

1- Le mot du Président :

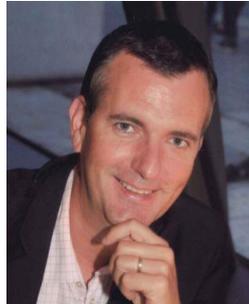
SOMMAIRE

1. Le mot du Président
2. Préambule
3. Examen des sujets traités lors des réunions officielles.
4. Météo contrariée et implorée

Prochainement

L'AREC sera présente aux forums des Associations des villes suivantes :

Ecouen
Viarmes
Moisselles
Montsoult
Luzarches
Asnières sur Oise
Saint-Martin-du-Tertre



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

Nous avons eu beaucoup de plaisir à vous accueillir lors de notre dernière Assemblée Générale qui est toujours un moment privilégié pour échanger sur les sujets qui occupent le cœur des activités de l'association.

Un débat fructueux s'est engagé avec des positions et des visions intéressantes sur un sujet qui pourrait être philosophique mais dont les réalités sont surtout politiques

et que je résumerai ainsi :

L'activité économique aérienne et aéroportuaire doit-elle se développer exponentiellement et unilatéralement au détriment de toute notion de préservation environnementale et de santé humaine ?

Des élèves de Terminale auraient eu 4 heures pour traiter ce thème qui aurait trouvé assurément une conclusion.

Il n'en est pas ainsi au niveau macro-économique, tant les acteurs impactés (des riverains aux lobbyistes du secteur aéronautique, en passant des élus aux Etats, des entreprises aux organisations souvent mondialisées aux associations locales de défense,...) peuvent faire émerger des propos tellement antagonistes, faire des propositions aussi bien utopiques que néfastes voire funestes pour la Nature et l'Homme.

Quel que soient les mesures prises par les gouvernements ou les incidences des crises mondiales, les entreprises du secteur aéronautique ont toujours démontré leur capacité à s'adapter plus vite que les Etats, en négociant toujours plus d'aides et de subventions, et en utilisant l'argument fallacieux de la création ou de la disparition de l'emploi ou même le chantage au risque de délocalisation.

Vaste débat lorsque l'on sait que l'Etat français est l'actionnaire principal avec 50,60% d'Aéroport de Paris (ADP), que l'action est passée de 83,50€ à 148,25€ depuis moins d'un an, que le chiffre d'affaires et le résultat net de l'entreprise sont en croissance régulière depuis 2014 et qu'un seul communiqué sur une éventuelle cession d'actions permet de maintenir le cours boursier au plus haut.

Le gouvernement et ADP, société spécialisée dans la détention et l'exploitation, en Ile-de-France de 3 aéroports (Paris-CDG, Paris-Orly et Paris-Le Bourget), de 10 aérodromes et d'un hélicoptère (Paris-Issy les Moulineaux) voient donc avec intérêt la hausse de 4,9% du trafic aérien depuis le 1^{er} janvier, leur permettant de confirmer que l'année 2017 sera au rendez-vous des attentes des investisseurs !

Voici donc une attitude court-termiste qui ne préfigure rien de bon pour les populations survolées.

De notre côté, nous attendons toujours une avancée sur la réduction effective des vols de nuit, sur le plafonnement du nombre de mouvements à Roissy CDG, sur le respect de l'obtention de créneau de vol avant de décoller et sur la transparence de gestion de ceux-ci. Enfin, sur la réduction des nuisances sonores et atmosphériques à la source et sur la nécessité de traiter celles-ci sans les reporter sur d'autres populations et territoires voisins.

Plus que jamais nous devons rester vigilants et mobilisés car Roissy CDG est de loin en Europe, l'aéroport le plus pénalisant pour les riverains que nous sommes.

Nous comptons sur votre mobilisation.

Bien cordialement, **Fabrice DUFOUR**

2- Préambule :

Comme chaque année, l'AREC participe aux différentes réunions et actions concernant notre cadre de vie. Ce sujet nous 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- Examen des différents sujets traités avec les services de l'Etat

Principaux points traités lors des comités de suivi des vols de nuit des 13 juin et 17 novembre 2016

Afin que des suites utiles soient données aux préconisations du rapport GUYOT, le Préfet de la Région Ile-de-France a demandé que soit constitué un comité de suivi chargé de veiller à la mise en œuvre des propositions formulées dans le rapport et d'approfondir les réflexions menées par le groupe de travail qui nécessitent encore des compléments.

Le texte ci-dessous est soit une rédaction AREC, soit repris au compte-rendu de séance en ne gardant que l'essentiel pour limiter le volume de ce bulletin.

Mise en œuvre de nouvelles procédures d'approche permettant la généralisation des « descentes douces » entre 0h30 et 5h.

Ces nouvelles procédures RNAV (Navigation de surface qui permet de fluidifier le trafic et d'optimiser les routes aériennes) des avions équipés de moyens de navigation de précision seront présentées à la CCE le 28 juin 2016 pour en recueillir l'avis.

La mise en place des nouvelles procédures RNAV pour la descente douce est programmée pour le 15 septembre 2016.

- Pour mémoire, la descente douce ou continue, permet dans la phase d'approche depuis une altitude d'environ 3000 mètres d'adopter une pente de descente continue de 3° jusqu'à la piste, ce qui permet de conserver un régime moteur faible donc moins bruyant pour les riverains survolés.
- Nota : Ces nouvelles procédures ont été approuvées par la CCE lors de la séance du 18 juin 2016.

Application des mesures relatives aux nuisances sonores des avions

- Evaluation quantitative des mesures réglementaires interdisant la nuit, depuis le 30 mars 2014, l'atterrissage et le décollage des aéronefs dits « de chapitre 3 » de marge cumulée inférieure à 10 EPNdB (Effective Perceived Noise Decibel : Décibel effectif de bruit perçu) est l'unité de base permettant d'exprimer le niveau effectif de bruit perçu à l'aéroport de Paris-CDG.

Mais il faut maintenant réduire encore plus les niveaux de bruit la nuit !

Ceci correspond à la demande des associations et en particulier de l'AREC pour lesquelles l'emploi d'avions bruyants la nuit ne correspond pas à la demande d'élimination dans cette période des avions les plus bruyants, objectif formulé par la Ministre de l'environnement en 2011, ce qui n'est pas le cas actuellement !!!

Avancement de la pose des « air flow deflectors » (Déflecteur d'écoulement de l'air) sur les aéronefs de type A320 des différentes flottes

Le point des modifications en juin 2016 est le suivant.

Toute la flotte de la compagnie aérienne LUFTHANSA a été équipée (142 avions). Concernant Air France, 10 appareils doivent encore être modifiés (sur un total de 116 aéronefs), ce qui devrait être fait d'ici à fin 2016. La compagnie aérienne EasyJet a modifié 129 avions, sur un total de 249 appareils concernés ; l'ensemble de sa flotte devrait être entièrement modifiée à l'échéance de novembre 2017. Ces trois compagnies représentent environ 70% du total de ces avions opérant à Roissy.

Il reste à compléter cette action corrective, sur les 30% restants.

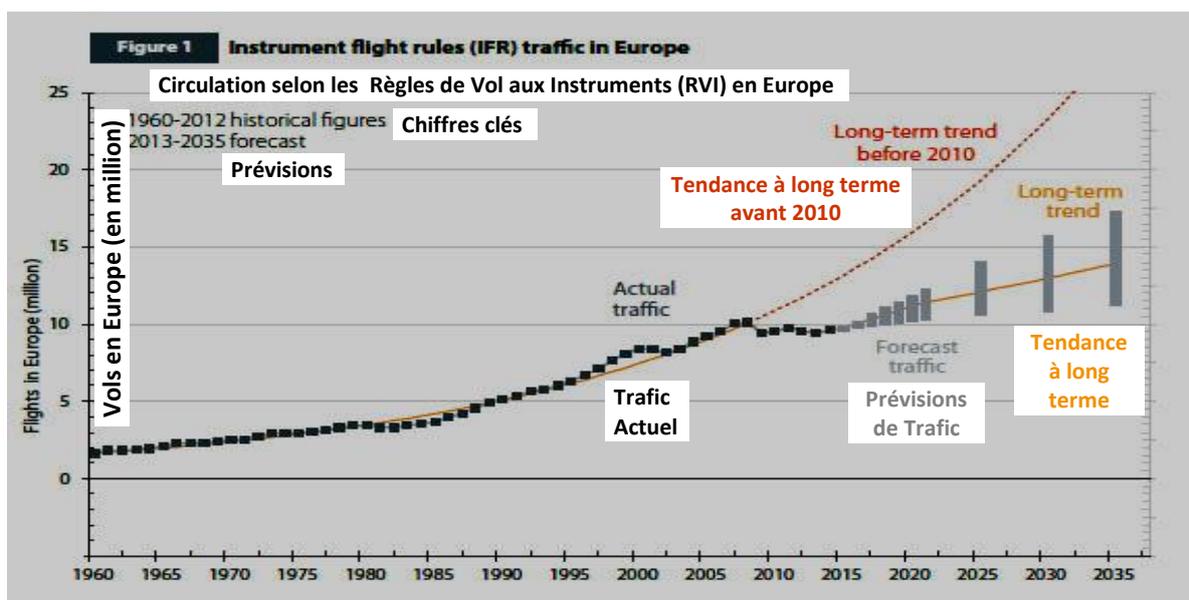
Pour mémoire, rappelons que les éléments techniques qui ont révélé ce défaut ont été donnés dans les bulletins AREC depuis plusieurs années puisque **c'est à l'initiative de l'AREC** que ce défaut sonore de ce type d'avion a été révélé dès 2003 en CCE et corrigé depuis 2014 par les principales compagnies basées à Roissy.

Principaux points traités lors des CCE du 28 juin et 8 décembre 2016

- Avis de la CCE sur la mise en service des procédures RNAV pour la descente continue entre 0h30 et 5h. Cet avis détaillé au chapitre précédent est approuvé à l'unanimité.
 - **Information donnée par la DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile) sur l'aide à l'insonorisation**
Deux réunions CCAR ont eu lieu en 2016, les 13 juillet et 13 décembre.
 - Concernant la TNSA (Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes), en 2015 la recette a été pour Paris-CDG de 22.8M€. La prévision de recette pour 2016 est de 26.6M€ compte tenu d'une augmentation de la taxe depuis avril 2015.
 - Les dossiers en cours concernent : 2507 dossiers qui sont prêts à passer en CCAR, 1031 dossiers ayant fait l'objet d'un diagnostic acoustique, 1869 dossiers en attente de diagnostic. Au total, environ 5400 dossiers sont en cours de traitement.
 - Question délais, les insonorisations qui ont été présentées en CCAR en 2016 ont été demandées en 2013, soit 3 ans avant !
- **Bruitparif** a présenté en CCE du 8 décembre, le bilan 2015 pour la zone Nord de Paris-CDG l'observation du bruit faite par 12 stations de mesures automatiques qui sont reliées au réseau Internet et permettent au public de visualiser le bruit de survol avec différents paramètres.
L'AREC a demandé depuis 2015 l'installation d'une station de mesure à Ecoeu qui sera donc dans l'axe Ouest du doublet Nord, laquelle devrait être installée prochainement.
- <http://www.rumeur.bruitparif.fr/>
- **Airparif** a ensuite présenté le résultat de la surveillance de la qualité de l'air autour de Paris-CDG.
Les objectifs de cette surveillance sont : De fournir des données de qualité de l'air, d'assurer une surveillance dans les zones à proximité de la plate-forme aéroportuaire, d'évaluer l'impact des activités aéroportuaires en estimant la contribution du trafic aérien sur la pollution.
- http://www.airparif.asso.fr/_pdf/publications/rapport-survol-cdg-lebourget-bilan_2015.pdf

Point sur le trafic de Paris-CDG présenté par la DGAC le 8 décembre 2016

- Le trafic à Roissy se maintient depuis 2014 autour de 470 000 / 475 000 mouvements, (471 342 en 2014, 475 806 en 2015, 472 950 en 2016). Ceci est en corrélation avec une étude Eurocontrol (voir figure 1, ci-dessous, dont la traduction de l'Anglais a été réalisée par l'AREC) qui montre une stagnation favorable (pour les riverains) du trafic en Europe ces dernières années ainsi qu'une pente de croissance plus limitée pour le futur, que celle initialement prévue avant la crise mondiale de 2009 ! Il faut rappeler qu'un maximum de mouvements a été vu à Roissy en 2008 avec plus de 510 000 mouvements et qu'il y a eu une baisse depuis !



- Le nombre de passagers est lui en nette augmentation, 63 744 000 en 2014, 65 705 000 en 2015, 65 933 000 en 2016, ce qui indique comme l'année passée que l'emport moyen par avion est plus important mais aussi que les avions employés sont plus gros, ce qui n'est pas toujours bénéfique pour les nuisances.
- Pour le trafic de nuit, la DGAC nous a fourni un tableau en CCE que nous vous communiquons tel que ! On remarque une baisse du nombre de mouvements sur le total de la nuit 22h à 6h, avec une légère augmentation pour le cœur de nuit 0h à 5h pour les passagers, à surveiller !

Mouvements réalisés par tranche de nuit								
		Mouvements commerciaux			Mouvements non commerciaux		Total	
		Fret et poste	Passagers					
2012	22h00 - 23h59	7 733	27,6%	19 819	70,8%	441	1,6%	27 993
	00h00 - 04h59	16 230	77,8%	4 136	19,8%	489	2,3%	20 855
	05h00 - 05h59	1 157	11,5%	8 689	86,5%	200	2,0%	10 046
	Total	25 120	42,7%	32 644	55,4%	1 130	1,9%	58 894
2013	22h00 - 23h59	7 498	26,8%	20 000	71,6%	432	1,5%	27 930
	00h00 - 04h59	16 091	76,4%	4 524	21,5%	451	2,1%	21 066
	05h00 - 05h59	1 145	11,9%	8 314	86,1%	192	2,0%	9 651
	Total	24 734	42,2%	32 838	56,0%	1 075	1,8%	58 647
2014	22h00 - 23h59	6 509	23,5%	20 702	74,7%	485	1,8%	27 696
	00h00 - 04h59	15 214	76,5%	4 222	21,2%	464	2,3%	19 900
	05h00 - 05h59	1 045	10,9%	8 393	87,2%	186	1,9%	9 624
	Total	22 768	39,8%	33 317	58,2%	1 135	2,0%	57 220
2015	22h00 - 23h59	6 186	23,2%	20 061	75,2%	441	1,7%	26 688
	00h00 - 04h59	15 157	75,9%	4 295	21,5%	521	2,6%	19 973
	05h00 - 05h59	955	10,3%	8 097	87,2%	232	2,5%	9 284
	Total	22 298	39,9%	32 453	58,0%	1 194	2,1%	55 945

Notre conclusion sur ces mouvements d'avions, c'est que le trafic de Roissy pour desservir la région Parisienne montre depuis plusieurs années, qu'il n'est point besoin de plus que ce qui existe actuellement, compte tenu que l'on remplit mieux les avions et qu'ils ont une plus grande capacité d'accueil de passagers.

L'AREC en déduit donc, comme nous le clamons depuis toujours, que le trafic en nombre total de mouvements peut et doit rester inférieur à 500 000 mouvements annuels ! Une augmentation au-delà ne correspond pas à un besoin réel !

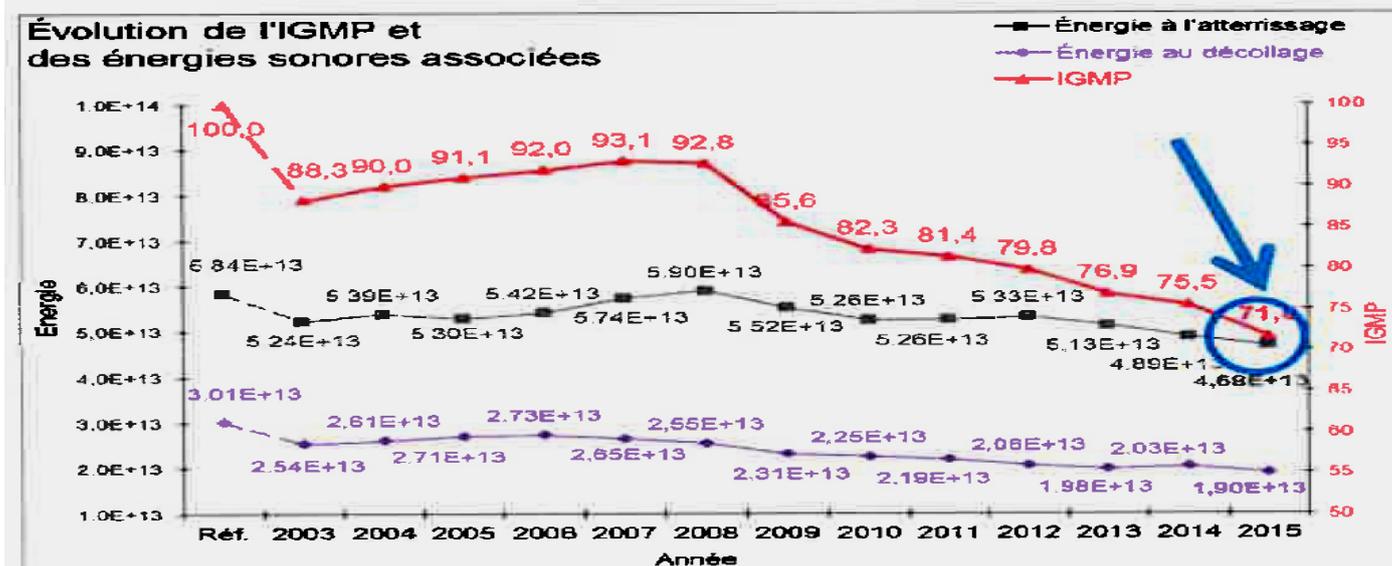
- **Indicateur IGMP (Indicateur Global Mesuré Pondéré)**

Cet indicateur officiel de mesure des nuisances sonore est tenu par la DGAC.

Il est global car il prend en compte tous les mouvements d'avion, il est mesuré par 8 stations au sol dans l'axe des pistes, il est pondéré par les coefficients du Lden (indice utilisé pour l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement), +10dB la nuit, +5dB en soirée.

Le tableau ci-dessous exposé par la DGAC en CCE du 8 décembre 2016 montre une baisse de cet indice IGMP.

2. Résultats 2015



Diminutions des énergies à l'atterrissage (-4%) et au décollage (-6%) qui conduit à une baisse de 3,9 points de l'IGMP par rapport à 2014

La baisse de cet indice correspond à la fois à l'utilisation d'avions plus silencieux mais aussi et surtout à un trafic en baisse depuis 2009 en nombre de mouvements, il faut donc, comme indiqué au paragraphe précédent que l'aéroport de Roissy et les services de l'Etat continuent dans ces deux directions, **moins de trafic moins bruyant !**

- **Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de Paris-CDG**

Suite à la consultation du public en avril 2015 et aux nombreuses réponses négatives, dont celle de l'AREC, la DGAC a revu le PPBE de CDG et l'a fait diffuser.

Nous ne pouvons pas relater ici les modifications apportées qui peuvent être consultées sur le site Internet suivant :

<http://www.val-doise.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-nuisances/Bruit/PPBE/PPBE-PARIS-CH-DE-GAULLE>

Points divers examinés en CCE du 8 décembre 2016.

• **Projet d'investissement de FEDEX à Roissy**

En fait, le représentant de FEDEX présent nous informe qu'il ne peut rien nous communiquer pour le moment, les actions sont en cours et cela nous sera détaillé lors de la prochaine CCE. Pour nous, il est étrange que des détails connus et diffusés par la presse, concernant une augmentation de 25 % des bâtiments FEDEX n'aient pas de conséquences sur le trafic aérien ! ?

• **Information sur les créneaux de l'association COHOR (COordination des HORaires)**

(Intervention et demande de l'AREC)

Depuis de nombreuses années, nous essayons d'obtenir des détails sur l'attribution des créneaux de nuit, ceci pour plusieurs raisons :

1) Parce qu'on nous présente ces vols de nuit comme acquis définitivement, ces vols sont considérés par les services de l'Etat comme « un droit à maintenir constant » !

2) Les conditions de réduction de ces vols qui sont régis par les arrêtés cités en fin de paragraphe, ne sont plus efficaces, c'est à dire que le nombre de vols ne se réduit pratiquement plus d'année en année.

3) Ceci nous a amenés à poser les questions suivantes à la DGAC en CCE du 28 juin, complétées par un courrier email à la DGAC :

- *Quelles compagnies aériennes possèdent des créneaux horaires de nuit sur Paris-CDG ?*
- *De combien de créneaux dispose chaque compagnie ? Pour quels avions, quel type de trafic ?*
- *Sur quelles tranches horaires sont attribués ces créneaux en fonction du jour et de la période ?*
- *Dans le cas de changement de nom ou de regroupement des compagnies, quelles sont les règles de ré attribution des créneaux anciens ?*
- *Quelles sont les règles d'utilisation des créneaux par d'autres compagnies en cas de sous-traitance (technique ou commerciale) ?*

A ces questions, la DGAC nous a répondu par email mais pas complètement, en particulier sur le nombre de créneaux dont dispose chaque compagnie, la DGAC a donné le nom de 5 compagnies qui détiennent 80% des créneaux mais ne communique pas sur le nombre de créneaux par compagnie ainsi que sur l'ensemble de la trentaine de compagnies qui effectuent des vols de nuit avec des créneaux pouvant être échangés selon les modalités du règlement du conseil Européen n° 95/93 du 18 janvier 1993.

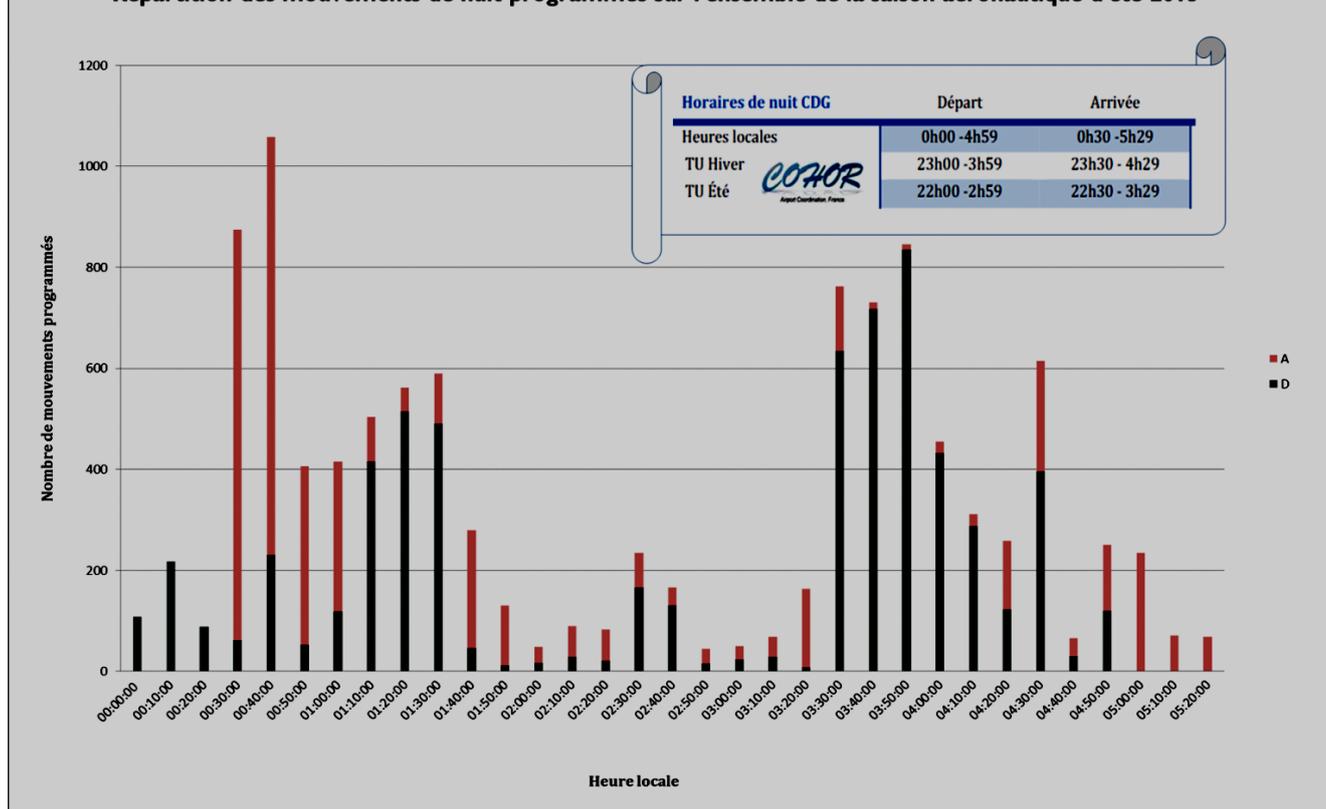
Nous ajoutons que selon le document transmis par la DGAC, on voit que les vols de cœur de nuit stagnent à 18 000 mouvements par an et ne diminuent plus, ce qui fonde notre demande d'approfondissement de ce sujet. De plus la réponse de la DGAC ne définit pas quel type d'avion utilise les créneaux, les compagnies pouvant remplacer dans un même créneau des avions dont la bruyance est différente .

Etant sans réponse complète en CCE, l'AREC considère que cette gestion des vols de nuit par l'association COHOR est **opaque** et n'est pas à la mesure de ce que nous sommes en droit d'obtenir en CCE !

Ceci ne focaliserai pas autant notre attention si ce trafic de nuit ne caractérisait pas l'aspect spécifiquement nuisant de l'aéroport de Roissy en Europe !

Le graphique ci-après, transmis par la DGAC, montre les emplacements horaires de cœur de nuit (0h à 5h30), des départs et arrivées (en moyenne).

Répartition des mouvements de nuit programmés sur l'ensemble de la saison aéronautique d'été 2015



Trajectoires

D'une manière générale le site d'entrée sur les informations données aux riverains par ADP (Aéroports de Paris) est : <http://www.entrevoisins.org/>

Afin de voir ce qui passe au-dessus de nos têtes, il faut regarder sur Internet à l'adresse suivante :

<http://entract.dsna.aviation-civile.gouv.fr/ParisRP.html?PARAM=CDG>

lequel permet de positionner le trafic de journée caractéristique sur une carte zoomable.

L'observation du trafic sur les sites « live Air trafic » disponibles sur Internet montre en début de nuit et en cœur de nuit une utilisation importante des zones Nord du territoire. Ce territoire est déjà le plus impacté h24, par les départs vers l'Ouest et arrivées vers l'Est.

De plus les décollages en cœur de nuit vers l'Ouest se font le plus souvent (3 fois sur 4) par le doublet Nord, que nous pouvons appeler l'Aéroport cœur de nuit de la région Parisienne et même de France !

CONCLUSION :

La réduction des nuisances passe principalement par l'amélioration technique des appareils et la maîtrise du trafic.

Mais la quantité du trafic ne doit pas venir détruire le gain obtenu par l'amélioration des aéronefs avec les objectifs de réduction des :

- nuisances sonores,
- pollution de l'air, gaz à effet de serre.

Les points principaux mis en avant par l'AREC sont les suivants :

- Limiter la valeur haute à 500 000 mouvements à Roissy !
- Diminuer la pollution à la source !
- Réduire les vols de nuit et du cœur de nuit !
- Arrêter le renvoi des trajectoires, en particulier sur la partie Nord de Roissy, considérée à tort par les services de l'Etat comme une zone exclusivement agricole.

Et surveiller tout de très près !!!

En particulier l'application en Europe du programme SESAR (Single European Sky Air traffic management Research : Recherche sur la Gestion du Trafic du Ciel Unique Européen), lequel permet une meilleure coordination du trafic aérien, une sécurité accrue mais aussi une augmentation du trafic et des trajectoires adaptées !

Le Vice-Président, *J.-P. Hunault*

4- Météo contrariée et implorée

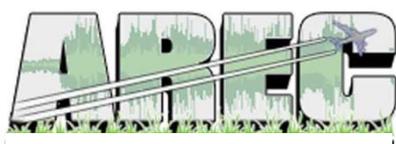
Il est habituel de parler des conséquences du transport aérien sur le climat et l'environnement. La pollution est clairement avérée, s'intensifie, et le secteur aéronautique bénéficie toujours de dérogations exclusives.

En période estivale, on voit bien la limite du « pansement » de l'aide à l'insonorisation pour les personnes habitants à l'intérieur du Plan de Gêne Sonore (PGS) car en extérieur et/ou avec les fenêtres ouvertes, les nuisances sont factuelles et le double vitrage n'a plus aucun effet !

Bruit de crête lors du passage mais également bruit de fond amplifiés par le vent, pollution renforcée par la pression atmosphérique et/ou la chaleur qui font émerger des pics de pollution dont les protagonistes du secteur aérien sont encore exempté !

Les avions décollent et atterrissent en grande majorité face au vent. Il faut donc espérer qu'Eole, Fūjin, Amon, Chi Po, Kirk ou Kukulcan soient cléments pour nous préserver « techniquement » des survols !

Le Président, *Fabrice DUFOUR*



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 2017

Chèque€

Espèces€

Date et signature

Nom.....Prénom.....

Adresse.....

Ville.....



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

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