



AREC

Bulletin
de liaison
N° 50
Juin 2007

Plaine de France – Pays de France

Bulletin édité à 1500 exemplaires

SOMMAIRE

- 9- Le mot du Président.
- 10- Activités des aéroports français.
- 11- Vols de nuit.
- 12- La position de l'ACNUSA.
- 13- Aéroport de PARIS-VATRY.
- 14- Colloque de Bruxelles.
- 15- Réunion de Baillet.
- 16- Forums de la rentrée.

1- Le mot du président: 1- Le mot du président:



Riverains mécontents et... inquiets !

C'est vrai, les riverains de Roissy sont mécontents car ils ont l'impression de subir de plus en plus les nuisances d'un trafic aérien qui ne cesse d'augmenter, **mécontents** de voir que les allègements promis la nuit entre minuit et 5 h 00 se sont traduits par des reports en fin de soirée et de 5 à 6 h 00, **mécontents** aussi, ceux qui sont à la lisière du PGS (plan de gêne sonore) et qui subissent les mêmes nuisances sans avoir droit à l'aide à l'insonorisation.

Mais ils sont aussi inquiets des prévisions d'explosion du trafic dans les années à venir, **inquiets** de constater que l'aéroport prévoit des agrandissements colossaux pour accueillir de plus en plus d'avions de plus en plus gros, **inquiets** de voir qu'au lieu de s'orienter vers la réduction des vols de nuit, la DGAC étudie (entre autres hypothèses) le report des vols de nuit sur le seul doublet Nord, c'est à dire sur la plaine France, et enfin **inquiets** de constater que l'hyper concentration des activités aériennes sur les seuls

aéroports parisiens s'accroît. Voir notre article sur **les activités comparées des aéroports français**.

Voilà pourquoi il est plus que jamais nécessaire de renforcer la puissance de notre Association en multipliant les adhésions. Il est tout aussi nécessaire de resserrer les liens entre Elus et Associations pour relancer la concertation avec les autorités responsables, concertation qui est restée en sommeil ces derniers temps : plus de CCE (Commission Consultative de l'Environnement), plus de réunion de Comité Permanent ni de groupe de travail.

On peut espérer que, maintenant que les élections sur terminées, on va enfin pouvoir reprendre le dialogue et discuter « sérieusement ».

Le Président Michel Tournay

2- Activités comparées des aéroports français :

(Source Air et Cosmos du 15 mars 2007)

En Europe, la France est le Pays où le déséquilibre dans le réseau aéroportuaire est le plus flagrant. Quatre principales nations ont été comparées : France, Grande Bretagne, Allemagne et Espagne.

France : 146 millions de passagers en 2006 répartis à **60,3% pour les 2 seuls aéroports parisiens** soit **88 millions** de passagers. Aucune plate-forme régionale ne dépasse les 10 millions de passagers.

Allemagne : Francfort 53 millions Munich **29 millions** de passagers.

Grande Bretagne : Heathrow 69 millions de passagers Manchester **24 millions**

Espagne : Madrid 42,5 millions Barcelone **28 millions**

Pour le fret, le déséquilibre est encore plus criant : en 2006 ADP a dépassé les **2 millions de tonnes** (+ 6,4 %) alors que Toulouse se maintient à la 2^{ème} place avec seulement **53 000 tonnes**.

En ce qui concerne le nombre de mouvements par an, le tableau ci après confirme que le 2 aéroports parisiens font, à eux seuls, **54% du trafic**, soit plus de la moitié de tout le trafic en France. Les 8 autres aéroports se partagent les 46% restant, soit moins de 6% en moyenne

Cette hyper concentration de l'activité aérienne sur la seule région parisienne explique l'exaspération des riverains de Roissy et d'Orly. Tous les aéroports

gènèrent des nuisances mais les seuils d'intolérance sont atteints depuis longtemps en région parisienne.

Le drame est que malgré ce constat, les pouvoirs publics continuent à développer à outrance les capacités d'accueil à Roissy, qui est déjà une plate-forme gigantesque. Les investissements annoncés pour les prochaines années ne peuvent que renforcer les inquiétudes et la révolte des riverains.

On est loin des promesses de Gilles de Robien qui annonçait en 2002 la création du 3^{ème} réseau aéroportuaire !!

En fait de réseau, le seul dont on parle beaucoup en ce moment c'est le réseau ferré de fret à grande vitesse qui aura pour effet de renforcer la convergence vers Roissy et les Compagnies de fret qui prévoient déjà un développement considérable de leurs activités.

Rappelons qu'en 2020, 80% des marchandises dans le monde traverseront les frontières pour 20% aujourd'hui

Activités comparées des aéroports français en mouvements annuels				
(Source: Rapport ACNUSA 2006)				
	2000	2005	2006	% 2006/2000
PARIS CDG	508 500	513 600	532 900	+4,80%
PARIS ORLY	236 900	222 600	229 300	-4%
Bordeaux Mérignac	102 200	80 000	50 800	-42,70%
Bordeaux Mérignac	51 100	48 200	50 500	-5,10%
Lyon St Exupéry	126 800	123 400	124 200	-2%
Marseille Provence	100 000	87 800	88 800	1%
Nantes Atlantique	43 500	34 800	36 000	-15,20%
Nice Côte d'Azur	205 500	158 600	164 800	-20%
Strasbourg Entzheim	38 000	38 400	38 500	+1,30%
Toulouse Matabiau	87 500	79 300	80 000	-3,60%
	1 502 000	1 363 900	1 405 300	-6,40%
Total aéroports parisiens	747 400	736 400	762 200	Mvts/an
% par rapport au trafic total France	49,70%	53,90%	54,20%	

3- Vols de nuit :

La proposition qui fait peur :

Le 9 mars 2007 à Montsoult, s'est tenue une réunion dont l'objet était d'examiner les 13 propositions faites par l'APELNA pour l'évolution du trafic à Roissy. (APELNA Association des communes d'Ile de France pour la Protection de l'Environnement et la Limitation des Nuisances Aériennes). Une soixantaine de personnes étaient présentes, parmi lesquels de nombreux Maires de la Plaine de France.

En premier lieu Yanick Paternotte, Président de l'APELNA a présenté sur écran ses 13 propositions pour un développement durable de Roissy. Ensuite Michel Tournay au nom de l'AREC a projeté des diapositives pour exprimer ses positions face aux propositions de l'APELNA.

Parmi les mesures présentées, certaines sont tout à fait conformes à celles que nous réclamons depuis toujours, comme la reprise du dossier du 3^{ème} aéroport, l'élargissement des compétences de l'ACNUSA, ainsi

que l'amélioration des procédures d'atterrissage. Mais, comme on pouvait s'y attendre ce sont les propositions 1 et 2 qui ont fait le plus débat.

1- Le plafonnement du trafic à Roissy à 750 000 mouvements par an.

M. Paternotte mentionne clairement, en annexe 1 de son document, qu'il demande que le plafonnement soit fixé dans la fourchette de 680 000 / 750 000 mouvements annuels. L'AREC est nettement opposée à une telle proposition.



Document d'étude (proposition 2) extrait du dossier de presse APELNA du 10 octobre 2006.

2- Le report sur le Doublet Nord de la totalité des vols de nuit

L'APELNA propose un couvre feu total la nuit sur le doublet Sud (Vallée de Montmorency) et un report de tous les vols sur le doublet Nord (Plaine de France)

Actuellement le trafic de nuit est en moyenne de 164 vols répartis sur les 2 doublets soit une moyenne de 82 survols de la vallée de Montmorency et 82 vols sur la Plaine de France. Notons toutefois que cette répartition 50%, 50% ne reflète pas la réalité car, selon les destinations, il existe souvent une répartition très inégale entre les 2 doublets.

Mais, s'il n'y a plus de répartition, le calcul est vite fait : **la totalité du trafic sera de 164 vols pour le seul doublet Nord.**

Ce qui est considéré comme insupportable aujourd'hui avec 82 vols de nuit sur chaque secteur serait donc considéré comme acceptable avec 164 vols concentrés sur le seul secteur Nord ! Les oreilles des riverains du Nord seraient elles moins sensibles que les celles des autres habitants du Val d'Oise.

Mais le plus inquiétant est que le chiffre de 164 vols, c'est celui d'aujourd'hui et, si l'on considère que le trafic global pourrait aller jusque 750 000 vols, le trafic de nuit du doublet Nord serait alors multiplié par 1,5 ce qui donnerait 250 vols. Ce chiffre fait peur si l'on tient compte de la gêne actuellement supportée sous « seulement » 82 vols !

Il faut reconnaître que la proposition n° 2 de l'APELNA est assortie de mesures d'atténuation, telles que la descente lisse par exemple, ce que nous souhaitons pour tous les atterrissages, mais nous ne sommes pas naïfs, même si elles sont mises en œuvre un jour, ces mesures ne suffiront pas à rendre supportable le trafic de nuit que l'on nous promet.

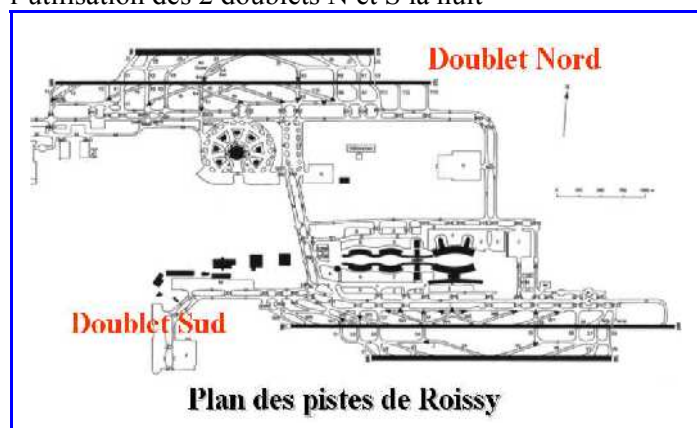
L'AREC s'oppose fermement à cette proposition du transfert des vols sur le doublet Nord.

Non, la Plaine de France ne doit pas devenir la poubelle de Roissy !

Le Président Michel TOURNAY

4- Positions de l'ACNUSA : Doublets Nord et Sud :

Dans son rapport d'activité 2006, l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires) apporte des informations sur les études en cours pour l'utilisation des 2 doublets N et S la nuit



Doublet Nord : Piste 3 à l'extérieur : atterrissage

Piste 1 à l'intérieur : décollage

Doublet Sud : Piste 2 à l'intérieur : décollage

Piste 4 à l'extérieur : atterrissage

Nous reprenons ci dessous le texte de cette information parue en page 50 sous le titre :

Utilisation des doublets la nuit

En raison notamment des travaux de maintenance des pistes et de l'état du balisage (recommandation OACI) l'aéroport fonctionne en moyenne avec un seul doublet la nuit. Cependant, dans le cadre des mesures pour un développement durable des aéroports parisiens, la direction des services de la navigation aérienne a retenu 2 hypothèses :

- ✓ **Utilisation alternative des doublets**
- ✓ **Utilisation exclusive du doublet Nord**

Une première analyse menée durant l'été 2005 montre que compte tenu du trafic, le doublet Sud ne pourrait être fermé qu'entre 0 h 30 et 5 h 00. Outre les contraintes de trafic (typologie des flottes, turbulences de sillage, etc..) cette fermeture aura des conséquences sur les compagnies (impacts sur les personnels, les temps de roulage, l'organisation de la maintenance, etc..) et le travail des contrôleurs.

Deux remarques s'imposent :

- Ce texte apporte la preuve que la fermeture du doublet Sud (avec bien entendu report du trafic sur le doublet Nord) est bien à l'étude à la DGAC(Direction Générale de l'Aviation Civile)

- Dans le dernier alinéa, le texte précise : *cette fermeture aura des conséquences sur.....* et on n'évoque absolument pas « les populations riveraines » celles qui devront supporter la totalité du trafic entre 0 h 30 et 5 h 00 !!

C'est une confirmation : La DGAC travaille non pas sur la réduction du trafic de nuit, mais sur le déplacement des trajectoires vers le doublet Nord.

Le rapport de l'ACNUSA précise enfin sur cette même page, qu'une « large concertation » entre les élus concernés devra être organisée.

Bizarrement, les Associations ont été oubliées dans cette concertation ! Ayons la faiblesse de croire qu'il ne s'agit là que d'une erreur de typographie !

Bien entendu, nous resterons vigilants sur ce point

5- Aéroport de PARIS-VATRY :

La solution immédiate de délestage de Roissy

Comme différentes sources le prévoient, le trafic de ROISSY pourrait atteindre 750 000 mouvements par an d'ici quelques années. Cet aéroport sera ainsi à saturation ou presque avec bien sûr l'accroissement des nuisances que cela entraînera pour les riverains.

La construction d'un troisième aéroport s'avère donc nécessaire mais les délais de construction ne permettront pas à ce troisième aéroport de prendre le relais de ROISSY en douceur, d'autant plus que l'abandon du projet de CHAULNES engendre un retard de 5 ans. Il faut donc trouver une solution intermédiaire et immédiate pour compenser ce retard.

Cette solution existe, c'est l'aéroport de VATRY, dans la Marne. Les infrastructures sont construites, avec

une piste de 3860 m, qui peut accueillir tout type d'avions par tout temps et 24/24. La réserve foncière est prévue pour la construction d'une seconde piste.

VATRY occupe une position géographique centrale au niveau européen. Cet aéroport est desservi par les autoroutes A4 et A 26 et la Nationale 4. Il peut être raccordé au réseau TGV Est en réalisant une bretelle au niveau de Chalons en Champagne. Par le TGV, VATRY ne sera qu'à 30mn de ROISSY. Dans le cadre du projet de LGV fret, il serait également possible de relier les zones de fret de ROISSY et VATRY. Un pôle logistique est en exploitation sur le site et sa capacité permettrait de gérer rapidement une importante progression de l'activité de fret.

La solution VATRY présente les avantages suivants :

- Limitation du nombre de mouvements sur ROISSY bien en dessous des 750 000 prévus.
- Rééquilibrage progressif du trafic aérien en Ile de France vers un aéroport qui existe déjà.
- Limitation des nuisances pour les riverains de ROISSY.
- Possibilité d'organiser des vols charters depuis VATRY avec des liaisons TGV
- Rentabilité de cet aéroport et développement économique de la région Champagne-Ardennes.

INFORMATIONS IMPORTANTES

L'aéroport de Vatry est maintenant classifié officiellement sur le plan international.

En effet, tout récemment, les instances de IATA (International Air Transport Association) ont attribué le code « PAR » à l'aéroport, le classant ainsi parmi les aéroports de l'aire métropolitaine de Paris, d'où sa nouvelle appellation « PARIS VATRY ».

Une association de soutien à Vatry est née.

Il s'agit de l'ADAV, Association des Elus d'Ile-de-France pour le Développement de l'aéroport PARIS VATRY. Elle est présidée par Jean-Bernard THONUS, premier Maire-adjoint de Saint Maur des Fossés (94). Elle regroupe déjà un nombre important d'Elus de tous les départements de la région parisienne et quelques Associations dont l'AREC.

Ses principaux objectifs sont :

- Engager une réflexion avec l'Etat sur le nécessaire rééquilibrage du trafic aérien en I D F
- Etudier d'urgence cette réorganisation
- Promouvoir le développement de Vatry
- Informer sur les enjeux du rééquilibrage du trafic



Une délégation de l'AREC à Vatry

L'action de l'AREC

Pour contribuer efficacement à la relance de ce dossier et mobiliser le maximum d'énergie, nous avons récemment envoyé un dossier ADAV à tous les Maires de la Plaine de France pour les inciter à rejoindre l'association. Certains nous ont déjà répondu positivement. Nous reprendrons prochainement nos contacts et nous espérons bien obtenir un soutien massif à cette initiative.

6- Le colloque de Bruxelles :

Le 11 mai dernier, s'est tenu dans les locaux du Comité des Régions de l'Union Européenne, un colloque sur les nuisances aériennes en Europe sous le titre de :

Table ronde des régions d'Europe survolées.



Pour représenter l'AREC, Lucette et Jean COHUAU accompagnaient Michel TOURNAY

Il était organisé par le Comité des Régions, le Conseil Général du Val d'Oise et l'ARC (Airport Régions Conférence). La journée a été animée par Gerhard STAHL Secrétaire Général du Comité des Régions, François SCELLIER Président du Conseil Général et Anne DEVITT Présidente de l'ARC.

En ce qui concerne la délégation française, sont intervenus, Michel VALLET, Président du Groupe de travail "« Bruit aéroportuaire » à l'institut INCE Europe, Patricia LEMOYNE des FORGES Présidente de l'ACNUSA et Yanick PATERNOTTE 1^{er} Vice Président du Conseil Général.

Une centaine de personnes ont participé à cette rencontre, à la fois élus et associations de riverains venant de la Belgique, l'Angleterre, les Pays Bas, l'Allemagne et la France. L'AREC était représentée par Michel Tournay Président, Jean Cohuau Vice Président, et Lucette Cohuau, Responsable de la communication.

Le but était de faire un état des lieux des aéroports européens et de rechercher les moyens de faire évoluer les législations existantes afin d'assurer une meilleure protection des populations survolées. La question la plus épineuse a été, bien entendu, les vols de nuit et on s'est rendu compte que les nuisances subies sont les mêmes dans la plupart des pays, à quelques variantes près. Roissy est bien placé pour ne pas être un exemple à suivre. Le plus préoccupant est que l'on n'a pas senti chez les responsables de la Communauté Européenne une volonté d'aller vers un couvre feu étendu à toute l'Europe.

En ce qui concerne la réglementation européenne, on a noté que les directives adoptées et celles en cours d'étude sont loin de faire apparaître un espoir de solutions efficaces pour réduire les nuisances de nuit comme de jour. Par exemple, la directive tendant à harmoniser les indicateurs de gêne sonore sont basées sur les niveaux sonores mais ne prennent pas en compte la fréquence des vols. Nous avons fait remarquer cette lacune en insistant sur le fait qu'à volume sonore global constant, la répétitivité des passages aggrave considérablement la sensation de gêne subie.

Nous remercions le Conseil Général pour cette initiative d'un débat au niveau européen. Cependant nous sommes conscients qu'il ne faut pas attendre de Bruxelles une solution miracle dans un proche avenir. Il faudra donc maintenir la pression et toujours répondre présents lorsque les questions des nuisances aériennes seront débattues à ce niveau

7- Réunion de Baillet :

Les principaux candidats à la députation précisent leur position à propos de Roissy :

Dans le cadre de la campagne des législatives, l'AREC a organisé le 5 juin, à BAILLET, une réunion publique à laquelle tous les candidats ont été conviés. 7 d'entre eux étaient présents ou représentés. Le but de cette réunion était de poser, à tous, les mêmes questions fondamentales :



Michel TOURNAY et les candidats ou leurs représentants

- ✓ **La course au gigantisme de Roissy :**
Aujourd'hui 530 000 Mouvements annuels
Demain 750 000 mouvements (en 2012, 2014 ?)
Quelles mesures pour freiner l'expansion de Roissy.
- ✓ **Les vols de nuit :**
Aujourd'hui : 164 vols par nuit répartis sur les 2 doublets
Peut-on espérer une réduction effective ? Une suppression ?

Votre avis sur les études de la DGAC : Utilisation des doublet N et S en alternance ou un transfert des vols sur le seul Doublet Nord (Plaine de France)
- ✓ **Le 3^{ème} aéroport :** Votre position sur la relance du dossier
- ✓ **Aéroport de Vatry :** Comment faire pour y transférer une partie du fret et des vols charters ?
- ✓ **Réseau à grande vitesse Carex :** Pour soulager le trafic de fret ou pour développer encore l'activité des transports aériens ?

AREC



Plus de 100 personnes sont venues questionner les candidats

Tous ont répondu avec clarté et, on a pu noter une certaine convergence sur les principaux points, même si les moyens pour parvenir à des résultats étaient différents.

La crainte de voir Roissy se développer plus vite que prévu, la difficulté de supprimer les vols de nuit sans concertation avec la commission européenne, l'opposition au Plan d'exposition au Bruit, le refus du transfert de tous les vols de nuit sur la Plaine de France, la recherche des procédures d'atterrissage moins bruyantes, sont autant de points qui sont apparus comme incontournables.

Mais il est un sujet qui a fait la quasi unanimité, c'est la nécessité de développer l'activité de Vatry, puisque une reprise prochaine du dossier du 3^{ème} aéroport ne semble pas être une priorité dans les milieux gouvernementaux

En fin de soirée, des questions plus précises ont pu être posées par la salle comme par exemple, l'aide à l'insonorisation qui devrait être plus étendue pour tenir compte des réelles nuisances ainsi que la pollution atmosphérique qui n'est pas suffisamment prise en compte dans les études actuelles.

En conclusion, l'AREC est satisfaite d'avoir pu réunir 7 candidats qui ont répondu aux questions d'une centaine de riverains. L'autre point que nous avons pu rappeler, c'est la nécessité de conserver une étroite collaboration entre Elus et Associations afin de faire un front commun face aux puissants lobbies du transport aérien.

8- Les forums de la rentrée:

Comme tous les ans, des forums, au cours desquels chacun peut s'inscrire à différentes associations, se tiendront à la rentrée de Septembre dans certaines villes de la Plaine de France.

L'AREC sera présente dans 6 de ces forums et vous attend pour vous donner les explications que vous souhaitez et recevoir votre adhésion ou réabonnement pour 2008.

Nous espérons vous voir nombreux à nos stands.

Asnières sur Oise :	8 Septembre
Domont :	8 Septembre
Montsoult :	8 Septembre
Ecouen :	9 Septembre
Viarmes :	9 Septembre
Saint Martin du tertre :	15 Septembre

Prochain bulletin : Septembre 2007

Unissons nous pour être plus forts Faites connaître l'AREC autour de vous

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

Merci de retourner cette adhésion accompagnée du chèque à :

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

Renouvellement
 Nouvelle adhésion
(cocher la case)