



ADVOCNAR

Association de Défense Contre les Nuisances Aériennes



DEMAIN



+500
AVIONS/JOUR ?



T4, T5...
NON !



NON À TOUTE EXTENSION DE ROISSY CDG

Page 2 /// LE TERMINAL 4 ABANDONNÉ ... OU PAS ?

Page 2 /// LA LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE EST NOTRE AFFAIRE À TOUS,
Y COMPRIS LE TRANSPORT AÉRIEN

Page 4 /// CONTRE LES PROJETS D'EXTENSION DE ROISSY - TEMPS FORTS 2020-2021

Page 5 /// LA LOI CLIMAT ET RÉSILIENCE RÉDUIRA-T-ELLE LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET
DE SERRE DU TRANSPORT AÉRIEN ?

Page 6 /// LA POLLUTION AÉRIENNE AGGRAVE SÉRIEUSEMENT LA CRISE COVID

Page 6 /// VOLS DE NUIT POUR LES AÉROPORTS ET MORT CARDIAQUE POUR LES RIVERAINS

Page 7 /// DÉBATS - ENFIN LA PARUTION DU RAPPORT !

Page 7 /// TRAFIC À ROISSY PENDANT LA CRISE SANITAIRE

Page 8 /// CALENDRIER DE LA DESCENTE DOUCE H24 À ROISSY CDG

LETTRE ADVOCNAR N°16 // SEPTEMBRE 2021

LE TERMINAL 4 ABANDONNÉ ... OU PAS ?

Le 11 février dans une déclaration massivement relayée par les médias, la Ministre de la Transition écologique Barbara Pompili annonçait l'abandon du projet de Terminal 4 tel que présenté par le Groupe ADP lors de la concertation en 2019. Nous pouvons être fiers de cette belle victoire que nous devons à notre détermination et à nos actions collectives depuis septembre 2018. Tous, citoyens, associations, ONG, élus, nous avons oeuvré sans relâche pour dénoncer ce projet aux impacts sanitaire et climatique désastreux et demandé son abandon pur et simple. Certes, la crise sanitaire a certainement beaucoup joué, amenant le Gouvernement à prendre une décision conforme au contexte économique actuel du transport aérien.

Mais finalement, ce funeste projet n'est pas enterré. Un mois seulement après l'annonce de l'abandon du T4, Augustin de Romanet, PDG du Groupe ADP, déclarait : « *Le gouvernement m'a demandé de faire un projet de nouveau terminal* ». Ce projet serait plus respectueux de l'Environnement et du Climat, par le biais d'un bâtiment

bioclimatique, et accueillerait des avions à hydrogène. Or cette technologie en est à ses balbutiements, surtout en ce qui concerne son application à l'aviation : cela pose de nombreux problèmes techniques, de production d'électricité « verte » et de coût. Si un tel avion voit le jour, sera-t-il moins bruyant ? Sera-t-il en mesure de remplacer les moyens et gros porteurs ? A quelle échéance ? Pour renouveler totalement les flottes d'avions, il faudra 30 ans, or c'est maintenant qu'il faut agir pour protéger la santé des populations survolées et limiter le réchauffement climatique.

Par ailleurs, une augmentation de capacité de l'aéroport n'est pas exclue. En fait, dans le projet de loi Climat et résilience en cours d'adoption, l'article 37 ne fera pas obstacle aux extensions d'aéroports. (Lire l'article page 5)

La vigilance concernant le projet de Terminal 4 est donc toujours de mise.

■ Françoise BROCHOT

LA LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE EST NOTRE AFFAIRE À TOUS, Y COMPRIS LE TRANSPORT AÉRIEN

Depuis la fin du dernier conflit mondial, le secteur aérien a connu une croissance fulgurante : un trafic multiplié par 200 en l'espace de 70 ans, soit à peine une vie d'être humain. Les experts économiques aiment bien les règles simples du genre la hausse du trafic aérien vaut 2 fois celle de l'économie, ou bien le trafic aérien double tous les 15 ans. Et pourquoi ce qui s'est passé durant les dernières décennies ne continuerait-il pas ? On présente l'économie, à l'instar de la mathématique ou de la physique, comme une science exacte, et qui dit science exacte, dit règles intangibles et immuables.

Donc, nos 2 grands constructeurs d'avions y vont de leur radieuse perspective. La flotte d'aéronefs des compagnies va doubler d'ici les 2 prochaines décennies. Cet optimisme est encouragé par un certain nombre d'indicateurs positifs. L'arrivée des low-costs dans les années 1990 a laissé croire que maintenant, le trafic aérien s'est démocratisé ; il est devenu accessible à tout le monde. Certes ce nouveau modèle a permis une baisse sensible du coût des billets, mais le transport aérien reste le privilège d'une élite, soit environ les 20% des plus riches des seuls pays développés.

Qu'à cela ne tienne ! Si ce moyen de transport reste aujourd'hui l'apanage d'une minorité, les perspectives de croissance n'en sont que plus fortes.

Parmi les circonstances favorables au transport aérien, il faut citer la croissance économique, le développement des échanges internationaux (mondialisation), la croissance démographique, la conquête du temps libre, qui a permis la civilisation des loisirs et du tourisme de masse. Il ne faut surtout pas oublier le régime fiscal dont bénéficie le secteur. Pas de taxe sur le carburant, suite à une interprétation fallacieuse de la convention de Chicago de 1944, pas de TVA sur les billets internationaux. En France, les vols intérieurs bénéficient d'une TVA à taux réduit, comme celle appliquée sur les produits de première nécessité. Même les vols des jets privés profitent de cet avantage fiscal !

Quelques épisodes conjoncturels ont affecté cette croissance (1973 : crise pétrolière, 1980-1990 guerres dans les pays producteurs de pétrole, 2001 : attaque terroriste aux USA, 2003 : SRAS, 2008 : crise économique...) ;

repartant de plus belle ensuite. La dernière en date, celle de la COVID-19, la plus longue et la plus sévère qu'a connue le secteur, est née d'un foyer infectieux sur un marché chinois, mais s'est propagée au reste du monde de façon fulgurante par le trafic aérien.

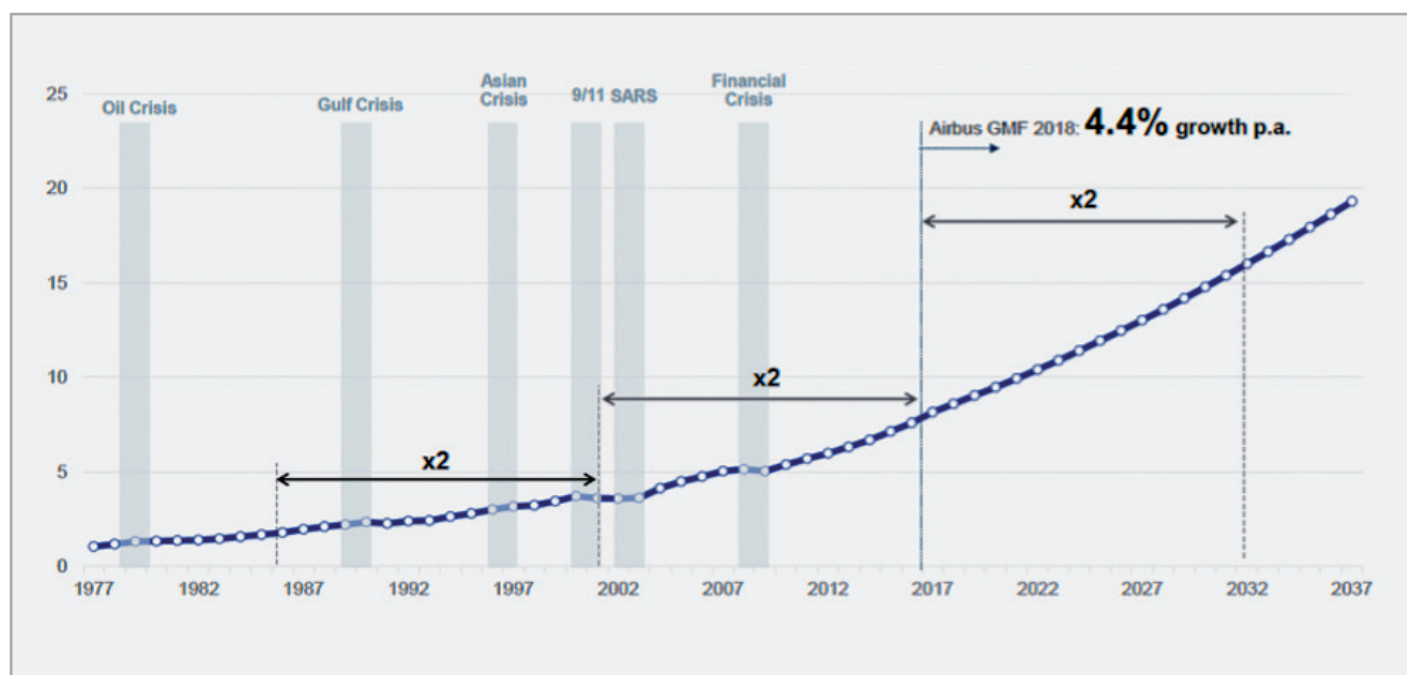
A supposer que la pandémie soit maîtrisée grâce à la vaccination, comment le trafic aérien reprendra-t-il ? Un doublement du trafic tous les 15 ans ? Le maintien de cette croissance, c'est projeter un trafic multiplié par 100 en un siècle, et multiplié par 1000 en 150 ans. Autant dire que cette spéculation est illusoire. De tels taux de croissance sont incompatibles avec nos objectifs d'atteinte de la neutralité carbone pour le milieu du siècle.

Laisser repartir le trafic aérien après la crise sanitaire, comme si rien ne s'était passé, c'est engager le secteur sur une pente dangereuse, c'est faire subir à leurs employés, des dirigeants aux exécutants, une grave récession dans les décennies à venir. Même les étudiants engagés pour faire carrière dans le secteur aéronautique ont compris qu'un virage salutaire était indispensable¹. Ces jeunes générations qui jouent leur avenir ont pris conscience qu'il fallait arrêter de se faire des illusions sur une prétendue neutralité carbone du secteur. Malgré l'exploit de Bertrand Piccard avec Solar Impulse, malgré les progrès attendus des batteries pour la mobilité, l'avion

électrique commercial ne sera pas adapté au transport de masse. L'avion à propulsion hydrogène est promis par Airbus pour 2035. Même si un premier prototype voit le jour à cette échéance, il restera à surmonter quelques contraintes ; comment assurer la sécurité des voyageurs ? Comment fabriquer l'hydrogène vert en quantité suffisante, sans concurrencer la satisfaction de nos ressources vitales ? Que ce soit pour l'avion à propulsion électrique ou à l'hydrogène, le délai imposé par la crise climatique ne nous permet pas d'envisager ce type de solutions en substitution au kérosène.

Atteindre la neutralité carbone pour 2050 nous oblige à une baisse drastique de nos émissions de gaz à effet de serre (moins 5% par an pendant 30 ans). C'est le niveau que nous avons subi en 2020 avec la crise sanitaire. Soit, nous souhaitons être acteurs de cette trajectoire, et nous nous organisons en conséquence pour éviter les crises sociales et économiques résultantes, soit, nous subissons de graves dépressions, propices à d'instables troubles et marasmes politiques, dont nous ne voyons aujourd'hui que les prémices. Crucial pour l'avenir des générations futures et plus généralement de la vie sur terre, le secteur aérien ne doit pas s'affranchir de cet effort collectif.

■ Patric KRUISSEL



¹ <https://www.isae-alumni.net/fr/news/lettre-ouverte-du-collectif-supero-decarbo-au-gouvernement-6314>

CONTRE LES PROJETS D'EXTENSION DE ROISSY

TEMPS FORTS 2020-2021



3 octobre 2020 : à l'appel d'Alternatiba et ANV COP21, 2000 personnes ont « marché sur les aéroports » au niveau national pour demander la limitation voire la réduction du trafic aérien et l'abandon des extensions d'aéroports.

A Roissy CDG, la mobilisation coorganisée par Alternatiba Paris, ANV COP21, l'ADVOCNAR, le collectif NON au T4, Les Amis de la Terre, France Nature Environnement Ile-de-France, avec le soutien de Greenpeace et du MLNE 93 et nord-est parisien a réuni 350 militants. L'ADVOCNAR est intervenue pour porter le message des populations survolées, impactées dans leur santé par la pollution sonore et la pollution chimique du trafic aérien.

9 mai 2021 : nous avons marché à Paris avec les associations et ONG pour dénoncer le manque d'ambition du gouvernement concernant la loi « Climat et résilience » qui est loin d'être à la hauteur des enjeux climatiques et environnementaux.

Les articles 35 à 38 « Limiter les émissions du transport aérien et favoriser l'intermodalité entre le train et l'avion » ne feront pas obstacle à l'extension de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle et de son trafic aérien. Au contraire, ils laissent la porte grande ouverte à tout projet visant un accroissement de capacité du site aéroportuaire, accompagné d'une augmentation de ses impacts climatiques et sanitaires.



8 février 2021 : dans une Lettre ouverte aux Elus, nous avons demandé collectivement au Gouvernement de clarifier sa position concernant le Terminal 4 à Roissy, et réitéré notre demande d'abandon de ce projet en cohérence avec les objectifs climatiques de la France, et afin de protéger la santé des Franciliens.e.s.

Notre pétition NON À L'EXTENSION DE ROISSY, UNE BOMBE CLIMATIQUE ET SANITAIRE lancée en juillet 2020 est toujours d'actualité. En effet, la menace d'une extension de l'aéroport est loin d'être écartée. (Lire article page 2)

Déjà plus de 47 000 signatures ! Signez et faites signer autour de vous !

<https://agir.greenvoice.fr/p/roissy>

LA LOI CLIMAT ET RÉSILIENCE RÉDUIRA-T-ELLE LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DU TRANSPORT AÉRIEN ?

Quelle est la part du transport aérien ?

En 2018, l'aviation civile mondiale a émis environ 2,56 % des émissions mondiales de CO₂. Mais il faut aussi tenir compte des effets hors CO₂, en 2018 leur part était deux fois supérieure à celle du CO₂ seul. Pire, les émissions de CO₂ ont augmenté de 42 % entre 2005 et 2019 du seul fait de la croissance du trafic aérien, malgré l'amélioration continue de l'efficacité énergétique des aéronefs¹.

Le projet de loi

Adopté en première lecture le 4 mai 2021 par l'Assemblée nationale, le projet de loi « climat et résilience » porté par la ministre de la Transition écologique, arrive dans l'hémicycle du Sénat le 14 juin.

Cette loi aura-t-elle un effet significatif sur les émissions du transport aérien et en particulier sur l'aéroport Roissy CDG ? Nous limiterons ici l'analyse aux articles 36 à 38 du chapitre IV « Limiter les émissions du transport aérien et favoriser l'intermodalité entre le train et l'avion ».

Article 36

La Convention Citoyenne pour le Climat proposait d'organiser progressivement 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 (sur un trajet de moins de 4h).

Le Réseau Action Climat (RAC) a estimé que si on supprimait les vols à moins de 5h en train dès à présent, cela diminuerait de 60,6 % les émissions de CO₂ issues des vols métropolitains, et pour 6h la diminution serait de 83,5 %.

Les trajets en avion qui seraient interdits selon le RAC : <https://reseauactionclimat.org/wp-content/uploads/2020/05/que-vaut-le-plan-gouvernement-aerien-reseau-action-climat.pdf>

Texte voté à l'assemblée : les vols intérieurs sont interdits seulement s'il existe une alternative de moins de 2h30, et non 4 heures, avec une dérogation pour les vols en correspondance. Par conséquent Roissy CDG n'est pas visé.

Résultat : 5 lignes seront supprimées sur 108. Les émissions de CO₂ issues des vols métropolitains ne seront réduites que de 6,6 %, soit 0,5 % des émissions de l'ensemble des vols au départ de la France. De plus les vols à Roissy CDG ne seront pas concernés.

Article 37

La Convention Citoyenne pour le Climat proposait d'interdire la construction de nouveaux aéroports et l'extension des aéroports existants.

Texte voté à l'assemblée : le projet de loi Climat dénature cette proposition et introduit de nombreuses dérogations. Le texte ne concerne que les aménagements qui nécessitent une déclaration d'utilité publique en vue d'expropriation.

Résultat : l'extension de Roissy CDG n'est pas concernée puisque le Groupe ADP possède déjà le foncier sur lequel il projette le développement de ses infrastructures, ni aucun des 9 plus grands projets d'extension d'aéroports à l'étude sur le territoire métropolitain.

Article 38

Compensation des émissions de gaz à effet de serre des vols effectués à l'intérieur du territoire national

La Convention Citoyenne pour le Climat proposait que les émissions des vols intérieurs impossibles à supprimer à court terme soient intégralement compensées par des puits de carbone (ex. planter des arbres pour compenser les émissions). Les vols internationaux sont déjà soumis à la compensation (programme CORSIA).

Texte voté à l'assemblée : l'article 38 reprend cette mesure pour compenser la presque totalité des vols intérieurs puisque l'article 36 ne supprime que 5 lignes intérieures sur 108.

Résultat : le système CORSIA (achat de crédits carbone par les compagnies aériennes) est unanimement présenté par l'industrie et le Gouvernement français comme une solution majeure de réduction de l'impact climatique du secteur aérien. En réalité le système CORSIA sera inefficace pour réduire les effets négatifs du secteur aérien sur le climat : c'est le principal résultat d'une étude de la Commission européenne (réf. Ares(2021)1483539 – 25/02/2021), publiée le jeudi 18 mars par le Réseau Action Climat (RAC).

Conclusion : en l'état la loi ne réduira quasiment pas les vols intérieurs et ne fera pas obstacle à l'extension de l'aéroport Roissy CDG et de son trafic aérien. Les dispositions de la loi climat et résilience détournent l'action publique de réelles mesures sur le transport aérien, elles se résument à la compensation carbone, inefficace pour réduire les émissions du secteur aérien.

■ Charles PAURON

¹ <https://theshiftproject.org/article/quelle-aviation-dans-un-monde-contraint-nouveau-rapport-du-shift/>

LA POLLUTION AÉRIENNE AGGRAVE SÉRIEUSEMENT LA CRISE COVID

Des liens directs ont été établis entre les pics de pollution et les épisodes de fortes contaminations de COVID dans différentes parties du monde et cela parce que les infections respiratoires sont amplifiées par la pollution, à la fois en matière d'hospitalisations et de mortalité.

Ainsi, pour l'épidémiologiste Antoine Flahault, publié dans les colonnes du Monde du 6 mars 2021¹, les épisodes de pollution pourraient « être l'un des facteurs déterminants majeurs tant de la transmission que de la gravité du Covid-19 ».

Il est donc plus que vraisemblable que le virus COVID prospère particulièrement dans le Val d'Oise parce que la forte densité de population et le haut niveau de pollution de l'air lui sont favorables, selon plusieurs articles parus récemment dans la presse. La densité de population est 10 fois plus importante en Ile-de-France que dans la moyenne des autres régions et nous y subissons pourtant la concentration la plus haute du trafic aérien : 50 % des vols nationaux.

Lutter efficacement contre la pandémie catastrophique que nous subissons depuis plus d'un an exige des mesures concrètes et immédiates pour cesser de dégrader la qualité de l'air dans le Val d'Oise déjà pointé comme très mauvais élève au niveau national et en Ile-de-France.

Cela demande la maîtrise de la densité de nos axes de circulation pour tous les transports. Il faut savoir que

le champion absolu de la consommation par passager, l'avion, pollue non seulement de la même façon que le Diesel (sans pot catalytique), mais qu'en outre, il provoque l'accroissement structurel de la circulation routière de voitures particulières, taxis et camions.

Nous subissons régulièrement des pics de pollution à l'ozone (dernier en date le 16 juin 2021) ou aux particules fines de plus en plus fréquents. Les responsabilités sont bien connues : l'Etat a déjà été condamné car les valeurs-limites autorisées de concentration en particules fines et en dioxyde d'azote sont pulvérisées de manière récurrente en Ile-de-France depuis plusieurs années. Ces dépassements préjudiciables à la santé publique ont valu à l'Etat français une condamnation en justice par le Conseil d'Etat en juillet 2020².

Dans cette décision, la plus haute juridiction administrative de notre pays a ainsi enjoint de nouveau nos représentants à agir contre la pollution, compte tenu « de la gravité des conséquences en matière de santé publique et de l'urgence particulière qui en résulte » ... Il est bien écrit « urgence » !

Que faut-il de plus pour persuader les autorités qu'il est indispensable de réduire le trafic à Roissy-Charles de Gaulle et non de l'augmenter ?

■ Catherine BOUVIER

¹ https://www.lemonde.fr/planete/article/2021/03/06/covid-19-les-pics-de-pollution-aux-particules-fines-soupconnes-de-jouer-un-role-dans-le-rebond-epidémique_6072189_3244.html

² <https://www.conseil-etat.fr/actualites/actualites/le-conseil-d-etat-ordonne-au-gouvernement-de-prendre-des-mesures-pour-reduire-la-pollution-de-l-air-sous-astreinte-de-10-m-par-semester-de-retard>

VOLS DE NUIT POUR LES AÉROPORTS ET MORT PAR ARRÊT CARDIAQUE POUR LES RIVERAINS

Selon une étude suisse, le bruit des avions peut provoquer des arrêts cardiaques et induire une mort par infarctus chez les riverains, même sans y être soumis très longtemps. L'étude évoque pour cela un laps de temps suffisant de deux heures, très loin de ce que les millions de survols de Roissy subissent toutes les nuits avec des survols de cargo à répétition.

L'Institut tropical et de santé publique suisse (Swiss TPH) a observé les décès près de l'aéroport de Zurich entre 2000 et 2015 puis comparé les données de mortalité à celles de la région. Ses conclusions sont formelles : les nuisances aériennes ont le même effet que le stress émotionnel sur la mortalité cardiovasculaire. Comment

les autorités peuvent-elles tolérer une augmentation des vols de nuit en ce moment-même à Roissy-CdG, qui détient déjà le record des mouvements nocturnes en Europe ? Risques cardiaques augmentés, sommeil dégradé, stress, etc. : la population fait l'amer constat que nos conditions de vie deviennent insoutenables. Les autorités ne peuvent pas dire qu'elles ne savent pas.

L'étude, menée en collaboration avec l'institut fédéral Empa, a été publiée dans la revue spécialisée European Heart Journal¹ : « Does night-time aircraft noise trigger mortality? A case-crossover study on 24 886 cardiovascular deaths ».

■ Catherine BOUVIER

¹ <https://doi.org/10.1093/eurheartj/ehaa957>

DEBATS : ENFIN LA PARUTION DU RAPPORT !

L'étude DEBATS¹ (Discussion sur les Effets du Bruit des Aéronefs Touchant la Santé) a pour objectif de mieux connaître et mieux quantifier les effets du bruit des avions sur la santé. Elle adopte une approche globale en caractérisant les états de santé à la fois sur le plan physique et mental, mais aussi en termes de gêne ressentie. Elle a porté sur un panel de 1244 riverains des aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Toulouse-Blagnac et Lyon-Saint-Exupéry.

Des résultats d'étape ont fait l'objet de publications depuis 2015. Ils consolident et précisent les conclusions des autres études. Les résultats complets ont été publiés en octobre 2020.

L'étude écologique confirme les résultats d'autres études et suggère qu'une augmentation de l'exposition au bruit des avions de 10 dB(A) est associée à un risque de mortalité plus élevé de 18 % pour l'ensemble des maladies cardiovasculaires, de 24 % pour les seules maladies cardiaques ischémiques et de 28 % pour les seuls infarctus du myocarde.

Deux études individuelles ont également été mises en oeuvre.

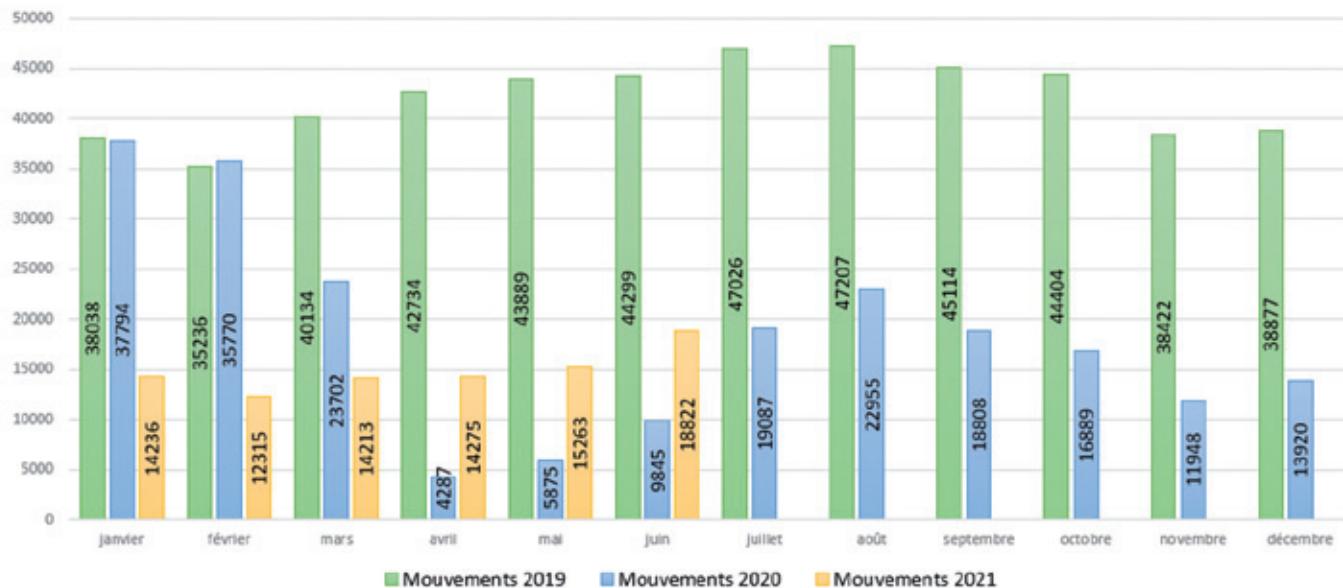
L'étude individuelle longitudinale et l'étude clinique « sommeil » confirment les résultats d'études antérieures réalisées à l'étranger. Ils suggèrent que l'exposition au bruit des avions, en France comme ailleurs, a des effets délétères sur l'état de santé perçu, la santé psychologique, la gêne, la quantité et la qualité du sommeil et les systèmes endocrinien et cardiovasculaire.

Même si des travaux complémentaires restent à intégrer dans cette étude, l'ANSES souligne que « ces incertitudes ne sont pas bloquantes pour prévenir dès à présent les conséquences indéniables du bruit aérien sur la santé : les altérations du sommeil et la gêne ».

■ Françoise BROCHOT

¹ http://debats-avions.ifsttar.fr/images/Rapport_Debats_2020.pdf

TRAFIC À ROISSY PENDANT LA CRISE SANITAIRE



Il n'est pas inutile de visualiser le trafic que nous avons subi pendant la pandémie, comparé au trafic de 2019 qui avait atteint le triste record de 505 380 mouvements d'avions. En 2020, Roissy CDG n'a accueilli que 220 880 mouvements, soit 43,7 % du trafic de 2019 (Source DGAC). La diminution des nuisances a été appréciée par tous, mais la remontée en puissance progressive depuis mars se fait nettement sentir et est d'autant plus intolérable que nous avons connu des moments de calme

remarquables lors du premier confinement. Par ailleurs, le fret aérien s'est plutôt bien maintenu globalement en France et a même augmenté à Roissy de 15,9 % en 2020 par rapport à 2019, ce qui explique les nombreux mouvements de nuit que nous subissons.

Pour en savoir plus sur le trafic aérien en Ile-de-France :

<https://www.ecologie.gouv.fr/riverains-des-aeroports-parisiens-donnees-traffic-aerien>

CALENDRIER DE LA DESCENTE DOUCE H24

À ROISSY CDG

Lors des dernières Assises du Transport Aérien, Mme Borne, Ministre de la Transition Écologique et solidaire, a annoncé la mise en place, en 2023, de la procédure des « descentes douces H24 » (appelée également descente continue) à Roissy-Charles de Gaulle.

Cette technique d'atterrissage permettrait aux pilotes de poser les avions en évitant les paliers. Ainsi, par l'augmentation de l'altitude des avions et un régime des réacteurs plus bas et régulier, le bruit ainsi que la consommation de kérosène et son corollaire les émissions gazeuses (la pollution chimique et les gaz à effet de serre) se trouveraient réduits pour les populations impactées. L'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroporquaires), associée aux réunions techniques relatives aux expérimentations, attend des résultats probants pour les populations survolées, principalement à plus de 1200 mètres d'altitude.

Étapes réalisées

Septembre 2020 : Concertation de l'évaluation opérationnelle avec publication des informations aéronautiques. Travaux de définition d'un dispositif avec variantes.

Janvier à avril 2021 : Évaluation opérationnelle portant sur la faisabilité du dispositif construit et l'impact acous-

tique de la modification apportée. Une expérimentation de la descente continue a été menée pour les atterrissages sur le doublet nord en configuration de vent face à l'ouest. (Territoire concerné : le nord de la Seine-et-Marne).

Juin 2021 : Bilan de l'évaluation opérationnelle réalisé grâce aux mesures de bruit de BruitParif et ADP. Présentation en Comité Permanent.

Étapes à venir

2^e semestre 2021 : finalisation du bilan de l'évaluation opérationnelle et présentation en CCE (Commission Consultative de l'Environnement). Simulation à Brétigny du dispositif complet.

1^{er} semestre 2022 : Simulation d'un dispositif de circulation aérienne.

2^e semestre 2022 : Concertation sur le dispositif proposé et ses variantes.

Janvier 2023 : Enquête publique.

D'avril à fin 2023 : Mise en service.

(Source DGAC/DSNA)

■ Joëlle BOUCLANS



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