

# Interdiction des vols de nuit à Francfort entre 23h et 5h

## CONTRIBUTION

de

Ville & aéroport

Le réseau national d'élus Ville et Aéroport a pris connaissance de la décision du tribunal fédéral de Leipzig qui vient de maintenir l'interdiction provisoire des vols de nuit décidée en octobre dernier par le tribunal de Hesse, région où se situe Francfort. Celle-ci concerne 17 vols entre 23h et 5h du matin, qui devaient initialement être autorisés au moment de l'ouverture d'une quatrième piste à l'aéroport le 21 octobre 2011.

Malgré le recours des compagnies au premier rang desquelles la Lufthansa, la Haute Cour allemande qui statue en dernière instance vient non seulement de confirmer ce couvre-feu entre 23h et 5h mais aussi de décider la révision du plafond du nombre de créneaux attribuables entre 22h et 6h. Ainsi, le nombre de vols autorisés entre 22h et 23h et entre 5h et 6h du matin passe de 150 par jour en moyenne à 133.

Cette décision est une victoire pour les riverains de l'aéroport qui auront beaucoup moins d'avions la nuit. C'est le résultat d'une négociation engagée depuis de longues années à travers un forum de médiation appelé « DialogForum » composé de l'ensemble des parties prenantes (Société Fraport gestionnaire de l'aéroport, compagnies aériennes, élus des communes riveraines, associations de riverains, etc.).

Aujourd'hui et suite à cette décision importante, que doit-on faire pour l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle ? C'est le premier aéroport européen pour les vols de nuit avec 61 000 mouvements annuels entre 22h et 6h. A titre de comparaison, les grands aéroports européens concurrents Heathrow (Londres) et Schiphol (Amsterdam) enregistrent 31 000 mouvements sur 8 heures. Francfort, avec ce couvre-feu entre 23h et 5h, se retrouve au même niveau moyen.

C'est pourquoi Ville et Aéroport a demandé lors des 1ères Assises du Grand Roissy organisées en janvier 2011 la constitution d'un groupe de travail national sur les vols de nuit sous l'égide l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA). Ce groupe a été constitué à l'automne 2011, réunissant l'ensemble des acteurs concernés. Suite à plusieurs auditions et déplacements sur plusieurs aéroports européens concernés par la problématique, les discussions au sein de ce groupe de travail sont aujourd'hui bloquées depuis le 29 février 2012. En effet, si les différents collèges s'accordent sur la partie diagnostic, aucun accord sur l'opportunité de négocier un plan de réduction des vols de nuit entre 22h et 6h sur les plates-formes acnuesées n'a pu être trouvé. C'est un constat d'échec et il appartiendra demain au nouveau gouvernement de prendre des mesures afin de mieux régler les vols de nuit qui ont un impact environnemental et sanitaire important. Pour l'heure, les mesures annoncées par l'actuel gouvernement pour réduire les nuisances générées par l'activité nocturne de

l'aéroport sont insignifiantes et en partie inappliquées (interdiction des avions les plus bruyants, renouvellement des flottes, relèvement de 300 mètres des trajectoires de survol, nouvelle trajectoire nord au décollage, mise en place de la descente continue, rééquilibrage du trafic sur les doublets de pistes). Quant aux études épidémiologiques (SURVOL et DEBATS), les premiers résultats seront seulement publiés dans plusieurs années.

Dans le cadre du groupe de travail national sur les vols de nuit, Ville et Aéroport a apporté sa contribution et formulé un certain nombre de propositions visant à réduire les vols de nuit de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle :

1°) Elle souhaite une action au niveau de l'Europe plus vigoureuse et plus coordonnée pour inciter à la réduction des vols de nuit entre 22h et 6h. Ville et Aéroport propose une définition officielle de la nuit dans le cadre d'une directive sur 8 heures consécutives, l'internalisation des coûts environnementaux du transport aérien et l'instauration d'une taxe environnementale dissuasive (modulation forte sur la nuit) selon le principe « pollueur-payeur », le financement d'études épidémiologiques visant à déterminer l'impact sanitaire des vols de nuit.

S'agissant du projet Carex de réseau européen de TGV fret annoncé pour 2012 puis désormais pour 2017, il importe de négocier son dividende environnemental avec les entreprises de fret : combien de vols de nuit en moins avec Carex ?

2°) Elle demande également une action au niveau de la France pour une réduction négociée des mouvements de nuit entre 22h et 6h. L'objectif est d'identifier avec les compagnies aériennes les vols qui pourraient être reprogrammés sur une autre plage horaire ou supprimés et dont l'intérêt économique n'est pas justifié.

A Roissy-Charles-de-Gaulle, il faut aussi décider la mise en place immédiate de restrictions opérationnelles du trafic de nuit allant plus loin que l'extension des interdictions d'atterrissages et de décollages récemment annoncée et permettant un véritable couvre-feu entre 0h et 5h.

3°) Enfin, comme le recommande la Cour des comptes dans son rapport thématique publié en 2008 « Les aéroports français face aux mutations du transport aérien », il convient d'anticiper la saturation de Roissy. Ville et Aéroport souhaite que le nouveau gouvernement réengage la réflexion stratégique relative à la création d'un complément d'infrastructure aéroportuaire dans le grand Bassin Parisien. Le choix est à faire entre la création d'un nouvel aéroport et une solution plus rapidement opérationnelle telle que Paris-Vatry.