

SOMMAIRE

1. Le mot du Président
2. Réunion publique à Sarcelles
3. Projet de PEB
4. Naissance de Roissy Carex
5. Séminaire du développement durable
6. Evolution du trafic
7. PEB : dernière minute

1- Le mot du président :



annoncées traduisent plutôt un certain optimisme.

En effet, quelques récentes informations nous font penser, qu'à l'échelon mondial, on doit s'attendre à un important développement ces prochaines années :

- ✓ *En 2020 : 80 % des marchandises traverseront une frontière contre 20 % aujourd'hui.*
- ✓ *La Chine va s'ouvrir au monde occidental et la France sera une destination privilégiée*
- ✓ *Le seul aéroport de Canton prévoit de tripler son trafic passager à l'horizon 2010*

Alors, si tout ceci rassure les opérateurs, cela inquiète les riverains qui réclament des mesures efficaces pour éviter que les nuisances supportées aujourd'hui deviennent l'enfer demain :

Michel TOURNAY

Le prix du pétrole s'envole

Il y a, de temps en temps, des événements à l'échelon mondial qui pourraient faire croire à un prochain ralentissement de la croissance du trafic aérien : les attentats du 11 septembre, les épidémies en Asie, la guerre en Irak, etc ... Plus récemment, on a évoqué les répercussions que pourrait avoir la flambée du prix du pétrole sur cette activité. Les dernières déclarations des principaux acteurs ne semblent pas traduire une trop grande inquiétude face à cette menace. Les commandes d'Airbus A380 n'ont pas été annulées, les investissements à Roissy ne se sont pas ralentis, et les prévisions de croissance

Rappel des demandes toujours réaffirmées par l'AREC :

- Réduction puis suppression des vols de nuit
- Plafonnement du trafic
- Règlement des trajectoires d'arrivée et de départ
- Meilleure transparence au niveau des informations

2- Réunion publique à Sarcelles :

La ville de Sarcelles, qui compte près de 58 000 habitants, a des raisons de s'inquiéter des prévisions d'augmentation du trafic parues dans le dossier du PEB (Plan d'exposition au bruit) récemment rendu public.

De plus, Sarcelles a la particularité d'être survolée par les avions partant ou atterrissant du doublet Sud et du Doublet Nord. Alors, que l'on établisse ou non le rééquilibrage entre ces 2 doublets ne changera rien pour l'ensemble de la population.



En 2005 le survol de la commune représentait pour une journée moyenne:

- **Au décollage** face à l'ouest : **528 vols** à une hauteur moyenne de 1523 m
- **A l'atterrissage** face à l'est : **724 vols** à une hauteur moyenne de 691 m

A ce traitement, on imagine facilement l'inquiétude des habitants à l'idée d'une progression globale du trafic de 20%, 30%, 40% dans les années à venir.

Ajoutons à cela les difficultés, pour les habitants qui sont dans le P G S (plan de gêne sonore), d'obtenir, dans des délais raisonnables, l'aide à l'insonorisation à laquelle ils ont droit. C'est pourquoi la Municipalité et l'association AREC ont organisé le 6 avril 2006, une réunion publique à l'école Marcel Lelong (Sarcelles Village)

Environ 100 personnes ont participé à cette réunion en présence de M. le Maire François PUPONI, Hervé LACROUTS, Responsable de l'Urbanisme et de nombreux adjoints au Maire. Tous les problèmes dus aux nuisances de l'aéroport de Roissy ont été évoqués mais les sujets les plus importants ont été les suivants:

- **Les vols de nuit** (160 par nuit en 2005)
- **Le Plan d'Exposition au Bruit** : M. PUPONI a insisté sur la caractère de spoliation que ce PEB constituait et a justifié l'avis défavorable qui a été émis par son Conseil Municipal.
- **L'aide à l'insonorisation**: M. TOURNAY a exposé la procédure à mettre en œuvre pour obtenir cette aide et il a

recommandé de ne pas se préoccuper des retards actuels dans le traitement des dossiers pour faire la demande d'aide

- **L'opposition au développement** démesuré de l'aéroport de Roissy et aux 750 000 vols par an annoncés dans le dossier PEB



Monsieur PUPONI, maire de Sarcelles, entouré de ses collaborateurs et des membres de l'AREC

3- Projet de Plan d'Exposition au Bruit :

En début d'année 2006, le projet de PEB (Plan d'Exposition au Bruit) de l'aéroport Roissy CDG a été soumis aux communes concernées **pour avis**. Pour le Val d'Oise **69 communes** ont été consultées. **Seules 4 communes ont rendu un avis favorable**. Les communautés de communes ont également été appelées à émettre un avis. A notre connaissance, toutes ont exprimé un avis défavorable.

Avant d'analyser les raisons d'une telle opposition, il est bon de faire un rappel de ce que renferme ce document officiel PEB et faire également un bref rappel de la définition du PGS pour éviter toute confusion.

P G S et P E B : Qu'est ce que c'est ?

Le PGS (Plan de Gêne Sonore)

Le PGS est un document délimitant, aux abords d'un aérodrome, des zones de bruit à l'intérieur desquelles les riverains peuvent demander une aide financière pour l'insonorisation de leur habitation. Le PGS tient compte du trafic actuel et du trafic estimé à très court terme.

Le PEB (Plan d'Exposition au Bruit)

Le PEB est un document d'urbanisme qui fixe les règles de construction en fonction des prévisions d'exploitation de l'aéroport long terme (10 ans minimum). Il détermine des zones à l'intérieur desquelles les constructions sont interdites ou simplement encadrées.

En clair, le PGS tient compte de ce qui passe au dessus de nos têtes aujourd'hui alors que le PEB tient compte des nuisances que nous sommes amenés à subir avec le trafic de demain et bien au delà.

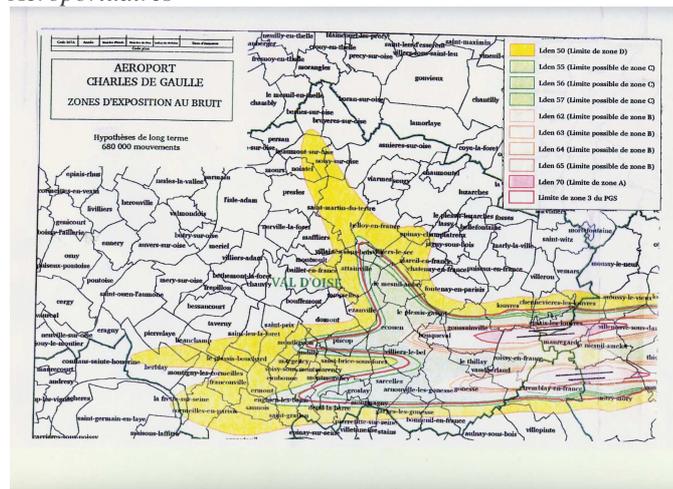
Ces inquiétudes expliquent les réticences des Elus et des associations de riverains.

Calendrier des consultations du PEB

- **Premier avis de la CCE* : 28 juin 2005**
- Consultation des Communes : Début 2006
- Nouvelle consultation de la CCE* : 14 juin 2006
- Avis de l'ACNUSA* : Suite à la réunion de la CCE
- Enquête publique : Automne 2006 ?
- Décision du Ministre ?
- Arrêté d'approbation puis publication ?

*CCE : Commission Consultative de l'Environnement

*ACNUSA : Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires



Définition des 4 Zones

- **Zones A et B :** Zones de bruit fort. Aucune construction n'est autorisée, à l'exception des constructions et équipements publics liés à l'activité aéronautique.
- **Zone C :** Zone de bruit modéré. Seules les maisons individuelles sont autorisées, dans les secteurs déjà urbanisés, sous réserve d'isolation acoustique et de faible accroissement de la capacité d'accueil du secteur.
- **Zone D :** Zone de faible bruit. Les maisons individuelles, immeubles collectifs et lotissements sont autorisés sous réserve d'isolation acoustique mise en œuvre dès la construction.

Remarque importante : Dans ces 4 zones A B C D, tout contrat de location de bien immobilier devra préciser, de manière claire, la zone de bruit où se situe le bien. En outre, tout certificat d'urbanisme devra préciser l'existence de la zone de bruit et l'obligation de respecter les règles d'isolation acoustique.

Hypothèses de trafic

- Court terme : **550 000** Mouvements
- Moyen terme : **620 000** Mouvements
- Long terme : **680 000** Mouvements

Dans les scénarios de 620 000 mouvements et 680 000 mouvements, des paramètres tels que le taux de remplissage (emport moyen) et la modernisation plus ou moins rapide des flottes pourraient avoir une influence significative, dans un sens ou dans l'autre.

Mais le plus important, dans cette étude, c'est bien entendu l'augmentation annuelle du nombre de mouvements. Les taux de croissance retenus dans le dossier de présentation

du PEB varient de 2 à 3 % pour les prochaines années. Ces chiffres ont été jugés, par les Elus et Associations, nettement sous estimés. Les prévisions des professionnels de l'activité aérienne font plutôt état de progressions de 5 à 6 %.

Alors, on comprend mieux les termes du document PEB qui décrit un **autre scénario possible** :

Variante de la 3^{ème} hypothèse : 750 000 mouvements Le texte précise en page 15:

..... *On ne peut pas écarter l'hypothèse d'un scénario supérieur à 680 000 mouvements puisque celui-ci ne constitue pas un plafond mais seulement une prévision... !*

Et, plus loin :

..... *L'administration a étudié, de façon complémentaire, un scénario à 750 000 mouvements, respectant la demande du transport et le plafonnement du volume de la gêne sonore.*

Nous voici donc prévenus. Dans la même page du document PEB, on trouve de façon explicite, la confirmation de ce que l'on a souvent entendu :

- **Le nombre de mouvements n'est pas plafonné**
- **Par contre, le volume de la gêne sonore est plafonné !**

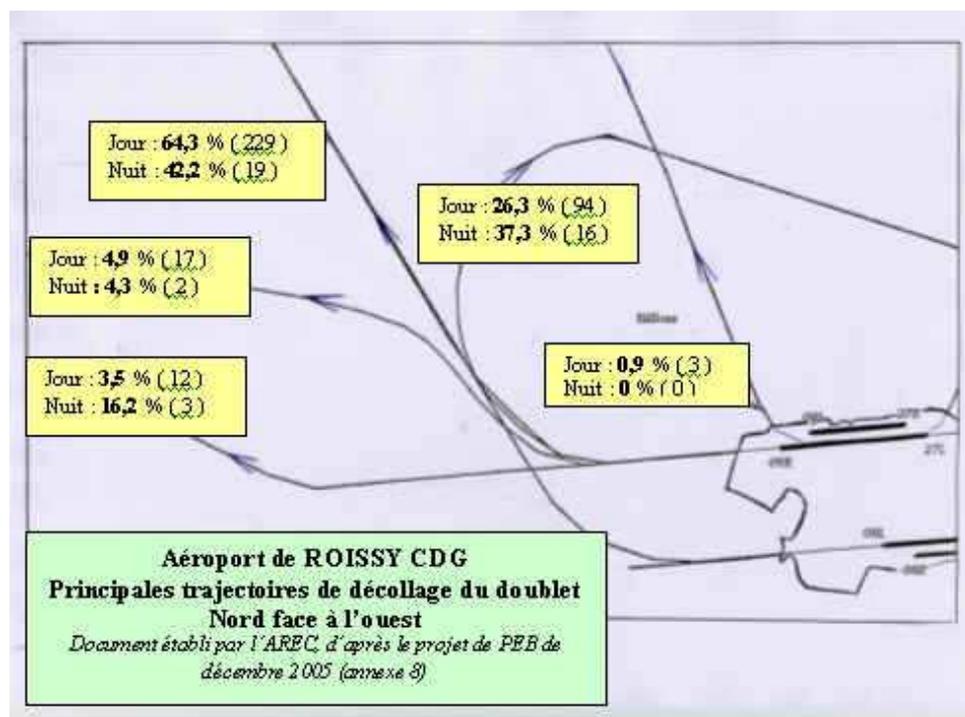
Les riverains qui seront réveillés 60 fois dans une nuit au lieu de 40 fois sauront que c'est à « *volume sonore global constant* » ! Nous ne sommes pas sûrs qu'ils apprécieront

Répartition des trajectoires de décollage

Pour le doublet Nord il y a 5 trajectoires de départ mais la répartition est assez inégale puisque la trajectoire Nord Ouest qui passe par Le Mesnil Aubry et St Martin du Tertre reprend, à elle seule **64,3%** des vols le jour, et **42,2%** la nuit. Voilà des habitants à qui on aura bien du mal à faire admettre qu'avec une augmentation du trafic de 50% , le volume global sonore n'augmentera pas.

Notre Conclusion

Il est clair que ce projet de PEB met en évidence la volonté de faire de ROISSY la première place aéroportuaire de l'Europe. Pour les riverains, le seul gain de niveau sonore des futurs avions ne suffira pas à compenser la gêne occasionnée par l'importante augmentation de trafic des prochaines années.



Interprétation des chiffres de répartition

Les chiffres donnés par trajectoire représentent la répartition pour le doublet Nord

Le calcul des survols a été établi à partir du trafic de **1600 mouvements** par jour (journée d'été dans l'hypothèse de 550 000 mvts annuels soit 800 décollages pour 2 doublets).

Par doublet :
400 vols dont 11 % la nuit

4- Naissance de Roissy Carex :

Carex veut dire : **Cargo Rail Express**. Cette association (loi de 1901) a été constituée le 8 février 2006. Son objectif est la réalisation de une ou deux gares TGV à proximité de l'aéroport de Roissy afin de relier la plate-forme à des zones du territoire français (ou pays limitrophes) pour le transport de fret par voie ferroviaire à grande vitesse.

Une étude de faisabilité est en cours et devrait être présentée au plus tard le 15 novembre 2006. Deux sites d'implantations sont prévus :

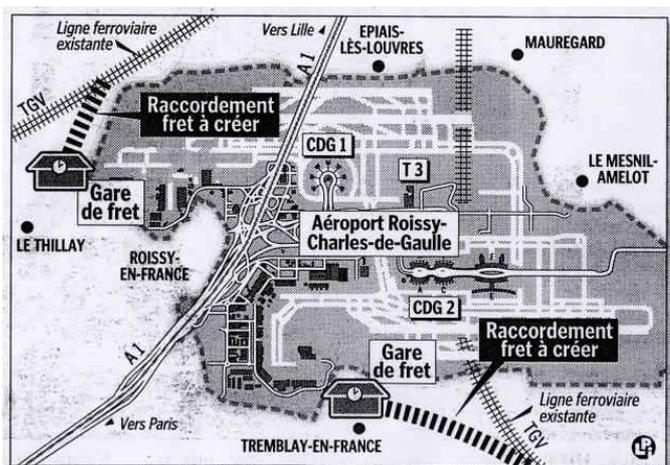
Pour chaque trajectoire, les chiffres en gras sont les % et les survols sont donnés entre parenthèses

- L'un situé au nord ouest sur la Commune de Goussainville et qui desservirait en priorité FEDEX situé sur le doublet Nord

- Le second au sud est sur la Commune de Tremblay-en-France et qui desservirait la Poste et les Compagnies de fret aérien plus près du doublet Sud.

Il est certain qu'un tel dispositif permettrait d'alléger considérablement le trafic de fret routier destiné à l'aéroport d'où une diminution des nuisances routières. Mais la contrepartie, non négligeable, serait l'accroissement considérable des possibilités du fret aérien déjà très important aujourd'hui.

Ce futur investissement vient s'ajouter aux travaux en cours à l'intérieur de la plate-forme : Terminal 1, Terminal 2 E, Aérogare S3 et liaisons en métro VAL entre les diverses aérogares.



Les deux gares à créer

5- Séminaire du développement durable du 3 Mai à Roissy:

Ce séminaire d'information des Elus du Val d'Oise avait pour thème :

Le développement durable aéroportuaire autour de Roissy CDG

Il était organisé par l'APELNA et l'Union des Maires du Val d'Oise. Les Sociétés et organismes participants étaient : AIR FRANCE KLM, DGAC, ADP, ACNUSA, FEDEX, ROISSY CAREX. Après l'accueil de M. André TOULOUSE, Maire de Roissy, les débats ont été dirigés par M. Yanick PATERNOTTE Président de l'Union des Maires du Val d'Oise et Président de l'APELNA

M. Jean Cyril SPINETTA Président Directeur Général d'AIR France KLM a exposé les enjeux et la stratégie d'AIR France KLM ainsi que les perspectives de développement à Roissy qui pourrait bien être la porte d'entrée de l'Europe dans les prochaines années. Bien entendu le marché asiatique va participer au développement de l'activité de la plate-forme et le taux de croissance de 5 % a été évoqué.

Les intervenants qui ont suivi : M. Didier HAMON qui représentait M. pierre GRAFF Président Directeur Général d'ADP puis M. WACHENHEIM Directeur Général de l'aviation civile (DGAC) et M. Alain CHALLIE Vice Président de FEDEX Europe Sud, ont évoqué à leur tour les problèmes de développement du trafic et la prise en compte du respect de l'environnement des populations riveraines. L'énumération des investissements sur le site de Roissy ont

été présentés comme des opérations indispensables au renforcement de la capacité de l'aéroport. Ce point de vue n'est pas partagé par certains Elus et les Associations de défense de l'environnement qui voient plutôt dans ces mesures la confirmation de la course au gigantisme de Roissy.

De tous ces débats, nous retiendrons principalement :

- Bilan positif pour les Hubs d'AIR FRANCE et FEDEX
- AIR France KLM est le 1^{er} groupe mondial en chiffre d'affaires
- FEDEX à ROISSY est le site le plus important en dehors des Etats Unis
- Progression du trafic à l'échelon mondial : Pour IATA : + 5,6 % passagers et + 6,3 % fret
- Pour OACI : + 6,3 % (monde) et + 6,5 % (Europe)
- Le transport des marchandises va exploser au plan mondial (en 2020, 80% des marchandises traverseront une frontière pour 20% aujourd'hui)
- Pour CDG, la prévision d'un trafic de 750 000 mouvements par an se confirme, mais à quelle date ?
- Maintien du rythme d'investissement à CDG: 1,5 milliards d'€ dans les années prochaines

On admet que la gêne subie par les populations survolées a été évoquée, à plusieurs reprises, la réduction du bruit à la source en particulier. Nous ne contestons pas ces progrès mais nous maintenons que, même à volume de bruit global constant, la répétition du nombre de survols aurait vite fait d'annuler le bénéfice que l'on pourrait tirer de l'amélioration de la motorisation. Enfin, il faut rappeler que si les nuisances sonores sont souvent évoquées dans ces discussions, la pollution atmosphérique due au trafic aérien existe bien mais qu'elle est, à ce jour, largement sous estimée pour ne pas dire ignorée.

6- Evolution du trafic :

Estimation de l'évolution de trafic

Pour apporter un complément d'information au dossier de projet de PEB nous avons cru bon de nous livrer à quelques calculs prévisionnels afin de mieux comprendre ce que pourrait représenter le développement (durable !) de Roissy. En face des chiffres nous donnons des dates.

A partir du trafic 2005 qui est de **523190** mouvements, il faudrait une **croissance globale de trafic de 43%** pour arriver au chiffre de **750 000 mouvements**.

Voici ce que l'on obtient en prenant en compte les croissances moyennes annuelles :

- Avec une croissance de **2%**, on atteindra ce chiffre **en 2023**
- Avec une croissance de **3%**, on atteindra ce chiffre **en 2017**
- Avec une croissance de **4%**, on atteindra ce chiffre **en 2014**
- Avec une croissance de **5%**, on atteindra ce chiffre **en 2013**
- Avec une croissance de **6%**, on atteindra ce chiffre **en 2011**

Nous pourrions toujours refaire ces calculs, de temps à autre, pour apporter les rectifications qui s'imposeront. Pour l'instant, puisque nous ne savons pas lire dans les boules de cristal, nous sommes bien obligés de faire des estimations.

7. Dernière minute : En réunion le 14 Juin, la CCE a émis un avis défavorable au PEB par 19 voix contre 9