

LES VOLS DE NUIT EN EUROPE :

**FACE A LA NUISANCE LA PLUS MAL RESENTIE PAR LES POPULATIONS RIVERAINES,
DES RESTRICTIONS D'EXPLOITATION ENCORE INSUFFISANTES.**

QUELLES SOLUTIONS POUR L'AVENIR ?

Mesdames, Messieurs,

Chers collègues,

A l'occasion de la conférence bi-annuelle de l'ARC (Airport Regions Conference) que je remercie pour son accueil et la qualité du programme qui nous a été proposé, j'aimerais attirer votre attention que la question des vols de nuit en Europe. Cette question est émergente depuis la déréglementation du transport aérien survenue au début des années 90.

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 et survolées des grands aéroports européens de mieux accepter le développement du transport aérien. L'augmentation du trafic de nuit depuis plusieurs années (trafic de fret qui ne connaît pas la crise) suscite chez les populations une légitime appréhension, que les pouvoirs publics se doivent désormais de prendre en compte.

Si je prends l'exemple français, certaines avancées, même si elles demeurent insuffisantes, ont été faites et notamment une proposition de loi d'un député vert en 2001 visant à interdire initialement les vols de nuit sur l'ensemble du territoire national. Elle a naturellement provoqué de vives réactions de la part des secteurs économiques concernés. Ce texte n'a débouché sur aucune disposition concrète. C'est un projet mort-né.

Autre avancée, la création de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA) en 1999. C'est une autorité indépendante qui rend ses recommandations chaque année au gouvernement. Elle s'est notamment positionnée contre l'interdiction des vols de nuit à court terme et pour une limitation avec un indice événementiel du bruit des avions fixé à 85 dB(A). Ces propositions ne devraient constituer qu'un point de départ permettant d'ouvrir un débat sérieux sur ces problèmes. Ce seuil de bruit ne permet pas véritablement de réduire le nombre de mouvements la nuit. L'association « Ville et Aéroport » considère qu'il n'est pas assez dissuasif et devrait être ramené à 80 dB(A) pour s'appliquer à un plus grand pourcentage d'avions générant une pollution sonore qui doit être sanctionnée.

Nous considérons 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 l'Aéropostale (La Poste) et de FedEx (courrier 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.

Nous sommes 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 proportionnellement doublé par rapport au trafic de jour depuis 1997 (hub de FedEx). Il en est de même dans certains aéroports de province.

Le 26 janvier 2004, un projet de résolution a été déposé au Parlement européen, demandant à la Commission de présenter des propositions visant à interdire les vols de nuit entre 23 heures et 7 heures dans tous les aéroports de l'Union Européenne.

61 eurodéputés, soit 10% du parlement, ont signé la déclaration écrite sur l'interdiction des vols de nuit. Ce n'est pas suffisant pour devenir une requête officielle du Parlement.

Nous ne sommes qu'au début de cet enjeu majeur et le chemin vers l'interdiction à l'échelle européenne des vols de nuit (avec quelques exceptions, par exemple pour des vols intercontinentaux ou des transports d'organes) sera sans doute longue.

La prochaine démarche sera de la soumettre au Parlement réélu le 13 juin. Ce sera possible dès le 19 juillet 2004. Sur Internet, quelque 6000 personnes de toute l'Europe ont signé la pétition. L'objectif est d'atteindre les 10 000 signatures, ce qui voudrait dire que chacune de ces 10 000 personnes devrait trouver cent autres signataires afin d'atteindre le million de signatures nécessaires, selon le projet de constitution, pour obliger la Commission à proposer un projet de loi.

Cette initiative peut apparaître drastique et peu crédible, mais elle permet d'ouvrir le débat au bon niveau. Certes, chaque Etat membre peut faire jouer le principe de subsidiarité mais la solution doit être trouvée à l'échelle européenne. Cette initiative de certains parlementaires européens constitue une chance à saisir pour avancer vers notre objectif : la réconciliation de l'économie du transport aérien avec l'exigence environnementale.

La problématique des nuisances aériennes doit s'affranchir du manichéisme dans lequel on l'enferme trop souvent. L'association « Ville et Aéroport » ne combat pas le transport aérien en tant que tel, qui est un secteur vital de notre économie. C'est pourquoi elle s'est prononcée pour un couvre-feu plus réaliste : 0h-6h, attendu que la moitié des mouvements nocturnes ont lieu entre 23h et minuit le soir, et entre 5h et 6h le matin.

Cette question a été soulevée dans la plupart des pays européens, sans avoir pu véritablement être résolue nulle part. En l'absence de réglementation commune, force est de reconnaître que les différentes initiatives prises ci et là sur cette question sont loin d'être homogènes et cohérentes.

VOLS DE NUIT EN EUROPE : ETAT DES LIEUX

A) La situation en Europe

A ce jour, la situation européenne reste très diversifiée, même si des tendances se dégagent. Les pays traditionnellement sensibles aux questions environnementales, tels l'Allemagne, la Suisse ou les pays nordiques, appliquent depuis assez longtemps des mesures de protection contre les nuisances. Les pays du Sud, tels l'Espagne ou l'Italie, ont renforcé en quelques années leurs réflexions dans ce domaine.

D'une manière générale, la réduction du bruit la nuit constitue une préoccupation majeure pour les grands aéroports européens. A cet effet, les restrictions nocturnes peuvent porter notamment sur :

- Un couvre-feu total : le couvre-feu d'Orly, instauré dès 1968 de 23h30 à 6h00, 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, un couvre-feu concernant les avions les plus bruyants : depuis le 1er avril 2002, date du retrait d'exploitation des avions « chapitre II » sur les aéroports européens, il s'agit le plus souvent d'une interdiction d'avions dépassant un seuil limite de bruit certifié, ce seuil pouvant varier d'un aéroport à l'autre.

Etat des lieux vols de nuit sur les principaux aéroports européens :

Aéroport	Période d'application	Critère retenu
Amsterdam-Schipol	23h00 - 6h00 décollages uniquement 18h00 - 8h10	· Interdiction des avions du « chapitre 3 » dont la marge cumulée des niveaux de bruit certifiés est inférieure à 5EPNdB par rapport aux seuils limites chapitre 3. · « Chapitres 2 » interdits (si taux dilution inférieur à 2 : les plus bruyants de ce chapitre).
Francfort	0h00 - 5h00 cas général et atterrissages uniquement 1h00 - 4h00 appareils basés ou maintenance	· Cependant, le trafic de nuit demeure assez important (en 1998, on recensait en moyenne 106 mouvements par nuit entre 22h et 6h) · dans le cadre des débats menés autour du projet d'extension de l'aéroport, le Parlement de Hesse s'est déclaré favorable en 2001 à l'ouverture d'une quatrième piste en 2006 sous réserve qu'à cette échéance un couvre-feu total ait été mis en place entre 23h et 5h
Munich	0h00 - 5h00	· Plage de silence, sauf vols postaux. · Mouvements de nuit contingentés : 38 mouvements autorisés entre 22h et 6h, dont 28 vols obligatoirement programmés de 22h à 0h et de 5h à 6h.

Madrid	0h00 - 6h00	<ul style="list-style-type: none"> · Interdiction des avions dont la moyenne des niveaux de bruit certifiés au survol et en latéral dépasse 99 EPNdB.
Londres-Heatrow	23h00 - 7h00	<ul style="list-style-type: none"> · Interdiction des avions dont la moyenne des niveaux de bruit certifiés au survol et en latéral dépasse 99 EPNdB. · Limitation saisonnière, par compagnie, du nombre de mouvements nocturnes et du « quota de bruit » autorisé (chaque mouvement est pondéré d'un facteur proportionnel au bruit de l'avion) ; ainsi par exemple : <ul style="list-style-type: none"> - Été 2000 : limite de 3 250 mouvements et quota de 5 610 maximum ; - Hiver 2000 : limite de 2 550 mouvements et quota de 4 140 maximum. <i>(chiffres inchangés jusqu'en 2004)</i> · Seuils de bruit instantané à ne pas dépasser au-dessus des zones survolées au décollage (limite de 97 dBA le jour, ramené à 89 dBA la nuit) ; environ 100 infractions nuit/an.
Oslo	23h00 - 5h00	<ul style="list-style-type: none"> · Interdiction des avions dont les niveaux de bruit certifiés au décollage dépassent 88 EPNdB.
Copenhague	23h00 - 6h00	<ul style="list-style-type: none"> · Seuils de bruit instantané à ne pas dépasser sur certaines stations de mesure de bruit situées latéralement par rapport à l'axe des pistes (85 dB(A)).
Genève et Zurich	22h00 - 0h00 00h00 - 6h00 00h00 - 5h00	<ul style="list-style-type: none"> · Interdiction des décollages dont la moyenne des niveaux de bruit dépassent 98 EPNdB (vols > 5000 km) ou 96 EPNdB (vols < 5000 km). · Interdiction de tous les décollages. · Interdiction de tous les atterrissages

(Source : DGAC)

B) La situation en France

- Les restrictions d'exploitation existantes

Des dispositions de nature réglementaire s'appliquent à certains aéroports français, établies par arrêté ministériel.

Ainsi, les aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly, Toulouse-Blagnac, Lyon-Saint Exupéry, Nice-Côte d'Azur et Beauvais-Tillé font aujourd'hui l'objet de restrictions d'usage, pouvant porter sur :

- le trafic nocturne avec un couvre-feu général à Orly et un couvre-feu pour les avions bruyants à Roissy Charles-de-Gaulle, Toulouse, Lyon et Nice ;
- le nombre annuel de mouvements qui est limité à Orly ;
- les essais moteurs interdits la nuit à Roissy Charles-de-Gaulle, Toulouse, Lyon et Nice ;
- les inverseurs de poussée dont l'utilisation est par exemple restreinte à Nice ;
- le respect des quotas de bruit comme ceux imposés à Roissy Charles-de-Gaulle pour les avions les plus bruyants du chapitre 3 ;
- l'obligation de suivre des procédures départ à moindre bruit à Roissy Charles-de-Gaulle, Orly et Nice ;
- l'obligation, pour les compagnies, de publier dans leurs manuels d'exploitation, des consignes de conduite machine visant à limiter les nuisances sonores des atterrissages et des décollages. Une telle disposition est prévue pour Roissy Charles-de-Gaulle, Lyon, Toulouse et Nice.

Dans le détail, les différentes restrictions d'usage actuellement en vigueur sont récapitulées ci-après :

Orly	Décision du 4 août 1968	Couvre-feu total entre 23h30 et 6 heures
	Arrêté du 6 octobre 1994	Limite à 250 000 le nombre de créneaux horaires attribuables annuellement tout en confirmant le maintien d'un couvre-feu total de 23h30 à 6h00
	Arrêté du 29 septembre 1999	Plafonne, pour chacun des transporteurs aériens fréquentant la plate-forme, le nombre annuel de mouvements d'avions chapitre 2 ⁽³³⁾ Impose aux équipages le respect des procédures de départ initial en vue de limiter les nuisances sonores.
	Arrêté du 18 février 2003 (Voir ci-dessous)	Instaure des volumes de protection environnemental à respecter au départ et à l'arrivée de l'aéroport.
Paris-Roissy Charles-de-Gaulle	Arrêté du 17 décembre 1997 modifié le 31 août 1999	Interdit la nuit, de 23h30 à 6h00, tout mouvement d'avions chapitre 2 ⁽³⁴⁾ ainsi que les essais moteurs. Impose des procédures particulières de décollage aux avions munis d'atténuateurs de bruit. Procédures généralisées à tous les avions en 1999.

	Arrêté du 18 juin 1998	<p>Impose à chacune des compagnies aériennes fréquentant la plate-forme une réduction des émissions sonores des avions relevant du chapitre 2.</p> <p>Cette mesure, unique en Europe, a fixé une diminution de 15 % en 1998, majorée de 20 % pour chacune des années suivantes jusqu'en 2002, dans le but de ne pas dépasser le niveau global de bruit émis au cours de l'année 1997.</p>
	Arrêté du 2 août 2001	<p>Les appareils certifiés « chapitre 3 » les plus bruyants (qui ne respectent que pour quelques décibels la norme) ne peuvent plus atterrir entre 23h30 et 6h15 et décoller entre 23h15 et 6h00. Des dispositions transitoires permettent de mettre progressivement en place l'arrêté, pour arriver à une interdiction totale à l'horizon 2004 en période nocturne.</p>
	<p>Arrêté du 17 octobre 2002</p> <p>Reconduit le 16 mai 2003</p> <p><i>(Voir ci-dessous)</i></p>	<p>Interdit tout nouveau vol entre 0h00 et 5h00 pour les saisons aéronautiques de l'hiver 2002-2003 et de l'été 2003</p> <p>Pour la saison aéronautique de l'hiver 2003-2004</p>
	<p>Arrêté du 28 janvier 2003</p> <p><i>(Voir ci-dessous)</i></p>	<p>Institue un indicateur représentatif de l'énergie sonore engendrée par l'activité aérienne, basé sur des mesures au sol (Laeq).</p> <p>Fixant un plafond de bruit à ne pas dépasser, basé sur les niveau moyen constaté au cours des années 1999, 2000 et 2001.</p>
	<p>Arrêté du 18 février 2003</p> <p>(<i>Voir ci-dessous)</i></p>	<p>Instaure des volumes de protection environnemental à respecter au départ et à l'arrivée de l'aéroport.</p> <p>160 mouvements en moyenne à Roissy CDG entre 22h et 6h. Le plafond des mouvements nocturnes annuels entre 0h et 5h était de 26 000. Il a été fixé à 22 500 pour l'année 2004 (restriction d'exploitation pour compagnies Air France et La Poste.</p> <p>Mais FedEx, principal utilisateur et qui a installé son « hub » européen à Roissy CDG, n'est pas touché par ces mesures.</p> <p>Inquiétude avec l'arrivée à partir de 2006 de l'A 380 (bruit aérodynamique)</p>
Le Bourget	<p>Arrêté du 17 décembre 1997, modifié le 31 août 1999</p>	<p>Interdit aux avions à hélices d'un poids supérieur à 9 tonnes et non classés « chapitre 3 » de décoller ou d'atterrir entre 23h00 et 6h15. Les avions à réaction ne peuvent en aucun cas décoller à l'intérieur de ce créneau horaire.</p>
Toulouse – Blagnac	<p>Arrêté du 9 septembre 1998</p>	<p>Interdit la nuit, de 23h30 à 6h00, les avions « chapitre 2 », ainsi que les essais moteurs</p>

Blagnac		entre 22h00 et 6h00.
Nice - Côte d'Azur	Arrêté du 8 mars 1999 modifié le 31 août 1999	Interdit la nuit, de 23h30 à 6h00, les avions « chapitre 2 », ainsi que les essais moteurs entre 22h00 et 6h00. Cet arrêté limite par ailleurs l'utilisation des inverseurs de poussée ou des inverseurs de pas des hélices à l'atterrissage aux seuls cas où des raisons opérationnelles et de sécurité l'exigent
Lyon - St Exupéry	Arrêté du 30 juin 1999	Interdit la nuit, de 23h30 à 6h00, les avions « chapitre 2 », ainsi que les essais moteurs entre 22h00 et 6h00.
Bâle - Mulhouse	Arrêté en cours de promulgation (entrée en vigueur prévue au 30 juin 2003)	Présenté à l'ACNUSA pour avis le 28 mai 2003, puis transmis au ministre pour signature. Devrait : Interdire totalement les aéronefs « chapitre 2 ». Instaurer un couvre-feu de 0h00 à 5h00 pour les atterrissages) et 6h00 (pour les décollages) pour tous les avions. Elargir cette interdiction aux périodes comprises entre 22h00 et 0h00 d'une part, et 5h00 et 6h00 d'autre part, pour les avions les plus bruyants du chapitre 3. Interdire les vols d'entraînement les jours fériés français et suisses et en dehors de certaines périodes. Introduire d'autres limitations opérationnelles (essais moteurs notamment) Imposer des procédures particulières de décollage et de montée initiale.
Beauvais - Tillé	Arrêté du 25 avril 2002	Instaure un couvre-feu de 0h00 à 5h00, à compter du 1 ^{er} juillet 2002. Elargit cette interdiction à compter du 1 ^{er} avril 2003 aux périodes comprises entre 22h00 et 0h00 d'une part, et 5h00 et 7h00 d'autre part, pour les avions les plus bruyants du chapitre 3.

Source : Direction générale de l'aviation civile

Actuellement, l'objectif est d'élaborer, pour chacune des principales plates-formes françaises, des arrêtés de restriction d'usage interdisant le décollage ou l'atterrissage nocturnes des avions les plus bruyants du chapitre 3, c'est-à-dire ceux qui présentent une marge de conformité inférieure à 5 dB(A) par rapport aux valeurs limites de ce chapitre (Cf. arrêté de Beauvais ou celui en préparation pour Bâle-Mulhouse, par exemple).

Un nouveau « chapitre 4 » a été créé en 2001 pour mieux tenir compte des progrès accomplis depuis la fin des années 70 : il concernera tous les nouveaux types d'avions produits à partir de 2006, et dont la marge dépasse 10 EPNdB par rapport aux actuelles limites du chapitre 3. Une majorité des avions les plus récents respectent d'ores et déjà cette norme.

En France, tout créneau abandonné ou inutilisé sur cette période de la nuit n'est plus attribuable. Cet arrêté a été reconduit le 16 mai 2003 pour la saison aéronautique de l'hiver 2003-2004.

C) L'exemple de Francfort

L'aéroport de Francfort fonctionne aujourd'hui avec deux pistes parallèles et une piste sécante, utilisée uniquement pour les décollages vers le sud. En octobre 2001, des améliorations sur les procédures d'approche ont permis d'augmenter la capacité en mouvements de l'aéroport de 5%, la portant à près de 490000 mouvements annuels.

Avec un traitement réel par les contrôleurs de 95 vols par heure par beau temps, alors que la capacité déclarée de l'aéroport est de 84 mouvements par heure, l'aéroport de Francfort arrive à saturation depuis déjà plusieurs années.

Face à cette saturation, Lufthansa soutient la construction d'une piste supplémentaire d'ici à 2007/08. Au terme de deux années de « médiation », le 21 juin 2001, le parlement du land de Hesse a approuvé le projet d'une 4^e piste de 2800m, dédiée aux atterrissages. Elle serait située au nord-ouest de la plate-forme et permettrait de porter la capacité à 660000 mouvements et jusqu'à 80 millions de passagers annuels (avec l'hypothèse d'un emport moyen passant de 107 à 115 passagers par avion et la construction d'un 3^e terminal).

Lufthansa et l'aéroport de Francfort (géré par la société Fraport) fondent également leur développement sur les possibilités d'intermodalité avec l'ICE (train à grande vitesse) pour les trafics de rabattement et pour substituer une partie du trafic court-courrier, comme indiqué précédemment (38). La DGAB prévoit le transit de 9 à 10 millions de passagers par an.

ESTIMATION DES CAPACITÉS DES PRINCIPAUX AÉROPORTS EUROPÉENS (1999)

Aéroports	trafic 1999 (en millions de passagers)	capacité potentielle à terme (millions de passagers)	Mouvements 1999 en milliers	capacité potentielle en mouvements à terme	saturation piste en 1999
Londres	107	145	910	1065	
Heathrow	62	80	449	450	100 %
Gatwick	31	40	246	250	98 %
Stansted	9	15	136	155	88 %
Luton	5	10	79	210	38 %
Francfort	46	60	440	600	73 %
Amsterdam	37	70	410	600	68 %
Paris	69		708	910-1000	
Roissy Charles-de-Gaulle	43,5	90 (1)	467	660-750	Entre 71 % et 62 %
Orly	25,5		241	250	96,4 %

Source : Direction générale de l'aviation civile-BIPE

En millions de passagers	Trafic 2003	Perspectives - capacités offertes par les infrastructures			Prévisions de demande passagers « non contrainte » (Les TCAM ⁽⁴¹⁾ sont en base 2001)		
		2015	2020	2030	2015	2020	2030
Londres (Sud-Est du Royaume-Uni, 5 aéroports)	113.6	154 à 200 selon options	154 à 250 selon options	154 à 312 selon options	205 tcam 4,2 %	246 tcam 4,1 %	306 tcam 3,5 %
Francfort-am-Main	48.3	2005 : 55 2010 : 70 2015 : 80	n.c.	n.c.	75 tcam 3,4 %	85 tcam 3,2 %	103 tcam 2,8 %
Amsterdam-Schiphol	39.9	60 à 80	n.c.	n.c.	68 tcam 4,0 %	80 tcam 3,8 %	100 tcam 3,3 %

Source : Aéroport Magazine, Trafic mondial 2003

On assiste un peu partout en Europe à la création de plates-formes dites « intermodales », spécialisées dans le traitement du fret, comme celle de Liège en Belgique, celle de Cologne en Allemagne. De même, Fraport, organisme gestionnaire de la plate-forme de Francfort, songe à délocaliser le fret et le trafic charter sur la plate-forme de Hahn, à 120 km de Francfort. Au Royaume-Uni, dans le cadre de la consultation sur l'avenir du transport aérien, l'IATA estime que l'aéroport d'East Midlands devrait être spécialisé pour ce type de trafic, afin de desserrer la contrainte sur les aéroports londoniens.

En France, l'aéroport de Vatry (Marne) serait une solution immédiatement opérationnelle pour accueillir le trafic fret de Roissy CDG.

L'évolution des capacités aéroportuaires françaises, et plus largement européennes, dépendra d'une évaluation fine et juste de ces conséquences environnementales, et de leur coût, et donc d'une meilleure prise en compte des demandes des riverains. Comme nous l'avons souligné, les réflexions avancent sur ce sujet et le débat devient communautaire, comme le prouve la multiplication de règlements et directives imposant aux Etats un cadre commun d'action.

Dans un contexte de libéralisation du transport aérien au niveau communautaire, les transporteurs sont aujourd'hui totalement libres de déterminer les liaisons qu'ils veulent offrir, la fréquence de leurs vols, le type d'avions qu'ils utilisent, mais surtout la plate-forme sur laquelle ils veulent se développer, en fonction de leur appréhension de la demande, de l'état du marché sur lequel ils se trouvent et des contraintes nationales imposées à leur développement, ainsi que de la position qu'ils souhaitent occuper parmi leurs concurrents.

Dans ce cadre, la mise en place de restrictions d'exploitation de plus en plus nombreuses et de plus en plus complexes et/ou **de couvre-feux nationaux et unilatéraux peut être gravement dommageable à la plate-forme concernée, puisque ces plates-formes sont aujourd'hui mises en concurrence non pas uniquement au niveau français, mais**

également au niveau européen. Les entreprises réalisent un « benchmarking » et font leur choix en conséquence. **On se souvient ainsi de l'exemple de DHL à Strasbourg, ou du choix de Fedex pour Roissy Charles-de-Gaulle, les autorités de la plate-forme d'Amsterdam, avec laquelle Roissy Charles-de-Gaulle était en concurrence, lui imposant un trop grand nombre de contraintes.**

D) Francfort ou le fonctionnement d'un « hub » en bipôle

<p>La principale compagnie aérienne allemande, Lufthansa, qui gérait à l'origine son trafic depuis la plate-forme de Francfort, a été amenée à en reporter une partie sur la plate-forme de Munich, distante de près de 300 kilomètres, en créant entre les deux aéroports un hub fonctionnant en bipôle.</p>

S'agissant des aéroports de Francfort et de Munich, la spécificité tient à l'existence de deux villes importantes desservies par les deux aéroports et non d'une seule mégalopole comme dans le schéma établi dans le cadre du débat DUCSAI. La Lufthansa, dont la mission a rencontré des représentants lors de son déplacement à Francfort, gère son hub à partir des deux plates-formes, avec une spécialisation de l'aéroport de Munich pour les liaisons avec le sud de l'Europe.

Sans reprendre la présentation des infrastructures de la plate-forme de Francfort, ce tableau permet de comparer la taille et l'activité des deux aéroports :

COMPARAISON DES AÉROPORTS DE FRANCFORT ET DE MUNICH

	Aéroport de Francfort	Aéroport de Munich
Nombre de passagers annuels en 2002 (en millions)	48,5	23,16
Taux du trafic de correspondance (en %)	49	34,3
Nombre de pistes	3 pistes parallèles de 4 km chacune	2 pistes parallèles de 4 km chacune
Composition du capital	État (18,4 %), Ville de Francfort (20,5 %), privé (29 %)	État fédéral (26 %), État de Bavière (51 %), Ville de Munich (23 %)
Nombre de mouvements annuels	456 000	344 000
Surface occupée (en km ²)	19	15
Nombre de destinations	Environ 300	226

Les représentants de la compagnie Lufthansa ont souligné le fait que la gestion de la compagnie sur un hub en bipôle était une contrainte imposée à l'entreprise par la saturation des capacités à Francfort. Ils ont surtout insisté sur le fait que ceci constituait une contrainte par rapport à la gestion du hub sur une plate-forme de taille suffisante, comme c'est actuellement le cas pour la compagnie Air France à l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle, et ce, d'autant plus que les deux aéroports sont éloignés et que, selon les informations recueillies par la mission d'information, les voyages en train à grande vitesse (ICE) entre Francfort et Munich mettent environ 3h35 en raison des nombreux arrêts (4 entre les deux villes, et un arrêt supplémentaire à Munich avant d'arriver à la gare centrale) et du passage par Stuttgart qui est une gare en impasse. Seul l'ICE Sprinter permet aux hommes d'affaires d'effectuer le trajet en moins de 3h30 le matin, avec un arrêt à Mannheim.

C'est pourquoi la compagnie est très favorable à la construction de la quatrième piste à Francfort, envisagée pour 2007 ou 2008.

Cet exemple est très riche d'enseignements pour le débat qui a lieu en France. On constate en effet que la plate-forme de Francfort gère un trafic comparable à celui de l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle.

COMPARAISON DU TRAFIC DES AÉROPORTS DE FRANCFORT
ET DE ROISSY-CHARLES-DE-GAULLE EN 2003

	Aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle	Aéroport de Francfort
Trafic de passagers (en millions)	48,2	48,3
Position dans le classement des aéroports européens en nombre de passagers transportés	3 ^{ème} position	2 ^{ème} position
Trafic de fret (en millions de tonnes)	1,72	1,65
Position dans le classement des aéroports européens en trafic de fret traité	1 ^{ère} position	2 ^{ème} position

Source : Fraport AG, 2003

Les dirigeants de l'entreprise Fraport leur ont en effet annoncé que les autorités nationales avaient enregistré près de 1 million de plaintes en 2002, et que le chiffre de 900 000 avait déjà été atteint en mai 2003. Ce chiffre extrêmement important peut certes être lié pour partie à la perspective de la construction d'une nouvelle piste à Francfort. Les dirigeants de l'aéroport ont cependant avancé l'idée que le seuil de tolérance des riverains semblait avoir été atteint, sans que la gestion des vols à partir de deux aéroports en bipôle ait permis d'arranger la situation.

L'avis du Bündnis der Bürgerinitiativen (la fédération des associations pour les initiatives citoyennes, équivalent des associations de riverains en France) en la personne de Wolfgang Ehle, son représentant, dénonce, comme en France, la fréquence des mouvements au dessus des zones riveraines de l'aéroport.

L'existence d'un hub en bipôle ne permet donc pas de réduire les nuisances et le mécontentement des riverains. Ce type de gestion peut même générer des mouvements d'avions évitables, dans la mesure où des liaisons fréquentes entre les deux aéroports doivent être mises en place d'autant plus que les plates-formes sont éloignées, ce qui n'est pas le cas à partir d'une seule plate-forme. Ainsi le nombre de liaisons quotidiennes directes - dans un sens et dans l'autre - entre Francfort et Munich réalisées par Lufthansa s'élève à 28, contre 22 réalisées par Air France entre Paris et Lyon, même si la liaison entre

les deux villes françaises en moins de deux heures par TGV contribue pour partie à expliquer cette différence.

E) La spécialisation de certaines plates-formes proches de Francfort

L'aéroport de Hahn, situé à 120 kilomètres de Francfort, est considéré comme une possibilité intéressante de décharger l'aéroport principal des compagnies à bas coûts, du trafic cargo et du trafic charter. L'entreprise Fraport détient en effet 73 % du capital de l'aéroport de Hahn, qui est le centre d'exploitation de la compagnie Ryanair en Allemagne, et la plaque tournante d'Air France cargo pour l'Allemagne. De fait, l'aéroport a connu une croissance continue ces dernières années, de l'ordre de 226 % entre 2001 et 2002. Le transfert d'une partie des activités de l'aéroport de Francfort vers celui de Hahn, décidé par Fraport durant l'été 2002, implique néanmoins des investissements importants, dans la mesure où la plate-forme n'est actuellement desservie que par une route nationale.

En outre, à l'horizon de 2015 ou de 2020, la reconversion de l'ancienne base américaine de Wiesbaden en plate-forme civile, située seulement à 20 kilomètres au nord-ouest de la ville, pourrait être réalisée pour fournir des capacités supplémentaires à l'aéroport principal.

F) Un colloque européen sur les vols de nuit en 2005

L'association nationale d'élus « Ville et Aéroport » propose à l'ARC la tenue d'un colloque sur cette question des vols de nuit en Europe : comment limiter ou interdire ? en 2005 à Bruxelles. Elle souhaite associer dans le cadre de ce projet de colloque l'ARC, la région de Bruxelles et la région Wallonne.

« Ville et Aéroport », à l'occasion d'un déplacement à Strasbourg en novembre prochain, rencontrera certains parlementaires européens au Parlement concernés par cette question. Elle entend poursuivre, en concertation avec ses interlocuteurs européens, un travail de réflexion sur ce point majeur.