

# AREC Plaine de France

## BULLETIN DE JUIN 2003

### 1- Le mot du président :



#### LES CAPRICES D'EOLE

De tout temps, les navigateurs solitaires ont scruté le ciel et ont essayé de profiter au maximum des vents favorables. En aéronautique, un vent favorable au décollage ou à l'atterrissage n'est pas le vent arrière mais au contraire le vent de face.

Pour nous, Association de riverains, il est aussi utile de connaître le sens du vent pour analyser le trafic et mieux comprendre les survols de tel secteur plutôt que tel autre.

Nous nous sommes rendu compte, par exemple, que ces derniers mois les vents d'Est ont été plus importants que les vents d'Ouest, contrairement aux statistiques annuelles qui donnent : Vents d'ouest 60 % et Vents d'Est 40 % d'où une relative accalmie pour les populations situées sous les trajectoires de décollage. Alors lorsque l'AREC organise une réunion publique dans ces communes, il ne faut pas s'étonner qu'il y ait des chaises vides dans la salle.

Malheureusement pour d'autres communes en bout de piste, les nuisances existent quelque soit le sens du vent. Alors puisqu'on ne peut pas tout attendre du Dieu EOLE maintenons nos revendications initiales : Des avions plus silencieux et un allègement du trafic

En d'autres termes : MOINS DE BRUIT MOINS SOUVENT

M. TOURNAY

### 2- Visite de l'aéroport de Vatry :

Au cours du mois de Mai 2003, une délégation d'élus des communes de la Plaine de France et des représentants du bureau de l'AREC ont eu le plaisir de visiter l'aéroport de VATRY dans la Marne.

Ce site a souvent été évoqué comme possible aéroport ayant la capacité de délester ROISSY.

Il est actuellement opérationnel pour le transport du fret mais sa capacité est largement sous employée, d'où l'idée de l'utiliser à moindre frais, puisqu'il est déjà équipé, pour soulager l'Ile de France, du transport de fret.

Il est situé à mi chemin entre REIMS, CHALONS en CHAMPAGNE et TROYES, à 2 heures de route de Paris par la N4. Il est idéalement placé pour desservir l'Europe du Nord, la France, l'Allemagne, la Suisse et l'Italie.

Quelques chiffres:

L'aérogare s'étend sur 4 200m<sup>2</sup>.

Les entrepôts, déjà construits, occupent 225 000m<sup>2</sup>.

157 ha supplémentaires sont disponibles pour une extension.

900 ha sont prévus en réserve foncière.

On trouve tous les services nécessaires à son fonctionnement sur place (restauration, banque, services sanitaires etc).

Actuellement, 800 salariés travaillent sur ce site, desservi par des transports en commun.

Il est accessible par l'A4, par un échangeur sur l'autoroute A26 et par la N4.

Accueil de la délégation par le Président du Conseil Général de la Marne, monsieur Albert VECTEN

Cet aéroport se situe dans une zone faiblement peuplée (7 habitants au km<sup>2</sup>). D'après le Plan d'Exposition au Bruit, 141 logements sont concernés par une gêne modérée. Le Conseil Général de la Marne a pris en charge à 100% l'isolation de ces maisons.



Nos élus et représentants de l'AREC, sous la conduite de notre député, Monsieur Jérôme CHARTIER, ont été accueillis par le Président du Conseil général de la Marne, Monsieur Albert VECTEN, qui a piloté la visite. Chacun a quitté VATRY, convaincu que cet ensemble convient tout à fait pour répondre au souhait de désengorgement de ROISSY, et ceci à moindre coût et immédiatement disponible.

### **3- Mesures de bruit :**

L'AREC effectue ses propres mesures de bruit. Ce travail est réalisé par Jean Paul HUNAUULT.

Elles sont effectuées soit en fixe à son domicile, soit en différents points de la nature pour des mesures particulières.

Ce qui existe :

C'est en assistant à une réunion d'information sur les gênes sonores autour de ROISSY "l'AREC en 1998", que j'ai constaté que l'on manquait d'informations précises sur les nombres de passages d'avions, les niveaux de bruit, et les heures des passages chacun avait une impression subjective de la nuisance. J'ai donc décidé de faire des relevés de mesures que je ne trouvais pas dans les diverses publications. A cette époque, les passages d'avions très bruyants sur la vallée de CHAUVRY étaient plus nombreux qu'actuellement.

Le point de mesure est à 20 km de ROISSY, pas dans l'axe des pistes, mais sur la route de départ dite "Plaine de France" en cas de décollage vers l'ouest.

Cette route de départ n'est pas la plus fréquentée mais existe depuis la création de Roissy pour faire transiter les aéronefs allant vers l'ouest ou le sud et qui sont soit très bruyants, soit avec un taux de montée faible ( donc à faible altitude), en leur faisant éviter la vallée de MONYMORENCY. (Voir écran de contrôle sur la photo )



Ce qui importe, ce n'est pas de mesurer le bruit une fois d'une façon très précise comme un laboratoire d'essais mais d'avoir une idée du caractère gênant du bruit aérien en mesurant pour chaque passage, le niveau de bruit, la durée, l'heure du passage, la répétition et ceci en permanence depuis bientôt 5ans!

Cette installation utilise un ordinateur ancien qui termine utilement sa carrière en enregistrant les paramètres suivants:

Le mois,

Le jour du mois,

Le numéro d'ordre d'un passage dans le jour,

L'heure et minute,

La durée du passage ( supérieur au niveau de déclenchement ) en secondes,

La valeur max du niveau de pression acoustique,

Un échantillonnage des valeurs fonction du temps pour chaque passage.

Les valeurs de niveau sont données en db(A), elles sont étalonnées par un sonomètre du commerce.

Le niveau de déclenchement d'un passage est réglé autour de 60db(A).

Les données enregistrées constituent une base qui peut être utilisée ultérieurement sur PC.

Les cas de survols en configuration "EST", sont également pris en compte car ils dépassent souvent le niveau de

déclenchement, la région Ouest de la Plaine de France est survolée par les arrivées dites sous "contrôle radar" qui ont des altitudes de survol faibles (1000 mètres) et sont très dispersées en surface.

Une gêne particulière a lieu avec des survols qui, à l'atterrissage, moteurs au ralenti, provoquent des fréquences discrètes très caractéristiques, lesquelles se superposent au bruit global.

Les riverains sous la pente ILS sont particulièrement intéressés par ce type de bruit.

Pour l'avenir :

Actuellement, les endroits les plus perturbés par le bruit aérien vont de ECOUEN à SAINT MARTIN du TERTRE, par vent d'ouest il y a jusqu'à 300 passages par jour d'avions toutes catégories confondues.

Nous avons réclamé à la DGAC lors de nos participations aux Comités Consultatifs d'Environnement pour Roissy d'obtenir l'installation de stations de mesure dans ces zones.

Si pour des raisons diverses cette demande déjà ancienne ne débouchait pas, nous devrions envisager d'équiper celles-ci nous mêmes, car dans l'avenir le trafic du doublet nord ne peut qu'augmenter.

Jean Paul HUNAUT

#### **4- Vols de nuit :**

ROISSY GROUPE DE TRAVAIL VOLS DE NUIT  
RESUME DES TRAVAUX AU 17 06 03

Le groupe de travail « Vols de nuit » a été constitué début 2002 au sein du Comité Permanent de la CCE. L'objectif visé était d'examiner les conditions d'allègement du trafic de nuit surtout de minuit à 5 h 00

Au total, 14 réunions se sont tenues de janvier 2002 à juin 2003. L'AREC a été présente à toutes les séances ( Michel TOURNAY et Jean Paul HUNAUT )

Les principales Compagnies de transport ont été auditées : AIR FRANCE pour les vols passagers, EUROPE AIR POSTE pour le courrier, FEDEX pour le fret et STAR AIRLINES pour les vols de charters.

Il se confirme bien entendu que les principales nuisances, la nuit, proviennent du fret. On ne peut que regretter que les mesures annoncées par le Ministre des Transport le 25 juillet 2002 portent uniquement sur les 2 compagnies françaises AIR FRANCE et EUROPE AIR POSTE.

Le rapport d'étape a été discuté lors de la dernière séance du 10 juin 2003. Il sera présenté prochainement en Comité Permanent et ensuite en C. C. E.

Entre temps une séance de la C.C.E. le 30 juin doit être consacrée aux mesures de restrictions du trafic entre 0 h et 5 h conformément aux annonces faites par le Ministre le 25 juillet 2002. Nous aurons peut être des réponses aux questions que nous avons souvent posées.

### **5- La fin d'un mythe : Concorde :**



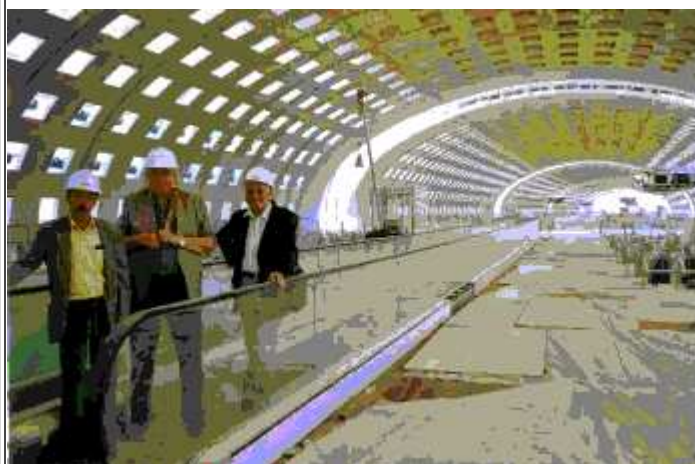
Il était bien plus bruyant que les autres avions, mais heureusement, il ne passait que 2 fois par jour, ce qui le rendait tolérable. Il marquait le temps : 10h45, un grondement au loin, pas de doute, c'était lui. Il a représenté pendant une trentaine d'années le fleuron de l'industrie aéronautique française (bien que franco-anglais), quelle fierté nationale.

Ils étaient quelques milliers de nostalgiques à assister à son dernier décollage et atterrissage en cette fin de Mai 2003.

Il est toujours possible de lui rendre une visite au musée de l'air au Bourget.

Au revoir et bonne retraite!

### **6- Aérogare 2E de Roissy :**



Le terminal 2E de Roissy sera inauguré en Juin 2003.

Pour l'essentiel, il est au service d'Air France.

Il est doté d'un corps central de 450m par 70m, et d'une zone d'embarquement de 650m par 33m.

Il peut accueillir 8 millions de passagers dans sa première phase, 18 millions en phase 2. Le trafic passera ainsi à 66 millions de passagers en 2007, soit une augmentation de 37%.

Il pourra recevoir jusqu'à 18 avions en simultané (dont les futurs A380), soit 7500 passagers. Il disposera de 26 passerelles télescopiques.

Les travaux représentent 600 millions d'Euro pour la phase 1 et

1 milliard d'Euro pour la phase 2 (y compris un système de tri automatique pour les bagages et le satellite N 3.

## **7- La jungle des sigles :**

Les sigles et abréviations énumérés ci-dessous n'ont aucun caractère exhaustif, mais ils résument les appellations les plus souvent citées dans nos textes et dans les bulletins traitant des nuisances aériennes.

### 1- Les organismes officiels :

ADP : Aéroports de Paris.

ACNUSA : Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores  
Aéroportuaires.

DGAC : Direction Générale de l'Aviation Civile.

FNAM : Fédération Nationale de l'Aviation Marchande.

OACI : Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de  
l'Energie.

CAUE 95 : Conseil d'Architecture ,d'Urbanisme et  
d'Environnement du Val d'Oise.

### 2- Les associations :

AREC : Association pour le Respect de l'Environnement  
et du Cadre de vie. (Plaine de France)

ADVOCNAR : Association de Défense du Val d'Oise Contre les  
Nuisances Aériennes (Vallée de Montmorency).

UFCNA : Union Française Contre les Nuisances Aériennes  
(Associations des riverains d'aérodromes).

UECNA : Union Européenne Contre les Nuisances  
Aériennes (Associations des riverains  
d'aérodromes)

.APELNA : Association pour la Protection de  
l'Environnement et la Limitation de Nuisances  
Aériennes (Association des communes).

CSNA : Collectif Santé Nuisances Aériennes.

IDFE : Ile de France environnement.

### 3- Les instances de décision et de consultation :

CCE : Commission Consultative de l'Environnement.

CP : Comité Permanent de la CCE.

CCAR : Commission Consultative d'Aide aux  
Riverains.

### 4- Les textes r glementaires et administratifs :

PEB : Plan d'Exposition au Bruit.

PGS : Plan de G ne Sonore.

## **8- Le coût du bruit :**

Le CAUE (Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement du Val d'Oise ) dont le Président est Jean Pierre ENJALBERT, maire de Saint Prix a tenu une conférence de presse le 29 Avril 2003 sur l'influence du bruit sur le marché de l'immobilier.



Cette rencontre a été animée par Jean Pierre ENJALBERT Guillaume FABUREL, docteur en Urbanisme, Aménagement et Politiques urbaines.

En s'appuyant sur d'autres études menées aux Etats-Unis, en Grande Bretagne, aux Pays Bas et au Canada, Guillaume FABUREL affirma qu'au-delà du seuil de nuisance sonore (60 dB), la décote moyenne par décibel supplémentaire est de 0,5% de la valeur du bien.

Exemple : Pour un pavillon de 150 000€ (1 million de F), subissant un niveau de bruit de 70 dB, la perte est de 5% soit 7 500€ ( 50 000F).

La décote peut atteindre 15% pour les constructions situées dans l'axe des pistes. Pour compenser cette perte, il faudrait multiplier par 3, la taxe sur le bruit que paient les compagnies aériennes.