



1-Le mot du Président :

Les années se suivent et malgré nos actions, les mêmes problèmes continuent à apporter leurs lots de nuisances aériennes et ADP et les compagnies aériennes à vouloir en ajouter, encore !

Ainsi, nous avons appris, il y a quelques mois, qu'Air France se préparait à rapatrier 13 000 vols d'Orly vers Roissy ! Nous et nos collègues associatifs, leur avons bien évidemment dit que nous ne souhaitons pas ces nouvelles nuisances.

Nous leur avons rappelé qu'au contraire, notre objectif était la réduction à 440 000 mouvements, du nombre de vols sur Roissy. De plus, nous voulons la réduction et la suppression, à terme, des vols de nuit.

Dans les mois et semaines qui ont suivis, est arrivé le projet d'extension d'ADP.

Il y a quelques années, nous avons réussi à repousser le projet de **terminal 4**, mais évidemment, ADP ne pouvait pas s'en tenir là. C'est pourquoi, après avoir été repoussé par la porte, ceux-là tentent de revenir par la fenêtre. Il n'y aura pas de construction d'un nouveau terminal, disent-ils, nous allons juste créer de nouveaux quais d'embarquement !

Mais de qui se moque-t-on ? Ne peuvent-ils pas acquérir des avions plus longs et qui emporteraient plus de passagers ? et de ce fait réduire le nombre de vols ?

Non, bien sûr ! Seule compte la politique du « toujours plus » :

Plus d'avions, plus de passagers, plus de distances et de pays parcourus, plus de pollution et du coup, plus de nuisances pour les riverains survolés !

A cette politique de l'offre, certains de mes collègues opposent la demande des usagers et disent que c'est cette demande qu'il faudrait réduire...

Alors je vous invite à y réfléchir : quels étaient vos derniers voyages et quels transports avez-vous utilisés ? Pour ma part j'ai commencé il y a quelques années à n'utiliser que des transports terrestres et surtout, dès que possible, ferroviaires.

Et si nous nous y mettions tous ?

Le Président : Marcel BOYER

Sommaire

- 1 Le mot du président
- 2 l'ACNUSA
- 3 Le CEREMA
- 4- Indice de gêne
- 5 Extension De Roissy
- 6- offre et demande

VOEUX : Le bureau de l'AREC vous souhaite une bonne année ainsi qu'une bonne santé.

Nous œuvrons pour améliorer vos conditions de vie aux abords de l'aéroport de Roissy en apportant des revendications lors de réunions avec les autorités préfectorales ou de l'aéroport . Il est important que vous nous rejoignez pour renforcer notre influence. Merci et bonne année 2026 .



2- Qu'est ce que l'ACNUSA :



L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires est chargée de contrôler l'ensemble des dispositifs de lutte contre les nuisances générées par le transport aérien et le secteur aéroportuaire. Elle peut émettre des recommandations sur toute question relative aux nuisances environnementales sur et autour des aéroports. Elle doit également satisfaire à un devoir d'information et de transparence notamment vis-à-vis des riverains.

Outre ses compétences sur l'ensemble des aéroports civils, elle dispose de pouvoirs spécifiques sur 12 principales plateformes et 4 aérodromes, et d'un pouvoir de sanction à l'encontre des compagnies aériennes.

Elle est composée de dix membres. Il s'agit de personnalités désignées par le Président de la République, les présidents du Sénat et de l'Assemblée nationale, ou nommées en Conseil des ministres en raison de leurs compétences dans les domaines juridiques, scientifiques, de santé humaine ou de transport aérien. Elle bénéficie du concours de sept membres associés dans le cadre de ses pouvoirs de sanction. Une équipe permanente composée de trois pôles (administratif, juridique et technique) appuie le collège dans l'exercice de ses différentes fonctions.

Notre association fait partie des membres associés et Marcel Boyer assiste à ce titre à de nombreuses réunions au cours desquelles sont étudiés des dizaines de dossiers qui peuvent être l'objet de sanctions porteuses d'amendes. Nous suivons avec attention l'action du Sénateur du Val d'Oise, Pierre Barros, lequel a interpellé le ministre (voir ci-après).

Quel avenir pour les aides aux victimes des nuisances aéroportuaires ?

J'ai été alerté par l'Union française contre les nuisances des aéronefs (UFCNA) à propos des conséquences de l'article 43 du projet de loi de Finances (PLF) pour 2026 sur la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA).

Le gouvernement propose tout simplement dans cet article de faire main basse sur le fonds d'aide aux victimes des nuisances aéroportuaires. Il serait ainsi autorisé à prélever une large part de l'excédent de la TNSA, conçue en 1992 selon une logique pollueur/payeur, définie par les plans de gêne sonore (PGS). Cette logique permet de réparer un préjudice pour les riverains concernés par les nuisances aéroportuaires.

Fin 2024, le stock de TNSA s'élevait à environ 150 millions d'euros. Aéroports de Paris (ADP) serait le premier contributeur de cette mesure : son stock de TNSA s'élevait à 123 millions d'euros au 31 décembre 2024, pour les aéroports de Paris -Charles -de-Gaulle, Paris -Orly et Paris -Le-Bourget.

J'ai appelé le ministre des Transports à renoncer à cette mesure injuste. L'État ne doit pas détourner cette taxe de son utilité initiale : autour de Roissy, d'Orly et du Bourget, 33 000 logements et 150 établissements scolaires n'ont pas encore été insonorisés, alors qu'ils sont éligibles.

Le stock de TNSA doit servir exclusivement à réaliser les programmes d'insonorisation des sites concernés, pas à colmater les déficits de l'État liés à la politique de l'offre mise en place par le président Macron depuis 2017.

3- Etude du CEREMA portant sur les indicateurs sonores :

Le CEREMA a réalisé une étude pour l'ACNUSA sur les indicateurs acoustiques du bruit des transports aériens

Étude

- Une bibliographie a été établie sur la génération, la propagation du bruit aérien, sa perception et ses effets sanitaires.
- Deux familles d'indicateurs sont utilisées pour réglementer le bruit aérien, malgré l'évolution technologique qui réduit le bruit des avions.

Analyse des données acoustiques

- Trois jeux de données acoustiques ont été analysés pour évaluer les relations entre les familles d'indicateurs.
- Les indicateurs de niveau sonore peuvent être associés aux indicateurs de basses fréquences et à la durée de l'événement.
- Pour les indicateurs agrégés à la journée, **une association avec le nombre d'événements** améliore la description des situations d'exposition.

Recommandations du CEREMA

- Préciser le besoin d'indicateurs et la présentation de ceux-ci, selon les utilisateurs et leur utilisation.
- Réaliser une étude sanitaire en parallèle, en tenant compte des **facteurs non-acoustiques**.

Développer une application pour recueillir les plaintes et suivre les situations en temps réel.

4- Indice de gêne et récurrence des survols aériens :

Un survol peu bruyant (LAmax 60dB) avec un rythme toutes les deux minutes comme sur les axes d'approche et ILS, ce qui fait environ 30 survols par heure, c'est équivalent en énergie sonore à environ 1 avion bruyant (LAmax 80dB) par heure, ceci en se basant sur une augmentation globale de 3dB à chaque doublement du nombre de survols.

En une heure de temps, on a oublié le survol précédent, alors que pour un survol peu bruyant toutes les deux minutes, c'est le supplice Chinois !

Cet effet est valable aussi aux heures de nombreux départs sur les routes des départs standards avec bien sûr un niveau de bruit en conséquence.

Dans ces cas, on met le doigt sur une distinction essentielle entre **énergie sonore cumulée** et **perception humaine du bruit**.

Sur le plan physique

- Le calcul énergétique est juste : 30 passages à 60 dB peuvent, en intégrant l'énergie sonore, être comparables à un seul passage à 80 dB.

- Les indicateurs acoustiques comme le **Leq (niveau équivalent)** ou le **SEL (Sound Exposure Level)** traduisent cette équivalence : ils additionnent l'énergie des événements sonores pour donner une mesure globale.
- **Mémoire et récupération** : un événement isolé, même fort, laisse le temps au cerveau et au corps de "récupérer" entre deux pics sonores.
- **Répétition constante** : un bruit faible mais répété sans pause devient une torture psychologique, car il empêche toute détente. C'est ce que l'on appelle très justement le "supplice chinois" : un choc faible mais répété use plus qu'un choc répété une fois.
- **Qualité du silence** : les riverains valorisent les "fenêtres de silence". Même courtes, elles permettent de se ressourcer. La disparition de ces fenêtres est vécue comme une perte de liberté et de contrôle.

✈ Application aux axes d'approche ILS ou routes de départs standards très fréquentées.

- Sur un axe saturé, même si les avions sont "moins bruyants", la fréquence des survols encore appelée récurrence, crée une **toile sonore continue, car le bruit d'un avion s'estompe alors que le bruit suivant arrive !**
- Sur un axe moins fréquenté, un avion bruyant ponctuel est ressenti comme une agression, mais il ne détruit pas la qualité globale de l'environnement sonore.

□ Conclusion

- **L'équivalence énergétique ne reflète pas l'équivalence psychologique.**
- **Un seul avion bruyant par heure** → traumatisme ponctuel, mais oubli possible.
- **Un avion peu bruyant chaque minute** → fatigue chronique, stress diffus, sentiment d'être assiégé.

☞ C'est pourquoi les politiques de régulation doivent viser non seulement à réduire les décibels, mais aussi à **préserver des plages de silence**. Sans cela, même des avions "silencieux" deviennent insupportables par leur récurrence des survols.

5- Contre l'extension de Roissy : UN COMBAT DE LONGUE HALEINE :

Depuis de nombreuses années, avec vous, nous luttons pour la réduction des gênes sonores et la pollution liées au trafic aérien de Roissy.

Ce combat difficile est nécessaire et constitue un contre-pouvoir pour intégrer la dimension humaine, sociale et environnementale au seul pouvoir économique.

Dans notre département mais aussi partout en France d'autres combats sont menés :

- Aéroport de Pontoise Cormeilles contre la pollution sonore et contre l'intensification des vols d'hélicoptères.
- Aéroport Lille Lesquin contre l'extension envisagée.
- Aéroport de Beauvais contre l'extension des vols low-cost.

- Aéroport de Nice Côte d'Azur contre un projet d'extension du Terminal 2. Ce projet suscite une importante contestation des riverains et des associations environnementales ainsi que des professionnels de santé.
En effet cette extension prévoit 25000 m² supplémentaires afin d'augmenter la capacité d'accueil. Là aussi le développement économique est le seul vecteur défendu par les concepteurs du projet : les problématiques liés au bruit, à la pollution et à la dégradation de la qualité de vie des riverains ne constituent pas une barrière à ce projet.
- Enfin le projet d'extension de CDG qui permettrait d'augmenter, à terme, de 19% le nombre de survols !

A chaque fois on constate une absence réelle de concertation ou/et des études d'impact souvent insuffisantes.

Continuons le combat pour l'amélioration de notre qualité de vie.

Venez nous rejoindre pour accroître notre impact, la qualité de vie de nos enfants et petits -enfants en déperde.



6- Agir sur l'offre et la demande :

Un survol peu bruyant (LAmax 60dB) avec un rythme toutes les deux minutes comme sur les axes d'approche et ILS, ce qui fait environ 30 survols par heure, c'est équivalent en énergie sonore à environ 1 avion bruyant (LAmax 80dB) par heure, ceci en se basant sur une augmentation globale de 3dB à chaque doublement du nombre de survols.

En une heure de temps, on a oublié le survol précédent, alors que pour un survol peu bruyant toutes les deux minutes, c'est le supplice Chinois !

Cet effet est valable aussi aux heures de nombreux départs sur les routes des départs standards avec bien sûr un niveau de bruit en conséquence.

Dans ces cas, on met le doigt sur une distinction essentielle entre **énergie sonore cumulée** et **perception humaine du bruit**.

Sur le plan physique

- Le calcul énergétique est juste : 30 passages à 60 dB peuvent, en intégrant l'énergie sonore, être comparables à un seul passage à 80 dB.
- Les indicateurs acoustiques comme le **Leq (niveau équivalent)** ou le **SEL (Sound Exposure Level)** traduisent cette équivalence : ils additionnent l'énergie des événements sonores pour donner une mesure globale

- **Sur le plan psychologique**

- **Mémoire et récupération** : un événement isolé, même fort, laisse le temps au cerveau et au corps de “récupérer” entre deux pics sonores.
- **Répétition constante** : un bruit faible mais répété sans pause devient une torture psychologique, car il empêche toute détente. C’est ce que l’on appelle très justement le “supplice chinois” : un choc faible mais répété use plus qu’un choc répété une fois.
- **Qualité du silence** : les riverains valorisent les “fenêtres de silence”. Même courtes, elles permettent de se ressourcer. La disparition de ces fenêtres est vécue comme une perte de liberté et de contrôle.

 Application aux axes d'approche ILS ou routes de départs standards très fréquentées.

- Sur un axe saturé, même si les avions sont “moins bruyants”, la fréquence des survols encore appelée récurrence, crée une **toile sonore continue, car le bruit d’un avion s’estompe alors que le bruit suivant arrive !**
- Sur un axe moins fréquenté, un avion bruyant ponctuel est ressenti comme une agression, mais il ne détruit pas la qualité globale de l’environnement sonore.

Conclusion

L'équivalence énergétique ne reflète pas l'équivalence psychologique.

- **Un seul avion bruyant par heure** → traumatisme ponctuel, mais oubli possible.
- **Un avion peu bruyant chaque minute** → fatigue chronique, stress diffus, sentiment d'être assiégé.



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