



## EDITO

Pour cette nouvelle année 2014, le conseil d'Administration de l'ADVOCNAR présente à ses adhérents et sympathisants ses meilleurs vœux de bien-être et de santé.



« Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé. », dit l'article 1 de la charte de l'Environnement adossée à la constitution française. Or la présence de plusieurs plates-formes internationales dans la région la plus peuplée d'Europe n'est pas compatible avec cet objectif de santé publique : respect de la qualité du sommeil suivant les normes OMS et respect de la qualité de l'air suivant les seuils de polluants imposés par les directives européennes.

Roissy CdG, première plate-forme européenne en termes de mouvements est aussi celle qui concentre le plus de vols de nuit entre 22h et 6h, environ 2 fois plus que ses trois principaux concurrents européens. Le Bourget, très proche de Roissy, est la première plate-forme européenne d'aviation d'affaire.

L'ADVOCNAR a réussi à imposer la tenue d'une Commission Consultative de l'Environnement, avec comme seul sujet d'ordre du jour les vols de nuit. Les trois collèges (associations, élus et professionnels) ont chacun exprimé le souhait, certes en termes différents, de réduire les nuisances nocturnes. Cette volonté partagée de reprendre ce dossier brûlant est, pour nous tous, une étape positive qu'il faut maintenant concrétiser. Nous défendons le principe que Roissy CdG, très en retard en matière de protection de l'environnement, aligne ses contraintes la nuit sur celles de ses concurrents européens, à la fois en termes de réduction de mouvements, mais également pour l'élimination des avions les plus bruyants et pour la mise en place de trajectoires de moindre nuisance, telle que la descente continue.

Pour étayer notre argumentation, nous nous appuyons sur les conclusions d'une étude que nous avons demandée au cabinet international CE DELFT. Cette dernière montre en effet que les compagnies s'adaptent très facilement aux contraintes imposées par la réglementation et que les baisses d'activité économique ou les pertes d'emplois annoncées suite à telle ou telle restriction sont systématiquement erronées. Ce rapport, qui s'attaque à l'argumentation économique, a bien sûr été très critiqué par le lobby aérien. Nous avons, pour conforter notre position, l'exemple concret du couvre-feu de Francfort imposé en novembre 2011 par une décision de justice. Résultats économiques : pas de pertes de mouvements, la première plate-forme allemande s'est même récemment payé le luxe de détrôner Roissy sur le niveau de fret ; la compagnie basée Lufthansa, en meilleure santé économique, ne réduit pas ses effectifs comme le fait Air France. CQFD.

L'année 2013 était l'année européenne de la qualité de l'air. Or en ce domaine également, la France est le mauvais élève européen. L'impact du trafic aérien dans la pollution atmosphérique est loin d'être négligeable. Quand on sait que 36 % des passagers de Roissy CdG sont en correspondance, que presque tous les autres utilisent une voiture particulière ou un taxi pour se rendre sur la plate-forme, que les deux tiers du fret repartent en province par camions, on comprend que la présence de plates-formes internationales si proches des zones densément peuplées n'est pas la solution, on comprend qu'après Munich, Oslo et d'autres, Berlin ait fermé 3 aéroports pour utiliser une nouvelle plate-forme, on comprend que le maire de Londres défende le projet de délocaliser Heathrow sur un aéroport d'une capacité de 200 millions de passagers (de quoi absorber la totalité des 8 plates-formes desservant la capitale britannique) situé sur la mer à 94 km de Londres. On ne comprend pas pourquoi, par contre les pouvoirs publics français ont balayé d'un revers de la main la proposition de Didier Gonzales (alors député) d'un tel transfert pour soulager l'Île-de-France. Le transfert de Nantes Atlantique vers Notre-Dame-des-Landes n'est pourtant pas la priorité en termes d'impact sanitaire.

Nous avons obtenu quelques résultats ces derniers temps. Les avions bruyants du chapitre 3 seront interdits à partir de mars 2014. L'instauration du PGS du Bourget et la révision de celui de Roissy sont loin d'être satisfaisants, mais ils permettront d'étendre le nombre de bénéficiaires de l'insonorisation. A force de ténacité, avec l'aide de certains élus, nous avons obtenu la prolongation d'un an de la période de 100 % du remboursement de ces frais d'isolation acoustique. Mais il reste tellement de possibilités d'améliorer la situation des populations survolées, que l'ADVOCNAR continuera de mettre tout en œuvre

pour faire entendre vos revendications pour un environnement plus sain. En 2014, comme les années passées, nous continuerons notre combat contre les nuisances provoquées par le trafic aérien, notamment la nuit, à protéger votre qualité de vie et votre patrimoine. Pour ce combat, vous avez besoin de nous, nous avons besoin de vous. C'est ensemble que nous pouvons gagner.

**Patric Kruissel** ■  
*Président de l'ADVOCNAR*

## APPEL À MANIFESTER



L'ADVOCNAR vous appelle à manifester contre la pollution chimique des avions dans le cadre de la manifestation contre la pollution de l'air en Ile-de-France, organisée par IDFE (Ile-de-France Environnement) dont l'ADVOCNAR est membre :

**« Le carnaval des asphyxiés »**

**Samedi 1<sup>er</sup> février 2014 à 15h**

**Parvis des Droits de l'Homme - Place du Trocadéro à Paris**

La pollution par le transport aérien en Ile-de-France est soigneusement passée sous silence. Pourtant, des millions de personnes sont concernées. Notre santé est en danger ! Venez nombreux, avec des masques anti-pollution.

**Particules fines, oxydes d'azote ... Avions = diesel = cancer**

## UN NOUVEAU PLAN DE GÊNE SONORE POUR ROISSY CDG

Le nouveau PGS de l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle a été approuvé par arrêté interpréfectoral le 11 décembre 2013.

Globalement, le territoire couvert par le PGS s'est élargi, principalement autour du doublet sud, mais il a réduit au nord. Certes, la prise en compte des nuisances plus importantes autour du doublet sud, beaucoup plus utilisé, et dans une zone plus peuplée, était une nécessité à

court terme. Mais beaucoup de victimes des nuisances aériennes sont toujours exclues du dispositif d'aide à l'insonorisation, qui reste un palliatif.

L'ADVOCNAR estime que l'extension du PGS vient entériner l'échec de la maîtrise des nuisances aéroportuaires.

Elle demande que tout soit mis en œuvre pour protéger les populations exposées et pour réduire les nuisances à la source, de jour comme de nuit.

*Pour savoir si vous êtes situé dans le PGS et si vous pouvez bénéficier de l'aide à l'insonorisation, ou pour obtenir un dossier de demande d'aide financière, appelez ADP au numéro azur 0 810 87 11 35.*

**[www.advocnar.fr](http://www.advocnar.fr) - [contact@advocnar.fr](mailto:contact@advocnar.fr) - 01 39 899 199**

Association loi 1901 agréée au titre de la Protection de l'Environnement BP 10002 - 95390 Saint-Prix

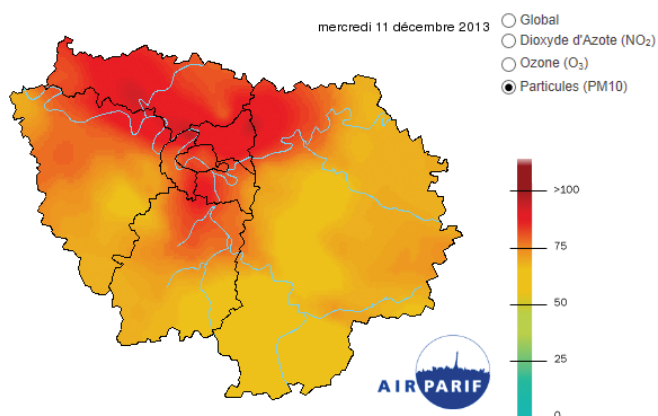
# PICS DE POLLUTION EN ÎLE-DE-FRANCE :

## POURQUOI LA POLLUTION DU TRANSPORT AÉRIEN EST-ELLE PASSÉE SOUS SILENCE ?

En décembre dernier, les habitants d'Île-de-France ont été victimes d'une période de pollution importante aux particules fines, hautement cancérigènes. Une fois de plus les valeurs limites réglementaires ont largement été dépassées et notre santé est en danger.

Pointés du doigt : le transport routier et en particulier les moteurs diesel, le chauffage au bois, les activités industrielles ...et l'anticyclone.

Et comme toujours, le plus grand silence sur la contribution polluante du transport aérien, pourtant avérée par Airparif ! Il n'y a pas besoin d'être grand spécialiste pour remarquer deux belles tâches rouges sur les cartes d'Airparif, une sur la zone aéroportuaire de Roissy Charles-de-Gaulle, l'autre sur celle d'Orly.



Les émissions problématiques sont les oxydes d'azote (NOx), les particules fines (PM) et les composés organiques volatils (COV), puisque la similitude du kérosène avec le gazole fait que la pollution des avions est identique à celle des moteurs diesel, mais plus grave, car en échappement libre. Les procédés de réduction de pollution (filtre à particules, pot catalytique...) n'existent pas sur les réacteurs d'avion.

Le trafic aérien national est concentré à 60 % sur l'Île-de-France, région 10 fois plus peuplée que les autres régions. Une évaluation objective et complète de la pollution chimique due au transport aérien et de son impact sanitaire est nécessaire.

L'ADVOCNAR demande aux pouvoirs publics la prise des décisions qui s'imposent, à commencer par une mesure de bon sens : la réduction du trafic aérien en cas de pic de pollution, qui est prévue par l'article 181 de la loi Grenelle II du 12 juillet 2010, mais n'a jamais été appliquée.

Des mesures de fond doivent également s'appliquer :

- Plafonnement du trafic aérien en Île-de-France
- Trajectoires épargnant les zones densément peuplées

Les pouvoirs publics doivent prendre leurs responsabilités face aux lobbies aériens pour protéger la santé des populations.

Patric Krussel / Françoise Brochot ■

## LE REMBOURSEMENT À 100 % DES TRAVAUX D'INSONORISATION PROLONGÉ D'UN AN

Suite à une décision interministérielle, la mesure de remboursement à 100 % des travaux d'insonorisation pour les riverains d'aéroports sera reconduite pour un an, sous réserve d'acceptation par le Conseil d'Etat et de la parution du décret d'application en janvier 2014.

L'ADVOCNAR, qui a milité pour la prolongation du 100 % depuis février 2013 lors de la mise en révision du

Plan de Gêne Sonore de Roissy CDG, se réjouit pour les riverains de cette prise de décision qui va dans le sens d'un traitement équitable des demandes d'aide à l'insonorisation des survolés dans le PGS.

Néanmoins, l'ADVOCNAR s'interroge sur les moyens mis en place concrètement pour payer les travaux d'insonorisation :

La TNSA (Taxe sur les Nuisances Sonores Aéroportuaires) versée par les compagnies aériennes, qui alimente le Fonds d'Aide à l'Insonorisation des Riverains, a été réduite de 15 % à Roissy et 30 % à Orly par arrêté du 13 mars 2013, alors que les fonds disponibles sont presque épuisés (Très peu de TNSA perçue pour le Bourget).

Dans le projet de loi de finance 2014, le gouvernement a décidé de plafonner au niveau national le Fonds d'Aide à l'Insonorisation alimenté par la TNSA à 49 millions d'euros. Toute recette excédentaire ira dans les caisses de l'Etat ! En 2013, ce plafond était fixé à 55,5 millions d'euros, déjà en-dessous des besoins. Les compagnies aériennes, sur le principe pollueur - payeur, paient une taxe pour une aide à l'insonorisation des logements et non pour réduire le déficit du budget national. Il s'agit d'un détournement de fonds.

**Ces moyens seront nettement insuffisants**, quand on sait qu'il restait 60 % de logements à insonoriser dans le PGS de Roissy CDG en 2012 (source ACNUSA), que les PGS d'Orly et Roissy CDG ont été révisés, avec de nouveaux logements concernés par l'aide, que le Bourget a un PGS depuis fin 2011.

Pour donner un ordre d'idée, les travaux d'insonorisation des logements autour de Roissy CDG, Orly et le Bourget ont coûté 54 millions d'euros en 2012 (source ADP). Et 9 autres aéroports en France sont également concernés par l'aide à l'insonorisation !

Alors avec 49 millions d'euros pour 2014, on est loin du compte ! Les réserves du Fonds d'Aide à l'insonorisation s'épuisent. De nombreux dossiers seront déposés en 2014, et il est à craindre que les riverains attendent longtemps la réalisation et le paiement de leurs travaux.

## STOP AUX PRIVILÈGES DU TRANSPORT AÉRIEN

**STOP** AUX PRIVILÈGES DU  
TRANSPORT AÉRIEN

ZÉRO TAXE SUR LE KÉROSÈNE  
TVA réduite sur les lignes intérieures

REVOLTEZ-VOUS !!!!! Rejoignez-nous pour AGIR

**ADVOCNAR**  
Association de Défense Contre les Nuisances Aériennes

www.advocnar.fr // contact@advocnar.fr // 01 39 899 199

Le transport aérien qui est, et sera plus encore demain, un contributeur important au réchauffement climatique mondial, bénéficie, sur le plan international depuis les accords de Chicago de 1944, d'une non taxation des carburants.

Toutefois, les textes juridiques permettraient au moins une taxation sur les vols nationaux sans remise en cause. Cette non taxation constitue un biais de concurrence très important.

Par ailleurs, le transport aérien bénéficie d'exemption de TVA ou de taux très favorables.

La location de jets privés bénéficie du taux de TVA réduit à 7 % applicable seulement aux produits de première nécessité! Niche fiscale inadmissible !

Il est inconcevable que dans le contexte budgétaire actuel de telles inégalités soient maintenues.

L'ADVOCNAR demande :

- La taxation du kérosène sur les vols nationaux afin de rétablir un équilibre concurrentiel avec le train ou le transport routier.
- L'augmentation de la fiscalité, par le biais de la TVA ou d'une taxe spécifique sur les billets d'avion et sur le fret aérien.
- L'application du taux normal de TVA pour la location de jets privés.