

SOMMAIRE

1. Le mot du Président.
2. Action européenne.
3. Le futur projet de Roissy.
4. Roissy en chiffre
5. Gène de la fréquence des mouvements.
6. Plan de protection de l'atmosphère.
7. Le secrétaire de l'AREC
8. les forums de la rentrée.

1- Le mot du président :



ROISSY La course au gigantisme

Lorsque l'on pose la question de la progression du trafic pour les prochaines années à ROISSY, on nous donne des chiffres de 3, 4, 5% l'an et, en tout cas, jamais rien de précis. Mais récemment nous avons obtenu des données plus crédibles et ceci, à deux reprises. D'abord, lors de l'examen des hypothèses d'établissement du Plan d'exposition au bruit (PEB) les chiffres de 620 00 et 680 000 mouvements à moyen terme ont été évoqués. Plus récemment, dans l'enquête du JDD (voir ci après) des responsables d'ADP ont prévu une augmentation de trafic de 10 % d'ici 2008. Ce qui est sûr c'est que les investissements colossaux qui viennent d'être décidés nous font croire que l'on se dirige vers une explosion du trafic à Roissy. Lorsque ADP décide d'investir 1,5 milliard d'Euros ce n'est pas pour se satisfaire d'une progression de 1 ou 2 % l'an.

Alors ne soyons pas étonnés que les riverains réagissent maintenant, non pas uniquement pour la gêne qu'ils subissent aujourd'hui, mais aussi et surtout pour ce qu'on leur prépare pour demain.

Michel TOURNAY

2- Action européenne : la continuité du combat contre les vols de nuit :

Dans notre bulletin de juin 2004, nous vous informions de la présence de l'AREC parmi les délégations européennes reçues le 31 Mars 2004 au Parlement Européen de Strasbourg. Celles-ci avaient été accueillies par Mme la députée verte européenne Marie Anne ISLER BEGHIN. Les représentants des délégations avaient été reçus par le Vice-président du Parlement Européen, M. ONESTA.

Le 02 Juin 2005, l'AREC a participé à un colloque à Bruxelles, organisé par « Ville et Aéroports » et « Airport Région Conférence ». Cette réunion était présidée par M. Jean-Pierre BLAZI et Mme Anne DEVITT, respectivement président de Ville et Aéroports et ARC.

C'est à travers le magazine du val d'Oise qu'un nouveau volet de l'action des élus valdoisiens nous est relaté.

Le Président du Conseil Général du Val d'Oise François SCELLIER et son premier adjoint Yves PATERNOTTE ont été reçus par le Commissaire européen en charge des transports, Jacques BARROT.

Les élus du Val d'Oise ont mis en avant la nécessité d'un règlement au niveau européen du problème des vols de nuit. En effet une décision uniquement nationale entraînerait un déplacement des activités vers un autre aéroport européen.



De gauche à droite :

- François SCELLIER
- Jacques BARROT
- Yves PATERNOTTE

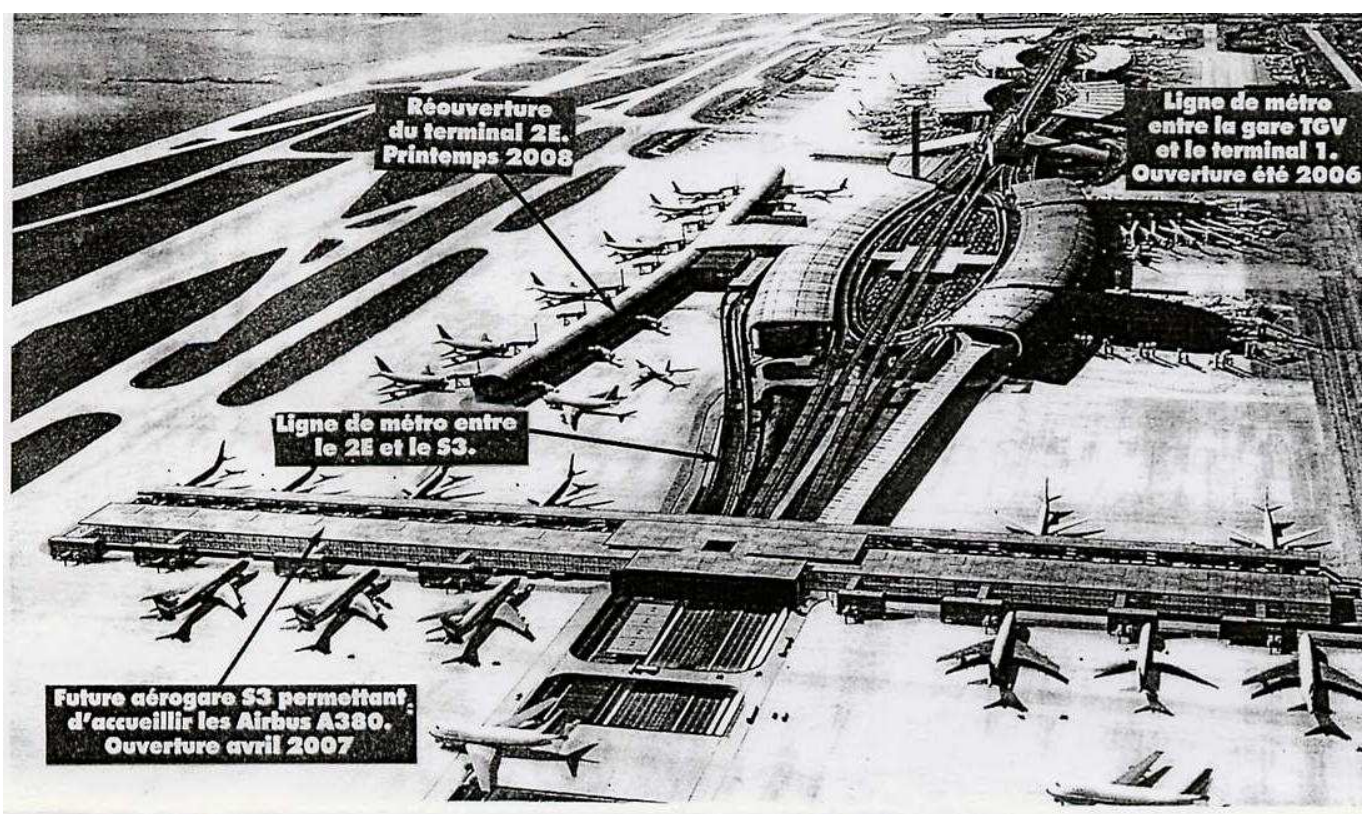
Jacques BARROT s'est engagé à deux actions :

- La Commission européenne doit soumettre dans le courant l'année 2007 un rapport sur l'application de la directive du 26 Mars 2002 concernant les règles et procédures relatives à l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté.
- Demander au Directeur de l'Agence Européenne de la sécurité aérienne de rencontrer les élus valdoisiens pour réfléchir à toutes les solutions envisageables pour limiter au maximum les nuisances sonores liées au trafic aérien.

Comme vous le constatez, les élus du Val d'Oise et les associations, dont la nôtre, ont porté leur action au niveau européen. Nous remercions ces élus pour le soutien qu'il apporte aux associations.

Pour les adhésions : Contacter Mr Roger DANJAN 9, rue aux Loups 95560 MONTSOULT – Tél : 01 34 69 99 54

3- Le futur projet de Roissy :



LES PROJETS D'EXTENSION DE ROISSY

Dans son édition du 17 juillet 2005, le JDD (Journal du dimanche) a publié un article exclusif concernant les investissements en cours et en prévision pour l'aéroport de ROISSY CDG jusqu'en 2008.

La photo de ce nouveau Roissy nous aide à mieux cerner ces programmes de travaux. Citons les principaux chantiers lancés par ADP ainsi que le calendrier prévisionnel de réalisation :

- Terminal 1 : travaux de rénovation terminés été 2006
- Liaison entre T 1 et gare TGV : métro VAL été 2006
- Aérogare S3 : ouverture avril 2007
- Terminal 2 E : réouverture printemps 2008
- Liaison entre 2 E et S3 : métro VAL en 2008
-

Tous ces travaux devraient coûter 1,5 milliard d'Euros répartis sur 2006, 2007 et 2008. On a du mal à croire que ces investissements colossaux ne sont faits que pour le confort des passagers. La taxe aéroportuaire payée par les compagnies, qui sera revalorisée, contribuera à rentabiliser les travaux. Ce qui veut dire, en clair, que l'augmentation du nombre de mouvements à Roissy est un paramètre important sur lequel comptent les responsables d'ADP. D'ailleurs, la direction d'ADP parle d'une augmentation de trafic de 10% d'ici 2008. L'arrivée prochaine des A380 (au S3) n'est pas étrangère à ce développement de l'activité.

4- Roissy en chiffres :

Trafic annuel de Roissy

	2002	2003	2004	2005
Nbre de Mouvements	501 000	506 000	516 000	525 000
Nbre de passagers (en millions)	48,4	48,2	51,3	52,5 estimation
Fret transporté (x1000 tonnes)	1626	1724	1877	N C
Prévisions de progression (selon les sources 3, 4 ou 5% l'an)				
Nbre de mouvements pris en compte dans les études du PEB				
Court terme	Moyen terme		Long terme	
550 000	620 000		650 000 probablement 750 000	

Survol par jour (1^{er} semestre 2005)

Une moyenne de 1500 vols répartis sur 2 doublets de pistes :

SUD : 900 vols (60% du trafic)

NORD : 600 vols (40% du trafic)

Dès la mise en service de la 3^{ème} tour de contrôle, aujourd'hui terminée, la répartition entre les 2 doublets devrait se rééquilibrer (soit 750 Mvts par doublet), mais compte tenu de l'augmentation prévisible du trafic, la répartition devrait s'établir rapidement à 800 Mvts par doublet.

5- Le survol des avions et la gêne ressentie par les riverains :

Les trois paragraphes suivants ont pour but de rappeler que la gêne sonore provoquée par les survols d'avions n'est pas uniquement caractérisée par un chiffre donné dans les rapports annuels de l'administration de l'aviation civile mais qu'elle est caractérisée par un certain nombre de paramètres, certains plus importants que d'autres **mais mesurés et interprétés sur le lieu de résidence.**

1) La mesure de bruit vue par l'administration:

ADP et la DGAC effectuent des mesures de bruit sur des stations disposées dans l'axe des pistes à différentes distances.

Une partie de ces mesures est fournie dans les bulletins de ADP (entre voisins...) ainsi que dans les différents rapports annuels. Elles servent, dans une certaine mesure, à la détermination de l'indice LDEN utilisé pour les PEB et PGS.

Hors pour l'administration, la gêne sonore de Roissy se résume à une **"valeur globale"** (mensuelle ou annuelle) qui fait la somme de tous les survols.

Ceci permet à cette administration d'annoncer que cette **"valeur"** diminue d'année en année, car depuis 1997, année prise comme référence, le renouvellement de la flotte d'avions ou l'interdiction des avions les plus bruyants fait baisser naturellement ce chiffre à trafic constant.

Pour l'administration des transports aériens, la seule utilisation de ce paramètre "simpliste" pour évaluer officiellement la gêne sonore permet **d'augmenter le TRAFIC!**

Pour les riverains, la gêne sonore n'est pas uniquement déterminée par une **valeur globale**, mais est influencée par d'autres critères comme;

le niveau de bruit de chaque survol,

l'émergence du bruit, (par rapport au bruit ambiant)

la répétition des survols, (c'est le temps séparant 2 survols, Ex:1 minute et quelque sur les axes ILS)

la caractéristique du bruit, (par exemple les fréquences pures émises à l'atterrissage)

le nombre de survols verticaux ou latéraux,

la hauteur du survol, le sens de passage,

la durée du survol, (durée où le bruit du survol dépasse le bruit ambiant)

l'heure du survol,

etc...!

2) Influence de la répétition des passages sur la gêne ressentie

Pour les riverains, la réaction de rejet des survols d'avions est principalement basée sur trois paramètres importants qui sont :

Le niveau de bruit d'un survol,

Son émergence par rapport au bruit ambiant,

La répétition des survols.

- **Le niveau de bruit d'un survol**, qui est une grandeur physique (pression acoustique en pascal) est interprété par le système auditif avec une progression logarithmique en fonction de l'augmentation de la pression acoustique.

- **L'émergence** elle est le rapport entre le bruit moyen sans avion et le bruit de survol, selon les endroits en zone semi rurale, c'est un rapport de 40 à 50 DB(A) qui est observé!

- **La répétition des survols**, crée dans une certaine mesure, une progression exponentielle de la gêne qui est d'ordre psychologique, c'est à dire que là où un survol par heure ou plus est supportable car le moment du dernier survol est presque oublié au survol suivant, par contre, un survol par minute et demie comme il s'en produit sous les trajectoires de départ ou d'atterrissage, crée chez le riverain une réaction exacerbée qui est peu dépendante du niveau de bruit!

• **C'est alors le supplice chinois ! Avec toutes les répercussions sur la santé**

• **Pourquoi cette attitude de l'administration?**

Parce qu'il est facile pour ADP et la DGAC de baser une argumentation sur des chiffres globaux qui ne discernent pas les causes de gêne et qui,

à cause des progrès dus au renouvellement de la flotte et de l'interdiction des avions anciens, permet de présenter un chiffre en baisse sur les rapports annuels... **Avec un trafic en hausse !**

♦ **Mais ce n'est pas la véritable gêne.**

La véritable gêne doit tenir compte au minimum **du niveau de bruit du survol et de la fréquence des survols.**

• **Et donc du nombre de mouvements sur ROISSY!**

3) Bruit spécifique à chaque type d'aéronef.

Le bruit émis par un avion est complexe, le bruit principal est du à l'éjection des gaz de combustion qui fournissent la poussée du moteur. A celui-ci s'ajoutent des bruits dus au fonctionnement interne des moteurs ainsi que ceux émis par la structure, principalement (mais pas uniquement) à l'atterrissage quand un certain nombre de pièces sortent de la structure. (volets, train, aérofreins...)

Ces bruits sont émis différemment selon que l'avion décolle ou atterrit.

Les résultats des mesures de bruit faites par ADP ne font apparaître qu'une valeur mesurée en

DB(A) où toutes les fréquences du spectre sonore émis sont confondues.

▪ Hors, certains aéronefs (20 à 50% du parc selon les heures) émettent, en plus du bruit provoqué par l'éjection des gaz du réacteur, des bruits de "fréquences pures" très prononcés, principalement en phase d'approche que les riverains dénomment souvent comme un sifflement.

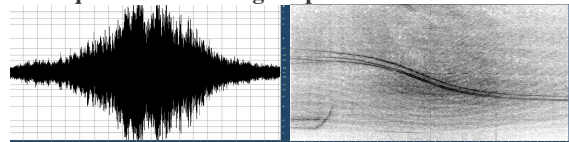
Ces fréquences sont d'autant plus gênantes que l'effet "Doppler" décale ces fréquences de plusieurs centaines de Hertz au cours du passage ce qui accroît leur « efficacité » pour les riverains.

Voici deux exemples de courbes d'évènements sonores concernant des survols lors d'approches pour un atterrissage vers l'EST une même nuit d'août 2005 à une hauteur sol de 800 mètres sur les villages de l'ouest de la plaine de France juste avant de survoler la vallée de Montmorency !

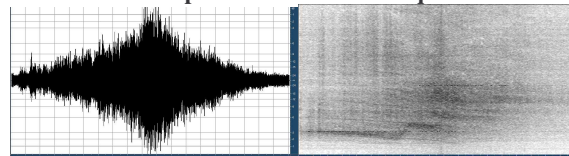
♦ Courbe de gauche ; pression acoustique en DB fonction du temps de survol

♦ Courbe de droite ; fréquences sonores en Hertz fonction du temps de survol

Le premier comporte en plus du bruit à large spectre, plusieurs fréquences qui accroissent la gêne pendant tout le survol.



Le second survol ne comporte pas ou très peu de fréquences pures tout en étant d'une amplitude sensiblement équivalente.



La durée de chaque survol est de 38 secondes.

Pour se rendre compte de la différence d'impression sonore entre les deux survols, nous vous conseillons d'aller sur le site Internet de l'AREC à l'adresse suivante :

<http://arec.free.fr/bruitetbruit3.htm>

Nous avons posé officiellement cette question lors de la réunion en Commission Consultative d'Environnement de Roissy de décembre 2003 et avons demandé que les services techniques expliquent cette différence.

Notre question était également orientée pour être répercutée vers les aviateurs et motoristes dans le cadre de programmes futurs!

Nous avons reçu un accusé de réception de ADP à cette question, mais fin 2005 nous attendons toujours une explication des services techniques.

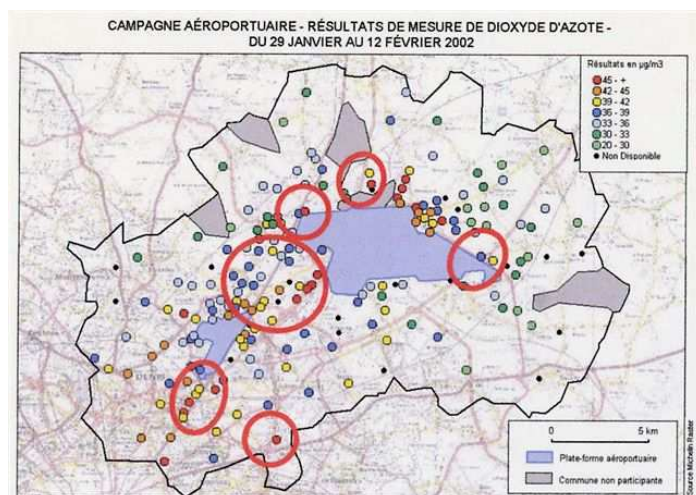
6- Plan de protection de l'atmosphère :

Depuis quelques mois nous savions qu'une étude sur la protection de l'atmosphère était en cours et qu'une enquête publique devait être lancée. En effet, l'arrêté interpréfectoral N° 2005-1352 en date du 19 juillet 2005 précise le **lundi 12 septembre**, l'ouverture de cette enquête au **vendredi 14 octobre 2005**.

Cette information a été portée à la connaissance du public dans les pages « d'annonces légales et judiciaires » des journaux et ceci, pendant le mois d'août ! En dehors des vacances, peu de lecteurs s'intéressent à cette rubrique. Alors, de surcroît, en août c'est sûr que l'information ne va pas se répandre. Il est vrai qu'une seconde publication a été faite en septembre et nous avons pu lire dans les journaux du **13 et 14 septembre** que la première réunion publique se tiendrait, en préfecture du Val d'Oise le **14 septembre de 20 h 00 à 23 h 00!**

Nous avons d'abord cru à une erreur de typographie et le soir quelques membres de nos associations se sont rendus dans le grand salon de la Préfecture qui pouvait accueillir 200 à 300 personnes. Il s'agissait donc bien d'une réunion publique. Nous étions au total 18 personnes présentes : 2 représentants de la Préfecture, 2 représentants d'ADP et 14 membres des 3 associations ADVOCNAR, AREC et DIRAP.

Ce manque évident d'information n'a pas été notre seule déception puisque dans les 184 pages du projet de PPA il a souvent été question des poids lourds, des cyclomoteurs, des chaudières au gaz ou au fioul, des incinérateurs, etc.. mais la pollution due au trafic aérien a été minimisée à tel point que dans les **8 mesures réglementaires** qui ont été préconisées, **aucune ne concerne le trafic aérien**.

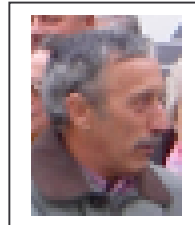


Pourtant des études sur la pollution autour des aéroports ont été menées par AIRPARIF dans les années 2001 à 2003. Les résultats de cette campagne de mesures (document du 10 février 2004) font apparaître des taux de pollution importants notamment en oxydes d'azote (NOx), monoxydes de carbone (CO) et composés organiques volatils (COV). Il est précisé, dans ce document, que les mouvements aériens représentent **79 % des émissions totales** autour des aéroports. Notons encore que le trafic aérien n'a été pris en compte que jusque 900 mètres d'altitude. **Que deviennent les polluants au dessus de 900 m ?** Autant de questions qui restent sans réponse et qui ont fait réagir les associations de riverains lors de cette première réunion publique (*sans public*) ce 14 septembre à CERGY.

Alors, puisque l'information n'a pas été diffusée en amont, nous prenons le relais pour que tous les riverains concernés par les nuisances sonores et atmosphériques aient la possibilité de se renseigner et de notifier, par écrit, leur désaccord sur les textes proposés. Les permanences des enquêteurs se tiendront aux dates suivantes :

- Préfecture du Val d'Oise à **Cergy** : le 20 sept. de 9 h à 12 h et le 28 sept. de 13 h à 16 h
- Sous Préfecture d' **Argenteuil** : le 23 sept. de 9 h à 12 h et le 4 oct. de 13 h à 16 h
- Sous Préfecture de **Sarcelles** : le 19 sept. de 9 h à 12 h et le 13 oct. de 13 h à 16 h

7- Le travail du secrétaire de l'AREC :



Secrétaire de l'AREC, j'ai participé avec Michel Tournay à la création de cette association il y a plus de 27 ans. Si le travail d'un secrétaire consiste à lancer les convocations aux réunions, à faire les comptes rendus, à assurer l'envoi des bulletins etc, la bonne marche d'une association de bénévoles comme la nôtre est avant tout le résultat d'un travail en équipe, en fonction des disponibilités de chacun.

Cet esprit d'équipe nous l'avons, comme le prouve la présence depuis de nombreuses années de la majorité d'entre nous dans le conseil d'administration.

Ce qui est également important c'est d'avoir des revendications bien ciblées et essentielles telles que nous les développons régulièrement dans nos actions et bulletins comme :

- le couvre-feu de nuit
- le respect des trajectoires
- la limitation du trafic

Et sur tous ces points il faut absolument rester très vigilants notamment avec l'arrivée de très gros porteurs, et la menace voilée de nouvelles pistes dirigées vers notre région.

Pour faire aboutir nos actions il est essentiel que l'AREC regroupe le plus grand nombre possible d'adhérents, ce qui en fait tout le poids, aussi n'hésitez pas à nous faire connaître autour de nous.

Michel DELACHAT

8- Les forums de la rentrée :

L'AREC a participé aux forums des associations dans 6 villes.



Montsoult

Viarmes



Asnières sur Oise

St Martin du Tertre



Ecouen

Domont

Nous remercions les municipalités qui nous ont accueillis. C'était une occasion de rencontrer les populations et d'expliquer nos actions. C'était aussi pour nous une façon de recueillir des adhésions, car comme le dit le proverbe : l'union fait la force.