

Compte rendu du comité de travail du groupe de travail vols de nuit 20 OCTOBRE 2011

Ce comité technique a eu pour objectif de préparer la réunion du groupe de travail vols de nuit du 7 novembre à venir et de définir les ordres du jour des groupes prévus les 1er et 12 décembre prochains.

Ont donc été soulignées et validées par l'ensemble des participants, les remarques générales et demandes suivantes pour chacune des échéances :

1. Le 7 novembre 2011: groupe de travail sur la santé et les données relatives aux aéroports acrusés

- Une présentation sur la santé et les impacts sanitaires du trafic aérien, avec une demande, si possible, d'approche également multi modale du bruit.
- Les données disponibles de l'ACNUSA et de la DGAC relatives aux 11 aéroports « acrusés » : le format des données disponibles dans le cadre de l'étude financée en 2010 par l'ACNUSA a été présenté en séance et validé. Il porte sur l'ensemble des données relatives aux vols commerciaux entre 2000 et 2009.
- Les données présentées par la DGAC sont différentes puisqu'elles incluent le trafic total (comprenant les vols non commerciaux) et le niveau de détail pour compléter les données de l'ACNUSA est moindre:

Il a été acté que la DGAC étudiera les années 2007 (hors le Bourget et Beauvais) et 2010:

- Le trafic total la nuit (22h – 6h) en annuel et moyenné. Le trafic total à l'année ;
- La répartition du trafic de nuit heures par heures ;
- La répartition du trafic selon la classification acoustique des avions : marges inférieures à 8 EPNdB, entre 8 et 10, et supérieures à 10 ;
- La répartition du trafic par type de vol (Mixte, Cargo, poste).

=> A l'issue et en fonction des spécificités observées sur chaque plateforme, pourront être effectuées des analyses complémentaires.

=> L'ACNUSA suggère également qu'au-delà des nombres de mouvements, figure tout indicateur complémentaire lié au bruit réel ressenti par les riverains (à l'instar de ce qui est fait dans le cadre de l'IGMP à Paris - CDG). Elle propose de reclasser les flottes présentes sur les différentes plateformes sur la base de la classification ACI qui reprend les trois points de mesures de la certification. Un budget pourrait être alloué à un consultant pour réaliser ce classement. Les professionnels et la DGAC ont rappelé que la définition juridique utilisée pour les restrictions s'intéresse aujourd'hui uniquement à la marge et ont souligné la complexification que pourrait entraîner la mise à disposition d'un nouveau classement cette proposition de classification a néanmoins reçu la faveur des associations.

Il a été acté qu'une analyse de la pertinence de cette classification était à mener dans un premier temps. La date d'aboutissement de cette étude n'a pas été évoquée.

- 1er décembre 2011: groupe de travail sur le volet économique des vols de nuit

Ce GT abordera les problématiques économiques: le BIPE viendra faire un exposé à partir de l'expérience acquise dans le cadre des études sur les vols de nuit qu'il a réalisées sur les principaux aéroports « acrusés » et l'EPA plaine de France interviendra également en lieu avec l'IAURIF. M. Rebuffel a précisé qu'une demande de contributions a été adressée à chaque CCI concernée. Monsieur Péri sollicitera la présence d'un cabinet hollandais qui a déjà travaillé sur d'autres plateformes européennes. Madame Lemasson fera également une présentation issue de l'étude d'Arthur D. Little sur le système parisien et l'impact économique de l'instauration d'un couvre feu.

Madame Esquiague distribue à titre d'information la synthèse d'une étude d'Eurocontrol sur les vols de nuit et indique qu'il est possible de faire des fiches de synthèse sans nécessairement auditionner. Monsieur Péri rappelle qu'il est important que tout le monde ait accès aux informations. A cet égard une démarche de partage de l'information existante sur le sujet est mise en œuvre par le biais d'une plateforme Internet dédiée créée par l'ACNUSA. Madame Julia propose que les études faites et versées en CCE soient jointes à cette plateforme.

- le 12 décembre 2011: groupe de travail sur la dimension internationale des vols de nuit

Cette séance sera consacrée à l'international avec à la fois l'étude sur les systèmes de Londres, Amsterdam et Francfort et sur d'autres plateformes plus petites qui restent encore à déterminer et qui seront proposées par Madame Julia. Les deux volets de l'approche de benchmark concernera les données relatives au trafic la nuit (ADP - UAF) et à la réglementation applicable (DGAC pour les aéroports de Londres, Francfort et Amsterdam). Les systèmes aéroportuaires seront considérés à la fois sous un angle systémique et individuellement plateforme par plateforme pour privilégier la réalité des nuisances subies par les riverains et ne pas se limiter à des considérations plus globales. Une coordination pourra utilement être instaurée entre la DGAC, ADP et UAF sur ce sujet afin d'éviter les recoupements.

Dans l'optique de ce GT du 12 décembre, des contacts vont être pris auprès d'autres aéroports. Par ailleurs Madame Julia a proposé que quelqu'un puisse venir se faire le porte-parole de l'ACI Europe.

Des déplacements sur Francfort et Londres sont également prévus, il conviendra de constituer une délégation entre le 15 décembre et fin janvier. Cette délégation devra être décidée à l'occasion du GT de novembre. L'ACNUSA prendra à sa charge une partie des déplacements.

G. Esquiague précise qu'une coordination des auditions est indispensable pour une bonne gestion des séances de travail du groupe. . . Toute proposition d'audition nécessitera l'accord préalable du président du groupe de travail.

Pour les auditions, ont été évoqués: pour Londres Matthew Gorman (BAA). ACI Europe pourra témoigner pour de nombreux aéroports.

Monsieur Péri a souligné la nécessité de revenir sur le cadre défini par la directive européenne, dont la révision est selon lui une preuve de son inefficacité au regard de la Commission.

Compte tenu de la multiplicité des auditions et productions potentielles, Madame Esquiague demande

que des documents écrits soient fournis, notamment pour ce qui regarde les réglementations applicables à Francfort, Londres et Amsterdam. Des questions spécifiques pourront ensuite être abordées en séance.

En conclusion, Madame Julia a rappelé l'approche au cas par cas de la directive européenne dont la conciliation avec des politiques ou des décisions prises au niveau national semble difficile. De plus, des sensibilités locales très variables ont toujours vocation à s'exprimer allant plus dans le sens d'une diversité d'approche que d'une harmonisation sur le sujet.

Madame Esquiague note qu'il y a des constats globaux qui peuvent être dressés tels que à titre d'exemple le développement croissant des vols de nuit entre 22h-24h et 5h-6H. et qu'il est important de se faire une opinion sur les évolutions potentielles de ce sujet dans l'avenir. Bien que le groupe n'ait pas vocation à prendre des décisions, il se doit de prendre en compte et de décrire au mieux les mouvements de fond qui ont lieu sur les vols de nuit en France et en Europe. Monsieur Rebuffel ajoute par ailleurs que les conclusions du rapport pourront porter d'une part sur des problématiques locales et d'autres part sur des problématiques d'échelle nationale.

Dates des comités techniques à venir :

14 novembre 9h30 à l'ACNUSA.

5 décembre 9h30 à l'ACNUSA