Aéroport de Roissy CDG

Manifestation Défendons notre ciel

Ire station de mesure de bruit à Saint-Prix

ADVOCNAR

Association de Défense Contre les Nuisances Aériennes

Dossier spécial

NUISANCES AÉRIENNES

DES SOLUTIONS CONCRÈTES

L'Advocnar :
un combat juste, constructif, optimiste contre les nuisances aériennes et ses multiples conséquences

La construction de l'aéroport Roissy CDG en 1974 a progressivement terni le havre de paix que les communes de la Vallée de Montmorency appréciaient jusque-là. Le trafic aérien est en constante augmentation, nul ne peut le nier, et les méfaits sur notre santé, notre environnement, notre patrimoine ne doivent pas devenir une fatalité.

L'Advocnar a décidé d'en faire son combat dès 1986. Régie par la loi 1901, agréée au titre de la Protection de l'Environnement et apolitique, l'association a réussi au fil des ans à constituer un tissu associatif important et reconnu avec 1600 adhérents directs et 20 antennes dans le Val d'Oise. En 2008, l'association créait la Table Ronde des Elus rassemblant des élus d'Ile-de-France de toutes tendances politiques et en 2009, la Convergence Associative qui regroupe maintenant plus d'une centaine d'associations. Ces deux rassemblements ont renforcé la position de l'Advocnar face aux pouvoirs publics et autorités aéroportuaires.

Nos revendications sont étayées par des actions régulières, des dossiers techniquement pertinents et reposent sur des solutions concrètes et réalisables que vous allez découvrir dans ce dossier.

Grâce aux subventions régionale, départementale, communales et aux cotisations de nos adhérents, nous ne cessons de sensibiliser les populations survolées, de mobiliser les citoyens et les élus locaux lors d'actions concrètes sur le terrain, d'intervenir en experts auprès des autorités aéroportuaires, d'alerter les décideurs et politiques, d'agir au sein des instances impliquées dans la défense de l'environnement et de mener des actions juridiques avec les plus hautes instances.

La mobilisation des riverains, des associations et des élus est une des clés pour rendre notre combat plus efficace et donc obtenir plus rapidement une amélioration de notre qualité de vie. Nous espérons que ce dossier vous apportera un maximum d'informations claires sur les nuisances aériennes et répondra du mieux possible à vos interrogations.

Pages 4 - 13
> Etat des lieux
Zoom sur Roissy CDG
Pollution, nuisances sonores, répercussion sur notre santé et l'environnement
Carte du Plan d'Exposition au Bruit (PEB)
Le lobby aérien
Avion pollueur, riverain payeur
Contrôle aérien
Rôle de l'Europe et des pouvoirs publics

Pages 14 - 17
> Actions/Revendications
Rassembler pour être plus forts
Actions en images
La charte Roissy CDG
Actions juridiques

Pages 18 - 19
> Solutions !

Pages 20 - 24
> Agissons ensemble
Nous avons obtenu des résultats
1ère station de mesures à Saint-Prix
Témoignages et plaintes

[Édito]

Ce « Dossier Spécial Nuisances Aériennes » a été tout particulièrement préparé pour répondre aux nombreuses interrogations des adhérents et riverains de l'aéroport Roissy CDG afin d'apporter des informations claires et complètes sur les nuisances aériennes et sur les propositions que nous défendons pour réduire ces nuisances et donc améliorer la qualité de vie des populations survolées.

Cette brochure a pour but d'expliquer la situation actuelle du trafic de Roissy CDG et surtout de mieux faire connaître les solutions de réduction des nuisances que nous proposons et dont certaines pourraient déjà être mises en œuvre si les pouvoirs publics en avaient la volonté.

Nous ne sommes pas seuls à nous battre ; de nombreux Maires, Députés et Sénateurs sont à nos côtés ainsi qu'un nombre de plus en plus important d'associations environnementales comme vous le découvrirez à la lecture de ce dossier.

Nos revendications ont dépassé les frontières : avec les associations des aéroports de Londres, Amsterdam, Francfort, Bruxelles et Dublin, nous agissons au niveau des instances européennes.

C'est un combat difficile mais légitime ; nous y croyons.

La Région Ile-de-France, le Conseil général du Val d'Oise, les députés Claude BODIN et Jérôme CHARTIER, les Communautés de Communes et d'Agglomérations ainsi que les Municipalités ci-dessous énoncées soutiennent directement notre action et nous les en remercions vivement. Leur aide et leur implication sont essentielles.

Patric Kruissel
Président d'Advocnar

NOS SOUTIENS FINANCIERS

La Région Ile-de-France

Le Conseil général du Val d'Oise

Les Communautés de communes et d'agglomérations

CAVAM : Andilly, Deuil-la-Barre, Groslay, Margency, Montmagny, Montmorency, Saint-Gratien, Soisy-sous-Montmorency.
CAAB : Argenteuil, Bezons.
VAL ET FORET : Ermont, Eaubonne, Le Plessis Bouchard, Montlignon, Saint-Prix, Saint-Leu-la-Forêt.

Les Municipalités

Arnouville-lès-Gonesse, Attainville, Dammartin-en-Goële, Deuil-la-Barre, Eaubonne, Enghien-les-Bains, Ermont, Franconville, Garges-lès-Gonesse, Gonesse, La Frette-sur-Seine, Montmorency, Othis, Saint-Brice, Saint-Leu-la-Forêt, Taverny et Saint-Prix que nous remercions tout particulièrement pour son soutien indéfectible et la mise à disposition à titre gracieux d'un bureau pour notre secrétariat.

Sur le plan National

Le Député-Maire Jérôme Chartier

Brochure spéciale « Nuisances Aériennes »
Rédaction : Patric Kruissel, Jacqueline Bonhomme, Alain Péri, Françoise Brochot,
Catherine Bouvier, José Jimenez, Joël Ravenel de l'Advocnar, Marie-Hélène Ollivier-Lestre Journaliste.

Zoom sur le trafic de Roissy CDG

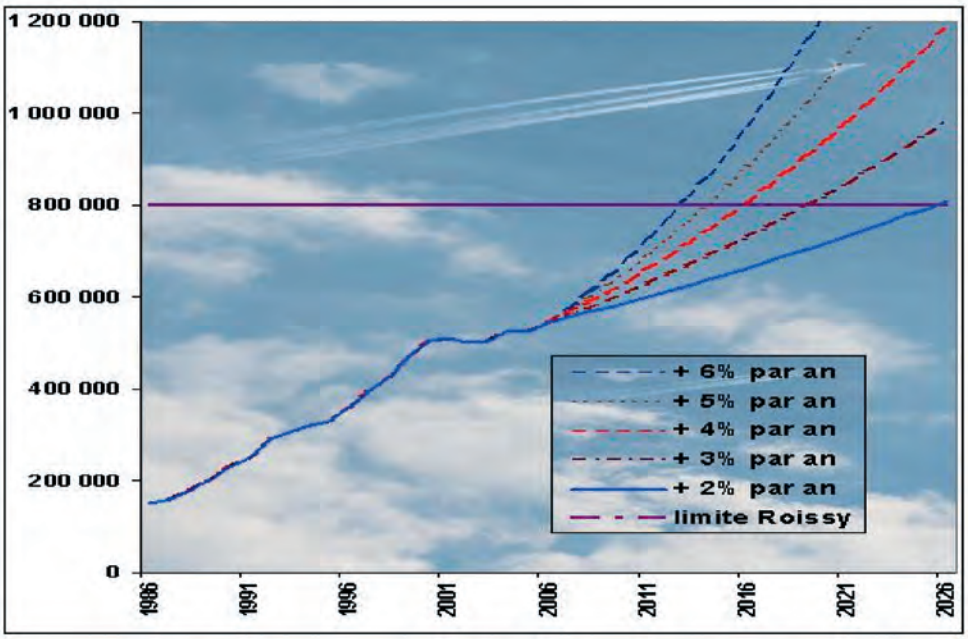
L'aéroport de Roissy CDG, ouvert en 1974, dispose depuis 2000, de 4 pistes, 2 pistes au nord, 2 au sud (les doublets) qui permettraient une capacité annuelle théorique d'environ 900 000 mouvements d'avions (70 % de plus que le trafic actuel). Les pistes sont orientées vers la partie la plus urbanisée du Val d'Oise.

Plus de 2 millions de personnes sont survolées par les avions à moins de 3 000 mètres et plus de 600 000 personnes le sont par des avions à moins de 1 000 mètres (dont 80% de Valdoisiens).

Une réelle menace…

L'aéroport de Roissy CDG a encore des capacités d'extension en termes d'infrastructures, donc de trafic !

L'annonce en juin 2010 d'un nouveau terminal de 100 000 m2 pouvant accueillir 7,8 millions de passagers en 2012 le prouve. ADP espère à terme atteindre 80 millions de passagers.
En 2009, le chiffre était de 57,9 millions passagers pour 525 314 mouvements. La crise financière, il est vrai, a fait baisser le trafic passagers de 3.5 % et le fret de 10 %, mais une fois cette crise conjoncturelle passée, le trafic repartira à nouveau.



Projection trafic Roissy CDG

525.314 mouvements en 2009

900.000 mouvements annoncés par ADP horizon 2025

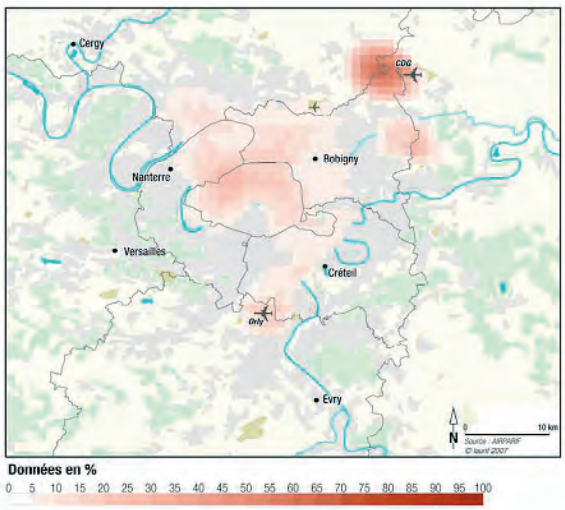
Pollution aérienne et aéroportuaire :

Les émissions des avions sont similaires à celles des moteurs diesel : Kérosène = gazole !

Les émissions sont :
Dioxyde de carbone, dit gaz carbonique (CO2)
Oxydes d'azote (NOx)
Monoxyde de carbone (CO)
Composés organiques volatiles (COV)
Dioxyde de soufre (SO2)
Particules fines (PM)
Vapeur d'eau

Cependant, il y a une différence importante entre avions et diesels, lorsque l'on s'intéresse au réchauffement climatique : les avions émettent en altitude !
Et là, les NOx d'une part, les particules fines et la vapeur d'eau (formation des traînées de condensation) d'autre part, multiplient par 2,5 le seul effet du CO2 qui représente 2 % des GES (gaz à effet de serre) au niveau mondial.

Un constat mesuré et alarmant sur notre santé et notre environnement



*Risque de dépassement de l'objectif de qualité relatif au NO_2 à l'horizon 2010 avec les mesures du plan de protection de l'atmosphère (météorologie favorable)

Ce double danger est bien réel : la pollution liée au trafic aérien et aux activités aéroportuaires développe des pathologies chroniques et menaçantes pour notre santé et participe significativement au réchauffement climatique.

Les technologies largement utilisées par les constructeurs automobiles (systèmes catalytiques, filtres à particules…) n'ont pas leur équivalent dans l'aéronautique et les émissions de gaz à effet de serre de l'aviation ne sont, pour l'instant, pas prises en compte au niveau mondial et échappent aux contraintes imposées par les accords de Kyoto !

Pourtant, même si à l'échelle globale, les activités aériennes émettent moins de polluants que le trafic automobile, **le seul trafic aérien de Roissy CDG émet autant de polluants que le périphérique parisien (source AirParif) !**

Quels sont les effets de la pollution du trafic aérien sur la santé des riverains ?

Plusieurs études récentes notamment par l'Institut de Veille Sanitaire (InVS) sont formelles : il existe bien une relation quantitative entre l'ensemble des affections et pathologies spécifiques (broncho-pneumopathies chroniques obstructives, asthme, infection des voies respiratoires, pneumonie…) et l'exposition aux polluants caractéristiques de l'aérien. En ce qui concerne l'asthme, le risque d'apparition de cette maladie invalidante est majoré de 30 % par rapport aux enfants vivant en milieu sain. Ce risque est augmenté de 20 % pour les autres maladies.

Le dioxyde d'azote (NO2) demeure le principal traceur des activités du transport aérien. Il provoque des affections spécifiques bronchiques et augmente la sensibilité des bronches aux infections, surtout chez l'enfant. Les composants organiques volatils (COV) pénètrent profondément dans l'arbre bronchique, véhiculés, par les particules fines. Ils peuvent altérer la fonction respiratoire, et avoir des effets mutagènes et cancérigènes à long terme. Le SO2 est un irritant des muqueuses des voies respiratoires supérieures. L'ozone provoque irritations oculaires, toux et altération de la fonction pulmonaire.

Les enfants sont-ils davantage concernés ?

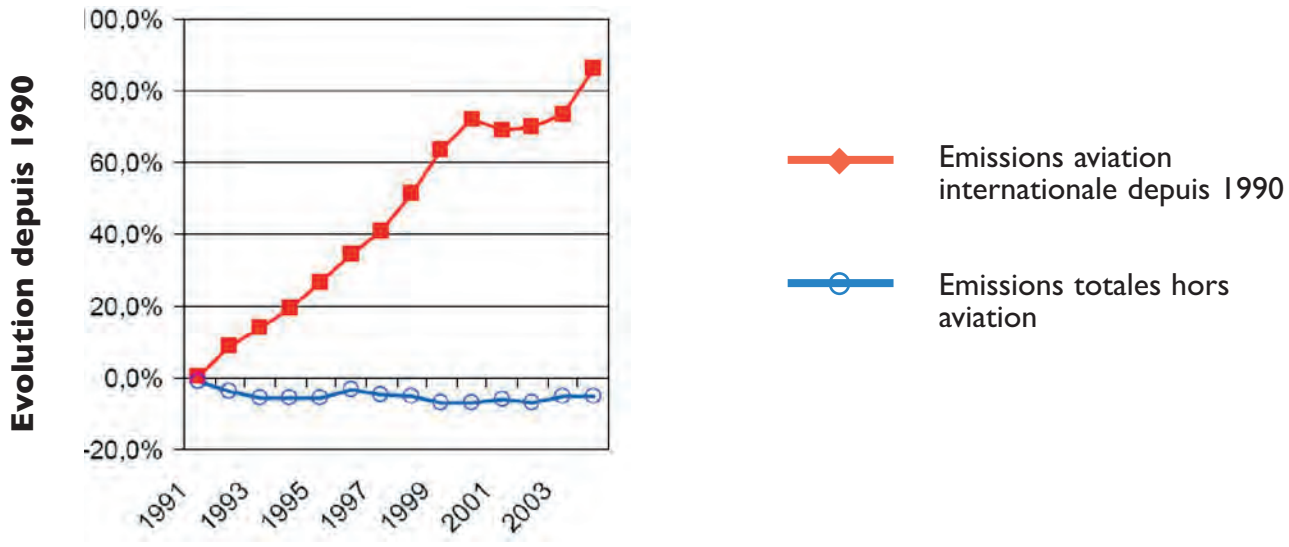
Les enfants respirent plus près du sol, et sont plus vulnérables car leur organisme (poumon, système immunitaire) est en phase de développement. Ils pourraient être très nombreux à souffrir à l'âge adulte de pathologies chroniques comme l'asthme, les maladies cardiovasculaires ou

la broncho-pneumopathie chronique obstructive. Les problèmes respiratoires chez les enfants, même très jeunes, sont d'ailleurs de plus en plus fréquents.

Le transport aérien a-t-il un impact sur le réchauffement climatique ?

Le trafic aérien mondial a augmenté de 122 % de 1990 à 2005. Compte tenu des améliorations technologiques des avions, l'augmentation des émissions globales du secteur est de « seulement » 85%. Pendant ce temps, les autres modes de transport ont stabilisé leurs émissions.
En 2009, une nouvelle étude du GIEC (Groupe Intergouvernemental d'Experts sur l'Evolution du Climat) confirme une contribution globale de l'aviation en 2005 d'un peu moins de 2 % pour le seul CO2 mais qui atteint 4,9 % en incluant l'ensemble des émissions et leurs effets, notamment du fait de l'émission en altitude.

Développement des émissions de gaz à effet de serre de l'aviation internationale dans l'Europe des 25



Nuisances sonores

Santé menacée, apprentissage de nos enfants ralenti, performances intellectuelles diminuées … Le Val d'Oise fortement touché…

La gravité des nuisances sonores dues au trafic aérien a été prouvée par les résultats de nombreuses études*: déficit du système auditif, perturbation du sommeil, hypertension, maladies cardio-vasculaires, fatigue chronique, augmentation de la consommation d'antidépresseurs et des admissions dans les hôpitaux psychiatriques, baisse des performances intellectuelles, retard à l'apprentissage de la lecture ou à la résolution des problèmes en mathématiques, etc. Cette liste hélas très longue est extrêmement alarmante, surtout pour le Val d'Oise, densément peuplé et dont le profil démographique est celui d'une population parmi les plus jeunes du pays.

** Etudes CSNA et Insomnia*

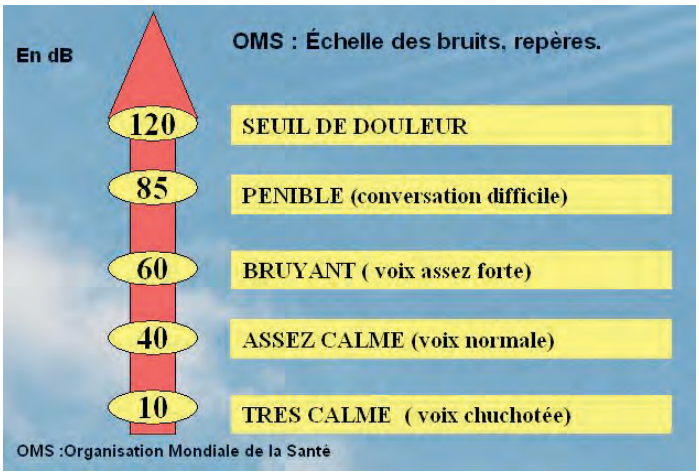
Vulnérabilité des enfants et des seniors

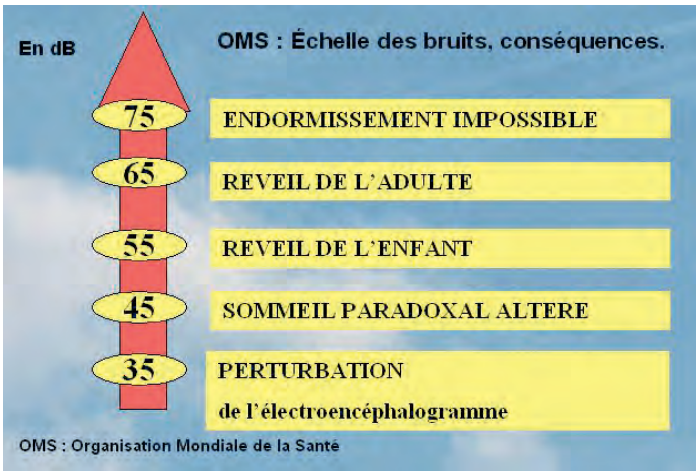
Les enfants sont plus sensibles que les adultes au bruit, même s'ils sont moins concernés par les réveils nocturnes.
Ils endurent plusieurs centaines de vols par jour (un avion en moyenne toutes les 2 mn). Chaque nuit, le sommeil des enfants est gravement perturbé, alors que leur cerveau est en pleine formation. Pour la scolarité, l'impact est grave, car le cerveau trie pendant le sommeil les informations accumulées le jour.
Que dire quand on sait que le Val d'Oise se classe parmi les derniers départements pour les résultats scolaires (voir notamment les résultats du BAC 2010). Les seniors sont également plus touchés, car ils subissent en général les nuisances sur l'ensemble de la journée.

Un mal sournois

On peut penser qu'on s'habitue, voire qu'on « oublie » le bruit permanent des avions, même s'il est plus perturbant que celui des voitures ou des trains. Cependant, inconsciemment, ou pendant que nous dormons, notre cœur se met à battre plus vite et notre pression artérielle augmente de façon « automatique » à chaque passage d'avion. Ce bruit aérien est enregistré par notre cerveau, que nous le voulions ou non, comme une menace et ruine notre santé sans que nous nous en rendions forcément compte.

L'intensité sonore





La santé des Valdoisiens et de millions de personnes négligée par les pouvoirs publics !

Les nuisances du trafic aérien représentent une telle catastrophe sanitaire que les pouvoirs publics devraient se demander si on ne va pas un jour les attaquer en justice pour négligence grave ! L'argument principal est économique (emploi, etc.) mais le coût social des maladies induites par le bruit des avions, et qui concerne l'ensemble des contribuables à une échelle bien supérieure, n'a évidemment jamais été chiffré.

Agir pour notre santé et notre cadre de vie !

Les mesures annoncées peuvent bien entendu nous donner de l'espoir. Il faut continuer à exiger le minimum vital recommandé par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), soit 8 heures de sommeil consécutives. Ce n'est pas un luxe, c'est un droit fondamental. Il est de notre responsabilité pour nos enfants de ne pas laisser les diktats soi-disant économiques ruiner notre santé. Les riverains de Londres, (1er aéroport européen) ont le droit de dormir, pourquoi pas nous ?

Plan d'Exposition au Bruit (PEB)

C'est l'indice Lden Indice de gêne sonore européen (Level Day Evening Night) qui sert à quantifier l'exposition au bruit pour la détermination du PEB. Il est déterminé à partir des paramètres suivants :

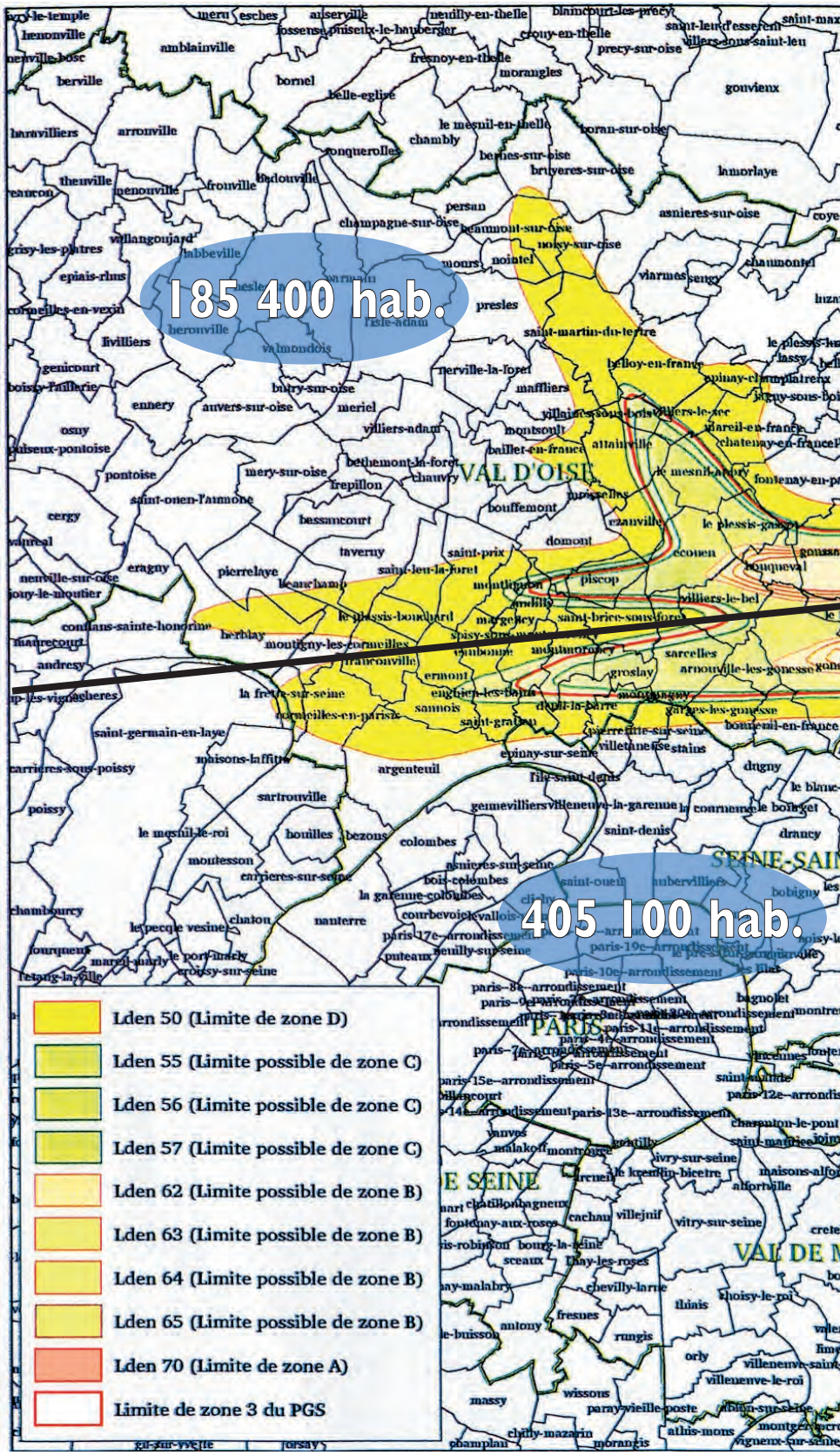
- Nombre de mouvements d'avions - décollage et atterrissage
- Niveau de bruit des avions
- Trajectoires
- Heure de passage - jour, soirée, nuit - Une journée est décomposée en trois périodes : le jour de 6h à 18h, la soirée de 18h à 22h et la nuit de 22h à 6h, heure locale. Le trafic en soirée est pondéré par un facteur 3. Le trafic de nuit est pondéré par un facteur 10.

DIFFÉRENCE IMPORTANTE ENTRE PGS ET PEB

Le Plan de Gêne Sonore (PGS) (contour en rouge) est un plan qui délimite des zones dans lesquelles les riverains peuvent bénéficier d'une aide à l'insonorisation de leur logement. Cette aide ne peut être allouée que sous certaines conditions. Le PGS se situe à l'intérieur du PEB.

Beaucoup de communes à l'extérieur du PGS subissent un niveau de nuisances très important.

Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) (en jaune) est un document d'urbanisme qui fixe les conditions d'utilisation des sols exposés aux nuisances dues au bruit des aéronefs et qui vise à interdire ou limiter les constructions pour ne pas augmenter les populations soumises aux nuisances.



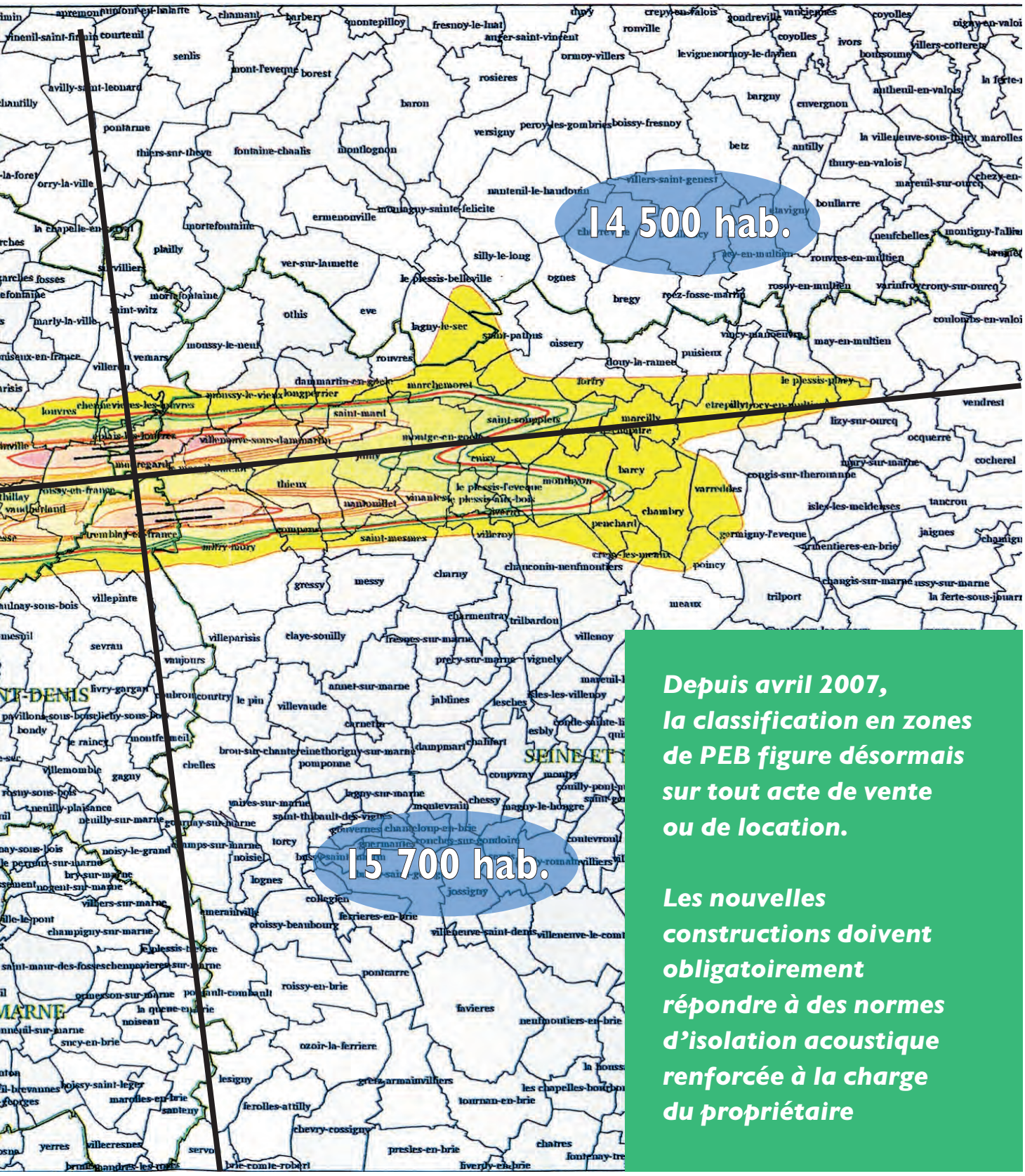
Quatre zones graphiques A, B, C et D sont inscrites au PEB.

La zone A de gêne très forte avec un Lden supérieur à 70. (construction d'habitation interdite)

La zone B de gêne forte avec un Lden compris entre 62 et 70. (idem ci-dessus)

La zone C de gêne modérée avec un indice Lden compris entre 55 et 62 (construction maison individuelle autorisée sous réserve d'isolation acoustique, construction collective interdite)

La zone D à titre d'information avec un indice Lden compris entre 50 et 55 (constructions individuelles et collectives autorisées sous réserve d'isolation acoustique)



Depuis avril 2007, la classification en zones de PEB figure désormais sur tout acte de vente ou de location.

Les nouvelles constructions doivent obligatoirement répondre à des normes d'isolation acoustique renforcée à la charge du propriétaire

Le lobby aérien en question

par Jean-Pierre Enjalbert

Si chacun reconnaît l'intérêt de l'industrie et des activités aériennes en termes de source de richesse et d'emploi, nous sommes pour autant en droit de mettre en perspective les privilèges et autres avantages dont bénéficie ce secteur d'activités.

Alors même que le principe pollueur - payeur est communément admis, l'activité aérienne s'en exonère : ainsi ce sont les territoires et leurs habitants qui doivent s'adapter à la nuisance et non l'inverse (PEB) et aucune limite ne vient contraindre le domaine aérien.

Le principe de précaution ne le concerne pas davantage et c'est ainsi que l'impact sanitaire des vols de nuit est ignoré.

Il en est de même vis-à-vis de la réglementation contre le bruit dont l'aérien est largement exclu !

Pour ce qui concerne les taxes carburant, le kérosène n'est pas concerné alors même que tous les autres secteurs le sont lourdement ! Rappelons tout de même que les 850 000 mouvements d'avions annuels en Ile-de-France sur les 3 principaux aéroports équivalent aux émissions de quelque 13 millions de poids lourds roulant chacun 100 km !!!!

Lors du récent projet de taxe Carbone, le kérosène y échappait. Les citoyens que nous sommes et qui voient le prix de l'énergie s'envoler apprécieront ! Les secteurs de transport concurrentiel également ....

Effet sur le climat, là encore l'avion réussit bizarrement à se faire oublier !

Alors bien sûr, nous direz-vous, il s'agit de permettre la démocratisation de ce mode de transport longtemps réservé aux classes aisées et de soutenir l'activité économique. Mais que constate-t-on ? Des vols promotionnels pour à peine plus cher que quelques places de cinéma qui se multiplient... En quoi quelques euros supplémentaires pour permettre la mise en œuvre des solutions de moindre bruit nuiraient-ils réellement au libre accès à ce mode transport ?
Des vols d'affaires pour la moindre occasion que des visioconférences pourraient éviter ...

Reste la question de l'emploi que génère le transport aérien. Là encore la puissance du lobby est remarquable, car il n'est question que des emplois créés mais en occultant soigneusement un aspect bien inquiétant, celui de la participation à la destruction massive d'emplois.

Car le transport aérien est aussi un outil accompagnateur des délocalisations qui ravagent les équilibres de nos pays ! Et il serait juste enfin que nous en connaissions réellement l'impact !

Comment les productions locales et régionales dont les transports et l'énergie sont si taxés peuvent-elles rivaliser avec celles qui bénéficient de conditions de transport si manifestement avantageuses ? Comment ne pas dénoncer une telle distorsion de concurrence dont pâtissent nos industries, nos productions et donc nos emplois !

Pour ma part, j'ai cherché à faire valoir ce point de vue dans chacune de mes démarches politiques, je suis encore très isolé et même ceux qui partagent ce discours, s'effacent à Bruxelles sous le poids du Lobby.... et d'une politique européenne sérieusement critiquable.

Finalement il reste à définir si ce lobby si puissant et efficace défend l'intérêt d'un secteur d'activité, d'un groupe d'entreprises et de leurs seuls actionnaires ou s'il participe à la mise en valeur de nos principes de développement et de nos intérêts au sens de l'intérêt général ?

Le débat mérite d'être posé.

LE BOURGET ? LA PLATE-FORME D'AFFAIRE EN EUROPE QUI CRÉE LE PLUS DE NUISANCES…

Le Bourget est une zone de non-droit. Pas de couvre-feu, pas de Plan d'Exposition au Bruit, pas de Plan de Gêne Sonore, donc pas de participation financière aux frais d'insonorisation des habitations (Chantal Jouanno a récemment promis d'y remédier).
L'ADVOCNAR a toujours intégré le trafic du Bourget dans ses revendications concernant les nuisances de Roissy CDG. Les 2 aéroports sont tellement proches l'un de l'autre que la zone D du PEB de Roissy CDG empiète sur les pistes du Bourget. Mettre en place un PGS et un PEB, qui ne concerneraient que le trafic de l'aéroport d'affaire n'aurait aucun sens dans la mesure où ces deux plans auraient des zones communes. Beaucoup de riverains dans une zone à très forte densité de population, subissent les nuisances des 2 plates-formes. Il faut donc considérer les pistes du Bourget comme intégrées à Roissy CDG et faire un PEB et un PGS communs.

Avion pollueur-riverain payeur

Interview de Patric Kruissel, Président de l'Advocnar

Le développement du trafic aérien est-il compatible avec la protection de la santé des riverains ?

Le trafic aérien provoque localement des nuisances sonores et chimiques et a globalement un impact important et croissant sur le réchauffement climatique. Les conséquences sur le bien-être des populations et la charge financière pour pallier les conséquences de ces pollutions sur la santé restent à la charge de la collectivité, ce qui est intolérable. Aujourd'hui, tout est fait pour développer le transport aérien sans en tenir compte.

Quels sont les exemples de répercussions négatives du transport aérien ?

La consommation de somnifères, d'antidépresseurs, d'anxiolytiques sont des coûts cachés payés par tous. Le manque de sommeil peut provoquer des accidents du travail ou de la route.
La pollution génère également des effets néfastes pour la santé et des coûts à la charge de la collectivité. Le réchauffement climatique aura des répercussions sur l'économie et le rapport STERN les a bien évalués (5 à 10% du PIB) si on ne prend pas les mesures dès maintenant. Un autre exemple bien connu : la baisse des biens immobiliers dont la moins-value peut atteindre 20 à 30 % du prix par rapport à un secteur non exposé.

Les compagnies aériennes paient déjà des taxes pour permettre l'insonorisation des logements les plus touchés. Est-ce suffisant ?

C'est un début modeste de l'application du principe pollueur – payeur, mais les taxes collectées sont loin de couvrir les préjudices subis. L'ACNUSA préconise l'instauration d'un fonds pour indemniser les propriétaires spoliés par la baisse des valeurs immobilières. Il faudrait également racheter les logements les plus touchés par les nuisances, comme cela s'est fait sur d'autres aéroports.

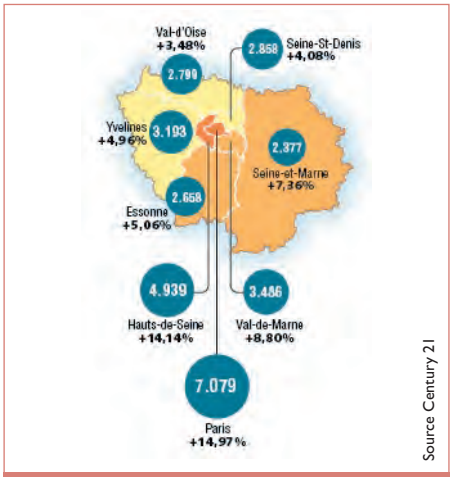


Schéma de l'évolution du prix de l'immobilier en Ile-de-France 2009-10.

N'avez-vous pas peur, en taxant les compagnies aériennes, de ralentir le développement du trafic et en conséquence les emplois générés ?

D'abord, le développement économique ne doit pas s'opérer au détriment de la santé des riverains. Le lobby aérien avance l'équation suivante : un million de passagers = 1 000 emplois directs + 1 000 emplois indirects. Mais les associations ont une autre approche. Si on transfère une partie du trafic de Roissy CDG sur une plate-forme qui impacte moins de riverains, on ne supprime pas d'emplois, on les crée ailleurs. De même, si on utilise des moyens de transports ferroviaires, on crée également des emplois. Le TGV crée plus d'emplois que l'aérien.

Comment peut-on nommer ces coûts cachés ?

Les économistes les appellent « coûts externes ». Ce sont les coûts générés par toute activité humaine, lorsque le responsable de l'activité ne tient pas compte des incidences de ses actions sur les autres. Dans un premier temps, il faut évaluer ces coûts de façon objective, ensuite il faut les intégrer dans le prix du billet d'avion.

Donc, le développement de l'emploi doit se faire dans l'intérêt général, et non au profit d'un lobby.

Exactement. On délocalise des productions, parce que les charges sociales de nos pays sont lourdes, mais également parce que les transports aérien et maritime ne sont pas taxés à leur juste valeur. Comme le souligne Jean-Pierre Enjalbert, si on veut faire le bilan des emplois du trafic aérien de façon objective, il ne faut pas se contenter des emplois créés, mais mettre dans la balance les emplois supprimés. Le kérosène non taxé, l'absence de TVA, l'exonération de taxe professionnelle accordée à Fedex, ce sont des recettes fiscales en moins, donc payées par d'autres. Les statistiques de l'INSEE révèlent que du pouvoir d'achat investi dans le transport aérien crée 20 % d'emplois de moins que le reste de l'économie. **Donc le transport aérien ne crée pas d'emplois, il en supprime.**

Le contrôle aérien

LEXIQUE

ACNUSA : *Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires*

ADP : *Aéroports de Paris*

CEDH : *Cour Européenne des Droits de l'Homme*

DGAC : *Direction Générale de l'Aviation Civile*

FNAM : *Fédération Nationale de l'Aviation Marchande*

GIEC : *Groupe Intergouvernemental d'Experts sur l'Evolution du Climat (créé en 1988 par l'Organisation des Nations Unies - ONU)*

Lden : *Indice de gêne sonore européen*

OACI : *Organisation de l'Aviation Civile Internationale*

OMS : *Organisation Mondiale de la Santé*

PEB : *Plan d'Exposition au Bruit*

PGS : *Plan de Gêne Sonore*

PPBE : *Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement*

UECNA : *Union Européenne Contre les Nuisances Aériennes*

UFCNA : *Union Française Contre les Nuisances Aériennes*

Des grèves à répétition !

Opposition au projet européen de la fusion du contrôle aérien avec celui des pays voisins.
Face à l'explosion du trafic aérien, l'Europe planche sur une vaste réforme, visant à regrouper les 27 pays en 9 zones géographiques distinctes. Le 2 décembre 2010, un accord international réunira ainsi la France, l'Allemagne, les Pays-Bas, la Belgique, le Luxembourg et la Suisse dans un même bloc, intitulé le Fabec (bloc d'espace aérien fonctionnel Europe Centrale). L'intérêt de ce regroupement est double : en termes de sécurité d'abord, disposer d'un espace aérien plus vaste permettant de router au plus vite un avion sur un aéroport d'un autre pays si nécessaire, voyager plus directement d'une ville à une autre, d'où, comme le souligne le ministre de l'Ecologie Jean-Louis Borloo, des économies de kérosène.

Peur de perdre leur statut

Fondue dans une organisation supranationale, la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) risquerait-t-elle alors d'être démantelée ? Voilà la principale peur des grévistes qui, sans le dire, redoutent les incidences ou sacrifices liés à un changement de statut. Peur non fondée, puisque le gouvernement a promis de ne pas le modifier et au pire leur faire bénéficier d'un statut de fonctionnaire européen encore meilleur ! Faut-il en rire… ou… en pleurer ? A vous de juger
.

Est-il acceptable d'en arriver là ?

Enfermés dans leurs tours d'ivoire, les contrôleurs aériens veillent sur leurs privilèges sans se préoccuper des riverains !

Les associations et les élus se battent depuis des années pour que la protection de l'environnement, de la santé et de la qualité de vie des riverains soit reconnue comme critère de la gestion du trafic des grands aéroports français et en particulier de ceux d'Île-de-France, Orly, le Bourget et Roissy-CDG. Évidemment après la sécurité.
Impossible de l'obtenir. Aucun progrès, aucune initiative venant du contrôle aérien !

Pire encore ; nous constatons une dégradation des pratiques à Roissy CDG notamment sur un point important : les croisements de trajectoires à l'arrivée et au départ. En effet, lors de la réorganisation de la circulation aérienne en Île-de-France en 2002, il a été clairement établi, pour des raisons de sécurité et de réduction des nuisances pour les riverains, que les avions venant du nord se poseront sur les pistes nord et les avions venant du sud se poseront sur les pistes sud. Idem au décollage pour éviter ainsi les croisements.
Cela n'est plus respecté, c'est un mélange inquiétant, dénoncé régulièrement !

Les contrôleurs aériens sont prompts à perturber le trafic pour se faire entendre mais sont complètement sourds quand il s'agit de la santé et de la qualité de vie de centaines de milliers de personnes. C'est inacceptable.

Le rôle de l'Europe et des pouvoirs publics

Fin 2009, les 27 ministres européens de l'environnement, en préparation du sommet de Copenhague, ont décidé de proposer une réduction des émissions de CO2 pour le secteur aérien de 10 % d'ici à 2020 par rapport aux niveaux de 2005. Cette proposition n'a malheureusement pas été retenue.

En 2008, l'Union Européenne a officiellement adopté la directive prévoyant l'inclusion du secteur aérien dans le système d'échange de quotas de CO2 : les compagnies aériennes vont devoir réduire leurs émissions dès 2012. Et à compter de 2013, toutes les compagnies aériennes opérant dans l'UE (européennes ou non) devront plafonner leurs émissions de CO2 à 95 % d'un niveau annuel de référence (moyenne des années 2004 à 2006) ou bien acheter, sur le marché, des quotas de CO2. Les premières estimations donnent un coût pour les compagnies aériennes concernées, de 1,5 milliard d'euros en 2013, coût qu'elles devront répercuter d'une manière ou d'une autre.
Enfin, tous ces calculs et objectifs de réduction sont basés sur le seul CO2, qui ne représente qu'une partie de l'impact de l'aérien sur le climat. Il faudra attendre que l'UE s'intéresse aux émissions de NOx et ce n'est pas impossible….

Actions publiques contre les nuisances aériennes ?

80 % des lois de protection de l'environnement proviennent des instances européennes. Outre l'introduction des compagnies aériennes dans le système d'échange de quotas d'émissions de Gaz à effet de serre (GES), l'Union Européenne a mis en place 2 directives :

- **Directive 2002/30/CE :** Vise à éliminer les avions les plus bruyants. Grâce à cette directive, notre continent est le plus vertueux en matière de nuisances sonores du trafic aérien.

- **Directive 2002/49/CE :** Dans une première étape, cette directive a imposé aux pays membres la cartographie des différentes sources de bruit (route, rail, aérien, industriel). Le résultat de cette cartographie confirme l'impact très important, en termes de nuisances et de population concernée de Roissy CDG et de Londres Heathrow.

- Dans une seconde étape, elle impose la mise en place d'un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). Nous allons suivre avec la plus grande attention, le plan que la France va proposer pour répondre à cette directive.

L'Advocnar et les autres associations comptent beaucoup sur l'Europe pour une harmonisation au niveau européen visant à réduire les vols nocturnes, notamment sur les plates-formes impactant des zones à forte densité de population (directive 2002/49/CE)

Quelles évolutions en France ?

Le Grenelle de l'environnement a suscité beaucoup d'attente mais les résultats ne sont pas au rendez-vous. Des promesses, et au moins un très gros mensonge du lobby aérien qui se retrouve dans la loi Grenelle I : l'engagement de réduire de 80 % des émissions d'oxydes d'azote du trafic aérien en 2020 ! Le plus étonnant est que les pouvoirs publics ont laissé passer, sans curiosité. C'est un sujet que nous ne laissons pas passer.

Les relèvements des altitudes de survol de 300 m en Île-de-France ont été annoncés en décembre 2007. La mise en application est lente, elle figure au menu des travaux de la Charte du développement durable de Roissy CDG (voir page 17).

Dans le cadre de la loi Grenelle 2, le député du Val-de-Marne, Didier Gonzales, a fait passer un amendement obligeant le transport aérien à prendre des mesures de réduction lors d'un pic de pollution prolongé, comme le font les industriels ou le transport routier. Nous sommes encore loin de l'application mais c'est un signe encourageant.

Devant la difficulté de faire converger les intérêts de l'industrie du transport aérien avec ceux de l'ensemble des citoyens, il nous paraît légitime d'exiger des pouvoirs publics une attitude responsable et impartiale au service de l'intérêt général.

Rassembler pour être plus forts

Partant du constat que seuls, nous n'étions pas suffisamment influents pour peser sur les pouvoirs publics, l'idée de rallier les élus et les associations, sur une plate-forme de revendications communes :

- **Plafonnement du trafic aérien**
- **Réduction significative des vols nocturnes sur une période de 8 heures consécutives (en évitant tout report du trafic et de nuisances sur d'autres populations)**
- **Mise en place de trajectoires de moindres nuisances pour les approches et les décollages**

a abouti à la création de la Table Ronde des Elus le 15 mai 2008 et à la Convergence Associative le 22 janvier 2009.

Conseil Municipal géant contre les vols de nuit au Trocadéro le 20 septembre 2008

94 communes avec 400 élus présents auprès des associations pour réclamer l'arrêt des vols de nuit.

Rendez-vous à l'Elysée du Comité de pilotage de la table ronde des élus le 17 novembre 2008

Deux élus de gauche (MM. Doucet et Blazy), deux élus de droite (MM. Strehaiano et Enjalbert) et Patric Kruissel, Président de l'Advocnar sont reçus à l'Elysée

Course « Train contre Avion »

Deux équipes partant de Londres, l'une par l'Eurostar, l'autre par avion, ont engagé une course pour arriver les premiers à la Tour Eiffel. L'Eurostar a été largement vainqueur avec une avance de plusieurs heures.

Euro Flash-Mob le 16 Mai 2009 à Roissy CDG

Elus du Val d'Oise et associations de l'Ile-de-France rejoignent les grandes associations européennes pour dire NON à la croissance sans limite du trafic aérien.

Euro Flash-Mob le 16 Mai 2009 à Heathrow (GB)

L'Europe solidaire face aux nuisances aériennes : Londres, Francfort, Bruxelles, Amsterdam et Dublin se sont mobilisés le même jour, à la même heure, dans leurs aéroports respectifs pour dire NON à la croissance sans limite du trafic aérien.

Flash-Mob Ultimatum Climatique le 24 octobre 2009 Place de la Bourse

Agir auprès des grandes ONG pour que les émissions de gaz à effet de serre du lobby aérien soient prises en compte lors du sommet de Copenhague.

Charte du développement durable de Roissy CDG : un réel espoir

Forte implication de l'Advocnar dans l'élaboration des pistes d'amélioration : grâce aux actions menées courant 2009, notre association a pu s'asseoir à la table des négociations pilotée par le Préfet de Région chargé de l'élaboration de la charte.

Gros plan sur nos attentes

Une véritable concertation-négociation pour aboutir à un accord signé par les parties prenantes sur une réduction significative et durable des nuisances aériennes, avec une priorité : la nuit.
Considérant la puissance des forces en présence, les intérêts contradictoires entre environnement et économie, les départements du Val d'Oise et Seine-et-Marne, les tenants du Grand Paris avec Roissy la porte du monde et ses opposants, etc, nous savons que la tâche sera rude pour faire valoir la nécessaire prise en compte de la qualité de vie et de la protection de la santé des riverains. C'est une occasion unique qui nous est donnée, d'entrer dans une concertation-négociation avec toutes les parties prenantes. C'est possible, il y a des exemples en Europe. Avant l'été, nous avons fait des propositions au Préfet de Région pour la mise en place d'un système de médiation. Mais soyons clairs, cela ne s'est encore jamais produit en France !

Pot de fer contre pot de terre ?

Les résultats dépendront de la volonté des pouvoirs publics de jouer leur rôle d'arbitre entre les parties prenantes avec comme critère l'intérêt général. Le côté magique de l'avion, la puissance du lobby aérien ont retardé la nécessaire prise de conscience.
Mais aujourd'hui, les avions ont de plus en plus de casseroles attachées à leur queue.

Elles s'appellent contribution aux changements climatiques, impact sur la santé publique liée au bruit et à la pollution, kérosène non taxé avec son lot d'injustices par rapport aux autres modes de transport et qui entraîne des destructions d'emplois massives dans un pays comme la France.

Nous ne sommes pas seuls face à la toute puissance du lobby aérien, nous avons, avec nous, tous les riverains des grands aéroports des pays développés pour réclamer un juste équilibre entre intérêts économiques et respect des riverains et de l'environnement.

PISTES D'AMELIORATION

Elimination des avions les plus bruyants. Vous avez tous à l'esprit les « tacots » qui décollent comme par hasard entre 23 h 30 et 0 h 15 pour que Roissy CDG se rappelle à notre bon souvenir, si nous avions eu l'ambition de nous endormir avant. Des propositions ont été faites par la fédération des compagnies aériennes (FNAM), mais elles sont totalement insuffisantes.

Mesures opérationnelles de gestion des vols. On peut lister :
- Relèvement de 300 m de l'altitude du dernier palier (quelquefois sur plusieurs dizaines de kilomètres) avant d'amorcer la descente finale.
- Procédure de descente continue, afin d'éviter le dernier palier, réduction globale du bruit.
- Décollage en début de pistes, en particulier la nuit.
- Privilégier la configuration ouest (atterrissages et décollages face à l'ouest) en admettant des opérations avec composantes de vent arrière (utilisé couramment sur de très nombreux aéroports internationaux !)
- Etudes de plusieurs trajectoires de moindres nuisances, permettant d'éviter les zones les plus peuplées.

La DGAC a lancé plusieurs études qui seront présentées en septembre-octobre 2010. Quant à l'utilisation des doublets à 50/50, nous sommes pour l'instant, dans le dialogue de sourds, mais le sujet sera remis sur la table lors de la prochaine réunion.

Création d'un groupe de travail « vols de nuit » pour étudier en détail ce qu'ils représentent. C'est une véritable avancée, les représentants du lobby aérien s'y opposaient.
Lancement de la première étape : Comprendre dans la transparence.

Commission sur l'amélioration de la prise en charge économique des nuisances. Pour l'État, il ne s'agit que de participer à l'insonorisation des résidences de la zone C du PGS. Nous mettons sur la table l'extension de cette zone, la combinaison insonorisation- isolation thermique, et la compensation de la spoliation sur les biens immobiliers organisée par l'État avec la création de la zone D du PEB. Cette compensation est demandée sous la forme d'une réduction de la taxe foncière ou d'habitation, ou d'aide directe lors de la revente…
Après la pause estivale, les travaux des commissions et groupes de travail vont reprendre sur la deuxième partie de septembre.

Actions juridiques

L'ADVOCNAR attaque l'Etat français devant la Cour Européenne des Droits de l'Homme (CEDH)

Après avoir épuisé tous les recours nationaux depuis la lettre recommandée au Ministre des Transports en 2006, demandant un couvre-feu sur la plate-forme de Roissy CDG, jusqu'au Conseil d'Etat en 2007, l'ADVOCNAR a déposé plainte à la CEDH en avril 2008. Il y a eu un précédent : l'association des riverains d'Heathrow a gagné en première instance, mais a perdu en appel, car les juges de la CEDH ont estimé que l'Etat britannique avait fait l'effort de réduire sensiblement les vols de nuit. En effet, entre 23h30 et 6h, il n'y a que 16 mouvements (atterrissages seulement). Sur la même tranche horaire, les riverains de Roissy CDG subissent l'assaut d'une centaine de mouvements (décollages compris).
Les riverains d'Orly bénéficient d'un couvre-feu de 23h30 à 6h depuis 1968.
Au nom de quel principe ce qui a été accordé au sud francilien serait-il refusé aux riverains du nord francilien ? Nous utilisons l'article 14 de la Convention européenne des Droits de l'Homme (discrimination d'une population par rapport à une autre).

Affaire à suivre…

Rappel des principales solutions de réduction des nuisances sonores

On peut décliner les solutions en 3 phases de réalisation :

Court terme :
Eviter les zones à forte densité de population
Interdire les croisements de trajectoire
Relever le niveau de palier avant atterrissage
Utilisation d'une configuration de moindre nuisance

Moyen terme
Réduction des vols de nuit
Élimination des avions les plus bruyants
Descente continue
Augmentation de l'emport moyen
Utilisation des Lignes à Grande Vitesse pour les courtes distances

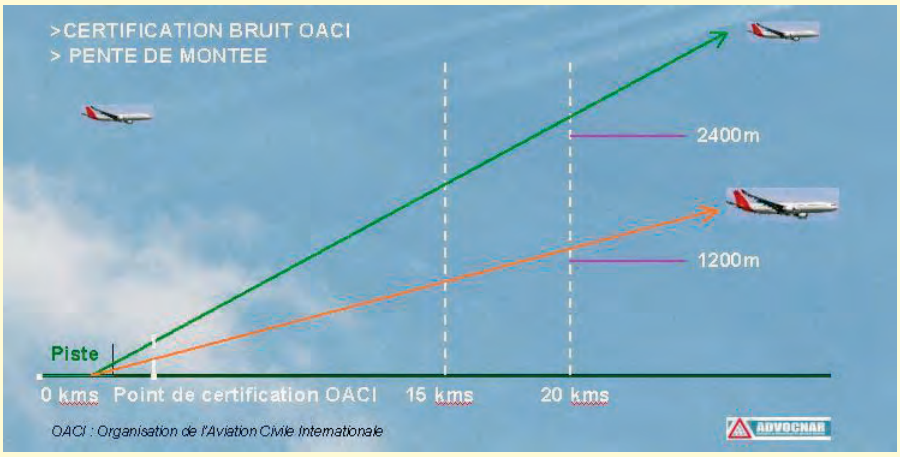
Long terme
Etablir un couvre-feu
Plafonner le nombre de mouvements

Nous ne pouvons que regretter le manque de volonté et d'intérêt des autorités aéroportuaires et la négligence des pouvoirs publics envers les riverains pour améliorer la situation de centaines de milliers de personnes qui subissent un trafic extrêmement bruyant alors que des solutions simples et de bon sens existent.

Si nous sommes demain plus nombreux à exiger ces solutions, elles ne seront que plus rapidement mises en œuvre.

Les schémas qui suivent vous aideront à comprendre certaines de ces solutions et compléteront votre information

Elimination des avions les plus bruyants

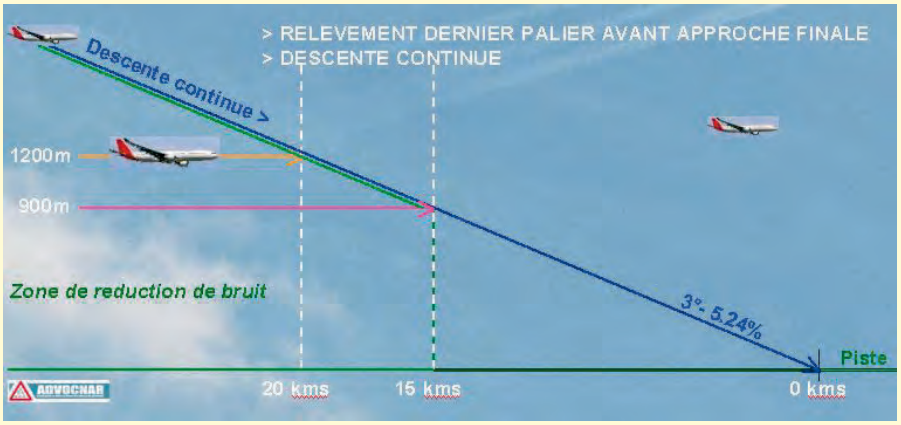


Les avions les plus anciens ont une faible capacité à prendre de l'altitude et gênent beaucoup plus la population survolée. Les avions de dernière génération grimpent très rapidement et sont donc moins bruyants. Le bruit des avions est évalué suivant une norme très précise de l'OACI.

L'ADVOCNAR réclame l'élimination des avions bruyants ainsi qu'une meilleure prise en compte de la pente de montée.

Air France, qui a investi dans des avions modernes, peut soutenir la mesure.

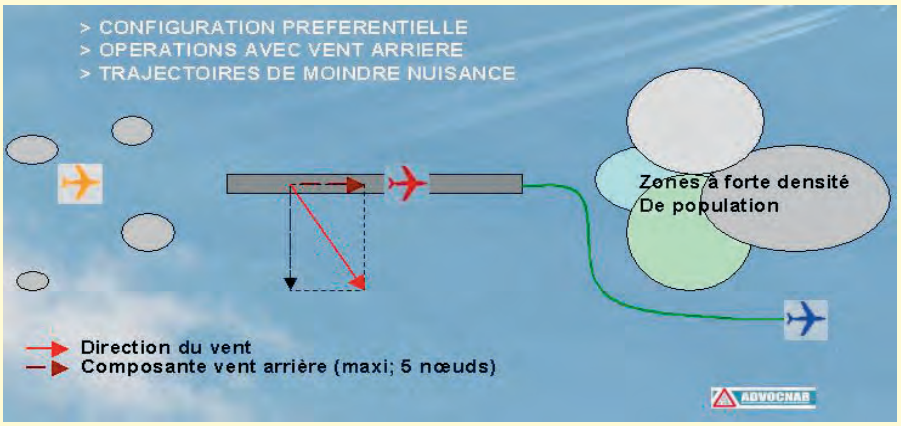
Relèvement dernier palier et descente continue



Le relèvement de 300 mètres du dernier palier avant la descente finale, commencera à avoir un impact bénéfique pour les riverains situés à 15 km du seuil de piste (1 à 2 dB).

L'étape suivante est la descente continue sans palier. Avec un gain très significatif au delà de 20 km.

Configuration préférentielle – opération avec vent arrière trajectoires de moindre nuisance



Pour des raisons de sécurité, les avions décollent et atterrissent face au vent.
A Roissy CDG, lorsque les mouvements d'avions vont d'Ouest en Est, il y a 3 fois plus de personnes gênées par le bruit par rapport à la configuration opposée.
Ces nuisances pourraient être moindres si le contrôle aérien acceptait la pratique du décollage avec un vent arrière moyen de 5 nœuds (9 km/h) comme cela se fait sur d'autres aéroports (Bordeaux et Madrid par exemple) et si des trajectoires évitant les zones les plus urbanisées étaient plus exploitées.
Le nombre de journées, pendant lesquelles toute la vallée de Montmorency subit les atterrissages, serait divisé par deux.

Réduction des vols de nuit

Roissy CDG est l'aéroport qui a le plus de vols de nuit en Europe. **Les Valdoisiens sont très touchés par les nuisances sonores.**
Ces vols nocturnes ont par ailleurs des conséquences importantes sur la santé et une justification économique souvent douteuse.

Plafonnement du nombre de mouvements et augmentation de l'emport

Le plafonnement du nombre de mouvements obligerait les compagnies aériennes à rechercher la croissance par l'augmentation de l'emport moyen et il aurait des effets bénéfiques : **réduction significative des émissions, économies de carburant, amélioration de la rentabilité.**

Emport : nombre de passagers qu'un avion est susceptible de transporter

Nous avons obtenu des résultats.

La persévérance et la détermination paient

Élimination des avions les plus bruyants.
Certains se souviennent sans doute du bruit des caravelles et autre Boeing 707 ou du Concorde. Ces avions ont heureusement disparu de Roissy CDG. La dernière étape importante a eu lieu fin 2006 pour la nuit, puis en octobre 2008 le jour. Une nouvelle classe de bruit est maintenant dans le collimateur des représentants des riverains et de l'ACNUSA.

L'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires). Sa création en 1999 est le résultat de notre action. Nous attendons plus de cet organisme qui se veut indépendant mais au moins il existe.

Réduction et plafonnement du nombre de vols en cœur de nuit, (0h00 – 5h00). 2004. Malheureusement nous avons constaté depuis l'augmentation du nombre de mouvements entre 22h00 et 24h00 et 5h00 et 6h00 ! Notre combat porte maintenant sur la réduction globale du trafic sur la période de nuit, 8 heures consécutives.

Plafonnement global du bruit de Roissy CDG au niveau de la moyenne 1999 – 2001. Création de l'IGMP, Indice Global Moyen Pondéré qui cumule les énergies sonores de tous les avions en appliquant les normes européennes de pondération journée, soirée (18h00 – 22h00) et nuit (22h00 – 06h00) : un avion la nuit vaut 10 avions le jour… C'est par exemple une incitation forte à éliminer les avions les plus bruyants et ceux qui opèrent la nuit.

Relèvement de 300 m des altitudes de survol en Île-de-France. Décision politique obtenue en décembre 2007. La mise en application est difficile mais la finalisation est proche (courant 2011).

Amélioration des taux de prise en charge des frais d'insonorisation des logements. 2010.

C'est une bataille permanente pour que les gains obtenus ne soient pas annihilés par la croissance du trafic.

C'est une guerre d'usure, où toutes les techniques de manipulation et d'anesthésie nous sont appliquées.

L'éruption du volcan islandais nous a rappelé qu'il existait un autre monde possible sans l'agression permanente des nuisances aériennes sonores, chimiques, globales. Il faut rechercher l'équilibre respectant les intérêts économiques d'une part et la santé et la qualité de vie de centaines de milliers de riverains d'autre part.

Nous pourrions faire changer les choses beaucoup plus rapidement si les riverains s'engageaient, soutenaient les efforts des élus et des associations.

Il faut se mobiliser et ne pas compter simplement sur les autres.

Dans les démocraties modernes le seul vrai contre-pouvoir est celui des citoyens.

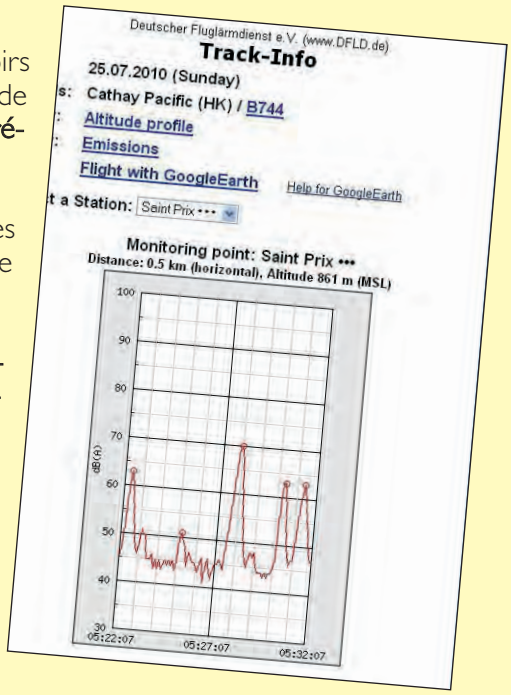
1ère station de mesures de bruit à Saint-Prix

Considérant qu'aucune information objective n'est donnée par les pouvoirs publics quant au respect du plan d'exposition au bruit (PEB) et du plan de gêne sonore (PGS) existants, l'**ADVOCNAR a décidé d'investir dans un réseau de stations de mesures indépendant.**

La 1re station est installée à Saint-Prix. Cinq autres stations seront installées d'ici la fin de l'année dans des communes situées dans le PEB et en limite de PGS.

Ces stations sont reliées au réseau européen EANS (www.eans.net) composé de plus de 230 stations de mesures du bruit aérien, installées en Europe et en France.

A partir du site internet www.advocnar.fr, onglet **Stations de mesure** vous pouvez dès à présent découvrir des informations précises sur les avions les survolant, connaître leur niveau sonore, l'heure du passage, le type d'appareil et l'altitude. Nous vous ferons connaître prochainement les autres stations installées.



Ces informations très précises vous aideront à remplir le formulaire de plainte sur notre site Internet, via le bouton

Les éléments ainsi recueillis nous permettront d'ici quelques mois de vérifier si les niveaux sonores ne sont pas dépassés et de remonter les traitements des infractions auprès de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC).

Témoignages

Une population exaspérée mais pas résignée !

Le survol de la vallée de Montmorency par les avions de plus en plus nombreux est une nuisance insupportable vécue quotidiennement de jour comme de nuit.

Comment ne pas ressentir d'amertume lorsqu'il est impossible de profiter des douces soirées d'été dans son jardin, d'y partager les plaisirs simples d'un repas convivial en famille ou entre amis et qu'il faut tenter de trouver son sommeil fenêtres fermées pendant les chaudes nuits d'été !

De nombreuses familles, séduites il y a une vingtaine d'années ou plus par le charme et la tranquillité de la région, sont aujourd'hui face à un amer constat : celui de la décote immobilière.

Les nombreux témoignages reçus sur le site de l'association ne font que nous conforter dans l'idée de poursuivre notre combat et l'intermède du volcan Eyjafjöll, vécu comme une véritable bénédiction, a rendu le retour à la réalité plus que douloureux !

Plaintes encore trop timides !

Le site de notre association permet de témoigner des agressions sonores que vous subissez et vos témoignages sont non seulement indispensables mais restent un moyen efficace et concret d'alerter les pouvoirs publics.

Depuis plusieurs mois, le site Internet de l'ADVOCNAR vous permet de déposer des plaintes (bouton Se plaindre).

Celles-ci sont transmises à Aéroports de Paris qui a le devoir de vous répondre (délégation de service public).

Il faut faire savoir aux pouvoirs publics ce que nous vivons : la gêne permanente, la souffrance générée par cette agression venue du ciel.

En 2007, Aéroports de Paris (ADP) a déclaré avoir reçu moins de 200 plaintes. Où est le problème ! **Depuis mai 2008, grâce à notre site internet, plus de 7 500 plaintes leur ont été transmises.** C'est un début, Il faut continuer, n'hésitez pas à vous plaindre.

Ce système de plaintes existe également à l'étranger. A Amsterdam, l'aéroport de Schiphol, reçoit environ 30 000 plaintes par an, à Bruxelles c'est beaucoup plus.

L'analyse des plaintes, lorsqu'elles sont ciblées sur des survols particuliers, nous permet de mettre en évidence des anomalies de trajectoires par rapport aux procédures en vigueur.

VOS PLAINTES FONT BOUGER LES POUVOIRS PUBLICS !

Ras-le-bol des survols ?

DEPOSER VOS PLAINTES DIRECTEMENT SUR NOTRE SITE INTERNET
www.advocnar.fr

Cliquer sur le bouton Se plaindre et compléter le formulaire ci-dessous

Identité du plaignant

Nom * BON
Prénom * JEAN
Adresse * 12 RUE DU BRUIT
Complément
Code postal * 95002 Ville * VILLE-SOUS-AVIONS
Téléphone 01 00 00 56 69
E-mail * avion@dudule.com

Description de la constatation, objet de la plainte

Objet * avion extrêmement bruyant
Date et heure * 25-07-2010 20:05 *Donnez une heure précise*
Lieu * ville -sous-avions
Description Impossibilité de parler à table, dans ma cuisine lors du passage d'un quadriréacteur

Veuillez recopier ce code de sécurité *
P6LHL P6LHL

(*) Mentions obligatoires

Voir le message | Envoyer la plainte

Attention, votre message sera envoyé à Aéroports de Paris, seulement après avoir cliqué sur "envoyé la plainte" dans le mail de contrôle qui vous a été envoyé. Une copie sera communiqué à l'ADVOCNAR qui assurera le suivi de la plainte.

[Agissons ensemble]

Notre secrétaire
Florence Berlande
est à votre disposition
du lundi au vendredi
de 9 heures à 16 heures

Parc de la Mairie
45 rue d'Ermont
95390 Saint-Prix
Tél. : 01 39 899 199

20 ANTENNES ADVOCNAR EN REGION PARISIENNE

ANDILLY	Jean-Marie FOURNIER	06 80 42 29 50	jeanmariefournier@sfr.fr
DEUIL-LA-BARRE	Alain POSTIC		postic@sfr.fr
	Pierre PUPIN		pierre.pupin@laposte.net
EAUBONNE	François FLAMAND	06 08 71 14 63	fflamand@free.fr
ECOUEN	Jean-Claude MARCUS	06 81 41 67 98	j-c.marcus@wanadoo.fr
ERMONT	Joël RAVENEL	06 65 58 90 06	ravenelj@wanadoo.fr
ENGHIEN-LES-BAINS	José JIMENEZ CORTES	06 18 95 01 59	jojimenez@sfr.fr
FRANCONVILLE	Philippe CHANIAUD	01 34 15 44 71	philippe.chaniaud@aliceadsl.fr
HERBLAY	Mathieu CHAIGNEAU	06 63 61 46 33	matelo@wanadoo.fr
MARGENCY	Jean-Marie FOURNIER	06 80 42 29 50	jeanmariefournier@sfr.fr
MONTLIGNON	Françoise BROCHOT	06 79 51 25 60	francoise.brochot@aliceadsl.fr
MONTMORENCY	Charles PAURON		charles.pauron@hotmail.fr
	Jean-Louis DREYFUS	06 81 66 34 39	jldreyfus@sfr.fr
NESLES LA VALLEE	François RAMPON		francois.rampon@voila.fr
PLESSIS-BOUCHARD	Mathieu CHAIGNEAU	06 63 61 46 33	matelo@wanadoo.fr
SAINT BRICE SOUS FORET	Ghislaine KUSNIERZ	06 75 68 18 78	ghislaine.kusnierz@sfr.fr
SAINT GRATIEN	Laurent JAMIN		laurentjamin@wanadoo.fr
SAINT-LEU-LA-FORET	François GROSS	01 39 95 85 66	grossf@free.fr
SAINT-PRIX	Jacqueline BONHOMME	06 32 90 29 51	bonhommejac@free.fr
SOISY-SOUS-MONTMORENCY	Françoise BROCHOT	06 79 51 25 60	francoise.brochot@aliceadsl.fr
TAVERNY	Catherine BOUVIER	06 73 37 35 45	catherine.bouvier@eu.omron.com
VILLENNES-SUR-SEINE	Michèle BILCKE		michele.bilcke@gmail.com

ADVOCNAR
Association de Défense Contre les Nuisances Aériennes

Bulletin d'adhésion à retourner à :

ADVOCNAR BP 10002 - 95390 Saint-Prix
01 39 899 199 contact@advocnar.fr www.advocnar.fr

Je soutiens l'action :
- ❒ Nouvelle adhésion
- ❒ Renouvellement
- ❒ 20€ ❒ 30€
- ❒ 40€ ❒.....€

A l'ordre de l'Advocnar
(Fiscalement déductible à 66%)**

Date et signature

❒Mme ❒Mlle ❒M. : _____
Adresse : _____
Code Postal : _____ Ville : _____
Tél : _____ Portable : _____
E-mail : _____

Vous pouvez aider l'ADVOCNAR dans son fonctionnement.

Compétences mises éventuellement au service de l'association :
❒ Aéronautique ❒ Juridique ❒ Santé ❒ Marketing ❒ Médias ❒ Photo/vidéo

Participer à : ❒ des distributions de tracts ❒ Des marchés et forums
❒ Des manifestations

** 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).

Inscription et règlement sécurisé possible directement sur notre site Internet : www.advocnar.fr

RCS NANTERRE 622 002 574