



## Édito **La politique de l'autruche...**

Deux organismes indépendants sont venus confirmer, ces dernières semaines, le caractère inacceptable des nuisances sonores et chimiques qui nous sont imposées.

L'ACNUSA, Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires, dresse un bilan sévère de la situation autour de Roissy, et regrette que les principales recommandations qu'elle formule depuis 3 ans ne soient pas prises en considération. Le relèvement de toutes les trajectoires d'approche, possible techniquement, permettrait d'obtenir une pente de bruit minimum. Qu'attend-on pour le faire ?

Quant à AIRPARIF, il nous révèle qu'à la périphérie de la plateforme, les niveaux de pollution sont de 20 % supérieurs à ceux observés au centre de Paris, et que les émissions dues à l'activité de Roissy peuvent représenter jusqu'à 60 % de la concentration horaire en dioxyde d'azote. A quand la limitation du trafic aérien en cas de pic de pollution ?

Face à cette dégradation permanente de notre environnement, on nous propose le doublement du trafic aérien à Roissy, et le maintien des vols de nuit... c'est visiblement le choix de la fuite en avant qui a été retenu. L'Advocnar a consulté plusieurs cabinets de juristes spécialisés en droit environnemental et s'apprête à demander des comptes à l'Etat français devant les tribunaux.

**Simone Nérome,**  
**Médecin hospitalier**  
**Présidente de l'Advocnar**

## Évènement !

### Sortie nationale des « Poisons du ciel » : Un pavé dans la mare !



**En publiant « Les Poisons du Ciel », livre sur les nuisances aériennes écrit par Sébastien Trollé, l'Advocnar a décidé de couper court aux campagnes de désinformation orchestrées par le lobby aérien et les gouvernements successifs. Factuel, extrêmement documenté, le livre dresse un inventaire du risque sanitaire lié aux pollutions sonores et chimiques imputables à l'aéronautique. Des collaborations éclairées avec des professionnels de la santé, des professionnels de l'aéronautique et des décideurs politiques aboutissent à une remise en cause responsable du transport aérien et laissent espérer à des lendemains meilleurs... À lire sans modération !**

DANS LE CADRE DU LANCEMENT DES « POISONS DU CIEL », L'ADVOCNAR INFOS A REcueilli LES PROPOS DE SON AUTEUR, SÉBASTIEN TROLLÉ.

**ADVOCNAR Infos : Pourquoi écrire un livre sur les nuisances aériennes et leur diminution alors que la logique économique va à l'encontre de cette idée ?**

**Sébastien Trollé :** Aujourd'hui, l'Etat français pense qu'il est inéluctable de sacrifier des millions de franciliens pour maximiser les profits d'une minorité d'acteurs économiques. Sur le plan éthique, c'est inacceptable. Sur le plan économique, c'est

contre performant. Les solutions de moindres nuisances abordées dans « Les Poisons du Ciel » sont compatibles avec l'essor économique de la France et elles sont même stratégiques pour l'avenir.

**ADVOCNAR Infos : Selon vous, environnement et économie, même combat ?**

**S. T. :** Absolument. De nombreux analystes du secteur se posent la question de savoir si

la situation pourra durer à Roissy. La Cour des Comptes s'interroge sur la possibilité d'amortir l'infrastructure du fait des contraintes environnementales. Elle s'inquiète également des promesses d'exploitation faites par l'Etat au transporteur FedEx, notamment la nuit, en contradiction avec les textes européens. Pour sa part, la Mission parlementaire sur l'avenir du transport aérien français s'est émue de la situation de blocage envi-

Suite page 2 ►►►

## SOMMAIRE

### Santé

P.4-5

#### ÉTUDE "INSOMNIA"

À l'initiative de l'Advocnar et du CSNA, une étude épidémiologique fera la vérité sur les conséquences des troubles du sommeil.

### Reportage

P.6

#### VISITES D'AÉROPORTS

Le partage d'expérience à l'échelle européenne permet de révéler les insuffisances de l'Etat français en matière de nuisances aériennes.

### Manifestation

P.7

#### 25 JANVIER 2004

Bilan d'une manifestation qui a reçu le soutien de nombreux élus d'envergure nationale.



## ÉVÈNEMENT : SORTIE DES «POISONS DU CIEL» .....

Suite de la page 1

ronnemental dans laquelle se sont fourvoyés les aéroports européens, limités en capacité de mouvements, et incapables d'accompagner l'essor du transport aérien. Selon l'Observatoire des Nuisances Aériennes, même en passant outre les contraintes environnementales, Roissy-CDG pourrait être en situation de blocage dès 2012 avec ses quatre pistes actuelles... À partir de cette date, la France refuserait-elle toute opportunité de croissance économique ? Le premier pays d'Europe qui inscrira le transport aérien dans une logique de moindres nuisances réunira les conditions de la prospérité future du secteur. J'espère que ce sera la France !

**ADVOCNAR Infos : Cela veut-il dire que vous êtes pour le développement du transport aérien, dont on connaît le coût environnemental exorbitant ?**

**S. T. :** Je ne suis pas contre le transport aérien dès lors qu'il répond à la logique du marché, à un besoin de déplacement

réel, et dès lors que l'on a épuisé tous les autres moyens de transports compatibles avec la survie planétaire.

**ADVOCNAR Infos : Logique de marché ? Cela veut-il dire développement à outrance ?**

**S. T. :** Les entreprises du transport aérien respecteront les règles du marché lorsqu'elles s'acquitteront, comme toutes les entreprises, de leurs impôts et taxes. Aujourd'hui, la TVA ne s'applique pas sur le prix des billets d'avion et le kérosène n'est pas taxé... Ce n'est pas normal. Ainsi, se rendre au travail en voiture vous coûte 80 % de taxes sur l'essence ; par contre, partir en voyage, c'est 0 % sur le kérosène. La vérité sur les prix dans l'aérien est un objectif à atteindre pour éviter toute croissance hystérique et dévastatrice de ce mode de transport : impact environnemental dramatique, besoin en infrastructures problématique, et condamnation des solutions de transport alternatives.



**Le transport aérien devrait s'orienter vers des normes environnementales strictes et songer à un plan de modernisation.**



### QUI L'A LU ?

- Fidèle à sa mission d'agitateur du débat relatif aux nuisances aériennes, l'Advocnar a assuré la diffusion des « Poisons du Ciel » auprès des **577 députés** et des **300 sénateurs** français, ainsi qu'auprès de **300 élus locaux** du Val-d'Oise et des Yvelines. Les élus des autres départements franciliens recevront également le livre très prochainement. Après les élections de mars et d'avril 2004, **les conseillers généraux et les conseillers régionaux d'Ile-de-France** pourront se joindre à cette lecture collective des « Poisons du Ciel ». Ils recevront également leur exemplaire. En cours de traduction en anglais, **le livre sera ensuite distribué auprès des parlementaires européens**. Personne ne pourra dire : « On ne savait pas ! ».

**ADVOCNAR Infos : Vous affirmez que vous n'êtes pas contre le transport aérien, mais votre propos est tout de même très orienté ...**

**S. T. :** Ne nous trompons pas sur les opportunités de croissance de l'industrie du transport aérien. Les professionnels du secteur annoncent le doublement du trafic d'ici à 2010-2015, tandis qu'une étude du gouvernement britannique fait état d'une amélioration des rendements du secteur de 30 % d'ici à 2030. C'est dire que l'instauration progressive d'une fiscalité sur l'aérien est économiquement envisageable, d'autant que le dispositif fiscal actuel n'a plus sa raison d'être. Il a été élaboré après guerre pour relancer l'aéronautique en Europe. Aujourd'hui, c'est chose faite. Les perspectives des compagnies aériennes sont d'autant plus juteuses que le secteur vient de manœuvrer pour instaurer un nouveau système d'aide, totalement superflu.

**ADVOCNAR Infos : Vous pensez aux aides publiques versées à la compagnie Ryanair ?**

**S. T. :** Absolument. La Commission européenne vient de légaliser les deux tiers des subventions douteuses\* versées par l'aéro-

port de Charleroi (l'Etat Belge) à Ryanair, et, sous prétexte d'éviter toute distorsion de concurrence, elle permet à toutes les compagnies de profiter de cette généreuse distribution de fonds publics... Ainsi, à Charleroi, le contribuable finance les frais de recrutement, de formation et d'hébergement du personnel de Ryanair (1 million d'euros) et il autorise une prime de 160 000 euros par nouvelle route ouverte, à hauteur de 1,92 million d'euros. En toute légalité. Les fonds publics transformés en budgets marketing pour d'onéreuses campagnes de promotion sont également entérinés. Bref, la Commission européenne vient de faire un joli cadeau à Ryanair, salué par la Bourse de Londres, ainsi qu'à l'ensemble du secteur. Cette décision, qui vaut pour l'aéroport de Charleroi, fera jurisprudence et s'appliquera très vite à tous les aéroports publics régionaux en Europe...

**ADVOCNAR Infos : Cela va faire baisser le prix des billets !**

**S. T. :** La baisse artificielle du prix du transport aérien et son incidence sur le trafic nous mènent dans une impasse environnementale locale (nuisances aériennes) et planétaire (réchauffement climatique) dont il va bien falloir admettre les dangers. Gar-





### ADVOCNAR Infos : *L'industrie du transport aérien vous semble-t-elle « en phase » avec son époque ?*

**S. T. :** Aujourd'hui, nous pouvons en douter. Je m'étonne que les ministères se satisfassent encore de plans de développement élaborés dans les années 60-70. Ce d'autant que les lacunes de Roissy-CDG s'accroissent : incompatibilité environnementale, inefficacité structurelle soulignée par la Cour des comptes, et piètre rapport qualité/prix d'après les compagnies aériennes clientes. Pour réunir les conditions d'une activité pérenne et rentable, le transport aérien devrait s'orienter vers des normes environnementales strictes et songer à un plan de modernisation. Il est urgent de construire un troisième aéroport de moindres nuisances, hors d'Ile-de-France, notamment pour éviter l'effet de seuil mortel déjà atteint en région francilienne, avec une concentration extraordinaire de polluants sonores et chimiques. L'été dernier, lors de la canicule, le taux de surmortalité francilien a atteint 130 % pour un taux national de 60 %. Il est inconcevable de faire passer le nombre de voyageurs sur les plates-formes parisiennes de 70 millions en 2003 à 140 millions en 2015. ●

\* Les aides publiques directes accordées aux sociétés privées sont interdites en droit européen. Le travail « cosmétique » effectué par la Commission européenne permet aujourd'hui d'assimiler les aides dont bénéficie Ryanair à des aides au démarrage, celles-ci acceptables.

donc à l'esprit qu'un seul aller-retour Paris – New York d'un voyageur suffit à épuiser la quantité maximale de CO<sub>2</sub> qu'il peut émettre à l'année, toutes activités confondues, s'il ne veut pas aggraver le réchauffement climatique. Les Etats financent un suicide collectif. Ainsi, Ryanair qui pratique déjà des prix très bas, a pu baisser son tarif moyen de 11 % d'octobre à décembre 2003 et pourrait accélérer la baisse dans les mois à venir. Avec des niveaux de marges de l'ordre de 25 % cette année, et même 30 % l'année dernière, avec 215 millions d'euros de bénéfices prévus en 2003 et une trésorerie qui dépasse le milliard, cette perspective est tout à fait crédible. Partir à l'étranger pour faire les soldes ou sortir en night-club tel un « jet-setteur » et revenir le lendemain, est-ce un enjeu stratégique suffisant pour l'Europe qui justifierait cette fuite en avant ?

### OÙ L'ACHETER ?

- La Fnac
- [www.priceminister.com](http://www.priceminister.com)
- Librairie Lecut, rue de Stalingrad, ERMONT
- Le Grand Cercle, Centre Cial Art de Vivre, ERAGNY
- Le Presse Papier, av. Gabriel Péri, Argenteuil
- Au Connétable, pl. Roger Levanneur, Montmorency
- Et bientôt dans d'autres librairies...

Ou bien directement à l'Advocnar au prix de 12 euros (10 euros + 2 euros de frais de port), en envoyant votre commande et votre règlement, par chèque, à l'adresse suivante :

ADVOCNAR, BP 90054  
95211 SAINT GRATIEN CEDEX

Les chèques sont à libeller à l'ordre de l'Advocnar.

Si vous désirez recevoir une facture, merci de l'indiquer sur votre commande.



## la situation de blocage environnemental des aéroports européens est très préoccupante



### “PETITE” REVUE DE PRESSE...

La contribution des « Poisons du Ciel » en faveur d'une autre politique des transports a été largement relayée dans les médias. De nombreux échanges avec les journalistes peuvent nous faire espérer que des idées nouvelles émergent en France sur ce dossier. En matière de couverture médiatique, l'Advocnar a fait fort !

- **Le Nouvel Observateur**, 2 pages d'actu, le 22/01/04
- **France Info**, le livre de la semaine, le 24/01/04
- **Le Parisien**, présentation du livre, 24/01/04
- **Journal 19/20 sur France 3**, présentation du livre, 24/01/04
- **Journal de 20h sur France 2**, reportage, le 08/02/04
- **IdFM**, émission spéciale de 45 minutes, le 09/02/04
- **Le Monde**, chronique d'Eric Fottorino, le 14/02/04
- **VOTV**, chronique littéraire, le 02/03/04
- **Roissy Horizon**, présentation du livre, le 05/02/04
- **Le Figaro**, dans un article de Muriel Frat, le 10/03/04
- **Rail et Transports**, « 3 questions à », le 10/03/04
- **Le Monde**, dans un article de Benoît Hopquin, le 15/03/04
- **Novethic**, interview, le 23/03/04
- **Télé Matin sur France 2**, chronique santé, début avril 2004
- et d'autres retombées en perspective...



# “INSOMNIA”

## LE MOMENT DE

*L'analyse d'impact sonore effectuée chez les valdoisiens a conclu au dépassement des valeurs seuils de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) dans 68 % des cas de survols nocturnes. Et pourtant, l'OMS alerte depuis longtemps les décideurs politiques sur les effets nocifs de ce type de nuisances.*

**E**n Ile-de-France, après trente années de développement de la plateforme de Roissy, aucune étude épidémiologique n'a encore été menée par les pouvoirs publics pour mesurer les effets de la perturbation du sommeil. En partenariat avec le Collectif Santé Nuisances Aériennes (Csna), l'Advocnar a commandé une étude afin d'évaluer l'impact sanitaire d'une situation qui n'a que trop duré.

### • Les associations à contributions

L'étude *Insomnia* a débuté en décembre 2003. Elle a pour but de comparer les problèmes de santé liés aux nuisances sonores entre deux groupes d'individus : l'un, exposé aux nuisances de l'aéroport de Roissy, l'autre, non exposé. Pour la fiabilité des résultats, le protocole de l'étude garantit que les variables socio-démographiques, culturelles et économiques sont similaires entre les deux groupes étudiés. L'attention des chercheurs portera, notamment, sur les problèmes d'anxiété et de dépression en rapport

avec les troubles du sommeil ; données scandaleusement inexistantes autour du premier aéroport européen (508.000 mouvements en 2003).

### • Mode opératoire

Du 26 février au 18 mars 2004, mille individus de plus de 18 ans ont été interrogés par téléphone. Un questionnaire fermé d'une trentaine de questions leur a été administré ; questionnaire comprenant des questions générales sur l'existence de troubles du sommeil, de problèmes psychologiques, de consommations de médicaments, de suivi chez un médecin pour troubles du sommeil ou pour pathologie pouvant être causée par des troubles du sommeil (anxiété, dépression). Des questions émanant de questionnaires internationaux, répondant à un protocole précis, permettront des comparaisons avec d'autres études internationales : questionnaire " MOS-Sleep " des troubles du sommeil, questionnaire " GHQ-28 " des troubles anxio-dépressifs et questionnaire dit " de Duke " sur la qualité de

*Insomnia est une étude épidémiologique, co-financée par l'Advocnar, le Csna, le Conseil général du Val-d'Oise et la Cavam. Les premières conclusions de l'étude sont attendues à la fin du mois de mai 2004.*

## VÉRITÉ

vie. Les premières conclusions de l'étude sont attendues à la fin du mois de mai 2004.

### • Expertise scientifique

Insomnia est une étude qui s'inscrit dans le cadre de collaborations scientifiques que l'Advocnar développe avec les chercheurs et le monde médical. L'objectif clairement affiché est de compléter la connaissance de l'impact sanitaire à proximité des grands aéroports et d'établir les res-

pensabilités juridiques des négligences d'un Etat qui a failli à protéger ses populations. La littérature scientifique, les études et les collaborations internationales actuellement en cours, laissent augurer des avancées significatives sur ce terrain.

Au second semestre 2003, l'Advocnar a collaboré avec le cabinet d'ingénieurs Accord Acoustique pour analyser les campagnes de mesures sonores réalisées au domicile

des survolés. L'année 2004 est celle du lancement de l'étude Insomnia, dans le cadre d'échanges entre les Docteurs Eric Lainey, spécialiste du sommeil à l'Hôpital Européen Georges Pompidou, Stéphane Bouée, médecin épidémiologiste, Jean-Pierre Enjalbert, président du Csna, et Simone Nérôme, présidente de l'Advocnar. Les conclusions de l'étude Insomnia seront présentées dans le prochain Advocnar Infos. ●



*Ci-dessus en médaille : Jean-Pierre Enjalbert, médecin, Conseiller général du Val-d'Oise et président du Csna, et Simone Nérôme, médecin et présidente de l'Advocnar, en charge du suivi scientifique de l'étude.*

## ROISSY-CDG : un scandale de plus en plus éclatant !

*Deux documents d'organismes indépendants provoquent un certain embarras. Le " Rapport d'activité 2003 " de l'ACNUSA, Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires, qui s'intéresse au bruit, et le " Bilan de la qualité de l'air autour des plates-formes de Roissy-CDG et du Bourget " d'AIRPARIF, qui s'intéresse à la qualité de l'air. Voici un inventaire de mises en garde...*

### • Absence de volonté

Dans son rapport 2003, l'Acnusa rappelle qu'elle demande, depuis trois ans, un relèvement des altitudes d'interception des axes d'atterrissage à Roissy. Il est techniquement possible de les fixer à 5 000 et 6 000 pieds, au lieu de 4 000 et 5 000 aujourd'hui. A ce jour, la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) n'a toujours pas proposé de calendrier de mise en place. Par ailleurs, l'Acnusa constate que le nouveau Plan d'Exposition au Bruit (PEB), proposé par l'administration, a été massivement rejeté par la Commission Consultative de l'Environnement (CCE), en janvier 2003. Aucune nouvelle proposition n'a été faite aux membres de la CCE, depuis. Enfin, un nouveau Plan de Gêne Sonore (PGS), qui définit les zones ouvrant droit à des aides à l'insonorisation, a été présenté aux communes en novembre 2003. Ce plan intègre 15 communes supplémen-

taires pour le seul Val-d'Oise, soit 32 au total. Aujourd'hui, l'Acnusa s'interroge sur la façon dont l'Etat français va pouvoir réunir les moyens nécessaires pour honorer ses promesses d'insonorisation. Le nombre de logements inclus dans ce nouveau PGS est de 65 257 contre 15 915 en 1998 ; la population concernée passe de 43 407 à 153 272 ! Bizarrement, l'augmentation récente de la Taxe sur les nuisances sonores aéroportuaires ne suffira pas à insonoriser ces logements avant quelques dizaines d'années. Rappelons qu'entre 1996 et 2001, seuls 12 027 logements ont été insonorisés et que le coût estimé des travaux restant est de 552 482 853 euros !

### • Une usine à gaz

Pour sa part, Airparif a fait la synthèse des mesures de la pollution chimique menées en 2002 autour de Roissy et du Bourget.

Ces mesures ont mis en évidence l'influence des activités émettrices de Roissy-CDG, avec un impact ponctuel pouvant s'élever jusqu'à 60 % de la concentration horaire de dioxyde d'azote. De plus, à la périphérie nord-est de la plate-forme, les niveaux de pollution sont de 20 % supérieurs à ceux observés simultanément au centre de Paris. L'impact aéroportuaire a également été mis en évidence pour le monoxyde d'azote et le monoxyde de carbone. Airparif conclut à un risque de dépassement de l'objectif qualité annuel de 40 µg/m<sup>3</sup>. A noter que les émissions du trafic aérien à basse altitude, dispersées sur l'ensemble du cycle d'atterrissage et de décollage, donc au-dessus de nos têtes, représentent de 75 à 85 % des émissions totales de la plate-forme. Les pouvoirs publics semblent en conclure qu'il est urgent de ne rien faire...

# Reportage

## LES VISITES EUROPÉENNES DE L'ADVOGNAR

*Les 28 novembre et 1er décembre 2003, sur invitation de Thierry Sibieude, vice-président du Conseil général du Val-d'Oise, Simone Nérome, présidente de l'Advocnar, et Pierre Feuillastre, vice-président, ont visité les aéroports de Schiphol (Amsterdam) et de Francfort (Allemagne). Des réunions de travail avec les gestionnaires des plates-formes ont permis de mieux cerner leur politique environnementale. Réactions.*

Les aéroports génèrent des nuisances insupportables, y compris chez nos voisins, mais il faut admettre que la collaboration entre les associations et les décideurs politico-économiques est bien meilleure qu'en France. Peut-être est-ce dû à leur culture, traditionnellement sensible à l'environnement ? En France, la place des associations dans les futures communautés aéroportuaires, sensées contribuer à la " correction des atteintes à l'environnement ", est tout simplement affligeante. " Certaines préconisations des associations de riverains hollandaises ont été intégrées

dans l'étude du développement de Schiphol. Dès 1996, une loi fixait des contraintes environnementales spécifiques. A cette même époque, le ministre des Transports français trompait les Franciliens avec un faux projet de troisième aéroport et un engagement " bidon " de limitation du trafic. Bel exemple de concertation destinée à faire " accepter " deux pistes supplémentaires à Roissy. " A Schiphol, il existe une stratégie d'évitement des zones les plus densément peuplées. Par rapport à 1990, l'aéroport revendique une diminution de 80 % du nombre de riverains gênés

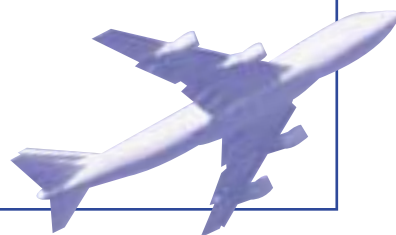
pendant la nuit. Fin 2003, une piste a été neutralisée en raison du non respect de contraintes environnementales. A l'inverse, à Roissy, le choix des pistes Sud pour la construction du hub\* d'Air France, fort générateur de trafic, a conduit à la maximisation des nuisances en Ile-de-France en 1996. Les avions survolent le territoire le plus urbanisé possible ! "

" A Francfort, un couvre-feu total de 23h00 à 5h00 sera mis en place à partir de 2007. Certes, la plage horaire ne satisfait toujours pas la directive européenne qui recommande 8 heures de sommeil consécutif, mais c'est un début. A Roissy, les promesses contractuelles faites par l'Etat au transporteur FedEx, privent les Franciliens d'une mesure comparable. " ●

### • Trafic 2003 des aéroports visités

En nombre de mouvements

- Schiphol : 408 000
- Francfort : 458 000
- Roissy-CDG : 508 000



*L'Advocnar développe ses actions à l'échelle européenne et collabore avec plusieurs associations britanniques, allemandes et belges. Ici, Pierre Feuillastre, vice-président de l'Advocnar, en séminaire à l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol, le 28/11/03.*



# MANIFESTATION À LA HAUSSE !



► 25/01/04 ESPLANADE DES INVALIDES - 14:00 AM -



**L**e rassemblement des associations et des élus franciliens (1), à Paris, le 25 janvier 2004, marque une évolution du combat contre les nuisances aériennes. De plus en plus d'élus de représentation nationale et régionale prennent part à l'action, tandis que les élus locaux ont massivement renouvelé leur participation. Ainsi, Madame et Messieurs les députés, Marie-Christine Boutin (5), Jean-Pierre Blazy (2), Jérôme Chartier (10), Francis Delattre (9), Nicolas Dupont-Aignan (3), Jacques Myard (8), François Scellier (6), Roger-Gérard Schwartzenberg, Mesdames et Monsieur les sénateurs, Marie-Claude Beaudeau, Nelly Olin (7), Gérard Larcher, et Monsieur le président du Conseil régional d'Ile-de-France, Jean-Paul Huchon (4) se sont joints au cortège des manifestants. Entre 7000 et 10 000 personnes se sont mobilisées, avec une sollicitation de plus en plus pressante pour des actions radicales. Le refus du gouvernement de recevoir une délégation n'est d'ailleurs pas pour calmer les esprits ! Dernier indicateur de succès de cette journée : une couverture médiatique exceptionnelle, télévision, presse écrite et radio réunies. ●

**Merci à tous !**



