



1-Le mot du Président :

Nous avons tous constaté que le trafic reprend de plus belle, ce n'est pas le moment de relâcher nos efforts. C'est pour cela que nous avons beaucoup travaillé avec nos collègues des autres associations, au sein de la CCE, sur l'étude du projet de PPBE.

Nous avons donc été amenés à voter contre ce projet qui comporte bon nombre de sujet de fâcheries. Citons-en quelques-uns et non des moindres :

- Au détour d'un paragraphe, nous voyons que les prévisions de mouvements sont à la hausse de 180 000 mouvements ! Alors que le projet, soi-disant abandonné, de terminal 4, en comportait le même nombre ! Oui, on se moque de nous !
- Certaines compagnies aériennes prévoient de remplacer des avions par des modèle moins bruyants et moins polluants. Mais, comme Air France par exemple, ils ne choisissent pas des modèles qui ont un meilleur taux d'emport. Cherchez l'erreur !

Mais arrêtons là les énumérations, nous y passerions la soirée.

Les efforts doivent être aussi à l'ordre du jour de l'ACNUSA, où nous sommes présents plusieurs fois par an, pour la commission qui inflige des amendes, parfois conséquentes, aux compagnies dont les avions ne respectent pas les règles.

Notre association, comme tant d'autres, a vu diminuer son nombre d'adhérents pendant cette pandémie. Les habitants de notre secteur n'entendent plus autant d'avions les survoler et ils ont aussi d'autres soucis en tête : travail, santé, enfants et éducation. Tout cela n'incite pas forcément à se mobiliser. C'est pourquoi, nous avons pensé à donner un regain d'intérêt pour notre travail, en créant un nouveau site internet, une page Facebook et en rénovant notre logo.

Dans tous les cas, l'avenir du transport aérien, mais aussi d'une grande partie de l'économie, devra tenir compte du dérèglement climatique et si nous voulons laisser à nos enfants et petits-enfants une planète en bon état, nos habitudes comme celles des entreprises, devront changer.

Pour que nous restions en contact, reprenez les coordonnées de notre site internet : <https://arec95.fr/> et de notre page Facebook : <https://www.facebook.com/AREC95>

Marcel BOYER Président



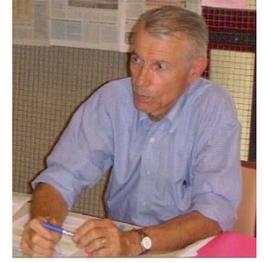
Sommaire

- 1 Le mot du président
- 2- Merci J-L
- 3- Revue de presse
- 4- PPBE
- 5- Vols de nuit
- 6- Trafic de Roissy

2- Merci Jean Louis :

Notre collègue Jean Louis Euler a décidé de démissionner de ses fonctions au sein de notre conseil d'administration.

Il avait assuré pendant de nombreuses années la présence de l'AREC dans plusieurs instances : CCE, ACNUSA et divers groupements associatifs auxquels nous participons. Les raisons familiales, à l'origine de sa décision, me conduisent aujourd'hui à le remercier en votre nom et le mien pour son engagement, sa détermination à défendre les intérêts de nos populations et sa disponibilité.



Nous le remercions de ses engagements dans la durée, sa place reste avec nous dans l'AREC et sa parole sera toujours écoutée.

Il fait partie des plus anciens membres de l'AREC et à ce titre, nous l'assurons de notre amitié.

3- Petite revue de presse

Bis repetita :

Certaines informations picorées sur les articles parus dans la presse nationale donnent une impression de « déjà vu » :

« Si le flygskam, « la honte de voler » en suédois, est un phénomène majeur dans l'espace public suédois. Il a sans doute joué un rôle dans la chute du trafic aérien de ce pays. Mais le mouvement et ses effets connaissent certaines limites. »

« Cependant, le secteur aérien britannique a promis mardi d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2050, grâce à des projets d'avions moins polluants et aux controversés mécanismes de compensation, ce que les ONG considèrent comme de la poudre aux yeux. »

Et le site de l'office de tourisme de Roissy se réjouit du retour, voire la progression des vols d'Air France ;

« Air France annonce la desserte de 196 destinations pour cet été. Cela représente un programme de vols sur la saison à 90% des capacités déployées à la même époque en 2019 ! »

« Air France poursuit sa stratégie de redéploiement de son offre vers des destinations loisirs. Ainsi, elle offrira des capacités similaires au niveau d'avant crise sur les mois de juillet et août. »

« Ainsi, la compagnie assurera 200 vols hebdomadaires vers 14 destinations aux États-Unis, soit 20 % de plus qu'à l'été 2019. »

Autant dire que les jours calmes et presque silencieux de la période de pandémie sont derrière nous. Et bientôt, nous verrons de nouveau se succéder les vols **toutes les 3 minutes au-dessus de nos habitations.**

Le Bourget : Où l'on voit que tout le monde n'est pas logé à la même enseigne, les riches n'ont jamais autant utilisé l'aviation privée ou d'affaire.

LE CHIFFRE CLÉ

52 244

C'est le nombre de mouvements IFR et VFR sur la plateforme Paris-Le Bourget en 2021. (+ 54 % vs 2020)

AREC Association pour le respect de l'environnement et du cadre de vie

95460 Place de la Mairie d'Écouen

Contact par email : Contact@arec95.fr Site internet : arec95.fr

4- Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de l'aéroport de Roissy :

Introduction

Après l'épisode imposé par ADP concernant le terminal 4 de CDG, lequel nous a occupé entre 2018 et 2020 pour combattre le gigantisme de ce projet et qui s'est terminé par un report suite à la covid.

L'étude suivante a été le PPBE de Roissy, pour lequel l'ensemble des associations a demandé à être associé depuis plusieurs années en Commission consultative d'environnement de CDG .

Pour mémoire, le PPBE est fait selon une transposition en droit Français de la directive Européenne 2002/49/CE, pour l'évaluation et à la gestion du bruit ambiant relatif à l'Aéroport de Roissy CDG.

Le PPBE réalisé par la DGAC pour la période 2022 à 2026 a été présenté en Commission consultative d'environnement (CCE) le 18 janvier 2022 et a reçu un vote négatif du cumul des voix des trois collèges représentés, les associations, les élus et les métiers de l'aéronautique !

Nota : Vous pouvez trouver le texte complet du projet (129 pages) par exemple sur le site de bruitparif, en recherchant PPBE.

Pour les associations et en particulier l'AREC, les principales oppositions à ce PPBE portent sur :

- L'augmentation des mouvements d'avions calquée sur le projet du Terminal 4 à 680 000 mouvements par an au lieu des 500 000 (valeur atteinte en 2019) et que nous avons demandé de conserver comme une limite **maximum** du total annuel des mouvements à CDG.
- Les vols de nuit, la non réduction du nombre d'avions la nuit de 22 heures à 6 heures, nous souhaitons 30 000 max alors que en 2019 ce sont plus de 60 000 mouvements.
- La non prévision d'élimination des avions bruyants.

D'une manière générale ce qui nous a été présenté n'avait pas d'objectif global de réduction du bruit et donc de la gêne subie par les riverains dans l'environnement de CDG !

Développement des points principaux

- Nombre de mouvements totaux.

Voici ci-dessous ce que nous avons montré lors du projet terminal 4.

#####

Texte de la participation de l'AREC à la concertation pour le terminal 4 de Roissy.

La maîtrise du nombre d'avions est déterminante pour le développement durable de l'activité du transport aérien !

- *Il est bon de rappeler que depuis 2000, le nombre de passagers à Roissy est passé de 48 millions à 72 millions mais que le nombre de mouvements n'a pas progressé et est passé de 508 556 à 480 945 en 2018 !*

Ceci est dû à un taux d'emport par avion amélioré au cours du temps et à une capacité plus importante par avion.

Il faut donc continuer dans ce sens !

- *L'emport moyen par avion est passé de 99 passagers en 2000 à 157 en 2018. Si on prolonge cette évolution, en 2037 il serait d'environ 230.*

Ceci fait approcher près de 110 millions de passagers pouvant être transportés avec le nombre d'avions actuel ! Et non pas 660 000 mouvements comme le prévoit ADP dans son projet qui nous semble démesuré et qui n'a pas tenu compte des évolutions techniques à venir !

→ *En conclusion*

*Le respect du principe de développement durable, c'est pour les citoyens la raison d'exiger de maîtriser les excès du transport aérien par tous y compris ADP, les compagnies et l'administration de l'aviation civile et d'aborder de manière volontariste la réduction des nuisances en prenant comme variables d'ajustement, l'emport en fonction du nombre de passagers à transporter et **non pas le nombre de vols et ses conséquences sur la santé des riverains, leur cadre de vie et sur l'environnement de manière générale !***

Sans un comportement responsable prenant en compte le cadre de vie des riverains, en particulier par la limitation des mouvements, nous porterons un jugement négatif sur ce projet tel qu'il est présenté dans cette concertation !

#####

C'est donc pour cela que nous trouvons impératif de maintenir le nombre de vols de 2019, à 500 000 mouvements et de modifier ce PPBE à cette valeur max !

Pour toutes ces raisons exposées, nous avons voté contre ce PPBE en Commission consultative d'environnement !

5 - Les vols de nuit :

Rappel

L'indicateur global de bruit utilisé dans le PPBE est le Lden,. Cet indicateur permet de considérer différemment le niveau de bruit perçu aux divers moments de la journée en appliquant des pondérations (+10dB pour la nuit et +5dB pour le soir). Le jour est de 6h à 18h, la soirée de 18h à 22h et la nuit de 22h à 6h.

Pour la nuit, l'indicateur particulier utilisé est le Ln qui est un niveau moyen pondéré de +10 dB mais malgré cela nous considérons qu'il n'est pas représentatif de la gêne ressentie par un riverain qui peut être réveillé par un survol unique de fort niveau de bruit au milieu de son sommeil avec une valeur moyenne Ln faible !

Ceci est particulièrement vrai à des distances hors des cartes stratégiques de bruit, (voir le projet PPBE sur le site de bruitparif).

A cela s'ajoute que la zone Nord de Roissy (AREC) a été considérée par le pouvoir comme étant moins peuplée que le Sud de Roissy et donc devoir supporter plus de vols de nuit, (voir sur Internet le discours de clôture des rencontres du Grand Roissy de Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET du 25 janvier 2011 !).

En 2019, dernière année avant covid, le nombre de vols de nuit de 22h à 6h a été de >60 000 mouvements, soit une moyenne de 170 par nuit, ceci n'est qu'une moyenne car les nuits de week end sont moins chargées et donc les nuits dans la semaine sont à plus de 200 mouvements.

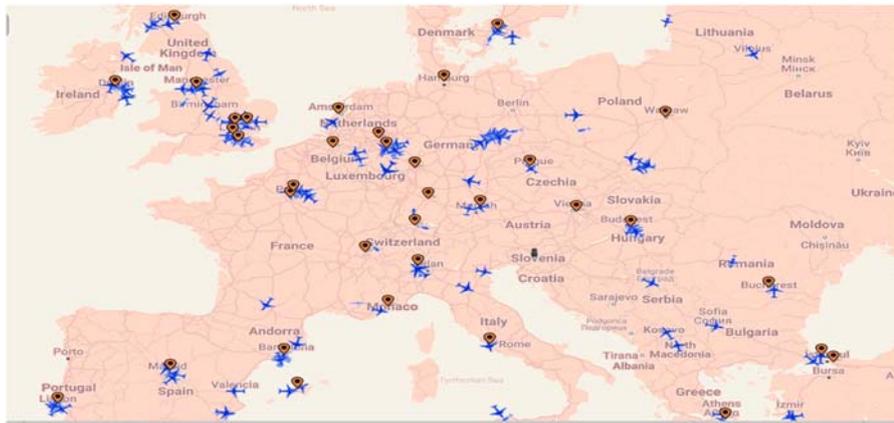
De plus, la nuit comporte une période entre 0h et 5h dite de « cœur de nuit » où le nombre de créneau est limité par arrêté, attribué par l'Association pour la coordination des horaires COHOR qui limite le nombre de créneaux dans cette période qui est actuellement autour de 20 000 mouvements par an soit supérieurs à 55 mouvements par cœur de nuit en semaine.

Roissy et les vols de nuit en Europe de l'Ouest.

L'importance des vols de nuit à Roissy est due en grande partie au HUB de fret mais pas uniquement, c'est une plateforme multimodale qui accueille de nombreuses compagnies sans oublier que beaucoup de fret est transporté aussi dans les soutes des avions passagers.

Le choix de cette concentration sur un seul aéroport en région Parisienne et même en France est la source des nuisances des survols de nuit sur cette seule Métropole !

Ceci est presque unique en Europe de l'Ouest comme le montre la vue ci-dessous qui indique les lieux où sont les avions autour des aérodromes vers 0h locale.



Les principaux aéroports de la taille de Roissy (supérieur à 500 000 mouvements et autour de 70 millions de passagers par an en 2019) sont ; Heathrow, Amsterdam, Francfort, et Madrid dans une moindre mesure, le reste du trafic de nuit est distribué sur des aéroports de moindre population.

L'examen de chacun de ces aéroports montre :

- En Angleterre, Heathrow, n'a pratiquement plus de trafic entre 23 h jusqu'à 5 h le matin. Les vols de nuit passagers et fret utilisent les aéroports autour de Londres comme Gatwick, Stansted, Luton, East Midlands, ...
- En Hollande, Amsterdam, seuls quelques vols entre 23h et 5 h, pas d'autre aéroport autour.
- En Allemagne, Frankfurt est fermé de 23h à 5h, le trafic étant reporté sur Cologne, Leipzig avec un HUB DHL.
- En Belgique, Liège est utilisé la nuit, HUB TNT/FEDEX et logistique OMS, quelques vols de nuit sur Bruxelles
- En Italie du Nord, Milan est utilisé la nuit pour quelques vols.

On voit donc que les aéroports importants sont limités partiellement ou complètement sur environ 5 à 6 heures la nuit mais que d'autres plateformes secondaires autour continuent le trafic la nuit.

Ce n'est pas le cas en France car seul Roissy est ouvert toute la nuit avec environ 60 000 mouvements de 22h à 6h par an et une limitation à 20 000 mouvements par an entre 0 h et 5 h, il n'y a pas d'aéroports secondaires en région Parisienne ni même en France pour le fret ! Orly est fermé à 22h30.

L'Aéroport de Paris Vatry Chalon, à environ 100km à l'Est de Paris qui pourrait servir d'aéroport de fret n'est que très peu utilisé, ceci par la volonté de concentration de l'activité fret au même endroit en région Parisienne ! Il y a bien quelques aéroports en province qui reçoivent des mouvements de fret en provenance de Roissy comme Bordeaux, Marseille, Montpellier, Lyon, en partant vers 1h30 de Roissy mais ce ne sont que quelques vols par nuit.

On peut donc dire que à part Roissy, les aéroports Français sont un désert aéronautique la nuit au détriment des populations de la région Parisienne et en particulier celles du Nord de Roissy et de l'AREC !!

Typologie du trafic avion la nuit de 22h à 6h.

Il est intéressant de connaître les types de trafic, horaires et compagnies qui utilisent Roissy la nuit. Depuis 2003, l'AREC a obtenu à plusieurs reprises de la DGAC mais avec difficulté à chaque fois, un fichier donnant ces informations mais pas les compagnies qui sont considérées comme « secret commercial » ! Il est beaucoup plus efficace d'utiliser un traceur comme « Flightradar ».

Pour information, voici la répartition en moyenne annuelle des vols de nuit de 22h à 6h en 2019.

- De 22h à 0h, arrivées=19 212, principalement fret, départs=13 350 gros porteurs passagers
- De 0h à 5h, arrivées=9 126, fret jusqu'à 1h, départs=10 479, fret de 4h à 5h
- De 5h à 6h, arrivées=6 928, gros porteurs passagers, départs=1 437 frets

En 2019 total des mouvements 60 532

En 2020 total des mouvements 31 000 (covid)

En ce qui concerne les types d'avions utilisés la nuit, ce qui rejoint le bruit à la source, les compagnies ne cherchent pas à utiliser les avions les moins bruyants bien que nous rappelions à chaque occasion la nécessité de réduire les nuisances sonores ! Ce que nous demandons aussi, c'est d'arrêter les arrivées fret après 0h et de

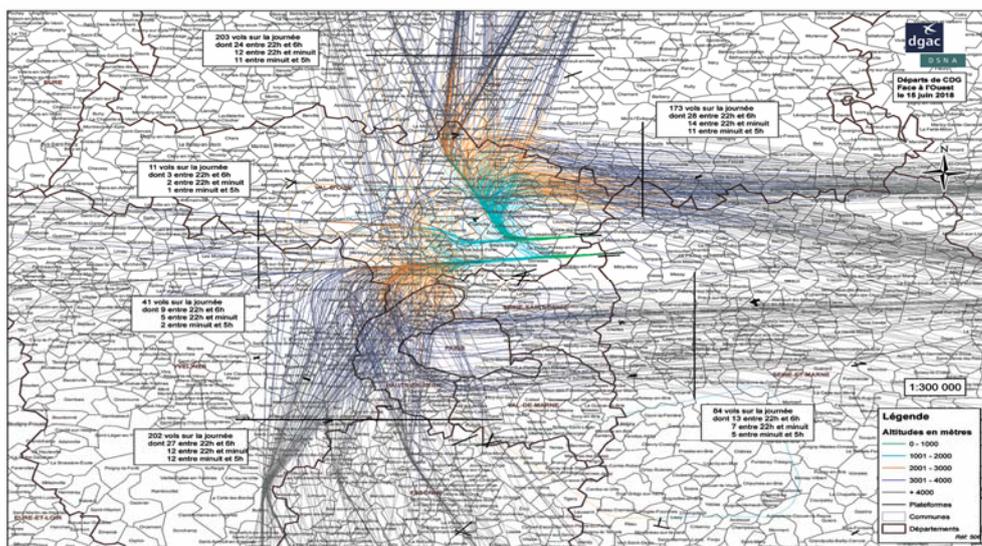
décaler le début des départs fret de 4h à 5h pour être, comme expliqué plus haut, proche des autres aéroports Européens et avoir au moins 5 heures de calme la nuit !

C'est donc un sujet à relancer auprès de la Commission d'environnement et de son comité permanent.

6 – Trafic de Roissy, décollages vers l'ouest, routes vers l'est :

Ci-dessous, pour mémoire, une vue des trajectoires d'un trafic d'une journée typique des décollages par vent d'Ouest en 2018 avec des barreaux de comptage pour chaque principale direction (+5 % pour 2019) et qui montre les routes vers l'Est deux fois plus nombreuses sur la zone Nord de Roissy et donc de l'AREC.

Ce surnombre découle principalement de l'argument de la Ministre concernant les vols de nuit lors de la conclusion des rencontres du grand Roissy en 2011, comme quoi les riverains du Nord de Roissy peuvent être plus pollués puisque moins nombreux !



On voit ci-contre que beaucoup de trajectoires au Nord sont ensuite dirigées vers le Sud, ce qui est un non-sens écologique ! **On ne peut que contester cette façon de penser car chaque citoyen qui est soumis à une même nuisance, quel que soit le nombre qui l'entoure doit être traité de la même façon, sinon il n'est pas à égalité en terme constitutionnel !**

Ce rééquilibrage est un des principaux sujets à relancer avec l'administration, nous avons déjà dans le passé fait des démarches auprès du Ministère et de la DGAC mais qui sont restées sans résultat.



Bulletin d'adhésion

Renouvellement*

Nouvelle adhésion*

*Cocher la case correspondante

Nom Prénom

Adresse

Code postal Ville

.....

Cotisation minimum 10€ - Etablir le chèque à l'ordre de l'AREC et le retourner avec le bulletin à :
AREC, Place de la Mairie, 95440 - ECOUEN

Année : - Chèque € ou espèces €

Date : / / Signature

AREC Association pour le respect de l'environnement et du cadre de vie

95460 Place de la Mairie d'Ecouen

Contact par email : Contact@arec95.fr Site internet : arec95.fr