

Dossier de Presse
mardi 10 octobre 2006

13 NOUVELLES PROPOSITIONS

pour un contrat de Développement Durable Aéroportuaire de Roissy-CDG



***Proposées par Yanick Paternotte
Maire de Sannois
Président de l'APELNA
Président de l'Union des Maires du Val d'Oise***



APELNA - Mairie de Sannois

**SANNOIS**
www.ville-sannois.fr

Sommaire

1. Présentation

2. Historique de Roissy - CDG

***3. Rappel chronologique des propositions
des élus du Val d'Oise***

***4. Nouvelles propositions au gouvernement
français pour un développement durable
de Roissy - CDG***

5. Annexes

Dossier de Presse
mardi 10 octobre 2006



Historique de Roissy - CDG

1974 : Ouverture de ROISSY –CDG (T1)

1989 : Premier PEB (Plan d'Exposition au Bruit)

1992 : Création de l'APELNA

1994 : Mobilisation des élus et des riverains contre l'extension de capacité de ROISSY (manifestation du 24 septembre 2004) – création de la Mission DOUFFIAGUES le 23 décembre 2004

1995 : La mission DOUFFIAGUES propose la création de deux doublets, le retrait des avions chapitre 2 la nuit et la création d'une haute autorité indépendante.

1996 : A la suite du CIADT* du 10 avril 1996, le gouvernement d'Alain JUPPE décide le 5 juillet 1996 de réserver le site de Beauvilliers (3450 ha) pour y créer un 3ème aéroport sur la recommandation de la mission DOUFFIAGUES.

1997 : Le Gouvernement JOSPIN décide de supprimer le choix du 3ème aéroport à BEAUVILLIERS puis confirme, le 26 septembre 1997, l'extension de ROISSY par la création de deux pistes supplémentaires.

Le 18 octobre 1997, les élus du Val d'Oise contestent vivement ce revirement du gouvernement JOSPIN devant le Ministère des Transports.

2000 : Le 25 juillet 2000, le crash du Concorde relance le débat sur le 3ème aéroport et un débat public s'engage sous l'égide de la DUCSAI, pour proposer sa localisation..

2000 : Le 9 août, les élus du Val d'Oise obtiennent une ordonnance de référé du tribunal de Versailles qui intime à ADP la pose de capteurs pendant un mois sur les communes de Deuil-la-Barre, Epiais-les-Louvres, Gonesse, Montmorency, Neuville-sur-Oise, Saint-Brice-sous-Forêt, en préalable à la mise en service du doublet sud.

2001 : Après un débat houleux, dans le bassin parisien, le gouvernement conclut à la nécessité d'un 3ème aéroport et retient la localisation de CHAULNES en Picardie.

2002 : Le gouvernement supprime le choix de localisation de CHAULNES et propose un 3^{ème} réseau aéroportuaire (CHATEAUROUX, VATRY).

* Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire



Rappel chronologique des propositions des élus

1992 : le 5 novembre, l'APELNA (1) est créée par les élus de la Vallée de Montmorency pour lutter efficacement contre la croissance des nuisances sonores de ROISSY. Albert MAGARIAN en est le Président, Yanick PATERNOTTE le secrétaire. (Il en devient le Président en Juin 1997).

1994 : le 26 septembre, Yanick PATERNOTTE, Président du CEEVO (2) , et Président de la Commission Transports du Conseil Général du Val d'Oise, présente à la presse un ensemble de mesures prospectives (3) concernant l'avenir de Roissy-CDG :

- *Création de « ROISSY – 4 PICARDIE » préfiguration du 3ème aéroport qu'il propose de localiser à Ablaincourt-Chaulnes* : c'est la localisation finalement retenue par la DUCSAI en 2001, afin d'en faire un site multimodal connecté à l'A1/A 29 et au réseau LGV.

- *Interdiction immédiate des avions de chapitre 2 la nuit sans attendre l'obligation de l'OACI qui fixe l'interdiction à 2002* : mis en oeuvre le 31 mars 1996.

- *Déplacement des seuils de piste sud vers l'Est* : réalisé lors de la création des doublets

- *Création d'une haute autorité de contrôle indépendante ayant un pouvoir de sanction par amendes* : création de l'ACNUSA par la loi n° 99-588 du 12 juillet 1999.

- *Augmentation significatives des amendes* : celles-ci ont été portées à un maximum de 20000 euros par vol.

- *Report modal du fret vers le TGV en réalisant à ROISSY-CDG une plate-forme multimodale combinant fret/route/avion* : l'association loi 1901 « ROISSY-CAREX » a été officiellement créée le 8 février 2006, elle s'est donnée pour objectif de fédérer les acteurs « publics-privés » intéressés par le développement d'un réseau LGV-Fret au niveau européen sous le label « EURO-CAREX » (4).

(1) APELNA : Association des Communes Ile-de-France pour la Protection de l'Environnement et la Limitation des Nuisances Aériennes

(2) CEEVO : Comité d'Expansion Economique du Val d'Oise – Voir le dossier de presse de l'époque (joint).

(3) Voir dossier de presse de l'époque en annexe 9

(4) Voir dossier de presse en annexe 6



13 Nouvelles propositions au gouvernement français pour un développement durable de Roissy - CDG

1°) Plafonnement définitif de ROISSY-CDG et élaboration tout aussi définitive du PEB(1). Le plafonnement permet de figer le PEB et permettra son adoption, pour peu qu'un volet « répartition des richesses » y soit annexé et qu'une garantie sur la valeur des biens immobiliers soit adoptée à l'instar du dispositif en vigueur à SEATTLE (USA).

(*annexe 1*)

2°) Suppression des vols de nuit sur le doublet-sud de ROISSY-CDG entre 22h et 6h, couplée aux approches courbes sur le doublet Nord et au relevement de l'ILS, afin de respecter sur la partie urbanisée dense du Val d'Oise, un couvre-feu de 8 heures consécutives, conformément à la directive européenne 2002/30 du 26 mars 2002.

(*cartes en annexe 2*)

3°) Couvre-feu nocturne sur « LE BOURGET » de 23h30 à 6h, à l'instar de celui d'ORLY, complétant la libération de l'espace aérien en région parisienne de 23h30 à 6h, permettant ainsi des approches aériennes diversifiées pour le doublet-nord, mieux sécurisées et de moindre impact sonore sur tout le nord et l'ouest parisien.

(*cartes en annexe 3*)

4°) Compensation fiscale aux riverains de ROISSY-CDG sur la base des zones du PEB: Le pôle d'excellence de Roissy-CDG étant stratégique pour l'économie et l'emploi de la France, il est naturel que le budget de l'Etat indemnise fiscalement les riverains qui souffrent de ces nuisances, en redistribuant une part de la richesse générée par le pôle économique de Roissy-CDG. Cette compensation doit être calculée selon les 4 zones du PEB : 100% en zone A, 75% en zone B, 50% en zone C, 25% en zone D. (*cartes du projet de PEB en annexe 4*)

Par ailleurs, la TNSA(2) doit être gérée par l'ACNUSA et permettre une juste indemnisation des riverains survolés.

5°) Réservation foncière et mise en chantier d'un nouvel aéroport(3) à vocation européenne sur l'axe « ROISSY-LILLE » en le connectant à la LGV (4) Nord et à l'A1. Cette plate-forme européenne pourra être dédiée dans une première étape au trafic fret aérien tout cargo, puis au trafic passagers. La meilleure localisation demeurant entre ROISSY-CDG et la Gare TGV de Haute Picardie (à Ablaincourt-Chaulnes, à l'intersection des autoroutes A1 et A29). La localisation devra également tenir compte du tracé prévisionnel du projet de LGV « LONDRES-PARIS par AMIENS ». (*cartes en annexe 5*)

6°) Favoriser la création d'« EUROCAREX », réseau européen de LGV-FRET, initié par « ROISSY-CAREX », en incitant, notamment RFF à libérer des sillons de nuit, afin de créer les conditions d'un report modal Avion/Camion vers le train LGV-FRET réduisant ainsi les vols de nuit de fret express à ROISSY-CDG et abaissant significativement les pollutions atmosphériques liées tant à l'avion qu'au camion. (*dossier en annexe 6*)

(1) PEB : Plan d'Exposition au Bruit

(2) TNSA : Taxe sur les nuisances sonores aériennes

(3) Selon Daniel CALLEJA, Directeur des Transports aériens à la Commission Européenne « dans les 20 prochaines années, un doublement du trafic aérien européen » est prévisible

(4) LGV : Lignes à Grande Vitesse (300 km/h)



7°) Légiférer enfin sur la définition des altitudes de survol afin de les réglementer strictement en Ile de France et de sanctionner les contrôleurs aériens et les pilotes « polluants » ; et sur la notion de population survolée et donc potentiellement indemnisable.

8°) Elargir la compétence de l'ACNUSA dans le bassin parisien à la pollution de l'air et au respect des approches aériennes (après leur codification) par la sanction des amendes.

9°) Relever l'angle de l'ILS à l'atterrissage et rapprocher le point d'entrée du seuil de piste. (voir schéma et rapport de l'ACNUSA en annexe 7)

10°) Appliquer les approches en descente continue, en particulier la nuit (période de faible fréquence des vols), afin de favoriser le « moindre impact sonore » dans les procédures d'atterrissage. (annexe 8)

11°) Par anticyclone et faible vent d'est, nord-est, favoriser les atterrissages par vent arrière par moins de 10 nœuds de vent comme aux Etat-Unis, ce qui évitera le survol des zones urbanisées du nord et de l'ouest parisien (75 - 78 - 92 - 93 - 95) et évitera l'utilisation de la procédure d'approche « MOSUD » à l'atterrissage.

12°) Utiliser - comme à Manchester - les approches courbes sur le doublet nord et sur le doublet sud par approche face à l'est à ROISSY. (annexe 2 et carte 2)

13°) Mise en place d'un réseau de capteurs de bruit et d'altitude automatisé et corrélé sur le système VITRAIL, pour automatiser les sanctions – sur le principe des radars routiers automatiques – sur l'ensemble des approches dans les « couloirs aériens ».



PLAFONNEMENT DEFINITIF DE ROISSY-CDG

C'est une des clefs de voûte du « nouveau contrat social du développement de Roissy-CDG » qui doit combiner des actions immédiates (vols de nuit, approches et compensations fiscales) et les garanties pour l'avenir (3ème aéroport et plafonnement des mouvements).

Tout contrat de maîtrise du développement de ROISSY-CDG, passe par un plafonnement définitif et irrévocable -politiquement- du nombre des mouvements aériens. C'est déjà le cas à ORLY, c'est indispensable à ROISSY pour donner de la crédibilité et de la confiance à l'ensemble des mesures d'accompagnement visant à maîtriser nuisances sonores et pollution atmosphérique liées au développement de ROISSY-CDG et du BOURGET.

Le plafonnement « technique » de Roissy peut être estimé à 900.000/950.000 mouvements. C'est le cas d'ATLANTA (E.U.), aéroport qui dispose de 4 pistes en deux doublets et qui traite 900.000 mouvements.

Aujourd'hui, le projet de PEB (1) propose un scénario de 680.000 mouvements à l'horizon 2025, en combinant hausse de l'emport moyen (40%) et croissance maîtrisée du trafic. Nous proposons de plafonner définitivement la plateforme de ROISSY-CDG sur cette analyse avancée par la DGAC. Par ailleurs, l'ACNUSA (dans son rapport 2005) et la communauté aérienne proposent le chiffre « humainement acceptable » de 750.000 mouvements. C'est le chiffre avancé par Monsieur Jean Cyril SPINETTA - PDG d'Air France / KLM - devant l'Union des Maires du Val d'Oise, le 3 mai dernier à Roissy-Village.

Le gouvernement doit impérativement fixer un plafond définitif dans cette fourchette « 680.000 - 750.000 » mouvements annuels, sous réserve du respect des normes sanitaires (pollution de l'air, plafonnement du bruit).

Un taux moyen d'évolution du nombre des mouvements de + 2,5% l'an, porterait Roissy CDG à son plafond entre 2017 et 2020, soit dans 11 à 14 ans.

Une évolution à + 3% fixerait une réalisation dans 9 à 12 ans à l'horizon 2015-2018.

Sachant qu'il faut 12 à 15 ans pour réaliser une nouvelle plateforme aéroportuaire, le choix de la localisation du 3ème aéroport est une urgence !

En cas d'évolution plus rapide des mouvements aériens, la seule soupape se situe à Orly.

La plateforme est plafonnée à 250.000 mouvements (pour une capacité théorique de 450.000 mouvements) et connaît un tassement de son activité depuis 1996.

Globalement en plafonnant ROISSY-CDG entre 680.000 et 750.000 mouvements, le binôme ORLY + ROISSY pourrait atteindre 930.000 à 1.000.000 de mouvements, ce qui semble le maximum tolérable à terme en Ile de France.

Ce plafonnement doit faire partie d'un **nouveau contrat de maîtrise** des nuisances de ROISSY-CDG entre l'Etat, les Elus et les riverains. Des garanties devront être fournies sur le coté irréversible du plafonnement : les promesses non tenues du passé (495.000 mouvements et 55 millions de passagers annoncés par le gouvernement en 1998) ont laissé des traces !

La sécurisation de ce plafond, complété par un engagement sur le 3ème aéroport, permettra de débattre sereinement du PEB définitif qui devra épouser des contours identiques au PGS (2) .

Le débat sera équilibré pour peu qu'une juste répartition des richesses fiscales soit redéfinies en accord avec les élus concernés.

(1) PEB : Plan d'Exposition au Bruit

(2) PGS : Plan de Gêne Sonore



ANNEXE 1 (suite)

UN PROJET GLOBAL

Ce projet est indissociable de la mise en oeuvre des autres propositions, notamment du lancement de la procédure concernant le 3^{ème} aéroport qui crédibilise la démarche de l'Etat vis à vis des élus et des riverains.

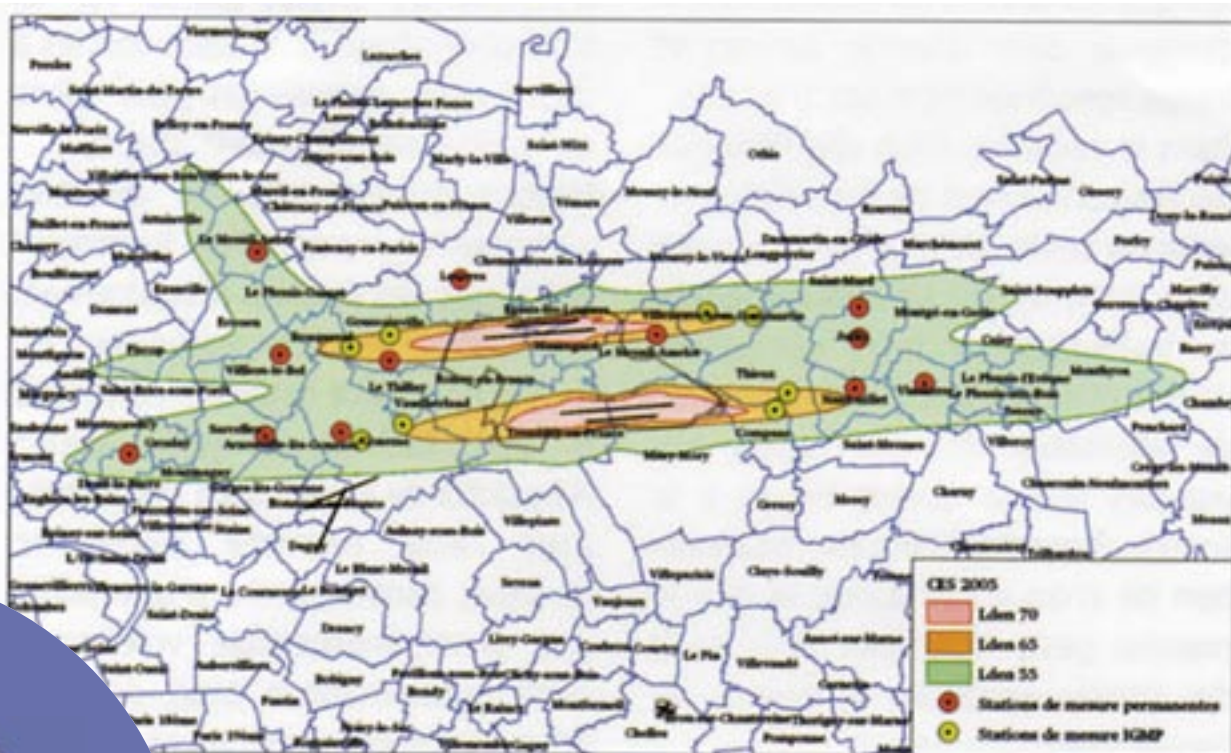
Bien entendu, ce plafonnement pourrait être revu à la baisse à tout moment, si les normes sanitaires étaient dépassées !... (voir page 10)

Cela suppose que l'ACNUSA (ou tout autre organisme crée à cet effet) soit garant de la qualité environnementale globale des abords des aéroports franciliens (ORLY, LE BOURGET, ROISSY).

Seul le plafonnement permettra un débat serein autour des limites à adopter pour le PEB qui devrait épouser les contours du PGS et servir ainsi à :

- Financer l'insonorisation des riverains (carte PGS)
- Indemniser les populations survolées, en s'appuyant sur une répartition préférentielle des richesses selon les zones PEB
- Réglementer l'urbanisation de manière définitive aux abords de ROISSY-CDG et du BOURGET.

Ce dispositif cohérent doit être complété par **un engagement de garantie sur la valeur des biens immobiliers**, à l'instar du dispositif en vigueur à SEATTLE - TACOMA (USA). Cela crédibilise le nouveau contrat de confiance et de médiation aéroportuaire à intervenir entre autorités organisatrices du transfert aérien, élus territoriaux et riverains.



Carte du Plan de Gêne Sonore (PGS) de 2005



ANNEXE 1 (suite)

PEB ET IMPACT SANITAIRE DES NUISANCES AERIENNES : L'avis su CSNA* par Jean-Pierre ENJALBERT

Il ne suffit pas d'éviter que de nouvelles populations soient exposées aux impacts sanitaires des nuisances aériennes pour faire du PEB proposé par l'état un PEB acceptable. Encore faut-il prendre en compte le sort de ceux, plusieurs centaines de milliers de personnes, déjà exposés aux nuisances et à leurs conséquence en terme de santé publique. Le PEB ne répond pas à cet objectif; tout au contraire il concentre sur des zones fortement urbanisées l'évolution croissante du trafic.

Pourtant, les conséquences du bruit et de la pollution chimique en terme de santé publique sont aujourd'hui largement documentées par de nombreuses études internationales. Rien que pour ce qui concerne les troubles du sommeil, toutes les études, toutes les recommandations, y compris celles de l'OMS soulignent le risque pour les populations exposées.

Ainsi est-t-il indispensable pour l'Etat d'accompagner ce document d'urbanisme qu'est le PEB d'un contrat global de développement durable de la plate-forme aéroportuaire. Contrat dans lequel la dimension sanitaire soit prépondérante.

Si l'arrêt des vols de nuit (22h-6h) au-dessus des zones urbanisées est un impératif sanitaire urgent et incontournable, les mesures telles que celles proposées par l'APELNA (relèvements des plafonds de survol, de l'angle de l'ILS, les approches courbes et approches en descente continue ...) devraient permettre un gain sensible.

Mais face aux hypothèses d'augmentation du trafic (hypothèses issues du PEB), il est une notion nouvelle qu'il faut également imposer : celle de la veille sanitaire des populations exposées et le principe d' un plafonnement sanitaire.

Le plafonnement sanitaire :

Confié à un collège d'experts indépendants sous l'autorité du préfet de région chargé de mettre en place des indicateurs de santé : suivi épidémiologique (enquête continue de type population exposée comparé à la population non exposée; état des consommations de médicaments) mis en parallèle aux mesures techniques de terrain du bruit et de qualité de l'air.

Cette veille sanitaire serait en mesure d'imposer un gel de l'évolution du trafic en fonction de l'évolution des indicateurs sanitaires.

Dossier de Presse
mardi 10 octobre 2006



Paris, le 10 juillet 2006

Avis sur le projet de révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Paris – Charles-de-Gaulle

Par lettre en date du 7 avril 2006, reçue le 11 avril 2006, les préfets concernés par le projet de révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Paris – Charles-de-Gaulle ont transmis à l'Autorité les avis des conseils municipaux et des organes délibérants des établissements public de coopération intercommunale compétents.

Par lettre en date du 12 avril 2006 signée par son président, l'Autorité a demandé au préfet de la région Ile-de-France de réunir la commission consultative de l'environnement afin que cette dernière donne son avis dans un délai de deux mois à compter de la date de réception de cette lettre (article R 147-8 du code de l'urbanisme).

Durant les deux dernières années, l'ACNUSA s'est tenue informée et a débattu de ce projet lors de différentes réunions plénières. Dans son rapport d'activité 2005, elle a notamment recommandé que le projet de plan d'exposition au bruit soit établi sur la base de 750 000 mouvements et non de 680 000 en 2025 « afin de préserver l'avenir et de garantir la transparence de l'information ».

Par lettre en date du 29 juin 2006, le préfet de la région Ile-de-France a transmis à l'Autorité l'avis – émis le 14 juin 2006 - par la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Paris – Charles-de-Gaulle. Cette dernière s'est prononcée sur ce projet par 19 voix contre et 9 voix pour.

S'agissant des motifs retenus dans son avis par la commission consultative de l'environnement, l'Autorité considère qu'il existe une contradiction entre le fait de vouloir conserver le maximum de surfaces constructibles en rejetant le choix de l'indice Lden 56 comme limite extérieure de la zone C et le fait de constater l'impact des nuisances aériennes subies par les populations concernées.

Pour délimiter les zones B et C du plan d'exposition au bruit, l'ACNUSA préconise que soient retenues les valeurs de l'indice Lden les plus protectrices¹.

Cette exigence est d'autant plus justifiée que l'article L.147-5 du code de l'urbanisme permet de prendre en compte les situations locales : desserrement des générations sans augmenter la population, réalisation d'équipements nécessaires à la qualité de vie, reconstruction de la ville sur la ville, etc. Aussi l'ACNUSA a apprécié que ce projet de révision délimite cinq périmètres de renouvellement urbain à l'intérieur de la zone C afin de permettre des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain sans augmenter la population soumise au bruit.

Compte tenu des valeurs retenues pour délimiter les zones de bruit B et C, l'ACNUSA donne un avis défavorable au projet de révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Paris – Charles-de-Gaulle.

¹ Zone B limite extérieure à 62 et zone C limite extérieure à 55.

ANNEXE 1 (suite)

LES CHIFFRES

Limiter le nombre de passagers transitant par Roissy paraît peu satisfaisant pour limiter les nuisances sonores liées aux mouvements aériens. L'augmentation de l'emport moyen, relancé par la mise en service de l'A380 rend cet indice peu pertinent. Après une crise dans le transport aérien de 2001 à 2005, le nombre de mouvements semble repartir à la hausse. Malgré le développement des aéroports régionaux, la région parisienne concentre encore 80% des vols Internationaux.

Trafic mouvements commerciaux

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
CDG	360 575	395 480	421 461	466 792	508 556	515 116	501 547	505 634	516 425	513 674
ORLY	245 356	237 081	242 020	241 274	238 930	215 566	207 650	202 894	218 798	222 878
Total :	605 931	632 561	663 481	708 066	747 486	730 682	709 197	708 528	735 223	736 552
	1997/1996	1998/1997	1999/1998	2000/1999	2001/2000	2002/2001	2003/2002	2004/2003	2005/2004	
CDG	9,7%	6,6%	10,8%	8,9%	1,3%	-2,6%	0,8%	2,1%	-0,5%	
ORLY	-3,4%	2,1%	-0,3%	-1,0%	-9,8%	-3,7%	-2,3%	7,8%	1,9%	
Total :	4,4%	4,9%	6,7%	5,6%	-2,2%	-2,9%	-0,1%	3,8%	0,2%	

Projection d'évolution des mouvements aériens sur Roissy - CDG (Base année 2006 : 526000 mouvements)

Année	2%	2,5%	3%	5%
2007	536 520	539 150	541 800	552 300
2008	547 250	552 624	558 000	580 000
2009	558 195	566 444	575 000	608 910
2010	569 359	580 605	592 018	639 350
2011	580 746	595 120	610 000	671 324
2012	592 361	610 000	628 000	704 890
2013	604 208	625 250	646 900	740 135
2014	616 293	640 880	666 320	777 141
2015	628 618	656 902	686 310	816 000
2016	641 191	673 325	706 900	856 800
2017	654 015	690 157	728 100	900 000
2018	667 095	707 411	750 000	944 620
2019	680 437	725 096	772 450	
2020	694 045	743 224	795 622	
2021	707 926	761 800	820 000	



ANNEXE 1 (suite)

Trafic passagers (millions)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
CDG	31,43	35,10	38,47	43,48	48,14	47,94	48,31	48,03	50,97	53,48
ORLY	27,33	25,02	24,93	25,33	25,38	23,01	23,15	22,45	24,05	24,85
Total :	58,76	60,13	63,40	68,81	73,52	70,95	71,46	70,48	75,01	78,33

	1997/1996	1998/1997	1999/1998	2000/1999	2001/2000	2002/2001	2003/2002	2004/2003	2005/2004
CDG	11,7%	9,6%	13,0%	10,7%	-0,4%	0,8%	-0,6%	6,1%	4,9%
ORLY	-8,5%	-0,4%	1,6%	0,2%	-9,3%	0,6%	-3,0%	7,1%	3,4%
Total :	2,3%	5,4%	8,5%	6,8%	-3,5%	0,7%	-1,4%	6,4%	4,4%

Evolution du Fret Commercial sur 10 ans

Année	ORLY	CDG	Total
1996	246 369	866 113	1 112 482
1997	222 495	950 669	1 173 164
1998	202 283	940 273	1 142 556
1999	131 080	1 228 123	1 359 203
2000	107 347	1 410 484	1 517 831
2001	99 807	1 361 100	1 460 907
2002	111 300	1 398 900	1 510 200
2003	92 500	1 496 800	1 589 300
2004	102 590	1 635 681	1 738 271
2005	93 330	1 767 260	1 860 590
Variation moyenne	-10,2 %	8,2 %	5,9 %



ANNEXE 2

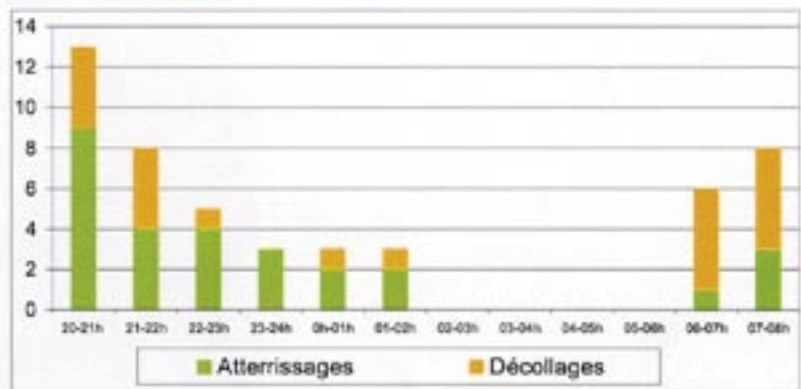
VOLS DE NUIT

La suppression des vols de nuit sur le doublet sud entre 22h et 6h, couplée aux approches courbes sur le doublet nord (ligne de crête de la forêt de Montmorency à l'atterrissage ou au décollage) permet d'instaurer, de fait, un couvre-feu de 8 heures consécutives sur les zones urbanisées denses du Val d'Oise.

L'horaire proposé permet le respect du sommeil nocturne et évite par exemple le survol nocturne de Gonesse et de Garges-les-Gonesse.

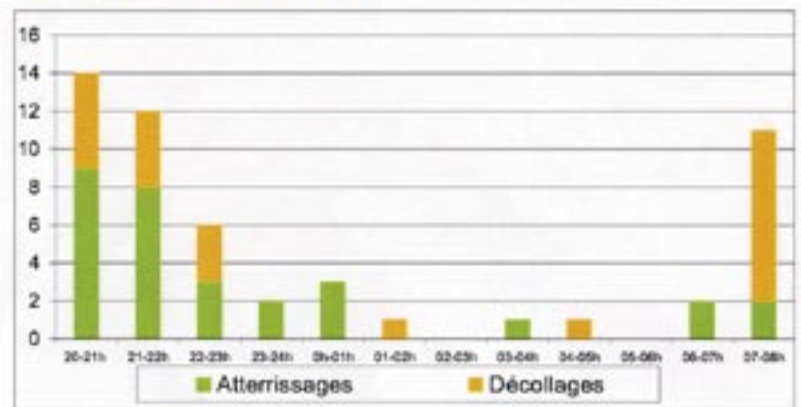
Le Bourget : nuit du 22 au 23/06/2006

	Atterrissages	Décollages	Total Att + Déc
20-21h	9	4	13
21-22h	4	4	8
22-23h	4	1	5
23-24h	3	0	3
0h-01h	2	1	3
01-02h	2	1	3
02-03h	0	0	0
03-04h	0	0	0
04-05h	0	0	0
05-06h	0	0	0
06-07h	1	5	6
07-08h	3	5	8
Total	28	21	49



Le Bourget : nuit du 29 au 30/06/2006

	Atterrissages	Décollages	Total Att + Déc
20-21h	9	5	14
21-22h	8	4	12
22-23h	3	3	6
23-24h	2	0	2
0h-01h	3	0	3
01-02h	0	1	1
02-03h	0	0	0
03-04h	1	0	1
04-05h	0	1	1
05-06h	0	0	0
06-07h	2	0	2
07-08h	2	9	11
Total	30	23	53



Couplé au **couvre-feu total sur « le Bourget »** (calé sur celui d'Orly) c'est environ 90% de la population francilienne qui bénéficiera d'un couvre-feu nocturne de 23h30 à 6h.

Le couvre-feu nocturne du Bourget couplé à celui du doublet sud de Roissy, permet de concilier un paradoxe :

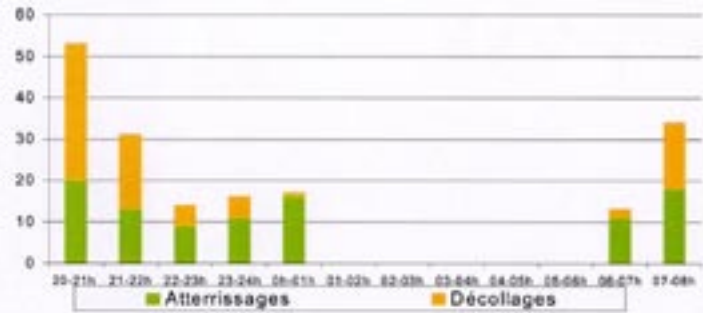
- *Maintenir un minimum de mouvements aériens de nuit (plafonnés à 22500 par Gilles de Robien de 0h à 5h depuis juillet 2002) indispensable à l'activité économique de Roissy-CDG .*
- *Permettre un couvre-feu nocturne sur les zones urbanisées de la région Nord Ouest Parisien (75-78-92-93-95) et sécuriser ainsi les riverains habituellement survolés pendant leur sommeil.*



Paris-CDG - Configuration face à l'Ouest : nuit du 22 au 23/06/2006

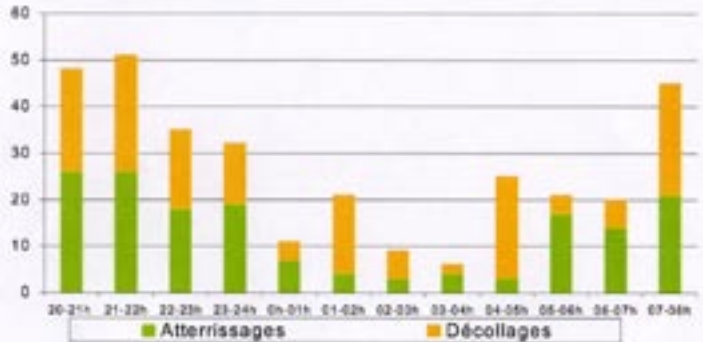
Doublet Nord

	Atterrissages	Décollages	Total Att + Déc
20-21h	20	33	53
21-22h	13	18	31
22-23h	9	5	14
23-24h	11	5	16
0h-01h	16	1	17
01-02h	0	0	0
02-03h	0	0	0
03-04h	0	0	0
04-05h	0	0	0
05-06h	0	0	0
06-07h	11	2	13
07-08h	18	16	34
Total	98	80	178



Doublet Sud

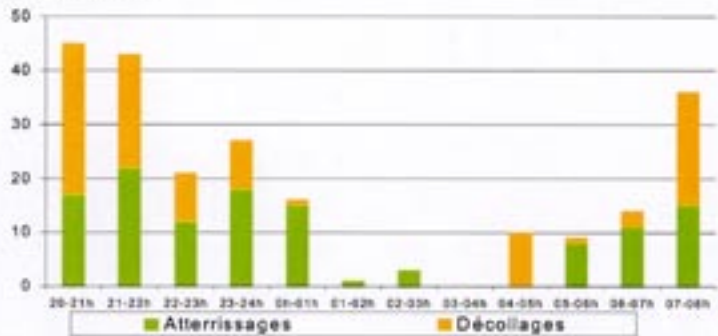
	Atterrissages	Décollages	Total Att + Déc
20-21h	26	22	48
21-22h	26	25	51
22-23h	18	17	35
23-24h	19	13	32
0h-01h	7	4	11
01-02h	4	17	21
02-03h	3	6	9
03-04h	4	2	6
04-05h	3	22	25
05-06h	17	4	21
06-07h	14	6	20
07-08h	21	24	45
Total	162	162	324



Paris-CDG - Configuration face à l'Est : nuit du 29 au 30/06/2006

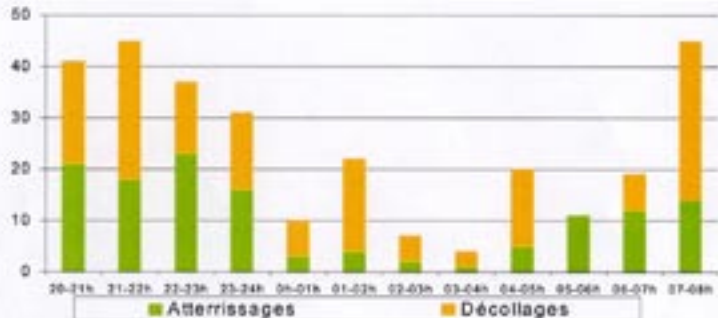
Doublet Nord

	Atterrissages	Décollages	Total Att + Déc
20-21h	17	28	45
21-22h	22	21	43
22-23h	13	9	21
23-24h	18	9	27
0h-01h	15	1	16
01-02h	1	0	1
02-03h	3	0	3
03-04h	0	0	0
04-05h	0	10	10
05-06h	8	1	9
06-07h	11	3	14
07-08h	15	21	36
Total	122	103	225

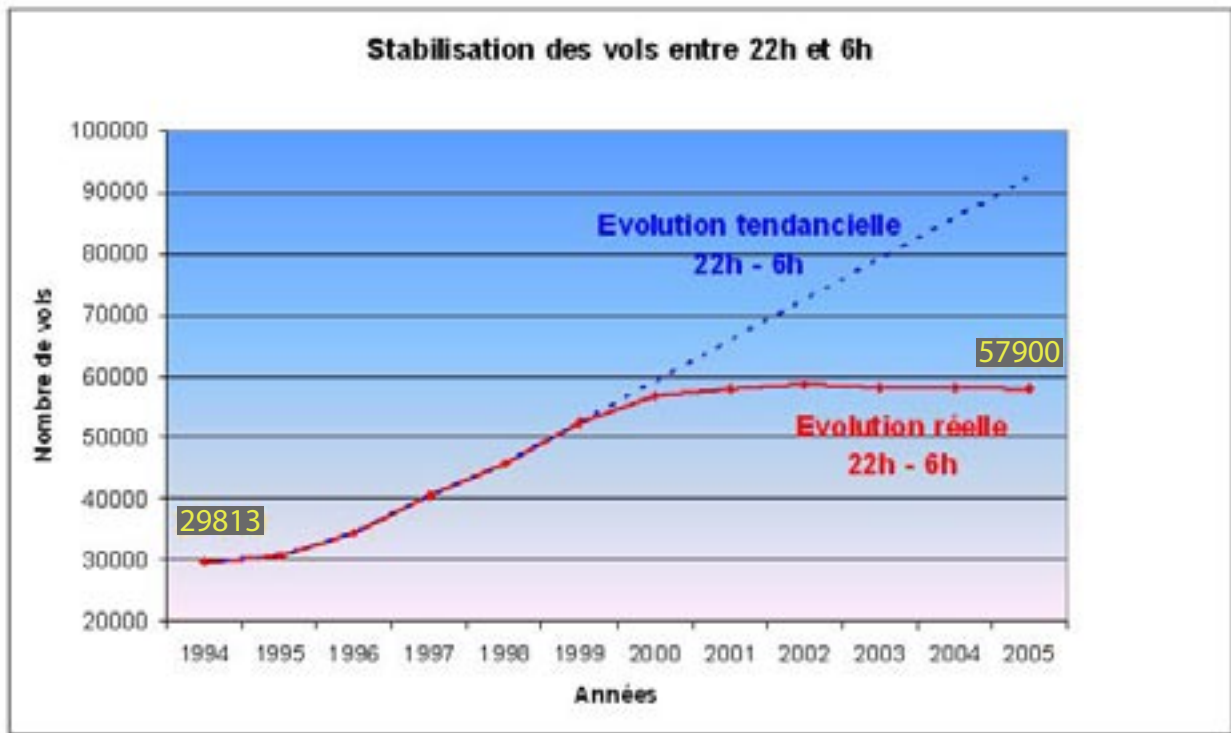


Doublet Sud

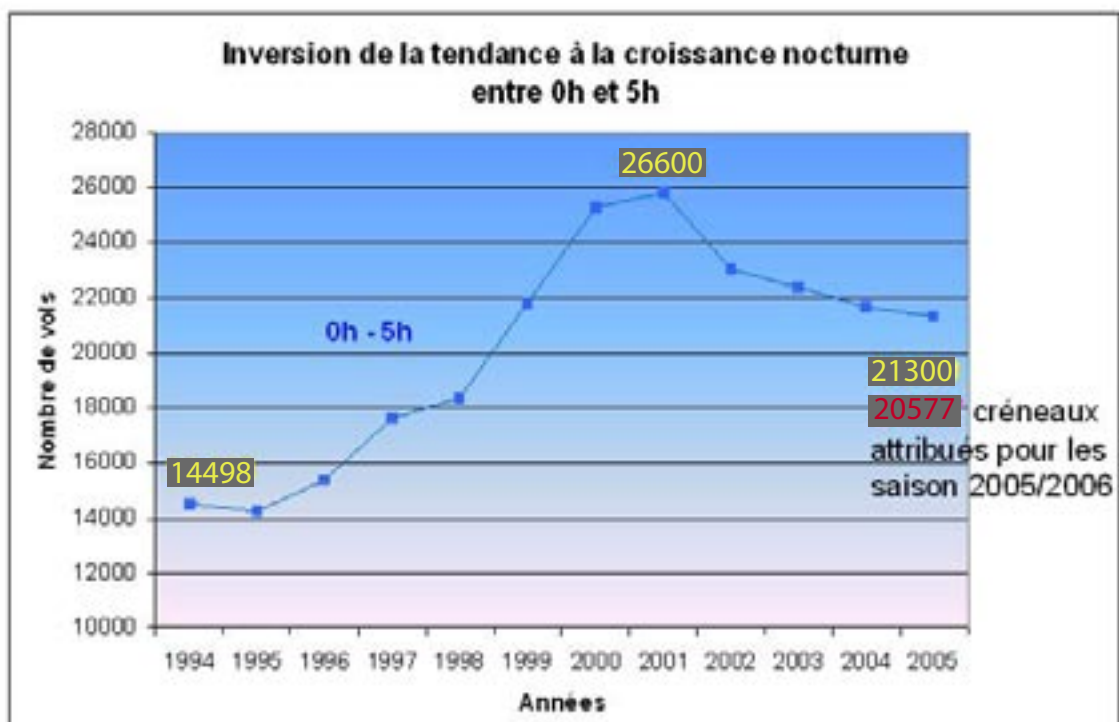
	Atterrissages	Décollages	Total Att + Déc
20-21h	21	20	41
21-22h	18	27	45
22-23h	23	14	37
23-24h	16	15	31
0h-01h	3	7	10
01-02h	4	18	22
02-03h	2	5	7
03-04h	1	3	4
04-05h	9	19	28
05-06h	11	0	11
06-07h	12	7	19
07-08h	14	31	45
Total	130	162	292



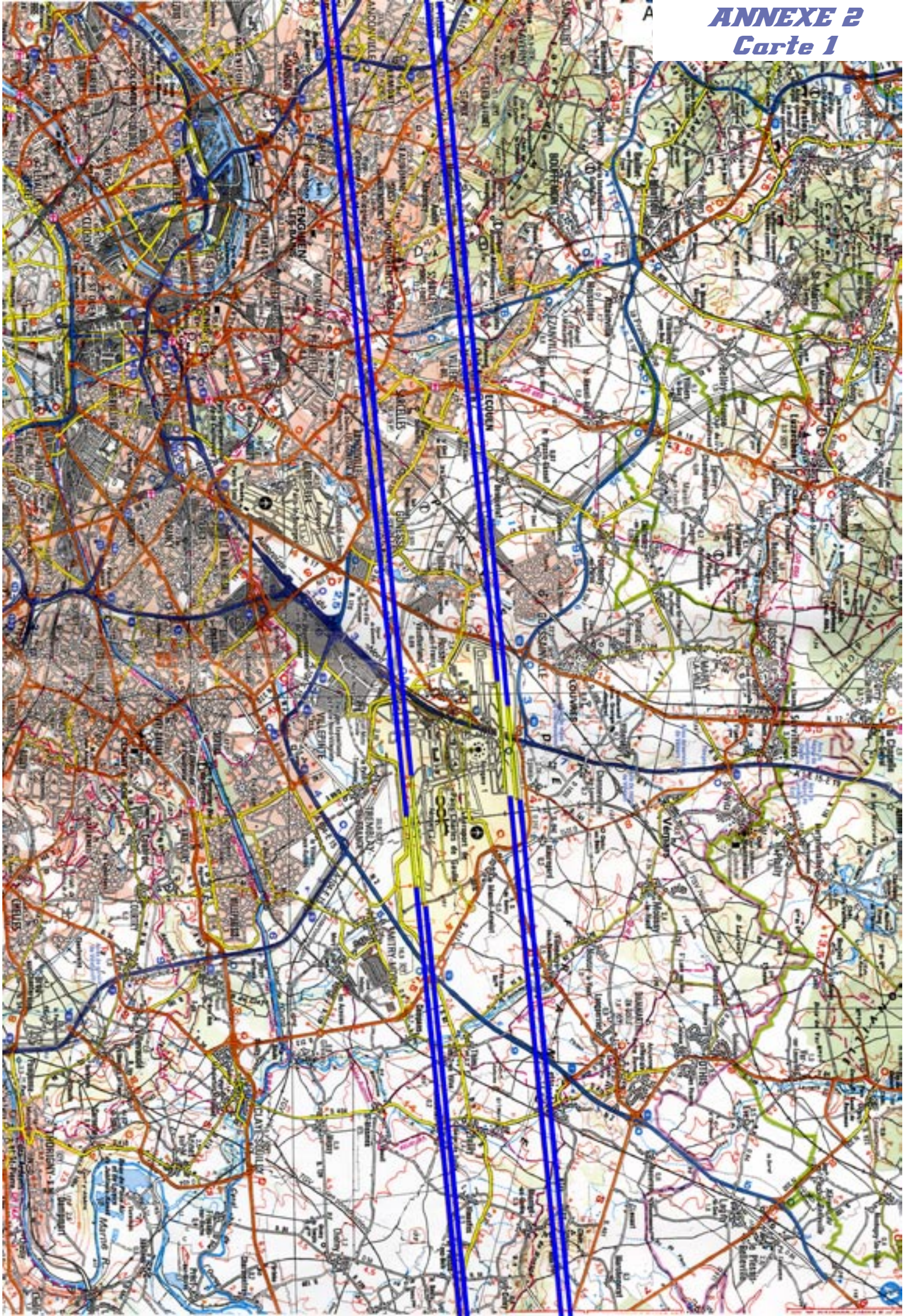
Le point sur le trafic nocturne (1/2)



Le point sur le trafic nocturne (2/2)



ANNEXE 2
Carte 1



ANNEXE 2
Carte 2

