



**DOSSIER
«VOLS DE NUIT»**

**ANALYSE CRITIQUE
DE LA PROPOSITION DE L'ACNUSA
ET
CONTRIBUTION DE L'ASSOCIATION VILLE ET AEROPORT**

*« PROPOSITIONS POUR UNE REDUCTION
DES VOLS DE NUIT EN FRANCE ET EN EUROPE »*

FEVRIER 2013

Introduction

Le problème posé par les vols de nuit ne peut aujourd'hui être considéré comme secondaire, compte tenu de la sensibilité croissante de la société aux questions environnementales. Ainsi, seul l'encadrement et l'atténuation des nuisances liées aux mouvements d'avions la nuit permettra aux populations riveraines d'aéroports de mieux accepter le développement du transport aérien.

Des progrès sont nécessaires à court terme dans la réduction des nuisances sonores aéroportuaires, notamment la nuit. Il s'agit d'un problème national, qui concerne plus de 500 000 riverains à proximité des plates-formes et bien plus encore si l'on compte ceux qui habitent sous les couloirs aériens.

Ainsi, la multiplication des vols de nuit depuis plusieurs années suscite chez les riverains une légitime appréhension, que les pouvoirs publics se doivent désormais de prendre en compte.

Depuis 2001, plusieurs propositions de lois visant à interdire les vols de nuit en France ont été déposées. Elles ont naturellement provoqué de vives réactions de la part des secteurs économiques concernés.

Les premières recommandations de l'ACNUSA sur les vols de nuit allaient dans le sens d'une restriction des vols de nuit les plus bruyants. L'ACNUSA s'est positionnée au départ contre l'interdiction des vols de nuit à court terme et pour une limitation avec un indice événementiel du bruit des avions la nuit. Ces propositions ne devaient constituer qu'un point de départ permettant d'ouvrir un débat sérieux sur ces problèmes.

Ville et Aéroport considère que l'augmentation des niveaux sonores autour de certains aéroports proches d'agglomérations et de zones résidentielles, qui résulte du développement de la circulation aérienne, ne devrait pas conduire à priver de sommeil les populations avoisinantes pour la seule satisfaction d'exigences purement commerciales – en matière de fret par exemple, on peut songer notamment aux activités nocturnes de d'EuropAirpost et de FedEx pour le fret express.

Il est urgent qu'un vaste programme intégré de lutte contre les nuisances sonores générées par les vols de nuit soit mis en œuvre, assorti de mesures contraignantes et concrètes et tenant compte des plaintes de plus en plus nombreuses que les citoyens formulent en ce domaine.

Les élus de Ville et Aéroport sont préoccupés par la persistance et l'accroissement des niveaux sonores la nuit sur certains aéroports, comme par exemple à Roissy Charles de Gaulle, où le trafic de nuit a augmenté entre 22h et 0h et entre 5h et 6h suite à l'arrêté de Robien de 2003 qui a plafonné le nombre de créneaux attribuables entre 0h et 5h. Cette situation affecte gravement la santé de la population locale. Il en est de même pour certains aéroports de province.

Face à cet écueil, devant le silence de tous les gouvernants européens et le manque d'ambition des mesures préconisées par la Commission européenne, Ville et Aéroport appelle l'ACNUSA :

- ➔ à émettre les recommandations nécessaires, qui sont en réalité de nature plus politique que technique,
- ➔ à s'attacher à convaincre la Commission européenne d'engager un réel débat sur le sujet
- ➔ et émet des propositions visant à une réduction négociée des vols de nuit

L'échec du groupe de travail « Vols de nuit » présidé par Jean Rebuffel

Comme suite aux travaux du groupe de travail national sur les vols de nuit à l'arrêt depuis le 29 février 2012 faute d'accord sur des mesures à mettre en œuvre pour réduire les nuisances nocturnes, l'ACNUSA a publié en mai 2012 un rapport de synthèse s'en tenant à l'état des lieux de la question sur les aéroports acnusés en France et sur les principaux aéroports européens (Londres, Amsterdam et Francfort). Aucune proposition concrète à trouver dans cette synthèse et visant à réduire le trafic de nuit. Telle était pourtant l'attente de Ville et Aéroport partagée avec les associations et les élus représentés au sein du groupe de travail.

Les représentants des compagnies aériennes (Air France, La Poste, FedEx), Aéroports de Paris ou l'Union des Aéroports Français sont restés fermement campés sur leur position avançant toujours l'argument de l'impact économique et social des vols de nuit. Les professionnels ne souhaitent pas de nouvelles contraintes en terme de restrictions de trafic alors qu'élus et associations demandent une limitation des mouvements au niveau moyen des plates-formes européennes comparables ; ce qui à titre d'exemple conduirait sur Paris-CDG à une réduction de l'ordre de 50% des vols de nuit. L'ambition d'un couvre-feu total entre 22h et 6h n'apparaît pas réaliste.

Etat des lieux et analyse prospective – Le cas de Roissy CDG

A l'instar de ce qui a été fait sur les principaux aéroports européens, des mesures ont été mises en œuvre sur les aéroports acnusés avec des impacts inégaux. Si l'on prend l'exemple de Roissy CDG, l'arrêté pris en 2003 par Gilles de Robien visant à plafonner le nombre de créneaux attribuables entre 0h et 5h a eu des effets pervers de report du trafic entre 22h et 0h et entre 5h et 6h. Sur cette plate-forme, le trafic de nuit est en augmentation depuis 10 ans (2002-2012) entre 22h et 0h (+15%) et entre 5h et 6h (+31%).

En 2011, on a enregistré 59210 vols de nuit à Roissy CDG, soit 162 vols en moyenne par nuit (104 sur les plages horaires 22h-0h et 5h-6h et 58 entre 0h et 5h). Cela fait de Roissy CDG l'aéroport européen le plus nuisant la nuit car le niveau moyen des vols de nuit enregistrés par an sur Londres-Heathrow, Amsterdam-Schiphol et désormais Francfort (couvre-feu décidé entre 23h et 5h) est de 31000.

A la concentration horaire s'ajoute la concentration géographique puisque l'Ile de France centralise 60% du trafic national et 58% des vols de nuit.

Le rapport de synthèse de J. Rebuffel se livre à une analyse prospective en page 40 : « (...) si l'on prend l'hypothèse que les vols de nuit sur les plateformes acnuesées vont continuer à connaître la même évolution que les mouvements totaux cela conduirait à l'horizon 2020 sur la base du taux de croissance de 1,3% prévu dans l'étude prospective de la DGAC à une croissance de 17000 vols soit +14% par rapport à 2010.

Sur l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle, dans l'hypothèse d'un maintien de sa part actuelle dans les vols de nuit de l'ensemble des plateformes acnuesées soit environ 50% et compte tenu du plafonnement existant en cœur de nuit ce serait environ 8000 mouvements supplémentaires sur les tranches horaires 22h-minuit et 5h-6 heures ».

Non seulement il ne serait pas concevable d'ajouter 8000 mouvements supplémentaires sur les tranches horaires 22h-0h et 5h-6h d'ici 2020 comme l'estime le rapport de synthèse du groupe de travail Vols de nuit, mais il convient de promouvoir un certain nombre de mesures concrètes qui seront formulées plus loin après l'analyse critique de la proposition faite par l'ACNUSA.

Analyse critique de la série de recommandations formulée par l'ACNUSA

Dans la synthèse des réflexions de l'ACNUSA qui a été remise, il est indiqué au préalable qu'« il revient à l'Autorité d'achever ce qu'elle a commencé de faire, dans le cadre de son rapport annuel, des propositions réalistes susceptibles d'éclairer la décision publique ».

Nous procéderons dans un premier temps à une analyse critique suivant le plan choisi par l'ACNUSA : les mesures qui ont été écartées (I), celles qui n'ont pas été proposées parce qu'elles nécessitent un examen plus approfondi (II), et d'autres qui ont paru suffisamment raisonnables et de nature à satisfaire l'objectif poursuivi pour être proposées (III).

I. Les mesures écartées

L'ACNUSA rappelle que le groupe de travail « Vols de nuit » « n'a examiné la situation que sur les aéroports des pays voisins les plus proches par la taille et par le trafic de Paris-Charles-de-Gaulle ». C'est en effet une approche comparative pertinente et demandée par les élus et les associations. Le couvre-feu total ou partiel est instauré dans un bon nombre d'aéroports européens. Ex : Zurich, Dusseldorf (23h00-5h30), Munich (0h00-6h00), Berlin-Tegel (0h00-6h00), Hambourg, Stuttgart, Vienne, Londres-Heathrow (16 vols), Orly (23h30-6h00), Bruxelles, Francfort (23h00-5h00) et Amsterdam (certaines pistes et heures).

Sur le cas de Francfort, l'analyse de l'Autorité est erronée puisque d'une part le couvre-feu total est acquis entre 23h00 et 5h00 et non entre 23h00 et 4h00 comme elle l'écrit.

Malgré le recours des compagnies, la Haute Cour allemande, qui statue en dernière instance, a confirmé ce couvre-feu en mars 2012. Certes, la décision s'accompagne d'une limitation de 133 vols sur les plages 22h-23h et 5h-6h et donc le problème persiste juste avant minuit et juste après cinq heures. C'est pourquoi le collectif élus-associations continue d'être mobilisé pour obtenir le couvre-feu sur huit heures consécutives de 22h à 6h comme le prévoit la définition de la nuit de l'OMS ou de l'Union européenne (cf. Directive 2002-49 sur le bruit dans l'environnement. La durée de la nuit doit être de huit heures consécutives).

Le couvre-feu instauré entre 23h00 et 05h00 est une avancée notable et la Lufthansa a dû réorganiser son activité nocturne. Il existe en effet l'aéroport de Leipzig à moins de 300 km spécialisé dans le fret express tout comme en France l'aéroport de Vatry à 150 km de Paris, sous-exploité depuis son ouverture en 2000. Comme le soulignent les opérateurs de fret (UPS, TNT, etc.) et EuroAirpost, 90% du fret peut être transporté dans la journée et des délocalisations du trafic de fret peuvent être envisagées sur des plates-formes secondaires dédiées. C'est ce que propose Ville et Aéroport pour Vatry et Châteauroux, à condition qu'elles soient reliées de manière performante au rail et à la route (distance-temps réduite).

L'ACNUSA écarte la mesure visant à interdire totalement les vols de nuit pour des raisons juridiques et économiques :

→ Interdiction des vols de nuit

- Motif tiré de considérations juridiques

L'Autorité s'en réfère au droit communautaire (art.70 du Traité instituant la Communauté européenne : « (...) les objectifs du traité sont poursuivis par les Etats membres, ..., dans le cadre d'une *politique commune* des transports ». D'autre part, elle mentionne la résolution A33/7 de l'OACI qui définit le concept d' « approche équilibrée » de la gestion du bruit.

Il faut rappeler qu'en la matière c'est le principe de subsidiarité des Etats qui prévaut et qu'un Etat membre a le pouvoir s'il le souhaite d'instaurer un couvre-feu sur son sol là où il le juge utile.

- Motif tiré de considérations économiques

L'Autorité rappelle que le transport aérien n'échappe pas à la crise économique mondiale. C'est vrai même si une reprise observée de la croissance du trafic aérien (+5,3% en 2012) est pointée par l'IATA. Le trafic de nuit crée de l'emploi. Oui encore qu'il faudrait regarder de plus près et avoir non pas une approche purement quantitative mais aussi qualitative de ces emplois souvent peu qualifiés et précaires (Cf. le phénomène de turn-over important chez la compagnie de fret express FedEx). Enfin, les emplois sont inégalement répartis sur le territoire aéroportuaire et le problème de l'accès aux emplois et de la formation pour les riverains se pose.

→ Application à CDG du ratio vols nuit/ total des vols constatés sur les autres aéroports

Les représentants des associations dont Ville et Aéroport qui ont participé au groupe de travail Vols de nuit proposent de plafonner les vols de nuit à Paris CDG au niveau moyen annuel de Heathrow, Amsterdam et Francfort, soit une réduction de 50% du trafic de nuit à CDG.

L'ACNUSA écarte cette proposition pour plusieurs raisons. Elle pointe le fait qu'à Londres ou Francfort le fonctionnement en système aéroportuaire (réseau de plusieurs plates-formes) fonctionne. Oui, et c'est pourquoi Ville et Aéroport propose la mise en place d'un système aéroportuaire équilibré dans le grand Bassin Parisien. Ce système est composé des deux principales plates-formes (Roissy et Orly) et de plates-formes secondaires dédiées au fret mixte, tout cargo et express (Vatry et Châteauroux), au low-cost et charters (Beauvais).

Il est faux de dire qu' « il n'existe pas, en France, et tout particulièrement à distance raisonnable de Paris, d'aéroports susceptibles d'accueillir des vols nocturnes ». Il appartient au politique de mettre en œuvre une politique d'aménagement du territoire favorisant l'intermodalité active entre les plates-formes principales et secondaires précitées.

C'était ce qui avait été proposé lors d'un CIADT en décembre 2003 suite à l'abandon du troisième aéroport à Chaulnes (Picardie). Le gouvernement Raffarin avait annoncé la constitution d'un « troisième réseau aéroportuaire » qui s'appuierait sur les plates-formes secondaires du grand Bassin Parisien telles que Vatry, Châteauroux, Beauvais ou Evreux.

Sur ce sujet, Ville et Aéroport rejoint l'analyse faite par la Cour des comptes dans un rapport thématique publié en 2008 intitulé « Les aéroports français face aux mutations du transport aérien » en juillet 2008. Elle a critiqué à juste titre l'absence d'une politique d'anticipation de la demande de transport aérien notamment en Ile de France. En conclusion du rapport il est écrit qu' « en dépit de l'incertitude sur l'horizon de saturation de Roissy CDG, l'Etat ne peut s'abstenir de prendre dès à présent les dispositions préservant sa capacité d'offrir, le moment venu, un complément à Roissy CDG ».

L'Autorité ajoute qu' « imposer à Paris-CDG d'être au niveau moyen de plateformes étrangères, c'est le condamner à renoncer au leadership et à des parts de marchés ».

C'est faux car les vols de nuit ont été réduits sur les trois plates-formes (Londres, Francfort et Amsterdam) en concurrence avec Roissy sans pour autant que soient négligés par ces pays les intérêts économiques des compagnies nationales. Il a été décidé de prendre en compte par ailleurs les effets sanitaires des vols de nuit et leurs conséquences économiques et sociales. Les plates-formes concurrentes ont optimisé tous les outils de réduction des nuisances, ce qui n'a pas été fait sur Paris-CDG. Seule la restriction du nombre de mouvements s'avère efficace et la comparaison des quatre principaux aéroports européens dans le cadre du groupe de travail s'est révélée intéressante : Paris-CDG se situant à un niveau double de ses concurrents étrangers, cela constitue une distorsion de concurrence que ne manquent pas de noter les compagnies basées des 3 autres plates-formes ; les 3 plates-formes concurrentes ont des restrictions sur le niveau acoustique des avions bruyants plus sévères que celles en place à Roissy CDG. Par exemple à Francfort, seuls les aéronefs répondant aux normes du chapitre 4 sont autorisés la nuit ; elles ont utilisé tous les outils opérationnels de réduction des nuisances sonores comme l'utilisation des pistes et les configurations préférentielles, les descentes continues, les opérations par vent arrière, etc ; enfin les redevances nocturnes sont plus élevées même si une augmentation des amendes (doublement à 40000 euros) a été votée et sera effective en France à compter de 2014.

Les compagnies basées (KLM-British Airways ou Lufthansa) se sont adaptées aux nouvelles réglementations.

→ Interdiction de certains appareils commerciaux avec effet immédiat (pas de commentaire critique)

II. Les mesures à l'étude

→ Définition de quotas pondérés par la bruyance de l'avion

→ Définition pour chaque compagnie d'un quota global de décibels

Ce sont deux mesures intéressantes à évaluer. Il faut déterminer le dividende environnemental pour chacune d'elle. Ville et Aéroport note que des propositions concrètes seront formulées sur ce chapitre dans le rapport 2013 de l'Autorité.

III. Les mesures proposées

➔ **Alternance des doublets**

« Le système, qui assure par alternance un repos relatif d'une partie de la population survolée, est déjà mis en œuvre par ailleurs (Heathrow ou Amsterdam-Schiphol). Sans doute, est-il mis en œuvre de facto sur Paris-CDG par le simple fait que la réalisation de travaux sur l'une des pistes contraint de façon relativement régulière et quasi routinière à l'utilisation d'une autre ».

Cette question pose celle du rééquilibrage du trafic de nuit entre les pistes nord et sud de Paris CDG. Une situation est dénoncée, le fait que le doublet sud, celui qui affecte le plus de population concentre 55% du trafic en journée et 60% la nuit. De plus, la DGAC en 2002 s'engageait à proscrire les croisements de trajectoires entre les 2 doublets conformément au protocole EUROCONTROL. Or, ces croisements font partie du quotidien ce qui affecte les populations riveraines. Lors de la CCE du 25 octobre 2010, la DGAC a présenté les schémas d'équilibrage des deux doublets en présentant des mouvements d'avions par des petites flèches indiquant le sens des mouvements d'avions et par des flèches disproportionnées indiquant le transfert de nuisances du doublet sud vers le doublet nord, comme si l'objectif recherché était la crispation de certaines associations : diviser pour mieux régner. Il faut en priorité proscrire les croisements de trajectoire, permettant d'améliorer à la fois l'environnement et la sécurité.

L'ACNUSA recommande un rééquilibrage de l'utilisation des doublets à 50/50 la nuit. Compte tenu de la proposition de la Mission Roissy d'utiliser de façon préférentielle en configuration face à l'ouest le doublet nord entre 0h et 5h, l'ACNUSA a fait la recommandation d'une plus grande utilisation nocturne du doublet nord couplée avec des approches courbes sur le nord.

Cette mesure avait été annoncée par NKM et devait être mise en service dès mars 2012. En réalité, elle n'est pas en préparation et sa faisabilité n'a pas été évaluée. Que fait l'ACNUSA pour que sa recommandation puisse trouver une application ?

➔ **Choix des trajectoires**

« L'ACNUSA recommande instamment :

- L'utilisation des trajectoires permettant le survol des territoires les moins densément peuplés ;
- Les décollages et atterrissages vent arrière lorsque la vitesse du vent n'excède pas 5 nœuds en rafales. Quant aux mouvements à privilégier, si les décollages sont plus bruyants, les atterrissages impactent plus longtemps les populations survolées, on peut donc considérer qu'en principe, il conviendrait de privilégier les atterrissages vent arrière ;
- Le recours systématique à la descente continue (CDO) pendant le « cœur de nuit » ».

Sur ce point, une nouvelle trajectoire de décollage la nuit, évitant les zones très urbanisées de l'Ouest de Roissy a été mise en service le 8 mars 2012. La DGAC a proposé une utilisation préférentielle du doublet nord la nuit en configuration face à l'ouest entre 0h00 et 5h20 avec la définition d'une nouvelle trajectoire nord pour les décollages.

Cette proposition conduit à un transfert inacceptable des nuisances sur des secteurs moins peuplés et jusque-là pas ou peu impactés.

S'appuyant sur le critère de densité de population la DGAC fait cette proposition qui ne réduit pas le nombre de mouvements nocturnes entre 22h et 6h. C'est une nouvelle répartition des nuisances qui touche les populations impactées par le doublet nord.

Or, la question des vols de nuit est le point le plus sensible. C'est pourquoi il faut renforcer les contraintes imposées au trafic nocturne notamment pour les activités de fret express et suivre les préconisations de l'Organisation Mondiale de la Santé et du Parlement européen quant à la définition réglementaire de la période nocturne entre 22h et 6h. Il convient de rejeter la notion de cœur de nuit (0h-5h selon l'arrêté De ROBIEN de 2003) qui engendre depuis 2003 un report substantiel des vols sur les périodes 22h-0h et 5h-6h.

Par ailleurs, la mise en place de la descente continue, type de descente plus vertueuse tant au niveau du bruit que de la consommation de carburant, avait été annoncée par NKM. Dans un premier temps elle devait être mise en place pendant le cœur de nuit entre 0h00 et 5h00, quand le trafic est plus faible. Or, il n'en est rien aujourd'hui. Elle fait l'objet d'une application au cas par cas et n'a pas d'effet réel positif.

Utilisée à 83% en journée et à 93% la nuit à l'aéroport d'Heathrow, 1^{er} aéroport européen, la descente continue n'est pas à l'ordre du jour à Roissy CDG. La DGAC explique que le trafic de Roissy CDG avec son fonctionnement en hub est trop dense pour une mise en place sur l'ensemble de la journée. La véritable raison, approuvée par le contrôle aérien, est que la mise en place de la descente continue constituerait un frein à la croissance des mouvements sur la plate-forme. La DGAC précise que la descente continue sera mise en place grâce au projet européen SESAR, à l'horizon 2020. C'est une façon de se décharger du sujet.

➔ Interdiction des avions les plus bruyants

« (...) Il paraît possible d'inciter les compagnies à ne pas les laisser voler la nuit par la mise en place d'un système de bonus-malus sur la période de 23h00-6h00 ».

NKM annonçait à compter du 25 mars 2012 l'extension des interdictions d'atterrissages et de décollages de Roissy pendant la nuit des avions les plus bruyants. Cette mesure reste en-deçà de ce que préconisait l'ACNUSA : supprimer tous les avions dont le différentiel est inférieur à 13dB, soit 20% de la flotte.

Aujourd'hui, l'ACNUSA affirme que « c'est une mesure délicate à mettre en œuvre (...) ».

En effet, la mesure annoncée par NKM va écarter dans l'immédiat les A310, A320, A321 et Boeing 737 de première génération, soit 1,1% de la flotte entre 22h et 6h qui équivaut à 1000 mouvements par an ;

Au contraire, Ville et Aéroport est favorable au renouvellement accéléré des flottes et donc à l'interdiction des avions les plus bruyants dans un calendrier de court terme (d'ici à 2015).

→ Interdiction du décollage d'avions non autorisés (absence de créneau)

« L'ACNUSA propose d'interdire le décollage des avions qui ne bénéficient pas d'un créneau de nuit (...) ».

Ville et Aéroport est favorable à cette mesure. Tout avion décollant sur un créneau de nuit qui ne lui a pas été attribué se verra sanctionner financièrement.

→ Interdiction du décollage des avions dont le départ de nuit n'est pas manifestement nécessaire

Ville et Aéroport est favorable à cette mesure telle qu'elle est énoncée par l'ACNUSA.

→ Période de repos

« Il apparaît qu'en France la majorité des vols de nuit sont opérés entre 22h00 et minuit (...) l'ACNUSA considère donc que sur les aéroports où des restrictions plus ou moins identiques n'existent pas d'ores et déjà, il est possible d'agir sur la période de 05h00 à 06h00 en interdisant les atterrissages et en n'autorisant les décollages qu'à partir de 05h30 pour les seuls avions basés satisfaisant certaines conditions (niveau sonore) ».

Ville et Aéroport est favorable à une telle mesure même s'il faut progresser sur la plage horaire la plus sensible entre 22h00 et 0h00.

« Enfin, une des mesures rencontrées consiste en l'instauration d'une plage de repos pour les riverains avec un « cœur de nuit » porté de 24h00-05h00 à 23h00-6h00 la nuit du samedi au dimanche. A priori, un « repos dominical » de ce type devrait pouvoir être imposé sur toutes les plateformes ».

Ville et Aéroport est hostile au concept du « cœur de nuit » cher à la DGAC et considère la définition de la nuit telle qu'énoncée par l'OMS et l'UE, soit huit heures consécutives. La proposition d'un « repos dominical » gracieusement accordé aux riverains ne saurait être une solution au problème des nuisances sonores nocturnes ! Elle est choquante et méprisante de la part d'une Autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores à l'égard des populations survolées la nuit et ne constitue en aucun cas un progrès.

Conclusion

Il s'agit de construire dès à présent le « compromis audacieux » sur les vols de nuit par voie réglementaire et/ou voie de la négociation. Si un accord a pu être trouvé sur le constat par les différents acteurs du groupe de travail « Vols de nuit », il appartient au politique (Ministère en charge des Transports), à l'ACNUSA qui doit jouer pleinement son rôle de recommandation auprès de l'administration, et aux acteurs (professionnels, élus et associations) de proposer « par la voie de réglementations ou de négociations, aux préoccupations croissantes que suscitent aujourd'hui les vols de nuit. » (Rapport Rebuffel, p.48). Ces propositions doivent s'inscrire dans un cadre européen mais aussi national tout en tenant compte des contextes propres à chacune des plateformes.

Contribution de Ville et Aéroport sur le dossier Vols de nuit

Application du principe de subsidiarité au niveau des Etats membres

Les Etats membres appliquent le principe de subsidiarité, et mettent en place un certain nombre de réglementations à la fois préventives (urbanisme) et curatives (insonorisation, rachats, indemnisations, restrictions d'exploitation, etc.) autour des aéroports.

Pour autant, les solutions mises en œuvre ne semblent pas aujourd'hui totalement satisfaisantes puisqu'elle n'ont pas permis de réduire de façon significative la gêne ressentie par les riverains de ces aéroports en forte croissance de jour comme de nuit.

Par ailleurs plus récemment la sensibilité environnementale et une évaluation plus précise des coûts environnementaux et sociaux du trafic aérien ont conduit un certain nombre de pays à mettre unilatéralement en place des restrictions croissantes d'exploitation sur leurs principaux aéroports, majoritairement situés dans des zones urbanisées. En réponse, l'OACI et la Commission européenne ont émis des recommandations précises listant les mesures à mettre en œuvre afin de préserver l'équilibre aéroportuaire tout en réduisant au maximum les nuisances subies par les riverains.

Gestion du bruit : normes OACI et normes européennes insuffisantes

Il faut lire l'Annexe 16 de la convention OACI et à la Directive européenne 2002/30 du 26 mars 2002 «relative à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté». Cette directive met en œuvre et étend au niveau communautaire les orientations de l'OACI en matière de gestion du bruit. La définition de la «nuit» dans cette directive n'est pas clairement établie.

Dans un rapport d'étape relatif aux retombées économiques des vols de nuit publié en mai 2004 par l'ancienne DG Transports/Energie de la Commission européenne, les vols de nuit représentaient près de 10% du trafic. Parmi eux 80% sont des vols de fret.

Les niveaux de bruit restent élevés la nuit avec par exemple à Roissy CDG 178 mouvements (décollages et atterrissages) enregistrés en moyenne entre 22h et 6h. C'est l'aéroport européen le plus nuisant la nuit. Même si des mesures de restrictions opérationnelles ont été prises entre 0h et 5h leur impact réel est très insuffisant puisque seulement 2 à 3 vols par nuit ont été supprimés.

La norme OACI ne suffit pas à court terme à faire sensiblement baisser les niveaux de bruit. En effet elle ne fera sentir ses effets qu'à moyen voire long terme, au fur et à mesure du renouvellement des flottes aériennes.

Quant aux normes européennes elles sont uniquement incitatives : elles ne sont pas opératoires. C'est pourquoi les pays membres de l'Union européenne soumis à une forte pression environnementale ont cherché à élaborer des « indices d'exposition au bruit » des avions plus proches du ressenti des riverains des aéroports (Ex : l'indice Lden).

Réduction limitée du bruit à la source

S'agissant de la réduction du bruit à la source elle reste marginale. En effet les gains enregistrés dans la réduction des nuisances se sont révélées plus difficiles à obtenir au cours de la dernière décennie, la technologie des moteurs à grand taux de dilution arrivant maintenant à maturité. Un compromis sera nécessaire en matière environnementale car il apparaît difficile de vouloir à la fois réduire le bruit et les émissions gazeuses. La lutte contre le bruit aboutit par exemple à réfléchir à des moteurs plus lourds, mais plus défavorables en termes de consommation de carburant.

Augmentation de la demande sur le fret et raréfaction de l'énergie

On ne peut pas attendre que la solution soit trouvée essentiellement par le marché. A court terme l'augmentation de la demande en particulier sur le fret conduit à l'augmentation des vols de nuit. Mais en même temps à long terme et peut être à moyen terme l'augmentation du

prix du baril de pétrole et la raréfaction de la ressource énergétique contraindront d'ici 10 à 15 ans un changement de stratégies des entreprises. Il vaut donc mieux y réfléchir dès maintenant.

Mesures de restriction existantes la nuit en Europe

D'une manière générale la réduction du bruit la nuit constitue une préoccupation majeure pour les grands aéroports européens. Les restrictions nocturnes peuvent porter notamment sur un couvre-feu total (ex : Orly. couvre-feu instauré depuis 1968 entre 23h30 et 6h et qui demeure le plus restrictif à ce jour en Europe). D'autres couvre-feux existent mais sur des plages horaires moindres, et qui épargnent souvent certaines catégories de vol (fret postal par exemple). Le plus souvent on observe un couvre-feu concernant les avions les plus bruyants. Ainsi depuis le 1er avril 2002 date du retrait d'exploitation des avions « chapitre 2 » sur les aéroports européens, il s'agit le plus souvent d'une interdiction d'avions dépassant un seuil limite de bruit certifié, celui-ci pouvant varier d'un aéroport à un autre.

En France des arrêtés de restriction d'usage interdisant le décollage ou l'atterrissage nocturnes des avions les plus bruyants du chapitre 3 ont été pris. Les compagnies et gestionnaires d'aéroports redoutent la multiplication de ces efforts isolés d'encadrement car ils induisent d'emblée des distorsions de concurrence entre aéroports.

Compte-tenu de la configuration du marché du fret aérien et des exigences économiques de la messagerie, les acteurs économiques s'accordent pour admettre que si une régulation de l'usage nocturne des aéroports devait voir le jour elle devrait s'appliquer de manière homogène. Toute prise de décision unilatérale est aujourd'hui risquée.

Seule une approche coordonnée permettra de maintenir un certain équilibre entre les plates-formes européennes. Il apparaît indispensable qu'une politique environnementale volontariste soit mise en place et fixe un cadre commun à l'intérieur duquel les autorités nationales pourraient agir efficacement afin de réduire tout risque de distorsion de concurrence mais également de traitements différents des populations riveraines.

Outre le principe de subsidiarité, une réglementation à l'échelle européenne est-elle possible ?

Nous voyons qu'aujourd'hui le principe de subsidiarité prévaut au sein de chaque Etat membre. Sans le remettre en question un encadrement à l'échelle européenne est-il possible? S'agissant du transport aérien et de l'environnement, l'Europe existe-t-elle ?

On peut saluer l'initiative de certains députés européens membres du groupe des Verts qui avaient rédigé un projet de résolution présenté au Parlement européen en janvier 2004 et 2005 invitant la Commission à présenter des propositions visant à interdire les vols de nuit entre 23h et 7h dans tous les aéroports de l'Union européenne. Cette résolution a été rejetée.

Propositions pour une réduction des vols de nuit en France et en Europe

1°) ACTION AU NIVEAU DE L'EUROPE POUR INCITER A LA REDUCTION DES VOLS DE NUIT (22h-6h)

a) Proposer une définition officielle de la nuit dans le cadre d'une directive

L'association « Ville et Aéroport » considère que la définition de la période nocturne est un préalable à toute réglementation. Quelle plage horaire retient-on ? 22h-6h ? 23h-7h ? Il y a la nécessité d'acter au sein d'une Directive la définition de la nuit, soit 8 heures consécutives.

S'agissant de la définition de la nuit, "Ville et Aéroport" considère qu'il convient de retenir la proposition 22h-6h. En effet, si l'on reprend l'indice Lden, nouvel indice européen reconnu s'appliquant aux nouveaux Plans d'Exposition au Bruit (PEB), la période de nuit correspond à la plage horaire 22h-6h.

L'annexe I de la Directive n°2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement précise que « le jour dure douze heures, la soirée quatre heures et la nuit huit heures ; les Etats membres peuvent diminuer la période « soirée » d'une ou deux heures et allonger en conséquence la période « jour » et/ou la période « nuit » ».

Il est ensuite dit que « le début du jour (et par conséquent, le début de la soirée et de la nuit) est déterminé par l'Etat membre ; les périodes par défaut sont de 7 à 19 heures, de 19 à 23 heures, et de 23 à 7 heures, en heure locale ».

Au 2) de l'Annexe I de cette Directive, il est précisé la définition de l'indicateur de bruit pour la période nocturne (Night-time noise indicator) : « la durée de la nuit est de huit heures ».

b) Internaliser les coûts environnementaux du transport aérien : instaurer une taxe environnementale dissuasive selon le principe « pollueur-payeur »

Les coûts externes du transport aérien sont largement ignorés. Le Livre Blanc sur la politique européenne des transports convient que les modes de transport ne paient pas toujours les coûts qu'ils engendrent et qu'il faudrait intégrer ces « coûts externes » dans les politiques tarifaires. Pour le transport aérien, l'exemption fiscale sur le kérosène n'est pas acceptable.

L'objectif est de favoriser les modes de transport ayant le moindre impact environnemental. Le Livre Blanc recommande de constituer des fonds d'investissements pour financer les mesures d'atténuation ou de compensation des nuisances.

Il est important de confier à la taxation ce rôle de régulation et de compensation. Ainsi, « Ville et Aéroport » préconise que l'externalité négative que représentent la pollution et les nuisances sonores du trafic aérien soit prise en compte dans le calcul de toutes les taxes, y compris et surtout celles qui s'appliquent aux compagnies aériennes.

Il s'agit de moduler les taxes aéroportuaires en fonction des horaires de décollage et d'atterrissage des avions et des densités de population.

Les coefficients de modulation de cette « éco-taxe » seront calculés de façon à taxer plus fortement les vols de nuit, et selon les critères suivants : l'heure de décollage et d'atterrissage, la densité de population autour de l'aéroport concerné.

c) Financer des études épidémiologiques visant à déterminer l'impact sanitaire des vols de nuit

En France, les études épidémiologiques promises pour évaluer l'impact sanitaire des vols de nuit commencent à peine. Il semblerait qu'il ne s'agisse pas seulement d'une nuisance environnementale, mais réellement d'un problème de santé publique. Les valeurs présentes dans le guide de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) montrent qu'une fois les 45dB(A) atteints, les premiers troubles du sommeil apparaissent.

Des experts en acoustique ont mené une étude en France qui a montré que dans 68% des cas, le maximum de 45dB(A) recommandé par l'OMS était largement dépassé. Cela touche en particulier le rythme normal du sommeil des enfants et adolescents. La population a du mal à trouver le sommeil ou ne dort pas de manière continue. Elle est réveillée très tôt et le sommeil est beaucoup moins réparateur. Il est évident que ceci représente le problème principal posé par les vols de nuit.

« Ville et Aéroport » considère que l'Europe doit encourager les Etats membres à mener des enquêtes épidémiologiques et financer pour partie ces études lourdes. La France doit également renforcer les financements nécessaires pour réaliser ces études.

2°) ACTION AU NIVEAU DE LA FRANCE POUR UNE REDUCTION NEGOCIEE DES MOUVEMENTS DE NUIT ENTRE 22H ET 6H

Non seulement il ne serait pas concevable d'ajouter 8000 mouvements supplémentaires sur les tranches horaires 22h-0h et 5h-6h d'ici 2020 comme l'estime le projet de rapport du groupe de travail de l'ACNUSA sur les vols de nuit, mais il convient de promouvoir :

a) l'accélération du renouvellement des flottes

b) une réduction des vols de nuit entre 22h et 6h au même niveau que ses principaux concurrents (Heathrow, Schiphol, Francfort), soit une diminution d'environ 50% du trafic nocturne.

c) Il faut négocier le dividende environnemental du projet Carex qui doit être réalisé dans le cadre des grands projets d'avenir européens.

Le projet CAREX prévoit la mise en place à l'horizon 2012-2015 du TGV Fret entre les aéroports de Lyon, Roissy, Liège, Amsterdam et Londres. Cette initiative labellisée « Grenelle de l'Environnement » est présentée comme une démarche environnementale visant à réduire les vols de nuit. Mais dans la communication de ce projet, aucune réduction des vols de nuit n'est évoquée. Il convient donc de négocier le dividende environnemental du projet Carex qui doit participer à la réduction des vols de nuit ; celle-ci étant favorisée par le report modal air-rail.

Ce modèle de développement irait à l'encontre de la protection de l'environnement et des riverains s'il s'accompagnait en parallèle d'un développement du trafic aérien long et moyen-courrier, avec plus de nuisances. Il doit privilégier au contraire la suppression des transports de fret avionné au profit du rail.

d) Aménagement du territoire : il faut concevoir des aéroports dédiés aux vols de nuit (fret et charters) dans des zones faiblement peuplées à l'échelle du grand Bassin Parisien et à l'échelle régionale.

Par cette proposition, l'objectif est de maîtriser le développement des aéroports situés dans les zones les plus urbanisées.

Pourquoi ne pas envisager des aéroports dédiés au trafic de nuit dans des zones faiblement peuplées, bien raccordés par le rail et la route (intermodalité active) aux grandes métropoles ?
Ex : En France, l'aéroport de Paris-Vatry situé à 150 km de Paris, constitue une solution immédiatement opérationnelle pour desservir une partie des activités fret de Roissy CDG.

Mais pour que Paris-Vatry « décolle » il faut favoriser le développement de l'intermodalité avec les transports terrestres sinon l'effet Mirabel (Canada) persiste. Il faut juger de cette faisabilité de Paris-Vatry non pas a priori mais après une étude sans a priori.

Il faut également regarder les potentialités inexploitées de l'aéroport de Châteauroux-Centre. Cet aéroport a également un rôle à jouer au sein du système aéroportuaire du grand Bassin Parisien en matière de fret (cargo, express) et de vols charters. C'est le réseau aéroportuaire du grand Bassin Parisien qui ne peut rester un objet virtuel.

Il s'agit donc de mettre en place une politique d'inter-modalité active avec le rail et la route. S'agissant de l'inter-modalité air-rail, il faut encourager l'utilisation, sur les courtes distances, des services ferroviaires à grande vitesse et développer le réseau TGV FRET.

A l'échelle des grands aéroports régionaux, des solutions équivalentes doivent être recherchées.

e) Il faut encourager l'utilisation, sur les courtes distances, des services ferroviaires à grande vitesse plutôt que celle des transports aériens

f) Il faut promouvoir un système d'attribution des créneaux horaires qui prennent mieux en compte les critères environnementaux tels que les niveaux de bruit nocturnes

Il faut en effet souligner que si le niveau moyen de bruit produit par appareil a diminué, la fréquence accrue des vols a augmenté les nuisances sonores dans leur ensemble.

g) Sur les aéroports peu actifs la nuit, il faut promouvoir le dialogue entre les directeurs d'aéroports, les riverains et les compagnies aériennes, afin de trouver des solutions négociées aux problèmes ponctuels de créneaux horaires nocturnes perturbant le sommeil des riverains.

h) Il faut moduler encore de façon plus marquée les taxes aéroportuaires en fonction des horaires de décollage et d'atterrissage des avions et des densités de population.

i) Il faut optimiser les procédures de décollage et d'atterrissage pour aboutir à des trajectoires moins agressives et donc moins bruyantes.

j) Il faut renforcer et étendre le système d'amendes pour non-respect de la réglementation (ex : décollages non programmés à Roissy CDG après 0h)

k) Rouvrir la discussion autour de l'opportunité d'un complément d'infrastructure à Roissy dans le grand Bassin Parisien

Alors que l'Etat depuis 2002 a abandonné la création d'un troisième aéroport parisien à Chaulnes en Picardie, aucune politique d'anticipation de la saturation de l'aéroport Paris CDG n'a été mise en œuvre ces huit dernières années. La Cour des comptes fait ce constat dans un rapport thématique publié en 2008 et demande la réouverture de ce dossier afin de répondre à la saturation environnementale de la plate-forme, effective à l'horizon 2015-2020.
