

## SOMMAIRE

1. Le mot du Président.
2. Un gros bébé : l'A380.
3. Qu'est ce qu'un Hub.
4. Nocturne à Roissy.
5. Rapport de l'ACNUSA.
6. L'augmentation du trafic.
7. L'AREC à Bruxelles.
8. Mes images.
9. Les réunions publiques.
10. Les forums de Septembre.
11. Dernière minute : PEB.

### 1- Le mot du président :



#### **ACTIONS DE L'AREC : MAINTENIR LE CAP**

Dans notre bulletin n° 41 de juin 2004 nous avons titré notre éditorial « Roissy et... l'Europe » Nous pourrions écrire aujourd'hui « Suite »

Nous avons, dans ce précédent bulletin, rappelé que *la qualité de Notre environnement se décide chaque jour davantage à Bruxelles et à Strasbourg au sein des Institutions Européennes*. Nous venons d'assister récemment à un Colloque à Bruxelles dont le thème était précisément la réglementation concernant les vols de nuit en Europe. Un compte rendu succinct est donné dans les pages suivantes.

Depuis toujours nous avons revendiqué une diminution du trafic de nuit en espérant que ce ne sera qu'une étape vers une suppression totale dans le cadre de directives européennes qui prendront en compte le souhait de millions de riverains d'aéroports. Cette continuité dans notre action est confortée par les positions similaires des autres associations, françaises et européennes ainsi que par celles de nombreux Elus.

Nous étions présents à Strasbourg, à Roissy, à Bruxelles, nous serons encore présents lors des prochains rendez vous.

Le Président : Michel TOURNAY

### 2- Un gros bébé est né : l'A380 :

Sous un soleil inespéré, l'A380 a pris son premier envol le 27 Avril 2005. Rappelons qu'Airbus est une compagnie européenne à laquelle collaborent la France, l'Espagne, La Grande Bretagne et l'Allemagne



#### **Le projet A3XX devenu A380**

Le seuil de rentabilité est fixé à 250 appareils au prix de 280 millions d'Euros l'unité. Pour le moment, 154 commandes sont enregistrées dont 144 fermes par 15 compagnies.

L'exploitation commerciale Est prévue en 2006 et le premier vol sera assuré par Singapore Airlines.

L'A380



Pour son premier vol, Il a effectué une large boucle de 4 heures au dessus de L'Atlantique.

Ce concurrent direct du Boeing 747 dépasse son aîné dans tous les domaines.

Une version cargo de 150 T sera produite en 2008 (A380F).

Le seuil de rentabilité



*Le transport des éléments de l'A380 sur terre et par mer.*

#### **Caractéristiques de l'A380**

Longueur : 73m	Envergure : 80m
Diamètre du fuselage : 7m	Hauteur : 24m
Surface des ailes : 845m <sup>2</sup>	Capacité des réservoirs : 310m <sup>3</sup>
Poids max au décollage:560T.	Réacteurs 4 x 310KN de poussée
Rayon d'action:15 000 Kms	Vitesse maximale : 1090 Km/h
Train d'atterrissage : 22 roues	Capacité standard : 555 places
Capacité max : 840 places	

En ce qui concerne le bruit, on nous assure que l'A380 est moins bruyant que le Boeing 747. pour s'en assurer, des mesures de bruit ont été pratiquées au moyen d'un sonomètre. Le niveau sonore relevé est de 88 décibels. Notons que l'appareil n'était pas en configuration commerciale.

Notre souci est que, pour remplir un tel avion, cela va générer beaucoup plus de vols lors des « hub » pour amener des passagers à Roissy. **Donc restons vigilants.** (voir l'article sur le « hub » ci-après).

### 3- Le « HUB », la tendance des compagnies aériennes :

#### **Roissy-CDG, Aéroport International**

En fait c'est plus que ça, car il est organisé selon la technique du « HUB » (traduction : pivot, moyeu, centre d'activité, ...).

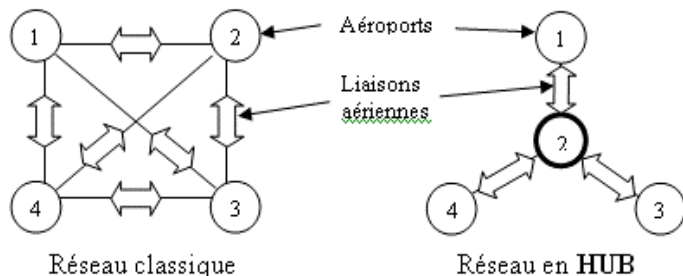
Que ce soit pour Air France, Fedex, ou pour les compagnies qui se partagent le trafic de fret et de passagers, une part **très importante** du trafic opérant à Roissy est faite sous l'organisation en « HUB ».

#### **Un HUB Aérien c'est quoi ?**

Pour relier des aéroports entre eux, il existe plusieurs solutions dont au moins deux viennent immédiatement à l'esprit :

- Relier chaque aéroport à tous les autres, c'est le cas classique,
- utiliser un aéroport central comme pivot, lequel est relié à chaque aéroport à desservir, c'est la fonction HUB.

La comparaison est faite par les deux schémas suivants pour un exemple à 4 aéroports :



#### **Avantage du HUB pour l'activité aérienne.**

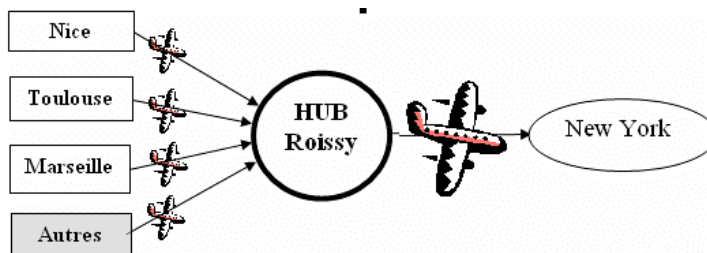
On peut voir que le réseau « HUB » fait gagner sur le nombre de liaisons d'autant plus que le nombre d'aéroports à relier est important. Ce réseau est de plus utilisé comme une desserte locale (France) par un point central (Roissy) à partir duquel les liaisons locales et longues distances sont faites.

Ce système réduit le nombre de liaisons mais aussi et surtout permet en un point unique les échanges de passagers et de fret sans sortir de l'aéroport.

(Nota : Le fret peut arriver par des avions cargo, être trié et repartir dans les soutes des avions passagers et inversement.)

C'est **donc un gain en efficacité très important** pour toute l'activité aérienne qui utilise cet Aéroport.

- Exemple pour les trajets transatlantiques à partir d'un regroupement de la France sur le HUB Air France de Roissy.



### **Inconvénients pour les 500 000 riverains de la banlieue nord de Paris.**

Comme l'indique le schéma ci-dessus, le nombre total d'avions utilisés sur le réseau est minimisé mais **tous les avions utilisés convergent sur l'aéroport de Roissy** que ce soit les dessertes courtes distances pour amener ou remmener les passagers et le fret ou les liaisons à longues distances.

Un autre effet pervers apparaît alors, c'est que ce HUB sert **de plus en plus** de correspondance pour les passagers et le fret dit « **International** » qui n'a plus rien à voir avec la région Ile de France ni même la France, le **qualificatif d'International prend alors toute son importance!! Et la gêne liée à ce trafic « extra régional »** aussi.

### **Pour les riverains de Roissy CDG c'est la malédiction du HUB !!!**

Ces passagers et ce fret pourraient tout aussi bien être « brassés » dans n'importe quel « **troisième aéroport** » et laisser à Roissy une fonction d'**Aéroport régional**.

#### **Source d'information**

Pour nous faire une idée de l'importance du HUB de Roissy nous avons eu recours, en plus des rapports annuels de ADP et Air France, à une étude de l' Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile de France, qui, dans sa partie **1 L'analyse du trafic aérien en Ile-de-France**, et bien que datant de 2000, 2001 est un excellente source d'informations que nous vous conseillons de consulter à l'adresse suivante :

[http://www.iaurif.org/fr/savoirfaire/etudesenligne/ADP/ADP\\_Partie1.pd](http://www.iaurif.org/fr/savoirfaire/etudesenligne/ADP/ADP_Partie1.pd)

Voici un résumé des principales caractéristiques sur la fonction **HUB** de Roissy CDG :

- Toute l'augmentation du trafic aérien en île de France se fait sur Roissy,
- Le trafic des passagers et du fret se base sur l'emploi du HUB et s'accroît,
- Les passagers sont de plus en plus « Européens et Internationaux » par rapport aux passagers « île de France ».

#### **En Conclusion**

Le trafic de Roissy va continuer de s'accroître au moins par deux effets :

- augmentation naturelle du trafic mondial.
- effet de HUB qui centralise les mouvements d'avions sur Roissy.

La prévision de trafic à moyen terme est de 750 000 mouvements, soit 1,5 fois ce qu'il est aujourd'hui !

Le nombre des survols de riverains va bien sûr suivre ce volume de mouvements.

Les habitants de l'Ile de France peuvent être satisfaits du choix que leurs dirigeants ont fait pour eux, quel meilleur endroit que la Banlieue Parisienne pour implanter la première source de nuisances aériennes Française puis Européenne à défaut d'être Mondiale ? !

*Jean Paul Hunault*

# A R E C

## 4- Nocturne à Roissy :



Le 15 avril 2005 l'AREC a participé activement à l'opération « Nocturne à Roissy » que l'ADVOCNAR avait déjà organisé le 3 décembre 2004. Pour les 3 associations présentes, ADVOCNAR, AREC, et CIRENA on a enregistré plus d'une centaine d'adhérents dont une vingtaine pour la Plaine de France. Les manifestants (pacifiques) coiffés de leur bonnet de nuit, se sont allongés dans le hall du Terminal 2 D sur leur duvet, sac de couchage ou couverture. Cette manifestation très ciblée avait pour objectif de réclamer, une fois de plus, une plage de silence total de plusieurs heures consécutives la nuit. Les banderoles et pancartes ont clairement rappelé ces revendications. Les médias, télé, radio et journaux ont largement diffusé des reportages dès le lendemain. Nous profitons de ce bulletin pour remercier les adhérents et les Elus qui ont accepté de sacrifier une soirée pour nous aider à faire passer le message.

## 5- Rapport de l'ACNUSA :

Comme les années précédentes nous avons reçu le très intéressant rapport de l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires) présidée par M. Roger LERON.



Dans son courrier du 18 février 2005 au Président de la République, M. LERON a rappelé la nécessité de prendre conscience de la situation particulièrement difficile des riverains des aéroports parisiens. Dans ce rapport, il traite en détail les points sur

Roger LERON lesquels doivent porter les efforts:

- Protéger la nuit
- Survoler sans gêner en relevant les trajectoires
- Se concerter avec les riverains
- Informer le public
- Améliorer la situation des riverains (aides à l'insonorisation)

Parmi les nombreuses informations très précises, il en est une qui a retenu notre attention ; il s'agit du bilan chiffré des amendes administratives infligées dans tous les aéroports français. On relève quelques chiffres significatifs :

- Montant des amendes (arrêté au 30 novembre 2004) **2 044 800 €**
- Répartition : Sur un total de **792 dossiers étudiés** en France, **641** concernaient le seul aéroport de Roissy et **510** correspondent à des décollages non programmés entre 0 et 5 heures.

Il faut rappeler que l'arrêté officiel du 6 novembre 2003 portant sur l'interdiction de décollage entre 0 et 5 heures des avions n'ayant pas d'attribution de créneau, est entré en vigueur à Roissy CDG pour la saison d'été 2004. Cette mesure a eu pour conséquence de multiplier par 4 les infractions à partir de la saison d'été 2004.

## 6- Eté 2005 : prévision d'augmentation de trafic :

Le site Internet COHOR (association pour la coordination des horaires) qui permet de déterminer les possibilités d'attribution des créneaux horaires nous donne, pour l'été 2005, des informations sur l'utilisation des pistes. On peut lire :

**L'arrêté du 20 octobre 2004 instaure des capacités « piste » supplémentaires. Celles ci seront en vigueur à compter du 26 juin 2005**

*Ce petit « coup de pouce » a pour conséquence, par exemple, de porter la capacité de trafic, dans la tranche horaire de 9 à 10 h, de 103 vols actuellement à 106 à partir du 26 juin 2005 : avec 106 mouvements par heure on se rapproche tout doucement du chiffre des 120 mouvements par heure annoncé voici quelques mois soit 1 vol toutes les 30 secondes aux heures de pointe !*

On peut encore noter que, pour la période de 0 à 5 h, le nombre de créneaux disponibles est de 176. Puisque le nombre actuel de vols dans cette période horaire est de 70 en moyenne on en déduit que des dépassements du nombre de mouvements nocturnes peuvent encore se produire sans que le nombre de créneaux disponibles soit atteint. Il y a de la marge !

Rappel : Un créneau disponible n'est pas forcément attribué ; Il est « en réserve » Ceci ne nous rassure pas pour autant !

## 7- L'AREC à Bruxelles :

Le 2 juin dernier, une délégation de l'AREC a participé au Colloque Européen dont le thème était:

**LES VOLS DE NUIT EN EUROPE : VERS UNE REGLEMENTATION ?**

Organisé par l'Association « VILLE ET AEROPORT » en partenariat avec l'ARC (Airport régions Conférence) ce colloque était présidé par M. Jean-Pierre BLAZY, Président de Ville et Aéroport et Mme Anne DEVITT, Présidente de l'ARC.

A la tribune, se sont succédés pour la France, M. Charles de COURSON Président du Groupe d'études parlementaires « Vols de nuit », M. Roger LERON Président de l'ACNUSA, M. Michel Claude LORRIAUX Chef du Département Environnement d'ADP, Mme Simone NEROME Présidente de l'ADVOCNAR et M. Bernard GARANDEAU Secrétaire Général de « Ville et Aéroport »

De nombreux intervenants d'autres pays européens ont fait apparaître qu'un Aéroport ne pouvait pas unilatéralement supprimer ses propres vols de nuit pour des raisons de concurrence commerciale. Ce qui justifiait le thème choisi : *Vers une réglementation européenne !* Ceci était déjà notre revendication en mars 2004 au Parlement de Strasbourg et bien sûr nous avons tenu le même discours ce 2 juin à Bruxelles.

Nous avons également fait remarquer qu'en attendant ces directives européennes, Roissy pouvait déjà amorcer une réduction puisque notre aéroport est en tête de peloton en Europe et même au niveau mondial pour les vols de nuit. Et pourquoi ne pas envisager dès maintenant un délestage sur Vatry ?



**L'AREC présente à Bruxelles**

Nous sommes conscients que le combat pour la réduction des vols de nuit devra être poursuivi à tous les niveaux, local, national, européen. Nous devons saluer l'initiative de l'Association « Ville et Aéroport » pour l'organisation de ce colloque qui a, une fois de plus, rappelé que ce problème devait être examiné sérieusement.

## 8- Mes images :



Dans certains journaux qui traitent de problèmes « sérieux » (politique, économie) le lecteur est souvent privé d'images. Nous nous efforçons de rendre attractif notre bulletin de liaison; alors, pour mettre en valeur notre action, l'appareil photo numérique en bandoulière, je fais mon possible pour illustrer ce bulletin avec

**Jean COHUAU** le maximum de témoignages liés aux événements que nous suivons (Manifestation à PARIS - déplacement au Parlement de STRASBOURG - Réunions publiques dans les communes - Forums - Nocturne à Roissy etc....)

Cette activité complète agréablement mes occupations dans le cadre de l'organisation des réunions publiques, Forums et manifestations diverses.

Il me manque encore le cliché de l'A 380 en plein vol ; on peut toujours rêver !

**Jean COHUAU**

## 9- Les réunions publiques :

L'AREC organise à longueur d'année des réunions publiques d'information en liaison avec les municipalités.



**Belloy en France le 11 Mars**



**Ecouen le 11 Février**

Une 2ème réunion, concernant la constitution des dossiers d'indemnisations pour l'isolation phonique, s'est tenue le 12 Mai à Ecouen avec les résidences des Fleurs et de la Cerisaie, en présence de Mme BECK, chef du service d'aide aux riverains d'ADP.

### **Autres réunions :**

Le 22 Mars, s'est tenue une assemblée de la Commission Consultative d'Aide aux Riverains (CCAR).

Le 28 juin, une réunion extraordinaire de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) est convoquée.

## 10- Forums d'inscription en Septembre 2005 :

L'AREC sera présente dans les forums suivants :

**Samedi 03 Septembre:** Asnières sur Oise.

**Dimanche 04 septembre :** Viarmes.

**Samedi 10 septembre :** Montsoult, St Martin du Tertre, Domont.

**Dimanche 11 Septembre :** (sous réserve) Ecouen.

## 11. dernière minute : PEB de Roissy CDG :

Les nouvelles courbes d'exposition au bruit 'PEB) seront présentées en Comité Permanent le 21 Juin. Le projet de PEB sera ensuite discuté au sein de la CCE (Commission Consultative de l'Environnement)) le 28 Juin.

## Renouvellement ou nouvelle adhésion à l'AREC

Mr, Mme, Mlle :Nom :.....Prénom.....  
Adresse.....  
C P.....Ville.....

**J'adhère à l'AREC et je joins un chèque de .....€ (minimum 10€) pour l'année 2005.**

**Merci de retourner cette adhésion accompagnée du chèque à :**

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

**Δ Renouvellement**  
**Δ Nouvelle adhésion**  
(cocher la case)