



# ADVOCNAR

Association de Défense Contre les Nuisances Aériennes

## ADVOCNAR

Association de Défense Contre les nuisances Aériennes

### Présentation de l'acteur :

L'ADVOCNAR est la principale association de défense de la qualité de la vie et de la santé des populations subissant les nuisances aériennes des aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-le Bourget. Régie par la loi 1901, agréée au titre de la Protection de l'Environnement au niveau régional, l'association est apolitique.

L'association a fondé en 2009 la CONVERGENCE ASSOCIATIVE pour la réduction des nuisances aériennes en Ile-de-France, regroupement fédéré de plus de 100 associations et collectifs franciliens préoccupés par les nuisances graves (pollution sonore et pollution de l'air) causées par la concentration du trafic aérien sur notre région. Elle collabore avec les associations de défense des riverains d'Orly.

L'ADVOCNAR est membre des conseils d'administration de Bruitparif, France Nature Environnement Ile-de-France, de la fédération nationale UFCNA (Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs), membre de Stay Grounded, membre de l'UECNA (Union Européennes Contre les Nuisances Aériennes)

L'association agit : information des citoyens et des élus, rencontres avec les élus locaux, les parlementaires, le Ministre délégué chargé des Transports, la DGAC, ADP, actions juridiques pour faire respecter le droit européen et français, manifestations, communiqués de presse, réunions publiques d'information et de débat, participation aux CCE, CCAR et comités permanents des 3 grands aéroports franciliens ...

### CONTACT

**Nom acteur : ADVOCNAR**

**Adresse : 45 rue d'Ermont - BP 10002 - 95390 SAINT-PRIX**

**Téléphone : 01 39 89 91 99**

**Mail : [contact@advocnar.fr](mailto:contact@advocnar.fr)**

## AVIS GÉNÉRAL SUR LA VISION STRATÉGIQUE DE PARIS-CHARLES DE GAULLE

/

### EXTENSION DE ROISSY, C'EST TOUJOURS NON !

#### Une extension qui ne dit pas son nom

Même si ADP ne le dit pas, son projet est bel et bien une extension de l'aéroport de Roissy CDG. Alors que le projet de Terminal 4 avait été annulé suite à la mobilisation citoyenne, ce nouveau projet prévoit pour 2050 + 19 % de trafic aérien, + 38 % de passagers.

#### Des nuisances supplémentaires pour les riverain.e.s

Le bruit jour et nuit est responsable de nombreux troubles du sommeil, de stress, de maladies cardiovasculaires et impacte les capacités d'apprentissage des enfants.

ADP nous annonce un petit miracle : plus d'avions mais moins de bruit ! Cela tient à l'indicateur Lden utilisé qui ne montre pas l'impact sanitaire de la répétitivité des pics de bruit. Plus d'avions, même un peu moins bruyant chacun, aura plus d'impact sur la santé.

La pollution due aux aéroports mène à des problèmes respiratoires et à des cancers.

Les populations les plus précaires sont en première ligne face à ces pollutions et nuisances.

- [Lire notre communiqué du 13 mai 2025](#)

#### Décarbonation du secteur irréaliste

L'aviation représente actuellement 15 % de l'impact climatique de la France.

ADP présente son projet comme neutre en carbone en 2050, se basant sur des avancées technologiques qui n'existent pas ou ne sont pas assez matures.

#### Injustice sociale

Au niveau mondial, 1 % des plus riches est responsable de 50 % des émissions du secteur aérien.

Les populations les plus précaires subissent le bruit, la pollution et paient la facture climatique alors qu'elles ne prennent que peu l'avion.

Autour de Roissy, le phénomène de paupérisation des populations est avéré : les plus modestes s'installent en zone de nuisance car l'immobilier est déprécié et les loyers beaucoup moins chers.

#### Emplois vs santé

ADP met en avant des promesses d'emploi pour tenter de justifier les conséquences désastreuses de l'augmentation annoncée de + 19 % du trafic aérien sur le climat, la pollution de l'air et les nuisances sonores, donc sur la santé des Franciliens...

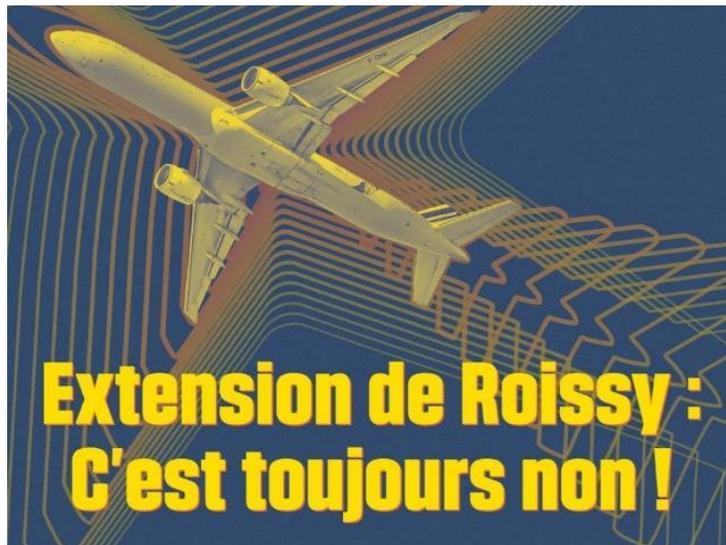
Mais qu'en est-il réellement ?

CONCERTATION DU 8 AVRIL AU 8 JUILLET 2025

- Ce secteur d'emploi est en récession
  - Les emplois bénéficient peu au bassin d'emploi de Roissy.
  - ADP entretient une énorme tromperie sur le nombre d'emplois indirects.
  - L'impact économique du tourisme est un argument trompeur.
  - Le sacrifice de la santé au nom des emplois est une attitude anticonstitutionnelle.
- [Lire notre communiqué du 1<sup>er</sup> juillet 2025](#)

## Conclusion

L'ADVOCNAR dénonce un projet à contresens de la protection du climat et de la santé. En conséquence elle exige d'ADP l'annulation de ce projet et la mise en place d'un couvre-feu de 8 heures consécutives, de 22h00 à 6h00, et d'un plafonnement à 440 000 mouvements annuels. Elle demande à l'Etat de faire respecter la loi et d'assurer son rôle de protection de la population en faisant appliquer cette exigence.



## AXE 1 : UNE GRANDE GARE MULTIMODALE AU SERVICE DU TERRITOIRE

La densification des connexions ferroviaires (RER B, TGV, CDG Express, Grand Paris Express, nouveaux opérateurs ferroviaires internationaux), prévue dans le projet vise un triplement de la fréquentation de la gare de CDG en 2050.

Si ces moyens de transports peu émetteurs en carbone contribuaient uniquement à supprimer des déplacements en voiture vers et depuis l'aéroport d'une part, et à supprimer massivement des liaisons courtes en avion d'autre part, nous ne pourrions que nous réjouir de cette évolution.

Mais les prévisions d'augmentation du trafic aérien de + 7 % en 2035 et + 19 % à l'horizon 2050 annoncés dans le projet prouvent malheureusement que le renforcement des moyens ferroviaires sera surtout au service de l'accessibilité de la plateforme de Roissy CDG à un nombre croissant de passagers qui prendront l'avion : + 38 % de passagers à l'horizon 2050 !

## AXE 2 : DES AMÉNAGEMENTS PHASÉS ET MODULAIRES

Sous couvert d'une amélioration de "l'expérience passagers", ADP propose avant tout une extension, certes modulaire mais néanmoins très importante, de la capacité d'accueil de Roissy CDG en termes de passagers (+38 % en 2050) et du nombre de vols (+19 % en 2050).

ADP ne se pose aucunement la question d'améliorer "l'expérience riverains", 1,4 millions de Franciliens subissant en particulier des niveaux de bruit, jour et nuit, supérieurs aux valeurs-guides de l'OMS recommandées pour préserver la santé.

ADP peut parfaitement mettre en place les nombreuses améliorations listées dans son projet sans augmenter le trafic aérien.

ADP prétend répondre à une demande, mais anticipe celle-ci par la construction progressive de nouveaux quais d'embarquement accueillant toujours plus d'avions et de passagers. Il crée ainsi un appel d'air et est responsable de l'augmentation du trafic aérien à Roissy et de ses impacts sanitaires et climatiques délétères.

### **AXE 3 : L'OPTIMISATION DES ACTIVITÉS DE FRET**

- L'activité cargo génère des nuisances sonores aériennes liées à la fréquence des vols et à l'utilisation d'avions cargos particulièrement bruyants.
- Elle induit depuis des décennies des vols de nuit et de cœur de nuit, perturbant ainsi le sommeil et la santé d'1,4 million de Franciliens autour de Roissy. 50% des vols entre 22h et 6h sont des avions cargo.
- Le fret express avec livraison J+1 doit être banni car ce modèle implique des vols de nuit (en particulier FedEx) aux conséquences environnementales et sanitaires désastreuses.
- Le transport de marchandises par avion doit être réduit au strict minimum compte tenu de l'impact de ce mode de transport en termes de gaz à effet de serre.
- L'import systématique de certaines marchandises par avion que l'on sait produire sur le territoire français détruit l'emploi local.

### **AXE 4 : L'IMMOBILIER DURABLE POUR LA QUALITÉ DE VIE ET L'EMPLOI**

L'objet de l'association ADVOCNAR ne lui permet pas de prendre position sur ce sujet.

### **AXE 5 : UN HUB ÉNERGIES BAS CARBONE**

ADP apporte beaucoup d'éléments concernant la décarbonation des activités au sol de la plateforme hors avions et élude la vraie question : la "décarbonation du secteur aérien".

## **CAHIER D'ACTEUR**

Or la majorité des émissions de gaz à effet de serre du secteur concernent les avions.

Les moyens mis en œuvre pour décarboner, présentés en réunion thématique le 10 juin, sont totalement utopiques car ils reposent sur des avancées technologiques qui aujourd'hui peinent à émerger (Airbus ajourne son projet d'avion à hydrogène). Dans le meilleur des cas, l'hypothétique avion à hydrogène accueillerait quelques dizaines de passagers pour des distances de moins de 500 km, ce n'est pas ce type d'avion qui circule majoritairement à Roissy.

La part des carburants d'aviation durables restera faible jusqu'en 2035, or il faut agir dès maintenant pour limiter les émissions cumulées de CO2.

Seule la réduction du nombre d'avions permettra d'atteindre cet objectif, comme l'explique clairement l'ADEME dans son rapport "Elaboration de scénarios de transition écologique du secteur aérien" (scénario B).

Pourra-t-on ensuite produire la quantité de CAD nécessaire pour atteindre l'objectif "zéro carbone" fixé par la SNBC, alors que tous les secteurs consommateurs d'énergie seront demandeurs ? Pourra-t-on le faire comme annoncé le 10 juin avec des matières premières françaises et sans obérer les cultures essentielles à l'alimentation des populations ? Les scientifiques disent que non.

Avec l'augmentation annoncée de 19 % du trafic aérien à Roissy, nous allons droit dans le mur climatique.