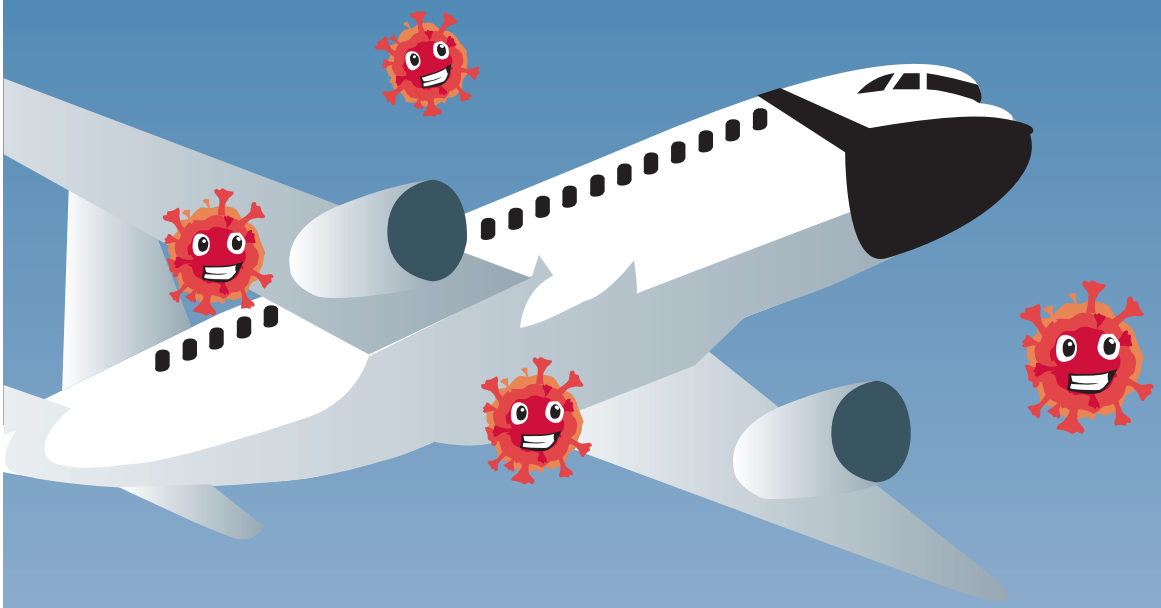
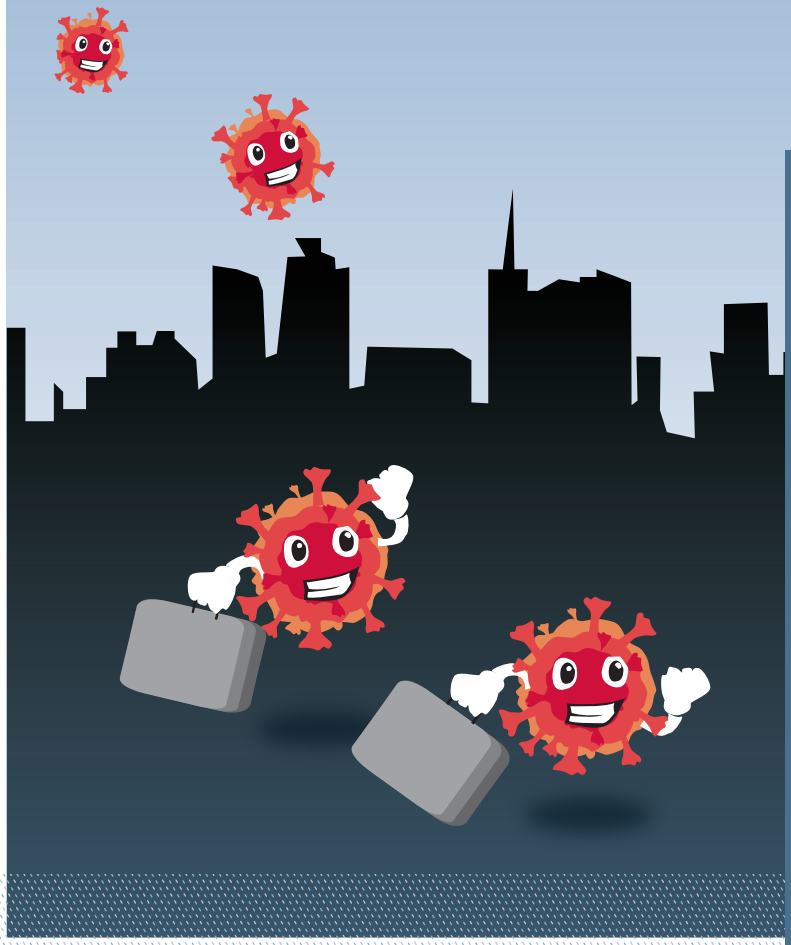
ADVOCNAR
Association de Défense Contre les Nuisances Aériennes



LE TRANSPORT AÉRIEN
vecteur de la COVID-19



Page 2 /// CONTRE LE PROJET DU TERMINAL 4 À ROISSY- ACTIONS 2019-2020

Page 3 /// ENQUÊTE PUBLIQUE À VENIR ?

Page 4 /// CONFINEMENT ET BAISSE DE LA POLLUTION SONORE

Page 5 /// LE TRANSPORT AÉRIEN, VECTEUR DE LA COVID-19

Page 6 /// CONCEVOIR UN TRANSPORT AÉRIEN COMPATIBLE AVEC LA STRATÉGIE NATIONALE BAS CARBONE

Page 7 /// PRENEZ PART AU CHANGEMENT, PLAIGNEZ-VOUS RÉGULIÈREMENT !

Page 8 /// RECOURS QUALITÉ DE L'AIR : VICTOIRE DES ASSOCIATIONS

Illustration : Sébastien Friedberg

LETTRE ADVOCNAR N°15 // SEPTEMBRE 2020

CONTRE LE PROJET DU TERMINAL 4 À ROISSY
ACTIONS 2019-2020

L'ADVOCNAR a poursuivi ses réunions d'information et d'échanges sur le projet du Terminal 4 :

- à Mitry-Mory le 18 septembre 2019
- à Deuil-la-Barre le 30 septembre 2019
- à Maffliers le 25 janvier 2020
- à Ecouen le 28 février 2020

Le 22 novembre 2019, l'ADVOCNAR, le collectif NON AU T4, des représentants d'associations de défense de l'environnement et des citoyens sont venus en délégation pour interpeler Valérie Pécresse lors de l'inauguration du lycée de Montmorency rénové et demander l'abandon du projet du TERMINAL 4.

Crédit Photo : Pablo Porlan

Lors de la réunion de suivi de la concertation sur le projet de Terminal 4 à la Maison de l'Environnement de Roissy, le 9 octobre 2019, plus de 450 personnes étaient réunies à l'appel de l'ADVOCNAR et du collectif NON AU T4. Les militants opposés au projet d'extension ont remis au préfet d'Ile de France une lettre ouverte au Président de la République au nom des associations signataires, demandant l'abandon de ce projet climaticide.

Retrouvez la lettre ouverte sur notre site :

http://www.advocnar.fr/2019/10/lettre-ouverte-a-e-macron-pour-labandon-du-projet-de-terminal-4-a-roissy/

Crédit Photo : Carlos Ayesta

Le 6 décembre 2019, le préfet d'Ile-de-France a reçu les représentants des 18 associations signataires de la lettre ouverte à E. Macron, en présence des Préfets du Val d'Oise et de Seine-et-Marne.

Selon les associations, le trafic aérien généré par le Terminal 4 provoquerait l'émission de 15 millions de tonnes équivalent CO2 supplémentaires par an.

Le groupe ADP, la DGAC et Air France n'ont pas apporté de réponses à la hauteur de l'enjeu climatique, et de nature à compenser la croissance du trafic aérien qui serait consécutive à l'ouverture de ce nouveau terminal.

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

Les associations ont demandé à rencontrer Emmanuel Macron ainsi qu'Elisabeth Borne.

Dans le cadre des élections municipales, le collectif Non au T4, l'ADVOCNAR, FNE-IDF, Val d'Oise Environnement, le CPTG et SOS Vallée de Montmorency ont adressé un courrier à près de 250 candidats pour leur demander de s'engager contre l'extension de l'aéroport de Roissy.

Le 13 mai 2020, 15 associations, dont l'ADVOCNAR, ont déposé un recours en contentieux demandant l'annulation du SCoT Roissy Pays de France (Schéma de Cohérence Territoriale), document d'urbanisme définissant l'aménagement de ce territoire. Ce document s'appuie sur deux projets imposés et polluants non encore actés : l'urbanisation du triangle de Gonesse et le Terminal 4, extension de l'aéroport de Roissy CDG, dont l'enquête publique n'a pas encore eu lieu.

Elles exigent que ces projets ne fassent en aucun cas partie intégrante des documents d'urbanisme tant qu'ils n'ont pas été soumis à une étude d'impact rigoureuse et à l'information du public.

Le 22 juin 2020, à l'initiative de l'ADVOCNAR, 26 associations, collectifs et ONG ont adressé au Président de la République un courrier, avec copie à Edouard Philippe, Elisabeth Borne, Olivier Véran, Bruno Le Maire et Jean-Baptiste Djebbari.

Les signataires demandent au Président de la République, au nom des engagements que notre pays a pris pour atteindre la neutralité carbone en 2050, et pour le respect envers les générations futures qui n'ont pas demandé à hériter d'une planète invivable, de renoncer à tout investissement qui permettrait d'accroître le trafic aérien, notamment les 9 milliards d'euros que le groupe Aéroports de Paris envisage d'engager pour financer une éventuelle aérogare T4 à Roissy Charles de Gaulle.

Ils comptent sur un engagement clair et sans équivoque concernant l'abandon du projet du Terminal 4 à Roissy Charles de Gaulle et des extensions d'aéroports sur l'ensemble du territoire, projets symptomatiques d'un temps révolu.

http://www.advocnar.fr/wp-content/uploads/2020/06/2020_06_22-Lettre-ouverte-a-E.-Macron-demande-abandon-Terminal-4.pdf

Françoise BROCHOT

ENQUÊTE PUBLIQUE
SUR LE PROJET DU TERMINAL 4

Le 9 octobre 2019, une lettre était adressée au président Macron pour lui demander l'abandon du projet de terminal 4 au regard des impacts environnementaux occasionnés. Ce projet va générer une augmentation de trafic aérien de près de 38 % en 2037, incompatible notamment avec les objectifs de stratégie bas carbone définis par la COP21 et ratifiés par la France.

Le 6 décembre 2019, lors de la réunion de concertation organisée par le préfet d'Ile-de-France, les autorités précisent que, dans le cadre du projet de terminal 4 d'ADP, les procédures d'autorisations environnementales prévoient un temps d'enquête publique dont le calendrier prévisionnel la positionne en juin-juillet 2020.

Le 10 avril 2020, les associations environnementales, après un mois de confinement, s'inquiètent au sujet de la compatibilité de ce calendrier avec la crise sanitaire du Covid-19 et du report des élections municipales. Ces dernières adressent un courrier à M. Cadot, préfet d'IDF, pour lui demander le statut de cette étape du calendrier du projet du terminal 4.

Le 19 mai 2020, un courrier en réponse du préfet, indique que l'enquête publique est maintenue et reportée de l'été à l'automne sans plus de précisions.

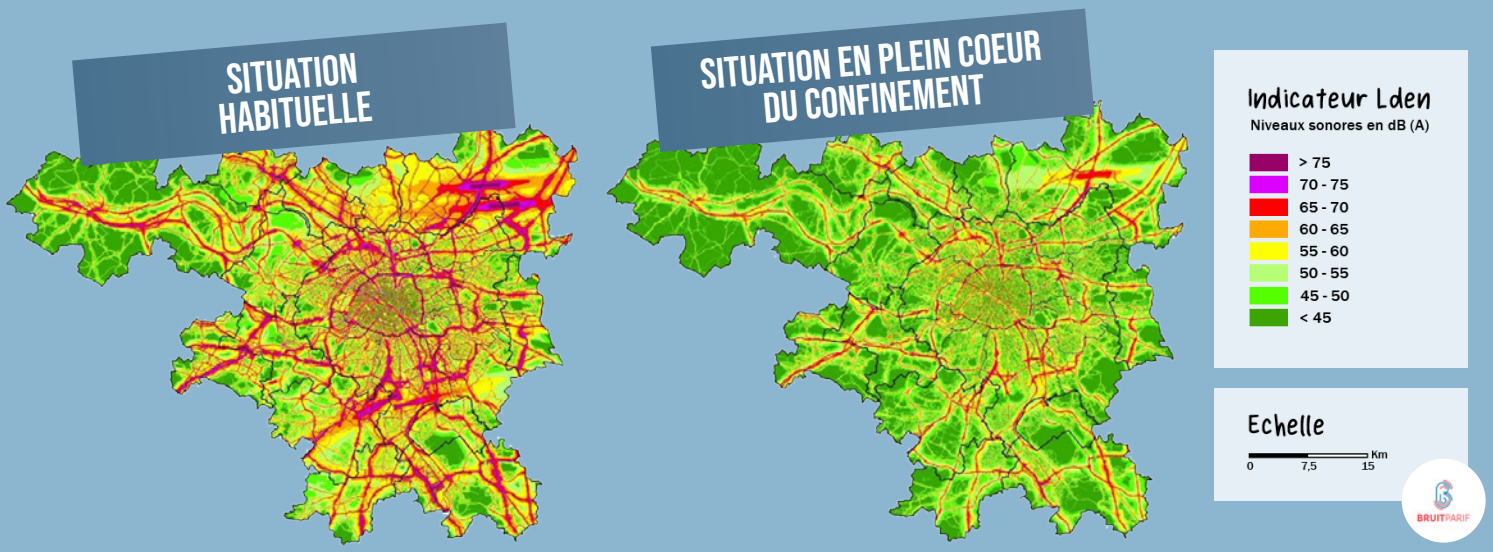
Le maintien de cette enquête publique par les autorités confirme bien que le projet du Terminal 4 continue malgré un ralentissement lié à la période de confinement de la pandémie du Covid-19, et qu'à l'automne, le temps d'analyse des dossiers environnementaux par les associations restera court au regard de la masse des informations qui seront fournies.

La participation du public sera déterminante. Nous publierons les dates de l'enquête publique dès qu'elles seront connues. Suivez régulièrement nos informations sur www.advocnar.fr afin de déposer votre avis le moment venu.

Claude GUEZAIS

CONFINEMENT ET BAISSE DE LA POLLUTION SONORE

Analyse établie sur la totalité de la période de confinement (16 mars au 10 mai) et incluant les trois semaines suivantes correspondant à la phase 1 du déconfinement (11 au 31 mai).



Durant la période de confinement, un silence inhabituel s'est installé au sein de la région Île-de-France en lien avec les très fortes diminutions des émissions sonores du fait de la réduction drastique des trafics routier, aérien et même ferroviaire, de l'arrêt temporaire de certains chantiers et de la fermeture de nombreuses activités et lieux festifs.

Durant la phase 1 du déconfinement, le bruit a fait sa réapparition mais de manière différenciée selon le rythme de reprise des différentes activités.

Au sein des zones survolées

Les riverains des grands aéroports franciliens ne subissaient pratiquement plus de survols d'aéronefs en raison de l'effondrement de l'activité aéroportuaire sous l'effet des fermetures de frontières liées à la propagation du coronavirus. Ce très fort ralentissement du trafic aérien est apparu dès les premiers jours de confinement et s'est poursuivi durant la phase 1 de déconfinement. Les diminutions de bruit enregistrées sur les différentes stations de mesure du bruit aérien de Bruitparif peuvent être consultées de manière détaillée sur le site http://survol.bruitparif.fr.

Autour de l'aéroport Paris-CDG

Le bruit lié au trafic aérien a pratiquement disparu de part et d'autre du doublet Sud de l'aéroport Paris-CDG dès la seconde semaine du confinement, les pistes ayant été fermées à compter du 20 mars 2020. Les valeurs des indicateurs Lden et Ln liés au trafic aérien ont ainsi baissé en moyenne respectivement de 21,8 dB(A) et de 24,4dB(A) entre la seconde et la dernière semaine de confinement par rapport à une situation habituelle, le nombre de survols détectés ayant chuté de 87 % en moyenne sur la même période. Durant la première phase de déconfinement, il n'a pas été constaté de remontée des nuisances sonores aéroportuaires autour du doublet Sud, le nombre de survols détectés restant très inférieur (- 88 %) à la normale. La situation a été un petit peu moins drastique de part et d'autre du doublet Nord qui a continué à fonctionner partiellement, le nombre de survols détectés durant la période de confinement avoisinant 28 % du trafic habituellement constaté. Les baisses de bruit lié au trafic aérien se sont ainsi établies à 6,9dB(A) et 8,5 dB(A) respectivement pour les indicateurs Lden et Ln par rapport à une situation habituelle. Durant la première phase de déconfinement, il n'a pas été constaté non plus de remontée des nuisances sonores aéroportuaires autour du doublet Nord, le nombre de survols détectés restant très inférieur (-73 %) à la normale.

Autour de l'aéroport Paris-Orly :

Le trafic a fortement chuté au cours des deux premières semaines de confinement, ce qui a entraîné la décision de suspendre temporairement, à compter du 31 mars, toute activité commerciale de l'aéroport. Le bruit associé au trafic aérien a ainsi quasiment disparu à partir de la troisième semaine de confinement avec des baisses des indicateurs Lden et Ln aérien atteignant respectivement 25,5 et 40,5 dB(A) par rapport à une situation habituelle.

Autour de l'aéroport d'affaires de Paris-Le Bourget :

Une diminution très importante du trafic a également été observée avec près de 80 % de survols détectés en moins à partir de la troisième semaine de confi-

nement. Cela s'est accompagné de baisses respectives de bruit de 7,3 dB(A) et de 15,8 dB(A) pour les indicateurs Lden et Ln aérien. Durant la première phase de déconfinement, il a été constaté une légère remontée des nuisances sonores aéroportuaires, le nombre de survols détectés étant passé de 20 % du trafic habituel durant le confinement à 32 % durant les trois premières semaines de déconfinement.

D'après le document publié le 5 juin 2020 par Bruitparif (dont l'ADVOCNAR est partenaire)

LE TRANSPORT AÉRIEN, VECTEUR DE LA COVID-19

En ce 21e siècle, les avions sont les principaux vecteurs des épidémies mondiales. Mais dans la crise de la Covid-19, l'industrie aérienne s'est d'abord préoccupée de ses intérêts économiques. L'OACI[1], une agence des Nations Unies qui lui sert de lobby, a fait pression pour retarder l'adoption de mesures sanitaires risquant de nuire au trafic aérien. Il aurait pourtant fallu limiter les vols au maximum dès les débuts de l'épidémie.

L'association Internationale du Transport Aérien (IATA), qui a son siège social à Montréal, a eu tort d'inciter les gouvernements à ne pas limiter le trafic aérien quand l'épidémie de coronavirus commençait à se propager hors de Chine, affirme un expert français. Le rôle de l'aviation dans la propagation des épidémies au 21e siècle est un fait reconnu depuis plusieurs années par la communauté scientifique.

Dans une déclaration du 4 février portant sur la Covid-19, l'OACI a mis les gouvernements en garde contre l'imposition de «mesures sanitaires supplémentaires susceptibles d'entraver de manière importante le trafic [aérien] international». Les premiers cas d'infection avaient pourtant été déclarés de deux à trois semaines plus tôt chez des voyageurs qui venaient de Chine, très majoritairement en avion.

Le 9 mars, le conseil de l'OACI a finalement adopté une déclaration affirmant la nécessité urgente de réduire le risque pour la santé publique que constitue la propagation de la Covid-19 par le transport aérien, mais le mal était déjà fait. La déclaration mentionne par ailleurs que l'OACI s'inquiète des incidences économiques de la flambée de la Covid-19 sur le transport aérien et l'aviation civile.

La mesure à prendre pour éviter la propagation du virus sur toute la planète était effectivement l'arrêt des liaisons aériennes à partir de tous les foyers de l'épidémie. Quand on regarde les échanges de la Chine avec l'ensemble des pays, cette solution aurait certes eu des conséquences importantes sur l'économie mondiale, mais d'une ampleur largement limitée par rapport aux conséquences de la crise actuelle. La Chine a tenté d'étouffer la gravité de l'épidémie et l'OMS, pour ne pas entraver les échanges commerciaux et le tourisme, a pris ce risque incroyable de ne pas appliquer de restrictions au transport international à partir des zones infectées. Le résultat est un confinement de plus de la moitié des terriens et une pandémie généralisée.

Et demain ?

Il faut espérer que les prévisions d'évolution du trafic aérien pour les décennies futures seront profondément remises en cause à la suite de la pandémie de la covid-19. Ainsi, l'IATA prévoyait en 2017 trois scénarios pour les 20 années suivantes. Dans le scénario pessimiste, le nombre de voyageurs transportés passerait à 5,7 milliards en 2037 contre 3,9 en 2017. Dans le scénario le plus optimiste, il monterait à 10,3 milliards. En moyenne, l'IATA table sur 8,2 milliards de passagers transportés en 2037.

Il n'est pas interdit d'avoir une vision inverse de l'optimisme et du pessimisme. Le tourisme de masse rendant déjà les lieux les plus recherchés absolument infréquentables, on peut se demander quel monde cherche à construire cette organisation internationale.

Les politiciens ont une responsabilité écrasante dans la situation actuelle. Le financement public des aéroports, les subventions régionales aux compagnies low-cost, l'exonération fiscale du kérosène ne sont que des exemples de la connivence entre le capitalisme du transport aérien et les pouvoirs politiques.

Souhaitons aussi une nouvelle approche politique de la question.

■ Joël RAVENEL

[1] *OACI : Organisation de l'aviation civile internationale - Institution spécialisée des Nations Unies établie par les États en 1944 pour gérer et administrer la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago).*

COMMENT CONCEVOIR UN TRANSPORT AÉRIEN COMPATIBLE AVEC LA STRATÉGIE NATIONALE BAS CARBONE ?

La crise sanitaire est source de contrainte et nous fait vivre des heures inquiétantes. Mais la période de confinement a présenté quelques avantages remarquables ; moins de bruit et de pollution en agglomération, réduction sensible des émissions de gaz à effet de serre. D'après les experts, cette baisse des émissions nous met sur la pente que nous devrions adopter chaque année pour respecter les préconisations du GIEC et les accords de Paris. S'il n'est pas souhaitable d'endurer régulièrement ce type de crise, il faut, sans tarder, collectivement imaginer une évolution sociale et économique qui maintienne cette trajectoire de baisse des émissions de gaz à effet de serre pendant plusieurs décennies. La France s'y est engagée par sa SNBC (Stratégie Nationale Bas Carbone), qui vise la neutralité carbone pour 2050. Mais le HCC (Haut Conseil pour le Climat) le précise dans son premier rapport[1] : « *le rythme de cette transformation est actuellement insuffisant, car les politiques de transition, d'efficacité et de sobriété énergétiques ne sont pas au coeur de l'action publique* ».

La croissance du trafic aérien et du tourisme de masse[2] ont largement contribué à cette dérive, ne sont plus compatibles avec la SNBC. Le HCC dans un rapport récent[3] exhorte le gouvernement à oeuvrer pour la « *réduction des transports aériens* », notamment en revenant sur les exonérations fiscales dont bénéficie le secteur. L'organisme précise qu'il est important de « *valoriser rapidement les avancées de la CCC (Convention citoyenne pour le climat)* ». Cette convention demande « *que les financements mobilisés dans le cadre de la sortie de crise soient socialement acceptables, fléchés vers des solutions vertes et que les investissements se concentrent dans des secteurs d'avenir respectueux du climat*[4] ».

La Convention Citoyenne pour le Climat propose, entre autres, une éco-contribution kilométrique renforcée, si possible au niveau européen, la fin du trafic aérien sur les vols intérieurs d'ici 2025 sur les lignes où il existe une alternative bas carbone satisfaisante en prix et en temps, l'interdiction de la construction de nouveaux aéroports et l'extension des aéroports existants, la taxation du carburant pour l'aviation de loisir…

Pour le RAC (Réseau Action Climat), le gouvernement doit engager un plan de transition écologique et sociale du secteur (suppression de l'ensemble des connexions aériennes qui se font en moins de 5 h en train, abandon des projets d'extension d'aéroports, développement du secteur ferroviaire, fin des exonérations fiscales du secteur aérien).

Le think tank Shift Project, qui considère que chaque secteur doit réduire ses gaz à effet de serre de 5 % par an pour atteindre la neutralité carbone en 2050, propose « *un plan de transformation de nos activités essentielles (se nourrir, se loger, se déplacer, se soigner, travailler, comprendre, échanger), afin de les rendre saines et robustes pour les temps de crise économique et écologique dans lesquels nous entrons*[5] ». Le plan propose une réduction importante des mobilités les plus émettrices de gaz à effet de serre que sont la voiture et l'avion. Dans le domaine du transport aérien, hormis la taxation du carburant et la mise en place d'une TVA sur les billets d'avions, l'organisation propose la suppression des avions d'anciennes générations, plus émetteurs de gaz à effet de serre, la généralisation de la classe économique (2 à 4 fois moins émettrice que les classes supérieures[6]), l'interdiction de l'aviation d'affaire, la développement du ferroviaire grâce à l'instauration d'une tarification incitative, l'utilisation privilégiée de la visioconférence…).

Nous encourageons nos adhérents et sympathisants à soutenir ces propositions. Une souscription citoyenne a été lancée pour une étude visant à finaliser le chiffrage de ces propositions.

Patric KRUISSEL

[1] *https://www.hautconseilclimat.fr/wp-content/uploads/2019/09/hcc_rapport_annuel_2019_v2.pdf*

[2] *https://www.letemps.ch/sciences/tourisme-masse-pese-plus-plus-climat*

[3] *Haut Conseil pour le Climat : « CLIMAT, SANTÉ : MIEUX PRÉVENIR, MIEUX GUÉRIR », avril 2020*

[4] *https://www.francetvinfo.fr/sante/maladie/coronavirus/coronavirus-la-convention-citoyenne-pour-le-climat-appelle-l-executif-a-etablir-un-nouveau-modele-de-societe_3908511.html*

[5] *https://theshiftproject.org/wp-content/uploads/2020/05/Crises-climat_chantier-du-Plan_Shift-Project.pdf*

[6] *https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/650244/2017_methodology_paper_FINAL_MASTER.pdf*

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

PRENEZ PART AU CHANGEMENT, PLAIGNEZ-VOUS RÉGULIÈREMENT

Vous avez sans doute remarqué combien le bruit des avions est encore plus insoutenable depuis que la reprise du trafic se fait plus intense. Nous les supportons d'autant plus mal qu'ils sont moins nombreux mais également parce que nous avons eu cette petite fenêtre, cette bouffée d'oxygène et de silence qui nous a fait sentir combien ce que nous endurons depuis des années est une forme de torture. Si tout le monde reprend ses activités après la crise comme s'il ne s'était rien passé, nous nous exposons à d'autres crises, sans doute plus violentes, et nous allons retrouver notre monde saturé de pollution et de bruit qui empêche des millions de citoyens de respirer et dormir convenablement. Ce monde nous enlève jusqu'à 3 ans de vie en bonne santé d'après les études récentes de Bruiparif et fait de notre quotidien un enfer.

Or, nous assistons depuis ces dernières semaines à une prise de conscience si générale de la responsabilité de notre système mondialisé dans la crise que des changements radicaux ont déjà eu lieu. Si nous faisons entendre notre voix plus fort, nous obtiendrons encore plus d'apaisement et le minimum pour notre santé et celle de nos enfants : pouvoir dormir plusieurs heures de suite la nuit, entre autres !

Pour cela, vous pouvez vous aussi nous aider non seulement par vos cotisations et vos actions mais aussi au quotidien en épinglant les avions qui dérogent aux procédures recommandées, en sortant leur train d'atterrissage trop tôt (ils ne doivent pas le faire à plus de 17 km de Roissy-CDG, par exemple) ou en nous survolant trop bas. Pensez à votre santé à et à celle des générations qui nous suivent, plaignez-vous régulièrement, cela ne prend qu'une minute et c'est totalement gratuit.

Nos plaintes et nos actions sont dissuasives et elles doivent être nombreuses si nous voulons faire bouger les autorités pour un monde plus vivable !

Nous comptons sur vous et vous remercions de votre soutien actif pour le bien commun.

http://www.advocnar.fr/plaintes/

Catherine BOUVIER

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

http://www.advocnar.fr/plaintes/

2 REMPLISSEZ LE FORMULAIRE

3 PRÉCISEZ BIEN SI LES TRAINS D'ATTERRISSAGES SONT SORTIS !

4 ENVOYEZ VOTRE PLAINTE

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

VICTOIRE DES ASSOCIATIONS : L'ETAT CONDAMNÉ
POUR SON INACTION CONCERNANT LA QUALITÉ DE L'AIR

Le 10 juillet, le Conseil d'Etat a condamné l'Etat français pour son inaction concernant la qualité de l'air.

En effet, après une première décision en juillet 2017, le Conseil d'État a constaté que le Gouvernement n'a toujours pas pris les mesures demandées pour réduire la pollution de l'air dans 8 zones en France. Pour l'y contraindre, le Conseil d'État a prononcé une astreinte de 10 millions d'euros par semestre de retard, soit le montant le plus élevé qui ait jamais été imposé pour contraindre l'Etat à exécuter une décision prise par le juge administratif.

C'est une grande victoire pour les Amis de la Terre qui ont mené cette action depuis 2015 ainsi que pour les 77 requérants, dont l'UFCNA, ANA, ADVOCNAR, CCNAAT, CIRENA, CORIAS, DIRAP, DRAPO et Forum SFCNA, soit 9 associations et collectifs de défense des populations survolées en France.

Nous attendons maintenant des mesures fortes et efficaces de la part de tous les secteurs polluants, et particulièrement celui du transport aérien, qui bénéficie de façon inexplicable de la complicité des pouvoirs publics afin d'échapper à toute contrainte, alors qu'il est de très loin le plus polluant des moyens de transport :

- Réduction du trafic aérien sur tous les aéroports en France
- Renonciation aux projets d'extension d'aérodromes, de construction de nouvelles pistes ou de terminaux supplémentaires
- Report modal vers le transport ferroviaire pour les courtes et moyennes distances
- Modification de l'article 45 de la loi de transition énergétique pour prendre en compte et réduire les émissions des aéronefs dans le cycle LTO (atterrissages et décollages sous l'altitude de 915 m)
- Suivi des émissions globales réelles et non pas de leur intensité
- Renouvellement accéléré des flottes pour une utilisation d'avions moins polluants
- Utilisation de l'atterrissage en descente continue, moins polluant
- Taxation du kérosène au même niveau que le carburant automobile
- Application d'un prix du billet d'avion réaliste incluant l'impact environnemental

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*