



## EDITORIAL

La fin du 2<sup>ème</sup> millénaire se sera achevée sur une catastrophe maritime au large des côtes bretonnes, comme pour rappeler à l'humanité qu'elle peut être amenée à payer pour la pollution qu'elle engendre sans états d'âme.

Derrière le fait divers, apparaissent les lobbies économiques qui se lavent les mains en transférant la responsabilité des risques à des transporteurs basés dans des pays peu regardant, utilisant des navires mal entretenus et aux limites de la sécurité et confiés à des équipages mal formés.

La faute en serait à la déréglementation du transport maritime qui pousse les coûts vers le bas, mais aussi à chaque acteur qui font prendre des risques à des victimes innocentes : les riverains côtiers.

Mais, direz-vous, pourquoi parler de cela dans un bulletin de l'ADVOCNAR ?

Lecteurs, levez les yeux au ciel. Ne voyez-vous aucun parallèle avec ce qui s'y passe ?

La déréglementation du transport aérien ne produit-elle pas les mêmes effets ?

Vous souvenez-vous de l'origine de la compagnie qui transportait les touristes allemands et dont l'avion, affrété par Lufthansa, s'est écrasé à Miami ?

N'avez-vous jamais entendu parler de ces pièces détachées douteuses qui circulent dans les ateliers d'entretien ?

N'avez-vous plus souvenir de cas d'accidents dus à une mauvaise compréhension des informations échangées ?

Le conseil d'administration de votre association vous laisse à vos méditations en vous souhaitant néanmoins une joyeuse entrée dans le 3<sup>ème</sup> millénaire.

## EVOLUTION du TRAFIC CdG

| Année | mouvements | Passagers  | Passagers/vols |
|-------|------------|------------|----------------|
| 1986  | 144 851    | 14 833 239 | 106            |
| 1987  | 155 016    | 15 444 818 | 109,7          |
| 1988  | 178 458    | 18 303 837 | 106,2          |
| 1989  | 204 171    | 20 669 542 | 105,6          |
| 1990  | 233 000    | 22 506 107 | 101,5          |
| 1991  | 251 793    | 21 975 428 | 92,8           |
| 1992  | 289 777    | 25 198 420 | 92,5           |

| Année | mouvements | Passagers  | Passagers/vols |
|-------|------------|------------|----------------|
| 1993  | 303 710    | 26 114 633 | 92,3           |
| 1994  | 318 718    | 28 680 214 | 96,8           |
| 1995  | 325 310    | 28 355 470 | 93,6           |
| 1996  | 360 575    | 31 724 035 | 94,7           |
| 1997  | 395 480    | 35 293 378 | 96,5           |
| 1998  | 421 461    | 38 628 926 | 98,9           |
| 1999* | 500 000    | 43 000 000 |                |

\* estimation

## ADHESIONS

Si vous avez envoyé votre adhésion à l'Advocnar en décembre, elle ne sera prise en

## INTERNET

L'association possède maintenant son site propre.

Tout en étant lié au site que vous connaissez déjà, celui de l'UFCNA, vous pouvez accéder

compte qu'au titre de l'année 2000 et vous recevrez votre reçu fiscal en janvier 2001.

directement au site ADVOCNAR à l'adresse : <http://www.altern.org/advocnar>

Petit à petit nous y rentrerons toutes sortes d'informations qui sont susceptibles de vous intéresser.

## MANIFESTE POUR LA DEFENSE DE LA SANTE

Les professionnels de la santé rejoignent nos préoccupations et ont créé les bases d'un groupe de travail sur l'impact des nuisances aériennes sur la population.

N'hésitez pas à leur faire part de vos observations, elles leur seront utiles.

Nous publions ci-après leur premier manifeste d'alerte qu'ils ont remis à la presse lors de la conférence qu'ils ont tenu en décembre.

**NOUS, PROFESSIONNELS DE SANTE** estimons qu'il est de notre devoir d'informer les populations menacées et de rappeler aux décideurs quel est l'enjeu réel et les conséquences néfastes en terme de santé publique provoquées par les nuisances aériennes.

**NOUS, PROFESSIONNELS DE SANTE** tenons à expliquer, les répercussions aussi graves qu'irréfutables qu'entraînent les nuisances sonores liées aux survols des zones urbaines.

- Le bruit est considéré comme l'une des nuisances les plus agressives de la vie quotidienne, omniprésent, diffus, obsédant, il peut transformer tous les secteurs de la vie.
- Le bruit atteignant des niveaux moyens de 60 à 65 décibels, provoque d'indiscutables effets sur la santé. Ce seuil est nettement abaissé la nuit.

Ces niveaux de bruit sont ceux engendrés couramment par le trafic aérien au dessus de nos villes.

- le bruit entraîne sensation de fatigue, troubles de la réflexion, de la mémoire, stress. Le bruit agit aussi sur le système cardio-vasculaire, en particulier celui des enfants, en augmentant la fréquence cardiaque, la pression artérielle et ceci sans aucun phénomène d'accoutumance. Il est de ce fait un indéniable facteur aggravant des maladies cardio-vasculaires.
- Le bruit est considéré par les spécialistes comme plus nocif la nuit que le jour, il perturbe gravement le sommeil en durée et en qualité : difficulté d'endormissement, interruption et réduction de la durée du sommeil profond essentiel à la récupération.

Le bruit entraîne de ce fait des états de fatigue chronique, des baisses de performances intellectuelles et physiques.

- Le bruit et ses conséquences affectent tout particulièrement les personnes âgées. Pour les enfants, de manière plus insidieuse, le bruit peut avoir des incidences sur leur développement intellectuel et affectif (diminution de l'attention, irritabilité, agressivité, fatigue).
- Il faut ajouter aux effets dus au bruit, les effets de la pollution atmosphérique. La pollution liée aux transports aériens s'ajoute à celle déjà importante de la circulation automobile. monoxyde de carbone, hydrocarbure, oxyde d'azote... provoquent des effets néfastes sur la santé : asthme, bronchite chronique...

Les enfants et les personnes âgées y sont les plus sensibles.

**NOUS, PROFESSIONNELS DE SANTE** estimons en conséquence que les nuisances aériennes sont devenues, compte tenu de l'augmentation du trafic, un véritable problème de Santé Publique.

**Nous réclamons pour nos patients toutes les mesures permettant de diminuer les nuisances sonores, ainsi que l'arrêt des vols de nuit.**

Dr Jean-Pierre ENJALBERT, Environnement et Santé Publique

Dr Simone NEROME, Médecin Hygiéniste Praticien hospitalier

Mr Michel LACOMME, Pharmacien

Dr Marie-Hélène ROUSSEL, Médecin de l'Education Nationale

Dr Véronique SAUVAGE-PELLE, Médecin du travail

Mme Marie-Françoise CRISTINA, Infirmière

**Collectif santé nuisances aériennes - BP 6 - 95390 SAINT PRIX**

## REFLEXIONS sur les engagements du gouvernement.

### La saturation de l'aéroport.

Les études prospectives qui ont précédé les décisions du gouvernement en ce qui concerne le développement de l'aéroport CdG ont entre autres défini les prévisions de trafic pour les décennies futures. Leurs auteurs se sont lourdement trompés et viennent maintenant faire leur mea culpa devant les riverains.

Pour justifier la création de deux pistes supplémentaires, ils ont d'abord avancé une saturation de l'aéroport vers les années 2030 / 2050, pour l'établir dans leurs rapports entre 2020 / 2030 quelques mois plus tard.

Cette incertitude avait fait aussitôt naître l'incrédulité dans l'esprit des associations, preuve que le bon sens populaire est plus fiable que celui des technocrates visionnaires.

Le ministre GAYSSOT a alors décidé une limitation du trafic de cet aéroport mais, habilement, a défini cette limitation à 55 000 000 en nombre de passagers, ce qui laisse la porte ouverte à l'accroissement jusqu'à un niveau annuel de 800 000 mouvements.

C'est toute la finesse du ministre qui laisse ainsi libre cours sur la plate-forme au développement du trafic de fret et à celui de Fedex.

Dès cet instant, les riverains étaient habilement trompés.

Depuis, la perspective de saturation se rapproche ; passée rapidement à l'horizon 2015 / 2020, elle est évoquée maintenant vers les années 2006 / 2008.

Nous arriverons alors à une impasse, car aucune décision n'a encore été prise pour en sortir. De toutes façons, il est déjà trop tard et les associations, sans jouer les Cassandre, redoutent une nouvelle extension de Roissy dans la panique.

### Le nombre de passagers.

Le ministre GAYSSOT a promis-juré un plafonnement à 55 000 000 de passagers. Les statistiques font état d'un trafic pour 1999 à 43 000 000 de passagers. Au rythme de croissance actuelle, il faut trois ans pour atteindre ce plafonnement.

Nous attendons avec curiosité, mais aussi inquiétude, le tour de passe-passe du gouvernement pour se sortir de cet engagement.

### Le plafonnement du bruit.

Autre promesse nous a été faite de plafonner le bruit au niveau de celui de l'année 1997.

A l'aide de formules alambiquées basées sur des hypothèses non représentatives de la réalité, le gouvernement tente de nous prouver que le bruit est maîtrisé.

La réaction du riverain après le vécu de l'été 1999 prouve à l'évidence que la méthode est vouée à l'échec et qu'il n'y a pas de corrélation entre ce qui a été concocté sur le papier et les oreilles des individus.

Tout est à revoir, mais, autant de gagné contre les réclamations des riverains, le développement continuant sa progression.

## AEROPORT de PARIS

Aéroport de Paris édite un magazine à l'intention des riverains de l'aéroport dont le titre est « Entre Voisins ». Il est gratuit et vous pouvez demander à AdP d'en être destinataire en téléphonant au 01 40 52 05 05

## Commission Nationale de Prévoyance des Nuisances

Pour manifester la présence des riverains, l'ADVOCNAR prend part aux travaux de cette commission appelée CNPN.

Cette commission examine les cas d'infractions aux mesures prises par le ministre GAYSSOT.

Elle est composée de représentants des ministères des transport et de l'environnement, des compagnies d'aviation, des pilotes, de l'aéroport, de la DGAC, des riverains et associations de défense de l'environnement.

Elle examine chaque cas d'infraction et décide du montant de l'amende appliquée.

Ces décisions sont proposées au cabinet du ministre des transports, qui approuve ou non les décisions et transmet les dossiers pour recouvrement au ministère des finances.

Nous éprouvons beaucoup de difficultés à obtenir les résultats de nos décisions, de connaître les montants recouverts et les suites juridiques aux contestations que les compagnies incriminées peuvent faire valoir.

Il faut souligner que les textes de lois étant mal rédigés, ils offrent prise à de nombreux recours de la part des compagnies verbalisées qui ne se gênent pas pour les déposer.

- Mesures concernant les avions du chapitre 2, très bruyants, qui sont interdits de vol entre 23h15 et 6h15.

Les dernières statistiques qui nous ont été communiquées datent de juillet dernier. Sur les 378 cas examinés, 293 ont fait l'objet de propositions d'amendes pour un montant de 9 347 000 F.

- Mesures concernant le plafonnement annuel du bruit au niveau de l'année 1997.

Une de ces mesures imposait aux compagnies une règle de diminution progressive de l'énergie sonore des avions les plus bruyants, ceux du chapitre 2.

La commission examinera au cours du premier trimestre 2000 les infractions concernant l'année 1998.

Nous connaissons déjà les compagnies incriminées :

- SABENA, pour 132 mouvements,
- BALKAN BULGARIAN AIRLINES, pour 6 mouvements,
- BRITISH AIRWAYS, pour 573 mouvements,
- JAPAN AIRLINES, pour 6 mouvements,
- CROATIA AIRLINES, pour 35 mouvements,
- TUNISAIR, pour 199 mouvements.

De belles empoignades juridiques en perspective !

### BULLETIN d'ADHESION

NOM : (Mme,Mlle,Mr) \_\_\_\_\_ Prénom : \_\_\_\_\_

Adresse : \_\_\_\_\_

Code postal : \_\_\_\_\_ Ville : \_\_\_\_\_ Tél. : \_\_\_\_\_ Fax : \_\_\_\_\_ E.mail : \_\_\_\_\_

verse sa cotisation de :  
( minimum 120 F, fiscalement déductible à 50%)

Compétences mises éventuellement au service de l'association :

- aéronautique  juridique  comptable  Publicité/presse  secrétariat  autre :

Je peux également :

- participer à des marchés et forums d'associations  
 organiser des distributions de bulletins d'information  
 participer à des manifestations