



BOIS LE ROI

ENVIRONNEMENT ... QUALITÉ DE LA VIE

Association agréée pour la protection de l'environnement
BP 47 77 590 BOIS LE ROI

Site Internet <http://blr.environnement.free.fr/>

Bulletin n° 25
Mai 2004

Editorial

Ce bulletin est en très grande partie consacré à la circulation « aérienne ». Le dossier que nous vous présentons donne une vue documentée de la situation du trafic aérien au dessus de la commune. A la suite des nombreuses démarches et actions engagées par l'association sur ce sujet depuis plusieurs années, il se dégage un objectif concret à relativement court terme qui peut fédérer les énergies de tous.

En parallèle, l'association continue de travailler sur d'autres thèmes. La circulation dans Bois le Roi et à ses alentours est un thème récurrent de réflexions et propositions concrètes pour que les déplacements à pied ou en vélo soient encouragés et facilités et cela au plus grand bénéfice de tous. Nous avons présenté certaines de ces propositions lors de la réunion publique que nous avons organisée le 20 mars dernier. Nous y consacrerons une large place dans nos prochains bulletins et au cours de notre assemblée générale de septembre prochain.

Sommaire

Page 2

Le contournement de Melun

Pages 3 et 4

La visite du centre de tri des déchets

Pages 5

Brèves

Pages 6 à 12

Dossier sur la circulation aérienne

Pages 13 et 14

La journée Piétons – Vélos du 30 mai

Sur nos agendas :

La journée piétons vélos du 30 mai

Pour cette troisième édition dans le cadre des quatre communes du pays de Seine, après Fontaine le Port et Samois, cette fois-ci, pique-nique sur les bords de Seine à Chartrettes et visite guidée de la commune. Les informations sur les points de départ et les heures se trouvent à la fin de ce bulletin.

Le 5 juin : 'allons à l'école à pied ou à vélo' organisé par les parents d'élèves

L'assemblée générale de l'association, le samedi 2 octobre 2004 à 17 heures en mairie de Bois le Roi

Contournement de Melun

Melun et 17 communes voisines ont élaboré un projet de contournement de l'agglomération. Ce projet prévoit, au nord de Melun, un raccordement entre l'autoroute A5 et l'autoroute A6. Ce tronçon passe le long du Mée, entre Boissette et Boissise la Bertrand, traverse la Seine en dessous de Boissise le Roi en suivant les lignes à haute tension actuelles puis longe Saint Fargeau Ponthierry. Ce projet prévoit au sud de Melun de relier, par une nouvelle voie, la nationale 6 et la nationale 105 en traversant la Seine en se greffant juste à coté de la Table du roi et en passant entre Chartrettes et Vaux le Pénil.

Ce projet a toutes les allures d'un périphérique routier dont la vocation semble être principalement le développement de l'agglomération melunaise et de ses activités économiques plutôt que le désengorgement de l'avenue Thiers, argument mis en avant par ses partisans. Les projections de la Direction Départementale de l'Équipement qui mène les études, elles, ne font pas apparaître de baisse significative du trafic sur cette avenue à l'horizon 2020 !

A l'initiative de quelques personnes et de Bois le roi Environnement, une rencontre des associations de défense de l'environnement concernée par ce projet (celles du nord et de l'ouest qui sont mobilisées de longue date contre le projet précédent appelé C5 ainsi que celles du sud de l'agglomération) s'est tenue le 12 mars dernier. C'était une première. Au delà des échanges d'information, la décision a été prise de faire porter par un député une question écrite au gouvernement. Une deuxième réunion, le 7 mai en mairie de Bois le Roi, a abouti sur l'accord d'une vingtaine d'associations sur la rédaction de la question et de la lettre d'accompagnement. Cet accord aussi large donne du poids à la démarche. C'est un résultat très positif à porter au crédit de tous les participants.

Les associations signataires interrogent les autorités sur la compatibilité de la réalisation de ce périphérique :

- avec le plan de déplacements urbains de la région Ile de France qui a pour objectif de réduire la circulation automobile par rapport à celle existante, plan qui a été mis en place suite à la loi sur l'air,
- avec les procédures correspondant aux plans locaux de déplacement créés par la loi solidarité et renouvellement urbain,
- avec la préservation des massifs boisés, des paysages, de la vallée de la Seine et la prise en compte des servitudes d'utilités publiques que constituent les sites naturels classés et le statut de forêt de protection qui s'applique à la forêt de Fontainebleau,
- avec les dispositions du code de l'Environnement.

Les associations demandent de réelles concertations préalables avant que les options principales du projet aient été retenues.



Informations complémentaires :

- le site de Bois le roi environnement qui présente les tracés,
- le site du dossier de voirie d'agglomération melunaise www.dvamelun.net qui est malheureusement très incomplet
- le site de l'association des bois du canton

Visite du centre de valorisation des ordures ménagères

Le 16 janvier dernier, 4 membres de l'association ont visité le centre de valorisation des ordures ménagères de Vaux le Pénil. Dans ce centre, deux opérations sont effectuées: le contenu de nos poubelles jaunes est trié pour ne garder que ce qui est recyclable, le contenu du bac 'tous déchets' de la poubelle marron et ce qui est rejeté lors du tri sont incinérés.

Ce qu'ils ont vu et entendu les amènent à faire les remarques et préconisations suivantes :

Poubelle jaune

- Le papier et le carton sont séparés des bouteilles plastiques mécaniquement.
- Pour les plastiques, c'est essentiellement la forme qui doit guider pour jeter ou recycler. Seuls sont recyclables les flacons et les bouteilles. Les bouchons des bouteilles plastiques sont recyclables, mais pour cela il faut les laisser sur les bouteilles, sinon, compte tenu du processus de tri, les bouchons tombent en rebut et sont incinérés.
- Les livres et les annuaires sont recyclables en tant que papiers, mais, pour cela, il faut détacher la couverture qui est traité différemment comme carton.
- Le métal est extrait par aimantation et envoyé au recyclage.
- Le verre collecté n'est pas racheté par les verriers (St Gobain en pratique), car il n'est pas de qualité suffisante. Pourquoi : parce qu'il arrive que les compartiments séparés du bac jaune, au moment où ils se déversent simultanément dans les compartiments correspondants du camion benne, se mélangent. Résultat : des emballages se retrouvent avec le verre collecté. Conséquence: Le verre est cédé sans recettes à une entreprise qui l'utilise en remblais routiers. Le verre ainsi utilisé n'est pas considéré comme un déchet recyclé et donc ne donne pas droit aux subventions correspondantes de l'Ademe. C'est d'autant plus dommage que Le Smictom, à la différence de tous les autres syndicats de collecte, ramasse le verre à domicile et non pas en apport volontaire comme dans les autres secteurs du SMITOM et que la collecte, de ce fait, atteint en tonnage le double par habitant par rapport aux autres secteurs.

Restent sur le tapis les bouteilles plastiques et tous les objets qui ont été mal triés. Ce tri se fait manuellement. Les bouteilles sont mises une à une sur un tapis qui les conduit au compactage et à la mise en balles. Plus le tri des particuliers est rigoureux, moins il y a de manipulations.

Les déchets non recyclables sont conduits vers l'incinération. Le traitement de ces déchets mal triés par les particuliers est d'un prix de revient 5 fois supérieur à celui des déchets mis dans la poubelle marron.

Le taux d'erreur dans la poubelle jaune était de 19% en 2002 il est monté à 25% en 2003

Conseils pratiques :

Dans la poubelle jaune, ne mettre aucun objet souillé ou dangereux : penser que les déchets sont triés manuellement.

Papier : ne pas mettre d'enveloppes (la colle est néfaste au recyclage) ni de petits morceaux de papier (ils seront éliminés lors du tri et iront à l'incinération). Plastiques : ne mettre que des objets en plastique ayant la forme d'une bouteille ou d'un flacon. Ne pas mettre de barquettes, de sacs plastiques ni de polystyrène.

S'il y a un doute, il faut consulter les documents sur le tri ou jeter dans la poubelle marron.

Visite du centre de valorisation des déchets (suite)

Poubelle marron

Les déchets verts sont traités à la plate-forme de compostage de Cesson.
Les autres déchets sont incinérés.

Incinération

Les ordures ménagères sont déversées dans une fosse, mélangées puis saisies par un grappin pour les déposer dans une goulotte d'où elles sont poussées dans le four. Le feu, allumé au gaz, s'autoentretient. Le foyer est alimenté par l'air de la fosse à déchets qui se trouve alors en dépression ce qui évite aux odeurs de se répandre. Les calories dégagées sont transformées en électricité. Une partie est utilisée pour le fonctionnement de l'usine et le reste est vendu à EDF. Cette électricité peut couvrir les besoins d'une ville de 8000 habitants. Les fumées sont filtrées en pulvérisant du lait de chaux sur celles-ci. Les fumées obtenues répondent aux exigences des normes européennes (mais contiennent encore des éléments nocifs). Les cendres issues de ces fumées sont appelées REFIOM : résidus extraits des fumées d'incinération des ordures ménagères. Ces refiom non recyclables sont stockés en décharges contrôlées. Machefers et refiom représentent un dixième du volume et un tiers du poids des matières incinérées. Les mâchefers débarrassés des métaux par aimantation sont utilisés pour la construction des routes.

La première année d'exploitation, les fumées sont analysées une fois par trimestre par un laboratoire agréé. Ensuite l'analyse sera bis annuelle. De plus un contrôle en continu est effectué sur les fumées à la sortie du processus. Un capteur recueille les dioxines en permanence. Une fois par mois on remplace ce capteur, et on mesure la quantité de dioxines accumulée en un mois. Cela permet de connaître la quantité moyenne émise chaque jour et de la situer par rapport aux normes voulues. De plus, dans un rayon de 5 Km autour du centre, les dioxines sont recherchées dans les sols, les eaux et les produits agricoles (coût 90 000 €/an).

Les mâchefers sont refroidis dans une fosse et ensuite utilisés en remblais de voirie ou dans des installations d'assainissement individuel. Ils peuvent contenir des métaux lourds (susceptibles de se re-larguer dans l'eau), du chlore, des sulfates. Ils doivent donc faire l'objet d'une caractérisation pour déterminer en fonction de leur composition leur classe d'utilisation. Il n'y a pas d'analyse de dioxines sur les mâchefers car en principe elles sont uniquement dans les fumées*. Les mâchefers ont fait l'objet d'une campagne de 6 mois de caractérisation. Un contrôle sera dorénavant renouvelé chaque mois.

** A une question sur la présence éventuelle de dioxines dans les mâchefers il a été en effet répondu que la question était sans objet puisque les dioxines, produites au refroidissement des gaz de combustion ne se retrouvaient que dans les fumées...*

Hors, un texte de synthèse, inspiré de deux documents publiés par le Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable et du BRGM : A.Damien (mars 1997) et P.Piantone (dec 2000) fait état des résultats suivants: les concentrations en dioxines et furanes de mâchefers de 5 usines testées varient de 4 à 20 ng par kg !

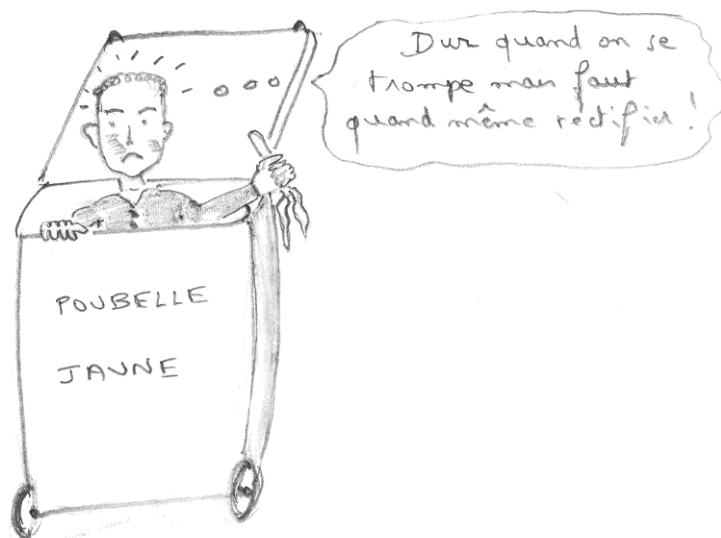
Sachant que la norme en dioxines est de 0,1ng par m3 de fumées (et qu'un m3 de fumées pèse entre 1,2 et 1,7 kg, selon sa teneur en vapeur d'eau) la teneur en dioxines dans les mâchefers serait 40 à 200 fois supérieure à celles contenues dans les fumées qui sortent de la cheminée ! donc probablement du même ordre que la teneur en dioxines des fumées brutes.

La question mérite d'être approfondie... Plusieurs millions de tonnes de mâchefers sont valorisés en France chaque année... Pourquoi cette absence de mesures sur les mâchefers alors que l'on recherche des picogrammes dans les sols avoisinants?

Visite du centre de valorisation des déchets (suite)

Conclusion :

Cette visite est très instructive. Il ressort que le processus de traitement n'est pas sans poser de problèmes économiques et écologiques. A l'issue de cette visite, une conclusion s'impose : limitons dans nos achats la part qui va aller aux ordures (notamment emballages de toute sorte souvent en double ou en triple) ! Une solution pour le verre est de revenir au verre consigné.



Nouveau forage

L'eau du nouveau forage qui descend jusque dans la nappe de Champigny est très bonne et ne présente pas d'atrazine. C'est une excellente nouvelle. Profitons de cette eau telle qu'elle est avant que, dans quelques années, l'atrazine contenu dans le sol au dessus d'elle ne la gagne. Ne la mélangeons pas pour des raisons techniques de maintien en bon état du forage actuel, avec une dose même faible de son eau qui, elle, contient de l'atrazine.



Plan Local d'Urbanisme

Le commissaire enquêteur, monsieur Dulac, a remis son rapport. Le point le plus important de ce rapport porte sur la propriété Letrillard / Leblanc qui longe sur 7 hectares l'avenue Paul Doumer. Le projet de PLU la met en 2AU (zone de construction future non ouverte sans une révision de ce PLU). L'ensemble est en zone tramée vert dans le schéma directeur d'Ile de France. Cette affectation en zone 2AU apparaît contestable aux yeux du commissaire qui la verrait plutôt en zone Au (urbanisable). La mairie étudie les différentes options. Elle organisera, après avoir vu la DDE, avant d'arrêter ses choix et avant le démarrage d'une deuxième enquête publique, une réunion avec l'association.



Réunion publique du 20 mars

Le 20 mars dernier, 61 personnes ont participé à la réunion publique organisée par l'association. Monsieur Robinet, conseiller général, avait répondu favorablement à notre invitation.

4 thèmes ont été développés : la circulation aérienne, la circulation dans Bois le Roi, le contournement de Melun et l'enquête publique sur le PLU. Les présentations très documentées et les échanges qui ont suivi ont été très appréciés de tous les participants.



circulation aérienne

Une journée par vent d'Est à Bois le Roi

Le courrier que Bois le Roi Environnement et d'autres associations de notre secteur ont adressé ensemble en janvier dernier à l'Autorité contre les Nuisances Aériennes (ACNUSA) et la réunion qui s'en est suivie le 11 février dernier ont permis d'obtenir des relevés, par vent d'Est, de hauteurs de passage des avions au dessus de différentes communes dont celle de Bois le Roi.

Ces relevés portent sur les journées du jeudi 12, vendredi 13 et samedi 14 février et concernent les avions décollant ou atterrissant sur un des aéroports d'Ile de France gérés par Aéroport de Paris. Ne sont pas pris en compte les avions transitant dans le ciel ainsi que les avions venant ou allant à Melun Villaroche.

Ce sont dans ces conditions respectivement 152, 148 et 116 avions qui ont été comptabilisés. La quasi totalité des avions est passée entre 1000 et 2000 m au dessus de nos têtes. Mais la dispersion est grande et il y en a autant entre 1000 et 1500 m qu'entre 1500 et 2000 m. (voir ci-après les tableaux concernant la journée du jeudi.)

Ces chiffres confirment l'impression visuelle de ceux qui observent les passages. Les avions sont loin d'être tous à 1800 m. Certains sont mêmes très bas alors qu'ils ont encore 60 km à parcourir avant d'atterrir. Ils vont d'ailleurs rester à cette altitude d'environ 1200 m pendant 40 km avant d'amorcer leur descente finale vers Orly. A cette hauteur, ils sont très bruyants.

Il faut noter que les chiffres communiqués portent sur des journées d'hiver où le trafic aérien est bien moindre que l'été.

En trajectoire vent d'est, les avions en provenance du sud-est après nous avoir survolés, passent au dessus de Villiers en Bière, Champcueil, Ballancourt, Saint Vrain, Saint chéron puis bifurquent vers Limours, Palaiseau et se posent à Orly.

Circulation aérienne (suite)

Pourquoi certains avions sont aussi bas aussi loin de l'aéroport ?

Le rapport d'Eurocontrol, organisme européen spécialisé dans les études de circulation aérienne, commandité par le gouvernement en mars 2002, notait déjà que :

'les aéronefs arrivant du Sud Est sont mis en descente plus tôt que nécessaire dans la plupart des situations. Il existe une possibilité de maintenir les aéronefs à des niveaux supérieurs plus longtemps pendant la procédure d'arrivée. Le fait de faire descendre les aéronefs à un stade précoce aggrave l'impact sonore dans cette zone'.

Il n'y a donc pas des raisons techniques qui amèneraient à faire voler les avions entre 1200 et 1800 m dans notre zone.

Nous avons demandé à plusieurs reprises à Aéroport de Paris (ADP) qui non seulement gère les différentes plates-formes aéroportuaires mais a aussi en charge du trafic aérien dans toute l'Ile de France par délégation de la direction de l'aviation civile (DGAC) de remonter ces niveaux de survol.

La dernière lettre d'ADP que nous avons reçue ne répond pas à notre demande mais nous permet de comprendre ce qui se passe. La procédure actuelle par vent d'Est amène les avions qui viennent du sud-est et qui se dirigent vers Orly à passer à 1800 m au dessus d'un point appelé MOLEK qui se trouve aujourd'hui à 25 km au sud de Melun. A ce point les pilotes sont autorisés à descendre à 1200 m. Certains pilotes descendent tout de suite et d'autres le font un peu plus tard. C'est la raison de la dispersion constatée à Bois le Roi.

Incidentement nous avons appris, par ce même courrier, que ce point MOLEK, sans aucune considération sur l'impact sonore qui en résulterait pour les populations survolées, a été récemment positionné ainsi à 25 km au sud de Melun. Auparavant ce point de passage à 1800 m était situé plus près de Bois le Roi et les avions, à pente de descente égale, passaient forcément plus haut au dessus de nos têtes.

Cette situation est d'autant plus difficile à admettre que, par ailleurs, l'altitude des avions en phase de décollage laisse une marge importante pour que les trajectoires préconisées d'atterrissage soient rehaussées (entre 2000 et 2500m), sans risque d'interférences avec les décollages.

Comment obtenir une amélioration :

En Ile de France, l'étude visant à un rehaussement général des plafonds a été stoppée. Cependant quelques études ponctuelles sont en cours.

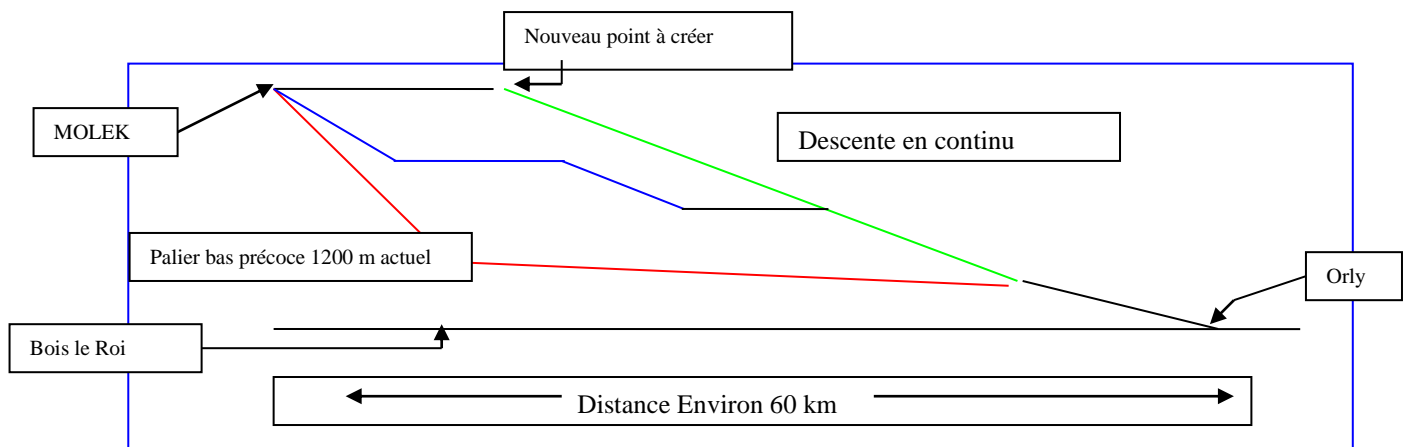
Le suivi des avions en phase d'approche relève d'un système et d'opérateurs différents de ceux qui permettent le suivi en phase de liaison entre 2 aéroports.

Les modifications de la phase d'approche nécessitent donc une évolution de l'articulation entre les deux systèmes.

La modification des plafonds et du profil de descente met en cause le fonctionnement actuel.

Une solution consisterait à modifier les approches en atterrissage pour avoir non plus comme aujourd'hui une descente précoce sur un palier bas mais une descente continue.

Circulation aérienne (suite)



Comme le demande le Forum contre les nuisances aériennes, une descente continue, avec une vitesse suffisante pour ne pas avoir à sortir becs et volets, permet l'utilisation des moteurs à une puissance réduite et une diminution notable du bruit comme cela est pratiqué par plusieurs aéroports étrangers.

Cette descente continue, très silencieuse, va de pair avec la suppression des couloirs car le contrôle aérien doit disposer d'une flexibilité latérale des trajectoires pour assurer les espacements des avions à l'atterrissage. Elle est associée à des altitudes plus élevées.

- Selon l'ACNUSA, la descente en continu ne pourrait être mise en place sans une refonte importante des procédures et des moyens de contrôle actuels. C'est donc un objectif à moyen terme.

L'objectif à court terme

En attendant la mise en place de la procédure de descente continue, faire créer, par ADP, un point de passage obligé à 1800 m à l'ouest de Bois le Roi en aval de la trajectoire actuelle. Cela amènera une réduction très notable de la nuisance sonore pour des milliers de personnes dans tout le secteur (Fontaine le Port, Chartrettes, Bois le Roi, La Rochette, Villiers en Bière, Saint Sauveur sur Ecole entre autres...).

Cette réduction de la nuisance sonore sera d'autant plus la bienvenue qu'ADP, là aussi sans concertation avec les populations survolées, nous informe dans son courrier du 4 février que : *'depuis la mise en service du nouveau dispositif de circulation aérienne le 21 mars 2002, le flux des arrivées à Orly en provenance du sud-est et par vent d'est s'est davantage resserré. En effet, alors qu'avant 2002, la largeur de ce flux était d'environ 3,6 km, en 2003 elle n'est plus que de 1,5 km. Ce flux moins dispersé latéralement survole la verticale de votre commune et peut faire varier l'impression que ressent aujourd'hui la population de Bois le Roi (sic !).'*

Ce qu'ADP appelle une impression est donc bien une réalité : la situation pour les habitants de la commune s'est dégradée. Ceux qui se trouvent en dessous de ce flux resserré apprécient....

Circulation aérienne (suite)

Pour le forum contre les nuisances aériennes, 'la notion de couloir aérien très étroit, les avions allant de balise en balise, est une survivance périmée datant des années 60. Le maintien de ce type de couloirs à l'atterrissage entraîne des réductions de vitesse prématurées avec sortie des becs et volets, l'usage des aérofreins, l'application de puissances élevées et conduit à augmenter le niveau global des émissions sonores ainsi que la consommation de carburant. A l'atterrissage la durée des approches est augmentée.... Ces couloirs aériens très étroits dressent inutilement les communes les unes contre les autres, chacune souhaitant concentrer les avions dans un couloir qui passe chez le voisin.'

Les actions pour atteindre l'objectif

- Agir de façon concertée avec les autres associations en agissant de concert, avec l'aide de l'ACNUSA, vis à vis d'ADP et de la DGAC (courriers, demandes de rendez-vous, autres actions à définir ensemble.....).
- Proposer aux élus, sur cet objectif à court terme, une démarche commune toute tendance confondue vis à vis des instances ci-dessus ainsi que du ministère des transports et du ministère de l'environnement. La liste suivante n'est pas exhaustive : les maires de Fontaine le Port, Chartrettes, Bois le Roi, Samois, la Rochette, St Fargeau-Ponthierry, Villiers en Bière, Saint Sauveur sur Ecole, les conseillers généraux, les députés et sénateurs des cantons et circonscriptions correspondantes.
- Faire procéder avec le concours de l'ACNUSA à des mesures de bruit notamment à Bois le Roi.

Ces démarches demandent, pour avoir des chances d'aboutir, le soutien très large des populations des communes survolées.

Une journée par vent d'ouest

Que se passe-t-il par vent d'ouest au dessus de nos têtes ? Depuis les modifications des trajectoires en mars 2002, nous sommes survolés par des avions qui décollant d'Orly face à l'ouest font une grande boucle pour se diriger vers l'est. Nous ne l'étions pas auparavant et c'est donc une nuisance supplémentaire certes beaucoup plus faible qu'en configuration vent d'est car ces avions passent au dessus de nous vers 3500 m.

En l'absence de chiffres précis sur leur nombre, nous pouvons cependant en avoir une première appréciation en consultant le site internet adp.fr (sur le site suivre : environnement-riverains > circulation aérienne > journées types > accès Trace).

Répartition des configurations est/ouest en 2003

Le numéro 24 d'Entre Voisins, édité par la DGAC et ADP, indique qu'en 2003, la configuration 'vent d'Est' a concerné 47% des jours de l'année. Le mois le plus faible : juillet avec 10 jours. Les mois les plus forts : février, mars, avril et août avec de l'ordre de 20 jours.

Circulation aérienne (suite)

La circulation aérienne en Ile de France

Nous sommes bien sûr aussi concernés par l'évolution du trafic aérien en Ile de France et l'association s'est jointe à la première manifestation, le 25 janvier dernier, regroupant associations et élus de tous les départements de l'Ile de France, à l'appel de : Alertes Nuisances Aériennes (ANA),

Association de défense contre les nuisances aériennes (ADVOCNAR), Association pour le respect de l'environnement et du cadre de vie (AREC), Collectif Est-francilien contre les nuisances aériennes (CEFNA), Forum contre les nuisances aériennes, Ile de France Environnement (IDFE), Union française contre les nuisances aériennes (UFCNA). 5 demandes précises sont mises en avant :

Pour Orly :

- respect total du couvre feu de 23h15 à 6h instauré depuis 68
- respect du nombre de mouvements fixés à 200 000 par arrêté ministériel de 1994 et non appliqué

Pour Roissy :

- instauration d'un couvre feu qui doit être étendu au Bourget avec le transfert du fret tout cargo sur une plate forme spécialisée de type Vatry (aéroport situé dans la Marne et aujourd'hui peu utilisé)
- réduction des nuisances aériennes de jour par modification des procédures d'approche et la limitation à 400 000 mouvements par an
- gel immédiat des investissements de développement dont les budgets doivent financer des solutions alternatives de moindres nuisances.

Par ailleurs, pour avoir une vue plus large sur les constats et sur les orientations des principales associations d'Ile de France engagées contre les nuisances aériennes, il est possible de consulter les sites : www.asoc-idfe.org , www.ufcna.com ou <http://advocnar.free.fr/>

Un autre site est aussi intéressant à consulter. C'est celui de l'ACNUSA : www.acnusa.fr

