



## EDITO



Lors de notre Assemblée Générale du 4 février 2015, Patric Kruissel vous a annoncé sa décision de quitter la présidence de l'ADVOCNAR. Suite au vote du conseil d'administration, cette responsabilité m'incombe désormais, Patric assurant la vice-présidence. C'est donc dans la continuité, mais avec une nouvelle

répartition des tâches que notre équipe poursuit ses nombreuses missions afin de défendre votre santé et votre cadre de vie.

Nous saluons l'arrivée de Nicolas Voss, Josette Bunel et Pathé Ségnane venus apporter leurs compétences,

tandis qu'Alain Péri et José Jimenez quittent le conseil d'administration : nous remercions vivement ces derniers pour le travail accompli au sein de l'association durant de longues années.

La charge de travail portée par chacun reste très importante. Nous sommes toujours à la recherche de personnes motivées et énergiques pour rejoindre notre équipe opérationnelle : plus nombreux pour agir, nous serons plus efficaces. Toutes les compétences sont les bienvenues, n'hésitez pas à nous contacter. Nous espérons pouvoir compter sur votre soutien.

Françoise Brochot ■  
Présidente de l'ADVOCNAR

## CONTRAT DE RÉGULATION ÉCONOMIQUE 2016-2020 D'ADP : L'IMPOSTURE DES EMPLOIS

Les associations et les élus locaux représentants des populations survolées ont bien du mal à se faire entendre. Le résultat d'études épidémiologiques toutes concordantes vient étayer leur propos : **le bruit et la pollution du trafic aérien ont des effets sanitaires désastreux.** Suite à un rapport publié récemment, faisant état d'au moins 10 000 morts par an en Europe dus au bruit, l'Agence Européenne de l'Environnement préconise la réduction des vols de nuit. La pollution de l'air est encore plus meurtrière. Face au danger de la pollution du trafic aérien (kérosène même carburant que les moteurs diesel), la France a voté une loi permettant au préfet de restreindre le trafic aérien en cas de pic de pollution. Cette loi n'a jamais été appliquée.

**Face à ces constats, les professionnels de l'aérien n'ont qu'une réponse : nous créons des emplois :** des emplois directs, des emplois indirects, des emplois induits, des emplois catalytiques : « Un million de passagers en plus,

c'est 4 100 emplois créés, dont 1 500 directs » dit le directeur d'aéroports de Paris. Ces chiffres, émanant d'un rapport du BIPE, et repris dans le Contrat de Régulation Economique 2016-2020 d'AdP, sont magnifiés et falsifiés. **Nous avons démontré que le trafic aérien crée environ 6 fois moins d'emplois directs que le chiffre avancé par AdP** et nous avons écrit à Madame la ministre de l'Environnement pour lui demander un rapport contradictoire.

L'Etat est encore majoritaire dans le capital d'Aéroports de Paris, et il est indécent que le développement du trafic aérien se fasse au détriment de la santé des populations survolées, principalement en Ile-de-France (10 fois plus peuplée que les autres régions). Il est scandaleux qu'Aéroports de Paris base son argumentation sur des mensonges.

Patric Kruissel ■  
Vice-président de l'ADVOCNAR

# L'AVION VOLE LA NUIT, VOLE ET NUIT !



L'ADVOCNAR a une nouvelle fois lancé une bataille contre les nuisances nocturnes de l'aéroport de Roissy CdG. Nous avons pris la tête d'une démarche pour demander au préfet de région, président de la CCE (commission consultative de l'environnement), la convocation d'un débat sur les vols de nuit, comme le prévoit les statuts de la commission. Après l'échec du groupe de travail de 2003, de celui de 2011 présidé par l'ACNUSA, le préfet propose un nouveau groupe de travail, observant que la nécessité d'une réduction des nuisances fait consensus au sein de la CCE, à défaut de s'entendre sur les mesures à prendre.

Dès le lancement du processus, le débat est verrouillé, puisque le préfet annonce que les mesures à envisager se feront à « droits constants », c'est-à-dire sans possibilité de modifier la réglementation. A droits constants, pas de contraintes sur la réduction du nombre de

mouvements et pas de nouvelles restrictions d'avions bruyants. Pour les élus et les associations, ce sont pourtant les seules mesures permettant d'obtenir une réduction des nuisances nocturnes. Ils dénoncent à chaque séance de travail cet état de fait.

Le préfet a mis en place 6 groupes de travail, pour débattre d'un certain nombre de sujets (optimisation des décollages, des atterrissages, de l'utilisation des doublets de pistes, reprogrammation de certains vols, information des populations...). A 2 mois de la fin des travaux qui auront duré une année, 4 groupes sur 6 n'ont donné aucune piste d'amélioration, le groupe sur l'information des riverains n'a pas vocation à réduire les nuisances.

Le seul groupe qui pourrait nous apporter un certain allègement des atteintes sonores est celui sur les atterrissages, puisque la DGAC nous propose la mise en place de la descente continue, un gain appréciable pour les compagnies (moins de kérosène consommé), mais surtout un gain pour les populations survolées (moins de bruit et de pollution). Roissy CdG est très en retard sur ce type d'atterrissages par rapport aux autres grands aéroports dans le monde. Le problème c'est que la DGAC nous propose cette mise en place sur une tranche horaire très courte de 4h30 en cœur de nuit. 15 vols sont concernés chaque nuit, soit environ 1% du trafic de la plate-forme.

Comme nous savions dès le départ que les résultats de ces groupes de travail seraient décevants, nous avons publié à chaque séance plénière un feuilleton expliquant le point de vue des associations, et attestant que notre position de départ était bien fondée. Conscients des résultats attendus, nous avons demandé à la DGAC des études d'impact de chaque mesure proposée, études d'impact qui tardent à être fournies. Serait-ce que ces études nous donnent raison ? Quel gâchis d'énergie et d'intelligence, pour n'aboutir à rien de concret !

« Si vous voulez enterrer un problème, créez une commission » disait Clémenceau.

**Patric Kruissel** ■  
Vice-président de l'ADVOCNAR

## LES DESCENTES CONTINUES :

### C'EST POSSIBLE AUX USA, POURQUOI PAS À ROISSY CDG ?

A l'arrivée à Houston, les avions consomment moins de carburant et sont moins bruyants : au lieu d'effectuer une descente traditionnelle qui consiste à stabiliser l'avion entre différents paliers, les pilotes suivent depuis quelques mois une trajectoire régulière jusqu'au sol, utilisant les moteurs de l'avion pratiquement au ralenti. Habituellement, à l'approche d'un aéroport, les avions

descendent par paliers d'altitude, ce qui est le cas à Charles de Gaulle, augmentant le régime des moteurs entre chaque palier pour stabiliser l'aéronef. Ce procédé permet aux pilotes de mieux contrôler les descentes et aux contrôleurs aériens de suivre la position de tous les avions et de maintenir ainsi un espace entre chaque. C'est un moyen sûr mais peu efficace pour faire atterrir un grand nombre d'avions.

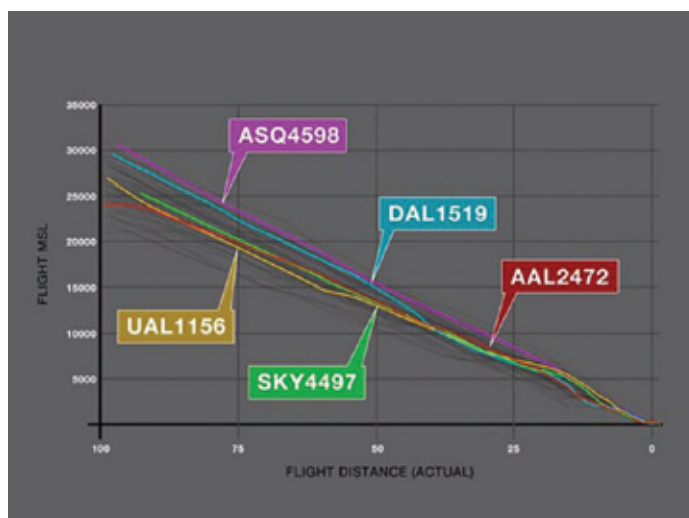
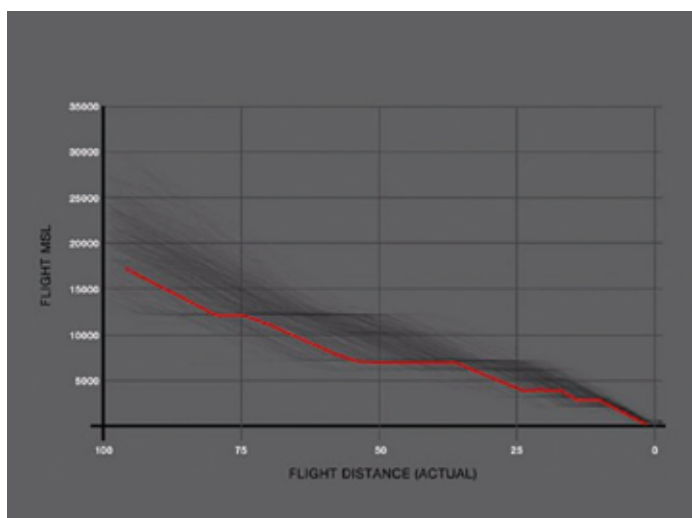


Tableau comparatif entre une descente classique « par paliers » (à gauche) et une descente de « profil optimisé »

#### De nouveaux outils pour de meilleures routes

Le remaniement complet à Houston, évalué à 8 millions de dollars, a créé des itinéraires de départ et de vols plus efficaces également par mauvais temps. A eux deux, les aéroports Hobby et Bush gèrent plus de 750 000 décollages et atterrissages par an, ainsi ces changements réduiront les distances parcourues d'environ 650 000 nautiques (1 200 000 kms) par an et permettront d'économiser 3 millions de gallons de carburant (11,4 millions de litres). Dans un secteur où les marges bénéficiaires sont faibles, c'est un gain très important. Les compagnies aériennes en verront rapidement les bénéfices.

Les grands bénéficiaires seront également les riverains... moins pollués et moins atteints par le bruit des atterrissages. L'exemple de Houston montre que cette procédure pourrait être appliquée dans de grands aéroports européens comme Charles de Gaulle avec de multiples avantages pour tous. Reste à trouver la volonté pour bousculer les habitudes acquises, à adapter les pratiques pour améliorer notre santé, notre économie et notre environnement : une des nombreuses mesures efficaces, applicables rapidement et que l'Advocnar demande depuis fort longtemps... Alors, faisons un effort pour le bénéfice de tous !

Catherine Bouvier ■

D'après l'article d'Alex Davis

# RÉDUCTION DU SIFFLEMENT DES AIRBUS A320 : AIR FRANCE SE MOBILISE



Dans notre édito de septembre 2013, nous vous annonçons que l'origine du bruit avait été identifiée et que la solution technique « Air Flow Deflector » permet de diminuer jusqu'à 11 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.

Mais qu'en est-il aujourd'hui de la réalisation des rétrofits sur la flotte de 116 appareils de la famille A320 d'Air France ?

La compagnie française a sorti un communiqué en janvier annonçant la modification sur le 1er avion de sa

flotte et qui rappelle son engagement à modifier tous ses avions de la famille Airbus A320 (A318, A319 et A321) d'ici à la fin 2015.

L'ADVOCNAR a écrit au PDG d'Air France KLM pour faire part de son inquiétude et de l'enjeu que représente cette modification en termes de réduction de bruit pour la qualité du bien-être des riverains.

La réponse d'Air France en date du 13 avril nous apprend que le programme a pris du retard suite à une livraison retardée de plusieurs mois des premiers kits « Air Flow Deflector » mis à disposition par Airbus, et à la nécessité d'immobiliser les avions plus longtemps que prévu pour effectuer la modification.

Début avril, 21 avions étaient déjà équipés et 65 le seront d'ici fin 2015. Air France renouvelle son engagement de mener à bien la modification de tous ses appareils à ce rythme. Il est raisonnable d'estimer l'aboutissement de ces opérations à la fin du 1er semestre 2016.

L'ADVOCNAR précise aussi que cette modification est apportée en série aux avions en production depuis cette année. Après la compagnie majeure à Roissy CdG, nous allons demander aux autres compagnies de s'engager dans cette voie, notamment EasyJet.

Pathé Ségnane ■

## AIDE À L'INSONORISATION : NOUVELLE DONNE

Le gouvernement, sous la pression des compagnies aériennes, a diminué la TNSA (Taxe sur les nuisances Sonores Aériennes) en mars 2013 et plafonné le Fonds d'Aide à l'Insonorisation dans la loi de finances 2014 à un niveau très inférieur aux besoins prévisibles en matière d'isolation phonique. En effet, le PGS du Bourget mis en place fin 2011, les PGS d'Orly et de Roissy élargis fin 2013 et le remboursement à 100% prolongé ont provoqué un afflux de demandes des riverains. Cette pénurie des ressources sciemment organisée a conduit au blocage de plusieurs milliers de dossiers de demande d'aide à l'insonorisation depuis décembre 2013.

Avec plusieurs députés particulièrement investis, l'ADVOCNAR a dénoncé cette situation intolérable. Les

différentes actions menées ont conduit le gouvernement à revoir à la hausse la TNSA en Ile-de-France, ce qui est une bonne chose, mais au détriment des riverains de province, tout en abaissant le plafonnement du budget national de 49 millions d'euros (2014) à 48 millions d'euros (2015). A ce rythme, il faudra au moins 15 ans pour insonoriser les 60 000 logements éligibles autour des trois aéroports d'Ile-de-France !

Par ailleurs les travaux ne seront plus remboursés à 100% du montant plafond, c'est un retour en arrière inadmissible, pénalisant les foyers les plus modestes et remettant en cause le principe pollueur-payeur.

Pour donner l'illusion de gérer la pénurie, de nouvelles règles de priorité pour le traitement des dossiers ont



été établies lors des CCAR (Commissions Consultatives d'Aide aux Riverains) de mars :

les locaux à caractère sanitaire ou social et les bâtiments d'enseignement seront traités en priorité. Le budget restant sera consacré pour un tiers aux dossiers « grands comptes » (copropriétés, logements sociaux), un autre tiers aux logements les plus exposés au bruit (indice Lden supérieur à 60) et le dernier tiers aux dossiers présentés selon la date d'antériorité, tout type de logement et zone d'exposition au bruit. Cette dernière catégorie regroupe la majorité des dossiers !

Ces règles de priorité sont contestables, particulièrement en ce qui concerne l'ensemble des dossiers déposés

avant mars 2015, qui devraient être traités selon les anciennes règles (en fonction de la date de dépôt de la demande initiale), et parce qu'elles ne résolvent en rien le problème.

L'ADVOCNAR ne manquera pas de poursuivre son action avec les élus de bonne volonté. Nous rappelons que la TNSA rapportée au coût du billet d'avion représente entre 0,5 et 1 euro par passager, cette somme ne peut en aucun cas dissuader un voyageur d'entreprendre son voyage, et n'a donc aucun impact sur le niveau de trafic quoiqu'en disent les compagnies assujetties.

Françoise Brochot ■

## PPBE\* DE ROISSY CDG : L'ADVOCNAR DÉNONCE UN PLAN D'ACTION INEFFICACE

La Directive européenne 2002/49/CE prévoit l'élaboration de plans de prévention et de réduction des nuisances du trafic aérien autour des aéroports de plus de 50 000 mouvements.

La cartographie stratégique du bruit aérien basée sur l'indice de bruit européen Lden 55, première étape de l'application de la Directive, a révélé que **Roissy CDG est, avec Heathrow, l'un des deux points noirs du bruit aérien en Europe, de par le nombre de mouvements d'avions et la population impactée par ce bruit.** C'est une confirmation de l'impact sanitaire de cet aéroport pour lequel l'Europe attend donc des mesures particulières.

**Et pourtant, le projet de PPBE de Roissy CDG est bien loin d'être à la hauteur des enjeux !**

La DGAC, chargée pour l'Etat français d'élaborer le projet, renouvelle les erreurs commises dans la rédaction du PPBE de la plate-forme d'Orly, qui a été rejeté par la Commission Européenne.

**Le plan d'action à 5 ans, qui devrait proposer une réduction des nuisances est en réalité inexistant :** la plupart des mesures proposées sont, soit hors sujet, soit relèvent des actions des 10 ans passés, soit sont incompatibles avec l'esprit de la Directive. Habilement, la DGAC évite toute nouvelle mesure contraignante sur la plate-

forme de Roissy ... Comme si rien ne devait venir obérer le développement du trafic aérien. Pourtant, l'application de la Directive en droit français se veut contraignante et pose des attentes de résultats à court terme.

**L'ADVOCNAR**, dans le cadre de la consultation du public qui s'est tenue jusqu'au 17 avril, **a fait des propositions conformes à la Directive, et réalistes**, car mises en place sur d'autres plates-formes ailleurs en France, en Europe ou sur d'autres continents :

- Réduire les vols de nuit de 22h à 6h
- Proposer le rachat des logements les plus exposés.
- Plafonner le nombre de mouvements
- Eliminer les avions les plus bruyants
- Eviter les zones très urbanisées

L'association demande aux pouvoirs publics d'en analyser la pertinence afin de gérer la priorité des actions à mettre en place pour les 5 ans à venir dans le cadre de ce PPBE, qui devra prouver son efficacité à terme par le biais d'une nouvelle cartographie du bruit : si le plan est efficace, la zone délimitée par l'indice Lden 55 devra diminuer.

Françoise Brochot / Patric Krussel ■

\* PPBE = Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

# PEB DE L'AÉROPORT DU BOURGET

## EN COURS D'ÉLABORATION

Le plan d'exposition au bruit (PEB) est un document d'urbanisme qui vise à éviter que de nouvelles populations ne soient exposées aux nuisances sonores générées par l'activité d'un aéroport. L'élaboration du PEB de Paris-le-Bourget a été rendue possible par 2 faits nouveaux intervenus en 2010 et 2011 : la création de la commission consultative de l'environnement (CCE) dont la première réunion a eu lieu le 9 décembre 2010 et l'adoption d'un plan de gêne sonore (PGS) le 28 décembre 2011 qui fait apparaître une intersection avec le PEB de Paris-Charles de Gaulle.

Un PEB est découpé en 4 zones : 3 zones A, B et C dans lesquelles différentes restrictions à l'urbanisation s'appliquent et une zone D qui prévoit une obligation d'information et des normes d'isolation acoustique applicables aux constructions neuves.

Le nombre total de logements inclus dans les limites des zones A à D du projet est estimé à 44 088 pour 114 019 habitants :

- 32 852 logements et 84 459 habitants en Seine-Saint-Denis,
- 4 194 logements et 11 785 habitants en Val-d'Oise,
- 7 024 logements et 17 728 habitants dans les Hauts-de-Seine,
- 18 logements et 47 habitants en Seine-et-Marne.

L'avant projet de PEB avait été soumis à l'avis de la CCE le 7 juin 2011 qui s'était prononcée pour l'indice Lden 62 comme limite extérieure de la zone B et pour l'indice Lden 55 comme limite extérieure de la zone C. Mais le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie a modifié par la suite cette dernière limite en remplaçant l'indice Lden 55 par l'indice Lden 57, ce qui revient à réduire la zone C et à favoriser l'urbanisation pour y réaliser les projets d'aménagement préalablement engagés dans le cadre du Grand Paris.

Le projet de PEB comprend en annexe le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE), tel que prévu par l'application en droit français de la directive 2002/49/CE du parlement européen. Un plan d'action sur 5 ans de prévention et de réduction des nuisances devrait y figurer, ce qui n'est pas le cas. Bien au contraire, des hypothèses de croissance élevées du nombre des mouvements ont été retenues (72 000 pour 2022 et 90 000 pour 2032), contre 55 000 en 2013.

Pour ces raisons, lors de la CCE du 14 janvier 2015, l'ADVOCNAR a émis un avis défavorable à ce projet qui cependant a été adopté. La procédure comporte encore d'autres étapes : l'avis de l'ACNUSA, une enquête publique et enfin l'accord express du ministre.

Louis Gaulet / Joël Ravenel ■

## CONFÉRENCE PARIS CLIMAT 2015 « COP 21 »

La Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques de 2015 (COP21/CMP11), aussi appelée « Paris 2015 » aura lieu du 30 novembre au 11 décembre 2015 à l'aéroport de Paris-Le Bourget !

Ce rendez-vous est crucial car il doit aboutir à un nouvel accord international sur le climat applicable à tous les pays, pour maintenir le réchauffement mondial en-deçà de 2°C. C'est la conférence de la dernière chance... La France, pays-hôte, va y jouer un rôle de premier ordre sur le plan international pour « rapprocher les points de vue et faciliter la recherche d'un consensus » des Nations unies, et également au sein de l'Union européenne.

C'est l'une des plus grandes conférences internationales sur le climat jamais organisée pour contenir un dérèglement

climatique qui menace nos sociétés et nos économies et trouver un accord international pour une transition vers des économies « résilientes et sobres en carbone ».

Rappelons simplement que pour transporter 2 800 personnalités à la manifestation du 11 janvier dernier à Paris, il a fallu 1700 vols ! Espérons que la « sobriété en carbone » sera cette fois autre chose qu'un slogan !

La COP21 se veut une opportunité de créations d'emplois et de richesses, d'invention de nouveaux modes de production et de consommation, dans l'écrin de l'aéroport du Bourget. Un espace dédié pourra notamment y mettre en valeur les solutions que la société civile propose pour « accueillir un public sensibilisé aux questions liées aux dérèglements climatiques ».

Conférences, expositions culturelles, événements parallèles... Des informations concernant les possibilités seront bientôt disponibles...nous devons nous saisir de cette occasion !

Avec les associations de la Convergence Associative, l'ADVOCNAR a le projet d'informer le public de l'impact du transport aérien sur le réchauffement climatique et des solutions que nous préconisons depuis longtemps : par exemple, la remise en question de la scandaleuse non-taxation sur les vols internationaux qui permettrait de débloquer un fonds de plusieurs M€, ou encore le relèvement de la TVA sur les lignes intérieures et

l'aviation d'affaires. Les vols en jet privé bénéficient en effet d'une TVA à taux réduit, comme les produits de première nécessité ! Commençons par demander à tous les citoyens exemplaires qui volent en jet et vont utiliser l'aéroport du Bourget pour la COP21 de consentir à l'impôt de manière équitable !

Nous nous joindrons aux manifestations qui seront prévues. Notez dès aujourd'hui les dates du 30 novembre au 11 décembre, la mobilisation sera un facteur majeur !

Catherine Bouvier ■

## **BRUITPARIF A RÉUSSI EN 10 ANS**

### **À FAIRE ENTENDRE L'IMPACT DES NUISANCES SONORES**

Bruitparif vient de fêter ses dix ans. L'association est devenue une structure opérationnelle reconnue à l'échelle régionale comme nationale et européenne pour ses activités d'intérêt général d'observation, d'accompagnement des politiques publiques et d'information transparente et indépendante sur une problématique à fort enjeu environnemental et sanitaire. Le bruit gêne trois habitants de la région sur quatre et environ 20 % des Franciliens sont soumis à des nuisances sonores considérées comme excessives.

En 10 ans, Bruitparif a déployé un réseau de mesure du bruit performant avec déjà 45 stations permanentes et a innové avec un véhicule laboratoire mobile, la création des « sonopodes » pour la surveillance du bruit aérien et « Rumeur », une plateforme de diffusion des données en temps réel. L'association a multiplié les campagnes de mesure et les études autour des axes routiers, des aéroports ainsi que des lieux de vie et de loisirs.

En partenariat avec des équipes de recherche, elle contribue à des travaux sur les impacts sanitaires ou socio-économiques du bruit. Dans le cadre de la directive européenne de 2002, Bruitparif accompagne les collectivités dans leurs obligations réglementaires de publication de cartes et de plan de prévention du bruit dans l'environnement. Une cartographie régionale du bruit est réalisée en collaboration avec les pouvoirs publics. L'association a également déployé de multiples actions de sensibilisation, notamment envers les jeunes, afin de les informer sur les risques auditifs associés à l'écoute des musiques amplifiées.



Appréhender la problématique du bruit pour agir avec efficacité nécessite aussi de regarder au-delà des frontières de la région. C'est la raison pour laquelle Bruitparif s'implique à l'échelle européenne et a créé, dans le cadre du Programme LIFE de l'Union européenne, l'indice Harmonica, un nouvel indice de bruit plus proche du ressenti des personnes, une base de données collaborative sur les initiatives mises en œuvre pour préserver l'environnement sonore et le site [www.noiseineu.eu](http://www.noiseineu.eu), portail d'information sur le bruit en Europe.

Toutes ces actions novatrices, encore renforcées par sa présence au sein de la Cité régionale de l'environnement et le soutien apporté par tous ses membres, en premier lieu le conseil régional d'Île-de-France, ont élargi son impact.

Joël Ravenel ■

# PICS DE POLLUTION :

## L'ADVOCNAR RÉCLAME LA RÉDUCTION DU TRAFIC AÉRIEN, PRÉVUE PAR LA LOI

Face aux épisodes de pollution récurrents en Ile-de-France, l'ADVOCNAR a rappelé dans son communiqué du 23 mars que **la réduction du trafic aérien en cas de pic de pollution est prévue par l'article 181 de la loi Grenelle II du 12 juillet 2010, et dans l'arrêté du 26 mars 2014 relatif au déclenchement des procédures préfectorales en cas d'épisodes de pollution de l'air ambiant, mais n'a jamais été appliquée.** Faire des lois pour rassurer la population, c'est bien. Appliquer ces lois pour protéger leur santé, c'est mieux.

**Par ailleurs, la mise en place de mesures de fond s'impose avant que les seuils critiques ne soient atteints. Concernant le transport aérien, des dispositions préconisées depuis**

**longtemps doivent être mises en œuvre :**

- Plafonnement du trafic aérien en Ile-de-France
- Trajectoires épargnant les zones densément peuplées
- Incitations efficaces conduisant au renouvellement accéléré des flottes

L'an dernier, nous avons réussi à faire passer notre message : « **le transport aérien contribue de façon non négligeable aux pics de pollution en Ile-de-France.** » Cette fois-ci, la presse a relayé largement l'idée que le trafic aérien pourrait être restreint au même titre que le trafic routier.

Françoise Brochot ■

23.03.2015  
L'Express avec AFP

### POLLUTION : À QUAND LA CIRCULATION ALTERNÉE POUR LES AVIONS?

Selon Airparif, les émissions d'oxyde d'azote des aéroports parisiens sont trois fois plus élevées que celles du périphérique. Faut-il appliquer aux avions la circulation alternée imposée aux voitures?

23.03.2015

France 3 Paris IDF AFP

### POLLUTION : LES RIVERAINS DE ROISSY DEMANDENT DE RÉDUIRE AUSSI LE TRAFIC AÉRIEN

L'Advocnar, l'association qui regroupe ces riverains, demande dans un communiqué "la réduction du trafic aérien en cas de pic de pollution", une mesure qui n'a jamais été mise en œuvre.

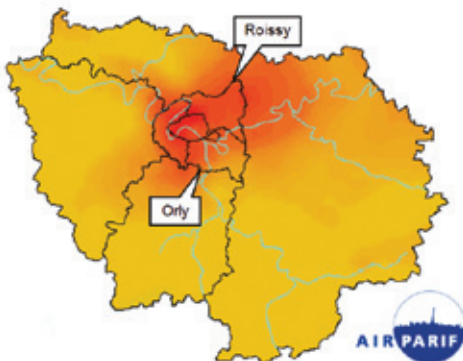
23.03.2015

Vonews

### POLLUTION DE L'AIR : L'ADVOCNAR RÉCLAME LA RÉDUCTION DU TRAFIC AÉRIEN

Alors qu'un nouvel épisode de pollution de l'air aux particules fines touche depuis plusieurs jours l'Ile-de-France, les pouvoirs publics ont décidé d'activer la circulation alternée dans plusieurs communes. Insuffisant pour l'Advocnar, qui réclame une nouvelle fois la réduction du trafic aérien.

Mardi 17 mars 2015



02.04.2015

Actu 95

### POLLUTION : ET LE TRAFIC AÉRIEN? ON ALTERNE AUSSI?

Mercredi 18 mars, Paris était la ville la plus polluée au monde, devant Shanghai ! Les mesures ne se sont une nouvelle fois limitées qu'aux automobilistes, une hérésie selon l'Advocnar. Insuffisant pour l'association luttant contre les nuisances aériennes, qui réclame une nouvelle fois la réduction du trafic aérien.