

DRAPO

Réunion Champlan

29 Septembre 2022

PROGRAMME DE LA REUNION



Partie 1 : Les problèmes de l'aérien à l'échelle mondiale

Partie 2 : Les problèmes de l'aérien à l'échelle locale : l'aéroport d'Orly

Partie 3 : Débat

ORGANIGRAMME SIMPLIFIE DE DRAPO



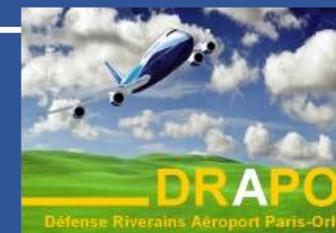
Collège des associations
choisit 6
représentant(e)s
32 associations à ce jour

Collège des élu(e)s
choisit 6 d'entre eux
43 communes à ce jour

Ces 12 personnes complètent le Conseil d'administration de DRAPO
680.000 riverains déjà représentés
Potentiellement : 1,9 million avec 255 mairies (survols < 3.000 m)

Les collèges se réunissent au moins une fois par an, avant le CA, pour définir les actions à mettre en œuvre ; vu la taille du sud francilien, les réunions seront excentrées ou par visio

DELEGATIONS



- Pour la CCE d'Orly, **Michel Van HOEGARDEN** représente DRAPO en tant que membre du collège des associations (suppléant **Gérard BOUTHIER**) (inversion à venir)
- Pour le Comité permanent de la CCE d'Orly, **Gérard BOUTHIER** représente DRAPO en tant que membre du collège des associations (suppléant **Michel Van HOEGARDEN**) (inversion à venir)
- Pour la CCAR d'Orly, **Gérard BOUTHIER**, représente le réseau DRAPO dans le collège des associations ;
- Pour l'ACNUSA en tant que membre associé, **Luc OFENSTEIN** ;
- Pour la Convergence Associative, **Luc OFFENSTEIN** représente DRAPO ;
- Pour BruitParif, **Didier SERRE** et **Patrick RATTER** en soutien ;
- Pour l'UFCNA, **Gérard BOUTHIER** (administrateur de l'UFCNA) et **Anne-Michaële SULIC** en soutien ;
- Pour l'UECNA, **Patrick RATTER** et **Anne-Michaële SULIC** en soutien ;
- Pour le groupe de travail « Optibruit » de la DGAC, **Michel Van HOEGARDEN**
- Pour « la plateforme CEM » de la DGAC, à définir.
- Pour la tenue des réseaux sociaux et de la chaine YouTube, **NGUYEN VAN Minh**

PÔLE TECHNIQUE

Parmi les 10 pôles d'activité de DRAPO citons le pôle technique mené par **Laurent Lacroix** avec le travail préparatoire de **Minh Nguyen Van**. L'objectif est de repérer tout manquement à la réglementation jusqu'au dépôt de plainte mensuel.

BRUIT AÉROPORTS



VICTOIRE AU CONSEIL D'ÉTAT



BRUIT AÉROPORTS



VICTOIRE AU CONSEIL D'ÉTAT

La France ne respecte pas le règlement UE 598/2014.

Si un problème de bruit persistant existe sur un grand aéroport :

- Fixer un objectif de réduction du bruit aérien
- Lancer étude d'approche équilibrée pour décider de mesures de restriction d'exploitation : plafonnement, couvre-feu, interdiction des avions les plus bruyants ...

Action juridique nationale UFCNA avec 18 associations dont DRAPO :

- Recours gracieux le 9 mars 2021
- Recours contentieux au Conseil d'Etat le 12 juillet 2021
- **Jugement rendu le 5 avril 2022 en faveur de nos associations :**
 - la DTA (Direction du Transport Aérien – service de la DGAC) et sa sous-direction du développement durable, désignées comme « autorité compétente » par l'Etat français, ne respectent pas la règle d'indépendance.
 - La Première ministre doit désigner une nouvelle **autorité compétente indépendante** d'ici octobre.

PARTIE 1 : Poids de l'aérien dans le réchauffement climatique



- Représente 5 à 6% des émissions de CO₂ à l'échelle de la planète.
Ce pourcentage ne cesse d'augmenter pour deux raisons :
 - L'augmentation régulière du trafic aérien voulue par ce secteur est beaucoup plus importante que les progrès faits pour diminuer la consommation de carburant.
 - Le réacteur d'un avion est une structure au maximum ouverte qui ne peut être encapsulé comme un moteur de voiture ou camion par exemple.
- Le rejet de CO₂ au décollage d'un gros porteur équivalait à 100 000 kilomètres parcourus en Clio 3 et désormais 150 000 kilomètres en Clio 5 (non hybride).
- En comparant les moyens de transport de dernière génération, par kilomètre et par passager le TGV est 85 fois moins polluant (pollution et émission de CO₂) que l'avion.
- Le secteur aérien à l'échelle mondiale a pour objectif de passer par an de 4 à 10 milliards le nombre de mouvements sur 25 ans ce qui ne représente qu'une progression de 3 % par an !

Notre responsabilité dans cette progression : les compagnies et les plateformes ne font que répondre à la demande (demande provoquée avec le low-cost), 1% de la population mondiale génère 50% de rejets liés à l'aérien, 5% de la population mondiale prend l'avion plus de 2 fois par an !

Poids de l'aérien dans les nuisances sonores



- Le souci majeur du secteur aérien est de consommer moins de carburant pourtant payé détaxé, les efforts réels pour diminuer le bruit sont très limités.
- La recherche au niveau des réacteurs porte actuellement sur l'open rotor. Nos craintes sont grandes en la matière.



- Au niveau des procédures une amélioration est possible sur l'impact sonore : sera traité en seconde partie

PARTIE 2 : Historique de la plate-forme aéroportuaire d'Orly



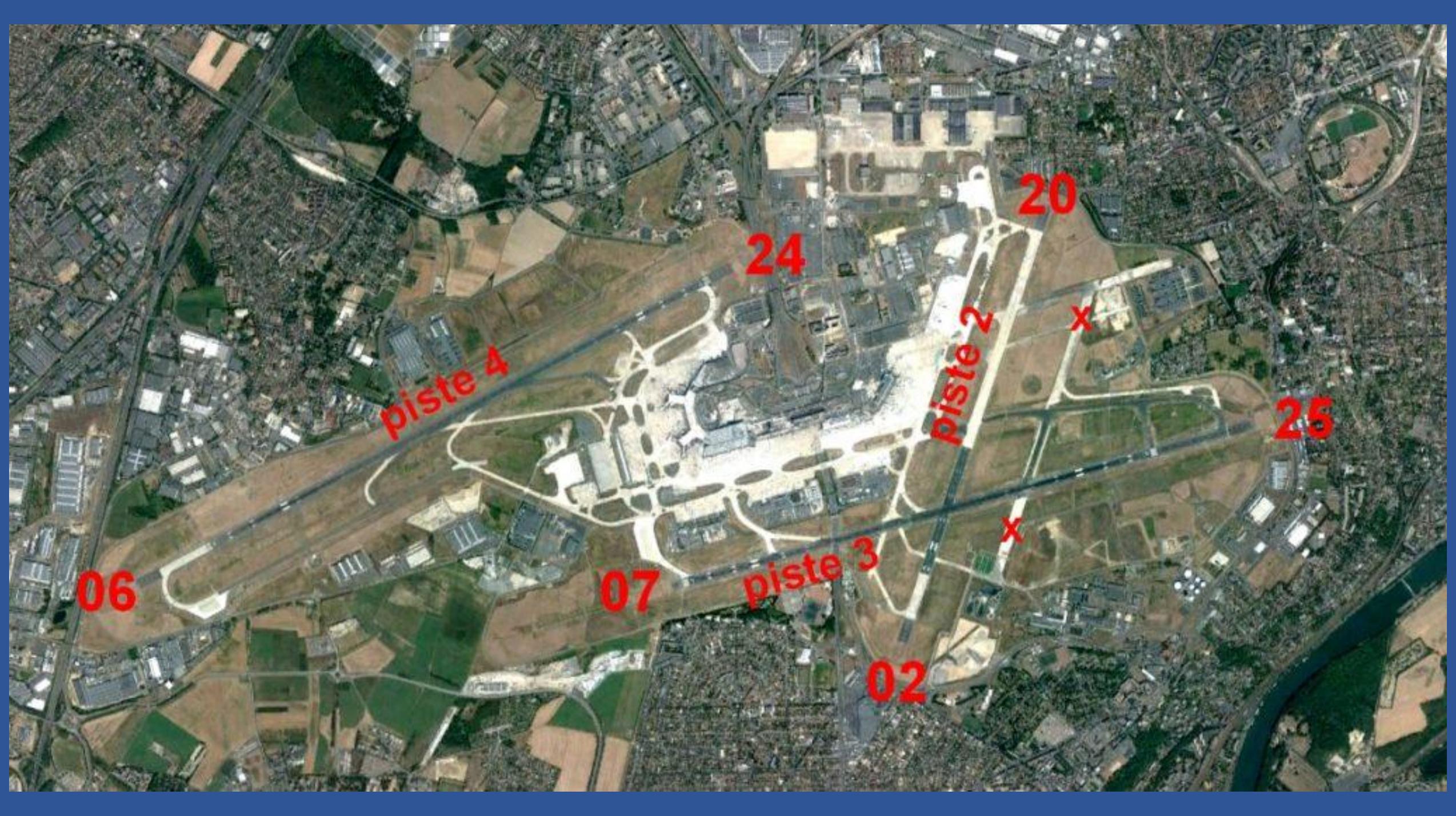
- Enclavement dans un tissu urbain préexistant (un quartier de VLR rayé de la carte pour construire les pistes) justifiant dès lors la régulation d'Orly
- Tromperie sur la rénovation certes nécessaire des terminaux d'Orly (2 alors) : les travaux camouflaient via la construction d'un pôle multimodal (jamais effectif) un agrandissement de la plate-forme pour passer à 4 terminaux !
- Passage entre 2013 et 2018 de 27 à 33 millions de passagers transportés sans le moindre emploi supplémentaire (avec objectif d'ADP d'atteindre les 40 millions de voyageurs par an)

Ce que DRAPO a obtenu

- Le rejet de la privatisation de la plate-forme d'Orly
- L'inscription dans la loi de la régulation d'Orly (plafonnement et couvre-feu)
- Une diminution très significative du nombre de manquements (action journalière)

Ce qu'il faut encore obtenir de façon générale :

- Résoudre le problème majeur de la situation sanitaire des 150 000 personnes les plus proches de la plate-forme avec bénéfice sur la totalité du territoire sud-francilien : réduction du trafic
- Améliorer les conséquences des survols dans les zones plus éloignées de la plate-forme : réduction de l'impact



piste 4

24

20

piste 2

x

25

06

07

piste 3

x

02

CONFIGURATION OUEST - DECOLLAGES

Uniquement Mouvements only

Type mouvement décollage

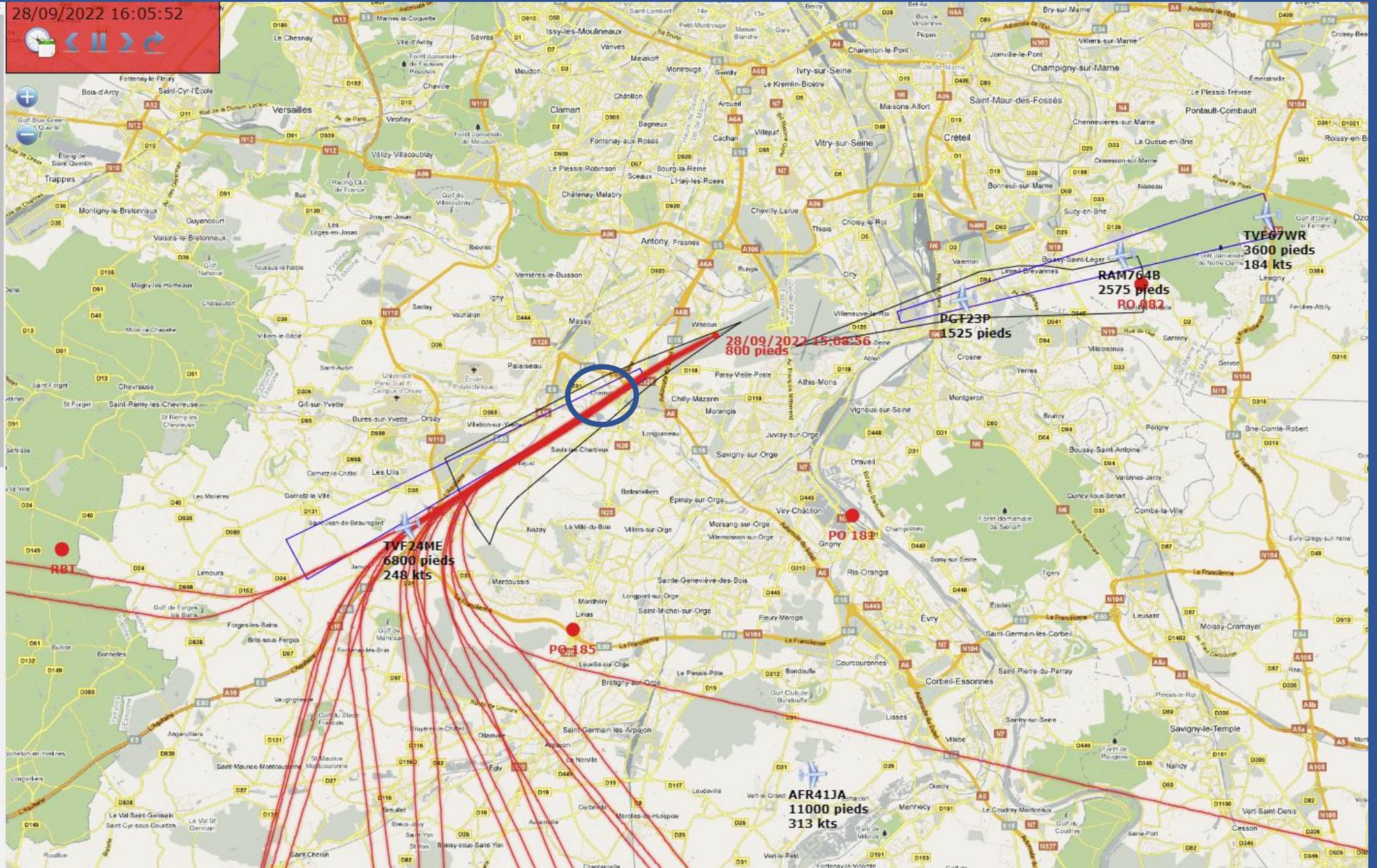
Callsign :

Sortie de VPE

Directs

Conf Est depuis

DATE	CALLSIGN	TYPE
28/09/2022	TVF24ME	DO
16:03:39 - 16:12:31		
28/09/2022	TVF92EJ	DO
15:56:07 - 16:03:00		
28/09/2022	TVF41MA	DO
15:54:50 - 16:03:21		
28/09/2022	TVF54VU	DO
15:48:23 - 15:56:42		
28/09/2022	EJU897G	DO
15:38:43 - 15:47:43		
28/09/2022	AFR83TX	DO
15:35:04 - 15:43:04		
28/09/2022	TVF52TU	DO
15:33:47 - 15:39:57		
28/09/2022	RAM4861	DO
15:32:27 - 15:38:27		
28/09/2022	AFR78NH	DO
15:31:06 - 15:38:27		
28/09/2022	TVF7016	DO
15:28:53 - 15:34:49		
28/09/2022	TAP439X	DO
15:27:35 - 15:36:57		
28/09/2022	TVF76VV	DO
15:26:32 - 15:35:22		
28/09/2022	EJU739T	DO
15:24:43 - 15:35:23		
28/09/2022	CRL900	DO
15:22:02 - 15:35:17		
28/09/2022	VLG8AB	DO
15:19:55 - 15:28:27		
28/09/2022	AFR92FR	DO
15:18:28 - 15:25:43		
28/09/2022	TVF30CG	DO
15:16:41 - 15:22:43		
28/09/2022	TVF30UR	DO
15:11:35 - 15:18:05		
28/09/2022	TVF10SL	DO
15:10:20 - 15:17:05		
28/09/2022	TVF93CH	DO
15:08:55 - 15:21:59		
28/09/2022	DAH1011	DO
15:05:52 - 15:13:29		
28/09/2022	AFR76AB	DO
14:59:02 - 15:06:20		
28/09/2022	IBE34TD	DO
14:51:11 - 15:00:38		



CONFIGURATION EST - ATERRISSAGES

Uniquement Mouvements only

Type mouvement **atterrissage**

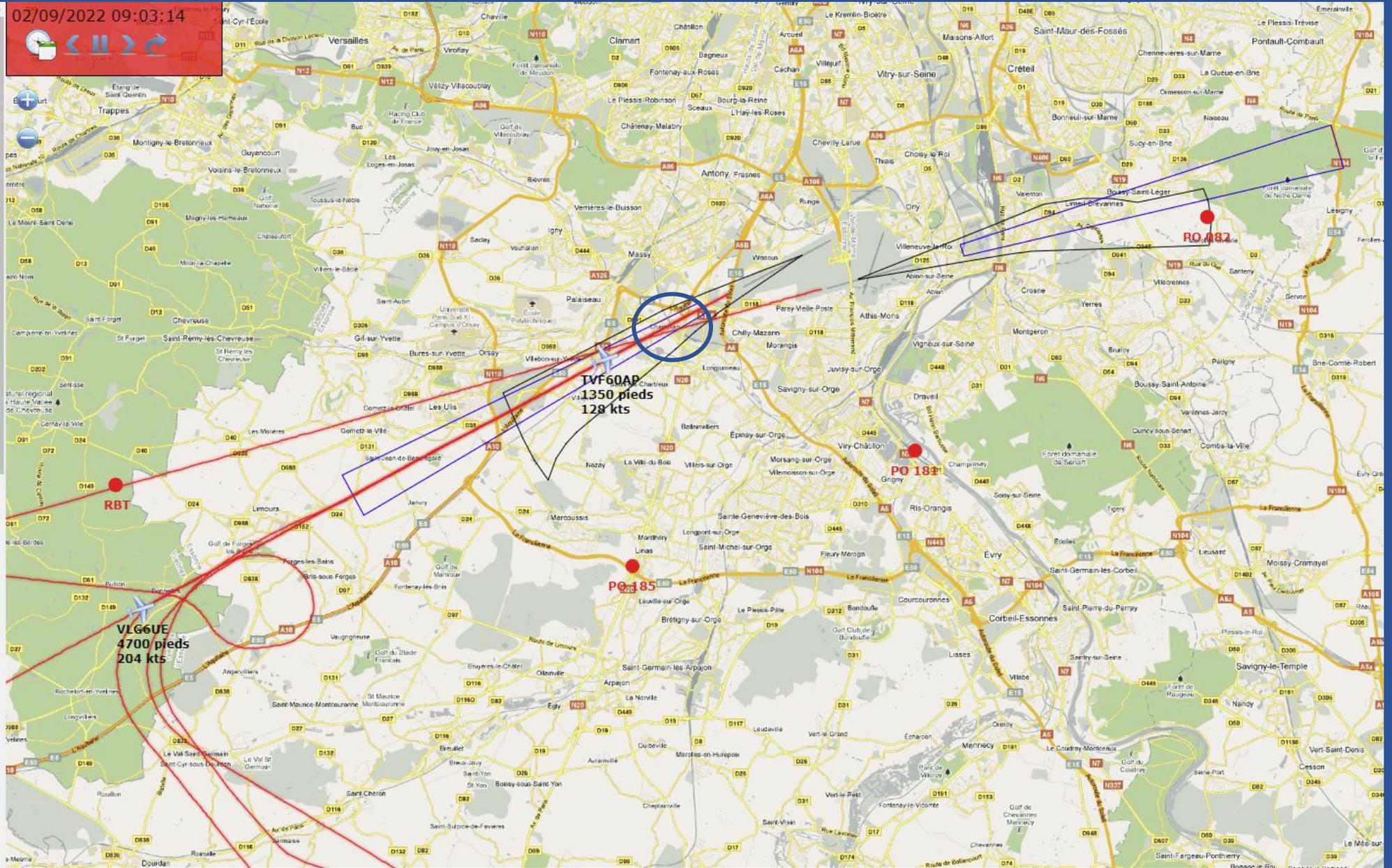
Callsign :

Sortie de VPE

Directs

Conf Ouest depuis

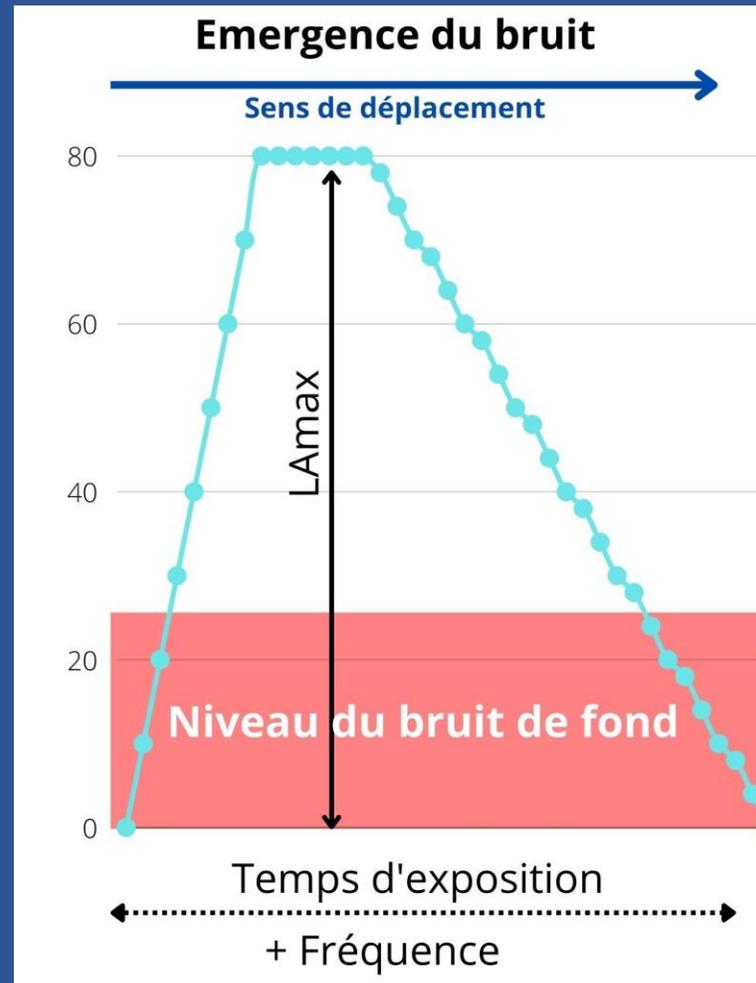
DATE	CALLSIGN	TYPE
02/09/2022 08:49:43 - 09:12:48	AEAS1XW	AE
02/09/2022 08:58:46 - 09:08:00	VLG6UE	AE
02/09/2022 08:56:22 - 09:04:32	TVF60AP	AE
02/09/2022 08:32:31 - 09:01:12	CRL985	AE
02/09/2022 08:31:40 - 08:58:40	CCM770C	AE
02/09/2022 08:21:24 - 08:56:55	WZZ3	AE
02/09/2022 08:21:29 - 08:55:59	CCM780R	AE
02/09/2022 08:28:03 - 08:36:56	VLGSWM	AE
02/09/2022 08:14:20 - 08:30:49	TVF76SY	AE
02/09/2022 08:12:32 - 08:28:23	VLG7BL	AE
02/09/2022 08:11:44 - 08:25:42	AFR47RQ	AE
02/09/2022 08:17:15 - 08:24:01	AFR41WR	AE
02/09/2022 07:47:35 - 08:17:59	AFR45AK	AE
02/09/2022 08:07:12 - 08:14:57	AFR44SZ	AE
02/09/2022 07:58:58 - 08:09:43	TVF14SP	AE
02/09/2022 08:00:34 - 08:07:47	AIA1920	AE
02/09/2022 07:48:25 - 08:05:52	DJT101	AE
02/09/2022 07:54:04 - 08:02:35	EJU357W	AE
02/09/2022 07:37:22 - 07:47:02	FWI607	AE
02/09/2022 07:31:54 - 07:40:16	AFR21SA	AE
02/09/2022 07:23:04 - 07:37:35	FBU701	AE
02/09/2022 07:20:32 - 07:33:50	CRL773	AE
02/09/2022	EJU185F	AE



Poids de l'aérien à l'échelle locale : nuisances sonores



- Mesures du bruit
- Indicateur moyenne pondérée Vs Indicateur Évènementiel



Situation sanitaire autour de l'aéroport d'Orly



Le Bruit

- Entre 2013 et 2018, selon les cartes de bruit fournies par l'administration, doublement du nombre de personnes soumises à un bruit supérieur à 55dB
- Etude française DEBATS, Etude Bruitparif, Normes OMS
- Constat de l'**Agence de la transition écologique (Ademe)** et du **Conseil National du Bruit (CNB)** : Le cout social généré par le bruit est de 156 milliards d'euros par an dont plus de 14 milliards pour le transport aérien
- Conséquence : Les personnes survolées perdent jusqu'à 37 mois de vie en bonne santé dont 20 directement liées au bruit des avions.

L'atmosphère

- Les rejets des produits de combustion (NO et PUF étudiés par nos soins)
- Le dérèglement climatique qui se traduit par de fortes températures (survol plus bas) et une modification de l'alternance de configurations EST / OUEST (périodes plus longues)

Conséquence Bruit et Atmosphère : le ressenti d'une augmentation significative de la nuisance

Le Plan de Prévention du Bruit et de l'Environnement (PPBE) 2018-2023 – Un fiasco total !



- Un Plan de Prévention qui accuse 5 ans de retard !
- Absence de réunions avec les différents acteurs pour traiter du sujet.
- Un déni de démocratie : les 5 233 contributions déposées durant la consultation publique n'ont pas été prises en compte.
- Un PPBE 2018-2023 validé par Madame la préfète du Val-de-Marne malgré un vote largement négatif des membres de droit de la Commission Consultative de l'Environnement d'Orly nommés par le préfet de région avec un résultat de 31 voix contre et 11 voix pour.
- Depuis son adoption en Janvier 2022, aucune mise en œuvre du PPBE.
- Date et mise en œuvre de la baisse de 6dB dans la tranche horaire 22h-23h30.
- Travail sur le PPBE 2023-2028

Nos propositions pour parvenir à une amélioration significative



- Allonger le couvre-feu pour respecter les préconisations de l’OMS : 8 heures consécutives de sommeil ou du moins de repos.
- Obtenir une date d’échéance et connaître les modalités de mise en œuvre pour la réduction du bruit moyen de 6dBA dans le créneau 22h-23h30.
- Réduire le bruit à la source avec le plafonnement à 200 000 créneaux annuels au lieu de 250 000 actuellement (après application de la loi climat résilience)
- Limiter le pourcentage d’avions gros porteurs
- Faire évoluer les procédures de décollage dites de « moindre bruit »
- Travailler sur les procédures d’atterrissages
- Limiter les mouvements d’aéronefs sur la base de leur EPNdB (Effective Perceived Noise),
- Prise en compte de la santé des survolés (les études récentes démontrent un danger sanitaire croissant)
- Possibilité pour les communes survolées d’améliorer les conditions de vie de leurs administrés
- Un fonctionnement correct de la CCE d’Orly et de son comité permanent
- Renforcer le dispositif d’aide à l’insonorisation

QUESTIONS / REPONSES



Nous répondons à toutes vos questions !

MANIFESTATION A ORLY
RENDEZ-VOUS LE SAMEDI 15 OCTOBRE A 10H30

Plus d'informations sur <http://drapo.info/>