



EDITORIAL

Pour la première fois, votre association étend son action hors de ses frontières.

Frontière régionale d'Ile de France d'abord, puisque nous possédons un siège au conseil d'administration de l'UFCNA, fédération regroupant les associations riveraines des principaux aéroports nationaux.

Frontière territoriale ensuite, puisque nous avons participé à une manifestation auprès de la commission groupant les ministres européens des transports.

Après avoir prudemment jaugé les risques de récupération politique de notre concours à cette démarche orchestrée par l'organisme international des « Amis de la Terre », nous avons décidé de nous y associer ; c'est une première expérience qui nous a permis de rencontrer le ministre allemand des transports, et les associations de riverains des principaux aéroports européens.

Nous n'oublions pas pour autant notre rôle local. Comme les décisions ministérielles sont passées outre à nos oppositions antérieures et se sont concrétisées par une extension de Roissy assortie à une série de « mesurette » pour en limiter les dégâts, nous nous employons à surveiller activement son évolution.

Evoquons maintenant la grogne de la rentrée. Les mois de juillet et d'août ont permis aux riverains de mesurer l'ampleur de la catastrophe : les nuisances ont brutalement atteint un niveau insupportable.

Pour notre part, ce n'est pas une surprise, nous l'avions annoncée sans relâche.

Mais nos élus, candides, « découvrent » la situation et lancent à qui mieux mieux déclarations et autres pétitions.

Que ne l'ont-ils pas fait plus tôt !

Par exemple au moment de l'enquête publique, ou lorsque le ministre Gayssot prenait ses décisions.

Permettons-nous un conseil à leur rencontre.

Abandonnez le combat d'arrière garde contre des décisions entérinées par lois et décrets.

Empoignez les dossiers à venir : troisième aéroport pour soulager le bassin parisien, couvre-feu de nuit, limitation des mouvements, déménagement du fret sur des plates-formes spécialisées ...

Nous réfléchissons de notre côté sur les actions à mener dans un futur proche, car il nous faudra de nouveau faire entendre notre voix aux sourds qui nous gouvernent. Tenez-vous prêt.

PREMIERS PAS hors de nos frontières.

Comme nous vous en avons informé lors de l'assemblée générale, nous orientons nos actions vers les instances européennes.

Le 17 juin dernier, une délégation de l'Advocnar et des associations qui nous soutiennent, s'est rendue à Luxembourg pour rencontrer les ministres européens des transports.

Elle s'est jointe aux associations venues d'Allemagne, de Belgique, de Grande Bretagne et des Pays Bas pour être reçues par le président de la commission européenne des transport et pour lui remettre la requête ci-dessous.

REQUÊTE à l'ATTENTION des MINISTRES EUROPÉENS des TRANSPORTS, Luxembourg, juin 1999.

Les citoyens européens en appellent à leurs ministres des transports afin qu'ils prennent des mesures contre l'impact environnemental croissant du transport aérien.

À travers toute l'Europe, les populations s'inquiètent de plus en plus de l'impact croissant du transport aérien sur l'environnement, la quiétude, la santé et la sécurité des riverains proches ou éloignés des aéroports. Le trafic aérien croît 2 à 3 fois plus vite que les autres modes de transport à un taux annuel de 5 à 6 %, impliquant ainsi le doublement des capacités aéroportuaires tous les quinze ans. De nouveaux aéroports se construisent et presque tous les aéroports existants ont des projets d'expansion. Bien que les avions d'aujourd'hui soient reconnus plus propres et moins bruyants que leurs prédécesseurs, ils sont tellement plus nombreux qu'ils accélèrent la dégradation de l'environnement. Les Européens se tournent vers leurs gouvernements respectifs pour qu'une politique locale et globale de protection des riverains des aéroports soit mise en place contre les effets néfastes et croissants du transport aérien sur leur environnement.

L'AERONAUTIQUE et L'EFFET de SERRE

Le Conseil Intergouvernemental des Nations Unies sur la Modification Climatique (IPCC) a récemment adopté les termes du rapport « Aviation and Global Atmosphere » qui conclut que la contribution actuelle du transport aérien à l'effet de serre est de 3,5 %, mais qu'elle pourrait atteindre 15 % d'ici l'an 2050.

Les conclusions de ce rapport indiquent également que les progrès techniques tels que moteurs plus propres et meilleure gestion du trafic ne suffiront pas à compenser l'augmentation des émissions dues au taux de croissance de ce trafic.

En d'autres termes, des mesures doivent être prises pour contrôler la demande et s'assurer que la dégradation de l'environnement par le transport aérien diminue au lieu d'augmenter.



A LA PROXIMITE DES AEROPORTS

Les aéroports sont responsables de la dégradation des zones d'habitat par la pollution locale de l'air, des sols et de l'eau.

La majorité des aéroports européens sont situés à l'intérieur ou près des zones urbaines, ce qui impose à des millions de personnes de souffrir du bruit, des mauvaises odeurs et des risques latents.

Les riverains sont dérangés dans leur sommeil ; il est de plus en plus prouvé que la vie près d'un aéroport génère un accroissement des maladies cardio-vasculaires, pulmonaires et nerveuses.

UN CHANGEMENT DE POLITIQUE EST NÉCESSAIRE

La politique gouvernementale actuelle en matière de trafic aérien permet son accroissement grâce aux soutiens financiers accordés à l'industrie aéronautique et à l'absence de rigueur sur les limites environnementales.

L'appui financier à cette industrie, au travers des exonérations de taxes (*exemption de taxe sur les carburants, absence de TVA sur les billets et achats en « duty free »*), de la non comptabilisation des coûts pour l'environnement et des subventions directes, s'élève à plus de 45 billions d'Euros chaque année ; cet appui maintient ainsi le prix des transports aériens à un niveau artificiellement bas.

Le transport aérien est une sérieuse menace pour l'environnement, à laquelle il est urgent de s'attaquer.

Bien que l'Union Européenne ait adopté les principes du pollueur-payeur et de l'application du juste prix, dans des publications telles que « Le Cinquième Programme d'Action Environnementale » et « Le Livre Blanc sur le prix juste et efficace du transport », il faut maintenant les appliquer au transport aérien.

Par conséquent, nous accueillons favorablement des initiatives comme la prochaine communication portant sur « le transport aérien et son environnement ». C'est un premier pas dans la bonne direction, mais si l'aviation doit devenir une forme de transport soutenue, il y aura un urgent besoin d'actions de votre part pour la défense de l'environnement.

NOTRE DEMANDE

Les organisations représentatives de riverains d'aéroports et les organisations environnementales souhaitent vivement que vous introduisiez les demandes suivantes dans vos futures communications sur les règles gérant le transport aérien :

- de taxer les émissions polluantes afin d'attribuer à l'industrie aéronautique une motivation financière pour réduire ces émissions,
- de supprimer les exonérations de taxes sur le kérosène, les billets, les avions et que soient supprimées toutes les subventions directes ou indirectes au secteur aéronautique, afin que l'aviation paie le prix exact de son activité;
- d'assurer que les riverains des aéroports puissent avoir de bonnes nuits de sommeil en instituant une interdiction des vols de nuit ;
- de considérer l'usage du transport terrestre, au regard de l'environnement, comme une meilleure alternative au transport aérien en décourageant les vols pour des trajets courts ;
- d'intégrer l'aspect environnemental dans la politique du transport aérien en créant une politique européenne pour une aviation liée à l'environnement ;

- de limiter l'accroissement du transport aérien par la coordination de l'extension des aéroports et le contrôle du nombre de vols.

Liste des associations participantes :

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---------------|-------|-------------------|-----------------|--------------|-----------------------|--------------------|--------|--------------------|-------|------------|----------|----------------|--|
| <p>L'U F C N A (Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs), dont le conseil d'administration se compose des associations riveraines des aéroports suivants :</p> | <p>L'ADVOCNAR regroupe pour sa part les principales associations suivantes :</p> | | | | | | | | | | | | | | |
| <table> <tr><td>A D R A</td><td>Bâle-Mulhouse</td></tr> <tr><td>S D H</td><td>Bordeaux Mérignac</td></tr> <tr><td>ACENAS - CORIAS</td><td>Lyon-Satolas</td></tr> <tr><td>Patrimoine Côte Bleue</td><td>Marseille-Provence</td></tr> <tr><td>CAPSSA</td><td>Nice - Côte d'Azur</td></tr> <tr><td>CDTNA</td><td>Paris-Orly</td></tr> <tr><td>ADVOCNAR</td><td>Paris - Roissy</td></tr> </table> | A D R A | Bâle-Mulhouse | S D H | Bordeaux Mérignac | ACENAS - CORIAS | Lyon-Satolas | Patrimoine Côte Bleue | Marseille-Provence | CAPSSA | Nice - Côte d'Azur | CDTNA | Paris-Orly | ADVOCNAR | Paris - Roissy | <p>La Sauvegarde de Montmorency (95) Défense des Intérêts des Arnouillois (95) Franconville Environnement (95) AMSE - Montlignon (95) Mieux Vivre à Groslay (95) A S D E A - Aulnay Environnement (93) Forêt en Aulnoy (93) Qualité de la Vie de La Borde (78) Vivre à Mareil (78) Mitry Écologie (77) Vivre à Thieux (77)</p> |
| A D R A | Bâle-Mulhouse | | | | | | | | | | | | | | |
| S D H | Bordeaux Mérignac | | | | | | | | | | | | | | |
| ACENAS - CORIAS | Lyon-Satolas | | | | | | | | | | | | | | |
| Patrimoine Côte Bleue | Marseille-Provence | | | | | | | | | | | | | | |
| CAPSSA | Nice - Côte d'Azur | | | | | | | | | | | | | | |
| CDTNA | Paris-Orly | | | | | | | | | | | | | | |
| ADVOCNAR | Paris - Roissy | | | | | | | | | | | | | | |

LES TRAJECTOIRES autour de ROISSY

Il n'existe plus de trajectoires définies et cartographiées autour de l'aéroport Charles de Gaulle.

La densité du trafic a contraint les autorités à confier la gestion du trafic aux contrôleurs aériens ; ceux-ci décident des trajectoires de décollage et d'atterrissage au coup par coup en fonction de l'encombrement du ciel.

Seules demeurent certaines règles, dont une seule est impérative : il y a obligation pour l'avion qui atterrit de se positionner dans l'axe de la piste au plus tard à 10 km avant son contact avec le sol.

Pour le moment il y a 3 pistes en service.

- La piste n°1, la plus au nord, est affectée au trafic correspondant à l'aérogare 1, pour les décollages et atterrissages. Elle sera doublée en 2000 au nord par une piste réservée aux atterrissages seulement.
- La piste 2, au sud, est affectée au trafic de l'aérogare 2, principalement occupée par le " hub " d'Air France. Elle vient d'être doublée au sud par la piste 4 dédiée aux atterrissages.

Il existe deux cas de figures :

- la configuration dite " est ", procédure appliquée par vent venant de l'est.

Les avions atterrissent et décollent face à l'est.

Il survolent la vallée de Montmorency à l'atterrissage et s'alignent dans l'axe des pistes à partir de Pontoise.

Ils décollent en survolant le nord de la Seine et Marne.

- La configuration dite " ouest ", procédure appliquée par vent venant de l'ouest.

Les avions atterrissent et décollent face à l'ouest.

Ils atterrissent en survolant le nord de la Seine et Marne.

Ceux qui décollent de la piste 4 vont tout droit et survolent la vallée de Montmorency.

Ceux qui décollent de la piste 1 amorcent, dès qu'ils ont quitté le sol, un virage pour survoler la Plaine de France.

COURRIERS des LECTEURS.

Nous vous encourageons fortement à nous envoyer par écrit les questions que vous vous posez ; dans ces colonnes, nous y répondrons afin que tous profitent de ces informations.

- Quelles sont les dernières nouvelles supposées améliorer la réglementation du trafic aérien ?

La réponse est contenue dans le compte-rendu de l'assemblée générale joint à ce courrier.

- Quel est notre moyen de repérage des hauteurs de vol au dessus de nos villes ?

Il n'existe aucun instrument à notre portée pour effectuer de telles mesures.

Nous devons nous en remettre aux informations que tout le monde peut aller consulter sur les écrans en service à la Maison de l'Environnement de l'aéroport de Roissy ou aux réponses qui nous sont données par cet organisme en téléphonant au 01 48 62 10 15 et en leur précisant le jour, le lieu et l'heure de passage de l'avion.

- Nos impôts locaux augmentent malgré l'accroissement des nuisances ; peut-on faire une action auprès du maire ?

Le calcul des impôts est basé sur un " coefficient de situation générale qui tient compte de la situation de l'immeuble dans le cadre de la commune au regard de l'ensemble des avantages et des inconvénients ", allant de -0.10 à +0.10.

Cette échelle a été soumise à l'approbation des maires et des commissions communales des impôts directs en septembre 1972.

Pour déclencher une révision de l'assiette de l'impôt, celui-ci doit varier de 0.10 point.

Les adhérents qui ont suivi nos conseils et déposé une réclamation auprès du fisc pour demander une diminution de leurs impôts locaux et foncières ont reçu deux types de réponses :

- une fin de non recevoir s'appuyant sur une approbation de ce coefficient en septembre 1972,
- une fin de non recevoir s'appuyant, dans certaines communes, sur une révision récente (1998, 1999), approuvée par le maire qui, astucieusement, a limité la variation à ... 0.05 pour qu'elle n'ait pas d'incidence sur le montant des impôts.

Dans les deux cas, il y a grand intérêt à se rapprocher du maire pour lui demander des éclaircissements sur sa position.

- Est-il possible d'augmenter l'inclinaison du plan d'approche de 4° ?

L'angle du plan d'approche est de 3° et non 4°.

Il n'est techniquement pas envisageable pour l'instant de changer cet angle, car seuls les avions récents pourraient accepter un angle plus élevé : tant que les anciens aéronefs seront en service, cet angle ne pourra pas être modifié.

- J'ai payé ma cotisation et n'ai pas reçu mon reçu fiscal ; ai-je été oublié ?

Non, mais pour éviter que certains adhérents les égarent d'ici la date de la déclaration d'impôts, nous les faisons parvenir quelques semaines seulement avant cette date.

NUISANCES AERIENNES : SIGNALEZ LES AVIONS GENANTS à l'aéroport de Roissy
au 01.48.62.10.15 ou 01.48.62.10.16 en semaine et aux heures de bureau.

Les avions les plus bruyants peuvent désormais être soumis à des amendes pour le non respect des trajectoires ou des heures de décollage.

Ces amendes peuvent atteindre plusieurs dizaines de milliers de francs.

Par conséquent, tout avion trop bruyant devrait être signalé à la maison de l'environnement de Roissy en précisant le jour, l'heure et le lieu d'observation.

Sachez que toutes les plaintes sont enregistrées et étudiées. Attention, ne soyez pas trop enthousiastes, vos interlocuteurs de Roissy ne sont pas toujours agréables.

EXEMPLE

LIEU : au dessus d'Ermont, au décollage - JOUR : mardi 7 septembre - HEURE : 15h30

A VOUS DE JOUER !

MILITEZ en faveur de l'association.

Bien que les esprits se réveillent (ce n'est pas une allusion aux vols de nuit), la mobilisation des riverains est encore trop faible.

Parlez de l'association autour de vous et encouragez les personnes à nous rejoindre en adhérent.

Donnez-leur le bulletin d'adhésion ci-dessous ou notre adresse : **ADVOCNAR - BP 54 - 95210 SAINT-GRATIEN.**



A D V O C N A R

Association de Défense Contre les Nuisances Aériennes

Association Loi 1901 enregistrée en Préfecture sous le n° 2862/M

B.P. 54 - 95210 SAINT-GRATIEN

DON pour l'année 1999

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

Adresse : _____

Code postal : _____ Ville : _____ Tél. : _____

verse son don de :

nouvelle adhésion

renouvellement d'adhésion

(minimum 120 fr., fiscalement déductible à 50%)

Date : _____

Signature : _____