N°13
Lettre ADVOCNAR

ADVOCNAR
Association de Défense Contre les Nuisances Aériennes

Septembre 2018

EDITO

L'activité de notre association et de ses bénévoles est plus intense que jamais, la lettre ADVOCNAR n°13 vous fait état de nos principales actions récentes.

Action juridique tout d'abord, pour une réduction des nuisances sonores autour des aéroports franciliens, lancée en décembre 2016 et jugée recevable en février 2018.

Action pour une reconnaissance de la contribution du transport aérien à la pollution en Ile-de-France, avec notre participation active à l'élaboration du Plan de Protection de l'Atmosphère de notre région et à l'enquête publique en 2017.

Investissement dans les groupes de travail « bruit » et « pollution » des Assises Nationales du Transport Aérien lancées en mars 2018 par la Ministre des Transports. Notre enjeu est de mettre en avant les conséquences indéniables sur la santé du bruit et des émissions polluantes sur les populations autour des aéroports, et de demander des mesures efficaces pour diminuer vraiment cet impact.

Et parce que le pire est à venir si nous laissons faire, nous vous alertons sur le projet de construction du Terminal 4 à Roissy Charles-de-Gaulle, prévu pour accueillir à terme 50% de passagers supplémentaires, et des avions à l'avenant. Une concertation préalable est prévue début 2019 : ne manquons pas cette occasion, mobilisons-nous pour dire STOP à la croissance sans limite du trafic aérien au-dessus de nos têtes !

Françoise Brochot
Présidente de l'ADVOCNAR

ACTION JURIDIQUE POUR UNE RÉDUCTION DES NUISANCES SONORES AUTOUR DES AÉROPORTS FRANCILIENS

L'ADVOCNAR est à l'initiative d'une action juridique conjointe fondée sur le non-respect de la Directive 2002/49/CE pour les aéroports d'Orly, Roissy Charles-de-Gaulle et Le Bourget, en partenariat avec le collectif ANA (Alerte Nuisances Aériennes - secteur d'Orly). Cette action est portée par 13 associations et collectifs, et par 19 communes d'Ile-de-France.

La Directive demande d'évaluer, prévenir et réduire le bruit dans l'environnement, et en particulier le bruit lié au trafic aérien des aéroports de plus de 50 000 mouvements annuels.

A cette fin, une cartographie du bruit autour des aéroports concernés est réalisée. Puis des plans d'action sur 5 ans appelés PPBE (Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement) doivent être mis en place, dont l'objectif est de réduire les nuisances aériennes en priorité dans la zone Lden >= 55dB, ce qui correspond au plan de gêne sonore, et de réduire la population soumise à ce niveau de bruit.

Les PPBE élaborés par la DGAC pour Orly (2013) et Roissy Charles-de-Gaulle (16/11/2016) ne permettront pas de réduire significativement les populations exposées au bruit des avions. Le projet de PPBE du Bourget a été adopté le 13 février 2018, soit plus d'un an après le dépôt de nos recours et se révèle inefficace également.

L'ADVOCNAR a désigné Maître Louis COFFLARD, avocat en droit de l'Environnement, pour la représenter en justice.

NOS DEMANDES

- Demande de transposition complète de la Directive eu égard à l'absence de dispositions permettant d'évaluer la mise en œuvre et les résultats du plan d'action
- Demande d'abrogation du PPBE d'Orly dès lors qu'il n'est pas conforme aux dispositions de la Directive n°2002/49/CE
- Demande d'adoption pour le Bourget d'un PPBE conforme à la Directive n°2002/49/CE
- Recours hiérarchique en annulation du PPBE de Roissy CDG.

LES ÉTAPES

- 23 décembre 2016 : saisine du Premier Ministre
- 24 avril 2017 : dépôt des recours au Conseil d'Etat par 13 associations et 2 communes
- 15 mai 2017 : dépôt d'une plainte auprès de la Commission Européenne
- Octobre 2017 : réception du mémoire en défense des avocats de l'Etat
- 17 novembre 2017 : pour soutenir l'action juridique de l'ADVOCNAR, 17 communes d'Ile-de-France déposent des recours en intervention volontaire auprès du Conseil d'Etat
- 14 février 2018 : audience devant le Conseil d'Etat
- 7 mars 2018 : le Conseil d'Etat décide
  - L'admission de l'ensemble des interventions volontaires des communes et associations
  - Le rejet de la demande de transposition complète de la Directive 2002/49/CE en droit français
  - La recevabilité des recours concernant les PPBE d'Orly, Roissy CdG et Le Bourget
  - Le transfert des recours auprès du Conseil d'Etat sur trois tribunaux administratifs ; celui de Paris pour le Bourget, celui d'Amiens pour Roissy CdG, et celui de Melun, pour Orly
- 14 avril 2018 : dépôt d'un recours en excès de pouvoir par l'ADVOCNAR auprès du tribunal administratif de Paris concernant le PPBE du Bourget adopté le 13 février 2018
- 18 avril 2018 : la Commission Européenne répond à notre plainte et estime que le juge national est le mieux placé pour examiner le contenu et la compatibilité des PPBE au regard des dispositions du droit national.

A ce jour, les recours sont en cours d'instruction devant les tribunaux administratifs. Vous pourrez suivre leur avancement sur notre site Internet.

Françoise Brochot

RGPD : L'ADVOCNAR PROTÈGE VOS DONNÉES PERSONNELLES

Dans le cadre du nouveau RGPD (Règlement Général de Protection des Données) entré en vigueur le 25 mai dernier, l'ADVOCNAR tient à vous apporter toute la transparence et les garanties nécessaires quant à l'utilisation qu'elle fait de vos données personnelles. Comme vous le savez déjà, nous ne faisons aucune utilisation commerciale de vos données personnelles. Ces dernières sont collectées exclusivement dans le but de vous informer des activités de l'association ADVOCNAR et de vous contacter pour le renouvellement de votre adhésion. Notre secrétaire Florence BERLANDE est à votre disposition pour toute demande d'information ou de rectification les concernant.

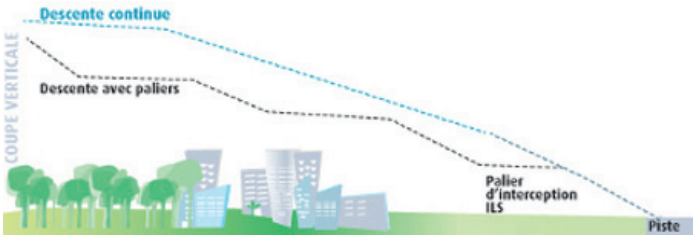
Nous vous demanderons désormais de bien vouloir prendre connaissance de la mention d'utilisation de vos données personnelles par l'association ADVOCNAR, située au bas de nos bulletins d'adhésion, et sur les formulaires d'adhésion et de plainte en ligne. Nous avons pris des garanties auprès de notre prestataire Brief Créatif qui gère notre site Internet, concernant la sécurisation de nos fichiers. Bientôt, nous vous proposerons la sécurisation de votre compte adhérent par un mot de passe.

DES AVIONS VOLENT, VOLENT ...
VOLENT NOS NUITS

Pour la 3ème fois depuis 2003, les associations, à la tête desquelles l'ADVOCNAR, ont demandé que les nuisances des vols de nuit sur l'aéroport de Roissy CdG fassent l'objet d'un groupe de travail. Les deux premiers groupes de travail n'ont pas abouti à des réductions de nuisances de façon tangible. Ce 3ème groupe a débuté ses travaux en 2014, le rapport préfectoral de ce groupe de travail n'est à ce jour toujours pas diffusé. Sans l'avoir lu, nous en connaissons les conclusions : ce n'est pas encore le grand soir. La lettre de mission issue du gouvernement précédent avait prescrit de trouver des réductions de nuisances à droit constant, c'est-à-dire sans passer par la voie réglementaire. Dans ces conditions, on exclut a priori les mesures susceptibles d'apporter de réelles avancées comme la suppression des avions bruyants, ou des restrictions en nombre de mouvements. Tout en participant à ce groupe de travail, nous avons dénoncé par voie de presse cette méthode de travail, qui s'interdit d'office les mesures les plus efficaces, ce qui permet aux acteurs du secteur d'avoir le minimum de contraintes sur leur activité.

Sous la présidence de Nicolas Sarkozy, l'ADVOCNAR avait réussi à décrocher un rendez-vous avec la ministre d'Etat, Nathalie Kosciusko-Morizet en 2011. Nous avions revendiqué une initiative concernant la baisse des nuisances nocturnes. Elle nous avait promis d'éliminer sur la tranche horaire 22h-6h, les avions les plus bruyants. Cette action s'est opérée en 2 temps, en mars 2012 pour les avions les plus bruyants et mars 2014, pour la catégorie acoustique suivante.

Sur les quelque 6 mesures proposées dans ce dernier groupe de travail sur les vols de nuit, la seule avancée positive est la mise en place de la descente continue sur une tranche horaire très réduite du cœur de nuit (15 vols concernés entre 0h30 et 5h). Pourquoi considérons-nous que cette avancée est positive, malgré son impact limité ? C'est que cette mesure sert d'expérimentation à la mise en place de la descente continue généralisée sur l'ensemble de la journée. Cette mesure permettra de réduire la consommation de kérosène et en conséquence les émissions polluantes des avions, elle diminuera le bruit principalement pour les personnes situées actuellement sous le dernier palier avant atterrissage. C'est pourquoi elle est demandée par les associations, les élus, et même les compagnies aériennes depuis de nombreuses années, car la France, et particulièrement la plate-forme de Roissy CdG, est en la matière très en retard par rapport à ses homologues européens.



Conscient du manque de résultats de ces différents groupes de travail, le nouveau président de la Commission Consultative d'Aide aux Riverains a promis aux associations de poursuivre la concertation. Ces dernières continuent à revendiquer la mise en place des mesures qui ont fait preuve d'efficacité sur d'autres plates-formes, sans impact économique important. Il s'agit d'aligner le nombre de vols entre 22h et 6h à Roissy CdG sur les aéroports européens de taille comparable, ce qui représenterait une baisse d'environ 50% du trafic nocturne. Il s'agit ensuite de poursuivre l'élimination des avions les plus bruyants, car malgré les restrictions décrites ci-dessus, les mouvements nocturnes de CdG comportent encore trop d'appareils bruyants en comparaison avec d'autres plates-formes. Il s'agit également de mettre en place des trajectoires produisant moins de nuisances sonores, en priorité sur les zones les plus urbanisées.

Ce combat contre les vols de nuit, restera pour les prochaines années l'une des priorités de l'ADVOCNAR.

« Le bruit assassine les pensées » Nietzsche

Patric Kruissel
Vice-Président de l'ADVOCNAR

ASSISES NATIONALES
DU TRANSPORT AÉRIEN

La ministre des Transports, Elisabeth Borne, a annoncé l'organisation d'Assises Nationales du Transport Aérien de mars à septembre 2018. Le ton a été donné lors du lancement des travaux par la ministre le 20 mars : OBJECTIF PERFORMANCE ! La réflexion sera concentrée sur le développement du transport aérien français et la compétitivité des compagnies nationales.

Pas une seule fois, les mots santé, populations, riverains n'ont été prononcés. Or, l'un des défis du transport aérien de demain doit absolument être de réduire son empreinte négative sur l'environnement et les populations survolées.

Cependant, sous la pression des associations et de certains députés, la ministre a déclaré vouloir aller plus loin en abordant également les questions environnementales et d'aménagement du territoire.

En conséquence cinq axes de travail sont abordés :

- Performance économique des acteurs du transport aérien
- Performance au service des territoires
- Performance environnementale
- Performance et innovation au service des passagers
- Performance sociale.

Colloques, groupes de travail, tables rondes... mais aussi la possibilité pour chaque citoyen de contribuer sur https://www.assisesdutransportaerien.gouv.fr/ jusqu'au 15 septembre. Nous encourageons vivement nos adhérents à s'inscrire pour exprimer leur mécontentement face aux nuisances générées par le trafic aérien.

Les associations, sollicitées uniquement sur la performance environnementale, défendent des propositions réalistes pour diminuer le bruit et la pollution liés au transport aérien, face au lobby et aux représentants de l'Etat qui souhaitent travailler sur l'« acceptabilité des nuisances » et dont le principal objectif est de « donner la parole à chaque partie prenante ».

Nous ne sommes pas dupes, les intérêts économiques risquent fort de primer sur l'environnement. L'annonce des mesures retenues par la ministre des Transports est attendue pour octobre.

GROUPE DE TRAVAIL « BRUIT »

Le 9 avril, ce groupe de travail a réuni les partenaires habituels : représentants de l'Etat, du lobby aérien, élus et associations[1]. Chacun a fait une présentation de ses actions et propositions, rien de novateur, uniquement des mesures peu contraignantes et peu efficaces, dont la plupart sont déjà en cours de réalisation !

Les associations ont mis en avant la liste des mesures qu'elles demandent depuis des années pour réduire significativement le bruit lié au transport aérien.

Le 25 juin, lors d'une deuxième réunion, en l'absence d'interventions de scientifiques sur l'impact sanitaire du bruit aérien sur la santé, ce sont les représentantes de l'UFCNA qui ont présenté une synthèse[2] des connaissances scientifiques sur le sujet, basée sur de nombreuses études.

Les associations demandent une présentation des premiers résultats de l'étude épidémiologique française

1. **La réduction des nuisances nocturnes**
2. **La suppression des avions les plus bruyants**
3. **La mise en place de la descente continue généralisée**
4. **Le plafonnement en nombre de mouvements sur tous les aéroports**
5. **Eviter la sortie prématurée des trains d'atterrissage, des becs et des volets**
6. **La mise en place systématique du décollage en seuil de piste**
7. **La poursuite de la pose des retrofits sur les avions de la gamme A320**
8. **L'augmentation de l'angle d'atterrissage**
9. **La mise en place d'une configuration préférentielle**
10. **La mise en place de trajectoires à impact sanitaire amoindri**

[1] *UFCNA (Union Française contre les Nuisances des Aéronefs), ADVOCNAR (membre UFCNA)*

[2] http://www.ufcna.eu/spip/IMG/pdf/pdf_2018-06-25_assises_gt_bruit_convergence_ufcna-2.pdf

DEBATS, qui vient confirmer la corrélation entre l'exposition au bruit des avions et l'occurrence des maladies cardio-vasculaires, l'augmentation du stress, de l'hypertension, l'altération du sommeil. A terme jusqu'à 18 mois de vie en moins, et un coût moyen du bruit sur la santé de 1 000 €/habitant/an[3].

GROUPE DE TRAVAIL « POLLUTION »

Avec les mêmes participants institutionnels que le groupe « bruit », le groupe de travail « pollution » s'est réuni les 4 avril et 30 mai. Un catalogue des mesures possibles pour diminuer la pollution liée au trafic aérien a été établi suite aux présentations des différents partenaires, mais la DGAC met d'ores et déjà l'accent sur des mesures peu contraignantes, laissant de côté les mesures de fond efficaces proposées par les associations, qui sont les suivantes :

1. EVALUATION, SURVEILLANCE :

- Evaluer de façon objective et complète la pollution chimique due au transport aérien sans limite d'altitude
- Renforcer la surveillance de l'air sur et autour des zones aéroportuaires, comme moyen d'alerte et de prise de décision

2. NORMES SUR LA QUALITÉ DE L'AIR :

- Appliquer les lignes directrices de l'OMS concernant la qualité de l'air fixées en 2005

3. MESURES DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS POLLUANTES DE L'AVIATION EN ILE-DE-FRANCE :

- Plafonnement en nombre de mouvements
- Appliquer le principe « pollueur-payeur »
- La mise en place de la descente continue généralisée
- Contraindre le renouvellement accéléré des flottes par le biais de mesures réglementaires
- Mesures de restriction du trafic aérien en cas de pic de pollution, comme le permet la loi
- Limiter la pollution sur les plates-formes aéroportuaires : modifier le décret d'application de l'article 45 de la loi sur la Transition Energétique
- Application de la Directive Européenne 2008/50/CE : revoir les défis du secteur transport aérien pour un résultat en termes de diminution des émissions (voir article PPA-IDF)

Lors de la réunion du groupe de travail du 30 mai, le représentant de l'ADEME[4] a pris la parole pour présenter les grandes lignes de son bilan national[5] des programmes d'action de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques des onze aérodromes majeurs en France. Un véritable pavé dans la mare pour le lobby aérien ! Certes, ce bilan fait apparaître que les objectifs de réduction des intensités d'émission en gaz à effet de serre et en polluants atmosphériques, fixés par décret à 10% pour l'année 2020 et 20% pour l'année 2025, par rapport à l'année de référence 2010, seraient respectés.

Cependant l'ADEME démontre qu'il est très facile de faire baisser cet indicateur en intensité d'émissions, calculé de façon fallacieuse, en divisant les émissions polluantes par le nombre d'unités de trafic (passagers ou fret), sans pour autant faire baisser les émissions en valeur absolue.

L'ADEME note, qu'en volume, les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques resteront, en 2025, à un niveau proche de celui de 2010, à l'exception des émissions de COV en baisse. Les émissions de GES, de NOx et de TSP[6] augmenteront à partir de 2020. Pour le citoyen, c'est la valeur absolue de ceux-ci qui affectera sa santé.

L'ADEME propose d'excellentes pistes de travail, que les associations exigent depuis toujours, nous en citerons trois :

- Réaliser des bilans de GES et de polluants incluant l'intégralité des vols et des phases de vol (non prévu dans la loi), ainsi que le trafic routier induit
- Fixer et respecter des objectifs de réduction des émissions en valeur absolue, et non plus en intensité, par aérodrome, au niveau national et international
- Utiliser le levier de la maîtrise du développement du trafic afin de parvenir à ces objectifs.

[3] http://www.gamba-acoustique.fr/ressources/pdf/ADEME_CNB_CoutSocialDesPollutionsSonores_Rapport_20160504.pdf

[4] *ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie*

[5] http://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/programme-actions-aerodromes_2018.pdf

[6] *GES = Gaz à Effet de Serre NOx = Oxydes d'Azote TSP = Particules Totales en Suspension COV = Composé Organique Volatil*

DANGER ! LE NOUVEAU TERMINAL 4 À ROISSY EN 2024

Environ 70 millions de passagers ont été accueillis à Roissy Charles-de-Gaulle en 2017, pour 483 000 mouvements d'avions.

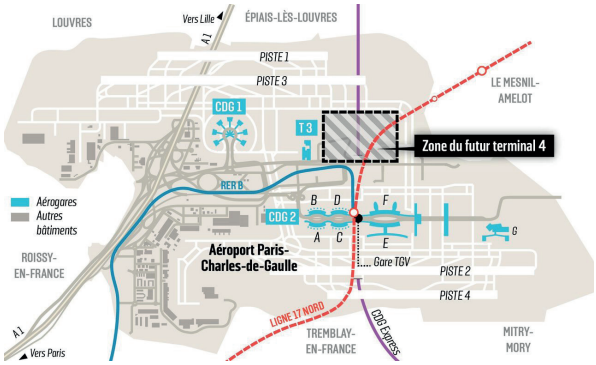
Le contrat de régulation économique CRE 2016-2020 a prévu 3,1 milliards d'euros de travaux pour porter la capacité de Roissy CDG à **80 millions de passagers en 2020** (rénovation du Terminal 1, réouverture du Terminal 2B, bâtiment de jonction entre le Terminal 2B et le Terminal 2D, rénovation de deux pistes)

Le projet de nouveau Terminal 4 a pour objectif d'accueillir **30 à 40 millions de passagers supplémentaires à terme**, soit 50% de plus que la capacité en 2020. La première tranche est prévue en 2024 pour 7 à 10 millions de passagers supplémentaires. Cette augmentation du nombre de passagers ne se fera pas sans une augmentation conséquente du nombre de vols au-dessus de nos têtes !

La volonté exprimée par ADP est d'engager une concertation préalable d'une durée de trois mois au premier trimestre 2019.

Consciente de l'ampleur des enjeux socio-économiques et environnementaux liés au projet, la CNDP[7] souhaite que les modalités de la concertation puissent assurer une participation citoyenne répondant aux mêmes objectifs qu'un débat public. Elle a donc désigné quatre garants de la concertation.

Notez dès maintenant la période de cette concertation : nous devrons nous mobiliser massivement et donner notre avis pour contrer la croissance démesurée du trafic aérien prévue par les décideurs pour Roissy Charles-de-



GILLES LEBLANC : UN NOUVEAU PRÉSIDENT POUR L'ACNUSA

Nommé le 12 avril dernier, Gilles Leblanc[8] est désormais Président de l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires) pour une durée de 6 ans.

Il succède à Victor Haïm, un président qui n'avait guère fait progresser la situation entre 2012 et 2018 pour les habitants survolés.

Rappelons que l'ACNUSA est chargée de contrôler l'ensemble des dispositifs de lutte contre les nuisances générées par le transport aérien. Elle peut émettre des recommandations sur toute question relative aux nuisances environnementales générées par le transport aérien sur et autour des aéroports. Elle doit également satisfaire à un devoir d'information et de transparence notamment vis-à-vis des riverains. Outre ses compétences sur l'ensemble des aéroports civils, elle dispose de pouvoirs spécifiques sur les 11 principales plates-formes, et d'un pouvoir de sanction à l'encontre des compagnies aériennes.

Avec les présidentes de l'UECNA et de l'UFCNA, j'ai rencontré Gilles Leblanc le 6 juin dernier pour un premier contact. Nous notons d'ores et déjà des prises de positions positives : les membres associés (dont l'ADVOCNAR) participeront à la réflexion sur la feuille de route de l'ACNUSA pour les 6 ans à venir. Le nouveau président estime que les récidives des compagnies en termes d'infractions doivent être sanctionnées beaucoup plus sévèrement, avec des amendes fortement augmentées. Il marque un intérêt particulier pour les questions de santé, l'étude épidémiologique DEBATS, le bilan pollution des plates-formes aéroportuaires de l'ADEME, l'aide à l'insonorisation, les vols de nuit. Il suit attentivement les projets de loi en cours d'élaboration, certaines pourraient porter des améliorations en matière de lutte contre les nuisances aériennes. Il souhaite que les recommandations de l'ACNUSA soient mieux suivies et veut leur faire une meilleure publicité auprès des décideurs.

Une deuxième réunion de travail le 11 juillet entre le président de l'Autorité et l'ADVOCNAR a porté spécifiquement sur Roissy Charles-de-Gaulle.

Françoise Brochot

[7] *CNDP : Commission Nationale du Débat Public*

[8] *http://videos.senat.fr/video.594268_5aaef5be85b72.article-13-de-la-constitution--audition-de-m-gilles-leblanc-candidat-aux-fonctions-de-president-d?timecode=1920290*

ABANDON DU PROJET DE NOTRE-DAME-DES-LANDES

De par ses statuts, l'ADVOCNAR défend les populations survolées par le trafic de Roissy CdG et Le Bourget. L'association n'a donc pas vocation à se prononcer sur l'aménagement du territoire en matière aéroportuaire. Elle note cependant que l'augmentation du trafic se fera sur les aéroports existants, au-dessus des zones à forte densité de population. Et malheureusement, rien n'est fait pour diminuer les nuisances de ces survols.

Le gouvernement a donc décidé l'abandon de ce projet semé de mille controverses. C'est une décision que n'ont pas su prendre les gouvernements précédents, qu'ils soient de gauche ou de droite. Nous savions depuis la nomination de Nicolas Hulot comme Ministre de l'Environnement, que son maintien au gouvernement était incompatible avec la poursuite de ce projet d'aéroport du Grand Ouest. Le gouvernement a continué à s'engager dans cette voie en nommant comme médiateurs des personnes qui avaient par le passé affiché leur opposition notoire à ce projet.

QUELLES CONSÉQUENCES ?

1. D'abord, l'Etat devra rompre le contrat passé avec Vinci, ce qui coûtera une petite fortune aux contribuables que nous sommes tous. L'abandon des portiques censés être le support de l'écotaxe n'a pas servi de leçon aux pouvoirs publics.
2. L'Etat considère comme quantité négligeable le résultat d'un référendum organisé sur ce projet. Nous appelons cette attitude un déni de démocratie.
3. Les avions continueront à survoler la ville de Nantes, avec l'impact sanitaire reconnu, à la fois en termes de bruit et de pollution.
4. L'Etat poursuit par cette décision (ou plutôt cette non-décision) sa politique aéroportuaire du laisser-faire. L'augmentation du trafic s'est opérée et continuera à s'opérer sur les plates-formes existantes, dans des zones à forte densité de population. Les PEB (plans d'exposition au bruit) ne sont pas respectés. Ils ne jouent pas leur rôle de limitation de la population subissant les nuisances. Les PEB de l'Ile-de-France (la moitié du trafic national), concentrent une densité démographique 10 fois plus forte que la moyenne nationale (1200 hab./km^2), et 5 fois plus forte, ce qui n'est guère mieux, pour les principaux aéroports régionaux.
5. Le kérosène, carburant aéronautique, est similaire au gasoil des moteurs diesel, il participe donc dangereusement aux pics de pollution (oxydes d'azote et particules fines) des grandes agglomérations. Le Conseil d'Etat vient de retoquer les plans de protection de l'atmosphère de plusieurs régions, et les instances européennes ont mis en demeure notre pays de respecter les normes environnementales, mais tout cela n'émeut pas les pouvoirs publics.
6. Comme on compte pour quantité négligeable les coûts externes du trafic aérien, on continue à surcharger les aéroports existants au mépris de la santé des populations survolées et au risque d'un scandale sanitaire. Tout mouvement d'avions à Notre-Dame-des-Landes, ou dans une autre zone peu dense, aurait impacté 1000 fois moins de personnes.

L'ADVOCNAR, membre de l'UFCNA, de l'UECNA et de la Convergence Associative interpelle le gouvernement sur les conséquences de sa décision :

Monsieur le Président, Monsieur le Ministre de la Transition écologique et solidaire, que comptez-vous faire pour contrer le sacrifice des populations dont la santé et le cadre de vie sont gravement impactés par le trafic aérien en France ? Quand serez-vous les garants d'un juste équilibre entre la croissance continue du transport aérien et la nécessaire protection de la santé de nos concitoyens, les garants d'un véritable développement durable de ce secteur ?

PRIVATISATION DU GROUPE AÉROPORT DE PARIS : CONSÉQUENCES ?

La privatisation de certains aéroports régionaux ne s'est pas opérée dans les meilleures conditions. Le gouvernement a promis de ne pas réitérer les erreurs commises notamment pour l'aéroport de Toulouse Blagnac.

En 2008, la cour des comptes pointait déjà l'absence de cohérence dans la gestion aéroportuaire. Un rapport plus récent en 2017 confirmait que la situation n'avait pas évolué. 90% des aéroports en France sont déficitaires, donc ne survivent que grâce aux deniers publics. Ce sont bien sûr les quelques aéroports bénéficiaires, qui font l'objet d'une privatisation. On peut craindre à juste titre qu'un actionnaire privé souhaite augmenter ses bénéfices, et soit moins regardant qu'un organisme dépendant de l'Etat sur les atteintes à l'environnement de son activité.

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

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

PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHÈRE ILE-DE-FRANCE

Le Plan de Protection de l'Atmosphère Ile-de-France (PPA-IDF) de 2013 a été mis en révision anticipée en 2016 afin d'accélérer la réduction de la pollution. En effet la France est en situation de contentieux sur plusieurs régions, dont l'Ile-de-France, suite aux dépassements chroniques des normes fixées par l'Europe. L'ADVOCNAR a participé à la consultation en amont sur le projet.

L'enquête publique en 2017 a été l'occasion pour nous de participer à toutes les réunions publiques pour soutenir les mesures que nous défendons. Nous avons demandé et obtenu la prolongation de l'enquête publique. Nous avons rencontré la présidente de la Commission d'Enquête et rendu un avis détaillé sur le projet (disponible sur notre site).

Il est inadmissible que le secteur du transport aérien soit le seul à ne pas prendre de véritables engagements contraignants pour réduire ses émissions polluantes. Le PPA-IDF adopté acte même une augmentation des émissions polluantes du secteur d'ici 2020.

L'ADVOCNAR prévoit de s'associer au recours des Amis de la Terre France concernant la révision effective de 13 PPA sur le territoire français, suite à la décision du Conseil d'Etat du 12 juillet 2017, afin que la France soit enfin en règle avec la Directive européenne 2008/50/CE sur la qualité de l'air, dans l'intérêt de la santé des populations.

LES DEMANDES DES ASSOCIATIONS

- Evaluer de façon objective et complète la pollution chimique due au transport aérien en Ile-de-France sans limite d'altitude
- Plafonner le trafic aérien en Ile-de-France
- Généraliser la descente continue sur la totalité des 24 heures
- Contraindre le renouvellement accéléré des flottes par le biais de mesures réglementaires
- Appliquer la loi qui permet au préfet de limiter le trafic en cas de pic de pollution

LES MESURES RETENUES DANS LE PPA-IDF

Limiter uniquement la pollution des avions au sol :

- Optimiser le temps de roulage à Orly (déjà fait à Roissy CDG)
- Limiter l'utilisation des APU (Auxiliary Power Unit)
- Limiter le nombre de réacteurs utilisés au roulage (atterrissage)

Pas de mesures réglementaires
Pas de réduction des émissions polluantes

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

Je soutiens l'action :

☐ Nouvelle adhésion
☐ Renouvellement
☐ 20 € ☐ 30 €
☐ 40 € ☐ ..... €

À l'ordre de l'ADVOCNAR

(fiscalement déductible à 66%)*

Date et signature

*dans la limite de 6% de votre revenu imposable

☐ Mme ☐ Mlle ☐ M. :
Prénom :
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

Participer à :

☐ des distributions de tracts
☐ des marchés et forums
☐ des manifestations

Les informations recueillies sur ce formulaire sont enregistrées dans un fichier informatisé par l'association ADVOCNAR, exclusivement pour vous informer des activités de l'association ADVOCNAR et vous contacter pour le renouvellement de votre adhésion.

Elles sont conservées pendant une durée illimitée sauf demande contraire de votre part et sont destinées au Secrétariat de l'association ADVOCNAR, aux membres du Conseil d'Administration de l'ADVOCNAR, ainsi qu'aux responsables des antennes de l'ADVOCNAR dans les communes.

Conformément à la loi « informatique et libertés », vous pouvez exercer votre droit d'accès et de portabilité aux données vous concernant et les faire rectifier en contactant le Secrétariat de l'association ADVOCNAR :

Par courrier : ADVOCNAR - BP 10002 - 95390 SAINT-PRIX
Par téléphone : 01 39 899 199
Par mail : *contact@advocnar.fr*