



AREC

Bulletin
de liaison

N° 55
Juillet
Août
2009

Plaine de France – Pays de France

Bulletin édité à 1500 exemplaires

SOMMAIRE

- 1- Le mot du président
- 2- Les forums de la rentrée
- 3- Relance de la concertation
- 4- Trafic Roissy 2008-2009.
- 5- Suppression de la CNPN.
- 6- Evolution des

1- Le mot du président : *Que nous dit SESAR ?*



Non, il ne s'agit pas d'une faute de frappe, le SESAR dont on parle s'écrit bien avec un « S » et non pas avec un « C » comme l'Empereur romain. Ce n'est pas un prénom mais un sigle :

Single European Sky Air traffic management Research

Nous avons déjà parlé de ce programme de recherche dans notre bulletin d'information N° 52 de février 2008 en précisant qu'il s'inscrivait dans un projet de **Ciel Unique Européen**, étude destinée à la réorganisation du trafic aérien au niveau de l'Europe. Dans son dernier rapport environnement, la

DGAC nous informe que ce programme vient de s'engager dans sa phase de développement, en liaison étroite avec les organismes de contrôle, les industriels, les compagnies aériennes et les aéroports. Depuis octobre 2008 cette entreprise commune est opérationnelle sous l'appellation de **SESAR Joint Undertaking**.

L'objectif de ce programme d'envergure est de moderniser entièrement le système de contrôle aérien d'ici 2020 par une optimisation des moyens de navigation satellitaires et des trajectoires, bien entendu dans le but de développer le trafic européen. Rappelons quelques chiffres de trafic annuel pour toute l'Europe :

Nombre de mouvements : En 1991 : **4 millions** En 2006 : **9 millions** - Objectif 2020 : **16 millions**

Pour atteindre ce but il faut réorganiser, fluidifier, harmoniser toutes les chaînes de contrôle aérien au niveau européen. Cette étude qui devrait s'achever en 2016, coûtera plus de 2 milliards d'Euros avec une contribution de la DGAC de 150 millions d'Euros. Cette participation financière française prouve bien que les objectifs de développement du trafic ne sont pas remis en cause par les baisses de l'activité aérienne dues aux événements de ces derniers mois et à la crise économique mondiale qui produit encore ses effets aujourd'hui.

Le Président Michel TOURNAY

2-Les forums de la rentrée :

Les vacances se terminent et nous pensons déjà aux forums des associations qui auront lieu en septembre dans les différentes communes de la Plaine de France.

Tout d'abord, nous remercions les municipalités qui nous accueillent. Ces manifestations sont l'occasion de rencontrer des habitants des zones survolées, de les informer de l'actualité concernant l'évolution du trafic de Roissy CDG, d'expliquer notre action et de leur faire part des résultats que nous obtenons.

Le dimanche 14 Juin dernier, nous avons été invités à tenir un stand à la fête du village de Villaines-sous-Bois. Soutenus activement par les membres du conseil municipal et les responsables du comité des fêtes, nous avons fait de nombreuses adhésions dans ce village très survolé situé entièrement dans le plan de gêne sonore « PGS »

Date et lieu des forums de septembre 2009

- Asnières sur Oise Samedi 5 Septembre Maison du village
- Domont Samedi 5 Septembre Gymnase près du collège
- St Martin du tertre Samedi 5 Septembre Salle la Martinoise
- Ecouen Dimanche 6 Septembre Gymnase Lemaire
- Viviermes Dimanche 6 Septembre Gymnase
- Montsoult Samedi 12 Septembre Gymnase
- Ezanville Dimanche 13 Septembre Complexe de la prairie

Venez nombreux nous rendre visite à notre stand.
Le meilleur accueil vous sera réservé.

Le Vice Président Jean COHUAU



A Villaines, Brigitte Palliez, Conseillère municipale, apporte son précieux concours à l'équipe de l'AREC

3-Relance de la concertation :

Dans le cadre de la Charte du Développement Durable, M. Jacques DERMAGNE, Président du Conseil Economique et Social, nous a fait parvenir fin 2008 son rapport contenant ses 35 propositions « **Pour un développement durable de l'aéroport de Paris CDG** » La proposition N° 1 a pour titre : **RETABLIR LE CONFIANCE**

Sont ensuite développées les idées de **relancer le dialogue**, de **reprendre la concertation**, etc... Bien entendu personne ne songerait à s'opposer à de telles propositions. Mais le fait même que le Président du C.E.S emploie l'expression « **rétablir** » confirme ce que nous avons maintes fois constaté ces dernières années : **le déficit flagrant de la concertation**. Les réunions de CCE se sont raréfiées et la commission permanente ne s'est plus réunie depuis 2004 (en dehors d'une réunion obligatoire lors de la discussion du nouveau PEB).

C'est pourquoi l'AREC, membre de la Commission Consultative de l'Environnement, a pris l'initiative de contacter les 90 membres de cette commission pour demander la réunion d'une session extraordinaire conformément aux les textes législatifs en vigueur (*rappelés ci dessous*)

1 Extrait des textes réglementaires concernant tous les aéroports

Document Légifrance Code de l'Environnement. Partie réglementaire

Livre V- Titre VII - Chapitre 1 – Section 4

Sous section 3 : Commission Consultative de l'Environnement

Article R571-80

La commission se réunit au moins une fois par an en séance plénière. Elle est également réunie à la demande du tiers au moins de ses membres ou à celle de son comité permanent.

2 Extrait du règlement intérieur propre à l'aéroport de Paris C D G.

Article 1: Réunions de la C C E

La commission consultative de l'environnement se réunit au moins deux fois par an.

Calendrier de nos démarches

16/12/2008 Réception du Rapport Dermagne Président du CES

13/01/2009 Envoi des remarques de l'AREC sur les 35 propositions

02/02/2009 Visite au Secrétariat d'Etat aux Transports Exposé de nos réactions

24/02/2009 Courrier à M. le Préfet de Région : Demande d'une date de réunion ordinaire

24/03/2009 Courrier à M. le Préfet de Région pour l'informer de notre demande de session extraordinaire

24/03/2009 Envoi des courriers aux 90 membres de la CCE (3 collèges)

19/05/2009 Courrier à M. le Préfet de Région Envoi des dossiers des 34 signatures

02/06/2009 Réponse de M. le Préfet de région. Accord pour une réunion en automne

Voilà donc l'aboutissement d'une démarche engagée début janvier.

Le courrier de M. le Préfet de Région ne précise pas s'il s'agit d'une réunion ordinaire ou d'une session extraordinaire mais qu'importe, l'essentiel est que l'on puisse discuter des questions posées par la charte du développement durable. Si lors de cette prochaine CCE les importantes propositions du rapport Dermagne seront abordées, il est sûr que de nombreuses zones d'ombre et points de désaccord subsisteront. D'autres contacts devront être programmés rapidement et c'est dans le cadre de la commission permanente que les discussions seront les plus constructives.

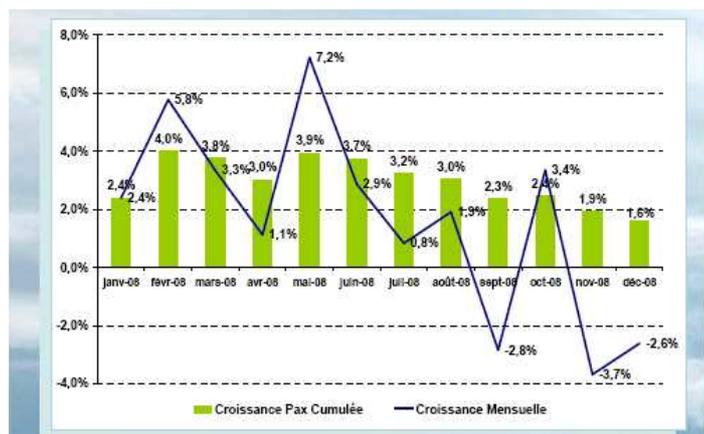
On pourra alors considérer que la proposition de M. Dermagne de RELANCER LE DIALOGUE prendra tout son sens.

4- Trafic Roissy 2008-2009 :

Les dernières statistiques d'Aéroports de Paris 2008 font état de l'évolution du trafic passagers **sur les 12 mois de 2008**. Le diagramme fait nettement apparaître la baisse provoquée par les événements internationaux du dernier trimestre. (*Réf. ADP envrn-are 23 :06 :2009 page 19*)

Trafic passagers à ROISSY en 2008

(Document ADP juin 2009)



La diminution de trafic s'est poursuivie début 2009 et le tableau de la DGAC repris ci dessous montre que la baisse du trafic s'est accentuée les 6 premiers mois de l'année.

Trafic global CDG 2^{ème} trimestre 2009

(Extrait du bulletin N° 8 de la DGAC)

	Nombre de Mouvements	Evolution même mois 08	Cumul à Janvier 09	Evolution même période 08	Nombre de mouvements Jour de pointe
Avril	45 255	- 4,01 %	171 300	- 4,51 %	24 avril 1 624
Mai	46 086	- 5,79 %	217 386	- 4,78 %	15 mai 1 595
Juin	45 550	- 5,50 %	262 936	- 4,91 %	26 juin 1 625

Voici donc les effets des derniers évènements de fin 2008 et début 2009.

A fin juin 2009, la baisse d'activité est en moyenne de 5 %.

Certes, la crise actuelle aura des effets négatifs dans les secteurs aéronautiques (*chute des ventes AIRBUS et BOEING et baisse d'activité passagers et fret pour les compagnies aériennes*) mais n'aura qu'un effet à peine perceptible sur les nuisances subies par les riverains d'aéroports. Par exemple, avec cette baisse de trafic de 5% **le riverain survolé habituellement la nuit par 40 avions percevra difficilement une amélioration s'il n'est plus survolé que 38 fois au lieu de 40.**

Enfin si l'on se réfère aux évolutions des trafics mondiaux sur les 10 dernières années, on voit clairement que **les effets des crises ont un effet limité dans le temps et que la remontée vers des activités soutenues peut être plus ou moins rapide. (Voir notre article sur les trafics mondiaux de 1999 à 2009)**

Pour notre association, ces épisodes passagers ne nous feront pas abandonner les revendications de fond qui sont axées sur la diminution des nuisances dans un proche avenir.

5- Suppression de la CNPN :

Commission Nationale de Prévention des Nuisances

Un rappel : La CNPN, créée par le décret du 27 mai 1997 est une commission destinée à limiter et à encadrer, au moyen d'amendes, les nuisances aériennes. Les règles de fonctionnement sont définies par l'article **L 227-4 du code de l'Aviation civile** Loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 portant création de l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires)

Fonctionnement actuel

- La DGAC constitue le dossier de manquement enregistré
- L'ACNUSA reçoit les observations de la compagnie concernée
- La CNPN propose les sanctions (2 membres de l'AREC y siègent régulièrement)
- L'ACNUSA décide en final des sanctions à appliquer
- Le TRESOR PUBLIC effectue le recouvrement des amendes
- .(pour **2008: 3,5 Millions d'Euros**).

A titre indicatif, Roissy CDG représente en moyenne, chaque année, **environ 80 % des infractions sanctionnées pour l'ensemble des 10 aéroports concernés**

Les propositions du Grenelle de l'Environnement(2007)

Lors de la présentation des premiers travaux pratiques du Grenelle de l'Environnement, le 4 décembre 2007 nous avons eu la surprise de lire dans le communiqué de presse le texte suivant :

Chapitre 2 Alinéa « g » Une procédure simplifiée pour davantage d'efficacité

En cas d'infraction par les compagnies aériennes à la réglementation sur les limitations des émissions sonores, des amendes étaient jusqu'ici prononcées par l'ACNUSA sur proposition de la CNPN, jury d'experts composé de représentants de l'Etat, de professionnels de l'aérien et d'associations de riverains.

Ce fonctionnement sera simplifié : la CNPN disparaîtra. L'ensemble de la procédure sera transféré à l'ACNUSA.

Les délais de traitement des dossiers d'infractions seront de ce fait raccourcis.

Toutefois, pour maintenir le lien entre les compagnies aériennes et les associations de riverains, l'Autorité s'adjoindra, lors de l'audition des compagnies, l'éclairage de personnalités qualifiées : 2 représentants dans le domaine de l'aéronautique et 2 représentants d'associations. Ces experts ne participeront pas à la délibération mais uniquement à l'audition.

Le projet de loi adopté au SENAT en mars 2009 (Extrait des articles 67 et 68)

Réforme du processus de sanction

L'article L. 227-4 du code de l'aviation civile prévoit que les amendes administratives sont prononcées par l'ACNUSA sur proposition de la CNPN, jury d'experts composé de représentants de l'Etat, de professionnels de l'aérien et d'associations de riverains. Ces derniers en particulier sont très attachés à leur participation à la procédure aboutissant à la notification des sanctions aux compagnies qui ne respectent par la réglementation environnementale décidée par le ministre chargée de l'aviation civile.

Or, un arrêt du Conseil d'Etat début 2007 a jugé que la procédure actuelle ne garantit pas les droits à la défense.

Dans ce contexte, une réforme du dispositif est juridiquement nécessaire. Cette réforme s'appuie sur un transfert à l'autorité de l'ensemble de la procédure avec disparition de la CNPN.

Un décret en Conseil d'Etat précisera les modalités d'association des membres associés (riverains, représentants du monde aéronautique).

La situation aujourd'hui

Comme on le constate, rien n'est encore définitivement arrêté mais on note une évolution positive entre le texte paru en décembre 2007 et le projet de loi adopté au Sénat en mars 2009.

En effet, à la demande de l'ACNUSA le texte adopté par le Sénat précise :

- Pour l'exercice de son pouvoir de sanction, et dans les conditions fixées par son règlement intérieur, l'autorité bénéficie du concours de sept membres associés ...dont deux représentants d'associations de riverains d'aérodromes et un représentant d'associations de protection de l'environnement agréées au niveau national.

D'autre part, l'ACNUSA a insisté pour qu'il y ait deux suppléants pour une meilleure représentativité des associations. Celles-ci pourront auditionner les compagnies, participer à la discussion et proposer un montant de sanction comme par le passé. Leur participation sera mentionnée dans la décision finale qui est la seule décision juridique susceptible de recours devant le Conseil d'Etat.

Nous prenons acte de ces informations plus rassurantes et nous précisons que l'AREC sera disponible pour assurer sa présence dans le nouveau dispositif comme elle l'a fait assidument dans la CNPN.

6- Evolution des trafics mondiaux 1999-2009

Un rapport de la DGAC (*Direction Générale de l'Aviation Civile*), dans son édition du 31 mars 2009, publie les statistiques du trafic aéroportuaire mondial de 1999 à 2009. Il s'agit d'une étude de l'ACI (*Airport Concil International*)

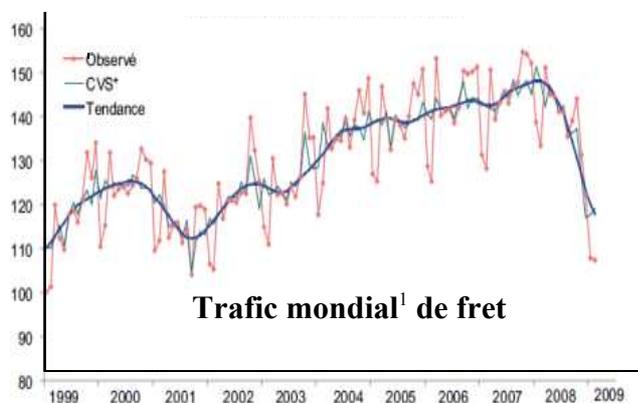
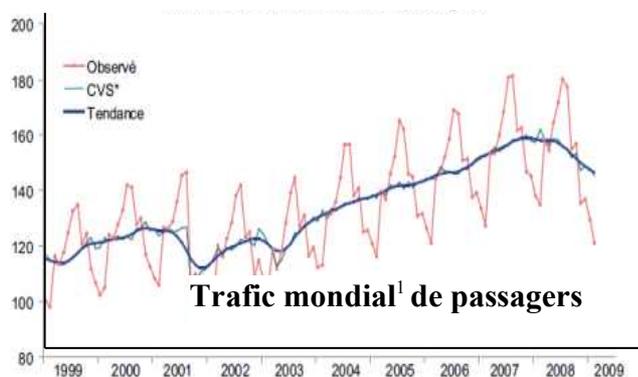
Les courbes font apparaître un net fléchissement fin 2008 dû aux événements du dernier trimestre. L'observation de ces 2 graphiques appelle quelques remarques.

- Le ralentissement fin 2008 s'est fait sentir beaucoup plus nettement dans le trafic de fret que dans le trafic passager, mais les récents incidents de début 2009 (grippe A et les catastrophes aériennes) auront sans doute des incidences différentes dans les statistiques du premier trimestre 2009.
- On remarque également que, dans les années 2001 et 2003, de graves événements s'étaient déjà produits
- (attentat du 11 septembre 2001 et épidémie de SRAS en 2003) et, très rapidement, les trafics avaient retrouvé leur progression normale.

Ces constatations ne font que confirmer ce que nous avons toujours remarqué : les événements, si dramatiques soient-ils, n'ont toujours eu qu'un effet limité sur l'évolution à long terme des trafics aériens.

Nous devons en être conscients et savoir que, même si la crise économique actuelle pourrait avoir des effets plus durables que lors des précédents ralentissements, les améliorations toutes relatives ne sont pas de nature à rassurer les riverains de l'aéroport qui vise à devenir la porte d'entrée de l'Europe pour les populations des autres continents.

ACI: Tendances 1999 / 2009
Origine DGAC/DTA Edition 31 mars 2009



1) base 100 en janvier 1999.
*Données corrigées des variations saisonnières
Source ACI données extraites des bases de données ENAC. Air Transport Data

L'AREC, votre interlocuteur pour les communes de la Plaine de France et du Pays de France

Renouvellement ou nouvelle adhésion à l'AREC

M. , Mme, Mlle Nom :Prénom.....

Adresse.....

CP.....Ville.....Tel.....Email.....

J'adhère à l'AREC et je joins un chèque de.....€ (minimum 10€) pour l'année Renouvellement
 Nouvelle adhésion

Merci de retourner cette adhésion accompagnée du chèque à :

Date et signature

Mr Roger DANJAN
Trésorier de l'AREC
9, rue aux Loups 95560 MONTSOULT