



BULLETIN SPÉCIAL RENTRÉE

CRASH DE ROISSY: *des nuisances croissantes.....à l'insécurité*

Oui, une nouvelle **catastrophe aérienne** s'est produite le 25 juillet dernier sur le secteur de Roissy et le pire est certainement à venir ! Non, la fatalité ça n'existe pas, contrairement à ce que pourrait penser Jean Claude GAYSSOT notre Ministre des Transports.

L'ADVOCNAR a une première pensée pour les **113 victimes**. Mais si les agglomérations ont pu être évitées, qu'en sera-t-il la prochaine fois ? Une prochaine fois qui, selon les lois statistiques, risque de se reproduire de plus en plus fréquemment, et en pleine ville !

L'ADVOCNAR avait déjà à maintes reprises prévenu les **populations riveraines** des dangers qui les menaçaient, mais a toujours obtenu une mobilisation en dessous de ses espérances ! En effet tant qu'un avion ne tombe pas sur leur propre habitation, la plupart des riverains ne se sentent pas concernés; d'autres évoquent l'éternel combat du pot de terre contre le pot de fer pour justifier leur absence d'engagement. Le 20 mai dernier, malgré la mobilisation de l'ensemble des associations de riverains et de certains élus, la manifestation générale n'avait pu rassembler que 6000 personnes. Les riverains doivent prendre leurs responsabilités et se conduire en citoyens et chefs de famille responsables.

En regard de cette catastrophe, l'ADVOCNAR dénonce le fait que le **Ministre des Transports JC GAYSSOT n'ait jamais daigné répondre aux questions des associations de riverains relatives aux risques de catastrophes aériennes.**

L'ADVOCNAR dénonce également les atermoiements des pouvoirs publics en ce qui concerne les décisions à prendre pour garantir la **sécurité des populations civiles**: sécurité qui ne peut être assurée que par la **décision d'implantation d'un nouvel aéroport en dehors des zones urbanisées** et par l'arrêt immédiat des travaux d'extension en cours à Roissy-CDG.

Le gigantisme de Roissy-CDG doit être remis en question. Déjà avec 300 000 mouvements/an les conditions de sécurité n'étaient pas réunies; aujourd'hui avec 500 000 mouvements/an, le risque est majoré de 66%. **Plus le trafic augmente, et plus le risque de crashes augmente**; une règle élémentaire connue en statistiques !

C'est pour cela que l'ADVOCNAR exige maintenant:

- l'arrêt immédiat des travaux concernant la construction de la 4^{ème} piste qui permettra à elle seule d'ajouter 200 000 mouvements/an au trafic actuel,
- la limitation du nombre de mouvements avec retour au seuil de 395 000,

- la décision immédiate de la construction du 3^{ème} aéroport à plus de 100 km de Paris, et dont la mise en service est possible dans les cinq ans à venir,
- l'instauration d'un couvre-feu nocturne de 23 heures à 6 heures,
- et d'être, après deux requêtes rejetées, enfin reçue par le Premier Ministre pour lui exposer les arguments et revendications des riverains et lui apporter un éclairage différent de celui qui lui est habituellement porté par son gouvernement.

Nous orientons maintenant notre travail vers des actions de portée nationale et internationale pour obtenir une amélioration des réglementations existantes portant sur les trajectoires, les vols de nuit, les sanctions pour non respect des procédures ; nous prenons aussi des contacts avec certaines associations étrangères pour étudier les possibilités d'actions sur le plan européen.

Nous avons plus que jamais besoin du soutien des riverains pour mener à bien toutes ces missions, et espérons que vous nous apporterez massivement votre aide.

ADVOCNAR: Association de Défense Contre les Nuisances Aériennes

Création : Association apolitique régie par la loi de 1901, inscrite en préfecture en 1986 sous le n°2862/M et agréée par arrêté préfectoral n° 98 – 396 au titre de la protection de l'environnement dans le cadre de la région l'Ile de France.

Objet :

L'association a pour but d'assurer la défense des intérêts des habitants de la région Paris/Ile de France et des départements voisins exposés, ou qui le seront, aux nuisances résultant des activités générées par les plates-formes aéroportuaires, les aéroports et les aérodromes.

L'association a vocation à protéger et à défendre ces mêmes habitants contre toute activité portant atteinte à leur environnement, leur tranquillité, leur sécurité et leur santé.

Conseil d'Administration au 3 janvier 2 000 :

Claude Carpentier	Président
Alain Trémoulet	Vice-président
Simone Nérome	Secrétaire (1)
Jacques Ducelier	Secrétaire adjoint
Christian Lelong	Trésorier
Georges Savage	Responsable technique (2)
Didier Parly	Responsable informatique
Jean Christophe Blanchin	Responsable juridique
Pierre Feuillastre	Responsable des antennes
Dolorès Hueber	Assistante antennes
Claude Lavergne	Assistant antennes

(1) Vice-présidente du Comité Santé Nuisances Aériennes (CSNA) .

(2) *Président d'honneur* (Président fondateur qui dirigea l'ADVOCNAR de 1986 à 1996) .

L'ADVOCNAR S'ADRESSE A VOUS

Comme nous, vous êtes exaspérés par les nuisances aériennes causées par la plate-forme aéroportuaire de Roissy/Le Bourget qui vient de se doter d'une 3^{ème} piste, et bientôt d'une 4^{ème}.

Ainsi en 2001, **Roissy sera le plus important aéroport européen**. Nous sommes très inquiets. Le trafic s'accroît régulièrement et dépassera certainement les 650 000 mouvements en 2004, ce qui correspondra alors aux 55 millions de passagers annoncés : un accroissement de 50 % des mouvements par rapport à 1997.

Les mesures prises par le ministre J.C. GAYSSOT ne sont que de simples "mesurettes", **les principales revendications des associations, c'est à dire les vôtres, n'ont pas à ce jour été prises en compte par la charte de maîtrise des nuisances sonores, à savoir :**

- *la mise en service d'un 3^{ème} aéroport situé à plus de 100 km de Paris avant 2005,*
- *la limitation du nombre de mouvements annuels à celui de 1996,*
- *l'établissement d'un couvre-feu pour les vols de nuits de 23h à 6h.*

De ce fait l'ADVOCNAR, qui avait accepté de jouer le jeu en participant à la trentaine de réunions de travail d'une journée chacune, de janvier à août 1998, a délibérément refusé de signer cette charte qui n'est en réalité que la conséquence d'une **pseudo concertation**.

Vous constatez ainsi à votre insu que le mot "concertation" n'a plus aucune signification pour les victimes du "tout Roissy", et d'autant plus maintenant, depuis le crash du Concorde à Gonesse.

Nous comprenons aussi pourquoi notre Ministre des Transports avait le sourire dominateur le 5 novembre 1998 lors de la visite de chantier de la 3^{ème} piste, satisfait d'être passé outre les revendications des riverains, et de gagner ainsi un potentiel d'environ *200 000 mouvements annuels supplémentaires* !

Quant à notre Ministre de l'Environnement, **Madame VOYNET**, elle a été **complètement absente des débats** concernant le dossier de Roissy. Il a été plus facile par contre pour elle, de défendre la cause du gibier d'eau !

Le 25 Juillet dernier avec le crash du Concorde à Gonesse, nous avons pu vérifier que les catastrophes aériennes sont malheureusement statistiquement prévisibles. Ce facteur important n'a pas encore été intégré d'une façon rigoureuse dans la réflexion générale ministérielle. D'après une étude réalisée par Charles Higgins, responsable de la sécurité chez Boeing, si le trafic continue de progresser à son rythme actuel, et si des mesures efficaces ne sont pas prises en terme de sécurité aérienne, **nous serons exposés en 2006 à un crash par semaine en moyenne dans le monde.**

Nous en avons assez d'être toujours sacrifiés ! L'ADVOCNAR qui regroupe aujourd'hui plus de 1500 adhérents dont une soixantaine d'associations franciliennes, a besoin de votre aide tant sur le plan logistique que financier. En adhérant à l'ADVOCNAR vous nous encouragez d'une part, à poursuivre nos efforts, et d'autre part vous nous donnez les moyens de vous informer.

RAPPEL HISTORIQUE DES FAITS

La décision d'implantation de l'aéroport Charles de Gaulle sur le site de Roissy intervient au début des années 1960.

Les études préliminaires ne font état que du site lui-même, " zone de culture sans habitations ".

Pourtant, à 5 km vers l'Ouest commence la zone urbanisée du Val d'Oise, avec déjà près d'un million d'habitants ; à 7 km, la ville nouvelle de Sarcelles est déjà implantée. Eu égard à l'orientation prévue des pistes, les élus du département émettent aussitôt un avis défavorable en attirant l'attention sur les risques de nuisances pour les habitants de ce département.

Le gouvernement de l'époque passe outre à cet avis et entérine l'APPM (avant projet de plan de masse). Cet APPM est déjà entaché des erreurs qui sont à l'origine des problèmes actuels : il aurait suffi de placer l'aéroport un peu plus au Nord, ou de changer de quelques degrés l'orientation des pistes pour faire passer le trafic au-dessus des plaines, zones exclusivement agricoles.

L'aéroport Roissy/Le Bourget génère maintenant de multiples nuisances sonores, des pollutions atmosphériques et des gênes induites diverses.

La déréglementation aérienne.

Le principe instauré de libre concurrence a ouvert à toutes les compagnies aériennes l'accès à l'espace aérien. Elles sont en train de multiplier les liaisons commerciales au mépris de l'économie et de l'environnement.

Cette déréglementation entraîne inéluctablement certains effets :

- la baisse de l'emport qui pousse les compagnies aériennes à utiliser de plus en plus d'avions de faible capacité, ce qui accroît encore plus le trafic,
- la saturation des aéroports, de l'espace aérien et de la logistique au sol,
- les défauts de maintenance plus fréquents (ex : crash Valujet en 1996).

Selon la FAA (DGAC américaine) sur 20 000 sociétés connues qui commercialisent des pièces de rechange pour l'aéronautique, au plus 5 000 seraient d'origine connue. Il y a donc sur le marché des pièces détachées contrefaites, d'origine et de qualité suspectes.

Les aéroports sont obligés d'accepter à l'atterrissage tous les avions quelles que soient les garanties qu'ils peuvent apporter en terme de maintenance.

On constatera de plus en plus de défaillances techniques sur les avions avec la concurrence sauvage entre compagnies.

- Les erreurs de pilotage sont la cause de près de 70% des crashes. Les nouvelles petites compagnies étrangères, ou celles en difficulté, ont la tentation d'embaucher des pilotes moins expérimentés.

Les " mesurette " de monsieur Jean Claude GAYSSOT:

Le 23 septembre 1997, passant outre à l'opposition massive des riverains et succombant aux lobbies

aéronautiques, Monsieur J.C. GAYSSOT, Ministre des Transports, a pris la grave décision de construire 2 pistes supplémentaires à Roissy.

Cette décision fut accompagnée d'une série de déclarations d'intentions visant à limiter les nuisances générées par l'actuel et le futur trafic de la plate-forme ; les mesures résumées ci-après, plus ou moins efficaces, ont fait l'objet d'un engagement écrit du Ministre.

Préambule

- limitation de l'aéroport à 4 pistes en tout, dont deux plus courtes réservées aux atterrissages,
- réouverture du débat sur les futures possibilités d'accueil du trafic passagers et fret autres que le site de Roissy, dans le cadre de la modification de la loi d'orientation de l'aménagement du territoire,
- limitation de la capacité de Roissy à 55 millions de passagers (refus de plafonner le nombre de mouvements annuels!).

Lutte contre les nuisances sonores

(A noter qu'il n'est pas fait mention des autres nuisances: pollutions et risques divers)

- essais de moteurs interdits entre 22h et 6h,
- procédures particulières de décollage de nuit pour les avions du chapitre 3 les plus bruyants (ceux, dits "hushkités", munis d'atténuateurs de bruit), puis leur interdiction de nuit à partir de l'an 2000,
- interdiction des mouvements de nuit au Bourget, de 23h30 à 6h, pour les avions à réaction ou à hélices de plus de 9 tonnes, non classés chapitre 3,
- a/c du 01.01.1998, une procédure administrative de sanctions et d'amendes complète la procédure pénale,
- part plus active de la France dans la recherche d'amélioration des performances acoustiques des avions et d'une nouvelle classification internationale plus restrictive,
- élaboration d'un contrat de qualité de l'environnement sonore : plafonnement du bruit à son niveau actuel, de jour et de nuit, mis en place de règles d'exploitation,
- élargissement du Plan de Gène Sonore et poursuite des études sur la définition de l'unité de mesure la mieux adaptée,
- nouveau PEB
- taxe de bruit augmentée de 20 % (depuis, cette augmentation est passée de 20 à 100%),
- aide à l'insonorisation améliorée pour les ménages à faible revenu et les équipements publics.

PRINCIPALES ACTIONS de L'ADVOCNAR depuis 1995

- octobre 1995 : la 3ème manifestation de l'ADVOCNAR a rassemblé près de 4 000 riverains à Roissy.
- juin 1996 : 100 000 cartes réponses diffusées lors de l'enquête publique sur Roissy/Le Bourget. Cette opération fut couronnée de succès avec plus de 11 000 cartes retournées.

- 17 juillet 1996 : l'ADVOCNAR remet au commissaire enquêteur son exposé de l'argumentation contradictoire concernant l'aménagement des infrastructures aéroportuaires de Roissy/Le Bourget avant la clôture de l'enquête publique, faisant état de ses principales revendications,
 - arrêt de l'extension de Roissy/Le Bourget
 - création d'un 3ème aéroport avant 2006
 - limitation des vols à 300 000 mouvements/an
 - arrêt des vols de nuit.
- octobre 1996 : date importante dans les annales de l'ADVOCNAR, car 52 associations d'Ile de France signaient une motion commune contre l'extension de l'aéroport de Roissy à Goussainville.
- novembre 1996 : l'ADVOCNAR diffuse le manifeste des médecins qui pensent que leur devoir est d'informer les populations des risques encourus par un trafic aérien dense (troubles du sommeil, maladies cardio-vasculaires, dépressions, allergies respiratoires).
- décembre 1996 : l'ADVOCNAR manifeste lors d'une séance du Conseil Général du Val d'Oise, son hostilité à une motion présentée par sa majorité et acceptant l'extension de Roissy en faisant aveuglément confiance au gouvernement.
- 3 mars 1997 : l'ADVOCNAR et les associations franciliennes décident d'entreprendre une action juridique pour s'opposer à la Déclaration d'Utilité Publique.
- 12 mars 1997 : conférence de presse de l'ADVOCNAR à Paris avec les associations franciliennes. A cette date 122 associations avaient signé le manifeste commun contre l'extension de Roissy/Le Bourget.
- 10 mai 1997 : l'ADVOCNAR coordonne à Paris le rassemblement interdépartemental des 122 associations franciliennes. Cette initiative fut un véritable succès car nous étions près de 800 responsables d'associations à défilé entre l'Assemblée nationale, symbole de circonstance à la veille des législatives anticipées, et la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC). L'ADVOCNAR, principale force francilienne, reconnue maintenant comme élément fédérateur, démontre ainsi que le débat est national.
- juin 1997 : l'ADVOCNAR visite l'un des sites archéologiques répertoriés du secteur de Roissy-CDG (pas moins de 27 sites identifiés par JPGF, dont 7 sur la zone d'extension au niveau de la piste 4), en présence du Président de JPGF.
- 15 juillet 1997 : l'ADVOCNAR assiste à une table ronde présidée par le Ministre des Transports. Cette réunion est très décevante, car monsieur GAYSSOT n'a parlé que d'enjeux nationaux. Il était bien loin du discours anti extension de ses amis élus politiques, c'est-à-dire, des préoccupations et inquiétudes des riverains.
- septembre 1997 : l'ADVOCNAR adresse différents courriers aux élus pour leur demander d'intervenir afin que les schémas directeurs d'Ile de France puissent être révisés en intégrant les nouvelles contraintes aéroportuaires.
- 18 octobre 1997 : grande manifestation de l'ADVOCNAR à Paris. Près de 10000 riverains sont venus défendre leurs principales revendications, et en particulier le 3^{ème} aéroport.

- décembre 1997 : l'ADVOCNAR participe à une trentaine de réunions de travail à raison d'une journée par semaine en vue d'élaborer la charte de maîtrise des nuisances sonores. L'ADVOCNAR a refusé de signer ce document dans la mesure où elle savait qu'avec 2 pistes supplémentaires, les nuisances ne pouvaient que croître.
- décembre 1997 : l'ADVOCNAR lance la demande de dégrèvement d'impôts locaux et fonciers.
- décembre 1998 : l'ADVOCNAR lance la 2ème demande de dégrèvement d'impôts locaux et fonciers.
- janvier 1999 : l'ADVOCNAR participe aux différentes réunions au Conseil National du Bruit, à la Commission des Sanctions, à la commission consultative de l'environnement et à l'ADEME.
- 20 mars 1999 : l'ADVOCNAR entre au Conseil d'administration de l'UFCNA (Union Nationale Contre les Nuisances des Aéronefs) lors de son assemblée générale ordinaire.
- 15 juin 1999 : une délégation de l'ADVOCNAR et des associations qui nous soutiennent, s'est rendue au Luxembourg pour rencontrer les ministres européens des transports. Elle s'est jointe aux associations venues des autres pays européens pour être reçue par le Président de la Commission Européenne des Transports et lui remettre une requête.
- 3 décembre 1999 : l'ADVOCNAR soutient la création du CSNA (Collectif Santé Nuisances Aériennes) dont le Président fondateur est le Dr Enjalbert, maire de St Prix.
- 25 mars 2000 : l'ADVOCNAR obtient la vice-présidence de l'UFCNA lors de son assemblée générale annuelle.
- 20 mai 2000 : grande manifestation de portée nationale et européenne organisée par l'ADVOCNAR, l'UFCNA, l'AREC, le CSNA, une cinquantaine d'associations, et soutenue par l'APELNA et certains élus. Différentes actions ont été organisées à Roissy (avec le soutien des associations lyonnaises), Toulouse, Marseille, Metz, Mandelieu, Londres, Amsterdam, Francfort, Bruxelles,... A Roissy en particulier, ce fut un succès, l'aéroport fut paralysé pendant quelques heures pour la première fois.
- 28 juillet 2000 : participation de l'ADVOCNAR à la marche silencieuse organisée par le député-maire de Gonesse suite au crash du Concorde du 25 Juillet 2000.

L'ADVOCNAR siège également dans les instances officielles suivantes :

- Le Conseil National du Bruit.

Nous avons principalement demandé que soient consignés les recommandations et souhaits suivants :

- remise en cause du dB(A) pour l'évaluation du bruit,
- analyse des mouvements nocturnes par tranches horaires, en saisissant les mouvements dus aux passagers, à l'aéropostale et au fret, afin d'instaurer un aménagement plus judicieux de ces mouvements, et un couvre-feu de nuit,
- demande d'un audit complet du système SONATE, afin de le rendre crédible aux yeux des riverains,
- prise en compte de l'augmentation du trafic en nombre de mouvements et non en nombre de passagers,
- élargissement du PGS bien au delà des limites actuelles, en prenant en compte, non pas les valeurs absolues des niveaux de bruit, mais les valeurs des émergences par rapport au bruit ambiant,

- en cas de non respect des procédures de vol mises en place, application de sanctions autres que financières : restrictions d'accès pour la compagnie fautive, interdiction d'accès pour le pilote responsable.

- La Commission Nationale de Prévoyance des Nuisances (CNPV)

L'ADVOCNAR intervient en tant que suppléante de l'UFCNA dans les réunions organisées par le gouvernement pour l'aider à prendre les décisions qui s'imposent en cas de manquements par les compagnies aériennes et les pilotes aux règles de circulation aériennes et pour définir les amendes applicables.

- La Commission Consultative de l'Environnement (CCE)

Cette instance, chargée d'examiner l'impact du trafic autour de l'aéroport, en sommeil depuis plusieurs années, vient de se réunir à nouveau en janvier 1999. L'ADVOCNAR y siège également.

- Commission Consultative d'Aide aux Riverains (CCAR)

Groupe de travail fonctionnant au sein de la CEE, qui gère les dossiers de demandes d'aide financière à l'insonorisation déposés auprès de l'ADEME par les riverains inclus dans le PGS. L'ADVOCNAR y siège également.

OBJECTIFS de l'ADVOCNAR

1. SENSIBILISER les populations

- aux nuisances actuelles liées au trafic aérien : effets sur l'environnement, la santé publique, les risques d'accidents...
- aux évolutions prévisibles à court et moyen terme.

2. INFORMER régulièrement sur

- les actions menées dans le cadre de la lutte contre les nuisances aériennes,
- l'évolution de la réglementation et sa mise en application,
- l'état du trafic.

3. MOBILISER les populations et les élus en nous structurant efficacement au niveau des communes, afin d'organiser des actions de protestation et des rassemblements massifs susceptibles d'influer les décideurs.

4. AGIR au sein des différentes instances impliquées dans la défense de l'environnement (Conseil National du Bruit, Commissions des Sanctions CNPN, ADEME, Commission des Transports ...), et ce tant au niveau national qu'europpéen.

A PROPOS DE SÉCURITÉ AÉRIENNE...

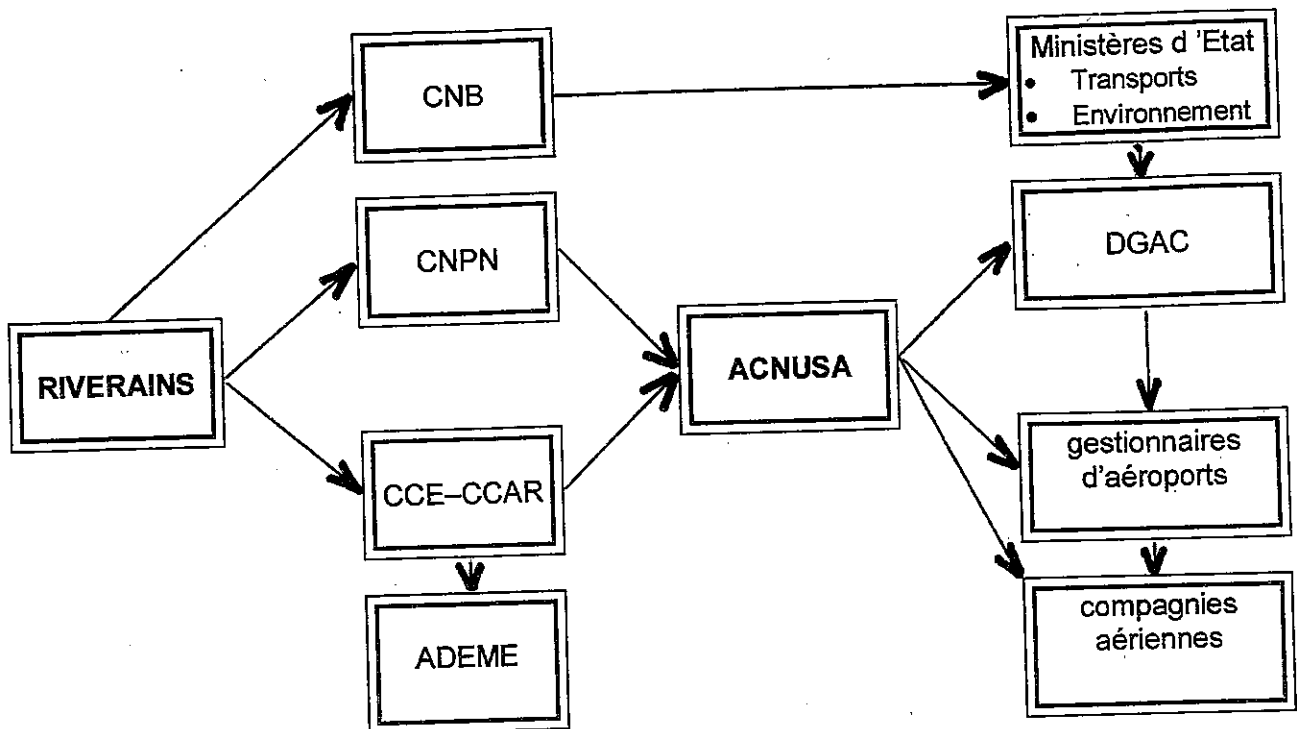
An	Mois	Événement	Bilan
1973	juin	un Tupolev 144 s'écrase sur Goussainville	14 morts
	juillet	un Boeing 707 s'écrase près d'Orly	123 morts
1974	mars	un DC-10 s'écrase près d' Ermenonville	346 morts
1981	décembre	un DC-9 s'écrase près d' Ajaccio	180 morts
1985	août	un Boeing 747 s'écrase au Japon	520 morts
1988	juillet	un Airbus d'Iranair s'écrase au décollage	290 morts
	octobre	un Boeing 727 d'Indian Air s'écrase à l'atterrissage	124 morts
	décembre	un Boeing 747 de la Pan Am s'écrase sur Lockerbie	259 morts
1989	juin	un DC-8 de la Surinam Airways s'écrase à Paramaribo	174 morts
	juillet	un DC-10 d'United Airlines s'écrase sur Sioux City	111 morts
	septembre	un Ilyushin des lignes aériennes cubaines s'écrase à la Havane	170 morts
1991	mai	un Boeing 767 de la Luda Air explose en vol à Bangkok	223 morts
	juillet	un DC-8 de Nationair explose à Djeddah	261 morts
1992	janvier	un Airbus A 320 s'écrase au Mont Sainte Odile	87 morts
	septembre	un Airbus de Pakistan Airlines s'écrase à Katmandou	167 morts
	décembre	un Boeing 727 de Libyan Airlines explose en vol	157 morts
1994	janvier	un Tupolev de la Baïkal s'écrase en Russie	125 morts
	avril	un Airbus de China Airlines s'écrase à Nagoya	264 morts
	juin	un Tupolev 145 de Northwestern Airlines s'écrase à Xian	160 morts
	septembre	un Boeing 737 de US Air s'écrase à Pittsburgh	132 morts
1995	décembre	un Lockheed de Trans See Airlift s'écrase en Angola	141 morts
	décembre	un Boeing 757 d'Americain Airlines s'écrase à Cali	161 morts
1996	février	un Boeing 757 de Birgenair s'écrase en République Dominicaine	189 morts
	mai	un DC-9 de Valujet s'écrase à Miami	110 morts
	juillet	un Boeing 747 de la TWA explose près de New York	230 morts
	août	un Tupolev de Vnukovo Airlines s'écrase en Norvège	141 morts
	novembre	un Boeing 747 de Saudia et un Ilyushin de Kazakhstan Airlines se télescopent à New Delhi	348 morts
1997	août	un Boeing 747 Korean Airline s'écrase à l'atterrissage aux USA	228 morts
	septembre	un Airbus de Garuda s'écrase à l'atterrissage en Indonésie	234 morts
	décembre	un Boeing de Silkair disparaît entre Singapour et Jakarta	104 morts
1998	février	un Airbus de China Airlines s'écrase à l'atterrissage à Taiwan	196 morts
	septembre	un Douglas MD-11 de la Swiss Air explose en vol aux Canada	229 morts
	décembre	un Airbus de la Thai s'écrase à l'atterrissage à Bangkok	101 morts
1999	octobre	un Boeing 767 d'Egypt Air s'écrase en mer aux USA	217 morts
2000	juillet	un Concorde d'Air France s'écrase au décollage sur Gonesse	113 morts
	août	un Airbus A 320 de Gulf Air s'écrase en mer près de Baheïn	143 morts

Cette liste n'est malheureusement pas exhaustive. Depuis 1973, il a été enregistré près d'une centaine de catastrophes aériennes diverses dans le monde, correspondant à près de 7 000 morts.

Causes des catastrophes aériennes de 1986 à 1998 (source Aviation Safety Network):

- . 69,7% : erreurs de pilotage
- . 11,4% : défaillance technique de l'avion
- . 6,8% : défauts de maintenance
- . 4,5% : défaillance de l'aéroport
- . 3,8% : mauvais temps
- . 3,8% : autres raisons

POUVOIRS et ACTIONS des RIVERAINS



GLOSSAIRE

ACNUSA – Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires

Créée par la loi du 12.7.1999, cette autorité indépendante composée de 8 membres dispose du pouvoir d'émettre des recommandations sur toute question relative à la mesure du bruit. Elle est habilitée à sanctionner tout manquement aux règles de protection de l'environnement sonore des aérodromes. Elle est également investie d'un devoir d'information au public et d'une mission de conseil lors de l'établissement des PGS et PEB.

ADEME – Agence De l'Environnement et de Maîtrise de l'Energie

Gère les dossiers d'aide à l'insonorisation pour les riverains situés dans le PGS.

CCAR – Commission Consultative d'Aide aux Riverains

Groupe de travail au sein de la CCE chargé des relations avec l'ADEME pour l'étude des dossiers d'aide à l'insonorisation des logements situés dans le PGS.

CCE – Commission Consultative de l'Environnement

Organisme attaché à l'aéroport, composé pour 1/3 de représentants de l'aviation civile, pour 1/3 d'élus, et pour 1/3 d'associations de riverains.

La commission saisit l'ACNUSA pour tous les sujets traitant du transport aérien et de l'organisation de l'aéroport.

CHARTRE de MAITRISE des NUISANCES SONORES

C'est un document élaboré par le Ministère des Transports. Les principaux points de cette chartre sont les suivants :

1 – mieux définir les nuisances sonores pour mieux les combattre

Définition des actions qui vont être entreprises pour analyser les nuisances, établir le futur indice de gêne sonore, et définir un indicateur global de bruit.

2 – réduire les nuisances sonores liées à l'activité aéronautique

Déterminer un plafonnement annuel des niveaux de bruit diurne et nocturne accompagnés :

- d'une réduction du bruit à la source,
- de restrictions concernant les utilisations les plus bruyantes.

Favoriser les comportements économes en énergie sonore : élaboration d'un code de bonne conduite.

Améliorer l'aide aux riverains.

Maîtriser l'urbanisation.

3 – créer des instruments de contrôle des engagements

- créer une Autorité Indépendante, outil de contrôle impartial,
- mettre en place un outil d'estimation prévisionnelle d'évolution des indicateurs globaux.

4 – créer un véritable partenariat avec les riverains

- satisfaire le droit à l'information,
- reconnaître à la commission consultative de l'environnement la pleine responsabilité du suivi de la chartre.

CNB – Conseil National du Bruit

Organisme fonctionnant au sein du Ministère de l'Environnement, il est chargé d'examiner les nuisances sonores et d'apporter au ministère les recommandations nécessaires pour les réduire.

CNPN – Commission Nationale de Prévoyance des Nuisances

Commission chargée d'examiner les dossiers d'infractions aux règles de vols relevées à l'encontre des compagnies aériennes et des pilotes d'avions. Elle propose les montants des amendes à appliquer.

DGAC – Direction Générale de l'Aviation Civile

C'est l'organisme chargé d'appliquer les directives du Ministère des Transports sur le plan aéronautique. La DGAC supervise les gestionnaires d'aéroports, dont Aéroport de Paris, en charge des aéroports de la région parisienne.

EMPORT

Nombre moyen de passagers par avions .

HUSHKIT(és)

Les avions sont classés en « chapitres » en fonction du bruit qu'ils émettent. Par exemple, on trouve la Caravelle dans le chapitre 1, les Boeing de la première génération dans le chapitre 2, et les Airbus dans le chapitre 3. Plus le n° de chapitre est élevé, moins les avions sont bruyants.

Les constructeurs ont trouvé un moyen technique pour réduire légèrement le bruit des moteurs des avions du chapitre 2 : ce système s'appelle le « hushkit ». Il permet à l'avion d'être homologué dans le chapitre 3, bien que le résultat de cet artifice ne soit pas sensible à nos oreilles.

MINISTERE des TRANSPORTS

Il décide du schéma national des transports et a sous sa tutelle les grands organismes des transports maritimes, ferrés, routiers et aériens.

PEB

Le Plan d'Exposition aux Bruits (PEB) établi par le préfet délimite les zones de bruits propres à chaque aéroport concerné par la loi . Approuvé par une enquête publique, il fait l'objet ensuite d'un arrêté préfectoral.

PGS

Signifie Plan de Gêne Sonore. Il doit permettre l'attribution d'aides financières pour l'insonorisation des habitations comprises dans ce PGS et dont l'achat et le permis de construire sont antérieurs à la date de publication du PEB. Il est établi sous l'autorité du préfet.

RIVERAIN

Pour ADP, un riverain est un habitant de la zone du PEB, zone géographique proche de l'aéroport. Se considère à juste titre comme riverain, toute personne qui se trouve sous les trajectoires des avions et qui ressent gêne et stress après leurs passages bruyants et répétés.

SONATE

C'est un système d'identification des avions, de relevé de leurs trajectoires, de mesure de bruit, et d'altitude.

Ces éléments sont consultables à la Maison de l'Environnement de Roissy-CDG au **01 48 62 10 15** .

BULLETIN d'ADHÉSION

à diffuser autour de vous, et à retourner à l'ADVOCNAR:
A D V O C N A R / BP- 54 / 95210 SAINT-GRATIEN

NOM : (Mme,Mle,M.) _____ Prénom : _____

Adresse : _____

Code postal : _____ Ville : _____ Tél. : _____

Verse un don de (minimum 120 F) : Francs (joindre SVP votre chèque)

Préciser SVP : Nouvelle Adhésion ou Renouvellement

Je recevrai en fin d'année un **reçu fiscal** permettant **50% de réduction d'impôt**.

Je peux vous apporter mes **conseils** ou **services** dans les domaines suivants:

SECRETARIAT / COMPTABILITE / FORUMS / DISTRIBUTION / DESSIN / AERONAUTIQUE /

DATE : / / 2000

SIGNATURE :