



Loi sur les vols de nuit : un leurre

Chaque nuit, des dizaines de milliers de riverains de l'aéroport Charles de Gaulle sont exposés de façon massive et croissante au bruit des décollages et des atterrissages d'avions.

Un projet de loi sur les vols de nuit a été déposé en avril 2001 à l'Assemblée Nationale par M. Yves Cochet, Député du Val d'Oise, et aujourd'hui Ministre de l'Environnement. Ce texte visait à l'origine à interdire aux aéronefs de décoller et d'atterrir la nuit sur tous les aéroports français.

Malheureusement, les espoirs des riverains se sont vite envolés : en quelques jours, M. Cochet a lui-même déposé des amendements à sa proposition de loi. On est passé de l'interdiction des vols au plafonnement du bruit !

Il s'agit d'un véritable leurre pour les populations victimes de l'explosion du trafic nocturne.

Le seuil retenu par la loi est très élevé (85 décibels mesurés à la limite extérieure de la zone B des plans d'exposition au bruit), il ne touchera qu'un tout petit nombre d'avions, et surtout, **il ignore totalement le point crucial de la fréquence des vols**. En effet, le texte ne permet pas de limiter le nombre de mouvements, bien au contraire, il permettra de les augmenter.

Cette situation est devenue intolérable ! Nous ne devons pas l'accepter plus longtemps. Il faut que nous réagissions massivement pour obtenir une interdiction totale des vols la nuit pendant une plage horaire de 7 heures consécutives. **Le fret doit être déplacé sans délai sur un aéroport spécifique à cette activité déjà construit et situé en zone non urbanisée : Vatry.**

D'autres dossiers doivent également avancer :

- amélioration des procédures d'approche : relèvement de l'interception de l'ILS (système radar de guidage), adoption de procédures particulières permettant de réduire le régime des moteurs à l'atterrissage, contrôle de la sortie des trains d'atterrissage...
- procédure de décollage avec montée sous un angle plus prononcé.

Ces mesures amélioreraient considérablement notre quotidien, elles peuvent être mises en œuvre rapidement.

A Orly, la très forte mobilisation des associations de riverains et des élus a permis récemment le retrait du projet de modification des couloirs aériens.

Nous aussi nous pouvons obtenir gain de cause !

Pour cela nous devons être très nombreux à manifester notre opposition au gigantisme de Roissy. **A l'initiative de l'UFCNA et de l'ADVOCNAR, un grand rassemblement est normalement programmé pour fin octobre 2001.** (les consignes seront communiquées ultérieurement)

Roissy : asphyxie

Année	Passagers	Mouvements d'avions
1996	31 700 000	360 000
1998	38 600 000	421 000
1999	43 638 000	467 000
2000	48 300 000	517 000
2004	55 000 000	???

Lors de l'enquête publique réalisée en 1996 pour la construction des nouvelles pistes 3 et 4 à Roissy, les experts avaient fait des prévisions de trafic à l'horizon 2015 et voyaient l'aéroport recevoir 55 millions de passagers.

Le ministre des transports, M. J.C. Gayssot, en autorisant la création des deux pistes supplémentaires pour accroître le trafic avait fixé la capacité de l'aéroport à 55 millions de passagers avec un refus de plafonner le nombre de mouvements annuels, en ignorant le trafic du fret et en maintenant le niveau des nuisances sonores au niveau de l'année 1997 !

Sur la base de progression du trafic actuel, le chiffre de 55 millions de passagers sera atteint fin 2003, et doublera d'ici 2015*.

Pendant ce temps, Aéroports de Paris (ADP), selon une prévision de croissance annuelle de 5% du trafic passagers a prévu un effort d'investissement de plus de 20 milliards de francs pour la période quinquennale 2001-2005 :

- En 2003, le terminal « E » complétant le terminal « F » sera terminé. Puis ensuite la construction des satellites 3 (2004-2005) et satellite 4 (2006-2007).
- En 2002-2003, une nouvelle route d'accès à Roissy 2 par l'Est et en 2004-2005, un périphérique interne à toute la plate-forme.
- En 2007, autre projet à l'étude, une voie ferrée « Gare de l'Est – Roissy (15 minutes) » avec un enregistrement des bagages au départ de la Gare de l'Est.

Avec ce développement prévu, Roissy Charles de Gaulle accéderait au rang des plus grands aéroports mondiaux et serait un des plus moderne et fonctionnel ; la plate-forme se situerait par ses capacités d'absorption au même niveau qu'Atlanta avec plus de 80 millions de passagers.

Que serait alors la pollution sonore et atmosphérique des communes concernées par ce trafic ?

Nous sommes évidemment opposés à ces projets démentiels, l'argument économique n'est pas toujours celui qui doit primer.

Ultime scandale, le fret qui s'installe durablement à Roissy alors qu'en Champagne entre Reims et Troyes existe l'aéroport de Vatry, pratiquement inexploité et où ne se trouve aucune agglomération importante dans un rayon de 30 kms avec moins de 7 habitants au km². Le Conseil Général de la Marne souhaite dynamiser la région, créer des emplois en obtenant le trafic du fret. Les installations le permettent à moins de 120 kms de la périphérie parisienne, bénéficiant d'une double desserte autoroutière Est/Ouest (A4) et Nord/Sud (A26) ; situé au cœur de 75% du trafic marchandises en Europe. Le raccordement au TGV Est qui passera à 30 kms du site est réalisable. Nous avons d'ailleurs appris récemment que l'Aéroport de Vatry présenterait sa candidature pour accueillir le 3^{ème} aéroport parisien.

L'installation du Fret à Roissy avec le Hub de FEDEX constitue une véritable catastrophe environnementale. Chaque nuit, des milliers de concitoyens subissent le bruit des décollages et atterrissages d'avions.

En 2000, selon les informations communiquées par ADP, ont été enregistrés à Roissy 57 566 mouvements nocturnes entre 22h et 6h, soit une moyenne de plus de 150 chaque nuit.

L'exposition nocturne au bruit des avions constitue un enjeu de santé publique.

La perspective, pour les riverains situés sous les couloirs aériens, d'avoir à supporter dans les prochaines années à certaines périodes le survol d'avions toutes les minutes de jour comme de nuit, est insupportable.

Pour les autres, il faut savoir qu'ils ont l'épée de Damoclès au-dessus de leur tête, car la Direction Générale de l'Aviation Civile peut décider de modifier à sa convenance les couloirs aériens en fonction de la saturation du trafic.

Les intérêts économiques et financiers ont toujours été le moteur du développement des plates-formes aéroportuaires. Nos protestations et remarques n'ont jamais été prises en compte par les groupes de pression du trafic aérien.

Les engagements pris doivent être tenus !

Il est nécessaire de mettre fin à la logique de la concentration du trafic sur les aéroports franciliens.

Seule la mobilisation des riverains (qui sont aussi des électeurs) et des élus concernés permettra de contraindre l'administration, les pouvoirs publics, à reculer, à nous entendre.

Nous demandons :

- la décision immédiate de la construction du 3^{ème} aéroport francilien (hors agglomération),
- le transfert du fret à Vatry
- le couvre-feu de 22h à 6h à Roissy**
- la limitation du nombre de mouvements d'avions.

Nous faisons appel à votre volonté et votre détermination.

Venez nous rejoindre fin octobre pour défendre :

Votre cadre de vie, votre sécurité, votre santé, votre capital.

* Sur la base d'une progression annuelle minimum de 5%, le volume du trafic doublera d'ici 2015. (dixit : le Directeur de la communication de Aéroports de Paris et le Président de l'ACNUSA).

** Aéroports européens appliquant, un couvre-feu pour tous les vols (y compris ceux du chapitre 3) : Berlin : 22h-6h ; Hambourg : 22h-5h ; Munich : 0h30-5h ; Düsseldorf : 21h-5h ; Francfort : 22h-5h ; Zurich : 0h30-5h ; Genève : 0h30-5h ; Orly : 22h-6h ; et sur tous les aéroports d'Italie : 23h-6h.

P. Feuillastre

Conseil d'Administration de l'ADVOCNAR

Composition du conseil d'administration à l'issue de l'Assemblée Générale de mai 2001 :

Présidente	Simone Nérome
Vice-président	Alain Trémoulet
Secrétaire	Jean-Luc Gadat
Secrétaire adjoint	Bernard Collin
Trésorier	Christian Lelong
Trésorier adjoint	Jean-Noël Romani
Relations UECNA , Président d'honneur,	Georges Savage
Appui technique, Président d'honneur	Claude Carpentier
Relations presse, coordination	Pierre Feuillastre
Actions juridiques	Jean-Christophe Blanchin
Direction antennes	Pascal Machuron
Assistante antennes	Dolores Hueber
Animation site internet	Jean-Luc Gandon
Appui technique	J. P. Penlae
Représentant AREC	Michel Tournay
Représentant DIRAP	M. Gohin

Commission Consultative de l'Environnement

La Commission Consultative de l'Environnement (CCE) est une instance de concertation qui a pour objet la maîtrise des nuisances d'origine aéronautique, et le respect de l'environnement.

Grâce à une proposition d'amendement de l'ADVOCNAR déposée en avril 1999 au Député J.P. Blazy, la CCE est composée :

- pour 1/3 des représentants des professions aéronautiques
- pour 1/3 des représentants des collectivités locales
- pour 1/3 des représentants des associations de riverains

La CCE de Paris-Charles-de-Gaulle a été renouvelée en juin 2001, l'ADVOCNAR y est représentée avec 2 sièges.

Lors de la première réunion de cette nouvelle CCE en juillet 2001, un Comité Permanent, composé d'un nombre restreint de membres a été constitué. L'ADVOCNAR y est représentée par un membre titulaire. L'AREC et le CSNA, associations membres du Conseil d'Administration de l'ADVOCNAR y siègent également. Ce Comité Permanent comprend aussi des représentants des pilotes de ligne, des compagnies aériennes, des gestionnaires de l'aéroport et des élus ; il se réunit plusieurs fois par an, et fait des propositions à la CCE.

Cette forte représentation des riverains du Val d'Oise doit permettre à la CCE non plus de constater, mais de faire modifier la situation.

✕

à diffuser autour de vous, et à retourner à l'ADVOCNAR

A D V O C N A R / B P - 5 4 / 9 5 2 1 0 S A I N T - G R A T I E N

BULLETIN D'ADHESION

NOM : (Mme,Mlle,Mr) _____ Prénom : _____

Adresse : _____

Code postal : _____ Ville : _____

Tél. : _____ Fax : _____

E.mail : _____

verse sa cotisation de :

Nouvelle adhésion

Renouvellement d'adhésion

minimum 120 Francs (18,29 euros), fiscalement déductible à 50%

Compétences mises éventuellement au service de l'association :

aéronautique juridique comptable publicité/presse secrétariat autre : _____

participer à des marchés et forums d'association

organiser des distributions de bulletins d'information

participer à des manifestations

Date : ____ / ____ / ____

Signature :