brie (ou il n y a pas d'habitation) ce serait un petit déplacement au nord qui nous permettrait de ne pas avoir tous ces avions au-dessus du Domaine Poirier. Merci pour votre écoute, nous ne demandons pas grand-chose. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°174

31 janvier 2024

LUCAS Aurélien

77220 Favières

« Je fais suite à la réunion tenue le 10 janvier 2024 en salle des fêtes de Favières (77). J'ai bien noté que vous évoquiez "l'intérêt général" en rapport avec la notion de "bon sens" et je souhaite en premier lieu apporter des éclaircissements sur ces notions afin que nous ayons la même compréhension de l'objet de votre mission et de son impact dans le monde réel. Intérêt Général : Conception de ce qui est bénéfique à l'ensemble des membres d'une communauté. Public : qui concerne le peuple dans son ensemble. Bon sens : sentiment de ce qui est raisonnable ; capacité de juger sainement. (Source : Larousse) Question : A qui est bénéfique le projet de la DGAC ? Aussi, vous noterez dans les définitions précédentes que la notion de bénéfice doit être total et non partiel ou majoritaire, il ne s'agit pas de valider le projet sur l'avantage accordé à une majorité de personne (ce qui est le cas pour un vote démocratique par exemple). Ici, il s'agit d'une notion d'application qui doit recouvrir l'ensemble de la communauté et a priori, l'ensemble des habitants concernés, il n'y a pas de notion de quantité qui s'applique dans ce projet bien que le dossier de la DGAC détourne cette notion. De plus, vous avez en responsabilité le devoir d'analyser le dossier en profondeur pour pouvoir rendre un avis. Relever les incohérences flagrantes du dossier et les défauts semblent un début minimum à la lumière des éléments évoqués en réunion publique et lors de

la concertation. En revanche, renvoyer les habitants vers la DGAC en évoquant la « procédure » semble indiquer que les dés sont déjà jetés et que l'rouleau compresseur administratif - dont vous avez les commandes temporairement – est en marche. Je me permets de vous rappeler également que les principaux avantages de ce projet n'iront pas à l'écologie puisque les vols continueront et s'amplifieront sur une zone réduite, idem pour les nuisances sonores au-dessus de zones habitées alors que paradoxalement notre commune est composée de 2% de zone habitées. La réduction de consommation de kérozène se fera principalement pour les compagnies aériennes (compagnies privées et non publiques) et la réduction des effectifs de contrôleurs aériens se fera au bénéfice de la DGAC (voir le rapport public de la cour des comptes : « La politique des ressources humaines de la DGAC de 2013 à 2020). Enfin, vous aurez noté que dans votre mission liée à l'enquête publique qui fait suite à la concertation publique les notions d'échanges et de débats sont inscrites et font parties des missions. Le fait de valider un projet initial sans le modifier et sans tenir compte des échanges et commentaires est très confortable pour la DGAC mais n'est pas acceptable, surtout quand des solutions existent. Hors, lors de la réunion publique, aucunes réponses claires et précises n'ont été apportées aux questions de la concertation. Nous avons également assisté à une répétition de réponses très longues et contradictoires orientées vers des études complémentaires à venir avec des organismes officiels. En résumé, le dossier est parfait du point de vue de la DGAC et tout va bien se passer. Tout cela est peu sérieux pour une entité dotée d'experts et d'ingénieurs de haut niveau mais aussi de moyens financiers importants. Quand des dérives opérationnelles en arrivent à ce point d'aveuglement, c'est que la question du mode de management se pose pour la DGAC. Ainsi et comme vous le savez sûrement, les entités administratives possèdent des systèmes de hiérarchie et d'ordres qui, à l'instar de l'armée, doivent s'appliquer, que l'on soit d'accord ou non (article L323-6 du code de justice militaire). Heureusement, nous sommes dans le monde civil et ce projet répond à des attentes beaucoup plus basiques d'économie d'argent pour les compagnies aériennes et pour la DGAC. Je vous rappelle que le système PBN to ILS libérera 20% du temps des contrôleurs aériens (cf. Aviation Magazine N°392 de mai 2021) et donc de leurs effectifs. Question : A qui est bénéfique le projet de la DGAC ? Dans ce cadre, je réitère mon appel à vos expériences personnelles passées et diverses, à votre bon sens, au sens du service et à l'intérêt général dans sa définition fondamentale. Vous devez notamment dans votre travail de commission d'enquête désolidariser la notion de "procédure administrative" qui est nécessaire avec la notion "d'administration" notamment parce que la DGAC est une administration et que vous avez été nommé par une autre administration. C'est bien vous, personnellement, M. Guillaumo, Mme. Hammou, M. Paulot et Mme Morin, qui devez rendre un avis éclairé grâce à vos profils dotés d'expériences diverses mais aussi en connaissance parfaite du dossier. Ainsi, je vous invite à prendre en compte les remarques des habitants et les solutions proposées afin que des modifications réalisables du projet soient effectuées par la DGAC et que le dossier soit acceptable. Sans cela, il paraît impossible de rendre un avis favorable de manière éthique et déontologique. Bien cordialement, M. Aurélien LUCAS A la DGAC, Monsieur Jérôme Cazé Directeur Général, (à défaut de responsable de projet et d'équipe dédiée clairement identifiés) Monsieur, Les travaux à rendre par vos équipes sur le projet en objet doivent tenir compte du terrain et pas uniquement des données statistiques et théoriques reçues de vos prestataires de service. Considérer des dossiers aussi importants que celui en cours comme parfait au premier jet sans avoir à le retravailler est une dérive dangereuse pour une entité qui s'occupe entre autres de faire voler des avions au-

dessus des habitants. Vous êtes fonctionnaire et par ce statut, vous avez une responsabilité envers tous les Français et particulièrement les Français que vous allez directement impacter par vos décisions. Aussi, la demande de retravail du dossier par vos équipes n'est peut-être pas commune dans votre établissement historique et respectable mais ne vous en offusquez pas, cette demande est grandement nécessaire et justifiée. Il n'y a pas eu pour le moment d'opposition formelle et de procédure judiciaire sur ce dossier car je pense que votre projet peut être acceptable en le modifiant légèrement. Monsieur Cazé, vous avez changé de poste régulièrement dans votre carrière et je lie cela à la soif de challenges à relever et au sens du service pour le public. Toutefois, vous devez comprendre que vos décisions « stratégiques » dans vos postes temporaires qui découlent souvent de décision politiques, impactent dans la vie réelle des personnes de manière permanente. De plus, bien que non interrogées en amont, ces personnes ont pris la peine d'étudier le projet en aval puis de vous soumettre des propositions réalisables, qui n'ont pas su retenir votre attention. Pouvez-vous s'il vous plaît, demander à vos équipes techniques internes de modifier le projet afin qu'il soit acceptable ? Par exemple en déplaçant la trajectoire d'approche de 2km au nord au-dessus de champs et forêts ? Ce qui permettrait de supprimer les survols de zones habitées (objet de votre projet entre-autre). Je vous remercie pour votre service passé et à venir, ainsi que celui de vos équipes afin que le projet trouve une issue équilibrée dans sa réalisation et que la technique et l'opérationnel concret prime sur des décisions qui apparaissent en l'état hors sol. »

Observation n°175	31 janvier 2024
NAWROCKI Monique	77220 Favières

DOUBLON de l'observation n°12

Observation n°176	31 janvier 2024
BUCHERON Stéphanie	77220 Favières

DOUBLON de l'observation n° R 15 et R 16

Observation n°177	31 janvier 2024
LUCAS Aurélien	77330 Favières

DOUBLON de l'observation n°174

Observation n°178	31 janvier 2024
YVONET Bernard	4 rue de Brie
	77220 Favières

« Les normes de conception des procédures de navigation visent à optimiser les trajectoires pour survoler le moins de résidents possible, hors les zones habitées du Bourg de FAVIERES et du Hameau de LA ROUTE ne représentent que 2% de la surface de la commune de FAVIERES. Il serait donc intéressant de déplacer la trajectoire WEPO2 vers le Nord, Nord Est en survolant une zone de forêts et de cultures qui représentent 98% de la surface de la commune de FAVIERES et qui éviterait les nuisances sonores et la pollution sur la zone habitée. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°179	31 janvier 2024
--------------------------	------------------------

PARISOT Claude

77220 Favières

« Je suis contre l'approche des avions par l'Ouest. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°180	31 janvier 2024
--------------------------	------------------------

LEVACHER Catherine

9, rue du Tilleul Argenté

77220 Favières

« Favières est un joli village tranquille, mais le passage des avions, environ toutes les minutes, à basse altitude, font vibrer la maison. En été, quand nous sommes sur la terrasse, cela est vraiment pénible, avec ce bruit, quasiment en continu. Nous sommes entourés de forêts, qui nous fournissent notre oxygène et en pensant aux déchets de kérosène, que nous respirons, où sont les bienfaits de la campagne ? Serait-ce possible de changer de couloir aérien, pour éviter cela

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°181	31 janvier 2024
--------------------------	------------------------

BENOIT Emmanuelle

9, rue du Tilleul Argenté

77220 Favières

DOUBLON de l'observation n° 120

Observation n°182	31 janvier 2024
--------------------------	------------------------

GAUDRIN Christine

77680 Roissy-en-Brie

« Je refuse de voir la mise en fonction de la descente continue Ouest Orly au -dessus de notre zone. Habitante de Roissy en brie, voir des avions survolés en basse altitude soi-disant pour limiter la zone d'approche. Comment voulez-vous accepter de tels mesures aux conséquences désastreuses sur notre environnement à l'est de Paris. "Après la mise en service, le taux de descentes continues devrait largement augmenter au fur et à mesure de l'appropriation du dispositif pour atteindre 70 % environ" Je suis donc fortement contre cette décision. Vous cherchez à faire partir les franciliens ?? »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°183

31 janvier 2024

CORBIERE Michel

8, rue Henri Jambois

77220 Favières

« Le projet présenté ne permet pas de situer précisément les zones de passage. On peut s'interroger sur la pertinence des tracés qui semblent survoler la zone habitée de la commune de Favières alors que celle-ci est constituée pour l'essentiel de forêts et de champs. si on comprend bien le document la fréquence de passage va mécaniquement passée au-dessus de la commune de 51% à 70% dans un premier temps puis augmenter vers 100%. Malgré les progrès techniques comment peut-on affirmer que la population impactée va être moindre. pas de réponse précise dans les documents par ailleurs la gêne sonore telle qu'elle est présentée ne correspond pas à la gêne ressentie qui s'inscrit sur une journée et non pas uniquement sur des pointes de trafic en l'état actuel je ne suis pas favorable au projet. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°184

31 janvier 2024

BENARD Jean-Pierre

DOUBLON de l'observation n°52

77220 Favières

Observation n°185

31 janvier 2024

BANIER Jean-Paul

77330 Ozoir-la-Ferrière

« En été et aux périodes de vacances ils passent au-dessus de chez nous un avion environ toutes les trois minutes et cela depuis des années. Je trouve qu'ils passent déjà trop bas et avec les modifications ça sera pire pour tous les riverains. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°186

31 janvier 2024

GAUTHIER Amélie

77220 Favières

DOUBLON de l'observation n°7

Observation n°187

31 janvier 2024

MARMILLON LUCANO Emilie

« Bonjour, Mon observation est la suivante, pourquoi mettre le couloir au-dessus d'un village avec 743 habitants (qui ne veulent que le calme) et pas à 5 kilomètres le long de la N36 entre Châtres et Fontenay-Tresigny, là où ne vit personne. Encore mieux à 7 kms, entre Fontenay-Trésigny et Rozay-en-Brie, couloir plus grand sans personne en dessous. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°188

31 janvier 2024

GAY Aurélie

DOUBLON de l'observation n°187

Observation n°189

31 janvier 2024

PERUN Frankline

77680 Roissy-en-Brie

« Je ne suis pas en accord avec ce projet. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°190

31 janvier 2024

GAUTHIER Valérie

12 rue de Brie

77220 Favières

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

« Mesdames, Messieurs, Bonjour, Ayant pris connaissance des éléments du projet de la DGAC de descente en configuration face à l'ouest sur l'aéroport de Paris Orly (juste après les JO OH), j'ai bien compris que nous risquons de MANGER DE LA POLLUTION, AVOIR UN BROUHAHA CONTINU, et NOS MAISONS PERDRONS DE LA VALEUR ! Effectivement, la concentration de l'ensemble des vols sur une trajectoire réduite, augmente mathématiquement le taux de pollution et la nuisance sonore sera amplifiée par le nombre conséquent des passages d'avions Au-dessus de nos habitations... Notre village est composé de 2% de la surface habitable et 98 % de forêts et de cultures. Sachant que les forêts absorbent naturellement environ 10 % des émissions annuelles de CO2 en France, je ne comprends pas pourquoi les avions ne passeraient pas au-dessus des forêts... Cela permettrait d'éviter de pénaliser des habitants puisque ce petit millième de % de CO2 par ce petit détour serait absorbé par les forêts... De plus, si ce changement a lieu (ce que je n'espère pas pour la santé de mes enfants et de moi-même) NOS MAISONS VONT PERDRE DE LA VALEUR !!! Qu'est-il prévu en indemnisation pour nous protéger ??? A aucun moment lors de la réunion publique je n'ai entendu que nous allions être indemnisé afin d'isoler nos maisons (murs, portes et fenêtres) ou rembourser des frais médicaux puisque nous risquons d'avoir de plus en plus de problèmes respiratoires, ou compenser la moins-value de nos maisons... Suite à la réunion publique du 10 janvier 2024 dans notre-village concernant la descente continue des avions j'ai eu la sensation que la concertation a été bâclée car RIEN n'a été dit sur l'ERC : EVITER les habitations en passant au-dessus des forêts (Il nous a été répondu que c'était en étude), REDUIRE le brouhaha permanent que nous risquons de subir (Rien de positif), et alors COMPENSER (rien de rien)... Alors, OUI je comprends qu'il faut faire l'économie du 1% de CO2 sur cette trajectoire (comme ça été annoncé lors de la réunion publique), MAIS au-dessus des forêts ! NON au projet au-dessus de notre village (surtout sur le bourg qui comporte un plus grand nombre d'habitants et qui accueille tous les enfants de notre commune à l'école) ! Dans l'attente de vos études réfléchis et de réponses positives, je vous souhaite d'agréables concertations. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°191

31 janvier 2024

GAUTHIER Valérie

12 rue de Brie

77220 Favières

DOUBLON de l'observation n°190

Observation n°192

31 janvier 2024

Tom

77220 Favières

« Bonjours, nous somme depuis des années déjà embêter par les nuisance sonore des avions, maintenant aujourd'hui vous voulez faire passer la totalité des avions au-dessus de Favières, c'est une petite commune à la campagne. Faire passer tous les avions au-dessus de Favières va faire encore plus de nuisance sonore, ce qui veut dire que campagne ne sera plus « tranquillité ». On souhaite déplacer le point de guidage WEP02 vers le Nord/Nord Est (zone de forêts et cultures) pour éviter le bourg de Favieres sans pénaliser le Hameau ou d'autres communes. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°193

31 janvier 2024

THIEBAUT-GEORGE Nathalie

77220 Favières

« J'ai pris connaissance du projet et du bilan de la concertation relatifs à la mise en œuvre des procédures de descente en configuration face à l'ouest sur l'aéroport de Paris-Orly (PBN to ILS) réalisée dans le cadre de l'arrêté interpréfectoral N° 2023/85/DCSE/BPE/SERV du 29 novembre 2023. J'ai également assisté à la réunion d'information du 10 janvier 2024 à Favières, durant laquelle les représentants de la DGAC ont subtilement présenté les enjeux du projet. En effet, certaines informations étaient présentées de façon à minimiser l'impact qu'aurait les passages des avions au-dessus de notre village. De plus, la phrase de conclusion de la réunion, nous indiquant qu'il valait mieux sacrifier 1000 habitants plutôt que 10 000 a cruellement mis en évidence le regard insignifiant que porte la DGAC sur de notre commune. Je comprends que la transition écologique de la navigation aérienne menée depuis des années notamment au travers du plan « aviation verte » vise à améliorer la performance environnementale tout en intégrant des facteurs économiques importants. Il n'en demeure pas moins que, si une solution peut être apportée pour éviter les nuisances au-dessus de notre village, ce n'est que du bon sens. Le déplacement du point de guidage WEP02 vers le Nord, Nord-est, c'est-à-dire vers la forêt, est la solution qui permettrait d'épargner la zone habitée du village qui ne représente que 2% de la superficie du territoire de la commune, le reste étant des forêts et des cultures. Les 418 vols quotidiens (données de la DGAC : 218 378 atterrissages d'avions en 2019 dont 70% face à l'ouest = 152 864/365 jours = 418 vols entre 6 h et 23 h 30) sur des trajectoires concentrées au-dessus des zones habitées, augmentera inexorablement les nuisances sonores (fréquence des vols et permanence du bruit) ainsi que la pollution. « Sachant que les normes pour la conception des procédures de navigation aérienne sont établies au niveau international. Qu'en France, les procédures conçues par la DSNA, puis validées par la Direction de la sécurité de l'Aviation civile (DSAC), visent à minimiser l'impact sur les populations, en optimisant les trajectoires pour survoler le moins de résidents possible. » (Source synthèse de la concertation page 7 et 8). Le déplacement du point de guidage WEP02 induit la modification de la courbe de la trajectoire qui reste cependant tout à fait cohérente. Pour utiliser régulièrement les applications « Flight 24 radar » et « Vitrail », les trajectoires sont très souvent déviées et ne respectent plus la courbe d'origine lorsqu'il s'agit d'atterrir tout juste avant 23h30 voir juste après, sur la piste

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

d'Orly, afin d'éviter aux compagnies aériennes de payer des pénalités de retard ou d'être redirigé sur Roissy où les horaires de clôture sont plus tardifs. Je suis défavorable au projet en l'état et demande le déplacement du point de guidage WEP02. Je sollicite donc la bienveillance de la commission d'enquête publique afin que ma requête de Faviéroise soit prise en considération. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°194

31 janvier 2024

BODOVILLE Baptiste

77220 Favières

« Étant habitant de la commune de Favières hameau, nous ne souhaitons pas avoir un passage continue des avions alors qu'ils peuvent être déviés au-dessus de la forêt. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°195

31 janvier 2024

GUERIN Céline

77330 Ozoir-la-Ferrière

« Bonjour Madame, Monsieur, Habitants du quartier Poirier d'Ozoir-la-Ferrière, nous sommes quotidiennement dérangés par le bruit des avions qui se préparent à atterrir sur Orly. Et nous apprenons que le trafic va se concentrer sur notre quartier et que le palier est au-dessus de nous ! Nous ne comprenons pas pourquoi il n'est pas possible d'envisager un déplacement de la balise un peu plus au Nord, au-dessus de la zone de bois et de champs + zone industrielle et commerciale. Nous demandons que le trafic soit régulé en dessous du seuil qui permet les descentes continues et que le palier ne se fasse pas au-dessus de la ville d'Ozoir-la-Ferrière. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°196**1° février 2024**

JANEL Marisol

77220 Favières

« Bonjour, La descente accrue des avions aggrave les nuisances sonores déjà présentes à Favières, contribuant ainsi à la pollution de nos terres et de notre environnement, et potentiellement à la dépréciation des biens immobiliers. Nous avons investi sur cette commune dans un but environnemental et pour une quiétude que nous avons payée. Il n'est pas acceptable dans le cadre de la Responsabilité Sociale et Environnementale que la commune subisse les conséquences des nuisances sonores et de la pollution engendrées par les avions survolant la région. Nous vous prions de rechercher une solution alternative, pour atténuer ces impacts. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage**Observation n°197****1° février 2024**

SAUTREUIL Christine

77330 Ozoir-la-Ferrière

« Le passage des avions sur la partie Nord de la commune d'Ozoir-La--Ferrière est inacceptable ! Nous savons que la pollution sonore entraîne de multiples conséquences : les avions vont survoler des zones d'habitations, un groupe scolaire (maternelle et élémentaire) !! En outre la pollution atmosphérique va s'intensifier ! Un couloir aérien pourrait survoler la forêt qui est à proximité... »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage**Observation n°198****1° février 2024**

ARILLOTTA Luca

77330 Favières

« En raison des fortes nuisances sonores, de la fréquence des vols avec des bruits de réacteur permanent et en raison de la pollution aérienne et de ses effets sur la santé , je demande à la DGAC de déplacer le point de guidage WEP02 vers le NORD, NORD-EST (zone de forêts et culture) pour éviter le bourg de Favières 77220. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage**Observation n°199****1° février 2024**

SCAPPATURA Vittoria

77220 Favières

DOUBLON de l'observation n°198

Observation n°200	1° février 2024
THEVENET Thiphaine	77220 Favières
DOUBLON de l'observation n°198	

Observation n°201	1° février 2024
CLAIR Marine	77220 Favières
rue d'Hémières	

« La mise en place des descentes continues sur l'aéroport de Orly crée de nombreuses nuisances pour les habitants de Favières. Bruits incessants des avions qui passent de jour comme de nuit. Censé être écologique, mais nous sommes sur un territoire rural et forestier. Quid de la pollution sonores pour la faune locale ? Quid de la pollution de l'air et des sols vu le passage à basse altitude du couloir aérien sur notre commune ? Quelles répercussions sur la santé des habitants ? Les habitants des communes rurale concernés par la descente continue vers Orly, sont venus y vivre pour la tranquillité que ces villes procurent. Pas pour être dérangé par les nuisances sonores, et pollué par les avions. »

Observation n°202	1° février 2024
MARTIN Pierre	77330 Ozoir-la-Ferrière
12 av. Colbert	

« Le projet repose en partie sur le choix de survoler les zones les moins densément peuplées pour limiter la gêne sonore et que ceci a pour conséquence une concentration des trajectoires de vols sur les branches PBN (Nord d'Ozoir-la-Ferrière par exemple) Pour autant, la gêne sonore peut s'exprimer par la perception d'une nuisance sonore par rapport à un niveau sonore ambiant. Le niveau ambiant est lié au niveau d'activité de la zone concernée : en Centre-Ville, il est plus élevé qu'en zone résidentielle La densité en zone résidentielle, et le niveau sonore ambiant au Nord de la Ville d'Ozoir-la-Ferrière (Quartier Archevêché), étant plus faible qu'en centre-ville, l'excédent sonore produit par le passage d'un avion y est ainsi plus fortement ressenti. La mise en oeuvre de ce projet augmenterait ainsi, du fait de la concentration de la pollution sonore jusqu'alors répartie sur l'ensemble de la Ville, la gêne sonore pour les populations survolées de façon plus concentrée. Nous passerions ainsi d'une pollution partagée à une pollution concentrée sur la tête des "moins denses". Je souhaite que cette situation d'augmentation de la gêne sonore préjudiciable aux populations du Nord de la Ville soit intégrée dans la réflexion. »

Observation n°203	1° février 2024
BOUTONNET Jocelyne	77220 Favières

« Je suis allé à vos réunions. J'ai retenu que les avions feront le virage sur Favières qui fait office d'entonnoir Ils peuvent passer sur la forêt et les champs en montant un

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

peu plus au nord et ne gêner que les sangliers De plus nos maisons vont perdre leur valeur. Il y a des solutions à vous de vous en donner la peine. »

Observation n°204	1° février 2024
--------------------------	------------------------

MANGITUKA

77610 Châtres

« Nous nous opposons totalement à ce projet de modification des couloirs aériens de l'aéroport d'Orly. Bien qu'annoncé comme exceptionnelle, nous risquons d'être fortement impactés comme ça été le cas pour les villes du haut Val-de-Marne en 2019 lors des travaux de maintenance réguliers de la piste 3 de Orly. Avec une augmentation de l'offre des compagnies aériennes, la fréquence des vols risques également d'augmentée. Qui veut dire plus de vols donc plus de nuisances. »

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

Observation n°205	1° février 2024
--------------------------	------------------------

MANGITUKA

77610 Châtres

DOUBLON de l'observation n°204

Observation n°206	1° février 2024
--------------------------	------------------------

Raphael

77330 Ozoir-la-Ferrière

« Je suis opposé à ce projet parce qu'il va générer plus d'avions au-dessus du quartier Nord d'Ozoir, mon lieu de résidence, même s'il y a une baisse de 2 db. En effet cela fait des dizaines d'années que nous subissons des nuisances sonores, écologiques, sanitaires. Je pense qu'il est grand temps de partager les douleurs et de décaler l'axe d'atterrissage au-dessus de la forêt coté Roissy (zone non habitée ou très faiblement) et ne pas favoriser les intérêts financiers des compagnies aériennes d'une part et d'autre part de laisser le dictat des aiguilleurs du ciel s'imposer sur la trajectoire de descente sur ORLY. »

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

Observation n°207	1° février 2024
--------------------------	------------------------

GILLARD Sylvain

13, rue du Moulin Marchand

77220 Favières

« Une réduction de la largeur du couloir de vol des avions atterrissant à Orly est une très bonne chose si ce nouveau couloir évite le survol des habitations dans le projet ,
 Décision n° **E 23000088C**/ 77 du 3 octobre 2023 Enquête publique : projet « PBN to ILS » à Paris Orly-Ouest.

le couloir passe au-dessus de la commune de Favières alors qu'il pourrait être décalé de quelques centaines de mètres au nord afin que les avions survolent la forêt et non la commune cela va du bon sens ... »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°208

1° février 2024

DE PAZ Brigitte

77330 Ozoir-la-Ferrière

« Je suis contre la descente continue des avions au-dessus du quartier nord d'Ozoir car ce projet ne règle pas les nuisances que nous subissons depuis des années. Le seul point, soit-disant, positif serait le niveau sonore inférieur de 2 dB, ce qui me paraît totalement insignifiant en contrepartie d'une augmentation du nombre d'avions liée à la réduction du couloir concentré juste au-dessus du quartier nord, où je réside. Je crois qu'il est grand temps de prendre en compte la santé physique et psychique des habitants concernés plutôt que de n'avoir comme seul but, la santé économique des compagnies aériennes concernées. Je pense que la ville d'Ozoir a déjà beaucoup souffert de ces nuisances, notamment depuis l'extension de l'aéroport CDG qui a entraîné la suppression du couloir Nord et donc doubler le trafic du couloir Sud. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°209

1° février 2024

CHAGOT Pascale

77220 Favières

« Avions-nous vraiment besoin qu'une nouvelle calamité nous tombe sur la tête, menace de nous pourrir notre quotidien et de dévaluer la valeur de nos maisons ? Le vacarme des avions survolant Favières est déjà une nuisance suffisamment importante, l'idée que cela pourrait prochainement être pire est inconcevable, alors qu'il est possible de faire passer les avions quelques kilomètres plus loin, au-dessus de la forêt et des champs, où ils ne gêneraient que les sangliers et les chasseurs. Et que dire de l'impact sur la santé ? Je recommande vivement à ceux qui me liront de tenir compte de l'étude menée par Bruitparif (disponible ici: <https://www.bruitparif.fr/impacts-sanitaires-du-bruit-des-transportsdans-la-zone-dense-de-la-region-ile-de-france/>), dans laquelle il est démontré qu'une population soumise aux nuisances sonores (telle celle de Gonesse, située sur les trajets empruntés par les avions fréquentant l'aéroport de Roissy CDG) causée par les avions peut perdre jusqu'à 2 ans et demi de vie en bonne santé à cause de cela... Je suis donc absolument contre ce projet, d'autant plus qu'il existe une alternative, je n'ai aucune envie de devoir porter un casque anti-bruit dès que je me risquerai à mettre un pied dans mon jardin à l'avenir. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°210

1° février 2024

CARRE Valérie

77220 Favières

« Je conteste cette décision trop de nuisances c'est un village qui doit rester au calme nous n'aurons que des effets négatifs. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°211

1° février 2024

Amélie C

77220 Favières

« La descente des avions est déjà suffisamment pénible au quotidien actuellement. Selon différents critères de vol, il arrive fréquemment que les avions passent vraiment bas, juste au-dessus des propriétés. On " s'amuse" (parfois) à lire la compagnie inscrite dessus.... Que c'est triste en vivant au milieu des champs....Par ailleurs, ma réflexion m'invite à m'interroger sur les répercussions que représente cette pollution supplémentaire pour la santé des habitants. Investir dans un bien immobilier en milieu rural c'est espérer trouver une meilleure qualité de l'air, ce qui n'est pas le cas quand plusieurs dizaines d'avion passe au-dessus de chez vous. Quel répercussions à long terme sur la santé ; respiratoire, alimentaire (contamination des terres) et psychologique (bruits forts et récurrents 365j/an). Je m'inquiète aussi de la valeur que pourrai perdre mon bien suite à ses modifications. Les nuisances sonores engendrés par la modification de la descente d'avion dépréciera automatique la valeur de l'immobilier. C'est un critère rédhibitoire pour beaucoup d'acquéreur. Nous avons investi sur cette commune dans un but environnemental et pour une quiétude que nous avons payé et qui avec ce projet n'existera plus. Il n'est pas acceptable la commune subisse encore des conséquences par les avions survolant la région. Dans l'espoir que votre réflexion vous porte à une solution moins impactante pour la commune de Favières (77220). »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°212

1° février 2024

HONOR Marine

13 rue du Moncet

77 220 Favières

« Ayant pris connaissance du projet de la DGAC de descente en configuration face à l'ouest sur l'aéroport de Paris-Orly, je vous fais part de mes commentaires : Je demande que soit déplacé le point de guidage WEP02 vers le nord nord-est, zone de forêts et cultures afin d'éviter le bourg de Favières sans pour autant pénaliser le hameau de La route. Cela permettra d'éviter ou de limiter les nuisances sonores et la pollution qui ont des effets sur la santé. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°213

1° février 2024

ALLAIN Martine

77330 Ozoir-la-Ferrière

« Je suis défavorable au projet en l'état. Ozoirienne depuis 35 ans, je ne peux que constater l'accroissement des nuisances sonores et de pollution engendrée par les avions. Ce projet est une réelle catastrophe pour notre santé physique et mentale. Pourquoi ne pas déplacer le projet vers les zones de forêts plutôt que d'autoriser un survol continue au-dessus de nos villages. Sûrement l'enjeu financier doit être plus important que notre santé. C'est triste... »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°214

1° février 2024

BEROT Eric

77220 Favières

« Travaillant à la maintenance des aéronefs d'une grande compagnie française à Roissy, j'aimerais pouvoir voir et entendre autre chose que " mon travail " quand je rentre chez moi à Favières ! »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°215

2 février 2024

MERCY Delphine

77610 La Houssaye-en Brie

«J'ai consulté le tableau des niveaux sonores pour la commune de la Houssaye en Brie. Pourriez-vous me confirmer que le niveau sonore va augmenter ? Quel impact concret ce projet aura -t-il pour notre commune ? »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°216

2 février 2024

DORY Jean-Luc

77220 Gretz-Armainvilliers

« Sur les cartes présentées, figurent (en jaune) les trajectoires actuelles des avions descendant vers Orly Mais il n'a pas été tracé les couloirs aériens imposés. Cette information manque car elle permettrait de vérifier le respect ou non des consignes Sur les cartes présentées, figurent (en bleu) les trajectoires prévues avec la nouvelle procédure de descente continue. Mais nous souhaiterions connaître la "vraie"

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

dispersion supposée des trajectoires compte tenu des débordements de couloir actuels P.S. Sur les cartes présentées figurent les limites de communes Il aurait été souhaitable d'y mettre des points de repères : localisation mairie, principales routes. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°217

2 février 2024
GUAY Patricia
77220 Favières

« La rue principale de Favières est empruntée par un TRES GRAND NOMBRE de véhicules chaque jour (avec la pollution et la nuisance sonore que cela engendre), nous ne pouvons pas supporter, en plus, les désagréments des avions survolant le village. Cela va vraiment devenir invivable. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°218

2 février 2024
PREVOST Minh
77220 Favières

« Nous constatons depuis des mois une recrudescence de passages d'avions dans le ciel que nous n'avions pas lors de notre installation à Favières en 2019. En été, même nos amis qui n'habitent pas dans le département nous l'ont fait remarquer. À chaque passage d'un avion, il y a une nuisance sonore dans notre jardin et lors des balades. Lorsque nous télétravaillons et souhaitons faire cela à l'extérieur, il nous est difficile car lors des entretiens vidéos, l'interlocuteur est gêné par le bruit. Cela devient très contraignant et nous perdons la tranquillité du village que nous recherchions. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°219

2 février 2024
FNAM
94 000 Orly

« Contribution de la F NAM à l'enquête publique portant sur la mise en œuvre des procédures de descente continue en configuration face à l'ouest de l'aéroport Paris-Orly. Diane BERTONCINI Responsable Déléguée Affaires Techniques et Réglementaires F NAM | Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers » Avis favorable à l'implantation de la nouvelle procédure. »

	Enquête publique portant sur la mise en oeuvre des procédures de descente continue en configuration face à l'ouest de l'aéroport Paris-Orly
Date : 02/02/24 Auteur : FNAME	Position FNAME

REMARQUES GENERALES

Les procédures de descente continue sur les aéroports ont deux effets bénéfiques pour l'environnement : à la fois une réduction des nuisances sonores pour les populations locales lorsqu'elles sont effectuées à partir du FL75 et une réduction des émissions de CO2 significative si elles sont effectuées à partir du Top Of Descent (TOD).

La mise en place d'une procédure de descente continue sur l'aéroport d'Orly (en configuration face à l'Ouest) permettrait d'augmenter rapidement le taux de CDO au FL75 sans interférer avec les autres trajectoires du dispositif circulation aérienne de la région parisienne.

Sur l'aéroport d'Orly, depuis 2019, le taux d'application des procédures de descente continue est d'environ 31,5 % de CDO "Noise" (à partir du FL75) et de l'ordre de 3% pour les CDO "Fuel" (à partir du TOD) (source Eurocontrol).

Taux d'application des CDO depuis le FL 75 sur l'aéroport d'Orly (source Eurocontrol)				
2019	2020	2021	2022	2023 (janvier à mai inclus)
30,1 %	32,7 %	31,5 %	32,9 %	30,7 %

Dans le contexte environnemental actuel, la FNAME ne peut qu'encourager toute procédure opérationnelle permettant la réduction des émissions et des nuisances sonores aériennes et à ce titre, est favorable à une accélération du déploiement des procédures de descente continue sur tous les aéroports, et en particulier sur l'aéroport de Paris-Orly.

Ce projet de concertation montre une réelle réduction du nombre de personnes impactées par les nuisances sonores aériennes, et à ce titre, la FNAME est favorable à son implémentation.

La FNAME aurait souhaité que ce projet comporte également des objectifs ambitieux de CDO à partir du Top Of Descent, néanmoins nous comprenons qu'il est difficile de mettre en place cette procédure dans un calendrier aussi court du fait des interfaces plus nombreuses.

Par ailleurs, la FNAME regrette que le calendrier prévoie une mise en œuvre seulement après les JOP 2024, et que l'implémentation en configuration face à l'Est ne soit pas intégrée au projet.

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°220

2 février 2024

COQUELET Marie-Christine

77220 Favières

DOUBLON de l'observation n°2

Observation n°221**2 février 2024**

ROSAIRE Michèle

77220 Favières

« Favières est un petit bourg rural, apprécié pour cela par ses habitants et dont le caractère doit être préservé. Il est souhaitable de ce fait, de limiter le survol des avions uniquement au-dessus des seules parties boisées de la commune sans atteindre par des nuisances sonores le bourg et le hameau de la Route. Il y a suffisamment de champs, prairies et bois dans la commune pour que la partie habitée de la commune ne soit pas impactée par des nuisances, à partir du moment où on réfléchit à optimiser les points de survol avec finesse. »

[Avis et commentaires du maître d'ouvrage](#)**Observation n°222****2 février 2024**

ROSAIRE Aldo

77220 Favières

DOUBLON de l'observation n°221

Observation n°223**3 février 2024**

Christian et Brigitte

77220 Favières

« Faisant suite au projet de descente continue des avions (face à l'ouest sur l'aéroport de Paris-Orly) sur ma commune à Favières 77220. Au lieu de passer juste au-dessus de notre commune, ce qui occasionnent beaucoup de nuisances : Bruit, pollution etc... Au lieu de cela, je propose que les avions passent au-dessus de nos champs ou nos forêts qui ne manquent pas autour de notre village, ou éventuellement si la première solution n'est pas retenue, est que les avions volent plus haut pour limiter toutes ses nuisances. »

Observation n°224**3 février 2024**

BENARD Eric

77135 Pontcarré

DOUBLON de l'observation n°128

Observation n°225**3 février 2024**

TALBI Hager

77220 Favières

« Je refuse et n'accepte pas que Favières soit impactée par la descente continue Ouest Orly. C'est NON. »

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

Observation n°226**3 février 2024**

PALO Aline

77330 Ozoir-la Ferrière

« Je suis contre le projet de modifier la zone de concentration des avions en descente continue et surtout d'en augmenter, le nombre. Même si on peut imaginer qu'un jour les avions atterriront tous en descente continue. Ce n'est pas pour demain, ceci est également noté dans vos données. Par contre l'augmentation du trafic, elle, pourra se faire rapidement, je suppose. Sachant que même au centre-ville, nous sommes particulièrement impactés, par le bruit, la pollution. L'été c'est déjà invivable, impossible de discuter dans son jardin à cause du passage incessant des avions juste au-dessus de nos têtes. Alors qu'il est envisagé d'en augmenter la fréquence !! J'ai bien compris que sortir le train d'atterrissage permet de ralentir un avion en retard, qui doit s'insérer au milieu des autres pour atterrir. Mais pour nous cela se traduit toujours par un surcroît de bruit. La descente continue avec de « nouveaux » avions moins bruyants et pour tous les avions, à condition qu'il y ait des contrôles et que ceux-ci soient efficaces. Mais s'il vous plaît, pas plus d'avion à l'heure où la planète est en souffrance et nous le fait bien comprendre. Nous sommes déjà en souffrance physique et psychique, n'en rajoutez pas. »

[Avis et commentaires du maître d'ouvrage](#)**Observation n°227****3 février 2024**

MAURY Sylvie

77330 Ozoir-la- Ferrière

« La fréquence actuelle des vols est déjà assez soutenu. Entre les trains et les avions c'est compliqué mais encore plus d'avions, non faut arrêter. La santé tant mentale que physique sont en danger. Stop. »

[Avis et commentaires du maître d'ouvrage](#)**Observation n°228****3 février 2024**

GASPART Christine

77330 Ozoir-la-Ferrière

« Je suis contre ce nouveau plan qui va accentuer les nuisances sonores pour une bonne partie des habitants d'Ozoir. »

[Avis et commentaires du maître d'ouvrage](#)**Observation n°229****3 février 2024**

NIGRELLI Didier

37, av Yerres III

77330 Ozoir-la-Ferrière

« PROJET DE MISE EN ŒUVRE DE PROCÉDURES DE DESCENTE CONTINUE AÉROPORT DE PARIS-ORLY CONFIGURATION FACE À L'OUEST Malgré nos Décision n° **E 23000088C**/ 77 du 3 octobre 2023 Enquête publique : projet « PBN to ILS » à Paris Orly-Ouest.

courriers au directeur de la DGAC et nos interventions lors de la réunion publique du 15 janvier 2024 L'AOCNA n'a toujours pas de réponse aux questions suivantes : - À quel endroit et à quelle altitude sera effectué le palier avant le FAP ? - Quel est le seuil de trafic qui déclenchera l'interruption de la procédure de descente continue - À la suite des différentes modifications des trajectoires d'atterrissage la ville d'Ozoir-la-Ferrière a été de plus en plus impactée par les atterrissages face à l'ouest. Le vent d'ouest est dominant dans 60% du temps. - Les nuisances ressenties par la population survolée sous le palier de prise d'ILS (Instrument Landing Système) aide à l'atterrissage à 900 M se trouvent d'autant plus fortes que la ville est à une altitude de 120 m, ce qui réduit d'autant la distance qui la sépare des aéronefs. Pour toutes ces raisons nous demandons - que le palier ne se fasse pas au-dessus de la ville d'Ozoir-la-Ferrière. - que le trafic soit régulé en dessous du seuil qui permet les descentes continues, en respectant le seuil des 200 000 mouvements, tel que fixé dans l'arrêté du 6 octobre 1994 - que soit étudié le projet de contournement de la ville d'Ozoir-la-Ferrière sur la partie boisée qui se trouve au Nord de la ville - respecter et Interdire les dérogations au couvre-feu – rallonger le couvre-feu d'une heure minimum, en conformité avec les prescriptions de l'OMS et du PPBE métropolitain. - limiter les avions gros porteurs, afin de donner une véritable chance de diminuer la pollution sonore mais également atmosphérique. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°230

3 février 2024

COLLET Catherine

77330 Ozoir-la-Ferrière

DOUBLON de l'observation n°229

Observation n°231

3 février 2024

Virginie

77220 Favières

« Rien ne peut justifier de sacrifier des communes, pour ma part Favières, en connaissance de cause des impacts sonores et visuels mis en avant par ce projet de Descente Douce belle antiphrase !!) J'aimerais savoir si les instigateurs de ces idées habitent sous le flux constant de 350 avions journaliers en descente avec un bruit supérieur à 62DB...j'ai une petite idée de la réponse. Je supporte déjà mal les quelques avions en vol bas, mais très Aléatoires, qui passent au-dessus de chez moi, je ne conçois pas le survol PERMANENT de notre commune par plus de 350 avions. QUI PEUT SUGGERER CELA avec la conviction que c'est une voie d'amélioration ? Je m'oppose fermement au projet. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°232**4 février 2024**

PAQUIN Marie-Caroline

7 rue d'Hermières

77220 Favières

« Bonjour. Nous nous sommes installés à Favières il y a presque 25 ans...pour avoir le calme et aucun cas des nuisances sonores telles que le bruit des avions au-dessus de nos têtes ! Dévier de quelques kilomètres au-dessus de la forêt permettrait d'avoir cette tranquillité. A défaut nous n'hésiterons pas à quitter notre beau village. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage**Observation n°233****4 février 2024**

Florence

77330 Tournan-en-Brie

« Les nuisances sonores provoquées par ces avions sont des agressions jours et nuit à la tranquillité choisie et payée lors de l'achat de notre maison en 2015. Nous sommes contre ces vols aériens qui perturbent notre quotidien et sont une menace à la valeur de notre bien immobilier et à notre santé sans aucune contre-partie financière ou dédommagement quelconque. Notre santé, la préservation de notre environnement (notamment de la faune et de la flore) et du peu de patrimoine que nous avons est une priorité qui ne peut être réalisée si ces avions passent à proximité de notre commune. Nous sommes donc contre ces survols et nous vous demandons de les faire cesser. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage**Observation n°234****4 février 2024**

MARTINEZ Gérald

77220 Favières

« Nous avons aménagé à Favières en famille ; ce village rural entouré d'une nature préservée nous a vraiment séduit, nous pensions avoir trouvé dans ce coin de Brie le calme et la tranquillité tant espéré !! Malheureusement, nous avons vite déchanté, en effet, nous n'avons pas été informé de l'existence d'un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) et nous avons découvert à nos dépends que notre propriété, située 26 rue de la Brie était directement impactée par des nuisances relatives au bruit d'infrastructure terrestre par l'axe départemental n° 10 de la ville de Tournan en Brie, Favières, Lagny, Marne La Vallée, Disney. Le bruit routier est donc déjà particulièrement présent et perceptible sur tout notre territoire de vie et les propositions d'actions proposées pour une réelle efficacité acoustique et de sécurité sont insuffisantes (pose d'un feu pédagogique). A cela, on nous annonce lors de l'enquête publique du 10 janvier 2024 à Favières qu'un nombre conséquent d'avions risquent de passer au-dessus de nos têtes dans un futur très proche, suite au projet de mise en œuvre des procédures de descentes continue face à l'Ouest de l'aéroport ParisOrly. Le dossier d'enquête publique est assez technique et relève d'un domaine

relativement complexe et singulier, n'étant pas un expert dans ce domaine ! Il livre une succession détaillée de relevés et données, de plus, le contenu du dossier avec les figures cartographiques demande de réels efforts de compréhension (d'autant qu'un problème d'échelle a été soulevé). D'autre part, la fiabilité des données fournies au niveau des études ont fait l'objet de critiques et même si la DGAC représentée par Monsieur LE FOLL, se veut rassurante cela ne facilite pas un discernement de la part des riverains impactés, quant à la vraie nature du survol des avions et du bruit généré. Aussi, Je voudrais avoir des réponses précises sur des inquiétudes légitimes, pas ou peu abordés dans le dossier d'enquête publique : connaître concrètement l'évolution de ma propre situation au regard de ce projet et notamment sur la prise en compte du cumul des nuisances sonores terrestres et avions (Il est regrettable que le décompte de la population impactée (avant-après) n'ait pas été clair, pollution sonore/santé, urbanisme/dépréciation immobilière. Les nuisances sonores et la mise en place d'une mesure permanente de bruit est une vraie préoccupation et un sujet très sensible pour tous, de plus ; modifier un couloir aérien de cette importance revient à imposer une servitude grevant plus lourdement une partie de la commune. Je tiens de plus, à signaler que nous avons constaté une gêne sonore significative et récurrente depuis l'été 2023 ; il est regrettable que le public n'ait pas été suffisamment informé du projet en amont et qu'il ait fallu le lancement de l'enquête publique pour découvrir véritablement ce projet. Je considère que l'on doit s'efforcer de rechercher le meilleur compromis en évitant les zones urbanisées jusque-là plus ou moins épargnées et que des dispositions soient prises afin de privilégier le glissement de ces procédures en dehors du bourg en survolant des secteurs non ou peu urbanisés de notre commune (forêts et bois); dans ce cadre le déplacement serait tout à fait pertinent et globalement favorable pour la population Faviéroise et la municipalité en matière d'urbanisme. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°235

4 février 2024

PIONNIE Gwen

77220 Favières

« Il faudrait que les avions passent au-dessus des forêts et bois et non au-dessus des habitations. A ce jour le nombre d'avions passant au-dessus de Favières/La Route augmente et leur passage est de plus en plus bas (on voit même le nom de la compagnie et le numéro de l'avion). On sait que cela ne va pas aller en diminuant et la nuisance sonore deviendra constante si on accepte ce projet. D'autant que l'on sait tous que les vents d'ouest sont prédominants en France, que le développement commercial et touristique s'intensifie. Le nombre de décibel devrait diminuer mais pas vraiment significativement pour le commun des mortels surtout si le trafic est constant. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°236**4 février 2024****Liberty Bell****77135 Pontcarré**

« A ma grande surprise, j'ai appris par les réseaux l'existence d'un projet portant sur le nouveau tour de piste en descente Ouest de Paris-Orly. Je dois d'abord vous interpellier sur le manque d'information et de communication quant à ce projet et tout particulièrement sur la commune de Pontcarré (77135). (Aucune information sur le site de la mairie, sur le Facebook de la mairie ainsi qu'aux vœux du maire...) Ce silence anormal pousse plusieurs administrés à se poser certaines questions... Quant au projet, je m'étonne que le couloir aérien passe exclusivement au-dessus d'une zone boisée protégée et jusque-là assez préservée ? A l'heure d'aujourd'hui où la question écologique s'impose comme valeur inaliénable dans le débat public, je ne comprends pas pourquoi cette problématique ne vise pas au contraire à protéger ladite zone forestière ??? De plus, pourquoi le plan de vol ne s'effectue pas au-dessus du 94 et 91 où les gens ont acheté en connaissance de cause et impacter ainsi les habitants du 77 qui se sont éloignés afin de se préserver de ce type de nuisances ??? Pourquoi effectuer un 180 degrés aussi important au-dessus du 77 ? Est-ce que les associations environnementales ont été sondées afin d'élaborer et encadrer ce projet ? De ce fait, si ce plan de vol est effectif, les habitants de Pontcarré subiront davantage de nuisances en raison de l'intensification du du trafic... Quelles compensations financières vont être envisagées pour compenser le préjudice portant sur les nuisances en elle-même et sur la dépréciation immobilière et la pollution que cela risque d'engendrer ? Prendrez-vous en charge intégralement les travaux d'aménagements et isolation (fenêtres, portes....) comme cela a été fait dans le Nord du 77 comme sur les communes de Longperrier, Monthyon...??? De plus, l'étude de projet ne mentionne pas clairement le trafic actuel (le nombre exact) et le nombre escompté et l'augmentation réelle que cela va entraîner... Le nombre de survol par minutes.... Aucune donnée exacte ! Pour résumé, personnellement, j'ai choisi de m'installer dans le secteur pour bénéficier d'un cadre de vie que votre projet impactera tant psychologiquement que financièrement. Je m'oppose évidemment à ce projet et saisirai les différentes associations afin préserver mes intérêts. Je vous laisse mes coordonnées si besoin. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage**Observation n°237****4 février 2024****MELISSE Yves****77220 Favières**

« La descente en pente douce est une bonne chose. Par contre pourquoi concentrer les trajectoires d'approche sur le point de convergence WEP02 ? Si cela est impérativement nécessaire, il conviendrait de déplacer le point de convergence WEP02 plus au nord afin d'éviter de passer au-dessus des 2% de zones habitées de Favières et que la trajectoire passe au nord au-dessus des zones boisées. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°238**4 février 2024**

LAGREE Nelly

77135 Pontcarré

« Je suis résidente à Pontcarré et j'ai appris par le voisinage d'une enquête publique. Je suis étonnée de constater qu'il n'y a pas de communication sur le site de ma commune ni sur le réseau Facebook. Nous sommes dans l'air du dématérialisation et ces supports sont très utilisés par les habitants de Pontcarré. Je souhaite transmettre mon avis sur le projet et je suis contre. J'ai acheté dans ce village justement pour la tranquillité et le bien-être. Je ne souhaite pas y voir, ni entendre constamment des avions, ni sentir le carburant. En espérant que mon message soit pris en compte. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage**Observation n°239****4 février 2024**

VASSEUR Michel

77220 Favières

« J'ai pris connaissance du projet de mise en œuvre des procédures de descente en configuration face à l'ouest sur l'aéroport de Paris-Orly (PBN to ILS) dans le cadre de l'arrêté inter préfectoral N°2023/85/DCSE/BPE/SERV du 29 novembre 2023. Ce projet entraîne la concentration de l'ensemble des vols en provenance du sud par ODILO et MOLBA au-dessus de la commune de Favières.

Ces vols étaient, auparavant, répartis sur de nombreuses communes du Sud-Est de Paris. Or ce projet ne prend pas en compte la spécificité de notre commune. Favières est une commune de 2826 ha, dont uniquement 2 % de la surface est habitée, les 98 % restants sont principalement couverts de forêt. La population est répartie entre deux entités : le bourg de Favières et le hameau de « La Route des Grès », ces deux zones habitées sont séparées par 4 km de forêt. Dans la proposition faite par la DGAC la majorité des vols passeront au-dessus des habitations du bourg alors qu'aujourd'hui l'application « Vitrail » montre que peu d'avions survolent ces mêmes habitations. La proposition de survol de la commune de Favières ne prend pas suffisamment en compte les 98 % de zone non habitée. Le couloir de 4 Km de large, entre le bourg et le hameau doit être la trajectoire à privilégier. Nous demandons à la DGAC de modifier la position des points de convergence WEP02 et WEP03 de manière à éviter les zones habitées et à faire passer les trajectoires dans le couloir au-dessus de la forêt : • WEP02 vers le Nord • WEP03 vers le Nord-Est pour rester dans l'axe de la piste 25 d'Orly. Il faut tenir compte que le passage du WEP02 se fera en flight-by, ce qui automatiquement rapprochera les trajectoires des zones habitées du bourg. Le déplacement de ces WP n'entraînera pas d'augmentation significative du temps de vol des aéronefs, tout « en optimisant les trajectoires pour survoler le moins de résidents possible » (Source bilan de la concertation 2.3.1). Ces nouvelles trajectoires n'impacteront pas les communes limitrophes. La précision de navigation dans cette zone devrait être de 1NM. Quels sont les procédures mises en place par la DGAC pour faire respecter le RNP1, ainsi que les altitudes minimums de survols de ces zones ? En descente continue, les aéronefs devraient être en configuration lisse et ralenti vol, or la trajectoire verticale dépend la finesse de l'avion. En virage au-dessus du WP02 et en fonction de la finesse de l'aéronef, une augmentation de poussée sera

certainement nécessaire pour maintenir un plan de descente constant. La variation de poussée liée au maintien de la trajectoire ainsi que la fréquence des vols au-dessus des habitations va s'amplifier principalement sur le bourg et générer un bruit permanent. Les données de la DGAC mentionnent 221 405 mouvements avions en 2019 dont 70 % face à l'ouest soit environ 425 vols/jour entre 6h00 et 23h30. Compte tenu des éléments évoqués ci-dessus, je ne suis pas favorable à ce projet en l'état tel que présenté par la DGAC. Je demande à la Commission d'Enquête, dans l'intérêt général de tous, de faire annuler ce projet ou de demander à la DGAC de revoir son étude pour éviter le survol des habitations comme Favières. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°240	4 février 2024
VASSEUR Chantal	77220 Favières
DOUBLON de l'observation n°239	

Observation n°241	4 février 2024
NAIT David	77220 Favières

« Notre famille vient de s'installer à Favières, village de 1200 habitants, pour profiter de la nature et du calme. Nous sommes contre le projet de modification de survol qui va occasionner un changement considérable et inacceptable de nos conditions de vie et de notre tranquillité. Nous n'avons pas fait le choix d'habiter aux portes d'un aéroport ! Ce projet ne doit pas se faire aux détriments de la population. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°242	4 février 2024
BEAUDOIN Gérard	77330 Ozoir-la-Ferrière

« Résidant au Nord de la commune sous l'axe d'atterrissage, je suis directement concerné et impacté par le projet de descente continue ou douce présenté dans ce Dossier d'Enquête Publique. Au cours de la réunion publique du 15 Janvier dernier à Ozoir certaines questions posées et observations faites par l'AOCNA sont restées sans réponses à ce jour de la part de la DGAC. Du fait de la plus grande concentration des vols au-dessus du Nord-Ouest de la ville, la solution proposée n'apportera a priori aucune amélioration pour cette zone. Les 70% de vols annoncés comme concernés par cette procédure laissent présager dans le meilleur des cas 30% de vols avec palier sans aucune précision sur leur position et leur altitude : 1000 pieds, soit 900 mètres d'altitude (780 mètres de hauteur en tenant compte de l'altitude d'Ozoir). Pour l'oxyde

d'azote il est écrit page 35 que l'impact est réel jusqu'à 1000 pieds soit l'altitude sur cette zone-là plus impactée de la ville, donc aucune amélioration, voire une détérioration par rapport à l'existant, aucune assurance sur la diminution du nombre de vols ..., sauf à augmenter la durée de couvre- feu demandée Je donne donc un avis défavorable à l'enquête telle que présentée actuellement. J'adhère pleinement à la proposition faite par l'AOCNA d'étude d'un contournement légèrement plus au Nord de la ville et souhaite une réponse à toutes les questions posées par celle-ci. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°243		4 février 2024
CHAUMONT Baptiste	49, rue du Marronnier DOUBLON de l'observation n°239	77220 Favières
Observation n°244		4 février 2024
CHAUMONT Régine	49, rue du Marronnier DOUBLON de l'observation n°239	77220 Favières
Observation n°245		4 février 2024
MARTINEZ Dominique et Philippe		77330 Ozoir-la-Ferrière

« Nous habitons Ozoir-la-Ferrière (77330) depuis 2003. En 21 ans, nombre croissant d'avions qui ne respectent ni les paliers (de plus en plus bas), ni le couvre-feu de minuit à 6 heures du matin. Votre projet de procédure de descente continue ne sera absolument pas respectée par les pilotes de compagnies low-cost de plus en plus nombreuses. La baisse de bruit de 2db ne sera absolument pas significative, et aura pour conséquence des passages encore plus bas et une augmentation des mouvements journaliers. Augmentation de la pollution de notre environnement : toits, murs et volets des maisons noircis par le kérosène, qualité de l'air vicié, problèmes de sommeil dus au bruit, alors qu'Ozoir-la-Ferrière est encore à la campagne. Pour quelles raisons les balises d'alignement ne sont-elles pas déplacées côté forêt, ce qui est réclamé depuis de nombreuses années ? Pourquoi serions-nous seuls à subir tous ces désagréments, ? Pourquoi n'y aurait-il pas de rotation entre les différentes villes pour éviter que nous ayons à longueur d'années à subir ces nuisances qui affectent nos vies ? »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°246**4 février 2024**

TOLODE Sylvie

77220 Favières

« Il apparaît au vu des éléments qui ont été présentés dans le cadre de ce projet, que l'application en l'état n'est pas recevable. Il existe une alternative pour limiter l'impact négatif du projet descente continue " : déplacer le point de guidage WEP02 vers le Nord, Nord-est (zone de forêts et cultures) pour éviter le bourg de FAVIERES. Alternative somme toute logique, du fait de la configuration de notre commune dont la zone habitée représente environ 2% de la surface totale de la commune. Il est de la responsabilité de la DGAC d'étudier cette solution pour limiter les pollutions au niveau de notre commune. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage**Observation n°247****4 février 2024**

LEMPEREUR Igor

77220 Favières

« Bonjour, Installé à Favières depuis 6 ans, nous sommes venus dans ce village pour la tranquillité et profiter de notre jardin. Ce projet va à l'encontre de notre projet de vie et à l'encontre de tous les Faviérois. Je ne comprends pas ce trajet qui pourrait être dévié plus au nord afin d'éviter encore plus les nuisances sur les habitants. Aucune compensation ne pourra remédier aux nuisances que vous voulez nous faire subir. De plus nous n'avons aucun moyen de déménager car la valeur des maisons est déjà en train de descendre et avec les prêts qui augmentent il est impossible de déménager sans perte. Le passage des avions prévu dans votre projet va donc influencer sur notre vie et notre état de santé car vous n'êtes pas sans savoir que le bruit a un impact sur l'état de santé et peut parfois mener au geste ultime.... Même votre étude indique que l'on va subir des impacts et que les nuisances seront concentrées au-dessus de notre village, qui peut sortir un tel projet et en être conscient ? Je ne comprends pas qu'un tel projet peut avoir vu le jour, qui a pu faire un tel tracé et sacrifier les habitants d'un village ? A terme (sans date) 30% des avions seront encore dans un mode de guidage actuel qui va encore plus créer d'impact de nuisance. De plus le taux de 70% (sans parler des conditions météo) ne sera pas atteint dès le début et surtout sans date d'objectif. A combien de pourcentage seront nous dès le début de votre projet ? 10%, 25% ? Sachant, que le flux des avions ne va pas aller en diminuant au fur et à mesure des années la vie à Favières va être un enfer et que seul un petit pourcentage des avions sont équipés Je suis donc contre ce projet en l'état et attend une nouvelle étude passant au Nord du bourg de Favières. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°248**4 février 2024**

BAZIN Stéphanie

77220 Ozoir-la Ferrière

« Habitante d'Ozoir depuis plus de 40 ans, je constate d'années en années l'augmentation de la nuisance aérienne sur la ville. D'une part, le flux d'avions qui initialement était sur Roissy-en-Brie et sur Ozoir a été tout regroupé sur Ozoir. Et maintenant avec cette nouvelle procédure, on augmente encore le nombre d'avions au-dessus de notre ville. Et cela dans quel intérêt ? pour une diminution de consommation de carburant ! très bien pour la planète, mais à aucun moment l'aspect humain n'a été pris en compte ! Les nouvelles modalités doivent être dans une logique de "gagnant - gagnant" pour tous les partis. Nous ne sommes pas contre les avions, mais nous estimons que des solutions peuvent être trouvées. Nous sommes entourés de champs et forêts ! depuis des années, nous demandons le contournement de la ville sur la partie boisée qui se trouve au Nord. Certains avions y passent déjà, pourquoi ne pas faire passer tous les avions ? L'altitude des avions : nous constatons que l'altitude des avions au-dessus d'Ozoir. Peut-être très différente d'une compagnie à une autre. Pourquoi ? Est-ce que les altitudes autorisées sont bien respectées ? Nous demandons que le palier ne se fasse pas au-dessus d'Ozoir. Si non, comment nous garantir le bon respect des paliers ? Nous demandons aussi que le couvre-feu soit respecté et qu'il n'y ait aucune dérogation. Nous demandons aussi la limitation des avions gros porteurs. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage**Observation n°249****4 février 2024**

Aiajj

77220 Favières

DOUBLON de l'observation n°239

Observation n°250**4 février 2024**

CATHELIN Sylviane

13, rue d'Hermières

77220 Favières

« Les procédures de descente continue semblent globalement une bonne chose pour l'amélioration des impacts environnementaux du trafic aérien. Cependant, les documents présentés montrent que les études ne sont pas complètes et n'envisagent pas certaines améliorations encore possibles. Le rapport met en avant le phénomène de concentration des trajectoires et la réduction des zones soumises aux pics à 62 et 65 dB, notamment au-dessus de la commune de Favières, où je réside. Ces seuils sont élevés. Sur l'échelle de bruit de la DGAC, les bruits gênants sont présentés entre 65 et 70 dB. Etrangement, sur l'échelle de bruit de Bruitparif, <https://www.bruitparif.fr/l-echelle-des-decibels/> à ces niveaux on est plutôt sur un marché animé et une salle de classe bruyante. Et toujours selon Bruitparif, ce sont les niveaux de bruit à proximité des grands axes de circulation de la capitale, cela donne une idée nettement plus

précise des niveaux de bruit à supporter. De plus, en réunion publique à Favières, il a été montré qu'avec le phénomène de concentration, ce sont 182 événements supérieurs à 62 dB qui passeront au-dessus du centre village, contre environ 60 actuellement. Cela représente 1 passage (>62 dB) toutes les 5 min. En y ajoutant les passages à moins de 62 dB, la durée d'approche et la durée d'éloignement de chaque aéronef, le bruit ambiant va nécessairement être élevé. D'ailleurs, étonnamment, il n'y a aucune estimation du bruit ambiant qui sera réellement généré dans la zone de concentration. Les modèles acoustiques existent pour la circulation automobile, ils doivent exister pour le trafic aérien. La DGAC présente ces bruits gênants comme étant du niveau d'une conversation à 2 m. Passer la journée entière avec un niveau de bruit d'une conversation à 2 m, c'est juste insupportable. A cette même réunion publique, les spécialistes de la DGAC confirment que le bruit a un impact reconnu sur la santé. Donc non seulement notre cadre de vie va devenir invivable, mais en plus il va détruire notre santé. C'est vraiment réjouissant ! La trajectoire envisagée est perfectible pour la commune de Favières. Aucun des documents présentés ne tient compte des bassins de population réels. Soit, en première approche il est normal d'avoir une vue générale ; mais après la phase de concertation préalable et les contributions des habitants, une phase d'études plus affinée aurait déjà dû être menée et présentée. Le territoire de Favières est scindé en 2 bassins de population espacés l'un de l'autre, avec une large zone boisée ou de cultures entre les deux. Aussi, un léger décalage des points WEP02 et WEP03 permettrait de faire glisser les trajectoires concentrées au-dessus de la forêt et pas au-dessus du village de Favières, sans pour autant impacter d'autres populations. Le fait de ne pas avoir présenté cette variante dans le dossier d'enquête publique semble indiquer un manque de considération criant pour les populations impactées. « Les chiffres sont issus des données INSEE » nous a-t-on répondu. Sous les aéronefs, il y a des vraies personnes qui vivent, pas des chiffres. De la même façon, le décompte par commune des populations impactées par le bruit est erroné pour Favières. Seul le 1/3 d'habitants (ceux du hameau de La Route) seront favorisés par la nouvelle disposition de descente continue. Ayant maintenant connaissance de la réalité du terrain, les chiffres doivent être corrigés. Les éléments présentés dans le cadre de l'enquête publique ne vont pas au bout de la démarche environnementale. Dans le cadre d'une étude d'impact, la méthode ERC Eviter Réduire Compenser doit s'appliquer. Et dans cet ordre. Eviter : il apparaît possible d'éviter la concentration des trajectoires au-dessus du centre village de Favières, sans pour autant déplacer le problème sur d'autres populations Réduire : si les trajectoires restent celles envisagées, alors il faut proposer des solutions de réduction des impacts : réduction du nombre de passages, n'autoriser que des avions moins bruyants et moins polluants, réduire les horaires etc Compenser : en dernier lieu des mesures de compensation devront être prises. Je pense en premier lieu au remplacement de l'ensemble des fenêtres des maisons impactées par des fenêtres à isolation acoustique. Mais cela ne sera en aucun cas suffisant. L'été nous aurons le choix entre mourir de chaud, fenêtres fermées, ou ne pas dormir à cause du bruit, fenêtres ouvertes. Des systèmes de climatisation sont donc également à prévoir pour assurer le confort d'été perdu. A Favières, nous vivons avec des pavillons avec jardin. Nous ne pourrons plus profiter des espaces extérieurs au calme. Nos biens vont considérablement perdre en valeur foncière à cause du bruit. Cette perte de capital doit être compensée. Je me suis installée il y a bientôt 8 ans à Favières pour être au vert, au frais l'été et au calme. Sensible au bruit, j'ai le sentiment que l'on va me spolier et me forcer à déménager. Comment cela pourrait-il être compensé ? »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°251

4 février 2024

MILIC Sandrine 10, chemin de la Belle Epine

77220 Favières

« J'ai acheté un terrain de 18000 m2 il y a deux ans, exempt de couloir aérien, conformément à l'acte notarial. Les avions ne sont pas autorisés à passer ici et vous voulez tout concentrer au-dessus de chez moi, nord du bourg ! J'ai monté un projet très couteux en accord avec la nature et avec de nombreux visiteurs attendus, ce projet était d'offrir à tous un havre de paix, un espace de communion avec la nature ! Outre le bruit des avions ce sont des milliers de particules d'hydrocarbures voir des largages de carburants qui se retrouvent dans mon jardin, sur nos fenêtres, sur les bassins qui sont recouverts d'une huile rose, bleue et grise, mes carpes koi qui étouffent, les arbres les oiseaux qui sont huileux et NOUS HUMAINS qui travaillons dehors du matin jusqu'au soir qui sommes recouverts d'hydrocarbure, tout comme les familles qui viennent prendre un bain de nature ! A ce jour ce serait plus un bain d'hydrocarbure ! Merci de ne plus faire passer ces avions au nord du bourg de Favières afin de **PRESERVEZ NOTRE SANTE** mais préférez un passage au-dessus de la forêt domaniale peu habitée ou au-dessus de l'autoroute afin de limiter au maximum les risques pour la santé des villageois et des visiteurs. Si dans l'acte de vente il avait été indiqué que les avions passeraient, je n'aurais pas acheté. Légalement, je n'ai pas acheté en connaissance de cause puisque c'est une nouveauté, nous imposer cela est une honte et le préjudice causé est immense et inacceptable notamment en matière de santé publique. Merci de revoir le parcours des avions sur des zones non habitées et de sanctionner les largages de carburants qui sont en sus illégaux. Il y a tout autour des zones non habitées. En outre certains avions, qui ne devraient pas passer ici, ne volent qu'à 900M de nous, vérification faites avec un outil dédié, la loi n'est pas respectée ni en matière de délestage, ni en matière d'altitude, merci de passer ailleurs et de faire respecter les lois en vigueur ou nous serons contraints, de nous regrouper en collectif et d'ester en justice pour que la loi soit appliquée. Les avions ne doivent pas passer au-dessus de nos maisons, de nos écoles et de nos jardins ! »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°252

4 février 2024

BAUDOT Patricia

63, Grande Rue

77150 Férolles-Attilly

« Après avoir assisté à la réunion publique à Ozoir-la-Ferrière et avoir consulté le dossier, je trouve les dispositions intéressantes pour ces descentes en continu face à l'ouest, cependant, les populations concernées seront, certes, moindres mais avec des nuisances sonores beaucoup plus fortes. Le bénéfice est-il à la hauteur de ces changements ? un peu d'économie de carburant, mais les études présentées ne sont

pas si probantes. Je pense qu'il faudrait refaire des études d'impact avec mesures du bruit réelles et non supposées chez un panel de citoyens. est-il prévu des indemnités de ces personnes pour faire face à ces nuisances ? »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°253

4 février 2024

LECOUVREUR Renaud

77220 Favières

« La fréquence et la faible hauteur de survole de Favières rend certaines journées invivables en extérieur. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°254

4 février 2024

LEMPEREUR Patricia

77220 Favières

DOUBLON de l'observation n°247

Observation n°255

4 février 2024

SAUPIN David

77220 Favières

*« Madame, Monsieur, Je tiens par la présente à exprimer mes commentaires et préoccupations concernant les récents changements de passages d'avions au-dessus de ma propriété, située chemin de la belle épine 77220. En tant que résident de cette zone, je suis directement affecté par ces modifications et je tiens à faire part de mes observations. Tout d'abord, je souhaite souligner que je comprends l'importance des opérations aériennes et les besoins de l'industrie de l'aviation. Cependant, ces changements auront eu un impact significatif sur la tranquillité et la qualité de vie de notre communauté. Les points que je souhaite aborder sont les suivants 1 ** Sacrifice de la ville de Favières : les choix pris par ce projet ont délibérément choisi de sacrifier le Nord de Favières déjà touché par des survols alors que ces couloirs aériens ne sont stipulés sur les actes de vente, la répartition des avions rendent aujourd'hui ces survols plus supportables, demain les survols seront concentrés au-dessus de ma maison. Un choix incompréhensible car cette concentration aurait pu se situer au-dessus de la forêt domaniale et éviter les habitations. Je suppose que ce choix a été fait pour protéger le château des Rothschild car ça serait la seule habitation touchée 2. **Nuisances Sonores** : Comme le souligne votre dossier d'enquête La concentration d'avions vise très largement Favières, et plus particulièrement le nord à proximité de la mairie. Cette ville réputée pour son calme a été choisie et donc sacrifiée et va voir se concentrer les survols aériens. Rendant impensable toute activité extérieure. 2. **Fréquence et Altitude et impact environnementale ** : La fréquence des vols et l'altitude à laquelle les avions qui survoleront ma zone ont augmenté. Cela affecte non seulement*

notre qualité de vie, mais également la sécurité de notre environnement avec des délestages de carburant déjà existants et qui se concentrent de fait sur ma propriété dont je ne connais pas les réels impacts sur la santé mais les hydrocarbures étant cancérigène, je ne manquerais pas de vous en tenir responsable si ce genre de chose m'arrivait. Vous remettez cela en doute dans votre bilan, je ferai réaliser des constats d'huissier ainsi que des analyses pour attester ces faits 3. ****Impact sur la Valeur Immobilière**** : Je m'inquiète également de l'impact potentiel de ces changements sur la valeur de nos propriétés. Une diminution de la valeur immobilière pourrait avoir des conséquences financières significatives pour les résidents. La réponse que vous apportez dans le bilan du rapport n'est que de langue de bois, oser dire que le doublement des avions n'aura pas une incidence DIRECTE sur la valorisation de mon bien est de la mauvaise fois patenté. Acheteriez-vous une maison avec un survol juste au-dessus toutes les minutes ! En conclusion, je souhaite que ces préoccupations soient sérieusement prises en considération dans l'évaluation des changements de passages d'avions. Je suis prêt à collaborer avec les autorités et les parties prenantes pour trouver des solutions équilibrées qui préservent à la fois les besoins de l'industrie de l'aviation et la qualité de vie des résidents. En outre je n'hésiterai pas à ester en justice et à rejoindre de manière active les collectifs qui ne manqueront pas se créer si ce projet voit le jour. D'une manière générale, les réponses apportées dans votre bilan, tels que la disparition dans les airs des hydrocarbures "par magie" me semble manquer cruellement de bases scientifiques et n'être que de la rhétorique. Je vous remercie de l'attention que vous porterez à ma contribution à cette enquête publique. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°256

4 février 2024

DUPUY Sonia

77220 Favières

« Le survol des avions au-dessus du village est très pénible. En effet, certains jours, le passage des avions est très rapproché et ils volent très bas (on peut reconnaître les compagnies aériennes) avec un bruit insupportable. En plus, la pollution due à leurs passages est importante. Nous avons des traces d'hydrocarbures en suspension sur l'eau de notre mare et des dépôts gras sur les fenêtres. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°257

4 février 2024

MORTEROL Laurent

3 rue du Tilleul Argenté

77220 Favières

« Les prévisions d'augmentation du trafic aérien mondial à court et moyen terme (+20%) vont de facto se répercuter sur nos 2 aéroports franciliens. Ce projet à l'apparence vertueux cumulé à l'évolution du trafic va rapidement transformer les nuisances actuelles subit par la population Faviéroise en seuil d'intolérance généralisé. Quel serait l'impact du déplacement au Nord ou Nord-Est du point WEPO2 dans l'alignement des balises VALPO et WEPO3 ? En l'état, je m'oppose au projet présenté dans le cadre de cette enquête. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°258

4 février 2024

BINARD Joëlle

26 rue des Farinats

77220 Favières

« Il apparait au vu des éléments qui ont été présentés dans le cadre de ce projet, que l'application en l'état n'est pas recevable. Il existe une alternative pour limiter l'impact négatif du projet descente continue " : déplacer le point de guidage WEP02 vers le Nord, Nord-est (forêt Domaniale et cultures) pour éviter le bourg de FAVIERES car c'est un petit village qui est tranquille, sans bruit nuisible, sans pollution et depuis que les avions passent à Favières le matin de bonne heure sommes réveillés, certaines journées en extérieur c'est invivable. Nous avons acheté notre pavillon en 2011 à Favières car c'était paisible et calme. Il faut respecter notre commune qui était tranquille et où il n'y avait pas de pollution des hydrocarbures des avions qui passent maintenant au-dessus de mon pavillon, parfois très bas et où maintenant l'hydrocarbures tombent sur ma maison et dans mon jardin qui avant le vol de vos avions était bio. Alternative somme toute logique, du fait de la configuration de notre commune dont la zone habitée représente environ 2% de la surface totale de la commune. Il est de la responsabilité de la DGAC d'étudier cette solution pour limiter les pollutions au niveau de notre commune et surtout de dévier le parcours vers les forêts et les cultures. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°259

4 février 2024

LOMBARD Sandrine

77330 Ozoir-la-Ferrière

« Certains jours le bruit des avions est insupportable. Je ne vois pas comment ce changement pourrait améliorer cela. L'avion est certes nécessaire mais ne pas pouvoir profiter de son jardin est fort dommageable. Malgré la démonstration du dossier je n'y vois pas de bénéfices à ce changement. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°260

4 février 2024

CHARLES Mathilde

9, rue du clos de la Sautrelle

77220 Favières

« La descente en pente douce est une bonne chose. Par contre pourquoi concentrer les trajectoires d'approche sur le point de convergence WEP02 ? Si cela est impérativement nécessaire, il conviendrait de déplacer le point de convergence WEP02 plus au nord afin d'éviter de passer au-dessus des 2% de zones habitées de Favières et que la trajectoire passe au nord au-dessus des zones boisées. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°261		4 février 2024
ROPTIN Sylvain	9, rue du clos de la sautrelle DOUBLON de l'observation n°260	77220 Favières

Observation n°262		4 février 2024
LE BONZEC Jérôme		77220 Favières

« Dans le dossier de l'enquête, je vois bien l'étendue géographique des approches vers Orly par tous ces avions qui depuis longtemps coupent très court ou très large. Cet étalement à mon avis montre bien que chaque pilote faisait vraiment ce qu'il voulait de sa trajectoire, indépendamment des règles ou des balises. L'avantage du corridor s'il est respecté montrera si oui ou non les pilotes font ce qu'ils veulent. L'inconvénient sera bien de regrouper sur une trajectoire étroite un flux énorme de vols en descente vers Orly. Ce qui me pose problème c'est l'altitude. La carte du dossier ne montre absolument l'étendue en hauteur.

Habitant Favières, je suis bien placé pour savoir que très souvent des avions survolent Favières à TRÈS basse altitude, là encore en toute autonomie. Si le corridor est respecté mais pas les altitudes, si un nombre incroyable d'avion passe à TRÈS TRÈS basse altitude au-dessus du village cela sera une catastrophe !! Comment être sûr que TOUS les avions respecteront les règles ??!... »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°263		4 février 2024
BARDY Jean-Jacques		77220 Favières

« Suite à la lecture de votre dossier, il apparaît que vous nous dites qu'il y aura moins de nuisances, mais dans le même temps vous concentrez tout le trafic sur la commune de Favières où j'habite, entraînant donc une augmentation de trafic qui, même si le bruit n'excède plus 62 décibels, entraînera des nuisances sonores supplémentaires. D'après vos plans, il semble que si vous déplacez votre deuxième point de passage légèrement vers le Nord, le survol toucherait une zone boisée, donc moins habitée. Ceci pourrait peut-être créer moins de nuisances sonores et également environnementales malgré l'augmentation du trafic que vous nous infligez. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°264
4 février 2024

DEOUX Régis

77600 Bussy-Saint-Georges

DOUBLON de l'observation n°46

Observation n°265
4 février 2024

PAUVERT Alain

77220 Favières

« INFO doc consultation : Le nombre de personnes impactées par plus de 25 évènements sonores de plus de 62 dB(A) par jour (indicateur NA62 : 25 évènements) diminuera de 45,7 % INFO réunion générale du 10 Janvier à Favières Actuellement sur le bourg de Favières 69 avions à plus de 62DB passage avec la simulation à 182 avions à plus de 62DB. MES COMMENTAIRES Au vu des horaires d'atterrissage d'Orly, cela va représenter le passage d'un avion à plus de 62DB environ toutes les 6 mns sur le bourg de Favières. Sans compter les autres avions en dessous de 62DB. Car si la pollution sonore est moindre, la pollution visuelle, et surtout la pollution atmosphérique, qui retombe dans nos jardins, vont-elles croître avec cette ultra densification sur Favières. Cela aura pour conséquence sur les jours de vents d'ouest (la grande majorité en Ile de France en été) que nos jardins ne seront plus utilisables (aussi bien pour le bruit que la pollution atmosphérique).

Cela aura aussi d'autres conséquences comme la perte de valeur de nos maisons. Si cette mesure est mise en place les habitants de Favières devront : - Demander une analyse de l'air afin de comprendre les risques pour la santé des habitants avec une telle concentration (Enquête de santé publique) - Lancer une analyse de perte de valeur de leur bien afin de demander des compensations financières du préjudice auprès de l'organisme à l'origine de cette décision et donc responsable des conséquences. - Demander une prise en charge des rénovations des bâtiments pour améliorer l'isolation phonique (comme ce qui est fait lors du passage d'une autoroute) De plus, lors de la réunion publique, la vraie valeur écologique de cette mesure a été souligné comme très faible. Nous nous opposons donc fermement à la mise en place de cette mesure. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observation n°266
4 février 2024

PAUVERT Catherine

77220 Favières

DOUBLON de l'observation n°265

Observation n°267
4 février 2024

PAUVERT Kilian

77220 Favières

DOUBLON de l'observation n°265

Observation n°268**4 février 2024**

DARLE Xavier

77220 Favières

DOUBLON de l'observation n°269

Observation n°269**4 février 2024**

DARLE Annabelle

77220 Favières

« J'ai pris connaissance des éléments du projet de la DGAC de descente en configuration face à l'ouest sur l'aéroport de Paris- Orly et vous fait part ci-après de mes commentaires suite aux incohérences et manquements que j'ai pu relever. Déplacer le point de guidage WEP02 vers le Nord, Nord-est (zone de forêts et cultures) pour éviter le bourg de Favières sans, pour autant, pénaliser le hameau ou d'autres communes. J'attire l'attention de la DGAC sur l'importance d'examiner la particularité de l'implantation du hameau par rapport au bourg. Ces deux zones habitées sont séparées par une importante zone boisée (environ 4 km). « Sachant que les normes pour la conception des procédures de navigation aérienne sont établies au niveau international. Qu'en France, les procédures conçues par la DSNA, puis validées par la Direction de la sécurité de l'Aviation civile (DSAC), visent à minimiser l'impact sur les populations, en optimisant les trajectoires pour survoler le moins de résidents possible. » (Source bilan de la concertation 2.3.1). 1) Nuisances sonores : Elles dépendent en grande partie de l'altitude des avions par rapport au sol, la commune se situe à 113 m d'altitude au-dessus du niveau de la mer. Altitude mentionnée à 1400m (page 14 de la synthèse de la concertation) ce qui induit un survol de la commune à 1300 m. La superficie de la commune est étendue, toutefois les zones habitées, situées principalement au bourg et au hameau de la Route (séparés d'environ 4 km), ne représentent que 2% de la surface de la commune, le reste 98 % de forêts et de cultures. La concentration des trajectoires au-dessus des zones habitées augmentera forcément les nuisances sonores. 2) Fréquence des vols et permanence du bruit La zone de survol actuelle (totalité de la commune) va être réduite, mécaniquement. La fréquence des vols au-dessus des habitations va donc s'amplifier principalement sur le bourg, générant un bruit permanent. Les données de la DGAC mentionnent 221 405 mouvements d'avions en 2019 dont 70% face à l'ouest = 155 000/365 jours = environ 425 vols entre 6h00 et 23h30. 3) Pollution aérienne et effets sur la santé Bien que des précautions aient été prises pour épargner les zones urbanisées, le projet de la DGAC prévoit un survol important au-dessus des habitations de Favières. La concentration de l'ensemble des vols sur une trajectoire réduite, au-dessus des zones d'habitations, augmentent mathématiquement le taux de pollution sur les zones concernées. »

Avis et commentaires du maître d'ouvrage**Observation n°270****5 février 2024**

QUENTIN Christophe

77610 Châtres

« Étant habitant de la Commune de Châtres, et après avoir pris connaissance des tenants et aboutissants de ce projet, je me vois fort étonnée de constater l'impact d'un tel projet. Nous sommes venus nous installer dans un cadre de verdure et tous les aspects de la campagne peut nous signifier et nous apporter, mais aujourd'hui nous

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

voilà face à une situation complexe, décevante et alarmante. Nos biens vont être dévalorisés face à une situation de bruit d'avion qui passera au-dessus de notre village et pas seulement, la pollution y sera mêlée également. Il me semble des solutions peuvent être prises autrement afin de ne pas nuire à notre cadre d'habitation paisible. Nous subissons déjà des désagréments face au passage des avions au-dessus de notre village mais de là à concentrer leur passage me semble inapproprié. Que va devenir notre village ? Prévoyez-vous des indemnisations face à cette grande nuisance aussi bien foncier que psychologique ?

Observation n°271**5 février 2024**

Claude

77610 Châtres

« Natif de la Commune de Châtres, je me suis installé dans cette commune afin de pouvoir profiter des bienfaits de la campagne. Aujourd'hui ce projet va venir dénaturer ce beau petit village où il y fait bon vivre. Nous allons subir les désagréments du bruit des avions, qui est déjà présent, mais qui va s'accroître avec cette centralisation de vols au dessus du village. Nous allons également subir des désagréments face à la dévalorisation de notre bien, la pollution et bien d'autres... Souhaitant vivement que vous preniez conscience de la grande inquiétude que partage les habitants quant au bien être qui risque d'être entravé. »

Observation n°272**5 février 2024**

LY-LAM Man

Av Jacques Cartier

77600 Bussy-Saint-Georges

« Monsieur le commissaire enquêteur, je vous prie de bien vouloir prendre connaissances et en compte mes observations, suite à l'ouverture de l'enquête publique sur la descente continue des vols sur l'aéroport Orly. Absence d'étude d'impact du décalage du couloir aérien au Nord de Favières : La modification des trajectoires aériennes autour de Favières nécessiterait une évaluation approfondie. Ce déplacement pourrait augmenter les nuisances sonores et environnementales dans des zones résidentielles et commerciales en expansion, mettant en péril leur développement futur et leur qualité de vie. Il est selon moi crucial d'analyser les conséquences sur les nouvelles zones d'aménagement concerté (ZAC) afin d'améliorer leur attractivité et de proposer des solutions concrètes pour atténuer l'impact sur les riverains et l'écosystème local. Insuffisance des explications sur les IA et biais induits par la qualité des données : l'utilisation de l'intelligence artificielle (IA) dans l'analyse des données environnementales et sonores doit être transparente et fiable. Les incohérences observées dans les données, notamment concernant les niveaux sonores à BussySaint-Georges, soulèvent des questions sur la validité des études actuelles. Il est impératif de s'assurer que les modèles d'IA utilisés sont bien informés par des données exactes et représentatives, respectant les normes internationales comme celles de l'OMS. Absence d'étude d'impact économique et financier : Les répercussions économiques du projet, telles que la dévaluation immobilière et la diminution de l'attractivité pour les entreprises, pourraient avoir des effets dévastateurs sur la communauté locale. Une étude d'impact économique détaillée est nécessaire pour comprendre pleinement ces conséquences et pour

élaborer des stratégies de compensation pour les résidents et les entreprises affectés, afin de soutenir l'économie locale et de préserver les emplois. Rejet des recommandations sur le sommeil : Respecter les directives de l'OMS sur le sommeil réparateur est fondamental pour la santé publique. Les niveaux de bruit nocturnes doivent être contrôlés pour garantir un environnement propice au repos, avec des mesures de contrôle et des sanctions renforcées pour assurer le respect des normes sonores. Cela comprend l'application stricte des périodes de couvre-feu et la mise en œuvre de solutions techniques pour réduire le bruit. Rejet des recommandations sur la vie diurne : Les niveaux de bruit diurnes actuels dépassent les recommandations de l'OMS, mettant en risque la santé et le bien-être des communautés affectées. Une réévaluation des seuils de bruit acceptables et l'adoption de mesures correctives sont nécessaires pour aligner les pratiques sur les normes internationales de santé publique, afin de protéger les populations. Absence d'étude d'impact des flux d'atterrissages et de décollages : Les pratiques opérationnelles des avions, comme l'ouverture précoce des trains d'atterrissage, ont un impact significatif sur le bruit au sol. Une analyse détaillée des procédures de vol et des altitudes de survol peut aider à identifier des stratégies pour minimiser ces nuisances. Il est également essentiel de reconsidérer les quotas de mouvements aériens pour limiter la concentration des flux d'atterrissages et de décollages, en accord avec les réglementations existantes. Absence d'étude d'impact sur la santé publique et la qualité de vie : L'impact du bruit et de la pollution sur la santé publique et la qualité de vie nécessite une attention particulière. Des mesures préventives, telles que l'amélioration de l'isolation acoustique des bâtiments et un soutien financier aux communautés pour l'adaptation des infrastructures, sont essentielles pour atténuer les effets négatifs. En outre, une compensation adéquate pour les résidents affectés par le bruit et la pollution doit être envisagée pour préserver le bien-être et la santé des communautés locales. »

Observation n°273	5 février 2024
--------------------------	-----------------------

EBERHARDT Jean et Monique

25, Rue des Farinats

77220 Favières

« Nous habitons le bourg de Favières. Suite à une réunion organisée à Favières, nous avons compris que nous allions avoir en moyenne 200 avions qui passeront au-dessus de nos maisons et jardins, ce qui est énorme par rapport à aujourd'hui. Nous allons être très gênés par le bruit constant occasionné. Avez-vous prévu un budget pour des travaux d'insonorisation ? Vous parlez d'une réduction de pollution, mais nous, la pollution sera concentrée sur notre tête. Vous allez créer des nuisances énormes dans un village pour faire une économie non significative de 5 T de CO2 par an. Nous savons que nos biens immobiliers vont perdre beaucoup de leur valeur. Avez-vous prévu une compensation financière ? Nous sommes également conscients que les altitudes de passage ne sont déjà pas respectées aujourd'hui. Qu'en sera-t-il par la suite ? Nous avons noté que si la trajectoire des avions était décalée d'un seul kilomètre, les avions passeraient audessus des bois et des champs, sans nuisance pour les Favierois. Alors grand merci de bien vouloir revoir le tracé du couloir aérien en ce sens. »

ROULON David

77600 Bussy-Saint-Georges

« Je suis habitant de Bussy St Georges et j'ai plusieurs remarques concernant ce projet : Décalage du couloir aérien au Nord de Favières : le déplacement du couloir aérien au-dessus de Favières pourrait avoir des conséquences significatives sur les zones résidentielles et les zones d'aménagement concerté (ZAC) situées au nord de cette commune. Ces zones, caractérisées par leur densité croissante et leur développement, pourraient se voir affectées par une augmentation du bruit et une détérioration de la qualité de vie, mettant en péril leur attractivité et leur développement futur. Une étude d'impact approfondie devrait évaluer ces effets, prendre en compte les préoccupations des résidents et proposer des mesures d'atténuation adaptées pour préserver la qualité de vie et le développement durable de ces quartiers. Impact économique et financier : Les conséquences économiques et financières d'un projet d'une telle envergure ne peuvent être négligées. La dévaluation potentielle des propriétés immobilières, la diminution de l'attractivité pour les entreprises, pouvant entraîner une fuite des clients et une érosion du tissu économique local, doivent être prises en compte. Des mesures compensatoires pour les particuliers et les entreprises affectés sont essentielles pour maintenir la cohésion sociale et économique. De plus, il est important de considérer l'impact sur les finances publiques des collectivités locales, déjà souvent sous pression. Impact des flux d'atterrissages et de décollages : La gestion des flux aériens, en particulier l'ouverture précoce des trains d'atterrissage, influence significativement le bruit généré par les avions. Une étude spécifique sur l'impact sonore et les altitudes de survol pourrait contribuer à élaborer des stratégies pour réduire les nuisances. La limitation du nombre de mouvements aériens à 200 000 rotations annuelles, conformément au décret de 1994, pourrait également atténuer les effets négatifs. Utilisation des Intelligences Artificielles et biais des données : La transparence concernant l'usage des technologies d'intelligence artificielle (IA) est cruciale, notamment en raison de leur influence sur les décisions affectant la vie publique. Les incohérences dans les données, telles que celles relevées dans les tableaux concernant Bussy-Saint-Georges, ainsi que les controverses sur les mesures acoustiques, nécessitent une attention particulière. Ces mesures devraient adhérer aux normes de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), qui recommande des seuils de bruit n'excédant pas 55 dB(A) le jour et 40 dB(A) la nuit. Une évaluation rigoureuse des données et des méthodologies employées est indispensable pour assurer l'objectivité et la fiabilité des conclusions tirées par les IA. Recommandations sur le sommeil : Le respect des recommandations de l'OMS pour un sommeil réparateur est primordial. Assurer un environnement nocturne ne dépassant pas 40 dB(A) permettrait de garantir les conditions nécessaires à un repos adéquat. Le respect strict d'un couvre-feu, appuyé par des contrôles efficaces et des sanctions dissuasives, est une mesure essentielle pour protéger la santé publique. Niveaux de bruit diurnes : Les seuils de bruit recommandés par l'OMS pour la journée sont de 45 dB(A) pour un environnement sain et de 55 dB(A) comme limite critique pour la santé. Il est impératif de réévaluer les niveaux sonores actuels, souvent bien supérieurs, pour aligner les pratiques sur ces recommandations et ainsi minimiser l'impact sanitaire sur la population. Impact sur la santé publique et la qualité de vie : La pollution sonore et celle de l'air (particules fines) ont des répercussions directes sur la santé et le bien-être des populations. Il est crucial de mettre en œuvre des politiques publiques efficaces pour réduire ces impacts, notamment par l'isolation acoustique des bâtiments publics et le renforcement des indemnisations

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

pour les particuliers affectés. Ces mesures doivent être conçues de manière à ne pas imposer un fardeau financier supplémentaire aux contribuables. »

Observation n°275	5 février 2024
--------------------------	-----------------------

BENFICHOUH Fatia

77330 Ozoir-la-Ferrière

« Je réside dans le secteur Poirier à Ozoir La Ferrière et notre commune est déjà très impactée par le survol des avions à destination d'Orly. Alors que nous subissons de nombreuses nuisances liées à ce trafic, je m'oppose à ce nouveau projet car il engendrerait encore plus de nuisances, à la fois sonores mais aussi et surtout des nuisances écologiques et sanitaires. En effet, les nombreux dépôts de particules dans ce secteur sont très importants et impactent de manière négative nos maisons, nos jardins et surtout la santé des personnes. Les nuisances sonores actuelles sont déjà source de perturbations dans nos vies, maman d'un enfant hypersensible, la vie en extérieur doit être gérée en conséquence. Et pourtant, à priori il suffirait de déplacer de quelques centaines de mètres plus au Nord, en privilégiant un tracé entre Ozoir La Ferrière et Roissy en Brie survolant les champs, ceci limiterait les impacts nocifs notamment sur la santé des citoyens. J'espère que vous tiendrez compte de nos remarques afin d'étudier un nouveau tracé plus responsable. »

Observation n°276	5 février 2024
--------------------------	-----------------------

PEDEFLOUS Justine

77600 Bussy-Saint-Georges

« Concernant l'absence d'étude d'impact du décalage du couloir aérien au Nord de Favières, il est crucial d'évaluer minutieusement les répercussions potentielles d'un tel déplacement. La redéfinition des trajets aériens pourrait entraîner une concentration des nuisances sonores et de pollution sur des secteurs actuellement en pleine expansion, tels que les zones d'aménagement concerté (ZAC) mentionnées. Ces secteurs risquent de voir leur développement et leur attractivité compromise par une augmentation de la pollution sonore et atmosphérique, nuisant à la qualité de vie des résidents et à la valeur immobilière des biens situés dans ces zones. Il est donc impératif d'effectuer une évaluation complète des impacts environnementaux, sociaux et économiques avant toute décision. »

Observation n°277	5 février 2024
--------------------------	-----------------------

PEDEFLOUS Justine

77600 Bussy-Saint-Georges

DOUBLON de l'observation n°276

Observation n°278	5 février 2024
--------------------------	-----------------------

PEDEFLOUS Justine

77600 Bussy-Saint-Georges

DOUBLON de l'observation n°276

Observation n°279**5 février 2024***KENY Japel**77610 Châtres*

« Je ne suis pas d'accord sur la concentration du passage des avions au-dessus du bourg de Favières. Étant donné que les habitations représentent 2% de la superficie de Favières et 98% sont des forêts et champs. Il est donc possible de déplacer le point de guidage WEP02 à 1km vers le Nord, Nord-est (zone forêts et cultures) pour éviter le bourg de Favières. La concentration des vols va augmenter la pollution et les nuisances sonores sur le bourg de Favières alors qu'il est possible de l'éviter. J'espère que la voix des Faviérois sera entendue ! »

Observation n°280**5 février 2024***PEDEFLOUS Justine**77600 Bussy-Saint-Georges**DOUBLON de l'observation n°276***Observation n°281****5 février 2024***PEDEFLOUS Justine**77600 Bussy-Saint-Georges**DOUBLON de l'observation n°276***Observation n°282****5 février 2024***PEDEFLOUS Justine**77600 Bussy-Saint-Georges**DOUBLON de l'observation n°276***Observation n°283****5 février 2024***PEDEFLOUS Justine**77600 Bussy-Saint-Georges**DOUBLON de l'observation n°276***Observation n°284****5 février 2024***BORDIER Chantal**77150 Férolles-Attilly*

« Je vis dans la commune de Férolles-Attilly et j'émetts un avis défavorable au projet dans sa définition actuelle en raison du bilan des conséquences désastreuses sur les populations affectées par leur survol. »

Observation n°285**5 février 2024***AMADO Florence**77220 Favières*

« N'es- il pas possible de décaler un peu le couloir aérien afin que les avions circulent moins au-dessus du village mais plus au-dessus de la forêt ? Ne serait-ce que de 500 mètres ? »

Observation n°286**5 février 2024**

MELASS Linda

77680 Roissy-en Brie

« La descente en pente douce à généraliser est un point positif et prévoir des avions qui volent plus hauts aussi. En revanche, pourquoi concentrer les trajectoires d'approche sur une seule zone. Cela concentre la pollution et l'injustice. Par ailleurs, il faut prévoir un vrai temps de concertation qui concerne toutes les villes impactées. Ce projet n'a pas été suffisamment diffusé auprès des habitants concernés à Roissy-en-Brie. La communication n'a pas été à la hauteur des enjeux !

Observation n°287**5 février 2024**

MORNON Jean-Paul, ancien maire

8, rue du Moncet

77220 Favières

« Dans le but de minimiser l'impact du survol pour les populations et de minimiser les distances parcourues, le projet actuel apparaît comme positif dans son ensemble. Cependant, je souhaite suggérer une légère modification du tracé pour ce qui concerne la commune de Favières. Il est en effet prévu un parcours rectiligne entre les points WEP02 et WEP03 qui a l'inconvénient de survoler l'immédiat du bourg de Favières, alors qu'une courbe plus harmonieuse (arc de cercle et point rouge indiqué sur la figure jointe) située au-dessus de la forêt entre le bourg de Favières au sud et le hameau de La Route à environ 5 km au nord permettrait de réduire davantage les nuisances pour le bourg de Favières. Ceci ne paraît pas négligeable compte tenu du doublement du trafic à proximité immédiate du bourg (339 vols par jour contre 159 actuellement), soit grossièrement sur une période de 16h (6h à 22h) environ 20 survols par heure. Vous indiquez, page 18, de 15 à 32 vols par heure, ce qui donnerait un vol environ toutes les trois minutes, donc un bruit sensiblement continu. Il est évident que le choix et la définition des points WEP0 dépend aussi d'instances internationales. Cependant, dans le contexte d'un tel projet sur le long terme, il me semble raisonnable que les considérations locales soient prises en compte. Aussi, serait-il possible d'ajouter un point WEP0 supplémentaire entre WEP02 et WEP03, tel le point rouge indiqué sur la figure jointe ? Je vous remercie par avance pour votre attention. »

Observation n°288**5 février 2024**

DADOU Francis chargé de mission Air Région Ile-de-France

75000 Paris



Conseil régional

La Présidente

Paris, le 05 FEV. 2024

Dossier suivi par : Francis DAYDOU
Tél : 01 53.85.79.88

Réf : CR/PARTE/DE/CAE/FD/N°D24-CRIDF-000278

MONSIEUR MANUEL GUILLAMO
PRESIDENT DE LA COMMISSION
D'ENQUÊTE
ENQUÊTE PUBLIQUE ORLY
MAIRIE DE FAVIERES
5 RUE DE LA BRIE
77220 FAVIERES

Objet : Projet de mise en œuvre de procédures de descente continue pour l'aéroport de Paris Orly, configuration face à l'ouest

Monsieur le Président,

La mise en place de la procédure de descente continue (ou descente « douce ») pour l'aéroport d'Orly, est attendue avec impatience de la part de nombreux riverains afin de réduire les nuisances sonores dont ils souffrent. Par ailleurs, les gains d'émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre qui en sont attendus sont d'intérêt général.

J'attire votre attention sur l'importance des nouvelles trajectoires qui seront retenues in fine par la direction générale de l'aviation civile (DGAC), organisme porteur du projet, afin de s'assurer que celles-ci apportent de véritables améliorations, en termes de réduction des nuisances sonores pour tous les franciliens concernés. A cette fin, il me semble indispensable que les décisions pour mettre en œuvre cette procédure se fassent en associant très largement les riverains et leurs représentants (collectivités et associations notamment), dans un esprit de concertation.

Il est essentiel de déployer des moyens de mesure afin d'évaluer de manière objective et indépendante les évolutions en termes de bruit et de s'assurer que les améliorations attendues seront effectives.

A ce sujet, je tiens à rappeler le soutien financier que la Région apporte à Bruitparif. Cet observatoire permet de documenter et de mesurer les niveaux sonores en Île-de-France. Dans cette perspective, Bruitparif pourra objectiver ces niveaux sonores avant et après ces

Conseil régional
2, rue Simone Veil - 93400 SAINT-OUEN
Tél : 01 53 85 53 85 - Fax : 01 53 85 53 89
www.iledefrance.fr

REPUBLIQUE FRANÇAISE



Conseil régional

changements de trajectoires. A cet effet, nous avons voté des subventions supplémentaires afin que Bruitparif puisse s'équiper de nouveaux appareils pour mesurer finement le bruit aérien sur les deux principales plateformes aériennes franciliennes et suivre son évolution au regard des pratiques aéronautiques.

La lutte contre les nuisances sonores est un sujet qui nécessite la mobilisation de tous les acteurs. Même si le législateur n'a pas confié à la Région de compétence en la matière, je vous confirme mon engagement à continuer d'être force de proposition pour améliorer le bien-être et la santé des nombreux Franciliens qui souffrent de cette nuisance.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma très haute considération.

Pro C. V. A. S.

Valérie Pecresse

Valérie PECRESSE

Copie : Damien CAZE, Directeur général de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC),
50, rue Henry Farman – 75015 PARIS CEDEX 1

Conseil régional
2, rue Simone Veil – 93400 SAINT-DENIS
Tel : 01 53 85 53 85 – Fax : 01 53 85 53 89
www.iledefrance.fr

REPUBLIQUE FRANÇAISE

18.12.21

Observation n°289**5 février 2024**

SONREL Catherine

77600 Bussy-Saint-Georges

« L'étude proposée n'apporte pas d'explications claires sur l'impact et les nuisances de décalage du couloir sur la commune de Bussy fortement urbanisé et déjà très impacté par des vols de plus réguliers. En termes de pollution sonore et atmosphérique sur la modification l'étude n'est pas satisfaisante. »

Observation n°290**5 février 2024**

VELASCO Nathalie

8 rue Massenet

77330 Ozoir-la-Ferrière

« Je suis en désaccord sur le fait d'avoir plus de nuisance sonore. »

Observation n°291**5 février 2024**

MATEOS Pétra

18, av de la Fontaine

77330 Ozoir-la-Ferrière

« Bonjour Je ne suis pas d'accord pour le survol des avions nous sommes déjà impactés par les nuisances sonores. »

Observation n°292**5 février 2024**

Patrick

77220 Favières

« Bonjour, Dans le projet de descente continue, la DGAC nous présente une descente rectiligne en douceur d'un point de guidage jusqu'à l'atterrissage (style planeur). Néanmoins nous constatons qu'après le point de guidage WEP02 les avions amorcent un virage pour rejoindre le WEP03. Il semble impossible de ne pas remettre les moteurs en route pour négocier ce virage au-dessus de notre village de FAVIERES. De plus, il est certain que par la concentration des trajectoires nous allons subir d'énormes nuisances sonores. Les informations communiquées par la DGAC sont mensongères et inexactes, nous constatons beaucoup d'aberrations et d'incohérences. Je suis opposé à ce projet en l'état. Il faut absolument le changer. »

Observation n°293**5 février 2024**

MATEOS Alexandre

47, rue du Marronnier

77220 Favières

« Bonjour, Je ne suis pas contre la descente en pente douce. Par contre, que toutes les trajectoires soient concentrées sur le point de convergence WEP02 provoquent de nombreuses nuisances sur la commune de Favières. Pourquoi ne pas déplacer le point WEP02 plus au nord, pour les trajectoires soient au-dessus de zone boisées au lieu de zone habitées. »

Observation n°294**5 février 2024**

LAUNAY Nathalie

77220 Favières

« Je viens vers afin d'attirer votre attention sur la demande faite à la DGAC de déplacer le point de guidage WEP02 vers le Nord, Nord-est ce qui permettrait d'éviter Favières (le bourg) et de survoler plutôt la zone de forêts. Cette déviation permettrait au village de diminuer les nuances sonores (prévu par le projet initial), et la pollution que ces vols engendreraient. »

Observation n°295**5 février 2024**

DAVIS Marielle

77220 Favières

« Après avoir parcouru le projet dans son ensemble (un document somme toute assez technique pour les habitants lambdas), il en ressort que des avantages globaux existent. Cependant en ce qui concerne les habitants de certaines communes dont Favières où j'ai ma résidence principale, le phénomène s'inverse, puisque pour arriver aux avantages positifs globaux, il faut concentrer les passages sur un couloir plus étroit, malheureusement en plein au-dessus de Favières. en conséquence, l'impact sonore, ne sera plus diminué mais bien augmenté à des niveaux très inconfortables, d'autant que le nombre des passages sera augmenté (plus petit couloir, plus grande densité de passage concentré chez nous). Outre la conséquence sonore, par vol (plus bas plus fort) et aussi par le nombre de vols augmentés, la pollution se répandant sur Favières sera aussi augmentée. J'ai la chance d'avoir un grand jardin dont je profite les deux tiers de l'année, où j'y fait des réunions de famille, où j'y ai planté un potager, où les enfants courent. Ce n'est pas pour avoir ce nouvel inconvénient s'installer. L'impact sera considérable sur la santé (stress du au bruit, maladie dû à la pollution). Ce n'est pas juste de faire subir cela aux habitants de Favières et une compensation devrait être envisagée. Qu'a t'il été prévu à cet égard ? Cela ne manquera pas de compter dans la balance aussi dans l'optique d'une revente, ce projet aura un impact négatif sur la valeur de la maison. Encore ici, qu'a t'il été envisagé en matière de compensation ? On ne peut considérer ce projet que dans sa globalité, il faut regarder les communes les plus impactées et considérer des solutions quand aux impacts négatifs pour les habitants. Nous attendons des réponses. »

Observation n°296**5 février 2024**

DAUPHINOT Frédérique

97 rue Louis Victor Dortée

77220 Favières

:-

« Résidents du hameau, il existe aujourd'hui une véritable nuisance due au survol des avions, notamment sur les week-ends et les jours de fort trafic, avec des survols à très basse altitude, donc très sonores et au-delà de 23h. A ce sujet je ne comprends pas pourquoi ils sont tolérés. J'ai rencontré un des enquêteurs et j'en retiens que les documents présentés au public ne sont que le fruit d'une modélisation, en d'autres termes de la théorie statistique. Je veux bien entendre que vos prévisions sont basées

sur 60% du temps (60% de vent d'ouest), quid des 40% restants. Aussi sur le papier le hameau de la route devrait subir moins de nuisance (moins de vols à plus de 65 décibels) en l'état du projet tel qu'il est explicité. Mais j'en conclus également que cette théorie devra pour valider correctement la nuisance réelle et non théorique passer par des relevés de mesures sonores quant le projet aura été mis en place ; pour cela je demande des relevés réels de nuisances sonores soit mis en place, dès le début de l'application de ce projet (printemps 2025). Par ailleurs je comprends également que les demandes de modifications de trajets demandés par le bourg de Favières ou les habitants du nord d'Ozoir soit légitimes. Mais quelles seront les incidences d'un changement de trajet pour satisfaire ces demandes, notamment pour le hameau de la Route (Favières). Selon les mesures réelles sonores, je demande une mise en place d'indemnisation pour répondre à la perte de valeur de nos biens immobiliers, et des mesures d'aide à l'insonorisation des habitations, tout en sachant que dans cette zone rurale il est impossible d'isoler phonétiquement un extérieur, un jardin. Ne plus bénéficier d'un extérieur calme sans nuisance sonore due aux avions est une réelle perte de qualité de vie et de valeur immobilière. »

Observation n°297**5 février 2024****BOURGOIN Sylvie**

63, Rue Louis Victor Dortée

77220 Favières

:-

« Nous avons constaté depuis un an une augmentation du trafic aérien sur le hameau de Favières en brie. La nuisance sonore est déjà importante ! Qu'est-il prévu pour l'isolation phonique (vitrage, toiture) ? Ces nuisances vont impacter la valeur immobilière de nos biens. Combien allons-nous perdre ? Qui va nous dédommager ?

Observation n°298**5 février 2024**

WRIGHT Julie

77600 Bussy-Saint-Georges

« Ce déplacement risque d'accentuer les nuisances sonores et la pollution dans des zones déjà en plein développement, menaçant la qualité de vie des résidents et l'attractivité de ces nouveaux quartiers. Il est donc essentiel de réaliser une étude d'impact complète pour évaluer les répercussions sur la densité résidentielle, le développement économique et l'environnement naturel de ces zones. »

Observation n°299**5 février 2024**

WRIGHT Julie

77600 Bussy-Saint-Georges

DOUBLON de l'observation n°298

Observation n°300**5 février 2024**

WRIGHT Julie

77600 Bussy-Saint-Georges

DOUBLON de l'observation n°298

Observation n°301**5 février 2024***WRIGHT Julie**77600 Bussy-Saint-Georges**DOUBLON de l'observation n°298***Observation n°302****5 février 2024***DOLOIRE Patrick**77220 Favières*

« Je constate avec beaucoup de regrets que le survol de notre village par les avions du matin jusqu'au soir, tous les jours nuit gravement à notre tranquillité, au caractère très calme et tranquille du village. Le pire c'est qu'il y'a des solutions très simples pour éviter ce vacarme, merci d'y réfléchir. »

Observation n°303**5 février 2024***WRIGHT Julie**77600 Bussy-Saint-Georges**DOUBLON de l'observation n°298***Observation n°304****5 février 2024***WRIGHT Julie**77600 Bussy-Saint-Georges**DOUBLON de l'observation n°298***Observation n°305****5 février 2024***WRIGHT Julie**77600 Bussy-Saint-Georges**DOUBLON de l'observation n°298***Observation n°306****5 février 2024***DOLOIRE Valérie**77220 Favières**DOUBLON de l'observation n°302***Observation n°307****5 février 2024***HELMSTETTER Jimmy**77600 Bussy-Saint-Georges*

« Nos petits avions de l'aérodrome nous polluent déjà en tout point avec l'autoroute. Nous voilà que les gros veulent aussi en faire de même. Arrêter ce projet ignoble ! Le gouvernement est incapable de faire des vraies lois ou de respecter l'environnement. Beaucoup d'oiseaux migrateurs passent dans nos villes ! Une étude a été réalisé à ce sujet ? Trop de choses négatives à citer d'ailleurs... »

Observation n°308	5 février 2024
--------------------------	-----------------------

ONESTAS Olivier

77600 Bussy-Saint-Georges

« L'étude de l'impact sonore des opérations d'atterrissage et de décollage, notamment l'ouverture précoce des trains d'atterrissage, est fondamentale. La clarification des procédures et des altitudes de survol contribuerait à minimiser les nuisances. Une révision du nombre maximal de mouvements aériens, conformément au décret de 1994, pourrait également atténuer les impacts sur les riverains. »

Observation n°309	5 février 2024
--------------------------	-----------------------

HELMSTETTER Jimmy

77600 Bussy-Saint-Georges

DOUBLON de l'observation n°307

Observation n°310	5 février 2024
--------------------------	-----------------------

JEGOU Milchèle

15, rue des Farinats

77220 Favières

« Je suis contre le passage des avions au-dessus du village de Favières. Les habitants représentent 2 % de la superficie du village alors que les forêts et champs sont de 98 %. Ne serait-il pas judicieux de déplacer le point de guidage WEP02 au Nord sur les zones forêts et cultures. En plus de la nuisance sonore il y a aussi les résidus d'hydrocarbures qui polluent nos jardins. J'espère que nos seront entendues. »

Observation n°311	5 février 2024
--------------------------	-----------------------

PAUVERT Florian

77220 Favières

DOUBLON de l'observation n°265

Observation n°312	5 février 2024
--------------------------	-----------------------

SABASTIA Catherine

77600 Bussy-Saint-Georges

« Il est impératif d'analyser les conséquences du déplacement du couloir aérien. Cette modification pourrait accroître les nuisances sonores et environnementales sur des secteurs déjà densément peuplés et en plein développement. Les zones affectées, telles que les ZAC Le Parc du Bel Air, ZAC du Sycomore, ZAC de la Rucherie, et ZAC de Villages Nature, pourraient voir leur attractivité et leur qualité de vie considérablement réduites, nuisant à leur développement futur. »

Observation n°313	5 février 2024
--------------------------	-----------------------

SABASTIA Catherine

77600 Bussy-Saint-Georges

DOUBLON de l'observation n°312

Observation n°314	5 février 2024
SABASTIA Catherine	77600 Bussy-Saint-Georges
<i>DOUBLON de l'observation n°312</i>	
Observation n°315	5 février 2024
SABASTIA Catherine	77600 Bussy-Saint-Georges
<i>DOUBLON de l'observation n°312</i>	
Observation n°316	5 février 2024
SABASTIA Catherine	77600 Bussy-Saint-Georges
<i>DOUBLON de l'observation n°312</i>	
Observation n°317	5 février 2024
SABASTIA Catherine	77600 Bussy-Saint-Georges
<i>DOUBLON de l'observation n°312</i>	
Observation n°318	5 février 2024
SABASTIA Catherine	77600 Bussy-Saint-Georges
<i>DOUBLON de l'observation n°312</i>	
Observation n°319	5 février 2024
AUBRY Martine	94150 La Queue-en Brie
« Très favorable à l'impact écologique puisqu'il vise à réduire les tonnes de CO2 sur une année (telle qu'elle est estimée dans ce dossier) :- Dommage que ce ne soit pas plus clair en matière d'oxyde de carbone dans les documents Cf: Les impacts des oxydes d'azote (NOx) sont évalués jusqu'à 3 000 ft (900 mètres) car au-delà, ces émissions se dispersent et n'affectent pas significativement la qualité de l'air local- Je resterai vigilante quant à la réalisation en terme de NON-Impact du nombre de vols et du bruit (au cours des 5 ans à venir) sur ma commune en conservant le dossier transmis dans lequel figurent les organismes qui le conduisent .- Je regrette de n'avoir trouver aucune information quant aux conséquences -en cas de mise en œuvre de ces changements et propositions -sur le parcours de avions lorsque les conditions météo ou de nettoyage des pistes modifient les trajectoires des vols comme cela est si souvent le cas l'été notamment. Cette projection aurait pu être faite sur la base de l'activité ces dernières années. »	
Observation n°320	6 février 2024
MARTINEZ Aurélie	77220 Favières
<i>DOUBLON de l'observation n°234</i>	

Observation 321**6 février 2024**

MICHAU Philippe

77600 Bussy-Saint-Georges

« Très favorable Monsieur/Madame le Commissaire-enquêteur, Par la présente, je tiens à exprimer mon avis négatif concernant le dossier d'enquête publique portant sur la mise en œuvre des procédures de descente continue en configuration face à l'ouest sur l'aéroport de Paris-Orly. Malgré l'importance de ce projet, plusieurs lacunes et points de préoccupation majeurs demeurent non résolus dans le dossier présenté. Absence d'étude d'impact du décalage du couloir aérien au Nord de Favières : Cette omission est préoccupante car elle ne permet pas d'évaluer les conséquences potentielles de cette modification sur les populations locales en termes de nuisances sonores et environnementales. Insuffisance des explications sur les IA et biais induits par la qualité des données : Les explications fournies dans le dossier ne sont pas satisfaisantes quant aux implications des systèmes d'intelligence artificielle utilisés, notamment en ce qui concerne la qualité des données et les biais éventuellement induits. Une clarification est nécessaire pour garantir la transparence et la fiabilité des résultats. Absence d'étude d'impact économique et financier : Le dossier ne fournit pas d'évaluation complète des répercussions économiques et financières de la mise en œuvre de ces procédures, ce qui est essentiel pour évaluer l'ensemble des implications du projet. Rejet des recommandations sur le sommeil : Le fait que certaines recommandations concernant l'impact sur le sommeil des populations riveraines aient été rejetées sans justification claire est préoccupant et laisse planer des doutes quant à la prise en compte réelle des enjeux de santé publique. Rejet des recommandations sur la vie diurne : De même, le rejet de recommandations relatives à l'impact sur la vie diurne des habitants mérite une explication approfondie afin de garantir que tous les aspects de la qualité de vie sont pris en compte. Absence d'étude d'impact des flux d'atterrissages et de décollages : L'absence d'une évaluation complète des conséquences des flux d'atterrissages et de décollages sur l'environnement et les populations locales est une lacune majeure dans le dossier. Absence d'étude d'impact sur la santé publique et la qualité de vie : Enfin, l'absence d'une étude d'impact exhaustive sur la santé publique et la qualité de vie des riverains est une lacune regrettable qui compromet la prise de décision éclairée. En conclusion, je considère que le dossier présenté est insuffisant pour permettre une évaluation adéquate des impacts potentiels de la mise en œuvre des procédures de descente continue sur l'aéroport de Paris-Orly. Je vous demande donc de prendre en considération ces points lors de l'examen du projet. »

Observation 322**6 février 2024**

FARIA Thierry

77135 Pontcarré

« Je souhaite dans un premier temps faire part d'un manque d'information de la part de la commune de Pontcarré, un sujet aussi important relayé au strict minimum (à croire qu'il faut cacher l'existence de cette enquête). 2.2.5. Vue d'ensemble des trajectoires La Figure 23 présente une vue d'ensemble des trajectoires du projet, avec l'indication des altitudes minimales aux différents Waypoints. Dans le secteur WEP01 et WEP02, la réduction sonore pourra aller jusqu'à -4 dB(A) dans le cas de certaines arrivées MOLBA effectuant un palier à 3 000 ft avant interception de l'ILS. Les gains

sonores les plus élevés correspondent à une comparaison avec les avions en palier avant d'intercepter l'ILS à 3 000 ft. Ces estimations de gain sonore ont été effectuées avec les données mesurées lors des évaluations sur trafic réel PBN to ILS à CDG en début d'année 2021. »

Observation n°323		6 février 2024
FARIA Thierry	DOUBLON de l'observation n°322	77135 Pontcarré

Observation n°324		6 février 2024
FARIA Thierry	DOUBLON de l'observation n°322	77135 Pontcarré

Observation 325		6 février 2024
MICHAUX Valéry	20 rue des Patios	77600 Bussy-Saint-Georges

« Le déplacement proposé du couloir aérien au nord de Favières soulève des préoccupations majeures quant à son impact sur les zones résidentielles et commerciales en développement. La redirection de ces voies aériennes pourrait augmenter les nuisances sonores et environnementales sur les zones d'aménagement concerté (ZAC) telles que Le Parc du Bel Air, du Sycomore, de la Rucherie et de Villages Nature. Il est crucial d'évaluer ces impacts pour éviter une dégradation de la qualité de vie et du cadre de vie dans ces régions. »

Observation n°326		6 février 2024
MICHAUX Valéry	20 rue des Patios	77600 Bussy-Saint-Georges
	DOUBLON de l'observation n°325	

Observation n°327		6 février 2024
MICHAUX Valéry	20 rue des Patios	77600 Bussy-Saint-Georges
	DOUBLON de l'observation n°325	

Observation n°328		6 février 2024
MICHAUX Valéry	20 rue des Patios	77600 Bussy-Saint-Georges
	DOUBLON de l'observation n°325	

Observation n°329**6 février 2024**

MICHAUX Valéry

20 rue des Patios

77600 Bussy-Saint-Georges

DOUBLON de l'observation n°325

Observation 330**POUR****6 février 2024**

GROUPE G.A.R.E.

95390 Saint-Prix



Saint-Prix, le 4 février 2024

Mise en place de la descente continue en configuration face à l'ouest à Orly

Avis du groupe G.A.R.E

Le groupe G.A.R.E (Groupement Associations Roissy Environnement) est constitué d'associations de défense des riverains et d'associations d'environnement, siégeant à la Commission Consultative de l'Environnement de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle.

Contexte :

Pour rappel, le projet de généralisation de la descente continue ou descente douce est un engagement d'Elisabeth Borne, Ministre des Transports, pris pour l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle à l'issue des Assises du Transport Aérien en mars 2019, avec une mise en place promise pour fin 2023.

Dès le lancement de ce projet il y a 5 ans, la DSNA a mis en place un groupe sur le projet de réalisation en relation directe avec le Comité Permanent de la CCE de Roissy. Très vite un planning du projet a été établi et un suivi de l'avancement mis en place en réunion trimestriel du Comité Permanent et semestriel de la CCE.

Les différentes étapes de ce planning ont été réalisées avec succès, tant sur le plan technique que sur celui de la sécurité aérienne. Des essais en réel tout à fait satisfaisants en configuration face à l'ouest se sont déroulés au 1er semestre 2022 et la Direction de la sécurité aérienne a donné son accord sur cette nouvelle procédure d'atterrissage sur Roissy en juillet 2022.

Les étapes suivantes de concertation et d'enquête publique n'ont pas été réalisées pour des raisons de niveau des logiciels du contrôle aérien et de l'obstacle des Jeux Olympiques. Le Ministre des Transports Clément Beaune décidait alors de faire un test en réel à Orly avec la mise en place de la descente continue en configuration face à l'ouest, pour laquelle l'enquête publique se termine le 6 février 2024.

Les avantages de la mise en place de trajectoires d'approche en « descente douce » :

- Réduire la pollution sonore subie par les riverains survolés actuellement par des trajectoires avec des paliers bruyants à 900, 1200 ou 1500 m. Les nouvelles trajectoires devraient réduire fortement le bruit car elles sont organisées à partir de 3000 mètres, moteur au ralenti et sans palier pour rejoindre au niveau de l'ILS la même pente de descente finale existante,

Groupe G.A.R.E [Groupement Associations Roissy Environnement]
Associations de défense des riverains et de l'environnement, membres du Comité Permanent de la CCE de Roissy CDG
BP 10002 - 95390 SAINT-PRIX - 01 39 899 199 // contact@advocnar.fr

- Réduire la pollution de l'air, car les avions descendent moteur au ralenti, donc beaucoup moins de gaz d'échappement nocifs,
- Réduire la consommation de carburant pour les compagnies aériennes,
- Meilleur confort pour les passagers, meilleure sécurité

Une mesure qui doit s'insérer dans un plan de réduction de la pollution sonore bénéficiant à tous les riverains :

L'information sur les résultats attendus en termes de réduction de bruit doit être donnée de façon transparente pour toutes les populations survolées notamment celles concernées par une concentration des vols.

L'attente des populations relative à la procédure d'approche en « descente douce » étant la réduction de la pollution sonore, celle-ci doit concerner tous les citoyens y compris ceux survolés par une concentration des vols qu'ils soient éloignés ou proches de l'aéroport. Ces derniers devront profiter de mesures d'accompagnement spécifiques, notamment d'isolation phonique élargie à l'extérieur de la limite du PGS définie par le niveau Lden 55. Une telle mesure devra également être mise en œuvre pour tous les riverains en situation particulière d'exposition au bruit.

Afin que chaque citoyen bénéficie d'un gain en termes de réduction de la pollution sonore, il est impératif que cette procédure soit accompagnée de la mise en œuvre progressive de mesures plus générales comme la réduction du trafic, la suppression des avions bruyants via des arrêtés d'interdiction, le renouvellement accéléré des flottes. En effet les riverains situés sous la descente finale actuelle n'auront aucun bénéfice à attendre de la descente douce alors qu'ils sont les plus impactés en niveau de bruit et en nombre de mouvements d'avions.

Une mesure bénéfique concernant la réduction de la pollution de l'air et des émissions de gaz à effet de serre :

Non seulement la descente douce devra apporter un grand soulagement en termes de bruit aux riverains les plus nombreux et les plus éloignées des pistes situées en amont de l'axe ILS mais devra apporter à tous les riverains situés en amont ou sous l'ILS une forte réduction de la pollution de l'air responsable comme le bruit de graves problèmes de santé publique. La réduction de consommation de kérosène permettra également une modeste diminution des émissions de CO₂.

Avis du groupe G.A.R.E :

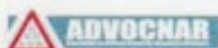
Le Groupe G.A.R.E rend un avis favorable à la mise en place de la descente continue en configuration face à l'ouest à Orly, sous réserve :

- De la mise en place simultanée des mesures d'accompagnement qui s'imposent sous les zones de concentration des vols, en particulier une isolation phonique élargie,
- De la mise en œuvre progressive de mesures plus générales comme la réduction du trafic, la suppression des avions bruyants via des arrêtés d'interdiction, le renouvellement accéléré des flottes.

Le groupe G.A.R.E demande la reprise dès maintenant des travaux concernant la descente douce (ou descente continue) à Roissy-Charles de Gaulle. Si les Jeux Olympiques de 2024 sont un obstacle temporaire à sa mise en place d'ici l'été 2024, cela n'empêche pas de faire le nécessaire pour une mise en place fin 2024. En conséquence nous demandons un calendrier des dernières étapes sur 2024 : concertation, enquête publique, mise en place effective de la procédure de descente continue généralisée H24.

Les associations signataires :

ADVOCNAR



ENVIRONNEMENT
93



CSNA



FNE
ILE-DE-FRANCE



SOS VALLÉE DE
MONTMORENCY



FNE
SEINE-ET-MARNE



LES AMIS DE LA
TERRE VAL D'OISE



FNE
VAL-D'OISE



AREC



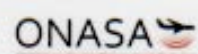
MNLE 93
ET NORD-EST
PARISIEN



CIRENA



ONASA



COLLECTIF
NON AU T4



ROSO



DIRAP



Observation 331

6 février 2024

AUBERT Thérèse

77220 Favières

« Habitante de Favières depuis de très nombreuses années (+70 ans), j'ai vu au fil des années la transformation d'un petit village de campagne vers une ville intégrée au Grand Paris, c'est la vie, et elle restait très agréable jusqu'au moment du test de descente douce. Aujourd'hui il y a déjà plus d'avions qui passent au-dessus de ma tête mais de surcroît ils génèrent beaucoup plus de nuisances sonores au moment de la réduction de la puissance des réacteurs et de pollution avec cette petite poussière grise qui se dépose partout. De plus, il semblerait que beaucoup d'avions ne respectent pas l'attitude de passage au-dessus de nos têtes. Quel impact à long terme cela va-t-il avoir sur la santé des Faviérois ? Quel impact sur l'apprentissage des petits Faviérois à l'école ? Vous avez pour objectif d'optimiser les trajectoires pour survoler le moins de résidents possible donc de centraliser toutes les nuisances sur le plus petit nombre. Le transport aérien, industrie extrêmement polluante, est ouverte à tous, mais les nuisances devraient être concentrées. Alors, que faite vous de notre devise républicaine LIBERTE EGALITE FRATERNITE ? Les Faviérois méritent un traitement équitable de répartition des nuisances. Pour ce faire vous avez une solution simple et peu onéreuse, déplacer le point de guidage WEP02 au-dessus des champs et des forêts afin de créer votre couloir aérien sur des zones non construites aujourd'hui. Donc, en l'état, ce projet est inacceptable compte tenu de toutes les nuisances qu'il va générer. »

Observation 332**6 février 2024**

BESSARD Christine

77600 Bussy-saint-Georges

« Absence d'étude d'impact du décalage du couloir aérien au Nord de Favières : La modification de la trajectoire aérienne au-dessus de Favières sans une analyse complète de ses répercussions soulève des préoccupations significatives. Ce changement pourrait augmenter les nuisances sonores et environnementales dans des zones déjà densément peuplées et en pleine expansion urbaine, affectant directement la qualité de vie des résidents et le développement durable de nouveaux quartiers. »

Observation n°333**6 février 2024**

BESSARD Christine

77600 Bussy-saint-Georges

DOUBLON de l'observation n°332

Observation n°334**6 février 2024**

BESSARD Christine

77600 Bussy-saint-Georges

DOUBLON de l'observation n°332

Observation n°335**6 février 2024**

BESSARD Christine

77600 Bussy-saint-Georges

DOUBLON de l'observation n°332

Observation n°336	6 février 2024
--------------------------	-----------------------

BESSARD Christine 77600 Bussy-saint-Georges
DOUBLON de l'observation n°332

Observation n°337	6 février 2024
--------------------------	-----------------------

BESSARD Christine 77600 Bussy-saint-Georges
DOUBLON de l'observation n°332

Observation n°338	6 février 2024
--------------------------	-----------------------

BESSARD Christine 77600 Bussy-saint-Georges
DOUBLON de l'observation n°332

Observation 339	6 février 2024
------------------------	-----------------------

PATU Daniel Maire 77220 Favières

« Je comprends les objectifs de diminution du nombre d'habitants subissant les nuisances liées au trafic aérien (bruit et pollution). Je déplore que l'ensemble des trajectoires futures survoleront le bourg de la commune de FAVIERES avec pour conséquence une augmentation des nuisances sonores. Le regroupement des trajectoires conduira à une augmentation du nombre d'avions à l'aplomb du bourg et compte tenu du faible intervalle entre eux il y aura une permanence de bruit à niveau variable. Le bruit de l'arrivée d'un avion remplaçant le bruit du précédent avant que celui-ci ne s'entende plus. Je demande donc le déplacement de la trajectoire pour qu'elle passe au-dessus d'une zone moins urbanisée (Champs et forêt). L'impossibilité de cette évolution devra être expliquée. Chaque diminution des dB est bonne à prendre ! Je demande d'étudier l'augmentation de la hauteur du survol au-dessus du bourg. Dans l'hypothèse où aucune modification ne serait apportée sur les critères ci-dessus, la mise en place d'aide financière à l'amélioration de l'insonorisation des logements devra être proposée. Pour ce qui est de la tranquillité des Week End à l'extérieur, seule une réduction du trafic et la mise en place de couvre-feu (le soir et ou à certaines heures du WE) pourrait améliorer la situation. Je vous remercie pour la prise en compte de ces demandes et suggestions. »

Observation 340	6 février 2024
------------------------	-----------------------

WITTMAYER Bruno Association Ensemble pour Ozoir 77330 Ozoir-la-Ferrière

« Principales observations : 1. La descente continue est accompagnée d'un changement de largeur du couloir qui, en se rétrécissant, entraîne une concentration du passage des avions sur les communes survolées. Ceci a pour conséquence d'augmenter les nuisances sur les populations concernées : a. Par une augmentation des passages, b. Une augmentation du bruit subit par jour, c. Une accentuation de la pollution de l'air, d. Un impact sur la santé lié au bruit et à la pollution de l'air, e. Une baisse du patrimoine immobilier et de l'attractivité économique. 2. Au Nord de la ville
Décision n° E 23000088C/ 77 du 3 octobre 2023 Enquête publique : projet « PBN to ILS » à Paris Orly-Ouest.

d'Ozoir la Ferrière, le couloir devrait éviter le survol des zones habitées en se repositionnant sur les parties boisées qui représentent un couloir naturel, 3. Les éléments communiqués ne permettent pas de garantir le respect des conditions de vol : a. La hauteur minimale (et non l'altitude) du vol de l'aéronef au-dessus du territoire, b. La position de sortie des trains d'atterrissage, c. La non-utilisation intempestive de la « reverse », d. La rigueur dans le suivi de la trajectoire (sous l'autorité des contrôleurs aériens), e. La période de survol de nuit (couvre-feu aérien). 4. Les dispositifs de surveillance et le niveau des pénalités : a. Les conditions de vols ne sont actuellement pas systématiquement respectées, b. Il est donc nécessaire de renforcer les dispositifs de contrôle : i. Des trajectoires, ii. De l'altitude au droit de chaque ville, iii. Du respect des conditions de descentes, iv. Des limites dérogatoires, v. Des vols de nuit (respect des horaires), vi. Des niveaux de bruit pour chaque commune, vii. Des niveaux de pollution. c. Une fois les dispositifs de contrôle en place, l'exploitation des résultats permettrait de pénaliser les contrevenants en fonction du niveau de nuisances occasionnées selon un barème de pénalités financières prédéfini. »

Observation 341**6 février 2024**

SAM Patricia

Av Marie Curie

77600 Bussy-Saint-Georges

« Cette nouvelle configuration va entraîner une augmentation des nuisances sonores et de la pollution pour les zones résidentielles ainsi que pour les zones en pleine expansion comme la ZAC du parc Bel-Air, du Sycomore, de la Rucherie et du Village Nature. D'où une réduction de l'attractivité dans ces zones de développement, et une réduction de la qualité de vie dans les zones résidentielles avec baisse de la valeur des biens immobilier. »

Observation 342**6 février 2024**

RIVIER Guy

77150 Ferolles-Attilly

« Habitant le nord de la commune de Férolles-Attilly nous sommes régulièrement survolés par des avions atterrissant face à l'est. Il s'avère que la présente enquête publique n'a considéré que les atterrissages d'une seule journée alors qu'il aurait fallu mener une enquête d'un plus longue durée, et non se contenter d'une journée type pour un traçage plus exacte des trajectoires. Je n'ai pas trouvé de compensation prévue pour les habitants impactés plus directement par le projet. Je participe à la motion consistant à déclarer le couvre-feu à partir de 20 heures 30 jusqu'à 6 heures, ainsi qu'à la réduction à 200.000 du nombre de mouvements. »

Observation 343**6 février 2024**

DOMINGUEZ Nicole

9 bis place Bésoul

77220 Favières

« Pour faire suite à la réunion publique du 10 janvier 2024, résidente depuis plus de 60 ans sur la commune de Favières 77220, j'ai remarqué, bien avant ce projet, en temps normal et lors des périodes estivales, les nuisances sonores, surtout en soirée, des survols à raison parfois de 2' un avion passe, suivi de peu par un autre. Nous allons donc "profiter" comme les habitants jouxtant les aéroports, de ces passages un peu

plus bas, sans compter bien sûr l'impact pollution en ces temps où nous entendons parler des efforts et des moyens à fournir au niveau écologie. Il faut penser aussi à la valeur des habitations et des terrains qui va chuter sur cette commune comme d'autres communes, proches de Favières, qui s'inquiètent également de ce projet. Par ces considérations je m'oppose à ce projet et vous demande d'y surseoir. »

Observation 344

6 février 2024

CC du Val BRIARD

77610 Les Chappelles-Bourbon



**VAL
BRIARD**
Ma Communauté de Communes

Les Chappelles-Bourbon, le 2 février 2024

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).

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

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 : Châtres, Les Chappelles-Bourbon, Neufmoutiers-en-Brie, Favières, La Houssaye-en-Brie, Marles-en-Brie et Fontenay-Trésigny.

Les communes de Châtres, Favières, Les Chappelles-Bourbon et Neufmoutiers-en-Brie le sont encore davantage car les points GPS que devront suivre les avions sont situés sur celles-ci.

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.

Nous ne pensons pas pouvoir faire modifier les points GPS cependant nous soutenons la commune de Favières qui souhaiterait un passage plus au nord des avions pour éviter autant que possible le survol du bourg.

Les communes de Châtres et Les Chappelles-Bourbon seront également fortement impactées 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.

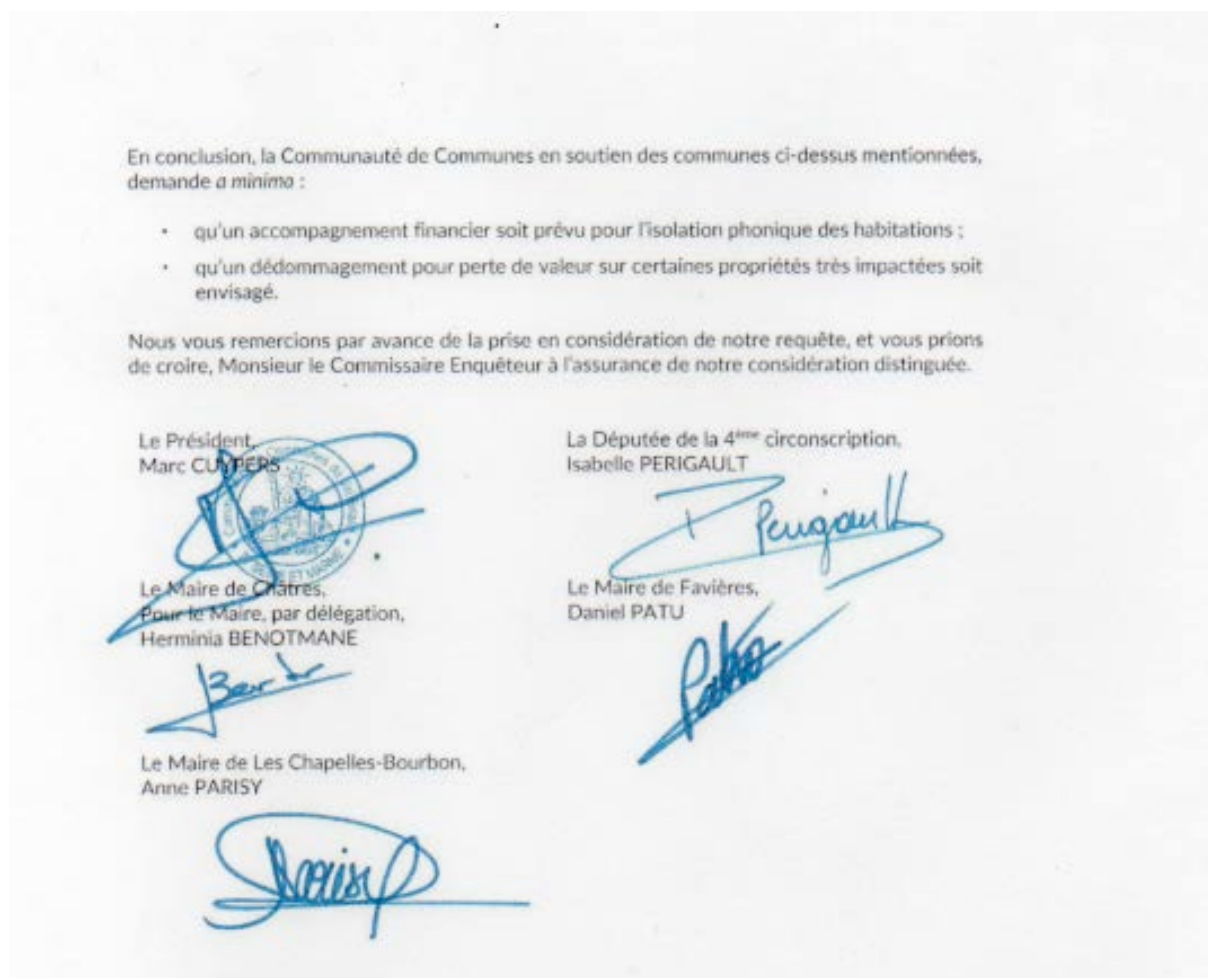
Nous constatons qu'aucun volet du dossier ne prévoit de dispositions pour atténuer les nuisances sonores. Les logements vont être impactés puisque le bruit va s'intensifier, au risque d'être quasi continu.

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

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

Siège administratif :
 Pierre-Jean BARBAUX
 2, rue des Vieilles Chapelles
 77610 Les Chappelles-Bourbon
 Tél : 01 64 51 33 26
 Facebook : @valbriard
www.valbriard.fr

Établissement Public de Coopération Intercommunale
 Communauté de Communes du Val Briard
 Berny-Villert • Châtres • Courpalay • Courtenot • Crèvecœur-en-Brie • Favières • Fontenay-Trésigny •
 La Chapelle-Iger • La Houssaye-en-Brie • Le Plessis-Fau-Auxois • Les Chappelles-Bourbon • Liverny-en-Brie •
 Lormagny-Nord • Osmoy • Marles-en-Brie • Martail • Neufmoutiers-en-Brie • Pisy • Presles-en-Brie •
 Rozoy-en-Brie • Vaudry-en-Brie • Vieux-Étigny

**Observation n°345****6 février 2024**

CC du Val BRIARD

77610 Les Chappelles-Bourbon

DOUBLON de l'observation n°344

Observation 346**6 février 2024**

Vanessa

77330 Ozoir-la-Ferrière

« Bonjour, habitant la ville d'Ozoir depuis de nombreuses années et plus particulièrement au nord d'Ozoir, nous subissons depuis de trop nombreuses années le trafic aérien, qui ne cesse de s'intensifier !! La zone de passage des avions est concentrée au-dessus de nos habitations, ce qui engendre des nuisances sonores insupportables, alors que nous disposons à côté de notre zone d'habitations, de forêts et de champs. Pourquoi concentrer le passage des avions au même endroit ? Pourquoi ne pas envisager le contournement de la ville d'Ozoir-la-Ferrière sur la partie boisée qui se trouve au nord de la ville.. et pourrait ainsi limiter cette pollution sonore au-dessus de nos têtes !! »

Observation 347**6 février 2024**

FOUCHERES Pascal

37, rue de la Pérouse

77330 Ozoir-la-Ferrière

« Malgré les courriers envoyés au directeur de la DGAC et les interventions lors de la réunion publique du 15/01/24, nous n'avons pas eu de réponse aux questions suivantes : 1. A quel endroit et à quelle altitude sera effectué le palier avant le FAP ? 2. Quel est le seuil de trafic qui déclenchera l'interruption de la procédure de descente continue ? A la suite des différentes modifications des trajectoires d'atterrissage la ville d'Ozoir la Ferrière a été de plus en plus impactée par les atterrissages face à l'Ouest. Le vent d'Ouest est dominant dans 60 % du temps. Les nuisances ressenties par la population survolée sous le palier de prise d'ISL aide à l'atterrissage à 900 M se trouvent d'autant plus fortes que la ville est à une altitude de 120m, ce qui réduit d'autant la distance qui la sépare des aéronefs (sans compter les avions qui nous survolent avec train d'atterrissage déjà sorti) Pour toutes ces raisons, nous voudrions : 1. que le palier ne se fasse pas au-dessus de la ville d'Ozoir La Ferrière (ou déplacer légèrement la balise d'alignement vers la zone boisée entre notre résidence et le Super U de Roissy en brie où il n'y a pas d'habitation 2. que le trafic soit régulé en dessous du seuil qui permet les descentes continues, en respectant le seuil des 200 000 mouvements, tel que fixé dans l'arrêté du 06/10/94 3. que soit étudié le projet de contournement de la ville d'Ozoir la Ferrière sur la partie boisée qui se trouve au Nord de la ville 4. Respecter et interdire les dérogations au couvre-feu 5. Rallonger le couvre-feu d'une heure minimum, en conformité avec les prescriptions de l'OMS et du PPBE métropolitain 6. Limiter les avions gros porteurs, afin de donner une véritable chance de diminuer la pollution sonore mais également atmosphérique. »

Observation 348**6 février 2024**

SAINT-MAXENT Ninon

77680 Roissy-en-Brie

« Nous sommes propriétaires d'un pavillon, notre logement principal, à Roissy-en-Brie dans le quartier du Verger". Nous sommes directement concernés par les conséquences de la mise en place des procédures de descente continue à l'aéroport Paris-Orly. Nous sommes des citoyens engagés dans la prise de conscience collective des enjeux écologiques, et notamment dans la lutte contre le dérèglement climatique. Par conséquent, nous sommes sensibles à toutes les initiatives consistant à réduire nos émissions de gaz à effet de serre. Nous comprenons parfaitement l'enjeu écologique derrière cette mise en place des descentes continues, qui feraient économiser plusieurs milliers de tonnes d'émissions à l'année. Cependant, il est parfaitement inadmissible que les conséquences négatives, nuisances sonores et pollutions locales, soient assumées par les riverains comme nous, qui vont voir se multiplier les survols au-dessus de leurs habitations, subir le bruit et la pollution atmosphérique, et voir leurs biens dévalués à cause de ces nouvelles nuisances, un bien souvent acquis au prix d'une vie de travail. La communauté scientifique est très claire et unanime, il suffit de lire les rapports du GIEC pour en avoir le cœur net : pour tenter de maintenir un monde viable et juste, oui, il faut faire de l'efficacité énergétique, c'est ce que vous proposez avec cette mesure. Mais non ça ne suffit pas,

il faut aussi impérativement faire de la sobriété ! Pour compenser les conséquences de la descente continue sur les villes comme Roissy en Brie, pour éviter que le nombre de survols augmente au-dessus des têtes de nos enfants, réduisez en même temps le nombre de vols. C'est simple, et c'est juste. Si ça vous pose des problèmes de rentabilité, augmentez les prix des vols. Il serait temps de commencer à s'engager dans une politique de réduction des vols en avion, c'est une évidence, qu'on en ait envie ou non, il va falloir y passer. - Mise en place des procédures de descente continue seules => NON ! - Compensation de cette mesure par une réduction des vols pour que ça n'augmente pas les nuisances (déjà insupportables en l'état) pour les riverains concernés => oui. Merci de nous avoir lus, merci pour l'attention et la considération que vous porterez à notre opinion. »

Observation 349**6 février 2024**

Odiennes

77220 Favières

« Nous souhaiterions donner notre avis sur le survol des avions au-dessus de notre beau village de Favières. Nous sommes vraiment navrés que les avions qui vont passer au-dessus de nos têtes à longueur de journée cela va engendrer du bruit cela a des effets sur notre santé et celle de nos enfants les trajets pourrai être déplacer vers la forêt qui entoure le village. »

Observation n°350**6 février 2024**

MITTMAYER Bruno

77330 Ozoir-la-Ferrière

DOUBLON de l'observation n°340

Observation 351**6 février 2024**

MAITRE Evelyne

8 Rue de Faubry

Bussy-Saint-Georges

« Voici les points sur lesquels je souhaite attirer votre attention dans le cadre de l'enquête publique en cours. 1. Absence d'étude d'impact du décalage du couloir aérien au Nord de Favières Le projet de décalage du couloir aérien au Nord de Favières nécessite une évaluation approfondie de ses répercussions sur les zones résidentielles et les zones d'aménagement concerté avoisinantes. Il est impératif de mesurer les conséquences potentielles sur la qualité de vie des habitants, l'exposition au bruit, ainsi que sur le développement futur des zones concernées. Des mesures d'atténuation adéquates doivent être envisagées pour préserver le bien-être des communautés affectées et garantir un équilibre entre les nécessités du trafic aérien et le respect de l'environnement sonore. La ville de Bussy Saint Georges sera forcément affectée par une telle décision. Insuffisance des explications sur les IA et biais induits par la qualité des données La transparence quant à l'emploi des technologies d'intelligence artificielle et la qualité des données utilisées est essentielle pour évaluer correctement les impacts du projet. Les données, notamment acoustiques, doivent être fiables, vérifiables et conformes aux standards internationaux, tels que ceux de l'OMS. L'absence de précision et les incohérences observées soulèvent des questions quant à la validité des analyses effectuées. Il est nécessaire de revoir et de clarifier

ces aspects pour assurer une évaluation équitable et précise des impacts. Absence d'étude d'impact économique et financier L'impact économique et financier du projet sur les riverains et les acteurs économiques locaux doit être clairement identifié et quantifié. Les conséquences sur la valeur immobilière, l'attractivité des zones d'activités, et la dynamique économique locale requièrent une analyse détaillée. Les mécanismes de compensation et de soutien proposés doivent être adaptés aux besoins spécifiques des parties prenantes affectées, afin de minimiser les perturbations économiques et sociales. Rejet des recommandations sur le sommeil. Le respect des normes de l'OMS relatives à la qualité du sommeil est crucial pour la santé publique. Le projet doit garantir que les niveaux de bruit nocturne ne compromettent pas le repos des habitants, en se conformant aux seuils recommandés. Les mesures de contrôle et les sanctions pour non-respect des normes doivent être renforcées pour prévenir les nuisances sonores nocturnes. Rejet des recommandations sur la vie diurne Les niveaux de bruit diurnes actuellement observés surpassent les limites recommandées par l'OMS, mettant en péril la santé des résidents. Une révision des seuils acceptables de bruit et une application stricte des mesures d'atténuation sont nécessaires pour aligner le projet sur les exigences de santé publique et assurer un environnement diurne sain. Absence d'étude d'impact des flux d'atterrissages et de décollages L'analyse de l'impact sonore des manœuvres d'atterrissage et de décollage, notamment l'ouverture précoce des trains d'atterrissage, est indispensable. Des recommandations claires sur les pratiques de vol et les configurations techniques minimisant le bruit doivent être établies, en concertation avec les autorités aéronautiques et les compagnies aériennes. Absence d'étude d'impact sur la santé publique et la qualité de vie La préservation de la qualité de vie et la protection de la santé publique sont des priorités qui doivent guider l'élaboration et la mise en œuvre du projet. Les mesures visant à réduire l'exposition au bruit et à la pollution doivent être intégrées dans une stratégie globale de gestion des impacts environnementaux, incluant un soutien financier et technique aux initiatives d'isolation acoustique et une indemnisation adéquate des résidents impactés. »

Observation 352**6 février 2024**

BUTIN David

77135 Pontcarré

« Bonjour, Étant concernés, nous sommes défavorables à ce projet vu l'absence des procédures ci-dessous qui sont obligatoires : Absence d'étude d'impact du décalage du couloir aérien au Nord de Favières Insuffisance des explications sur les IA et biais induits par la qualité des données. Absence d'étude d'impact économique et financier Rejet des recommandations sur le sommeil Rejet des recommandations sur la vie diurne Absence d'étude d'impact des flux d'atterrissages et de décollages. Absence d'étude d'impact sur la santé publique et la qualité de vie. »

Observation 353**6 février 2024**

CHAUMONT Marcelline

49, rue des marronniers

77220 Favières

« J'ai pris connaissance des éléments du projet de la DGAC de descente en configuration face à l'ouest sur l'aéroport de Paris- Orly et vous fait part ci-après de mes commentaires suite aux incohérences et manquements que j'ai pu relever. Déplacer le point de guidage WEP02 vers le Nord, Nord-est (zone de forêts et cultures) pour éviter le bourg de Favières sans, pour autant, pénaliser le hameau ou d'autres communes. J'attire l'attention de la DGAC sur l'importance d'examiner la particularité de l'implantation du hameau par rapport au bourg. Ces deux zones habitées sont séparées par une importante zone boisée (environ 4 km). « Sachant que les normes pour la conception des procédures de navigation aérienne sont établies au niveau international. Qu'en France, les procédures conçues par la DSNA, puis validées par la Direction de la sécurité de l'Aviation civile (DSAC), visent à minimiser l'impact sur les populations, en optimisant les trajectoires pour survoler le moins de résidents possible. » (Source bilan de la concertation 2.3.1). 1) Nuisances sonores : Elles dépendent en grande partie de l'altitude des avions par rapport au sol, la commune se situe à 113 m d'altitude au-dessus du niveau de la mer. Altitude mentionnée à 1400m (page 14 de la synthèse de la concertation) ce qui induit un survol de la commune à 1300 m. La superficie de la commune est étendue, toutefois les zones habitées, situées principalement au bourg et au hameau de la Route (séparés d'environ 4 km), ne représentent que 2% de la surface de la commune, le reste 98 % de forêts et de cultures. La concentration des trajectoires au-dessus des zones habitées augmentera forcément les nuisances sonores. 2) Fréquence des vols et permanence du bruit. La zone de survol actuelle (totalité de la commune) va être réduite, mécaniquement. La fréquence des vols au-dessus des habitations va donc s'amplifier principalement sur le bourg, générant un bruit permanent. Les données de la DGAC mentionnent 221 405 mouvements d'avions en 2019 dont 70% face à l'ouest = 155 000/365 jours = environ 425 vols entre 6h00 et 23h30. 3) Pollution aérienne et effets sur la santé Bien que des précautions aient été prises pour épargner les zones urbanisées, le projet de la DGAC prévoit un survol important au-dessus des habitations de Favières. La concentration de l'ensemble des vols sur une trajectoire réduite, au-dessus des zones d'habitations, augmente mathématiquement le taux de pollution sur les zones concernées. »

Observation 354	6 février 2024
------------------------	-----------------------

LESTIENNE Sandrine

77135 Pontcarré

« Absence d'étude d'impact du décalage du couloir aérien au Nord de Favières
 Insuffisance des explications sur les IA et biais induits par la qualité des données
 Absence d'étude d'impact économique et financier. Rejet des recommandations sur le sommeil
 Rejet des recommandations sur la vie diurne. Absence d'étude d'impact des flux d'atterrissages et de décollages. Absence d'étude d'impact sur la santé publique et la qualité de vie. »

Observation 355	6 février 2024
------------------------	-----------------------

BENELFOUL Muriel

77135 Pontcarré

« Notre désir de vivre reculé des grandes villes avec tout ce que ça induit de bruits de pollutions etc ...n'est pas pour que l'on soit rattrapé par des nuisances venant du ciel

avec une qualité de vie très affectée. Gardons notre village éloigné de ces futures pollutions, soyons dans la mouvance d'une vie saine et préservons notre patrimoine, faune flore humains. »

Observation 356**6 février 2024**

Delphine

77610 Châtres

« Les avions passent vraiment au-dessus de ma maison. J'aperçois même les hublots ! Ces avions et ses voyageurs pénètrent directement dans ma vie intime, brisent totalement mon intimité, ma vie privée quand je suis dans mon jardin ou dans ma piscine. Cela me stresse et m'opprime terriblement, ce qui m'a valu à plusieurs reprises d'aller me cacher en urgence. Depuis toujours, je mets tout en œuvre pour me cacher du regard de mes voisins. alors, que plusieurs centaines de personne inconnues soient susceptibles de m'observer m'angoisse. Elles entreront dans mon espace personnel à n'importe quel moment de la journée, c'est hyper gênant et malaisant. De plus, le bruit est insupportable. A terme, cela pourrait même me déclencher une dépression ou aggraver ma phobie. obligée de vendre ? La valeur de ma maison est dépréciative. Une indemnisation des riverains s'impose. »

Observation 357**6 février 2024**

GUENOT Mady

77135 Pontcarré

« Nouvellement installés à Pontcarré, nous avons la surprise de voir et entendre des avions toutes les minutes de 6h30 à 23h30...voire plus en été. Il est prouvé par différentes études un impact significatif sur la qualité de vie (sommeil, santé etc...) Il s'agit donc là de nous déposséder du peu de répit auquel nous avons droit. Sans compter qu'aucune aide quelconque n'est proposée pour isolation ou autre, et une taxe foncière en constante augmentation (3000€ pour ma part) Ce projet est une honte pour les habitants de ces communes, qui n'en retireront aucun bénéfice si ce n'est la dévalorisation de notre santé et de notre bien immobilier. Je suis comme tous les habitants farouchement opposés à ce projet. Je vous invite à venir rencontrer les gens, et passer un dimanche d'été en famille sous le bruit permanent des avions, très agréable pour notre repos quotidien. Nous sommes évidemment prisonniers de la décision qui sera prise, ce qui est à minima frustrant et à maxima insupportable. Je suis consciente que ces quelques lignes ne seront pas prises en compte, peut être même pas lues, mais j'aurai exercé mon droit de parole. A vous d'exercer le vôtre et de prendre en considération la situation de vie des gens et de l'avenir que vous leur promettez. »

Observation n°358**6 février 2024**

BENISTI Thomas

77135 Pontcarré

DOUBLON de l'observation n°275

Observation n°359**6 février 2024**

MARCOS Estilita

77220 Favières

DOUBLON de l'observation n°25

Observation n°360**6 février 2024**

TELLIER Aurelie

77135 Pontcarré

DOUBLON de l'observation n°354

Observation 361**6 février 2024**

ROBIN Teddy

77330 Ozoir-la-Ferrière

Dossier complexe couvrant plusieurs sujets importants (nuisances sonores, pollution, santé, prix de l'immobilier in fine...). Je remercie le travail effectué et la qualité du dossier. Habitant de la zone qui sera la moins impactée à l'avenir, je ne peux que me réjouir d'une partie du tracé sur la partie "centre-sud" de la Ville d'Ozoir. Il n'est pas écrit que nous n'entendrons plus jamais d'avions mais c'est déjà un bon début. Par ailleurs, je ne peux qu'être contre le tracé concernant la zone Nord d'Ozoir qui sera doublement impacté alors que les habitants le sont déjà bien assez. Ozoir bénéficie d'une qualité de vie qu'il faut maintenir coûte que coûte. Il aurait été opportun de reporter la descente sur la zone boisée au Nord de ces habitations. Dans l'intérêt général et collectif je note donc l'amélioration des conditions de vie d'une partie des habitants mais souhaite qu'on puisse réfléchir de nouveau sur la partie Nord d'Ozoir qui va subir l'intégralité des passages et ce n'est pas admissible en l'état. »

Observation 362**6 février 2024**

GERBAUX Marie-Christine

12, rue Moncet

77220 Favières

« Ce projet vise à réduire les nuisances sonores et les émissions gazeuses pour les vols allant à Orly. mais où ? certainement pas au-dessus de notre village car le trafic va être amplifié et continue et insupportable. nous allons subir une pollution sonore soi-disant plus faible mais en continue : une machine à laver qui fonctionne SANS ARRET Et notre santé et celles des enfants, vous y avez pensé ? Non, ce qui vous guide ce sont les économies que cela va engendrer mais sans pour cela que nous soyons indemnisés de quelque manière que ce soit. Alors messieurs les grands penseurs, trouvez une solution (il y en a) c'est votre job ! A moins que cette enquête publique soit un vaste leurre ! »

Observation 363**6 février 2024**

THAER Marilyne

77330 Ozoir-la-Ferrière

« Très bon dossier ! Bravo pour la descente des avions sans palier moins de bruit et moins de consommation de carburant ! MAIS pour le reste : je suis contre. En résumé , vous proposez de concentrer les nuisances sur un nombre plus faible d'habitants qui devront subir le survol d'un plus grand nombre d'avions. Par exemple à Ozoir La Ferrière, le nombre d'habitants impactés passe de 15000 actuellement à 12000 avec votre projet ce qui paraît bien au premier abord, mais en regardant la carte de survol de la commune on voit bien que ces 12000 subiront 25 % de nuisances en plus (niveau sonores resserrés vers le haut de 150 à 250) donc S'IL VOUS PLAÎT NE CHANGEZ RIEN POUR LE MOMENT ou étalez plus les zones de passage des avions, partageons les nuisances du "progrès". Beaucoup de temps passé pourquoi ? Ces études ont dû coûter une fortune alors qu'il est prévu d'intensifier le trafic aérien... »

Observation n°364**6 février 2024**

GERBAUX Alain

77220 Favières

DOUBLON de l'observation n°362

Observation 365**6 février 2024**

GATIER Jérôme

77220 Favières

« J'ai pris connaissance des éléments du projet de la DGAC de descente en configuration face à l'ouest sur l'aéroport de Paris-Orly et vous fais part ci-après de mes commentaires. Il me paraît indispensable de déplacer le point de guidage WEP02 vers le Nord, Nord-est (zone de forêts et cultures) pour éviter le bourg de Favières sans, pour autant, pénaliser le hameau ou d'autres communes. Je vous remercie de l'attention que vous porterez au présent message. »

Observation 366**6 février 2024**

GATIER Antonin

77220 Favières

« J'ai pris connaissance des différents éléments du dossier et notamment ceux présentés lors de la réunion à Favières. Je ne comprends pas l'intérêt de ce projet. Les objectifs de réduction des émissions sont minimes comparés à la totalité des émissions des aéroports parisiens, de la consommation annuelle d'un français moyen etc... Quels sont les vrais objectifs poursuivis par ce projet qui ne nous sont pas donnés ? Ce projet aura pour conséquence s'il est adopté de concentrer sur certains villages un flux ininterrompu d'avions entraînant une augmentation considérable du bruit ambiant moyen dans ces zones très calmes aujourd'hui tout en étant particulièrement concentré sur des horaires précis quand les habitants sont précisément chez eux. Pourquoi vouloir réaliser ce projet ? Comment mesurer l'impact en termes de pénibilité et de santé pour les populations de l'augmentation des nuisances sonores moyennes ? Pourquoi ne pas chercher d'autres lieux de survol alternatifs, comme les zones de forêt environnantes ? »

Observation 367**6 février 2024**

ROUSSEL Fabien

77220 Favières

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

« Bonjour, Habitant au centre-ville de Favières, je voudrais exprimer mon mécontentement par rapport au changement de plans de vols des avions en provenance ou en direction d'Orly. Aujourd'hui nous sommes déjà dérangés par le bruit mais qu'en sera-t-il demain. Pire selon les informations fournies. Il est indispensable de déplacer (et de peu) les lignes sur une zone moins dense en habitation. Des avions en région parisienne c'est tout à fait normal mais le bruit doit rester acceptable et gêner le minimum de personnes. »

D.4 - Observations portées dans le registre de Favières

Observation n° R 11	4 janvier 2024
M. et Mme WETTER (registre papier Favières)	77220 Favières

OBSERVATIONS

Situation actuelle sur Favières 77220 Décembre 2023

Beaucoup de survols d'avions sur notre commune, certains à basse vitesse. Nous pouvons voir la couleur de la compagnie.

Lors de leur passage à basse altitude, nous entendons un bruit de "casserole".

Le ciel devient gris, les traces de condensation de vapeur d'eau laissées formant une fine couche nuageuse favorisent l'apparition de cirrus. Les cirrus réfléchissent les rayons du soleil dans l'atmosphère augmentant l'effet de serre, et la concentration d'ozone.

Les nuisances des réacteurs d'avions sont le bruit, l'impact visuel, la dégradation de l'air que nous respirons.

Notre air est donc pollué par :

Rejet de kérosène, mélange d'hydrocarbures obtenus par raffinage du pétrole. Ce kérosène est responsable de maux de tête, vertiges, nausées.

D'autres éléments chimiques avec le kérosène sont rejetés par les réacteurs :

Rejet de monoxyde d'azote NO,
Rejet de dioxyde de soufre SO₂,
Rejet de particules en suspension PM₁₀ et PM_{2,5}.
Ces particules ultra fines pénètrent dans nos poumons, notre foie et se retrouvent dans nos urines.

Les rejets chimiques impactent aussi la flore et la faune lors des fréquents largages de Kérosène au-dessus des forêts.

C'est la situation actuelle de notre petit village champêtre, qui subit une pollution sonore, visuelle. Deviendra-t-il semblable à un site Seveso ?

Vous nous proposez des descentes douces, concentrant la trajectoire d'avions sur Favières par souci d'économie de Kérosène.
Nous savons bien que cela n'améliorera nullement la qualité de notre vie

Mettez-vous un " silencieux " sur vos réacteurs ? NON.
Comme pour les routes y aura-t-il des contrôles dans les airs ? NON.
De plus, que faites-vous de l'écologie, de la réduction des nuisances pour Favières.
Il est facile de faire supporter à une petite commune de Seine et Marne toutes les nuisances en détruisant et en diminuant notre qualité de vie.

**COMPTE TENU DE TOUS CES ÉLÉMENTS, NOUS SOUHAITONS DE TOUTE URGENCE UN DEPLACEMENT DE LA TRAJECTOIRE VERTE WEPO3 RESULTANT DE LA LIAISON DE WEPO1 ET WEPO2 EN DEHORS DE NOTRE VILLAGE.
NOUS SOMMES PROCHE DE LA FORÊT, CELA NE DEVRAIT PAS ETRE INSURMONTABLE !**

PARTAGEONS LE CIEL ET NE LE CONCENTREZ SURTOUT PAS !!

Mr et Mme Wetter, habitants de Favières 77220

4 janvier 2024

Aucune réponse n'a été donnée suite à notre demande de déplacer le projecteur plus au nord de Favières au dessus de la forêt afin d'éviter le bourg. Nous demandons la réponse à l'étude qui a été mentionnée suite à la concertation.

Il y a beaucoup de maisons sarrons qui pourraient être déplacées par rapport à la route.

• Projet déjà étudié en 2011-2012. Demande de déviation des projecteurs à 3 km à l'est de la Commune.
Avantages : maisons sarrons existants - les vols survolent entre le Bourg et le Hameau (au niveau des champs et des bois).
Projet utilisé en 2012 par un membre de la BAE mais refusé par M. Bourgin et par la Direction.

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

ANONYME (registre papier Favières)

22200 Favières

le vendredi 05 janvier 2024 11h30

J'ai vu par l'écobric je vous fait un plan que
au colier de Kengen écorisée
Néanmoins, il a fait par faire cela au détriment
de l'humain. Mon domaine n'est ni l'écobric, ni
l'écobric par la route. Je ne fait pas avec
cette expertise que je vous confie l'impr

6

le scénario du bruit sur la route des Rues.
A ce jour et dans l'état actuel des aménagements,
en plein pic du trafic il y a qu'il y a une
à peine 20 secondes entre le bruit de l'écobric
air. Nos zones en zone par ailleurs sont
par voie et par chemin. Je ne fait les jardins
sont misés et de avions en permanence sachant
les paroles humaines ou quotidiennes, sans l'écobric,
avant forcément un impact négatif sanitaire.
Etude à l'appui. ~~plan~~
Une forêt est présente sur Favières. Je vous
invite donc forcément à réfléchir sur un dév-
eloppe plus au nord entre WEP03 et WEP02. Non
pas pour dévanger d'autres Rues sans pour
un certain augmenter le trafic en zone
forestière et non en plein centre-ville.

Merci pour vos réflexions à venir
et à par en suite de cette
opinion.

Madame Lucie Buckton, dactyle en chimie
enfant Sébastien Luciel et Marie Lucie B

SB j'ai vu les des par 21-20 de l'écobric au
Touin d'après Pédagogie que selon l'écobric
on aura plus de 220 db/j à 62 km/h (A)
voire 40 db/j entre 44 km/h (B) à 66 km/h (C).
Nos scénarios sont très sur la fin des grands!

Observations n° R 16, R 17, R18 et R19

5 janvier 2024

2 ANONYMES Mme GARRIDO et MARCOS (registre papier Favières)
77200 Favières

Je m'oppose à ce que les couloirs
d'avion passent plus au Nord des
bords de Favières

Nous voulons écouter les oiseaux dans
nos jardins, nos champs et nos espaces
boisés.
Nous ne voulons pas vivre cloîtrés
derrière nos doubles-vitrages.
Nous ne voulons pas de déplacement
des couloirs aériens vers le
Nord/Nord-Est. (zone classée
naturelle).
⇒ pas de modification des cou-
loirs présentés dans le rapport
d'expertise.

Déplacer les avions vers le Nord revient à
déplacer le problème et participe à la pollution
des champs et cultures environnantes. Il y a
des fermes, des prairies naturelles, des champs
de maïs et de colza. Il faut d'en tenir compte.
Raphaële GARRIDO

Nous aurions préféré que ce projet évite la commune
de FAVIÈRES dans son intégralité. Si cela n'est pas
possible, nous sommes d'accord pour le projet proposé
hors de l'enquête sans aucun déplacement des couloirs
d'avion. Les couloirs de descente doivent rester
tels que ceux figurant dans le rapport d'enquête du
04/01/2024.
H. MARCOS, le 13/01/24

Observations n° R 20

25 janvier 2024

M. et Mme MILLET (registre papier de Favières)

77200 Favières

Observation n° 20
 il serait judicieux que la descente des
 avions n'impacte pas notre village de ses
 nuisances qui sont néfastes pour notre santé
 et physique presque une solution est
 possible en limitant la trajectoire de l'ILS à
 1km 500 ce qui leur permettrait d'avancer
 la descente vers Paris Orly en survolant
 la forêt le 28/01/24 Hect 01 MILLET Bernard
 82 rue Louis Victor DRETE LA ROUTE

Observations n° R 21**5 février 2024***Conseil Municipal de Favières (registre papier de Favières)**77200 Favières*

4 février 2024

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).

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Nous avons pris connaissance du dossier d'enquête publique relatif au projet de mise en œuvre des procédures de descente continue. En l'état du projet la commune de FAVIERES et particulièrement le bourg sera fortement impacté et connaîtra une dégradation de son environnement sonore et sanitaire.

Le projet, qui prévoit de regrouper les trajectoires, conduira à une augmentation du nombre d'avions à l'aplomb du bourg qui compte tenu de la fréquence et du faible intervalle entre les aéronefs concentrera le bruit qui deviendra quasi continu.

La participation des faviérois lors de la concertation ainsi que leur présence nombreuse lors de la réunion publique du 10 janvier 2024 montrent leur inquiétude, et donc la nécessité d'étudier leurs propositions et si possible de les satisfaire.

La majorité d'entre eux comprend et ne remet pas en cause les objectifs du projet, diminuer la population survolée, réduire la pollution particulièrement l'émission de gaz à effet de serres et le bruit.

Mais la majorité d'entre eux ont fait le choix de s'installer dans la commune pour la quiétude, le cadre de vie et l'environnement favorable pour la santé en abandonnant une part des services disponibles dans les zones urbaines.

Le Conseil Municipal de FAVIERES, au nom des habitants, demande :

- D'aller au bout de la logique et pour diminuer le nombre de survols du bourg de déplacer la trajectoire vers le nord, au-dessus des champs et forêts situés entre le bourg et le hameau. L'impossibilité de cette évolution devra être motivée et argumentée.
- De compenser l'augmentation des nuisances sonores par l'attribution d'aide financière pour l'amélioration de l'isolation sonore des habitations.
- D'estimer objectivement la perte de valeur des propriétés, ce sujet ayant été trop rapidement évacué comme n'étant pas le seul critère déterminant le coût du foncier et des propriétés bâties. Une compensation globale de la perte d'attractivité de la commune pourrait consister en le financement d'infrastructures municipales.

Avec nos remerciements anticipés pour la prise en considération de nos demandes, et vous prions de croire, Monsieur le Commissaire Enquêteur, à l'assurance de notre considération distinguée.

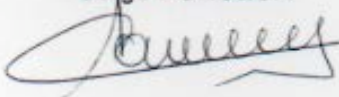
Daniel PATU



Patricia BORG



Serge FONSECA



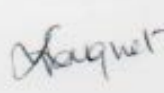
Christian COQUELET



Anne SCORTEGAGNA



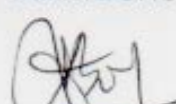
Laëtitia FOUQUET



Josiane TROTTIER



Daniel BORG



Samuel CORREIA



Valérie GAUTIER



Sylviane CATHELIN



Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Observations n° R 22**5 février 2024**

M. et Mme PETITFOUR (registre papier de Favières)

77220 Favières

Nous avons cherché une petite commune sans
commencer par sa tranquillité et son calme. Le survol
des avions va perturber cette tranquillité. alors qu'il
serait possible de faire entièrement disparaître leur
descente vers le fait.
M. et Mme PETITFOUR René Henri des Tourbats. FAVIERES.

Observations n° R 23**6 février 2024**

M. et Mme SCORTEGAGNA (registre papier de Favières)

77220 Favières

Favières le 29 janvier 2024

Madame Monsieur,

Nous avons pris connaissance du projet de descente des avions dans un couloir au
dessus de Favières et nous y sommes totalement opposés

Il est déjà très difficile de tenir une conversation dehors aux beaux jours (surtout en
juillet / août dates de départs en vacances et donc de beaucoup plus de vols), alors
si la descente des avions est encore plus resserrée dans un entonnoir au dessus du
village il sera impossible de déjeuner dehors en été

D'autre part et ce depuis quelques années il "tombe" des avions beaucoup de
pollution, quand il fait beau et que les fenêtres sont ouvertes, il y a un dépôt sur les
meubles situés près des fenêtres et ce depuis le temps où les circuits aériens
avaient déjà changé il y a de nombreuses années

Nous sommes donc totalement opposés à ce projet d'autant plus que nous sommes
entourés de nombreux hectares de forêt au dessus desquels les avions pourraient
passer avec beaucoup moins de gêne pour la population

Cordialement

M et Mme SCORTEGAGNA Frédéric et Marie Hélène
8 rue du marais
77220 FAVIERES (BOURG)

Observations n° R 24**6 février 2024****M. THIEBAUT-GEORGE Patrick (registre papier)****77220 Favières**

Patrick THIEBAUT-GEORGE
Le 30 janvier 2024

Pour faire suite à la réunion publique du 10 janvier 2024 à Favières ;

La présentation du projet de descente continue par la DGAC semble louable. Cependant si le projet annonce plusieurs aspects positifs, un certain nombre de facteurs et d'informations n'ont pas été pris en compte ou sont erronés. **Je suis défavorable au projet en l'état.**

Le changement des trajectoires étudié (page 5) : Propose une concentration des trajectoires vers 3 points de convergence. (WEP01, WEP02, WEP03)

En ce qui concerne la commune de FAVIERES, très étendue (28,27 km² soit 2827 ha), les trajectoires passeront juste au-dessus du village qui ne représente que 2% de la surface de la commune.

L'occupation des sols de la commune, est marquée par l'importance des forêts. La répartition détaillée est la suivante : forêts (64,5%), terres arables (27,9%), prairies (3,2%), **Zones urbanisées (2,1%)**. Or, l'étude réalisée mentionne « La commune » sans différencier les zones habitées des zones vertes.

La concentration du trafic sur une bande réduite alignée au-dessus de la zone habitée va produire un bruit incessant et des risques majeurs pour notre santé, de 23h30 à 6h => 6h30 de sommeil dans le meilleur des cas. Pour rappel, l'OMS recommande 8 heures consécutives de sommeil pour un adulte, mais il suffit qu'un avion survole une habitation pour que son occupant soit réveillé et perturbé.

D'autre part, le nombre de survol est incohérent, car les informations sont différentes suivant les chapitres du dossier de concertation. (Je vous invite relire le projet).

- le nombre de survols actuels de Favières s'élève à 159 vols par jour. Le nombre envisagé après modification des procédures serait de **339 vols par jour**, soit 2,1 fois plus. (page 15 de la synthèse de la concertation)

Tableau 2 : Nombre de mouvements à Paris-Orly en 2019 (Source : DGAC)

Nombre total de mouvements (atterrissage ou décollage)	Nombre moyen de mouvements quotidiens
218 378	598

(Page 9 du projet) : **INCOHERENCE DES INFORMATIONS** (mouvements et arrivées) Dans le document

Pour le flux MOLBA **218 378 est le nombre total d'arrivées sur l'aéroport d'Orly en 2019**, ODILO (55% du trafic des arrivées) et MOLBA (42% du trafic des arrivées) en utilisant l'outil ACROPOLE de la DSNA basé sur un modèle d'intelligence artificielle (Source Annexes dossier enquête publique page 65/71)

Si l'on retient uniquement les Arrivées face à l'ouest : soit 70%

$218\,378 \times 70\% = 152\,864 / 365 =$ **418 vols par jour** en 2019, versus les 339 vols annoncés plus haut

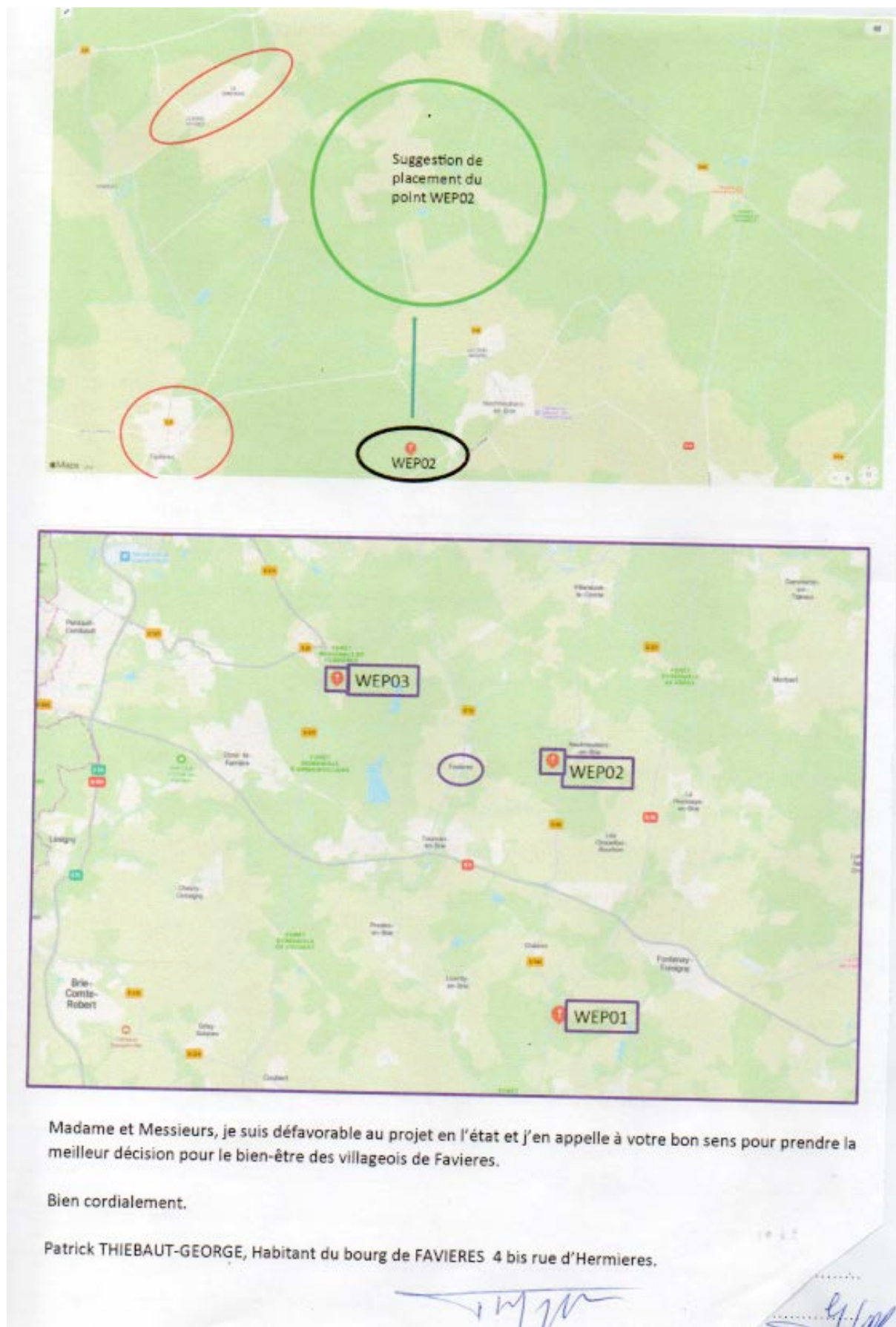
Ma suggestion :

Il est possible de décaler le point de guidage WEP02 vers le Nord au-dessus des forêts pour dévier les trajectoires hors des zones habitées. Tout en respectant les courbes et angles de trajectoires. Pour les images ci-dessous, je me suis basé sur les points GPS des points de guidage noté dans le projet.

Annexes Dossier enquête publique page 32/71

Tableau 7 : Coordonnées des points de navigation du projet PBN to ILS à Paris-Orly en configuration ouest

Identification	Coordonnées Coordinates
WEP01	48°41'17.2000" N 002°49'11.7000" E
WEP02	48°45'48.8000" N 002°48'55.1000" E
WEP03	48°47'08.1680" N 002°43'13.8100" E
FPO25	48°45'48.7080" N 002°35'56.4920" E



Observations n° R 25 et R 26

6 février 2024

M. et Mme TREMBLAIS et M. et Mme Michel Marie Christine (registre papier)
77220 Favières

Nous ne sommes pas d'accord avec ce projet,
nous souhaitons garder l'ancien tel que le
village est, tranquille, pas de pollution
sonore et écologique, qui risque d'augmenter
et de nuire à la qualité de vie.

M. M. Tremblais 18 Bis Rue de la Prie


Ma famille et moi-même sommes consternés
d'apprendre que nous devrions prochainement ~~de~~
vivre toutes fenêtres fermées même en été, alors que
nous avons acheté une maison bi-centenaire dans
un secteur calme.

Je conçois que les avions doivent pouvoir circuler
mais pourquoi juste au dessus de Favières ?

Une alternative n'est-elle pas envisageable au
dessus de parties non habitées ?

Si nous devons renforcer l'isolation phonique
de nos maisons, devrions nous payer ces travaux de
notre poche ?

Michel, Marie Christine et leurs enfants
10 Place Adolphe Besoul Favières

Mme CHIAPPA Sandrine (registre papier de Favières)

77220 Favières

un autre arché Michel Haasem au 2009 dans cette commune pour
à l'origine, j'ai eu une copie d'un plan à Caussanville et ça se trouve au
appartenant à Charles Alfred, et je fais que les autres passent juste au
des de notre maison est très pénalisant, car ils sont en phase d'habillage
et le bruit est quand même intense. Il serait tellement plus facile
les faire passer à l'au s'élèvent au Nord ouest afin qu'ils passent
hors de la forêt au lieu qu'ils passent en forêt entre elle et
ce qui est au dessus de notre maison.
mon pour la qualité de vie disant conseil dans ce monde
l'an arrive pas.
M. le Maire
Philippe Chappard
M. le Maire des Forêts

LANOUE Paul

8 rue du Clos de la Sautelle, bourg de Favières

J'ai pris connaissance des éléments du projet de la DAAC de descente en configuration face à l'ouest sur l'aéroport de Oisy et vous fais part ci-après de mes commentaires :

Dans le document "synthèse de la concertation environnementale" publication du 15 septembre 2023, j'ai relevé dans le chapitre 2-3, article 2-3.1, que les préoccupations des habitants de Favières relatives au déplacement plus au nord des trajectoires, c'est à dire au dessus de la forêt "ont été prises en compte par les services de l'Etat" et que les normes "visent à minimiser l'impact sur la population, en optimisant les trajectoires pour assurer le moins de résidents possible".

Or, les différents schémas du projet précisant les trajectoires font apparaître le survol du bourg qui, rappelons-le, est éloigné du hameau de "la Route" d'environ 4 km, laissant libre un espace de forêt et de culture entre les deux agglomérations.

Il m'apparaît ainsi une incohérence entre les promesses faites par les concepteurs des trajectoires, notamment l'Etat, et leur traduction dans le projet.

C'est pourquoi, je demande de déplacer le point de guidage W202 vers le Nord-Nord-Est, afin d'éviter complètement le bourg de Favières pour autant finaliser d'autres communes.

Ce glissement demandé vers le N-N-E s'intègre parfaitement dans le cadre de l'article 2-3.2 qui précise que "les vols seront concentrés en périphérie Nord du bourg de Favières" et non sur le bourg de Favières.

L'article 2.3.2 traite de la fréquence des vols et de leurs nuisances sonores.

Dans cet article la "Réponse des services de l'Etat" précise "que l'intensité des événements sonores mesurés qui étaient en fait à 3000 pieds ou 4000 pieds (900 ou 1200 mètres) serait en descente continue proche de 5000 (1500 mètres)".

Sans indication contraire, le niveau de base pris en compte pour les calculs est le niveau de la mer.

Bienheureusement, la commune de Favières et ses environs ne sont pas au niveau de la mer. Et en particulier, le niveau du bourg de Favières qui en sa partie Nord est au niveau + 113.

Compte tenu des constatations faites chaque jour, en l'état actuel, il semble bien que les différentes hauteurs mentionnées dans les réponses de l'Etat ne tiennent pas compte de l'altitude du sol naturel de la commune.

S'il en était ainsi, les hauteurs indiquées ne reflètent pas les réalités actuelles et futures, ainsi que pour les dB(A) annoncées.

D'autre part, la fréquence des vols s'amplifiant au-dessus de la commune, le bruit deviendrait permanent, gênant une ambiance sonore pesante, voire insupportable. D'où l'importance d'éviter complètement les vols au-dessus du bourg de la commune de FAVIÈRES.

Le 1^{er} Février 2024
Paul LANGE, 8 rue du
clos de la Spoutelle au
bourg de Favières


Observations n° R 29 et R 30

6 février 2024

MM. DUPONT et BOURSERIE (registre papier)

77220 Favières

Malgré nos protestations je pense que la décision est déjà actée comme pour nos agriculteurs, beaucoup de bruit pour peu de résultat. La lutte des pots de terre contre le pot de vin semble devoir échouer.

M. DUPONT Gérard & plus adolphe Besoul Favières
le 3 février 2024. *[Signature]*

le 3 février 2024.

J'habite FAVIERES since depuis 1985. Je m'y trouve bien, malgré, déjà, par moment, des troubles provoqués par les passages éparés des avions qui ils nous font supporter.

Voilà que maintenant, j'apprends la mise en place d'un carroussel dessiné sur le long de FAVIERES, avec une fréquentation multipliée par 3. Ce n'est pas acceptable ni acceptable, d'autant qu'il y a d'autres solutions comme celle par exemple de diriger ce carroussel d'un kilomètre pour passer sur les forêts qui nous entourent.

Je comprends bien le développement aéronautique et le caractère obligé pour des avions d'atterrir et décoller.

Mais force est d'insister sur le fait que ce trafic ne doit pas générer des nuisances telles que celles qui en découlent sur notre pays.

En conséquence, veuillez prendre acte de ma totale opposition à ce projet en l'état et nous demandons de le réexaminer afin de prendre d'autres dispositions, éparaguer ainsi le peu de quiétude qui nous reste que nous voulons sauver.

[Signature] Je compte sur votre richisme et vous en remercie.
Germain BOURSERIE
29 rue des Parvato - 77220 FAVIERES

Observations n° R 31

6 février 2024

M. VERLAGUET et Mme PERRIER (registre papier)

77220 Favières

février 2024

atocale de mise en œuvre prévue pour les nouvelles procédures de
 site continue en configuration face à l'ouest sur l'aéroport de
 Orly conduit à un risque accru de pollution supplémentaire
 l'ensemble de la commune de Favières (le bourg en
 particulier).

commune est déjà à l'heure actuelle marquée par contribution à
 nombreuses périodes de l'année concernant le passage des avions
 part est d'ores et déjà mesurable : nuisances sonores, mais
 tout pollution liée au kérosène consommé et aux décharges;
 effluents d'obscurer les dégâts et traces visibles sur les toitures,
 pigments des maisons et les sols extérieurs des propriétés
 décalage de quelques kilomètres du couloir de descente sur
 est permettrait d'atténuer la pollution et les nuisances sonores
 l'ensemble des habitants. A l'heure où les politiques publiques
 tentent d'adopter une politique de prévention en matière de
 et améliorer le cadre de vie, il serait plus que souhaitable
 le projet de couloir aérien s'inscrive en cohérence avec ces
 intentions.

conviendrait également de souligner que depuis de nombreuses
 années, la commune et le département ont encouragé l'abandon
 massif de l'utilisation de nombreux pesticides liés à l'activité
 agricole - label "terres saines" à Favières. Il serait donc
 au moins incohérent et contre-productif d'autoriser le passage
 en continu au-dessus du bourg de Favières et les terres
 insensibles, et ce d'autant plus qu'il est régulièrement
 constaté que les avions en descente ne respectent que très rarement
 paliers d'altitude qui sont théoriquement à mettre en œuvre
 des procédures de fin de val (!)

ERIC VERLAGUET et FABIENNE PERRIER
 34 RUE DES FARINATS 77220 FAVIERES

17

F.P.

Observations n° R 32

6 février 2024

Mme BELHOUSSE Faïda (registre papier)

77220 Favières

FAVIÈRES le 03 février 2024 :

Nous habitons à "la Route" commune de FAVIÈRES depuis mai 1998 où nous avons fait construire une charmante petite maison où il fait bon vivre. Nos deux enfants y sont nés et y ont grandi et où ils se sont épanouis grâce à la tranquillité et l'air so. Nous sommes tombés sous le charme de ce joli village paisible où nous aimons nous y retrouver le soir après une journée de travail. Effectivement, nous travaillons dans des domaines branchés car nous travaillons avec du public. Aujourd'hui cela devient infernal d'entendre les avions et aux beaux jours il est impossible d'ouvrir nos fenêtres si l'on veut de la tranquillité comme ce que nous cherchons en venant ici.

Nous avons constaté qu'il passe 1 avion toutes les 20 secondes au dessus de notre jardin.

Qu'en sera t'il si ce contournement se fait ?

En 2017 nous sommes passés à côté de plusieurs routes de la maison à cause de ce fameux couloir aérien.

La commune de FAVIÈRES lutte contre les pesticides depuis de nombreuses années. Cette zone est un poumon vert de l'Ile de France.

Si le contournement devait se faire cela apporterait des nuisances insupportables, une pollution accentuée par le kérosène et la valeur de l'immobilier chuterait considérablement comme les terrains et maisons aux alentours d'Orly et Roissy Charles de Gaulle.

 BELHOUSSE Faïda

Observations n° R 33

6 février 2024

Mme LEPAGNEZ Clémentine (registre papier)

77220 Favières

Favières le 4 février 2024,

Nous venons d'acheter une maison sur Favières (le bourg) rue du Tilloul Argenté. Il y a un peu plus d'un an.

Nous n'avons pas conscience du flux régulier des avions qui passent juste au dessus de notre maison parfois très bas à tel point qu'on ne s'entend plus parler lorsque nous sommes dans notre jardin d'été.

Nous avons d'ailleurs constaté plusieurs tâches "huileuses" sur notre terrasse avant de nous rendre compte qu'il s'agit en réalité de Karoreine.

Nous avons fait le choix d'être dans une commune entourée de champs et de forêts et supportons déjà mal le passage des avions et la pollution sonore que cela génère.

Nous sommes contre ce projet qui va réduire le confort aérien sur certaines communes telle que la nôtre qui sera sans doute encore plus impactée par les diverses pollutions que cela va générer.

Il est indispensable d'évaluer au préalable l'impact environnemental sur la commune de Favières et sur la santé de ses habitants et de ses enfants.

Nous avons 2 enfants de 7 ans et demi et ils ne doivent pas avoir à en subir les conséquences.

Mme LEPAGNEZ Clémentine



Observations n° R 34 et R 35

6 février 2024

Mmes BARRIER, CLAPIER, et MM DELERUE et MARELLE (registre papier) 77220 Favières

Favières le 05 février 2024. (habitants de Paris 12)
 Nous BARRIER Monique - CLAPIER Annie - DELERUE Jacques
 demeurant 11 rue du MARCET à Favières 77220
 Souhaitons favorable à la notation du passage d'un censuel des
 aires au-dessus de la commune qui doit nous soulever inquiétudes
 par les nuisances sonores et polluantes.

Holop *Boulay*

Favières le 5 Février 2024

Stéphane et Alicia Mariette, domiciliés depuis bientôt
 10 ans au 6 rue Henri Jarry à Paris, la Roche, Favières
 Nous avons acheté par le calme et la tranquillité.
 Nous souhaitons garder ce privilège. Après des
 années à travailler en proche banlieue parisienne,
 nous voulons garder nos week end et soirée au calme.
 Nous avons un enfant depuis bientôt 3 ans à
 ce jour, nous souhaitons également qu'il
 grandisse dans un environnement calme et sera
 à l'abris des nuisances liées aux passages des
 avions militaires. Si, un jour nous décidions
 de partir, nous ne voudrions pas que notre maison
 ne se vende pas au prix du marché, pour
 des raisons de confort aérien juste au-dessus
 de nos têtes. Le passage pourrait se faire ailleurs,
 les villes ont des murs et des routes, la 104 est
 il serait bon de privilégier un certain type de
 habitations. Ce n'est pas ce qu'il manque. 1A4, 104
 Forêts, champs etc. En espérant que nos
 demandes soient prises en compte. Bien cordialement

Stéphane, Alicia et Soeur Mariette

Observations n° R 36

6 février 2024

M. et Mme BORG (registre papier)

77220 Favières

Favières le 06/02/2024.

Pour faire suite à la réunion publique du 10/01/2024, nous tenons à vous exprimer notre désaccord sur le projet tel qu'il nous a été présenté par la DGAC.

En effet si celui-ci présente un certain nombre d'avantages pour la DGAC et bon nombre d'habitants dont les communes ne seront plus impactées, il représente une catastrophe pour les Faviérois qui vont supporter dans leur grande majorité des nuisances néfastes et dangereuses pour leur santé et leur vie quotidienne.

C'est en appelant à votre bienveillance pour revoir le tracé et le positionner au dessus de la forêt, que elle réussira à surmonter l'impact sonore de la descente continue des avions. Privilégiez l'humain et la sérénité des habitants doit être une priorité et non un calcul.

Merci.

Patricia BORG

DANIEL BORG

D.5 - Observations portées dans le registre d'Ozoir-la-Ferrière

Observation n° R 2
6 janvier 2024

Association Ozorienne Contre les Nuisances Aériennes (AOCNA) (registre papier
d'Ozoir-la-Ferrière) 45 Av. du général de Gaulle 77330 Ozoir-la-Ferrière



45 avenue du Général De Gaulle

77330 Ozoir La Ferrière

aocna.secretaire@free.fr

Pour rappel

À la suite du relèvement successif des prises de l'ILS, des villes de plus en plus éloignées de la piste numéro 3 de l'aéroport d'Orly, ont été impactées par les atterrissages face à l'ouest.

Le vent d'ouest est dominant dans 60% du temps.

Les nuisances ressenties par la population survolée sous le palier de prise de l'aide à l'atterrissage à 900 M se trouvent d'autant plus fortes que la ville est à une altitude de 120 m, ce qui réduit d'autant la distance qui la sépare des aéronefs.

Pendant des années la Direction de l'Aviation a choisi une approche sur des zones très larges pour calmer les populations subissant ces nuisances aériennes

Concernant le projet

Le projet de mise en œuvre de la procédure de « descente continue » montre un choix radicalement opposé, quitte à impacter massivement une population plus restreinte. (2 fois plus)

Ceci permet à la DGAC (3) d'alléger les statistiques de riverains dit « zones de bruit ».

C'est ce que je constate sur la ville d'Ozoir-la-Ferrière puisque le report se fait sur le nord et ne concerne plus le sud.

Ce nouveau tracé devrait faire l'objet d'une étude débordant du cadre de la commune -

La « descente continue » ne peut être acceptable, que si elle est appliquée dans la majorité des cas.

À savoir, que ce soit réellement une procédure de descente continue, qui parte de 3000m jusqu'à la piste, sans palier, comme indiqué dans le dossier de concertation, Page 17 :

Le Schéma 10, représente un profil de descente douce de 3° en continu, qui part de 3000 m vers l'ILS (2), sans palier, jusqu'à la piste.

Le gain d'altitude par rapport au palier de 900 m est difficile à apprécier dans cette configuration, sur ce schéma qui n'est pas à l'échelle

) Final Approach Point

2) ILS Instrument Landing Système

3) Direction Générale de l'Aviation Civile

Scanné avec CamScanner

Il est indiqué sur la zone qui habituellement est en palier. « **Zone réduction de bruit** », les Ozoiriens y sont particulièrement sensibles puisque dans cette zone se trouve leurs habitations.

1. Le document indique :

« Il reste cependant dans la description des procédures.

Un court palier avant le FAP (1) » qui est parfois nécessaire pour intercepter la trajectoire finale indiquées par l'ILS. (2) «

Question : A quel endroit à quelle altitude, combien de fois ?

2. **Page 27 et 30 :**

« Une estimation de 30 % de mises en palier seront nécessaires lors du passage d'aéronefs se dirigeant vers les aéroports de Toussus-le-Noble et de Vélizy /Villacoublay. »

L'axe d'approche est coupé à une altitude 1200 m, ce qui oblige le contrôle aérien à donner les instructions pour un palier à une altitude de 900 vers Orly.

Dans le meilleur des cas, il est déjà annoncé que seulement 70 % des vols seraient en descente continue.

Qu'en sera-t-il lors des pics du trafic sur ces aéroports ?

3. **Page 30 :**

« Les procédures d'arrivées pour les aéroports de Toussus-le-Noble et Villacoublay ne seront pas modifiées. »

Il faut étudier des trajectoires alternatives pour ces aéroports afin d'éviter cette situation.

4. Page 27

« Ce dispositif ne pourra pas être utilisé en permanence du fait de...»

- De fortes pointes de trafic
- D'orages
- D'autres événements particuliers (Quels événements ?)

Questions :

- Quel seuil déclenchera l'interruption de la procédure de descente lissée

Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Appréciation de la Commission d'Enquête

MM. Jacques Fournillon et José Fernandez, respectivement, président et secrétaire de l'Association Ozorienne Contre les Nuisances Aériennes (AOCNA) ont été reçu par le commissaire-enquêteur de lors de la permanence du 6 janvier à Ozor-la-Ferrière.

Observation n° R 3

5 février 2024

M. et Mme BOUDAULT (registre papier)

77330 Ozoir-la-Ferrière

03 février 2024

J'accorde pour le contournement pas
 le nord d'Ozoir L.F. sur les zones
 boisées et les terrains agricoles - au dessus
 des zones non constructibles -
 Joanne - Valérie - César
 Boudault - Rue d'Orléans - Ozoir L.F.
 Boudault - B. Boudault -

écrit le 05/02/24

Observation n° R 4

6 février 2024

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 la fin de week-end, l'été, on apercevait, au loin, au nord-ouest des avions. Rien de dérangeant.

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 du cabinet Gayssot que le ministre se félicitait d'avoir débarrassé une grande partie du ciel de la région francilienne 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 devant 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 procèdent 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 finir », « 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 psychophysique 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'agréger 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 !

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

15 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 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 aéroports et 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 :

Les 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 ont 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 ?

Quel est le plan de convergence de toutes les actions et organismes impliquées ?

MALFISCH Gilbert et Jallé
du 176 Joffre
Ozoir la Ferrière

Observation n° R 6

6 février 2024

Association d'Environnement du Réveillon (registre papier) 77330 Ozoir-la-Ferrière



**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.
Régulateur 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 intitulé : "Descente d'acier"
 j'ai lu et j'ai noté que la mise en place de la descente
 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 des territoires
 tandis que d'autres, plus négatives, sont attendues par les communes.
 or, dans des années avant de former des "concentrations", l'impact devrait
 se limiter essentiellement à la concentration des nuisances : et
 dans le Nord d'Ozair : ce sera pire que actuellement car : d'air : plus
 d'air, de tête (bruit), impossibilité de laisser fentes d'acier
 et profitez du jardin, traces noires, invasion, végétation
 - l'été : recevoir chez soi devient difficile : Fatigue
 - il faudrait beaucoup moins de passages d'avions : on
 peut en voir et entendre 3 en même temps : on ne s'attend pas
 à cela - les horaires à réduire par après 22h30 ~~par~~ avant 6h30
 - 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 (maire de La Houssaye), anonyme et M. Cochaud (registre papier)
77610 Les Chapelles-Bourbon

PREMIÈRE JOURNÉE

Le 04 janvier 2024 de h à h
10/01/24
OBSERVATIONS DE P. Cochaud, je suis très perturbé par le bruit que je dois supporter avec un trafic incessant en un la un modification du trafic je fais partie des 31 habitants ciblés. Je sollicite une isolation phonique la rue pavillon - 1^{er} Dufour 12 Lionnais Les Chapelles Bourbon

- 10/01/2024
- BACCUS S'ESPÈRE TOTALEMENT ÉLIMINÉ :
- AUCUNE QUINCE "AVANT / APRÈS" S'ESPÈRE
LA COMMUNE DE LA HOUSSEY-EN-BRIE
- ÉCHÉQUE DE QUINCE FAUSSES : DE 0 A 100 PAGES
PAGE 26 ET DE 0 A 150 PAGES 27

QUESTION : - QUELLES SANCTIONS SONT-ELLES REÇUES EN CAS DE NON-RESPECT DES PLANS DE VOL ?
- QU'IL Y AIT DÉCLARATION DES BIENS IMMOBILIERS
- IL Y AIT INDÉMNISATION SUIVE À L'ACCOMPLISSEMENT 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". Les trajectoires actuelles permettraient une répartition 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.

- * - A quelle façon passe-t-on de 488 personnes impactées à 31 ? pour les Chappelles-Boubon
 - Etude d'impact du bruit aérienne sur site. Est-elle prévue ?
 - Faut-il nous rapatrier des plans de vol ? Plus fréquents dans un corridor aérien.
 - 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 qu'ils ?
 - * - 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 a-t-il une analyse de terrain (bruit, nuisance) afin de faire le projet mis en place ? Vous a-t-il une réel économie de carburants entre la théorie et la pratique (conditions météo entre autres) ? Vous a-t-il des compensations concernant les nuisances : jusqu'à l'on réduire la totalité du trafic ?

fait des coûts resserrés entraînant plus de pollution ? Actuellement pollution présente sur maverands, d'Orge, t'Orge, 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

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

Vu 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
insupportable avec 1 forte pollution sonore
de St Pierre Christiane
Jume 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 permettant 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 du prix d'Amérique
77330 Ozoir la Ferrière

③ 26/01/2024

Je ne mesure pas l'impact du projet de mix en
œuvre des procédures de descente prévues vers l'aéroport
d'Orly, véritablement plutôt un statu quo pour
Lésigny, mais en tant qu'habitant de la
commune je suis 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, les avions, pourtant, ne
devraient pas survoler la ville. Ils passent toute la 2^{ème} minute !
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. Lésigny

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 Pexillon 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 pouvoir sortir dans son jardin.
 On n'en peut plus!!
 A denton 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 immobiliers et une nuisance sonore car actuellement, un survol d'avions au sud-est de la commune de Pontault-Combault (proche aéroport 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 Nathalie - 15 Rue Rousseau - PONTAULT
SALOMON Nicolas - Rue Fontaine - LIVERDY
Mme Stéphanie MIRAS - Impasse Pommier - LIVERDY

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 Portneuf. 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 - Portneuf

10/01/2024

Habitant le sud de Portneuf, 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, j'en pense être que favorable -- à condition que cela ne soit pas contrebalancé par de nouvelles autres nuisances.

Patrice PENET

① L'information, concernant l'enquête publique relative 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 du point ouest.

③ ~~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. Nous demandons une information plus visible (premières lignes) que celle actuellement mise en place.

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

Observation n° R 57 et R 58

1^{er} 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.J. Agnès VIRGENEL

le 5/02/2024
Résidents à Pontault Sud nous sommes impactés par les nuisances sonores. Nous espérons que tout sera mis en œuvre 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, la nouvelle trace ne semble pas avoir de réel impact. La densité sera plus concentrée sur la Sud de la commune (N° 703). Avec si l'approche est élevée, cela va modifier l'approche plus large en matière de mise de Bruit. 01/02/2024

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 dégradera 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'émet un avis défavorable à l'augmentation du trafic et la modification de la procédure de descente avec ce nouveau tracé. La commune a délibéré en 2023 au conseil municipal du 9 juin pour une réduction des 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 N° 62. Aucune pondération réelle de nuisance son.

9/4

simulation en modélisation. Je apparaît cependant clairement une détérioration de vie pour les habitants opposés à toute la demande effectuée au cours des dernières années. Pour Orly, 1) réduction ou à minima profondément de mouvements annuels 2) Couvrir pour allonger 3) établir des nouvelles valeurs limites pour l'axe (Lden 45 et Lnight 40) 4) Intention de créer plus d'espaces.

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

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

Le Maire,

Tony SALVAGGIO



Tony Salvaggio

Maire de Pontcarré

Habitant depuis 49 ans Pontcarré au bout du village la zone parait au dessus de notre Paillasson. catégorisé très dangereux pour de nos Bruits. Je ne comprends pas la Ballade 11. Je suis donc contre pour les raisons exposées ci-dessus. L'accroissement du Trafic.

à René Juret Maire de Pontcarré

9/4

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

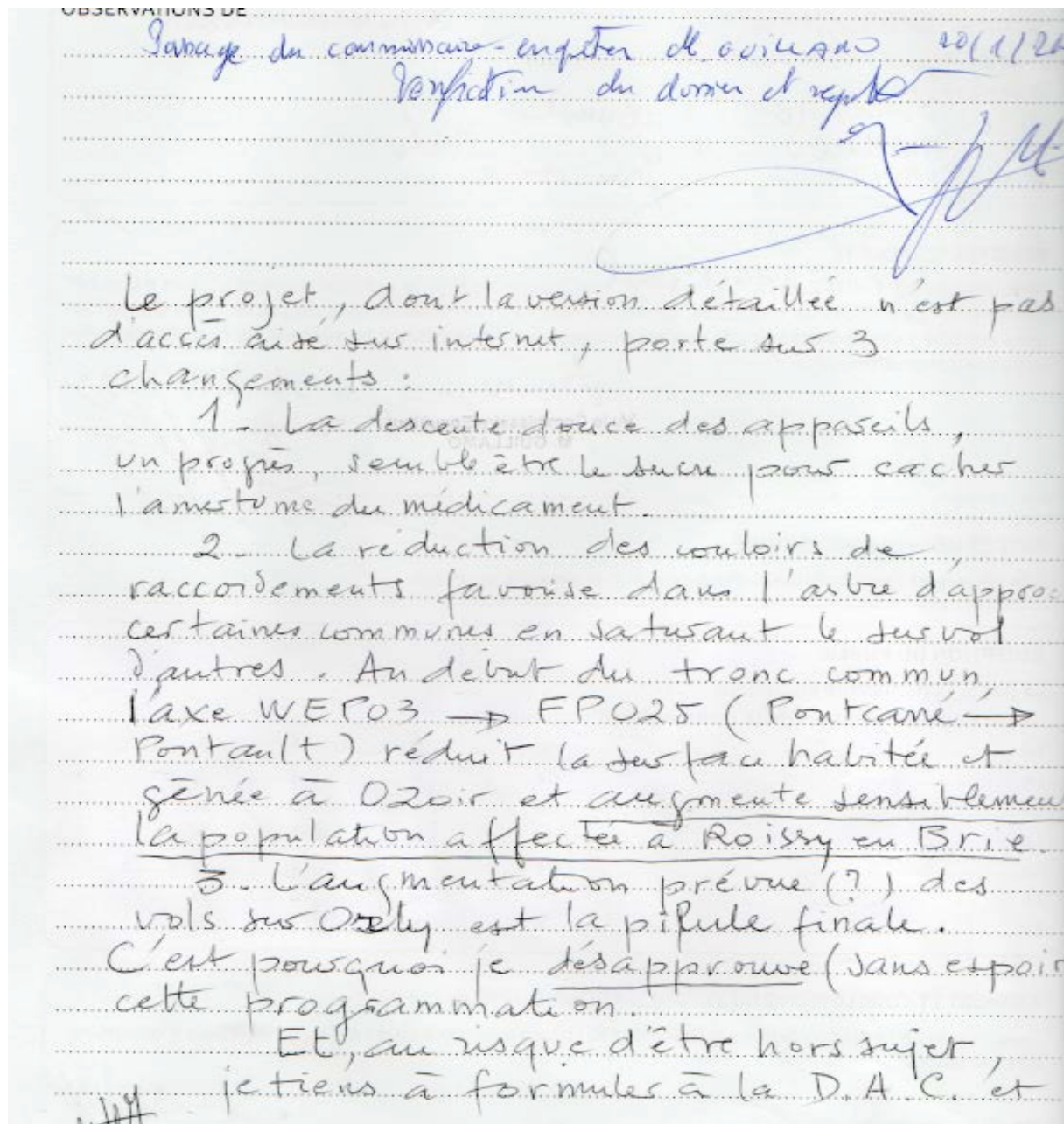
D.11 - Observations portées dans le registre de Tournan-en-Brie**Observation n° R 81****4 février 2024***M. MARCOS (registre papier)**77470 Tournan-en-Brie**DOUBLON de l'observation n°25*

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



aux autres décideurs quelques questions :

- la pollution de l'aviation civile et commerciale devrait-elle à démontrer ?

- 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. Lardonillat

Sixième avenue Roissy en Brie

Entièrement d'accord avec les remarques précédentes !
L'afaire 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 (dérogations ?)

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

31/01/2024 A. Lardonillat

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

Vivre.

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 ne nous enlève pas le nombre d'avions. Actuellement nous ne pouvons plus ouvrir la fenêtre ouverte, ni regarder la TV fenêtre ouverte. Pourquoi vouloir le couvrir? cela favorise certaines communes au détriment d'autres qui doivent encaisser plus subit 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 constate que les avions qui passent à Roissy en brie passent déjà trop bas, et sont donc trop bruyants. On les voit déjà au niveau de la décoller de Roissy en brie ils s'enquillent les uns derrière les autres, c'est excessif au niveau du bruit.

06/02/24

Etang

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 cevent de valoir améliorer et réduire
ces nuisances, on nous vend un projet
caduc (en déséquilibre PNB pour l'ILS
Paris).

A mon avis, ce projet n'a qu'un seul but:
réduction des coûts de l'énergie; mais
d'économie !!

D'autre part, le projet tel qu'il est présenté,
est rédigé en un langage très spécifique
à l'aviation: il est hermétique ~~par~~ au niveau
technique. On ne comprend pas tout...
est-ce peut-être ??

J'émet un avis très défavorable au projet !!!

Surtout plus qu'il existe un risque potentiel
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

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.

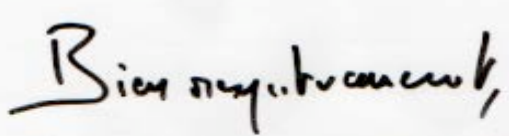
L'un des aspects les plus alarmants réside dans l'impact acoustique sur notre ville, en particulier sur les quartiers du sud tels que le Grand Etang, les 50 Arpents, le Verger, le Bois Prieur, mais aussi l'Avenir et l'Espérance. Alors que l'enquête publique semble indiquer une diminution du nombre d'habitants 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

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 58 86.	
repasserons par nos observations.	
Garage du Commerce - Exp. Neuf. 2000	
14/1/24	
M. CHARTIERE Pascal & MME LEFEBVRE Stéphanie le 25/01/2024 à Mos.	
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

M. LEN Monique 29 01 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

W

gjm

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.

Arrondissement de Provins – CANTON DE FONTENAY-TRÉSIGNY
Code Postal 77610 - Téléphone 01.64.42.59.30 - Télécopie : 01.64.42.59.39 - Mail : mairie.chatres@wanadoo.fr

⇒ 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 entraînera 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

BILLET Louis

BRAC DE LA PERRIÈRE Guillaume

MUZEUX Christine

TÉTART Marc

ROLLIN Michel

BLANCHARD Joël

BONNADIER Catherine

BONNADIER Fabrice

VERDAVAINNE Guy

VICENTE David

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 112

5 février 2024

COTTIN Jacques (registre papier) 10, Grande Rue

77173 Châtres

PREMIÈRE JOURNÉE

Le de h à h

OBSERVATIONS DE

Garage de commerce - atelier de Guillaume
 10/11/24 Verdict de l'affaire et droit d'apote.

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~~ 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.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 peu marqué : réduction des nuisances et pourtant $> 62 \text{ dB}$! = 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 tâches 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 faudrait mieux travailler sur la modernisation des moteurs des avions, d'autres carburants moins polluants.
Mme Marie GOBEREAU
Gretz-Armainvilliers le 05/02/2024

Bonjour,
ces 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 plafond 1300 m comme c'était auparavant. Il y a une dégradation nette 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.

Observation n° R 714

6 février 2024

M. GARCIA ROBIN Jean-Paul, maire (registre papier)

77215 Gretz-Armainvillie

Gretz-Armainvillie le 6 février 2024
 Bourgeois

J'ai passé 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 devraient 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, usages) elle devraient se faire à 3000 pieds, hors dans les cartes il est indiqué à 2000 pieds (600 mètres) par mesure "en raisonnablement" (faible trafic !). Les avions pourraient perdre l'axe de la piste (ILS) à 1000 pieds (300 mètres) ce qui est normalement le cas !

Donc comment croire à la DGAC, au Ministère des Transports, à ANS, et à nos interlocuteurs en Préfecture et en Enquête Publique quand ils nous disent vouloir se prêter un projet et une procédure, qui à ce jour ils n'appliquent pas.

Si je comprends la nouvelle procédure,
 la ville de Jutz ne devrait pas être
 survotée. Ou très peu !
 Mais le constat sur cette nouvelle (!)
 procédure d'arone sur l'IDF a
 4000 pieds sur WEPO3 en partant
 par WEPO2, c'est que celle-ci
 ne serait appliquée qu'à 70%
 maximum ! Donc les 30%
 restants seraient pas à 4000 pieds,
 mais à 3000 pieds (900 m) / donc
 certainement en phase sur
 l'urbanisation de notre commune,
 comme c'est le cas aujourd'hui,
 les 4000 pieds sur l'IDF étaient
 prévus à 70% 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 est-ce possible d'avoir
 par mesure sécuritaire de repousser
 l'aéroport d'Orly, quand de
 aides militaires de gouvernement
 se rendent à Tousses le Noble ou
 Villacoublay, et dans ce cas
 l'installation sur l'IDF 26 se
 fait plus par, aucun rôle
 ne se fait, car le cocon
 qui se rendait à Villacoublay
 de Tousses le Noble en fait
 croissent le aéroport d'Orly

à 3-5 kilomètres des pistes en bas à 1000 - 1200 mètres d'altitude, quand ceux qui atterrissent à Orly sont à 300 mètres d'altitude. Preuves à l'appui !
 Ce qui est constaté, c'est que le DGAC et l'Etat font le constat en 2002, demandant qu'il faut revoir les procédures vis-à-vis des aéronefs vers Toussus le Noble et Villacoublay, et que dans le rapport actuel on dit qu'aucune procédure 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 remplit pas ses engagements (page 16 de la synthèse environnementale) l'altitude de piste de l'ILS 26 des avions doit être précisée dans la carte aux instruments en standard à 4000 pieds (1200 mètres) comme d'habitude le prévoit, 3000 pieds (900 mètres) en clairance par mesure de sécurité !

La carte précisée (page 22) ne demeure d'urgence publique mentionnée standard à 3000 pieds, donc pas d'évolution !

Pourtant l'ACNOST (ne pas dire)
confirme que le Niveau Standard doit
être à 4000 pieds !

Quand on parle des points de navigation,
VERBA, ROUBA, POXXI, etc. WEPO1 WEPO2

WEPO3, etc. ce sont des indicateurs
de circulation mais pas de hauteur

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 émis par les avions.

(Arrêté d'interdiction du 10 octobre 1957)

Dans le cadre du projet, les avions
sonnent sur les 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
dans la ROUBA, en espérant

leur réelle réalisation, la

ville de jets dans le cadre de

un urbanisation, ne devrait

pas être survolée, en respectant

les plans en WEPO1, WEPO2 et

WEPO3.

[Signature]

Je met une réserve, car on nous dit que on devrait atteindre WEP03 à 1200 mètres (4000 pieds) à 70 90, donc 30 90 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

statutaire et par défaut en NA 62 projet. Donc cela veut à dire que pas de 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 (1500mètres) 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 communisme
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 de nuisances liés au trafic
automobile et on fait le strict
minimum pour la circulation aérienne.
Une amélioration s'impose et
j'espère qu'enfin, ce projet, apportera
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 GARUA ROBIN

6 Avenue du Château

77220 Guez Armainvilliers

Maire de Guez Armainvilliers
depuis 2001

Maire Adjoint de Guez Armainvilliers
1995-2001.

Avis et commentaires du maître d'ouvrage