N°9
Lettre ADVOCNAR

ADVOCNAR
Association de Défense Contre les Nuisances Aériennes

Septembre 2013

LES VOLS DE NUIT VOLENT NOS NUITS

La sempiternelle question des vols de nuit reste au cœur de la préoccupation des populations survolées. Roissy CdG est le premier aéroport européen en termes de mouvements et avec 60 000 vols annuels entre 22h et 6h, cette plate-forme est celle qui impose le plus de nuisances nocturnes aux habitants de la région Ile-de-France (10 fois plus peuplée que les autres régions).

Les plates-formes ont été construites au plus près des zones de chalandise. Les Plans d'Exposition au Bruit censés limiter les populations subissant les nuisances n'ont pas joué leur rôle. La pression foncière a eu raison des contraintes d'urbanisation.

Face à l'explosion du trafic aérien des précédentes décennies et celle annoncée pour les 20 ans à venir, la prise en compte par les pouvoirs publics, des aspects sanitaires des vols nocturnes ne s'est opérée que tardivement et de façon très inégale au niveau européen. La première phase de la Directive 2002/49/CE a mis en lumière le bilan des nuisances du trafic aérien.

Les deux aéroports qui concentrent le plus de mouvements (Roissy CdG et Londres Heathrow) sont également ceux dont les nuisances sonores impactent la plus grande concentration démographique. Le laisser-faire des autorités tant nationales qu'européennes provoque un impact sanitaire désastreux. On concentre les nuisances sur les régions les plus peuplées. L'Ile-de-France concentre 60% du trafic aérien national.

L'argumentation des associations de protection de la santé des populations survolées est étayée par de nombreuses études épidémiologiques. Les compagnies aériennes et l'ensemble des professionnels visent le développement économique du secteur avec le minimum de contraintes. Leur argumentation massue vis-à-vis des pouvoirs publics est la création d'emplois. Une étude récente du BIPE (Bureau d'Information et Prévisions Economiques) a donné du poids à cette argumentation.

L'ADVOCNAR a demandé à CE Delft, cabinet indépendant et spécialiste du trafic aérien reconnu au niveau européen, une contre-étude sur l'impact économique des restrictions nocturnes (« Restrictions de vols nocturnes et réponses des compagnies aériennes dans les principaux aéroports européens » - septembre 2012). Le résultat

est éloquent. Non seulement les créations d'emplois avancées par le lobby aérien sont erronées, mais l'étude du BIPE ne compte pas les suppressions d'emplois liées au trafic aérien. Combien d'emplois locaux supprimés par l'importation de kiwis de Nouvelle-Zélande, de haricots verts d'Afrique ou de fruits d'Amérique du sud ?

Nous demandons aux pouvoirs publics français d'être garants de l'intérêt général en conciliant le développement économique des régions et la nécessaire prise en compte de la protection de la santé des populations survolées.

Au niveau européen, il y a quatre hubs aériens majeurs avec un trafic annuel d'environ 500 000 mouvements (Roissy, Heathrow, Francfort et Schiphol). Les 3 concurrents de Roissy CdG ont tous réduit le nombre de vols de nuit pour atteindre environ la moitié de celui de la plate-forme parisienne. Suite à ces restrictions, y a-t-il eu les destructions d'emplois annoncées par le lobby ? Y a-t-il eu la perte de compétitivité annoncée par l'ACNUSA, organisme soi-disant indépendant qui loue les effets économiques mieux que ne peuvent le faire les compagnies aériennes ? La santé financière des compagnies basées (British Airways, KLM et Lufthansa) est bien meilleure que celle de notre compagnie nationale. Le récent couvre-feu de Francfort imposé aux compagnies par décision de justice, à peine un mois avant sa mise en place, a certes nécessité des adaptations, mais n'a pas provoqué de catastrophe économique. La baisse de tonnage de fret sur Francfort a même été beaucoup plus faible que celle de Roissy CdG.

Nous savons par expérience que les compagnies s'adaptent à toute restriction.

Alors Messieurs, Mesdames les responsables, osez, avant qu'il ne soit trop tard, prendre les bonnes décisions ! Le laisser-faire en économie n'a jamais abouti qu'à de graves crises. Les associations ne demandent pas l'impossible ! Juste réduire de moitié le nombre de vols de nuit à Roissy CdG pour s'aligner sur les grands aéroports européens concurrents. Moins de vols de nuit, c'est possible !

Patric Kruissel
Président de l'ADVOCNAR

Aéroports	Total des vols 2010	Période de nuit	Vols de nuit 2010	Vols de nuit *Estimation 2012*
Londres Heathrow	454 883	23h - 7h	27 200	28 000
Roissy CdG	499 997	22h - 6h	61 255	60 000
Amsterdam Schiphol (2)	402 372	23h - 7h	28 096	30 000
Francfort (1)	464 432	22h - 6h	40 515	32 000

(1) Nouvelle restriction à Francfort depuis le 21 octobre 2011, introduisant un couvre-feu de 23h à 5h, confirmée par la Haute Cour de Leipzig le 14 mars 2012

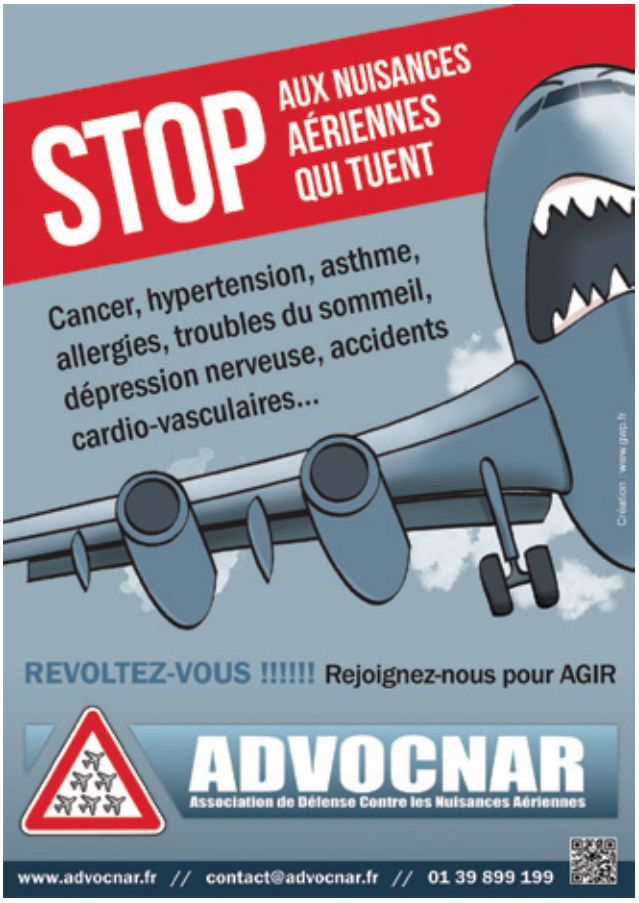
(2) Limitation des mouvements annuels jusqu'en 2020 à 32 000, puis réduction à 32 000 pour l'ensemble des aéroports des Pays-Bas

COLLOQUE SAMEDI 12 OCTOBRE 2013 DE 9H À 14H

Organisé par un large collectif d'associations d'Ile-de-France mobilisé sur le sujet du transport aérien, dont l'ADVOCNAR, ce colloque mettra en lumière la responsabilité du transport aérien vis-à-vis de l'environnement et de la santé des personnes exposées aux nuisances. Il fera le tour des « bonnes pratiques » internationales et des solutions qui existent pour améliorer la situation des survolés. Nous vous y attendons nombreux ! Retrouvez le programme détaillé sur www.advocnar.fr.

STOP
AUX NUISANCES AÉRIENNES QUI TUENT !

Le transport aérien qui est, et sera plus encore demain, un contributeur important au réchauffement climatique mondial, a aussi un impact démontré par de nombreuses études internationales sur la santé des populations survolées.



Le bruit tout d'abord :

La Commission Européenne reconnaît que le bruit des avions est de plus en plus mal accepté en Europe (communiqué novembre 2009). Le problème est de grande ampleur ; le bruit du trafic aérien gêne plus de 20 millions de personnes en Europe et plus de 3 millions vivent dans des zones Lden* >= 55dB, niveau de bruit critique pour la santé.

Les impacts sanitaires de l'exposition au bruit sont divers, comprenant l'impact sur l'audition mais surtout les effets dits « extra auditifs » effets sur le sommeil, sur le système cardio-vasculaire, sur le système endocrinien, sur le système immunitaire, sur la santé mentale et les effets subjectifs, effets du bruit sur les attitudes et le comportement social, effets sur les performances, effets sur la communication. Le rôle du bruit des avions la nuit sur l'hypertension artérielle et ses conséquences sur l'infarctus du myocarde et les attaques vasculaires cérébrales (AVC) a été mis en évidence la première fois par une grande étude internationale (HYENA, 2005) confirmé depuis par plusieurs études de cohortes en Europe.

La pollution ensuite :

Kérosène = gazole, avions = diesel

Il s'agit donc principalement d'oxydes d'azote et de particules fines mais aussi à proximité des aéroports de dérivés organiques volatiles et de benzène dont l'effet cancérogène est reconnu. Cette pollution est très importante, même si elle a été minimisée par les critères retenus par le lobby du transport aérien et continuera à croître dans les années à venir car pour les NOx par exemple, les solutions mises en place pour les émissions industrielles, pour les véhicules diesels lourds et bientôt pour les automobiles ne sont pas possibles pour les avions...

Plusieurs études récentes effectuées notamment par l'institut de veille sanitaire (InVS) sont formelles : il existe bien une relation quantitative entre l'ensemble des affections et pathologies spécifiques (broncho-pneumopathies chroniques obstructives, asthme, infection des voies respiratoires, pneumonie) et l'exposition aux polluants caractéristiques de l'aérien. En ce qui concerne l'asthme, le risque d'apparition de cette maladie invalidante est majoré de 30 % par rapport aux enfants vivant en milieu sain. Ce risque est augmenté de 20 % pour les autres maladies.

Le dioxyde d'azote (NO2) demeure le principal traceur des activités du transport aérien. Il provoque des affections spécifiques bronchiques et augmente la sensibilité des bronches aux infections, surtout chez l'enfant.

Les particules fines générées par la combustion du kérosène (MP10 - MP2,5) pénètrent d'autant plus profondément dans l'arbre bronchique qu'elles sont de petite taille. Elles peuvent altérer la fonction respiratoire, et avoir des effets mutagènes et cancérigènes à long terme. Il en est de même pour les composants organiques volatiles (COV).

Le dioxyde de soufre (SO2) est un irritant des muqueuses des voies respiratoires supérieures.

L'ozone provoque des irritations oculaires, de la toux et une altération de la fonction pulmonaire.

Alain Péri
Vice-président de l'ADVOCNAR

LE DOUBLEMENT ANNONCÉ
DU TRAFIC AÉRIEN MONDIAL

L'augmentation continue du trafic aérien entraînera une hyper concentration du bruit et de la pollution de l'air en Ile-de-France. Si Aéroports de Paris (ADP) a bien anticipé de longue date cette évolution, il n'en va pas de même des pouvoirs publics coupables de passivité. C'est pourquoi les associations de défense de l'environnement lancent un appel pour la mise en œuvre de solutions permettant de réduire ces nuisances.

Le choc du doublement du trafic aérien

En décembre 2011, la Commission européenne s'appuyant sur les prévisions d'Eurocontrol de doublement du trafic d'ici 2030 a adopté des propositions législatives visant à accroître la capacité des aéroports européens afin d'éviter la saturation des principaux d'entre eux.

Bien qu'Eurocontrol envisage de réactualiser ses prévisions à la baisse, dans une fourchette de 50% à 80% selon les scénarios retenus, plusieurs facteurs justifient la hausse dont notamment l'aspiration légitime des classes moyennes des pays émergents (Chine, Inde, Amérique du sud...) à profiter de la hausse de leur pouvoir d'achat en voyageant, la France étant la première destination touristique mondiale, et le développement fulgurant des vols low-cost dont la part de marché pourrait dépasser 50% dès 2020.

ADP continue d'accroître la capacité de ses plates-formes

Paris-Charles de Gaulle a le triste privilège, pour les riverains, de se classer au 1er rang européen par le nombre de ses mouvements et au 7ème rang mondial par celui de ses passagers. ADP, dont l'ambition naturelle est de concentrer le trafic dans sa zone d'influence, pratique une politique active d'investissements tant à Paris-Charles de Gaulle (doublement des pistes, extension permanente des terminaux...) qu'à Paris-Orly (plan de rénovation à 5 ans). A n'en pas douter, les restrictions actuelles dont bénéficie ce dernier aéroport seront supprimées pour absorber une partie de la hausse du trafic.

Une catastrophe environnementale

Le bruit et la pollution de l'air dont l'impact sanitaire négatif a été démontré par de nombreuses études épidémiologiques vont donc s'accroître de façon insupportable. Il faut savoir que le kérosène est aussi toxique que le gas-oil et que les valeurs limites règlementaires de concentration des oxydes d'azote et des particules fines sont déjà régulièrement dépassées en Ile-de-France.

Mobiliser les riverains pour obliger les pouvoirs publics à apporter des solutions

Les revendications martelées par les associations de riverains ne sont pas entendues :

- réduction immédiate de 50% des vols de nuit, sur une période de huit heures consécutives, pour aboutir à terme à un couvre-feu,
- plafonnement du nombre de mouvements,
- mise en place des trajectoires de moindre nuisance dont la descente continue,
- élimination des avions les plus bruyants.

C'est pourquoi les riverains doivent se mobiliser pour dénoncer l'immobilisme de la plupart des élus et des pouvoirs publics et contraindre ces derniers à trouver des solutions. L'espoir suscité par les victoires remportées par les manifestants allemands qui, grâce à leur persévérance, ont obtenu un couvre-feu total à Francfort, doit leur faire prendre conscience de leur force potentielle et de la nécessité d'agir pour éviter les catastrophes environnementales.

Et pourquoi les plus hautes instances de l'Etat, qui soutiennent la délocalisation de l'aéroport de Nantes à Notre-Dame-des-Landes, ne reconsidèreraient-t-elles pas la structure du système aéroportuaire francilien en y intégrant l'aéroport de Paris-Vatry, voué à péricliter ?

Louis Gaulet

Aéroport	Mouvements	Passagers	Restrictions de trafic
Paris-Charles de Gaulle	514 059	60 970 551	
Paris-Orly	231 840	27 139 076	250 000 créneaux, couvre-feu de 23h30 à 6h
Paris-Le Bourget	61 089	150 000*	

**Estimation*

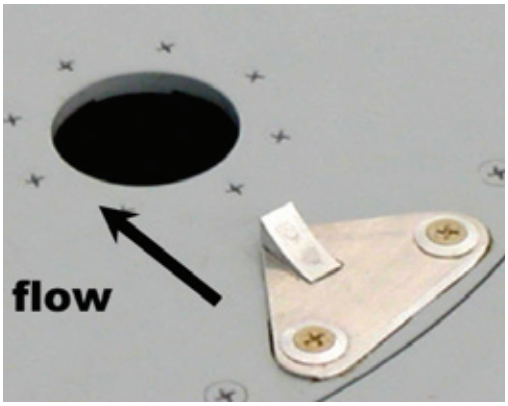
QUELS SONT CES AVIONS
QUI SIFFLENT SUR NOS TÊTES ?

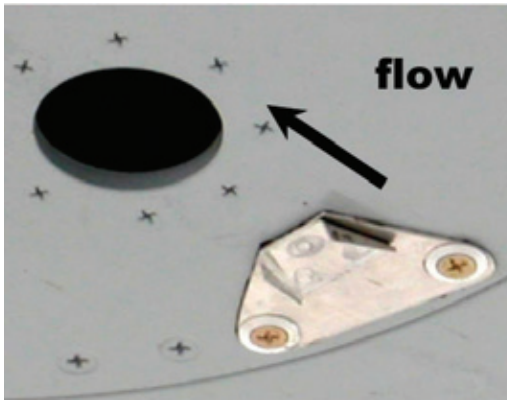
Vos oreilles auront certainement remarqué ces avions qui nous survolent en produisant un sifflement aigu très désagréable : ce sont des A320, qui constituent une grande partie de la flotte d'Air France et d'EasyJet opérant à Roissy CdG et Orly. Depuis 2003, les riverains des aéroports dénoncent ce phénomène plus que gênant. En 2012 enfin l'origine du bruit est identifiée : quatre orifices circulaires sous les ailes dans lesquels l'air s'introduit et crée une résonnance.

Une solution technique existe : un générateur de tourbillons (petite pièce métallique) placé devant chaque cavité parvient à éviter la résonnance. Selon Airbus, ce système permet de diminuer jusqu'à 8 dB(A) le bruit perçu aux alentours de la trajectoire d'approche, et ce sur une distance comprise entre 12 et 50 kilomètres du seuil des pistes.

Dès fin 2013, cette modification peu coûteuse sera apportée aux avions en production. Par contre pour les flottes en service, la décision d'équiper les A320 est laissée au bon vouloir des compagnies ! Lufthansa en Allemagne a accepté de faire réaliser ces petits travaux sur ses A320. Nous n'en attendons pas moins des compagnies françaises. L'ADVOCNAR ne manquera pas de se faire le porte-parole de cette demande.

Françoise Brochot





RAS-LE-BOL DES SURVOLS ? PLAIGNEZ-VOUS !

Connectez-vous sur notre site www.advocnar.fr et cliquez sur Se plaindre

C'est simple, gratuit et sans risque !

Vos plaintes sont transmises à ADP (Aéroports de Paris) qui a le devoir de vous répondre (délégation de service public). L'intérêt de cette démarche, c'est avant tout que le nombre de plaintes constitue le thermomètre du mécontentement des riverains. Pour ADP et la DGAC *(Direction Générale de l'Aviation Civile)*, un survolé qui ne se plaint pas est une personne satisfaite de son sort !

L'ADVOCNAR assure un suivi des plaintes : réunion annuelle en décembre 2012 avec ADP et l'ACNUSA - Rendez-vous avec ADP en juillet 2013 qui va déboucher en 2014 sur une amélioration des réponses faites à vos plaintes - Rencontre en octobre 2013 avec la DSNA *(Direction des Services de la Navigation Aérienne)* afin d'avancer sur la prise en compte des problèmes signalés et la mise en place des améliorations promises ou en cours de discussion.

Des solutions existent pour réduire rapidement les nuisances aériennes. Faites connaître autour de vous le système de dépôt de plaintes de l'ADVOCNAR.

Seule votre mobilisation fait bouger les pouvoirs publics!

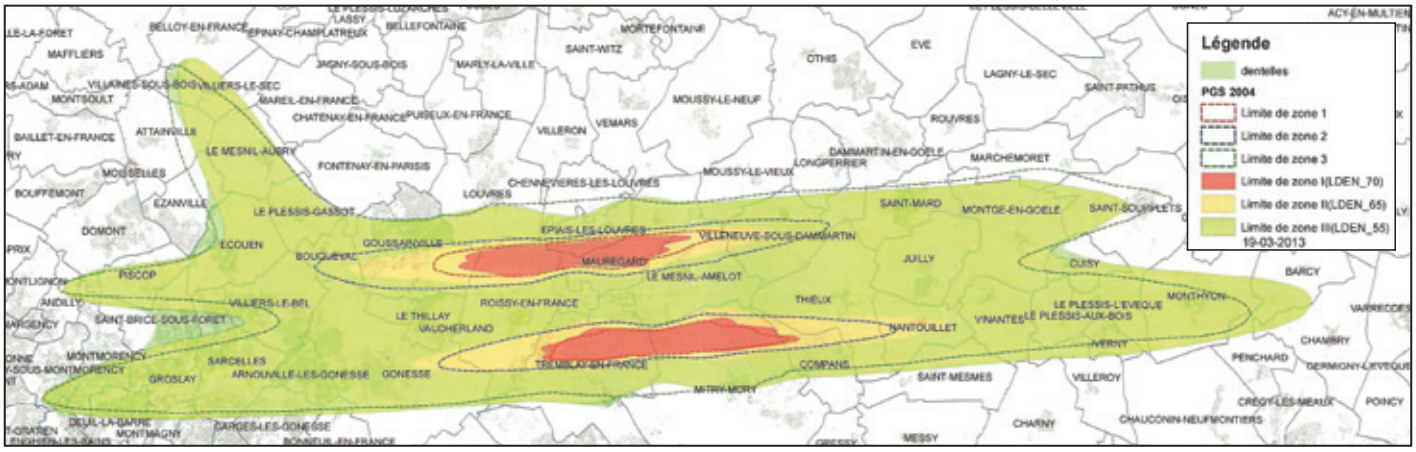
www.advocnar.fr - contact@advocnar.fr - 01 39 899 199
Association loi 1901 agréée au titre de la Protection de l'Environnement BP 10002 – 95390 Saint-Prix

MISE EN RÉVISION
DU PLAN DE GÊNE SONORE DE ROISSY CDG

Lors de la réunion de la Commission Consultative de l'Environnement de Roissy CDG le 27 novembre 2012, la mise en révision du Plan de Gêne Sonore (PGS) de Roissy CDG a été annoncée.

Rappelons que fin 2011, Nathalie Kosciusko-Morizet avait proposé d'étendre les zones d'aide à l'insonorisation en dehors du PGS, à condition qu'une campagne de mesure de bruit d'un an fasse apparaître un Lden* supérieur à 55. La DGAC indique qu'il avait été envisagé de réaliser des mesures in situ dans les zones où le PGS paraissait inadapté à la réalité du bruit, mais face à l'afflux prévisible des demandes des communes et à l'impossibilité matérielle de les réaliser, il a été décidé de procéder à une révision du PGS, ce qui aura pour effet d'y inclure les secteurs identifiés, notamment Saint-Brice-sous-Forêt où le comité de riverains a fait réaliser un an de mesures de bruit qui ont fait état d'un Lden* supérieur à 55.

Après une phase de concertation avec les élus et les membres de la Commission Consultative d'Aide aux Riverains (CCAR) à laquelle participe l'ADVOCNAR, le projet de PGS était le suivant :



Ce projet encore susceptible de modifications, a reçu l'avis des communes, celui de la CCAR le 26 septembre puis recevra l'avis de l'ACNUSA. Le projet définitif sera adopté en novembre et fera l'objet d'un arrêté au plus tard le 31 décembre 2013.

L'ADVOCNAR a donné sa position sur le projet de PGS dans un document que vous trouverez sur notre site Internet www.advocnar.fr, rubrique « évènements », ou que vous pouvez vous procurer en vous adressant à notre secrétariat.

L'extension du PGS marque l'échec de la maîtrise des nuisances en Île-de-France : le projet de PGS proposé aujourd'hui présente une extension principalement dans les zones les plus urbanisées, ce qui montre non seulement l'incapacité de la DGAC à protéger les populations exposées mais surtout l'augmentation régulière du trafic et des nuisances sur les zones les plus peuplées ! L'aide à l'insonorisation accordée aux habitants situés dans le PGS est un dispositif indispensable pour corriger les effets néfastes du bruit aérien, en particulier la nuit, mais elle n'est qu'un palliatif. La priorité absolue doit être la réduction des nuisances par tous les moyens et pour le plus grand nombre, l'insonorisation ne peut venir qu'après.

L'ADVOCNAR demande la prolongation du remboursement des travaux d'insonorisation à 100% au-delà du 31 décembre 2013, limite initialement prévue. Cette demande relayée par la DGAC est actuellement examinée par le Ministre des Transports qui envisage une prolongation de 2 ans du 100%. Affaire à suivre…

** **Lden :** indice acoustique proposé par l'Europe pour quantifier la gêne liée à l'exposition au bruit, qui donne un niveau de bruit global pendant une journée (jour, soir et nuit). Il est calculé à partir des indicateurs "Lday", "Levening", "Lnight", niveaux sonores moyennés sur les périodes 6h-18h, 18h-22h et 22h-6h. De plus, une pondération de +5 dB(A) est appliquée à la période du soir et de +10 dB(A) à celle de la nuit, pour tenir compte du fait que nous sommes plus sensibles au bruit au cours de ces périodes.*