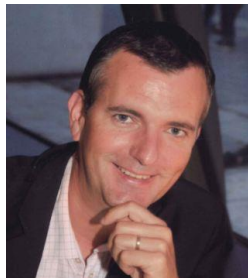


1- Le mot du Président :

SOMMAIRE

1. Le mot du Président
2. Préambule
3. CCE du 4/11/2015
4. Manifestation du 10/11/2015
5. Commission vols de nuit
6. Circulation aérienne

Prochainement
Assemblée Générale 2016



Madame, Monsieur, Cher(e) Adhérent(e),

Les 26 et 27 mai, le Japon a accueilli la réunion des dirigeants du G7. Le monde va mal et ce sommet devrait essentiellement porter sur l'espoir d'une croissance économique mondiale, la crise des réfugiés, le terrorisme ainsi que différentes questions majeures de politique étrangère.

Et l'environnement dans tout cela ?

Le constat des scientifiques est unanime : l'atmosphère de notre planète se réchauffe à cause des émissions de gaz à effet de serre produites par l'activité humaine.

L'Homme met en péril sa propre existence actuelle dans certaines parties du globe qui vont se retrouver englouties par la montée des eaux, et sa présence et son avenir par d'autres qui deviendront totalement désertiques, dans l'hypothèse scientifique d'une tendance actuelle sans nouvelle contrainte.

C'est donc en conscience pour sauver le climat et la planète mais aussi avec faste et à grand renfort médiatique que la France a accueilli la 21^{ème} Conférence des Parties (**COP21**).

Réussite diplomatique certes, accord universel ambitieux, mais ce que l'histoire ne dit pas c'est que celui-ci est déjà entaché de dérogations et d'absence totale de la prise en compte de la pollution du transport aérien dans les négociations !

Rien qu'à lui seul, le transport aérien a la capacité de faire échouer les objectifs de réduction carbone que les 195 pays ont âprement négociés !

Aujourd'hui, il pèse 3% des émissions carbone mondiales, et les projections de croissance du secteur qui se développe de 5% par an au niveau mondial, font craindre le pire et rendent incompatible la réalité aux faits

Si le secteur du transport aérien était un pays, alors il serait le **7^{ème} pays le plus pollueur** du monde en termes d'émission de CO2. Et que dire du kérosène imbrûlé, des composés chimiques transformés, des particules ultrafines, des oxydes de soufre, des oxydes d'azote particulièrement dangereux pour la santé humaine.

Puisque l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) vient de confirmer qu'elle ne pourrait pas s'engager à respecter l'objectif de croissance neutre à l'horizon 2020 :

- Que l'on constate amèrement que les propositions et actions de l'AREC ne sont pas valorisées par l'administration française pour réduire les nuisances sonores, atmosphériques et de santé publique pour le territoire concerné par les aéroports de Roissy CDG et du Bourget ;

- Alors, ouvrons le débat et la réflexion sur les quelques alternatives énergétiques qui s'offrent à nos appétits de consommateurs éco-responsables et projetons nous vers le futur.

.../...

.../...

L'impératif planétaire doit nous faire progressivement quitter les énergies fossiles les plus polluantes et potentiellement épuisables et nous pousser à envisager de nouvelles (res)ources énergétiques.

Que penser des moteurs alimentés aux biocarburants, accusés d'affamer la moitié de la planète par leur emprise sur les terres agricoles classiques et générateurs de pollution des nappes phréatiques à cause des traitements lourds en insecticides et autres défoliants et désherbants ?

Que dire des modèles hybrides, équipés de batteries lithium, ressource qui devrait s'éteindre d'ici l'horizon 2035 et dont le taux européen de recyclage est extrêmement faible ?

Qu'estimer des moteurs 100% électriques, donc majoritairement nucléaires, à moins d'installer 1200 éoliennes géantes par département ou en pleine mer ou bien de couvrir le territoire agricole de fermes solaires ou bien encore de créer de nouveaux barrages hydrauliques et autres usines marémotrices ?

Que supputer des machines et bâtiments alimentés par panneaux photovoltaïques, dont les composants hautement toxiques sont trop souvent assemblés par des enfants asiatiques et dont le retour sur investissement n'est jamais atteint s'il n'y a pas de subventions des Etats lors de l'installation ?

Enfin, que déduire de cette hypocrisie latente qui fait de la France un pourfendeur de l'extraction de « gaz de schiste national » et un fervent importateur du « gaz de schiste américain » dont la technique d'extraction par fracturation hydraulique déstructure et déstabilise les sols, provoque des séismes, et pollue massivement l'eau, l'air et les sols exploités ?

Revenons en conclusion à l'essentiel de nos préoccupations immédiates.

Soyez assurés de l'engagement de l'AREC à tout mettre en œuvre pour défendre, par sa présence, ses actions et ses propositions votre environnement et votre cadre de vie.

Afin de renforcer notre visibilité, l'AREC s'est affiliée à la Convergence Associative qui regroupe directement 174 associations et indirectement 500 associations, toutes investies dans la protection des riverains des aéroports.

Nous espérons que vous avez fait bonne lecture du « Dossier Noir du transport aérien » et vous invitons à découvrir ce nouveau bulletin de liaison.

Nous comptons sur votre mobilisation.

Bien cordialement, **Fabrice DUFOUR**

2- Préambule :

Comme chaque année, l'AREC a participé aux réunions et actions concernant notre cadre de vie.

Ce sujet nous a fait participer aux instances suivantes :

- Commission Consultative de l'Environnement (CCE) de Roissy,
- Commission Consultative d'Aide aux Riverains (CCAR) pour l'insonorisation des logements,
- Commission des vols de nuit de Roissy CDG,
- Participation à la Convergence Associative pour la Région Ile de France,
- Membre associé de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA) pour les amendes administratives,
- Membre de Bruitparif,
- Membre de l'Association Française contre les nuisances des aéronefs (UFCNA),

Le Vice-Président, **Jean COHUAU**

3- Commission Consultative de l'environnement du 4 novembre 2015

Cette réunion a eu pour ordre du jour les sujets suivants :

- ❑ **La réélection des membres du Comité Permanent** à laquelle sont désignés deux membres de l'AREC,
- ❑ **Un avis sur la mise en service à Roissy de procédures d'atterrissage GNSS** (Global Navigation Satellite System).

Pour faire simple, il s'agit de compléter les ILS (Instrument Landing System) progressivement jusqu'en 2022, lesquels seront conservés en système de base. Le doute dans l'esprit toujours méfiant des riverains, c'est que ce système GNSS permette de faire des approches non pas dans l'alignement des pistes mais sur des points quelconques, bien que la DGAC ne l'envisage pas. Ce doute a été montré par un grand nombre d'abstentions des associations.

- ❑ **Indice de bruit IGMP (Indice Global Mesuré Pondéré) pour 2014**

Cet indice est basé sur des mesures de bruits permanents effectués par ADP sur 8 points disposés dans l'axe des pistes à environ 4 à 6 km des pistes. C'est une mesure d'énergie sonore cumulée sur un an et pondérée en fonction de la période de la journée, +5dB de 18h à 22h et +10 dB de 22h à 6h.

L'indice a la valeur 75.5 pour 2014 et est en constante diminution depuis 2008, ceci est dû principalement à la diminution du trafic et à la modernisation des flottes.

Pour nous, cet indice global indique une tendance générale mais ne permet pas de mesurer les nuisances instantanées dues aux survols, nous lui préférons les mesures faites par Bruitparif dans le cadre du réseau RUMEUR qui donne pour chaque survol les niveaux acoustiques instantanés ou cumulés et datés.

- ❑ **Point sur le dispositif d'aide à l'insonorisation des riverains**

Comme annoncé dans le précédent bulletin, la poursuite de l'insonorisation a été en 2014 et 2015 bousculée suite à un rapport de mai 2014 du Conseil général de l'environnement et du développement durable avec plusieurs recommandations et dans un contexte d'élargissement du PGS (Plan de gêne sonore) de Roissy CDG voté en 2013 et de la limitation des ressources financières!

Tout ceci a conduit en 2014 et 2015 à réduire le taux de couverture des travaux à 80% en général, pour les demandes postérieures au 1 janvier 2015 et à une programmation de l'aide différenciée selon des critères de type de locaux, d'exposition au bruit, de groupement des opérations et de l'ancienneté de la demande.

Du côté des ressources, la trésorerie actuelle ne permet que de gérer le paiement des réalisations, la TNSA qui avait été réduite en 2014 a été ré augmentée en avril 2015, mais cette TNSA est soumise à un plafonnement législatif c'est à dire qu'au-dessus d'un certain plafond cette taxe payée par les compagnies, ou plutôt par les passagers, sera détournée pour les dépenses générales de l'Etat !

Le résultat, c'est que le délai de réalisation pour un dossier présenté à ce jour est passé à trois ans !

- ❑ **Point sur le trafic de Roissy CDG**

Le trafic en nombre de mouvements d'avions est encore en baisse en 2014 (471342 mouvements) par rapport à 2013 (478301 mouvements), par contre le nombre de passagers est nettement en hausse en 2014 (63 744 000) contre (61 984 000) en 2013. Ce qui indique que l'emport moyen par avion est en hausse (146.6 passagers par vol en 2014), les avions sont donc plus remplis.

Pour le trafic de nuit, nous avons repris le tableau ci-dessous, en simplifiant la présentation de la DGAC.

	Période	fret poste	passage rs	div ers	Total
201 3	22h à 23h59	7498	20000	43	27930
	0h à 4h59	16091	4524	45	21066
	5h à 5h59	1145	8314	19	9651
	total	24734	32838	1075	58647
201 4	22h à 23h59	6509	20702	48	27696
	0h à 4h59	15214	4222	46	19900
	5h à 5h59	1045	8393	18	9624
	total	22768	33317	1135	57220

On remarque une légère diminution du total 2014/2013 et une augmentation « passagers » dans les périodes de bord de nuit. (A surveiller car pour l'AREC les vols passagers n'ont rien à faire à Roissy CDG entre 0h et 5h !).

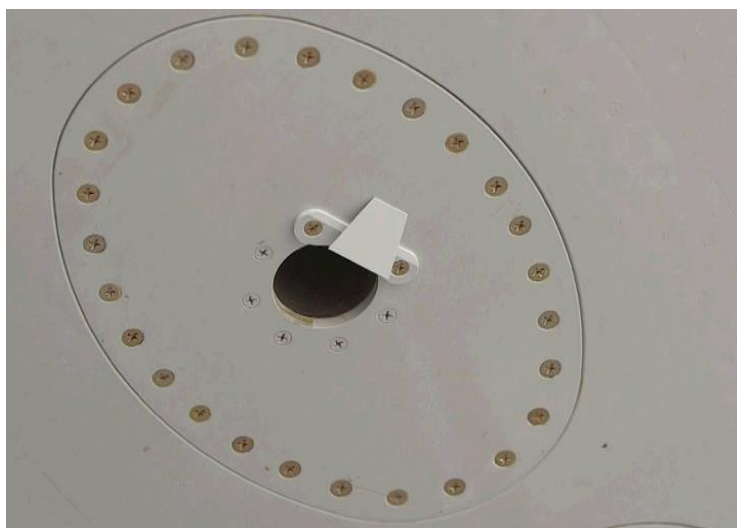
□ **Modification des avions de la série A320 de Air France-KLM**

Suite à la démonstration d'un bruit singulier sur ces types d'avions que l'AREC a révélé en CCE de décembre 2003 et aux essais effectués ensuite par la DGAC conjointement avec l'AREC, une modification a été validée par Airbus, Air France a décidé de modifier ses avions de la famille A320. Au 4 novembre 2015, 73 avions sont modifiés sur les 116 avions d'Air France.

Un film sur la modification a été présenté en CCE, par Air France, lequel montre les opérations de maintenance que nécessite la transformation qui demande une journée d'immobilisation pour chaque avion.

Voici le déflecteur installé sur chaque « trou ». Il y en a deux par aile pour éliminer le bruit singulier.

Les riverains sont satisfaits pour cette opération d'Air France car le bruit singulier a disparu des survols par les avions d'Air France modifiés, ce qui en fait comme l'AREC l'avait prédit dans son étude, un des avions les moins bruyants à l'approche de l'aéroport.



L'AREC a cependant fait remarquer qu'à l'instar du secteur automobile, c'est au constructeur de suivre ce type de problème pour couvrir l'ensemble du parc utilisé par les compagnies car à part Air France et Lufthansa, on ne sait pas si le reste du parc est modifié ou en cours ?

□ **Point divers :** L'AREC demande où en est l'approbation du PPBE (plan de prévention du bruit dans l'environnement) concernant Roissy CDG, la DGAC fera une réponse.

Lors de la présentation publique de ce PPBE en avril 2015 l'AREC s'était prononcé contre l'adoption, compte tenu principalement du manque de mesures prévues pour la réduction du bruit dans le futur.

Le Vice-Président, *Jean-Paul Hunault*

4- Manifestation du 10 novembre 2015

Dans le cadre de la Convergence Associative pour la réduction des nuisances aériennes en Ile de France à laquelle l'AREC participe, nous avons manifesté le 10 novembre 2015 devant le Ministère de l'écologie Boulevard Saint Germain afin d'être reçus par Mme la Ministre et l'alerter sur ces nuisances.

Vous avez reçu en fin d'année le fascicule sur le « dossier noir du transport aérien » réalisé par la Convergence Associative, qui traite des points négatifs du développement excessif de ce mode de transport que ce soit au plan de la gêne sonore mais aussi de la pollution de l'air, de la densité du trafic, ainsi que de l'impact sur la santé et le climat.



Cette manifestation était basée sur ces sujets et a rassemblé plusieurs centaines de personnes, aussi bien des élus franciliens que les associations de la région parisienne.

Membre du Bureau, *Jean-Louis Euler*

5- Commission Vols de Nuit présidée par le Préfet Guyot (2014-2015)

Le principe général de cette commission a été exposé dans le bulletin n°62 de février 2015.

Elle s'est déroulée du 1 juillet 2014 jusqu'au 8 juin 2015 et son compte rendu a été présenté le 18 décembre 2015.

Nous ne reprendrons pas dans le détail les nombreuses réunions plénières et groupes de travail, au total environ 15.

Le rapport final est consultable et téléchargeable sur le site Internet suivant :

https://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/rapport_GT_vols_de_nuit_CDG.pdf

Nous reprenons dans les grandes lignes les principaux points du rapport en y apportant notre avis éventuel. Comme nous l'avions indiqué dans le bulletin n° 62 de l'AREC, le Préfet de région lors de la première réunion a exclu de cette commission le traitement des vols de cœur de nuit (0h30 à 4h59) qui sont constitués principalement du transport de la poste et du fret, ce trafic ayant été décidé à Roissy vers l'année 1995 !

Les principaux points traités lors de cette commission sont :

- La descente continue,
- La possibilité d'exploiter la plateforme vers l'Est avec un vent arrière de 5 kts max,
- La maintenance et l'alternance de l'utilisation des doublets,
- La reprogrammation des vols de début et fin de nuit, (22h à 0h et 5h à 6h)
- L'amélioration de la qualité de l'information des riverains

- **La descente continue** (Sous-groupe de travail piloté par la DSNA, Direction des services de navigation aérienne)

Cette procédure d'approche permet de réduire le bruit par une descente sans palier.

La DSNA estime possible dès maintenant cette procédure mais avec la restriction qu'un seul doublet soit en service, ce qui limite l'emploi entre 0h et 5h.

Les associations ont demandé que cette procédure soit appliquée sur un plus large horaire mais pour une raison de sécurité, une application pour des approches parallèles sur les deux doublets ne pourra être envisageable que dans 5 à 10 ans par l'emploi de moyens de guidage plus performants.

- **Le décollage préférentiel vers l'Est la nuit par vent arrière inférieur à 5kts** (DSNA)

Cette procédure autorisée dans d'autres aéroports est souhaitée par les compagnies résidentes à Roissy dans la période 0h à 5h. La DSNA a étudié le gain apporté en terme de nombre de riverains impactés, ce gain va de 45% à 60% en fonction du doublet de départ pour les riverains à l'Ouest de Roissy.

Les associations de riverains situées à l'Ouest seraient gagnantes mais le revers de médaille est de plus impacter les riverains situés à l'Est. Donc pour le moment, en application du non renvoi des nuisances chez le voisin, cette solution est mise en attente !

- **La maintenance et l'utilisation des doublets la nuit de 0h à 5h** (Sous-groupe de travail piloté par ADP)

Les travaux sur les pistes ont lieu la nuit de 0h à 5h en fermant un des deux doublets. Cette alternance fait qu'en moyenne, chaque doublet est fermé à 50% du temps selon les impératifs de maintenance d'ADP.

Une idée proposée en particulier par l'ACNUSA, sur la base d'une conclusion médicale (rapport annexe 3), est que la fermeture de chaque doublet soit faite alternativement par des périodes de 15 jours, ceci pour permettre d'avertir (Internet) à l'avance les riverains qui habitent face à chaque doublet lesquels devraient mieux supporter les survols de nuit.

En CCE du 18 décembre, les associations et certains élus ont fait savoir qu'ils n'approuvaient pas cette façon de faire sachant que cela complique le travail de maintenance mais surtout asservi les riverains à un règlement supplémentaire sans lui donner la possibilité au final d'échapper aux nuisances qui lui seront indiquées, sauf si chaque riverain possède deux logements !

Pour nous, ceci est à classer dans les fausses bonnes idées de technocrates, il faudrait mieux avoir des idées pour réduire le trafic de nuit !

Néanmoins, le Préfet de Région a autorisé une expérimentation de cette méthode pendant 5 mois. L'AREC se demande sur quels critères le jugement du résultat de cette expérimentation sera fait ?

- **Optimisation et reprogrammation des vols de début et fin de nuit** (Sous-groupe de travail piloté par la FNAM, Fédération nationale de l'aviation marchande).

Ces périodes sont celles de 22h à 0h et de 5h à 6h.

Période 22h à 0h, la nature des vols est principalement ; les arrivées moyens courriers et les avions de fret et poste, les départs longs courrier qui débordent autour de minuit.

La reprogrammation a conduit à réduire de 1000 vols / an des départs déplacés en mi-journée, une amélioration de la ponctualité doit être recherchée auprès des compagnies.

L'AREC a toujours demandé que les arrivées se fassent plus tôt mais Roissy étant le HUB final de soirée, doit donc absorber les arrivées forcément tardives !

Période 5h à 6 h ; relativement peu de départs, par contre des arrivées de longs courriers venant d'Asie d'Afrique et des USA, la première arrivée étant le vol Air France de Tokyo vers 4 h.

D'une manière générale, nous avons insisté sur la qualité acoustique que devraient avoir tous ces avions qui utilisent la nuit, la limitation actuelle est de 10 EPNdB mais nous avons demandé une augmentation à 13 EPNdB comme dans d'autres aéroports Français, avec une priorité pour l'emploi d'avions récents. Toutes ces demandes seront suivies en CCE.

❑ **Amélioration de la qualité de l'information des riverains, en particulier sur Internet** (Sous-groupe de travail piloté par ADP).

Actuellement, un grand nombre d'informations sont diffusées ou présentées soit sur des sites Internet, soit par des documents, ou bien disponibles dans la maison de l'environnement de Roissy, mais il y a un manque de cohérence entre tous ces moyens qui sont difficiles à connaître et à rechercher, c'est comme si on rangeait chez soi ses papiers en laissant tout à terre en vrac !

Nous avons donc demandé qu'un site Internet unique regroupe les informations ou fasse un renvoi sur d'autres sites mais en partant d'un endroit unique avec un mode de recherche classé qui permette la recherche des informations et en se mettant à la portée des riverains.

❑ **Conclusion sur cette commission vols de nuit.**

Ce travail effectué sur environ un an a été conduit dans la concertation mais avec la limitation prenant en compte l'impératif de « **droit constant** » indiqué dès le début c'est à dire ;

- ❑ Ne pas réduire pratiquement le trafic actuel de Roissy,
- ❑ La non prise en compte du trafic du cœur de nuit, bien que certains points comme la descente continue ne pourra être appliquée qu'en cœur de nuit,

Les possibilités d'évolution tout en étant limitées sont ;

- ❑ L'utilisation d'avions de moindre nuisance,
- ❑ La limitation à sa valeur actuelle ou inférieure du trafic 0h à 5h
- ❑ Une information pour les riverains actualisée plus cohérente et plus compréhensible,
- ❑ Faire réduire les infractions (Horaires, créneaux, volumes d'évolution et marges de bruit) par le système d'amendes administratives piloté par l'ACNUSA.

On doit se rappeler que la période de nuit 22h à 6h est en terme de gêne, de +10dB par rapport à la période jour !

Au cours de cette commission, l'AREC a été amenée à observer en période de nuit le trafic des aéroports d'importance équivalente comme Heathrow, Frankfurt, Amsterdam...

Heathrow a un trafic de départs jusqu'à 23h et les arrivées du matin commencent à 5h. Entre ces heures quelques mouvements, dont le nombre est inférieur à 10 et limités par des quotas de bruit.

Pour Frankfurt, c'est un couvre-feu total qui est réalisé entre 23h et 5h.

Amsterdam maintient un trafic de nuit réduit, trois fois moindre que Roissy mais avec une configuration de pistes Nord / Sud dont les axes sont orientés en dehors d'agglomération dense et une approche généralement au-dessus de la mer. D'autres aéroports comme Munich sont également fermés en cœur de nuit.

Roissy CDG est l'aéroport qui possède le plus de trafic de nuit ce qui en fait certainement **l'aéroport le plus nuisant d'Europe**, avec vers l'Ouest une grande densité de population.

On peut ajouter pour terminer que contrairement à l'hyper concentration sur Roissy, les vols de nuit en Angleterre ou en Allemagne sont dispersés sur plusieurs aéroports, ces pays étant mieux desservis en aéroports secondaires !

Le Vice-Président, *Jean-Paul Hunault*

6-Circulation aérienne autour de Roissy CDG

Pour avoir une idée de la circulation aérienne autour de Roissy CDG, nous avons demandé à la DGAC de chiffrer les différents points d'entrée et de sortie du trafic en fonction des tranches horaires.

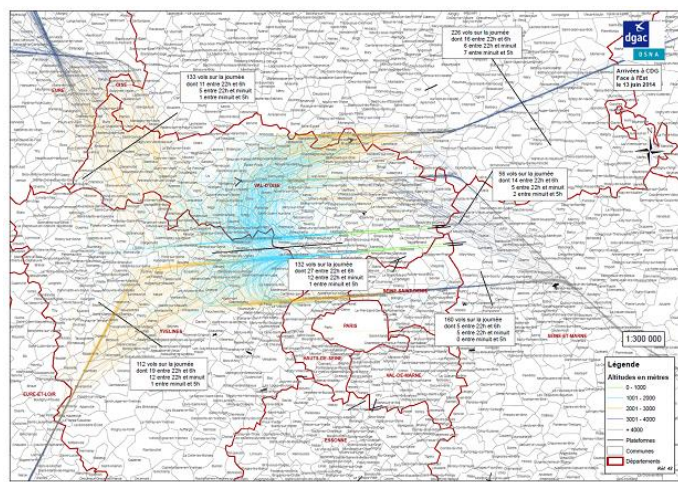
En faisant le décompte, on voit que le territoire au Nord de Roissy a finalement le plus de trafic, ceci étant dû à des arrivées venant préférentiellement du Nord même pour atterrir sur le doublet Sud.

Pour les départs vers l'Ouest, Le trafic sur les territoires du Nord est aussi plus intense, ceci étant dû à l'augmentation du trafic vers l'Est avec un éventail de 10 à 15 km qui impacte plus fortement ces territoires depuis les années 2000.

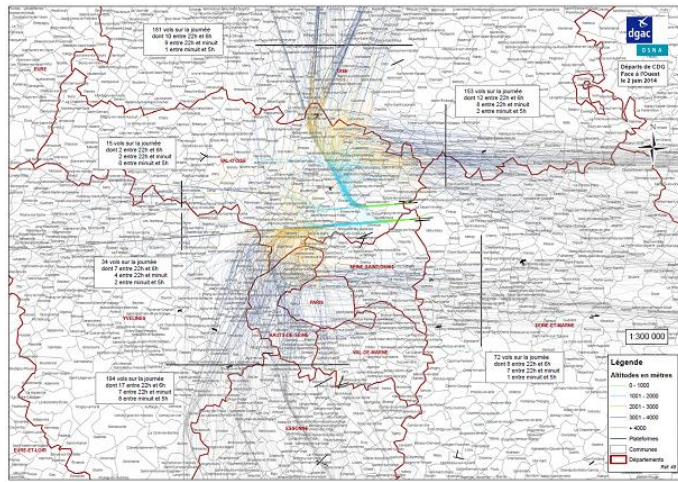
Les cartes de la DGAC sont disponibles sur le site :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Journees-caracteristiques-traffic.html>

Arrivées en configuration Est



Départs en configuration Ouest



Pour une lecture aisée, ces vues sont au format A3. Nous pouvons vous les imprimer sur simple demande.



Plaine et Pays de France

Association pour le Respect de l'Environnement et du Cadre de vie

Renouvellement* **Nouvelle adhésion***
*Cocher la case correspondante

Année 2016
Chèque€
Espèces€

Nom.....Prénom.....

Adresse.....

☎ ☎

💻

Date et signature

Cotisation minimum 10 € - Etablir le chèque à l'ordre de l'AREC

Bulletin à retourner à Mme Lucette COHAU : 11 Rue de la Petite Sole - 95560 MONTSOULT



Association pour le **R**espect de l'**E**nvironnement et du **C**adre de vie
3 square Rodin - 95560 MONTSOULT

☎ 06.51.73.18.85 - ✉ f.dufour7@laposte.net - 💻 [http:// arec.free.fr](http://arec.free.fr)

