

# ADVOGNAR *infos*

Association de Défense Contre les Nuisances Aériennes -

N° 14

ADVOGNAR

## 3<sup>e</sup> AÉROPORT : 1 pas en avant, 2 pas en arrière !



Rassemblement du 10 novembre 2001 à Paris. Une cinquantaine d'associations mobilisées, à l'initiative de l'ADVOGNAR. 15 000 manifestants.

Simone Nérôme, présidente de l'ADVOGNAR.

### SOMMAIRE

#### Actualités

P.1

**3<sup>e</sup> AÉROPORT : 1 pas en avant, 2 pas en arrière !**

L'après manifestation : la présidente de l'AdvoGNAR fait le point sur le 3<sup>e</sup> aéroport.

#### Stratégie

P.2-3

**L'ADVOGNAR se mobilise pour VATRY**

Une plateforme consensuelle et immédiatement disponible.

#### Juridique

P.3-4

**VOLS DE NUIT : L'Etat Britannique condamné !**

Selon la Cour Européenne, une bonne nuit de sommeil fait partie des Droits de l'Homme.

#### ADVOGNAR *infos*

**Lettre de L'ADVOGNAR** (Association de Défense Contre les Nuisances Aériennes, loi 1901).

**BP 54 - 95120 Saint-Gratien**  
**Tél. : 01 39 89 91 99**

**e-mail : [advocnar@free.fr](mailto:advocnar@free.fr)**  
**site : <http://advocnar.free.fr>**

**A**ujourd'hui, c'est bien l'ensemble des habitants de l'Ile-de-France qui souffre du trafic des aéroports parisiens... Les "illuminés" du bout des pistes, comme nos détracteurs aiment à dire, sont en fait des centaines de milliers de franciliens, situés sous des couloirs aériens toujours plus larges et saturés.

### La contestation prend de l'ampleur !

Lors du rassemblement du 10 novembre 2001 à Paris, les clivages géographiques habituels "Riverains de Roissy" et "Riverains d'Orly", ont volé en éclats. Des milliers de manifestants ont afflué de tous les départements : Val-d'Oise, Yvelines, Seine-et-Marne, Hauts-de-Seine, Essonne, Val-de-Marne et Seine-Saint-Denis... Les associations et les élus ont demandé, d'une seule voix, le lancement du troisième aéroport à 100 Kms de Paris. Diminuer les nuisances sur les zones très urbanisées, instaurer un couvre feu la nuit et ne pas créer de couloir aérien supplémentaire... c'est ce que l'opinion publique attend fermement des politiques. La grogne monte !



### Une idée d'arrière-garde...

Une opposition au nouvel aéroport international a été orchestrée au cours du Débat Public qui s'est tenu de mai à octobre 2001. L'idée ? Remettre en cause toute nouvelle plate-forme et recourir à l'exploitation intensive des équipements existants. C'est ainsi que nous pourrions absorber la hausse du trafic aérien : + 100 % d'ici 2020\*. Derrière les beaux discours, on nous apprend ainsi que **Roissy a pour vocation à passer de 55 à 80 millions de passagers par an**. Roissy CDG accèderait alors au rang des plus grands aéroports mondiaux !

Suite page 2 >>>





Mobilisation des élus : Consensus des communes d'Ile-de-France à propos des nuisances aériennes.

### ... et des "mesurette" !

Bien sûr d'autres mesures sont évoquées : report de passagers aériens sur le rail, taxation qui reflète le coût des infrastructures et les coûts sociaux, augmentation de l'emport moyen des avions... Ces mesures nécessitent une volonté politico-administrative forte, jamais connue jusque là. Elles ne serviraient d'ailleurs qu'à ralentir la croissance du trafic. Mondialisation et boom du temps libre font que les échanges ne cesseront d'augmenter. Il faut anticiper cette croissance sans attendre !

### Mais qui pense à la qualité de vie ?

Le débat autour de la gestion du trafic aérien doit s'enrichir : réfléchir au seuil de tolérance des riverains en même temps qu'aux capacités purement techniques des pistes ; intégrer les contraintes environnementales en même temps que celles, économiques et financières. Pendant trop d'années, les différents gouvernements ont davantage été aux ordres des lobbies aériens qu'à l'écoute des populations. Aujourd'hui, l'intérêt général doit être pris en considération.

### Fausse bonne nouvelle et vrai mensonge !

La décision du Gouvernement d'implanter un nouvel aéroport à Chaulnes, utilisable en 2020, n'est pas satisfaisante. Ce n'est pas dans vingt ans que nous avons besoin du nouvel aéroport, c'est maintenant ! Et puis qui pensera encore à Chaulnes après les élections ? L'ADVOCNAR milite en faveur de l'utilisation de la plate-forme de Vatry dans la Marne. L'aéroport est opérationnel, et pourrait accueillir rapidement les vols de fret et l'évolution du trafic passagers.

L'Ile-de-France n'acceptera pas la poursuite des vols de nuit ni le maintien des nuisances de jour, alors qu'une solution existe. La manifestation du 10 novembre a montré qu'il y a urgence... Messieurs les décideurs, nous attendons des actes, tout de suite. ●

**Simone MÉRONNE**

Présidente de l'ADVOCNAR et Vice-présidente  
Collectif Santé Nuisances Aériennes (CSNA).

\* Cette projection fait l'hypothèse d'une croissance du trafic passagers de 3.3 % par an alors que l'Union Européenne table même sur 6 % l'an.

L'ADVOCNAR

# L'ADVOCNAR se mobilise pour VATRY

**L**e 16 octobre dernier, une délégation ADVOCNAR / UFCNA s'est rendue à l'aéroport de Vatry, où nous avons été reçus par M. Vecten, Président du Conseil Général de la Marne, et M. Sabeh, Président de l'aéroport. A chaque occasion depuis 2 ans, nous défendons la candidature de Vatry. Le message est clair et s'adresse directement au Gouvernement : **Oui, Vatry pourrait être le 3<sup>e</sup> aéroport du grand bassin parisien !** Non, Chaulnes n'est pas le meilleur choix ! Il s'agit d'un choix partisan, basement électoraliste.



De gauche à droite :  
M. Carpentier,  
Président d'honneur  
de l'ADVOCNAR,  
M. Vecten, Président  
du Conseil général  
de la Marne,  
M. Trémoulet,  
Vice-président  
de l'ADVOCNAR et  
M. Feuillastre,  
Relations Presse  
de l'ADVOCNAR.

### Chaulnes est un mauvais choix !

Chaulnes se situe dans un espace aérien saturé, sa ligne TGV (1 train toutes les 4 minutes) et l'autoroute A1 le sont également, et ce projet coûterait beaucoup plus cher qu'une extension de l'aéroport de Vatry, où 1200 MF ont déjà été investis. **De plus, annoncer un 3<sup>e</sup> aéroport en 2015, est un leurre !** En effet, le trafic aura déjà doublé d'ici là. Quelle solution d'attente propose le gouvernement pour les Franciliens ? Aucune, sinon le report du trafic sur la province, ce que nous refusons. Evitons de nouveaux "Roissy" !

### Calculs politiques...

Ce n'est pas la première fois qu'un gouvernement annonce le choix d'un site : Messieurs Juppé et Pons l'ont déjà fait en 1996 avec Beauvilliers. Et c'est M. Gayssot qui, dès 1997, gèle ce projet sous la pression des Verts. Aujourd'hui, le site de Chaulnes ne concerne que huit circonscriptions, non gagnables par la gauche.

Sans cette décision, le gouvernement aurait dû gérer la contestation dans une quarantaine de circonscriptions. Quelle aubaine avant les présidentielles ! Cela permettra aussi à Madame Aubry, Maire de Lille, de profiter d'un deuxième aéroport en évitant l'extension de celui de Lille.

Il va sans dire que nous regrettons l'absence d'implication de M. Cochet, Ministre de l'Environnement, à propos de la candidature de Vatry... une occasion manquée d'éclairer Monsieur Jospin sur une solution de compromis et de bon sens. L'ADVOCNAR défendra donc plus que jamais le dossier de Vatry, seule réponse immédiate pour soulager Roissy, Orly et Lyon notamment.

Le débat public de la DUCSAI, bien qu'ayant eu le mérite d'exister, n'a été en réalité qu'une pseudo concertation nationale de plus de 20 millions de francs. Son bilan a été "interprété" par un Premier Ministre en campagne, et par un Ministre des Transports inféodé aux lobbies aéronautiques.

### **De vrais atouts pour l'aéroport de Vatry !**

Vatry est une plate-forme opérationnelle aux normes internationales, possédant déjà une piste de 3860 m (3300 mouvements au 1<sup>er</sup> semestre 2001), tandis que sa réserve foncière de 800 ha permettrait de réaliser une seconde piste. Apprécié des défenseurs de l'environnement, l'aéroport de Vatry existe déjà et ne nécessite que quelques aménagements.

### **Les atouts en faveur de Vatry :**

- **Plan d'Exposition au Bruit idéal**  
7 habitants au km<sup>2</sup>
- **Espace aérien très ouvert**  
plus sécurisant que celui de Chaulnes, saturé
- **Gare de l'Est à 35 mn**  
nouveau projet validé par la SNCF
- **Double desserte autoroutière**  
autoroute A4(Est/Ouest), et autoroute A26 (Nord/Sud)

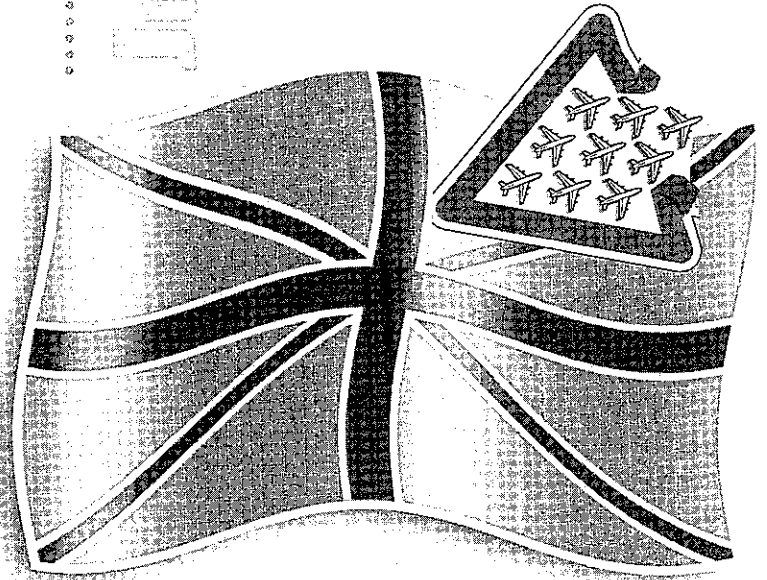
Dans le total respect de nos critères de choix environnementaux (aménagement du territoire, nuisances aériennes, et sécurité), Vatry comporte des avantages immédiats pour le fret et les charters, et une réelle opportunité pour le moyen terme. Vatry est la solution de consensus national. Une solution de moindres nuisances qui éviterait de sacrifier inutilement la région de Chaulnes, devenue en réalité le site d'un inutile 4<sup>e</sup> aéroport. Le 3<sup>e</sup> aéroport existe déjà. C'est Vatry, défendons-le ! ●

**Alain TREMOULET**

Vice-Président de l'ADVOCNAR et de l'UFCNA

# **VOLS DE NUIT :**

## **L'Etat Britannique condamné !**



L'assemblée générale de l'Union Européenne contre les Nuisances des Aéronefs (UECNA) s'est tenue à Strasbourg le 10 novembre 2001. Cette association regroupe les associations nationales des pays européens. L'ADVOCNAR était représentée par M. Savage, délégué de l'Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs (UFCNA), et vice-président de l'UECNA. Le fait marquant a été rapporté par l'association "Hacan Clear Skies" de Londres, à propos de la décision de la Cour Européenne des Droits de l'Homme, condamnant l'Etat Britannique pour les vols de nuit sur l'aéroport de Heathrow. Ce court résumé, traduit de l'anglais, a été écrit le jour de l'annonce du jugement rendu par la Cour, à Strasbourg :

*« Lors de l'audience à Strasbourg, la Cour Européenne des Droits de l'Homme a demandé au Gouvernement Britannique de justifier le réveil des personnes survolées. Elle a dit que la seule justification qu'elle accepterait était que les 16 vols de nuit atterrissant à Heathrow entre 23h30 et 6h soient considérés d'une telle importance pour l'économie britannique que l'on ne puisse faire autrement que de priver les riverains proches de l'aéroport de leur droit à une bonne nuit de sommeil. La réponse du Gouvernement Britannique n'a pas convaincu la Cour. »*

Suite page 4

Le recours auprès de la Cour Européenne a été engagé par huit personnes, soutenues par l'Association "Hacan Clear Skies", et résidant sous la trajectoire des avions. Préalablement à cette action auprès de la Cour Européenne des Droits de l'Homme, elles avaient intenté, sans succès, diverses actions en justice auprès des tribunaux britanniques.

Les membres de "Hacan Clear Skies" sont parvenus à collecter une somme de 800 000 F pour engager les services d'un cabinet d'avocats de bonne réputation, à Strasbourg. Les autorités locales sympathisantes leur ont accordé 200 000 F. Le Maire de Londres a également apporté une aide financière. Au total, les frais de justice se sont élevés à plus de 1 000 000 de F.

Dans son jugement, la Cour Européenne a accordé 700 000 F de dommages et intérêts et 40 000 F à chacun des 8 riverains, concluant que les vols de nuit contrevenaient à deux articles de la Constitution Européenne des Droits de l'Homme :

- l'article 8, qui garantit le respect de la vie privée et familiale
- l'article 13, qui prévoit que l'Autorité Nationale doit remédier efficacement aux infractions commises à cet article 8.

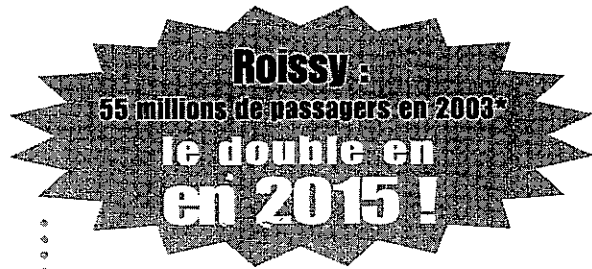
Cette décision n'a pas force de loi en Grande-Bretagne, mais le Gouvernement Britannique a la réputation de se conformer aux décisions de la Cour Européenne des Droits de l'Homme. Si le Gouvernement décide de suivre les arrêtés de la Cour, les vols de nuit pourraient cesser d'ici à 18 mois. Mais il peut également faire appel dans les trois mois.

La décision de la Cour Européenne va permettre à d'autres riverains d'autres aéroports en Grande-Bretagne et dans l'Union Européenne d'attaquer les vols de nuit sur leur aéroport. Chaque cas devra être défendu, mais le principe est acquis qu'une bonne nuit de sommeil fait partie des droits de l'homme. »

L'UECNA estime que chaque association nationale doit étudier la manière d'entreprendre une action en justice semblable à celle de "Hacan Clear Skies". Une rencontre est prévue prochainement avec Mme Monica Robb, vice-présidente de cette association. Elle pourra nous présenter la filière juridique suivie par les Anglais qui a permis d'aboutir à ce jugement. ●

**Georges SAVAGE**

Délégué de l'Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs (UFCNA), et vice-président de l'UECNA.



# Il faut peser dans la balance !

Comment mesurer la pression que nous exerçons ? Par le nombre d'adhérents à jour de cotisation. En adhérant, vous donnez du poids à vos idées ! En faisant adhérer, vous décuplez nos forces ! Nous comptons sincèrement sur vous en 2002... Bonne année à tous et merci !

**P. MACHURON**

**L'Advocnar**  
est pour un 3<sup>e</sup> aéroport  
tout de suite !

**L'Advocnar**  
est contre les vols de nuit

**L'Advocnar**  
est une association apolitique  
(Membres bénévoles)

## Rejoignez-nous !

\* Sur la base d'une progression annuelle minimum du trafic de 5%, d'après le Directeur de la communication de Aéroports de Paris.

## Bulletin d'adhésion 2002 à retourner à :

**ADVOCNAR - BP 54 - 95120 Saint-Gratien**

**Je soutiens l'action :**

- Nouvelle adhésion
- Renouvellement d'adhésion
- 13,29 €**    **30,49 €**  
(120 francs)   (200 francs)
- 38,11 €**    .....€  
(250 francs)

À l'ordre de l'Advocnar  
(Fiscalement déductible à 50%)\*\*

Date et Signature :

Nom, Prénom : .....

Adresse : .....

Code Postal : ..... Ville : .....

Tél. : ..... E-mail : .....

**Si vous le désirez, et sans aucune obligation de votre part, vous pouvez aussi aider l'ADVOCNAR dans son fonctionnement. Compétences éventuellement mises au service de l'association :**

- Aéronautique
- Juridique
- Comptable
- Pub / Presse
- Secrétariat
- Actions terrain

Autre : .....

\*\* dans la limite de 6% de votre revenu imposable. Vous disposez d'un droit d'accès, de rectification et de suppression des infos vous concernant (loi du 6 janvier 1978). Ne pas jeter sur la voie publique. Ref : BUL01/02.