

ÎLE-DE-FRANCE | Dans la région, 2,2 millions de personnes sont concernées par une exposition au bruit des avions. L'observatoire Bruitparif lance une étude auprès de 90 riverains.

Les nuisances des aéroports au cœur d'une grande enquête

Virginie Weber

DANS LES QUARTIERS du Vieux-Cressely ou des Cottages, à Magny-les-Hameaux, impossible d'éviter les avions. Ils occupent le ciel tels des oiseaux dans leur élément naturel. « Parfois en télétravail, ça me tape sur le système, je suis obligée de fermer la fenêtre tellement il y a de bruit », raconte Florence, qui réside dans cette commune de l'Ouest francilien, dans les Yvelines, depuis 1989.

Avec 150 000 mouvements recensés en 2023, l'aérodrome voisin de Paris-Saclay-Versailles, situé à Toussus-le-Noble, est la quatrième infrastructure d'aviation d'affaires et de loisirs de France derrière Roissy (Val-d'Oise), Orly (Val-de-Marne) et Nice (Alpes-Maritimes).

Pour évaluer la gêne réelle du trafic aérien, l'observatoire du bruit en Île-de-France va recruter une trentaine de personnes dans la commune afin de mener une enquête grandeur nature. Cette initiative s'inscrit dans le cadre d'une étude pilote bénéficiant du soutien de l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses). Deux autres secteurs sont également concernés près des aéroports de Roissy-Charles-de-Gaulle et d'Orly.

Le ressenti des habitants va être recueilli

« Bruitparif a défini le secteur sur lequel ils ont eu connaissance d'un grand nombre de plaintes », explique le maire (DVG) de Magny-les-Hameaux, Bertrand Houillon. Sans grande surprise, les zones concernées sont celles impactées par les entrées et sorties de pistes, proche de la D 36. Des quartiers qui se situent aussi à proximité im-

médiate de la sonde de mesure installée après le hameau du Bois-des-Roches. Car la méthodologie prévoit de recouper le ressenti des volontaires avec les données enregistrées par la station de Bruitparif.

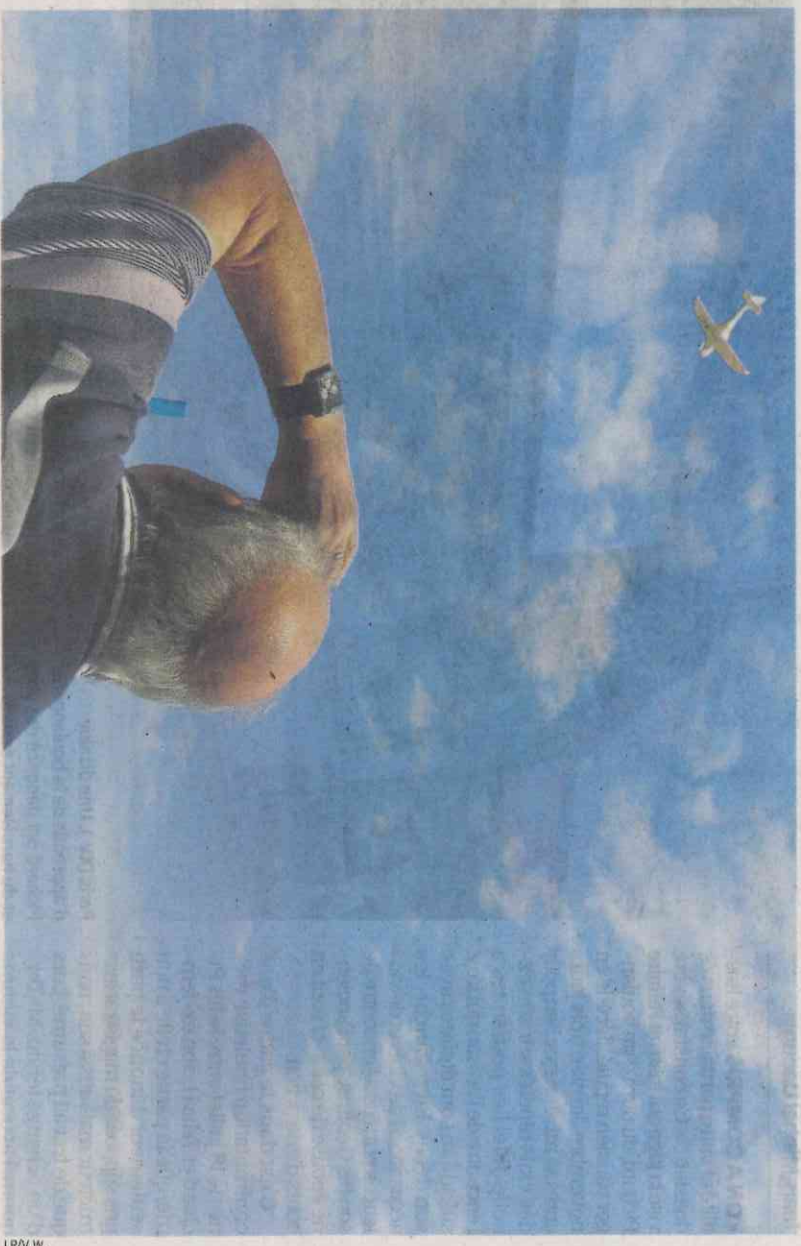
Les participants devront répondre à un questionnaire lors d'un entretien d'une heure. Durant trois semaines, ils devront porter un dosimètre (instrument de mesure destiné à mesurer la dose radioactive) et tenir un tableau de bord à raison de trois fois par jour : au réveil, en fin d'après-midi et avant de se coucher. Enfin, deux sessions collectives en extérieur, d'une durée de deux heures et demie environ, permettront aux habitants sélectionnés de noter instantanément la gêne au moment du survol d'un avion.

Dans la rue du square Jean-Gilbert, la future enquête est vue d'un bon œil. « On a fait des affiches, des pétitions, des manifestations sur le tarmac mais force est de constater que ça ne bouge pas beaucoup, souffle Florence. Moi, je veux bien participer à cette enquête si ça peut faire évoluer les consciences ».

« Ça n'arrête pas »

« Les gens qui ne connaissent pas Toussus pensent que c'est un petit aérodrome, en fait c'est vraiment une infrastructure appartenant aux Aéroports de Paris (ADP). Ça n'arrête pas », lâche, de son côté, Évelyne. Née en 1958 dans la maison familiale de Magny-les-Hameaux, qu'elle habite désormais, la retraitée a le sentiment que « la situation s'est accentuée ces dernières années ».

Entre les jets privés, très fréquents les vendredis et dimanches, les « coucous » touristiques, les hélicoptères de l'armée en maintenance et surtout, les avions des écoles de pilotage, l'aérodrome est « extrêmement actif », admet Raymond Besco, élu à l'aménagement urbain de la commune de 9 400 habitants. « Il y a un vrai problème de nuisances aériennes à Magny, c'est un sujet sensible », réveille Raymond Besco qui suit le dossier depuis trente ans. « On travaille beaucoup avec l'État, le groupe ADP, la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), les utilisat-



Magny-les-Hameaux (Yvelines), le 21 août.

Sur l'aérodrome de Paris-Saclay-Versailles, 150 000 mouvements aériens ont été recensés en 2023.

teurs. On n'est pas contre cette structure mais il faut qu'on trouve un équilibre entre l'activité aéronautique et le bien-être de nos habitants ».

Sans compter qu'il y a aussi une évolution des modes de vie, avec la densification de la population et l'avènement du télétravail. « Les habitants sont davantage présents chez eux et se rendent, peut-être aussi, davantage compte des nuisances générées par le site », suggère Raymond Besco qui explique que « certains aéroclubs ont investi dans des

avions moins bruyants ».

Dans la vallée, il y en a un connu comme le loup blanc. Depuis vingt ans, Christian Mauduit est de toutes les batailles. Les « trajectoires pas respectées », « les mesures ponctuelles moyennées », « les indices de performance des avions », plus rien n'a de mystère pour le président de l'association Ciel calme à Magny-les-Hameaux (ACCMH). « Le problème, c'est vraiment les écoles de pilotage. Quand ils font des tours de piste, vous pouvez avoir le même avion qui passe et repasse sans cesse et souvent, ils coupent en plein milieu du hameau alors que le tracé permet normalement de l'éviter », souligne Christian Mauduit.

BEAUVAIS | Des mesures pas toujours fiables ?

« UN AVION m'a réveillée à 5 h 50, ce matin (lundi). » Comme Dominique Lazarski, présidente de l'Association de défense de l'environnement des riverains de l'aéroport (Adera), les voisins de l'aéroport Paris-Beauvais (Oise) sont nombreux à subir les nuisances sonores de la plate-forme, en pleine expansion. Bellova, le nouveau concessionnaire, espère 45 000 mouvements aériens en 2035, contre 37 000 aujourd'hui.

Dans l'Oise, ce n'est pas Bruitparif qui mesure les nuisances sonores, mais cinq stations installées dans les alentours. L'analyse est faite par l'aéroport, qui sépare le bruit général de celui caractéristique des avions.

« Le problème, c'est que c'est une moyenne »

En tenant compte des résultats, on note une très légère augmentation sur certaines stations entre 2023 et 2024. « Le problème, c'est que c'est une moyenne. Entre minuit et 5 heures, il n'y a pas de

bruit aérien puisqu'il y a un couvre-feu. Idem pour les périodes creuses de la journée... La mesure est donc atténuée. Au lieu d'avoir 85 dB de pointe à Tillé, on va avoir 58,7 dB, qui ne correspondent pas aux pics de bruit ni au ressenti des riverains. »

La direction de Bellova n'a pas répondu à nos sollicitations mais, lors des réunions de concertation avec les riverains, les responsables de l'aéroport expliquaient que les nouveaux aéronauts, équipés de technologies récentes, offraient « une réduction acoustique de 30 % ». « Même avec ces nouveaux avions, on enregistre plus de 81,3 dB au décollage et 94,1 dB à l'atterrissage », souligne Dominique Lazarski, rappelant les effets sur la santé. « Chaque survol d'avion avec un niveau sonore au-delà de 75 dB cause un stress qui a une influence sur le métabolisme cardiaque et plusieurs études montrent l'impact des avions sur le développement cognitif des enfants. » Patrick Caffin



Je veux bien participer à cette enquête si ça peut faire évoluer les consciences

Florence, riveraine de l'aérodrome de Toussus-le-Noble (Yvelines)



LP/P.C.

Around de l'aéroport de Paris-Beauvais, dans l'Oise, cinq stations sont installées pour mesurer les niveaux sonores.