



EDITO



Depuis plusieurs mois, le contexte est agité pour le transport aérien !

Le *flygskam* (la honte de prendre l'avion ou l'AviHonte), venu de Suède, vient bousculer les habitudes et les consciences, déstabilisant le lobby aérien et ses partisans, trop habitués aux taux de croissance défiant tous les autres secteurs, cocoonés dans leur niche fiscale (carburant non taxé, TVA à taux zéro sur les billets internationaux, à taux réduit sur les lignes intérieures et les jets privés. Le problème, c'est

que le transport aérien est le moyen de transport le plus émetteur de CO₂ par passager/kilomètre. Actuellement, il se développe à une vitesse incompatible avec l'impérieuse nécessité de limiter les gaz à effet de serre si nous voulons une planète encore habitable pour tous.

Les citoyens et de nombreux élus demandent avec force la taxation du kérosène, pour une fiscalité écologique et équitable.

Le gouvernement, conscient de la nécessité de répondre à ces demandes légitimes, affirme s'engager pour une taxation du kérosène au niveau européen, démarche cohérente mais qui se heurte à la nécessité d'une décision européenne unanime. Dans un premier temps, il met en place une écotaxe sur les billets d'avions au départ de la France, une première étape, affirme le Ministère de la Transition Ecologique.

Concernant les nuisances que nous subissons au quotidien, les Assises Nationales du Transport Aérien ont entériné l'application de deux mesures concrètes : la mise en place de la descente continue, moins bruyante et moins polluante, à Roissy-Charles de Gaulle pour 2023, et la promesse d'un budget augmenté de 10 M€ par an pour l'aide à l'insonorisation.

Le projet de construction du Terminal 4 à Roissy-Charles de Gaulle fait planer la menace d'une augmentation conséquente des nuisances pour les populations survolées. Cependant la forte mobilisation pendant la concertation et nos propositions avancées pour réduire les nuisances ont amené les garants à conclure que la poursuite du projet devrait être conditionnée à la réalisation de certaines de ces propositions. Groupe ADP prend acte et avance quelques mesures : supprimer les avions bruyants la nuit, taxer plus les avions nuisants. Nous avons marqué des points, mais ce projet monstrueux n'est pas retiré pour autant. Ensemble restons mobilisés ! Plus que jamais, nous avons besoin de vous ! L'enquête publique au deuxième semestre 2020 sera décisive.

Françoise Brochot ■
Présidente de l'ADVOCNAR



SE PLAINDRE

LE SAVIEZ-VOUS ?

ADP est dans l'obligation de répondre à vos plaintes. Leur nombre est comptabilisé et pèse dans la balance quand nous négocions avec les pouvoirs publics ! Alors n'attendez plus, plaignez-vous depuis le site de l'ADVOCNAR.

C'est simple et rapide !

1 CONNECTEZ-VOUS

<https://www.advocnar.fr/plaintes/>

2 REMPLISSEZ LE FORMULAIRE

DESCRIPTION DE LA CONSTATATION, OBJET DE LA PLAINTE

Objet

Date et heure

Lieu (code postal)

3 PRECISEZ BIEN SI LES TRAINS D'ATTERRISSAGE SONT SORTIS!



4 ENVOYEZ VOTRE PLAINTE

L'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroporтуaires) et la DSNA (Direction des Services de la Navigation Aérienne) sont systématiquement en copie.

CONCLUSION DES ASSISES NATIONALES DU TRANSPORT AÉRIEN

La ministre des Transports Elisabeth Borne est venue clore les Assises Nationales du Transport Aérien le 8 mars 2019, en présence des professionnels de l'aérien et des représentants des associations, dont l'ADVOCNAR.

« *Ma première conviction, qui est aussi une mise en garde, c'est qu'il n'y aura pas de développement pérenne du transport aérien si on ne crée pas toutes les conditions de son acceptabilité.* » C'est ainsi que la Ministre a introduit la présentation de plusieurs mesures en faveur de l'environnement et des riverains. Mais les nuisances aériennes peuvent-elles être « acceptables » ?

■ Transition écologique pour l'aviation :

La Ministre a mis en avant le dispositif de compensation carbone mondial CORSIA qui prendra effet en 2020, ainsi que le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre au niveau européen. Elle indique également qu'il faut inciter les compagnies aériennes à réduire leurs émissions.

Elle mise beaucoup sur les programmes de recherche du CORAC pour une réduction de l'empreinte environnementale des avions, et annonce un soutien de l'Etat à hauteur de 135 millions d'euros par an sur cinq ans.

L'ADVOCNAR rappelle que compenser les émissions, ce n'est pas les réduire. Quant aux progrès techniques de l'aviation, ils ne pèseront pas lourd face au doublement annoncé du trafic aérien mondial à l'horizon 2035.

■ Généralisation des descentes continues à Paris-Charles de Gaulle à l'horizon 2023 :

Cette procédure d'atterrissage moins bruyante, plus économe en kérosène et donc moins polluante, est demandée par les riverains depuis des années. La Ministre donne enfin le feu vert tant attendu. Vous en saurez plus en lisant l'encadré (page suivante).

■ Renforcement du budget d'aide à l'insonorisation :

La Ministre constate que le délai de traitement des dossiers de demande d'aide à l'insonorisation est trop long : jusqu'à 4 ans d'attente à CDG ou au Bourget ! Elle annonce qu'elle dotera ce dispositif de ressources

supplémentaires, à hauteur de 10 M€ par an. Nous saluons cette mesure qui permettra une amélioration concrète pour des milliers de riverains dans un délai plus raisonnable. Afin de collecter les 10 M€ supplémentaires, la Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes (TNSA) vient d'être augmentée pour les aéroports de Roissy CDG, Le Bourget, Nantes et Toulouse, où le manque de budget est criant. Néanmoins l'augmentation mise en place par la DGAC ne permettra de collecter qu'un peu plus de 5 M€ : le compte n'y est pas ! Ramenés au niveau de trafic de ces aéroports, ces 10 M€ représentent... 11 centimes par passager ; donc pas de quoi perturber l'économie du secteur.

■ Intégration dans la loi des restrictions environnementales d'Orly :

Dans le cadre de l'examen au Parlement du projet de loi PACTE, dans ses dispositions relatives à la privatisation du groupe ADP, les mesures de plafonnement des mouvements et de couvre-feu à Orly ont été inscrites dans la loi.

■ Sanctuarisation de la contribution volontaire d'ADP au Fonds de Compensation des Nuisances Aéroportuaires :

Ce fonds alimenté par une contribution volontaire du groupe ADP et une dotation de l'État, est redistribué aux communes dont la population est incluse dans le PGS des aéroports Roissy CDG et Orly, sous le pilotage du préfet de la région Île-de-France. Les communes peuvent disposer de cette ressource comme elles le souhaitent.

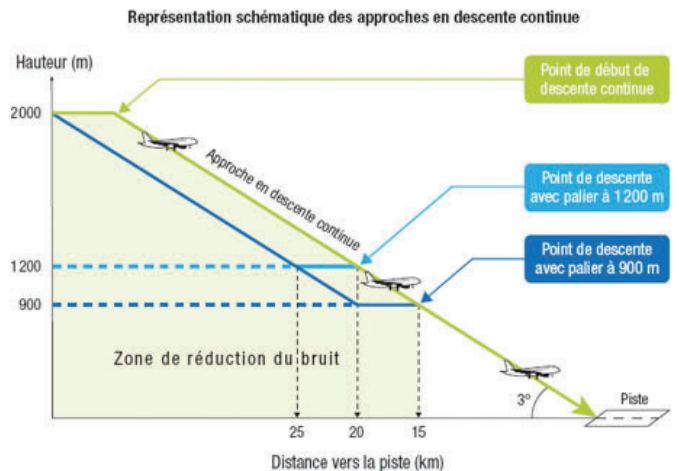


POURQUOI LA DESCENTE CONTINUE ?

Actuellement, les atterrissages se font généralement sur une succession de 3 paliers. Le dernier palier, celui qui est juste avant la descente finale est celui qui pourrait notre déjeuner en plein air, ou nos nuits chaudes nous obligeant à dormir la fenêtre ouverte. L'altitude de ce palier se trouve à 900 mètres pour la plate-forme de Bourget et à 1200 et 1500 mètres pour les 2 pistes d'atterrissage de Roissy CdG (traits bleus du schéma). A cette altitude, l'avion est très bruyant. Il l'est encore plus lorsque le contrôle aérien autorise un palier encore plus bas.

La descente continue permet de s'affranchir du palier avant la descente finale pour maintenir un taux de descente fixe de 3° (trait vert), qui correspond à une pente de 5 %. Les associations militent depuis de nombreuses années pour ce procédé, car il atténue sensiblement le niveau sonore, d'abord parce que l'avion se retrouve à une altitude plus élevée en amont du point de descente finale, mais surtout parce que le régime du moteur est à son niveau minimal, donc beaucoup moins bruyant.

Autre avantage et non des moindres, cette procédure permet d'économiser du kérosène. C'est un avantage pour les compagnies aériennes, mais également pour les populations survolées grâce notamment à une pollution locale diminuée. Réduction de consommation de carburant signifie également moins d'émissions de gaz à effet de serre. L'OACI¹ et l'Europe à travers le programme SESAR², volet technologique du ciel unique européen préconisent la mise en place généralisée de la descente continue. Lorsque l'on liste l'ensemble des avantages ci-dessus, on se demande vraiment pourquoi nous ne pouvons pas en bénéficier plus largement. Il y a à cela plusieurs explications. Nous en citerons trois. La première c'est que la fibre environnementale entre dans la culture des contrôleurs aériens à doses homéopathiques. Ils sont au top en ce qui concerne la sécurité. Ils font leur possible pour assurer un écoulement du trafic principalement pendant les périodes de pointe. L'environnement c'est le parent pauvre de la formation



des contrôleurs aériens. La deuxième raison est liée, en France, à la vétusté des outils mis à disposition de la navigation aérienne. Ce point a d'ailleurs été critiqué par la Cour des Comptes en 2015³. Le niveau de trafic des aéroports donne la troisième explication. Le site du Ministère de l'Ecologie⁴ précise le pourcentage d'atterrissages en descente continue des principaux aéroports français. Les plus mauvais scores sont sur les aéroports franciliens, et le pompon revient à Roissy CdG. C'est, pour les populations survolées, la double, triple, quadruple peine ; le plus de vols, le plus de personnes impactées, le plus de vols de nuit, la part de vols en descente continue la plus mauvaise.

Le combat des associations a permis, en octobre 2016, la mise en place de la descente continue sur un créneau horaire très restreint (entre 0h30 et 5h), ce qui concerne très peu de vols. Lors des conclusions des Assises du transport aérien, la ministre nous a promis une généralisation H24, mais il faudra attendre 2023, après la validation du dossier de sécurité, l'enquête publique, la mise à jour des livrets de sécurité et la formation des pilotes et des contrôleurs aériens. La procédure envisagée pour Roissy CdG est une approche satellitaire jusqu'au point du début de l'approche aux instruments.

Patric Kruissel ■
Vice-Président de l'ADVOCNAR

¹ Organisation de l'Aviation Civile Internationale

² Single European Sky ATM Research

³ Référé n° 71553 du 20 janvier 2015.

⁴ <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/mise-en-oeuvre-procedures-descente-continue-sur-grands-aeroports-en-france>

TERMINAL 4 À ROISSY :

NON MERCI !

Avec le projet du Terminal 4 à Roissy-Charles de Gaulle, et les travaux prévus en 2021, Groupe ADP a la folie des grandeurs : c'est l'équivalent du trafic de l'aéroport d'Orly qui sera ajouté à celui de Roissy. L'accueil de 40 millions de passagers supplémentaires à terme viendra augmenter considérablement le nombre des vols ainsi que le trafic routier induit, et en conséquence les nuisances environnementales subies par les populations riveraines.

Or à ce jour les habitants survolés sont toujours dans l'attente de vraies mesures de diminution des nuisances aériennes.

Au lieu de cela, Groupe ADP met en place les conditions d'une croissance sans limites du trafic aérien dans la région la plus densément peuplée de France, qui accueille déjà plus de 50 % du trafic national.

- Un projet incompatible avec le Plan de Prévention du Bruit dans l'environnement de Roissy (PPBE) qui vise à prévenir et réduire le bruit dans l'environnement autour de l'aéroport.
- Incompatible avec la réduction de la pollution chimique dans le cadre du Plan de Protection de l'Atmosphère Ile-de-France (PPA-IDF).
- Incompatible avec les engagements de la France lors de la COP21 de réduire d'un facteur 4 ses émissions de gaz à effet de serre.

Où est l'Etat stratège en matière de politique aéroportuaire, garant de l'intérêt général, responsable face aux enjeux sanitaires ?

NOTRE SANTÉ EN DANGER

L'impact des nuisances du transport aérien sur la santé des populations survolées est démontré par de nombreuses études. Tandis que *Respire/Greenpeace*⁵ pointe du doigt la mauvaise qualité de l'air que respirent nos enfants, *Bruitparif* souligne les mois de vie en bonne santé perdus à cause du bruit du transport aérien⁶ en zone dense francilienne, et l'étude épidémiologique *DEBATS* confirme l'impact sanitaire du bruit aérien sur la santé.

⁵ <https://www.respire-asso.org/pollution-de-lair-dans-les-ecoles/>

⁶ <https://www.bruitparif.fr/impacts-sanitaires-du-bruit-des-transport-dans-la-zone-dense-de-la-region-ile-de-france/>

IMPACT DU TERMINAL 4 :

Vols supplémentaires +38 %

Actuellement 1 300 vols par jour (488 000 vols/an).
En 2037 jusqu'à 500 avions en plus par jour, soit 1 800 vols (660 000 vols/an).

Augmentation de l'indicateur de bruit +13 %

L'indice de bruit IGMP (Indice Global Moyen Pondéré) passera de 66,7 en 2017 à 75 en 2037. Si le trafic est au rendez-vous, le PEB (Plan d'Exposition au Bruit) atteindrait son seuil de révision (600 000 mouvements d'avions) à partir de 2030.

Aggravation de la pollution chimique

+30 % d'oxydes d'azote

+11 % de particules fines dans le cycle LTO, qui ne représente qu'une partie de la pollution des avions.

Sans compter la part du trafic routier induit par le fonctionnement de la plate-forme

Augmentation des émissions de gaz à effet de serre +12 % dans le cycle LTO

ATTEINTES À L'ENVIRONNEMENT

On imagine sans difficulté les conséquences sur l'environnement proche de l'aéroport d'un chantier qui va durer 15 ans et employer environ 4500 personnes : circulation incessante de véhicules de chantier, évacuation des déchets, et quel recyclage de ces derniers ?

En phase d'exploitation, le Terminal 4 accueillera 50 % de passagers et d'employés en plus qui généreront dans cette même proportion des déchets, des déplacements...

LE COÛT DES NUISANCES

Ces atteintes à la santé et à l'environnement sont chiffrées et font partie des externalités négatives à prendre en compte :

Le coût moyen du bruit sur la santé est évalué à 1000€/an/habitant. (Etude *Le Coût social des pollutions sonores* CNB/ADEME Ernst & Young - mai 2016).

Le coût de la pollution chimique atteint 1500€/an/habitant. (Rapport Pollution de l'air : le coût de l'inaction Leïla Aïchi/Jean-François Husson - Juillet 2015)

Le coût environnemental de 33 aéroports européens a été chiffré à 33 milliards €/an (changement climatique, nuisances sonores, pollution de l'air, dégradation des habitats...) La facture de Roissy atteint 4 milliards €/an ! (Etude commandée par la Commission Européenne sur le coût environnemental des transports - juin 2019)

LES DEMANDES DES ASSOCIATIONS

Lors des Assises Nationales du Transport aérien en 2018, nous avons proposé un panel de mesures pour réduire efficacement le bruit et la pollution chimique liés au transport aérien.

Réduction du bruit :

- ▶ Réduction des nuisances nocturnes
- ▶ Suppression des avions les plus bruyants
- ▶ Mise en place de la descente continue généralisée
- ▶ Eviter la sortie prématurée des trains d'atterrissage, des becs et des volets
- ▶ Mise en place systématique du décollage en seuil de piste
- ▶ Poursuite de la pose des rétrofits sur les avions de la gamme A320
- ▶ Augmentation de l'angle d'atterrissage
- ▶ Mise en place d'une configuration préférentielle
- ▶ Utilisation de trajectoires à impact sanitaire amoindri
- ▶ Mise en place d'un PGS plus efficace

Réduction de la pollution chimique :

- ▶ Evaluer de façon objective et complète la pollution chimique due au transport aérien en Ile-de-France 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
- ▶ Appliquer les lignes directrices de l'OMS concernant la qualité de l'air fixées en 2005
- ▶ Appliquer le principe « pollueur payeur »
- ▶ Contraindre le renouvellement accéléré des flottes par le biais de mesures réglementaires
- ▶ Mesures de restriction du trafic aérien en cas de pic de pollution
- ▶ 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 correcte de la Directive 2008/50/CE sur la qualité de l'air.

Plafonnement en nombre de mouvements :

Pour que ces mesures bénéficient réellement aux populations survolées, il est impératif de stabiliser le nombre de mouvements d'avions et de ne pas dépasser le seuil actuel, soit moins de 500 000 mouvements/an. En effet, la fréquence des survols est, avec le niveau de bruit, l'un des paramètres ayant des conséquences avérées sur la gêne et la santé.

FIN DE LA CONCERTATION...

Le 12 juin, suite à la concertation préalable, la CNDP a publié le bilan des garants. Ces derniers ont noté l'absence de l'Etat stratège pendant la concertation, qui a constitué une faiblesse car l'hypothèse d'évolution du trafic aérien dans laquelle s'inscrit ce projet est avant tout un choix politique et économique. Par ailleurs, l'Etat n'a pas justifié la contradiction relevée par les participants entre l'augmentation du trafic aérien et les engagements climatiques de la France.

Dans leur conclusion, les garants mettent en avant que de nombreuses propositions ont émergé pour améliorer la vie quotidienne des riverains et des salariés. Il conviendrait de toutes les étudier avec précision, et parfois même de conditionner la poursuite du projet à leur réalisation. Ils émettent de nombreuses demandes de précision adressées au Groupe ADP et aux pouvoirs publics.

Le 26 juillet dernier, le Groupe ADP a publié son « rapport de la concertation » et annoncé le maintien du projet⁷.

... ET ENQUÊTE PUBLIQUE À VENIR

De juin 2019 à juin 2020, des études techniques et études d'impact se poursuivront. Le dossier fera l'objet d'un examen par les services de l'Etat et d'un avis de l'autorité environnementale. Puis il sera soumis à enquête publique au 2^{ème} semestre 2020.

Ensemble, restons mobilisés pour dire **NON** au projet du **Terminal 4**, qui reflète une approche économique d'un autre temps, où environnement et santé sont relégués au rang de détail de la grande marche de la croissance.

⁷ <http://www.advocnar.fr/2019/08/projet-du-terminal-4-a-roissy-le-groupe-adp-persiste-et-signe/>

CONTRE LA PRIVATISATION D'ADP : UN RÉFÉRENDUM D'INITIATIVE PARTAGÉE

C'est la 1^{ère} fois en France que la procédure du Référendum d'Initiative Partagée - R.I.P - est engagée par des Parlementaires, en application de l'article 11 - modifié en 2008 - de la Constitution du 4 octobre 1958. Ces dispositions législatives récentes prévoient que les signatures d'un cinquième des parlementaires sont requises pour déposer une proposition de loi référendaire.

Le 9 avril dernier, l'annonce a été faite par des élus des deux chambres que 218 parafes avaient été recueillis dans ce but alors que 185 seulement – nombre correspondant au cinquième – étaient nécessaires au lancement de la procédure référendaire contre la privatisation du groupe Aéroports de Paris (ADP) disposition-phare de la loi PACTE.

Le 9 mai dernier, le Conseil Constitutionnel s'est dit favorable à la proposition de loi référendaire. Après examen, il a fixé le nombre exact d'électeurs correspondant à 10 % du corps électoral, soit 4,7 millions de signataires devant apporter leur soutien au refus de la privatisation du groupe Aéroports de Paris, via le site www.referendum.interieur.fr mis en place par le Ministre de l'Intérieur pour la période du 12/06/2019 au 12/03/2020.

Après contrôle par le Conseil Constitutionnel du nombre de soutiens exprimés via Internet, la proposition de loi référendaire sera inscrite à l'ordre du jour des deux Chambres du Parlement qui auront alors 6 mois pour procéder à son examen. En l'absence de validation du texte à l'issue de

cette période, le Président de la République aura l'obligation de mettre en œuvre la procédure du Référendum.

Notre association communiquera régulièrement sur ce sujet durant toute cette période.

L'ADVOCNAR estime que la privatisation du groupe ADP comporte un risque de dégradation de l'environnement des riverains. En effet aucune garantie n'est apportée dans la loi PACTE concernant la pérennisation des mesures environnementales en vigueur à Roissy-Charles de Gaulle. Quant aux négociations pour de nouvelles avancées au bénéfice des populations survolées, déjà difficiles avec l'Etat actionnaire majoritaire, ne seront-elles pas fortement compromises avec un repreneur privé ? L'exemple de la privatisation de l'aéroport de Toulouse-Blagnac fait craindre le pire (augmentation du trafic, non respect des restrictions environnementales) !

C'est pourquoi nous vous invitons à soutenir le projet de loi référendaire, afin que le groupe ADP reste une entreprise de service public. A cet effet, connectez-vous sur :

<https://www.referendum.interieur.gouv.fr/soutien/etape-1>

Joëlle BOUCLANS ■
Secrétaire générale adjointe

POUR UNE FISCALITÉ ÉQUITABLE

La révolte des « Gilets jaunes » est partie de l'annonce d'une augmentation des prix du carburant. Dans ce conflit, le gouvernement actuel paie la facture de décennies d'immobilisme et de renoncements successifs en faveur d'un pouvoir d'achat garantissant la dignité et le bien-être des citoyens.

Nous savons que les énergies fossiles sont responsables de pollutions dégradant gravement notre santé⁸. Si la majorité des Français soutiennent le mouvement des Gilets jaunes, 70 % de nos concitoyens se déclarent en faveur de la protection de l'environnement tant nous sommes conscients de vivre à crédit sur le dos de nos enfants.

Si l'on peut être convaincu qu'une fiscalité écologique est nécessaire, encore faut-il qu'elle soit acceptée, et pour ce faire, il faut qu'elle soit fiscalement neutre et qu'elle soit juste. Or, notre politique énergétique est loin de respecter ce principe. Rappelons l'article 13 de la Déclaration des droits de l'homme : « *Pour l'entretien de la force publique, et pour les dépenses d'administration, une contribution commune est indispensable : elle doit être également répartie entre tous les citoyens, en raison de leurs facultés.* »

Or, l'aviation est oubliée de la fiscalité et des accords de Paris, dispensée de toute contrainte !

⁸ <https://www.consoglobe.com/energies-fossiles-couts-sanitaires-superieurs-aux-subventions-cg>

Est-il normal que le taux de TVA appliqué aux billets d'avions internationaux soit de 0 % et que celui appliqué pour les vols intérieurs ou l'aviation d'affaire soit réduit, au même titre qu'un produit de première nécessité ?! Est-il normal que le transport international de marchandise par bateau et de marchandise et de personnes par avion bénéficie d'un carburant exempt de toute taxe ? C'est pourtant le cas et c'est scandaleusement inéquitable. **Soulignons-le, aucune convention n'empêche la taxation du kérosène et les voyageurs prenant l'avion ne seraient pas choqués de devoir contribuer à hauteur de quelques euros supplémentaires.**

Plusieurs pays taxent déjà le carburéacteur pour les vols intérieurs : Allemagne, Suède, Suisse, Pays-Bas, États-Unis, Brésil, Japon, sans mettre en péril leur économie. La taxation du kérosène est possible dans toute l'Europe mais demande l'accord de la totalité des Etats membres. Une fiscalité énergétique véritablement juste doit être mise en place par les pouvoirs publics. Ils se doivent d'être exemplaires si l'on veut obtenir le fameux consentement à l'impôt de tout un chacun. N'est-ce pas l'enjeu fondamental dans la résolution de la crise que nous traversons ?

RAPPORT 2019 DE L'ACNUSA

L'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires) appelle à un nouveau « Contrat Social » pour renforcer l'efficacité des restrictions environnementales !

L'ADVOCNAR salue avec beaucoup d'intérêt la parution du rapport 2019 de l'ACNUSA et approuve les nouvelles recommandations.

L'Autorité constate l'inefficacité des sanctions et demande des mesures supplémentaires concernant le bruit - notamment la nuit - et la qualité de l'air. Ce n'est plus un secret, les études s'accumulent et montrent que la pollution sonore et atmosphérique entrave gravement notre bien-être et nuit à terme à notre santé. Le transport aérien est souvent attaqué, or, il pourrait redorer son blason : le rapport de l'Autorité indique que « Paris-Charles de Gaulle est un hub sur lequel les mesures de restriction peuvent avoir un effet vertueux sur la plupart des autres aéroports ». Tant mieux !

Les vols de nuit y sont décrits comme une « préoccupation majeure » des populations, dans un contexte d'**augmentation constante du bruit nocturne depuis 2017** à Roissy. Constat inadmissible alors que les riverains franciliens, notamment lors des différents groupes de travail sur le sujet, demandent des réductions significatives depuis des décennies, dont certaines sont appliquées à Nice ou Toulouse ! La première recommandation de l'Autorité est la mise en place d'une restriction d'usage des avions les plus bruyants⁹ entre 22h et 6h sur toutes les plates-formes acnusées. L'ACNUSA

souhaite que des « **négociations** » soient « **rapidement engagées par ADP** avec les compagnies aériennes » pour améliorer la programmation des vols et que leurs « manquements » soient efficacement sanctionnés.

Autre requête : **améliorer l'information** aux citoyens qui s'apprêtent à effectuer un **achat immobilier en zone de bruit**. En effet, les nuisances sonores ne peuvent être appréciées en quelques visites sur un site. On n'en prend conscience qu'en les subissant de façon répétée jour et nuit pendant des mois.

L'ACNUSA veut également assurer « **efficacement** » le **contrôle des « engagements pris par les aéroports... pour atteindre la réduction de leurs émissions atmosphériques** » ! Combien de temps faudra-t-il encore attendre ? L'été promet d'être encore plus chaud que le précédent, comme chaque année et le rapport précise qu'en février 2019, pas moins de « 58 contrôles ont été effectués par la Gendarmerie du Transport Aérien lors du pic de pollution prolongée »... **pour quel résultat ?** Mystère... Allons-nous étouffer sans que les engagements des aéroports soient simplement évalués ?

Nous comptons sur la fermeté de l'ACNUSA et de son nouveau Président pour que les 12 recommandations du rapport 2019 ne restent pas lettre morte.

Catherine BOUVIER ■
Secrétaire générale

⁹ Interdiction des aéronefs du chapitre 3 dont la marge certifiée cumulée est inférieure à 13 EPNdB

ON ADHÈRE ... ET PUIS UN JOUR ON AFFICHE !



Notre force sera cet **ENSEMBLE** visible, par ces panneaux chez nous tous.

Les décideurs comptent sur notre silence.

Vous allez voir, elle **CAUSE FORT** notre affiche !

Il faut bien cela pour que nos décideurs « **ouvrent mieux leurs oreilles** » lorsque nous **refusons ces nuisances aériennes** qui atteignent notre santé gravement à notre insu, ainsi que celle de nos enfants.

Donc le terminal 4 n'a pas sa place dans notre paysage.

Enfin ce sont juste nos droits de l'Homme qu'ils nous suppriment en toute impunité.

Pour réserver votre **PANNEAU**, vous pouvez soit téléphoner à Florence, notre secrétaire au **01 39 89 91 99**, soit envoyer un mail à l'adresse contact@advocnar.fr.

Le panneau est fourni gratuitement pour nos adhérents à jour de cotisation, à prix coûtant pour les autres personnes.

Merci à tous.

Catherine LE COMTE ■

Il y a des pays où l'utilisation de l'affichage sur clôture et fenêtre est courante pour mieux se faire entendre. En France, moins souvent, mais voilà un outil efficace pour **montrer notre détermination contre le terminal 4** juste avant l'envoi de l'enquête publique courant 2020 : c'est **DEMAIN** ou presque !

Il nous faut rester tous très **MOBILISÉS**, alors utilisons **ces panneaux que nous avons réalisés pour nous tous** ! Nous savons que nous pouvons compter sur nos fidèles adhérents à notre cause. Nous comptons sur **votre participation à cet affichage de PANNEAU** chez vous.



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