

SOMMAIRE

- 1- Le mot du Président
- 2- L'évolution du trafic aérien
- 3- Bruits parasites
- 4- Le bruit et la scolarité
- 5- La descente lisse
- 6- Les activités de l'AREC

1- Le mot du président :



Le Grenelle de l'Environnement

Fin décembre 2007, nous avons pu prendre connaissance des premiers travaux pratiques du Grenelle de l'environnement appliqués à la réduction des nuisances sonores aéroportuaires.

Les sujets suivants ont été développés dans ce rapport :

- **Moins de bruit au voisinage des aéroports parisiens.**
- **Une meilleure prise en compte des riverains d'aéroports.**
- **Des solutions technologiques pour réduire le bruit des avions**

A la lecture des titres, on pourrait se réjouir des positions qui ont été prises et un certain nombre des mesures annoncées vont en effet dans le sens des revendications présentées par l'AREC depuis des années. Mais, en analysant en détail ces mesures, on s'aperçoit que leur portée est limitée.

✓ **Relèvement des altitudes à l'arrivée et descentes en profil lisse ou continu.**

La mesure annoncée ne concernera pas les populations les plus exposées entre le seuil de piste et 15 km!

(Voir article descente en continu)

Pour le doublet Nord, ce sera le cas des communes de Montlignon, Piscop, Domont, St Brice, Ecoeu, Sarcelles (nord) et bien entendu Goussainville.

✓ **Meilleure prise en compte des riverains d'aéroports.**

Les moyens financiers supplémentaires pour l'aide à l'insonorisation seront évidemment les bienvenus surtout pour les riverains situés dans la zone de survol évoquée ci-dessus et qui ne bénéficieront pas des mesures de relèvement des trajectoires. Les taxations plus sévères en soirée sont des mesures incitatives que nous apprécions. Espérons qu'elles seront suffisamment efficaces pour diminuer le trafic entre 18 et 22 h.

✓ **Nuisances sonores mieux sanctionnées.**

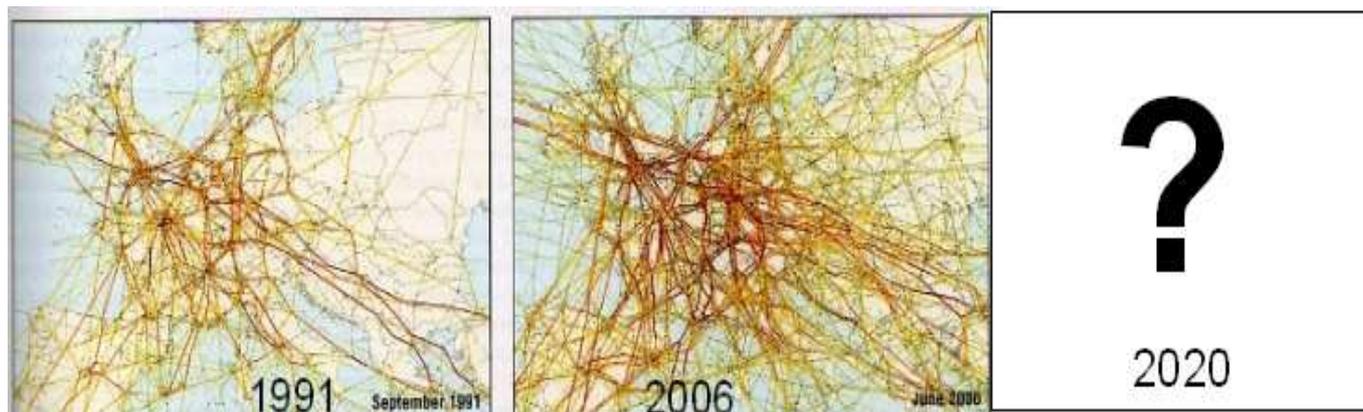
La procédure de sanction en cas de manquement à la réglementation concernant la protection de l'environnement existe. On peut s'en féliciter puisque, pour la seule année 2006, **le montant des amendes infligées s'est élevé à 4,6 millions d'euros**. L'AREC participe régulièrement, depuis des années, à la CNPN (Commission Nationale de Prévention des Nuisances) qui traite ces dossiers. Mais la mesure annoncée n'est pas de nature à nous réjouir puisque **la CNPN sera supprimée** et les dossiers seront traités directement par l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aériennes). Seuls 2 représentants des Associations seront invités (2 pour toute la France !!!) et, de plus ils n'auront plus qu'un droit d'audition.

Certaines propositions qui sont annoncées comme des avancées révèlent parfois une **mise à l'écart flagrante des associations de riverains qui sont pourtant les premiers concernés par la lutte contre les nuisances aéroportuaires.**

De plus, n'oublions pas que ces décisions qui ont, pour certaines, un côté positif sont assorties d'études, non évoquées dans le dossier de presse et qui sont déjà lancées au niveau européen tels que le « Ciel unique Européen » (Consortium SESAR). Il devrait permettre, d'ici 2020, de doubler le volume du trafic et d'alimenter en nombre de mouvements les aéroports au maximum de leurs possibilités en utilisant des procédures citées dans ce dossier de presse !

Michel TOURNAY

2-Evolution du trafic aérien en Europe et en France



Introduction

Lors d'un communiqué de presse du 4 décembre 2007, le Ministère de l'écologie du développement et de l'aménagement durables nous informe que dans un contexte de forte croissance du trafic aérien, la réduction de la gêne sonore s'impose désormais comme un objectif prioritaire du gouvernement.

La gêne sonore, nous sommes bien placés pour savoir ce que c'est, **mais la notion de forte croissance du trafic aérien est plus difficile à cerner !**

Amélioration de la gestion du trafic aérien en Europe

En Europe, l'augmentation du trafic pose des problèmes d'encombrements aussi bien sur la capacité des aéroports et des zones d'approche que sur les routes aériennes en altitude.

Pour remédier à ces encombrements, les instances européennes ont lancé un projet de Ciel Unique Européen qui avec la création d'un consortium nommé SESAR (Single European Sky ATM Research) permettra d'ici 2020 d'optimiser le management du trafic aérien (ATM) dans toute l'Europe avec comme objectifs principaux :

- l'accroissement du trafic, **quasi doublement entre 2007 et 2020**,
- l'accroissement de la sécurité dans un rapport de un à trois,
- l'amélioration de l'environnement par l'utilisation des procédures moindre bruit,
- le coût du management du trafic divisé par 2.

Pour mémoire, le trafic Européen était de **4 millions de mouvements en 1991**, de **9 millions en 2006** et est prévu à **16 millions en 2020**. La densité du trafic Européen est montrée sur le graphique ci-dessus d'origine EUROCONTROL, en imaginant un troisième graphique pour 2020 qui aura la même différence de densité que les deux premiers !

Ces informations ont été recueillies lors de deux séminaires, un le 3 décembre à Bruxelles portant sur le développement durable des transports et un autre le 13

décembre à la DGAC portant sur les problèmes de capacité aéroportuaire, ces deux participations plus l'information qui est donnée dans la presse spécialisée **ne laisse aucun doute sur l'augmentation du trafic sur Roissy** dont la capacité maximum sera atteinte après 2010.

On peut d'ailleurs observer que les décideurs prévoient une croissance qui va amener à la saturation de Roissy sans examiner la question de construction d'infrastructures nouvelles, mis à part le nouvel aéroport de Nantes.

Sans doute le spectre de troisième aéroport Parisien ne doit-il pas être exhumé tout de suite!

Jean Paul HUNAUT

3-Bruit parasite sur certains avions :

Dans le bulletin AREC N° 45 de septembre 2005, nous avons évoqué une nuisance sonore caractéristique de certains types d'avions en phase d'approche et sur les axes ILS.

Nous avons essayé d'intéresser les instances aéronautiques, DGAC, ADP, ACNUSA, ainsi que la Commission Consultative d'Environnement à ce type de nuisance qui continue d'être très présent

Mais peine perdue !

Au moment où l'on nous promet un trafic en très nette hausse, nous ne pouvons que réitérer ce que nous avons observé et signalé depuis plusieurs années.

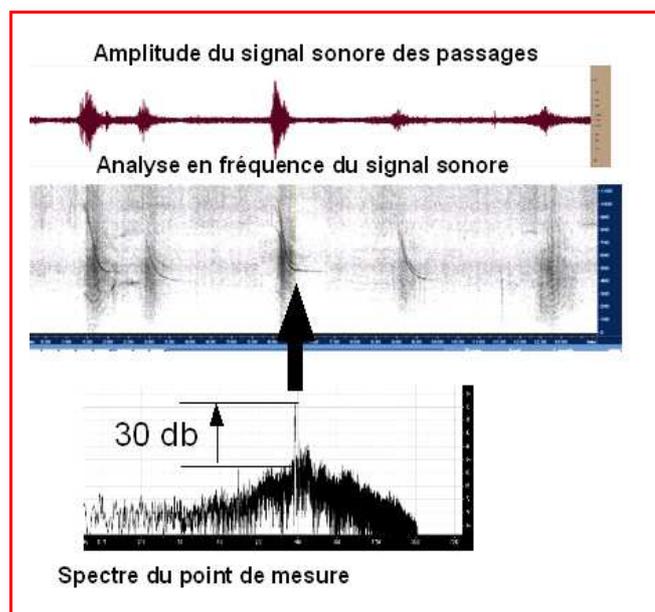
Pour mémoire, la caractéristique de cette nuisance sonore est constituée par une ou des fréquences pures (*ressemblant au bruit que fait une voiture qui passe à coté de vous en klaxonnant en permanence*) **superposées au bruit de fond de l'avion.**

L'émergence de ce signal pouvant aller jusqu'à 20 à 30 décibels avec les particularités d'un signal à fréquences discrètes, comme par exemple la modulation par effet doppler due au déplacement de l'avion, **ce qui rend ce type de bruit plus gênant que le bruit de survol d'un avion classique.**

Voir notre site Internet :

<http://arec.free.fr/bruitetbruit3.htm>

- **Pour** avoir un exemple récent de ce phénomène, nous avons enregistré l'ambiance sonore dans l'Ouest de la plaine de France le 3 janvier 2008 entre 5h30 et 5h50, Roissy étant en configuration face à l'Est.



La figure ci dessus montre de haut en bas :

- Le niveau sonore pendant cette période d'environ 20 minutes.
- L'analyse de ce signal pour en extraire la fréquence. On voit d'une part que ; 4 avions à gauche contiennent ce phénomène, celui de droite ne l'a pas.
- L'effet doppler modifie la fréquence de ce signal en fonction de différents paramètres comme : la vitesse, la distance latérale, la hauteur,...
- Le spectre en fréquence au point désigné par la flèche qui montre le niveau relatif de chaque fréquence émise.

En conclusion. Un problème identifié est déjà en partie résolu !

Les phénomènes de ce type devraient être étudiés par les services techniques de l'administration et répercutés vers l'industrie aéronautique. Les responsables de la recherche et du développement qui nous promettent d'ici 2015 à 2020 des avions légèrement moins bruyants en échange d'une augmentation considérable du trafic doivent prendre en compte, non seulement la réduction du niveau sonore global, mais aussi la discrétion de la signature acoustique.

Jean Paul HUNAULT

4- Le bruit et la scolarité :



Docteur ENJALBERT

Le 16 novembre 2007 à 20h 30, L'AREC organisait une réunion publique à la Mairie d'Ezanville, avec le soutien du conseil général du Val d'Oise et la municipalité d'Ezanville.

M. le Maire, Alain Bourgeois ouvre la réunion en souhaitant la bienvenue à l'assistance, et nous parle des nuisances aériennes en général et plus particulièrement des gênes occasionnées sur sa commune par les fréquents survols d'avions à basse altitude.

Ensuite, Michel Tournay, Président de l'AREC, fait un exposé sur les dernières informations concernant les nuisances liées à l'aéroport de Roissy et les craintes d'augmentation du trafic. Cet exposé est explicité par une projection de diapositives.

Le docteur Jean-Pierre Enjalbert, représentant le conseil général et président du « CSNA » Collectif Santé et Nuisances Aériennes, nous présente la brochure réalisée par le centre de recherche sur l'espace, les transports, l'environnement et les institutions locales « Université PARIS 12 » sur :

Les effets des nuisances aériennes sur la scolarité et la santé des enfants

1. L'altération des capacités intellectuelles des enfants soumis au bruit des trafics aériens

Altération de la compréhension de la parole et de l'acquisition du langage

Difficulté à réaliser des tâches complexes

Retard dans l'apprentissage de la lecture

2. Les effets physiologiques du bruit des trafics aériens sur la santé des enfants

Le stress et ses effets sur le système endocrinien

Les troubles du sommeil et leurs effets sur le système cardio-vasculaire

3. Les effets psychologiques et sociologiques du bruit des trafics aériens sur les enfants scolarisés

Les effets psychologiques

La gêne

La santé mentale et le stress déclaré

4. Les enjeux : connaître, sensibiliser, agir

Il faut : évaluer la multi-exposition des enfants aux bruits, connaître la diversité des effets du bruit, Comprendre l'influence du contexte socio-économique et environnemental, sensibiliser les citoyens promouvoir une gestion concertée du bruit et développer des actions de protection

Conclusion:

Des nuisances environnementales à surveiller de près ... Ainsi, la littérature scientifique montre qu'un environnement éducatif bruyant n'est pas favorable à la santé des enfants. Les effets sur les performances scolaires, les plus avérés à ce jour, sont couplés à des effets physiologiques et comportementaux certes plus controversés, mais qui incitent à la précaution. Les études déjà menées tout comme les incertitudes liées aux conséquences du bruit des avions sur les enfants devraient engager pouvoirs publics et scientifiques à se pencher d'avantage sur cette question. Il convient de renforcer les connaissances, de sensibiliser, de communiquer et d'inviter les pouvoirs publics à prendre de manière concertée les mesures adéquates de prévention et de préservation de la santé.

Pour en savoir plus

www.saintprix.fr

<http://urbanisme.univ-paris12.fr>

Jean COHUAU

5- La descente lisse :

Dans le communiqué de presse relatif au Grenelle de l'Environnement du 4.décembre 2007, on a pu noter, dans le chapitre du moindre bruit à l'atterrissage : **Les procédures de descente en profil lisse ou continu.**

Ces procédures liées au relèvement de l'altitude de 300 mètres à l'atterrissage devraient avoir un effet bénéfique

sur le niveau de bruit perçu par les populations survolées. Toutefois ces améliorations ne concernent que les riverains situés au-delà de 15 km du seuil de piste. Le schéma ci-dessous doit nous faire comprendre la limite des améliorations espérées.

Trois procédures d'atterrissage sont mentionnées sur cette représentation schématique :

1 Point de descente avec palier à 900m (situation actuelle)

L'avion descend jusqu'à l'altitude de 900m puis effectue un palier sur environ 5 km avant d'amorcer son approche en procédure ILS (procédure d'atterrissage aux instruments) avec un angle de 3°.

2 Point de descente avec palier à 1200 m

L'avion effectue un palier à 1200 m puis rejoint la piste suivant le même angle. La zone située entre 15 et 20 km bénéficie de la réduction de bruit mais au-delà de 25 km rien n'est changé.

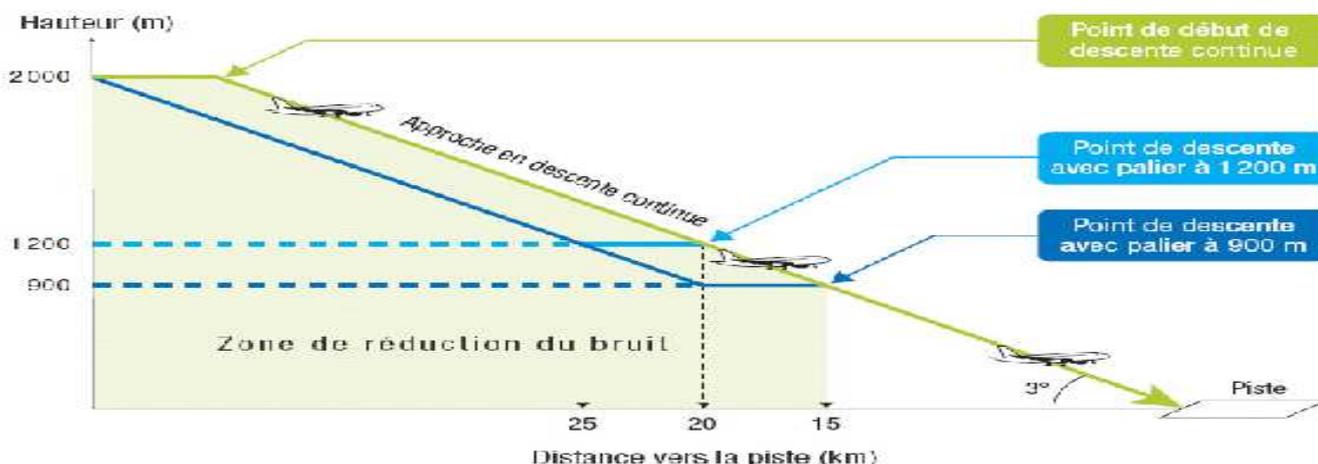
3 Point de début de descente continue à 2000 m

L'avion n'effectue plus de palier en dessous de 1200 m. Toute la zone au-delà de 15 km bénéficie de la réduction de bruit.

En conclusion on constate que dans les 3 simulations, la vie des riverains situés en deçà des 15 km du seuil de piste ne sera pas améliorée. C'est précisément dans cette zone que la gêne est la plus grande.

L'AREC apprécie qu'un certain nombre de riverains seront exposés à des nuisances moindres mais il nous appartient d'éclairer les habitants des zones les plus proches **que les mesures annoncées ne les concerneront pas.** De plus il convient également de préciser que ces procédures de descente continue seront mises en œuvre d'abord à ORLY vers le milieu de cette année 2008 et ne seront appliquées à ROISSY qu'en 2012 ou même au-delà.

Représentation schématique des approches en descente continue



6- Activités de l'AREC :

L'activité de ce troisième trimestre de 2007 a été particulièrement dense. Nous nous sommes efforcés d'être présents partout où se discutent les conditions de notre environnement. En dehors des commissions régulières telles que :

- CCAR (Commission Consultative d'Aide aux Riverains) les 2 octobre et 13 décembre.
- CNPN (Commission Nationale de Prévention des Nuisances) les 6 sept., 8 nov. et 6 déc., nous avons suivi la totalité des réunions publiques concernant le prolongement de l'A 16 du 13 septembre au 22 novembre.

A ces réunions, se sont ajoutés divers colloques, forums, et autres séminaires.

- Le 17 octobre : Grenelle de l'Environnement à DRANCY

Cette réunion avait pour objectif de nous donner plus d'informations concernant le rapport d'étape paru le 27 septembre 2007. Notre première opinion a été confirmée, à savoir que la question des nuisances aériennes a représenté une infime partie des propositions qui ont été faites dans cet important évènement qu'est le Grenelle de l'Environnement.

- Le 15 novembre : Réunion ACNUSA à ROISSY

A l'initiative de l'ACNUSA, (Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aériennes) cette réunion d'information s'adressait aux élus et associations de riverains en présence de responsables d'Aéroports de Paris, de la DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile). Tous les sujets les plus brûlants ont, bien entendu, été évoqués en toute franchise.

- Le 16 novembre : Réunion publique AREC à EZANVILLE

Il nous a semblé nécessaire d'apporter l'information aux populations survolées. La municipalité nous a soutenus ainsi que le Conseil Général en la personne du Dr Enjalbert. Son intervention relative aux effets du bruit dans le milieu scolaire a été très appréciée. (Voir notre article détaillé dans ce bulletin)

- Le 28 novembre : Conférence régionale de santé en Ile de France à PARIS

Le titre même de cette conférence constitue un raccourci évocateur de ce que peuvent subir les populations des régions voisines des aéroports. Les effets nocifs des pollutions atmosphériques ont été nettement explicités par l'ORS Ile de France (Observatoire Régional de Santé en Ile de France). Dans Les zones les plus exposées, un enfant sur 7 a des problèmes d'allergie.

Pour en savoir plus :

<http://www.airparif.asso.fr/pages/effets/sante2>

- Le 3 décembre : Rencontre européenne sur les transports BRUXELLES

Cette première rencontre parlementaire européenne sur les transports était organisée par la Commission des transports et du tourisme du Parlement européen. Le thème annoncé était :

PROMOUVOIR UNE POLITIQUE DES TRANSPORTS DURABLE

Tous les transports ont été passés en revue mais la table ronde qui a retenu le plus notre attention traitait du sujet suivant : **Réduire les pollutions du transport aérien.**



La délégation AREC à Bruxelles aux côtés de Jacques CRANSAC Directeur de l'Environnement au Conseil Général du Val d'Oise

On a également entendu plusieurs orateurs parler de :

- Nécessité de développer la mobilité à l'échelon mondial
- Prendre en compte l'inéluctable développement du trafic aérien (5 % à 6 % par an !)

Dans le projet SESAR, qui traite de l'évolution du trafic à l'échelon mondial, il est fait état d'une progression globale de 70% en 2020. Il est clair que, dans ces conditions, les gains de niveau sonore que les motoristes pourraient obtenir pour les futurs appareils ne seront pas suffisants pour atténuer les effets de cette formidable progression de l'activité aérienne.

- Le 6 décembre : Visite de FEDEX Roissy

Une délégation de l'AREC a été reçue le 6 décembre par M Alain Chaillé Vice Président de FEDEX Europe en compagnie de ses principaux collaborateurs. Avant la visite des installations, une réunion en salle a permis d'échanger les points de vue.

La direction de FEDEX nous a exposé la nécessité de pouvoir disposer d'importantes installations pour faire

fonctionner le HUB de Roissy en liaison avec les autres sites de FEDEX dans le monde.

Les riverains ont, pour leur part, rappelé que l'activité de fret se fait préférentiellement le soir et la nuit et que, par conséquent, toute évocation d'un nouveau développement ne fait que renforcer leurs inquiétudes.

Ils ont rappelé que la diminution des activités de minuit à 5 h 00 devait se poursuivre sans pour autant que les créneaux de soirée et du matin se développent. Ils ont également souhaité que des procédures de moindre nuisances soient appliquées (relèvement des trajectoires, descentes continues, etc..) Nous sommes conscients que ces mesures sont du ressort des autorités aéroportuaires telles que la DGAC, d'où la nécessité de renforcer les contacts avec toutes les parties concernées.

Le 11 décembre : Assises nationales de la qualité de l'environnement sonore à REIMS

Dans ce colloque, organisé par le CIDB (Centre d'Information et de Documentation sur le Bruit) nous avons choisi d'assister à l'atelier animé par l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aériennes).

Des interventions très riches d'enseignements, des témoignages sur des aéroports français, (Nice) et étrangers (Berlin Francfort Sidney) pour faire apparaître que partout on se préoccupe de l'environnement autour des aéroports. C'est sans doute vrai mais ce qui l'est aussi, ce sont toutes les études qui sont menées par ailleurs, pour gérer la forte augmentation du trafic les prochaines années.

- Le 13 décembre : Séminaire de la DAST (DGAC) à PARIS

Cette fois, c'est directement au sein même de la DGAC

(Direction Générale de l'Aviation Civile) que l'on se soucie de l'évolution des activités aériennes. Le titre du séminaire était :

Quelles capacités disponibles pour un développement durable du transport aérien ?

Comme l'indique très bien ce titre, l'accent a surtout été mis sur les possibilités de développement, les capacités disponibles des différents aéroports mais il a été peu question de la protection des populations survolées. La

principale particularité du réseau aéroportuaire français est l'hyper concentration sur la seule région parisienne.

On a noté, une fois de plus, que l'Allemagne a très bien réparti ses activités de transport aérien sur 19 aéroports internationaux.

On évoque souvent des possibilités de développement de Roissy pour faire de cet aéroport la porte d'entrée de l'Europe mais le sort des riverains est à peine pris en compte dans cette perspective.

- Le 14 décembre : Réunion publique AREC à DOMONT

C'était la dernière réunion publique avant la trêve des confiseurs. Elle concernait une zone du haut Domont particulièrement survolée surtout à l'atterrissage par vent d'Est. De nombreux habitants de ce secteur très urbanisé avaient d'ailleurs signé une pétition il y a quelques mois pour que soit prise en compte l'importante gêne ressentie surtout la nuit. Malgré cela on a déploré la faible participation des riverains due sans doute à l'approche des vacances mais aussi à un mauvais choix du créneau horaire en soirée.

Michel TOURNAY