

Éditorial

Ville et Aéroport constate aujourd'hui que si le principe de subsidiarité prévaut, il existe des disparités entre les États membres et une réglementation insuffisante pour certains grands aéroports européens.

Peut-on aller plus loin au niveau Européen ? Une future réglementation des vols de nuit pourra-t-elle voir le jour sans remettre en question le principe de subsidiarité ? Quelles peuvent être les avancées nouvelles à attendre des institutions européennes ? En dehors de celle-ci comment définir des réglementations au cas par cas, négociées entre les différents acteurs à l'échelle locale ?

Le sommeil de plus de 10 millions de riverains européens est troublé par les vols de nuit (550 000 mouvements par an). C'est la nuisance la plus mal ressentie par les populations riveraines. Seul l'encadrement et l'atténuation des nuisances liées aux mouvements d'avions la nuit permettra aux populations riveraines d'aéroport de mieux accepter le développement du transport aérien. Celui-ci, pour qu'il soit durable, doit nécessairement concilier l'exigence économique, les contraintes environnementales et l'impératif de sécurité. Le niveau de bruit la nuit suscite chez les élus et les riverains une légitime appréhension.

Ville et Aéroport propose des solutions alternatives pour les vols de nuit. Des plates-formes pourront être dédiées dans des zones faiblement peuplées et une nouvelle réglementation allant de restrictions d'exploitation (plage de silence la nuit) à un couvre-feu total entre 23 heures et 6 heures serait à envisager.

Une des priorités principales de l'ARC (Airport Regions Conference) est de trouver une manière de se développer et de développer l'économie du transport aérien au bénéfice de tous. Le principal souci est de trouver l'équilibre entre les avantages économiques et les impacts sur l'environnement. Pour les vols de nuit cela signifie qu'il faut à la fois prendre en compte les retombées économiques ainsi que la gêne occasionnée. Les nuisances sonores dues aux vols de nuit sont un problème local. En outre, l'aviation est une industrie globale qui ne peut pas fonctionner sans vols de nuit. Ceux-ci représentent un problème complexe qui doit être pris sous différents angles. L'analyse coûts-bénéfices, les améliorations techniques de l'aviation, la sécurité, la santé et l'environnement sont des éléments qui devraient être pris en compte dans le processus de décision.

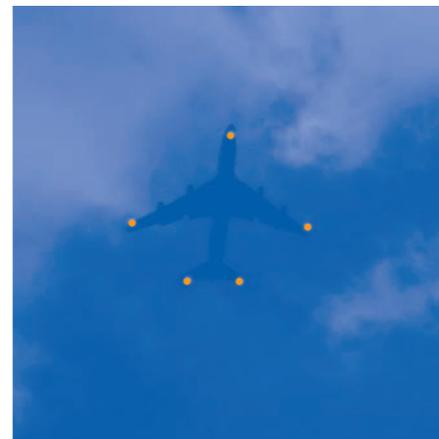
L'ARC pense que les régions aéroportuaires sont essentielles pour réaliser les objectifs de la stratégie de Lisbonne et de la politique de cohésion. En conséquence, les vols de nuit sont parfois inévitables. Les autorités régionales et locales doivent faire du mieux qu'elles peuvent pour favoriser la concertation avec les populations riveraines. Des arrêtés appropriés devraient être également appliqués. L'ARC est la seule organisation qui échange des pratiques de différentes autorités locales. L'ARC pense que la balance entre l'impact économique et environnemental doit être traitée au niveau régional car les régions sont responsables du bien-être de leurs résidents. Par conséquent, cela doit être pris en compte dans la future législation européenne.

Jean-Pierre BLAZY, Président de l'association « Ville et Aéroport »
Anne DEVITT, Présidente de l'Airport Regions Conference (ARC)

Les vols de nuit en Europe : vers une réglementation ?

COLLOQUE EUROPÉEN

BRUXELLES COLLOQUE EUROPÉEN



Les vols de nuit en Europe : vers une réglementation ?

État des lieux et propositions

Colloque présidé par

Jean-Pierre BLAZY

Président de l'Association « Ville et Aéroport »

Anne DEVITT

Présidente de l'Airport Regions Conference



Anne DEVITT

Présidente, Airport Regions
Conference (ARC)
Conseil du Comté de Fingal
(aéroport de Dublin)



Jean-Pierre BLAZY

Président de l'association
« Ville et Aéroport »
Député-Maire de Gonesse
(aéroport de Roissy-Charles-
de-Gaulle)



Association « Ville et Aéroport »
66 rue de Paris 95500 GONESSE
Tel/Fax/Rep : 01 39 85 95 96
E-Mail : contact@villaeroport.org



AIRPORT REGIONS CONFERENCE

West Sweden House,
rue du Luxembourg, 3
B-1000 BRUXELLES
Tel : 00 32 (0) 2 501 0835
Email : s.de.groot@westsweden.se

COLLOQUE EUROPÉEN

**VOLS DE NUIT EN EUROPE :
VERS UNE RÉGLEMENTATION ?**

ÉTAT DES LIEUX ET PROPOSITIONS

ACTES DU COLLOQUE

(2 juin 2005)

Colloque présidé par

Anne DEVITT

Présidente de l'Airport Regions Conference (ARC)
Conseillère – Fingal County Council (Irlande)

Jean-Pierre BLAZY

Président de l'association Ville et Aéroport
Député-Maire de Gonesse (France)

avec le soutien du Comité des Régions
COMITE DES REGIONS - BRUXELLES

Remerciements

Anne DEVITT et Jean-Pierre BLAZY remercient vivement le Comité des Régions d'avoir bien voulu accueillir ce colloque européen et contribuer à son organisation.

Ils saluent également le travail de M. Julien DELANNAY, M^{me} Fanny BELGUISE (Association Ville et Aéroport), M^{me} Sietske De GROOT (ARC) qui ont organisé ce colloque, ainsi qu'à M^{me} Audrey BELGUISE qui a participé à la transcription des actes.

Enfin, ils remercient l'ensemble des orateurs dont les interventions ont contribué à la qualité et à la réussite de cette journée.

Sommaire

p. 9 **Ouverture du colloque**

Anne DEVITT

Présidente de l'Airport Regions Conference (ARC)
Conseillère – Fingal County council
(Aéroport de Dublin)

Jean-Pierre BLAZY

Président de l'association Ville et Aéroport
Député-Maire de Gonesse
(Aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle)

p. 25 **Discours d'introduction**

Lucio GUSSETTI

Directeur des travaux consultatifs
Comité des Régions (Bruxelles)

p. 29 **Table ronde n° 1**

Vols de nuit en Europe : État des lieux

Président: Louis CERCLERON

Maire de Notre-Dame-des-Landes,
Administrateur de l'association Ville et Aéroport

Daniel CALLEJA

Directeur « Transport aérien » DG Transports/Energie
(TREN), Commission européenne

Martin KESSEL

Président de l'Union Européenne
Contre les Nuisances Aériennes (UECNA)

Michaël DOOMS

Master en management – Université de Bruxelles

p. 53 **DÉBAT**

- p. 59 **Table ronde n° 2**
Étude de cas :
Roissy CDG, Francfort/s/Main,
Londres/Heathrow et
Bruxelles-National

Président : Fons HERTOOG
Maire d'Haarlemmermeer (Amsterdam-Schiphol)
Membre de l'ARC, Membre du Comité des Régions

- p. 63 **ROISSY CHARLES-DE-GAULLE**

Michel-Claude LORRIAUX
Chef du département « Relations avec les riverains »
Aéroports de Paris

Charles de COURSON
Président du groupe d'études parlementaire
« Vols de nuit », Député de la Marne

Simone NEROME
Présidente de l'Association de Défense du Val d'Oise
Contre les Nuisances Aériennes (ADVOCNAR)
Présidente de l'Union Française Contre les Nuisances
Aériennes (UFCNA)

- p. 79 **DÉBAT**

p. 81 **DÉBAT : FRANCFORT/SUR/LE MAIN**

Thomas SCHAEFFER

Manager exécutif en aménagement du territoire –
Aéroport de Francfort (FRAPORT)

Régine BARTH

Coordinatrice droit environnemental
Institut d'Oko (Allemagne)

p. 93 **DÉBAT : LONDRES-HEATHROW**

Rob GIBSON

Chef de la stratégie environnementale
Conseil d'Hounslow

John STEWART

Président d'HACAN CLEARSKIES
(Aéroport de Londres-Heathrow)

p. 111 **DÉBAT : BRUXELLES-NATIONAL**

Sabine VAN DE POELE

DHL

Peggy CORTOIS

Union Belge Contre les Nuisances Aériennes
(UBCNA)

p. 117 **Table ronde n° 3**
Vols de nuit en Europe,
quelles propositions ?

Discours d'introduction

Roger LERON

Président de l'Autorité de Contrôle des Nuisances
Sonores Aéroportuaires (ACNUSA (France))

Bernard GARANDEAU

Secrétaire général de l'association « Ville et Aéroport »
1er Adjoint au Député-Maire de Mérignac (France)

Bengt CHRISTENSSON

Secrétaire général de l'Airport Regions Conference
(ARC)

p. 135 **Clôture du colloque**

Jean-Pierre BLAZY

Président de l'association « Ville et Aéroport »
Député-Maire de Gonesse

Sergi ALEGRE-CALERO

Maire adjoint d'El Prat de Llobregat (Espagne)
Membre de l'ARC

p. 143 **Exposé final**

Ales KUTAK

Conseiller Transport – Ministère de l'Environnement
(République Tchèque)



Anne DEVITT

*Présidente, Airport Regions Conference (ARC)
Conseil du Comté de Fingal (aéroport de Dublin)*

La Conseillère Anne DEVITT a été élue comme présidente de l'Airport Regions Conference (ARC) par l'Assemblée générale de l'ARC en juin 2003. Anne DEVITT est la représentante politique du Conseil du Comté de Fingal au sein de l'ARC depuis 2001.

Elle est membre actif dans le champ politique et travaille à la définition du programme de l'ARC au niveau du comité exécutif.

Elle était à la tête du développement du Conseil de Fingal de son commencement en 2000 jusqu'à juillet 2004.

Je me présente, Anne DEVITT, Présidente de l'A.R.C et très heureuse d'avoir été invitée ici par M. BLAZY pour débattre d'un sujet très important : les vols de nuit en Europe.

Origine de l'Airport Regions Conference

L'A.R.C. (Airport Regions Conference) est un petit groupe d'autorités locales situées à proximité de grands aéroports qui se sont associées il y a une dizaine d'années.

Nous avons des préoccupations communes. Nous savions que la fréquentation des aéroports augmentait et que le trafic aérien s'intensifiait à travers toute l'Europe. Les compagnies aériennes étaient représentées au sein de l'Union Européenne, auprès de la Commission ainsi que du Conseil. Les aéroports étaient également représentés. Par contre, les communautés existantes autour des aéroports ne l'étaient absolument pas alors qu'elles sont très affectées par l'activité générée par les plateformes.

Nous représentons ces communautés, celles qui subissent les nuisances aériennes ainsi que celles qui en tirent profit.

Nous nous sommes donc associés et notre objectif était d'étudier le meilleur compromis entre les activités des aéroports et celles des différentes régions aéroportuaires.

Il s'agissait pour nous d'inciter l'Union Européenne à opérer des changements législatifs afin que des normes soient établies en faveur de nos communautés.

Cette priorité est toujours au cœur du combat de l'A.R.C. mais nous sommes plus nombreux aujourd'hui. Certains de nos nouveaux partenaires européens nous ont rejoints et ont mis en relief les mêmes problèmes que ceux sur lesquels nous avons insisté. Cependant, certains d'entre eux n'ont pas toujours la même importance selon la région considérée.

Équilibre entre développement économique et contraintes environnementales

Il s'agit d'abord de trouver un équilibre entre le développement économique et les contraintes environnementales. Selon l'endroit où vous vous trouvez dans votre pays, votre niveau de développement économique, vous insisterez plus ou moins sur l'aspect économique ou sur l'aspect environnemental.

Par notre nombre, nous sommes tout à fait conscients qu'il s'agit d'un problème global. Nous représentons à la fois les intérêts des salariés du transport aérien et ceux qui habitent sous les couloirs aériens.

Nous sommes conscients que les décisions que nous prenons à l'échelle locale, qu'il s'agisse d'une décision prise à Heathrow ou à Dublin, ont un effet à plus grande échelle. L'impact de nos décisions s'évaluera à cette échelle.

Ceux d'entre nous qui représentent les communautés vivant autour d'un aéroport doivent garder à l'esprit que

cet aéroport a apporté des avantages économiques importants pour la région. L'élément principal qui bouleverse la vie des gens lorsqu'un aéroport se développe est celui des emplois qu'il génère. Ces emplois génèrent des richesses, qui elles-mêmes améliorent le niveau de vie de la population.

A.R.C. a donc concentré la majeure partie de ses études et de son travail à essayer de trouver un équilibre entre les attraits économiques et l'impact des aéroports sur l'environnement.

L'ARC en quelques chiffres

A.R.C. représente 29 régions qui comportent plus de 30 grands aéroports générant 420 millions de passagers par an. Nous représentons donc 100 millions de citoyens Européens et notre opinion compte.

Représentation de l'ARC à Bruxelles - Deux stratégies: Lisbonne et Gothenburg

Nous désirons participer aux prises de décisions en Europe ainsi qu'au niveau des Etats-membres.

En tant qu'Européens, nous prenons en considération deux stratégies:

- **La stratégie de Lisbonne** qui promeut la croissance économique de toutes nos régions. Dans cette perspective, on identifie deux marchés: le marché européen et le marché mondial. Pour accéder à ces marchés, il faut des aéroports. En conséquence, les régions qui ont besoin de se développer se rendent compte qu'elles doivent développer leurs aéroports mais qu'elles doivent également avoir accès aux grands aéroports déjà implantés en Europe. Ceci se répercute nécessairement sur l'industrie du transport aérien ainsi que sur les régions aéroportuaires.

- D'un autre côté, **la stratégie de Gothenburg** implique que tout développement, y compris le développement économique doit être réalisable. On ne peut pas porter atteinte à une certaine qualité de vie pour les seuls besoins du développement économique. Il faut donc trouver un équilibre entre la stratégie de Lisbonne et la stratégie de Gothenburg. Et je pense que c'est la raison pour laquelle nous sommes ici aujourd'hui.

L'exemple irlandais

Étant originaire d'Irlande, je connais très bien cette situation. Je rappelle les problèmes que nous avons connus il y a 10 ans lorsque le manque de développement économique a provoqué l'exode de très nombreux employés qui sont allés chercher du travail dans d'autres pays à des salaires très bas. Je sais que ce sujet a été au centre des débats en Hollande ou en France au cours de ces dernières semaines, à l'occasion du référendum sur le projet de constitution européenne. Mais aujourd'hui, en Irlande, grâce au développement économique, la population n'émigre plus. Au contraire, nous avons plutôt des migrations intérieures dues à la croissance.

En somme, si nous voulons étendre un développement économique à l'échelle européenne, nous devons permettre à ces régions, et en particulier aux nouveaux pays membres, de se développer économiquement. Et ceci implique que nous devons leur permettre de faire du commerce avec nous.

Légiférer sur les vols de nuit en Europe ?

La question au cœur de cette conférence est donc de savoir si l'Europe doit ou non légiférer sur les vols de nuit.

En premier lieu, je crois avoir dit que la question des vols de nuit représente un problème global puisqu'il

affecte les personnes vivant réellement sous les couloirs aériens. La décision à prendre concernant les vols de nuit doit donc dépendre du point de vue des habitants de ces régions. Ce sont eux qui sont réveillés la nuit et ceci est un problème local.

Cependant, la restriction des vols de nuit qui aura un effet à l'échelle régionale et nationale peut aussi avoir un effet à l'échelle européenne et à l'échelle globale. C'est pourquoi les décisions concernant les différents aspects de cette question peuvent dépendre de la manière dont les riverains perçoivent le problème.

Définition de la nuit

Quelle est votre définition de la nuit ? Si vous vous trouvez au nord de l'Europe, votre nuit peut durer plus longtemps. Si vous vous trouvez au Sud de l'Europe, elle peut être comprise entre minuit et 6 heures. Cela peut dépendre de la période de l'année : un vol de nuit ayant lieu à 8 heures un dimanche matin est bien pire qu'un vol ayant lieu à 6 heures un mercredi matin.

Cela dépend donc de la durée de votre nuit. La seconde question que l'on peut poser est la suivante : Qui est impliqué ? Lorsqu'il est 7 heures à Londres, il est 9 heures à Varsovie.

Si vous voulez être présent à une réunion qui a lieu à 9 heures à Londres, à quelle heure devez-vous quitter Varsovie ? À quelle heure devez-vous quitter Athènes ? Tout cela est à prendre en considération lorsqu'on essaie de définir précisément ce qu'est une nuit. Il faut donc se rendre compte que l'impact des vols de nuit à l'échelle locale doit être géré à cette échelle par les autorités régionales qui sont les premiers responsables dans ce cas. Les autorités régionales sont responsables de leurs citoyens.

Transport aérien : une industrie globale

Ensuite, comme je le disais, l'aviation est une industrie globale. Nous n'encourageons pas les vols moyen-courriers. Nous demandons aux personnes qui empruntent ces vols de préférer les trains à grande vitesse. Nous encourageons l'industrie de l'aviation à se consacrer exclusivement aux vols longs courrier. S'il s'agit de vols longs courrier, ils proviennent de zones en décalage horaire avec l'Europe.

Cette industrie globale a des répercussions sur le tourisme, sur le commerce, et certainement de manière plus importante sur les transports de fret. Nous nous sommes tous habitués à acheter des fruits et des légumes en provenance d'Afrique et du reste du monde. Je ne pense pas qu'il soit possible de faire en sorte que les Irlandais se réhabituent à manger des carottes, des petits pois et du chou uniquement en saison. Ils sont habitués à la diversité et ils tiennent à la conserver.

Je suppose que notre souci principal est de décider s'il est possible de mettre en place une législation européenne. Car il ne s'agit pas seulement de répondre par oui ou par non. Les intérêts économiques actuels des aéroports européens sont très diversifiés. Dans leur configuration également, certains aéroports sont accessibles directement de la mer, d'autres se situent sur des terrains totalement inhabités. Leur architecture est donc différente. Pouvons-nous donc prendre des décisions communes à tous les aéroports ? La structure sociale, la prise de décision, la compétitivité et la position de cet aéroport au sein de son pays et au sein de l'Europe, tous ces aspects doivent être pris en compte.

D'un côté, les vols de nuit sont tout à fait bienvenus dans certaines régions puisqu'elles recherchent une croissance économique. La Lombardie en est un bon exemple : il y existe une très bonne coordination entre les vols

de nuit et le secteur de l'emploi. Pour 20 vols de nuit quotidiens, on emploie 850 personnes sur la plate-forme. Si vous interdisez ces vols de nuits que direz-vous à ces 850 employés ?

Si l'on empêche l'extension des aéroports nous risquons de passer à côté des buts fixés par la stratégie de Lisbonne.

Mais d'un autre côté, les questions de santé publique et d'environnement restent posées. Notre représentant de Hounslow, qui est assis à côté du représentant d'Heathrow, peut vous parler des effets de l'aéroport sur les citoyens qui vivent autour d'Heathrow et si la présence de l'aéroport a des effets sur leur activité économique, s'il est possible de se lever le matin pour aller travailler lorsque l'on n'a pas fermé l'œil de la nuit. Une fois de plus, il y a ici un conflit d'intérêts.

Nous devons nous pencher sur les analyses comparatives des coûts et des bénéfices et nous demander quelles sont les améliorations techniques à apporter aujourd'hui dans le secteur aéronautique. Il faut poser par ailleurs la question de la gestion des arrivées et des départs dans les aéroports.

Quel seuil de tolérance du riverain la nuit ?

Quel serait le niveau sonore tolérable et quel type d'appareil pourrions-nous autoriser à voler à des heures qui, je pense, peuvent être considérées comme constituant une nuit complète, c'est-à-dire entre minuit et 5 heures du matin ? Je pense que tout le monde est d'accord. Le problème que nous devons résoudre est précisément la manière dont ces heures ne sont pas respectées.

D'après l'A.R.C., la position des communautés locales constitue le sujet principal à traiter. Et pour en avoir discuté avec certains électeurs de ma région, je peux vous

dire que ces personnes aimeraient que des normes européennes soient mises en place afin qu'ils puissent dire : « je ne devrais pas avoir à subir une pollution sonore supérieure à cela. Et c'est pourtant ce qui se passe ; je peux donc demander réparation aux autorités locales, nationales ou européennes. »

Pour en avoir parlé avec mes collègues, je pense que cette question représente le problème sur lequel les citoyens veulent être sûrs d'avoir une certaine protection. Ils veulent avoir une norme à laquelle se référer en cas de litige. Ils veulent pouvoir dire : « Rien de supérieur à cela. »



Jean-Pierre BLAZY

*Président de l'association « Ville et Aéroport »
Député-Maire de Gonesse*

Professeur agrégé d'histoire et géographie, Jean-Pierre BLAZY est maire de Gonesse (commune riveraine de l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle) depuis 1995 et député du Val d'Oise depuis 1997. Il a été président du Conseil national du bruit de 1998 à 2002. Il a été l'auteur du rapport parlementaire « Réconcilier développement aéroportuaire et qualité de l'environnement urbain » (1999) et rapporteur de la loi portant création de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA) en 1999.

Il est président de l'association nationale d'élus « Ville et Aéroport » depuis sa création en février 2000.

Mesdames, Messieurs,

Je voudrais tout d'abord remercier le Comité des Régions de nous accueillir à Bruxelles et de contribuer à l'organisation de cette journée ; merci à l'ensemble des intervenants et des participants d'être venus de toute l'Europe pour débattre d'une question majeure et d'actualité : les vols de nuit ; merci à la présidente de l'Airport Regions Conference (ARC), Mme Anne DEVITT, d'avoir accepté de co-produire avec l'association d'élus « Ville et Aéroport » ce colloque européen.

Cette manifestation constitue une étape importante de notre partenariat commencé en 2003. Elle doit permettre de faire l'état des lieux des vols de nuit en Europe au travers des différentes législations existantes au sein des Etats membres, des textes réglementaires de la Commission européenne. Elle doit également favoriser l'analyse de cette question à l'échelle locale en comparant trois cas : Roissy Charles-de-Gaulle, Francfort-sur/le Main et Bruxelles-National. Enfin et surtout elle doit aboutir à la formulation des propositions communes.

Construire le « compromis audacieux » sur les vols de nuit par voie réglementaire et/ou voie de la négociation. Analyse de la question à l'échelle internationale, européenne, nationale et locale

Pour répondre à la question posée « Les vols de nuit en Europe : vers une réglementation ? », il faut considérer différentes échelles (européenne, nationale, locale) et le mode de réponse : voie réglementaire et/ou voie de la négociation ?

En croisant toutes ces réponses, il y a la nécessité de réfléchir aux nouvelles avancées possibles, de construire le **compromis audacieux** au nom du principe de développement durable du transport aérien, c'est-à-dire la conciliation entre l'exigence économique, les contraintes environnementales et l'impératif de sécurité.

Aujourd'hui, face au développement aéroportuaire en Europe comme dans l'ensemble des pays développés, on observe une sensibilité plus grande des populations riveraines des aéroports aux questions environnementales. Dans ce cadre, depuis de nombreuses années, un certain nombre de mesures réglementaires, et de recommandations, ont été prises tant au niveau international (OACI) qu'au niveau national, la question du bruit étant, entre toutes, la plus sensible.

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

Je pense à 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 la DG Transports/Energie de la Commission européenne, les vols de nuit représentent 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 160 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 pri-

ses entre 0h et 5h leur impact réel est très insuffisant puisque seulement 2 à 3 vols par nuit sont 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. Ce classement n'est pas opérationnel d'un point de vue « sonore », puisque deux appareils « chapitre 3 », parce qu'ils n'ont pas le même poids ou parce que l'un est un appareil « chapitre 2 » Hushkitté, ne feront effectivement pas « le même bruit ».

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'augmen-

tation 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 ?

Tel est bien l'objet des réflexions que nous devons conduire ensemble au cours de ce colloque. Je souhaite des échanges fructueux qui puissent déboucher sur des propositions de travail pour la période à venir.

Je salue l'initiative des certains députés européens membres du groupe des Verts qui ont 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.

Il s'agira au cours de nos débats de construire ensemble ce que j'appelle le « compromis audacieux », « **compromis de progrès** » sans quoi le principe de développement durable ne pourra s'appliquer au transport aérien et restera au niveau du discours.

Pour une véritable politique d'internalisation des coûts environnementaux et sociaux du transport aérien

Enfin je rappelle que sur le sujet qui nous occupe nous devons avoir à l'esprit certaines critiques du Livre Blanc sur la politique européenne des transports. Il est indiqué notamment 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. Objectif : favoriser les modes de transport ayant le moindre impact environnemental.

C'est pourquoi le Livre Blanc recommande de constituer des fonds d'investissements pour financer les mesures d'atténuation ou de compensation des nuisances.

Sur les vols de nuit il faut voir l'intérêt d'une politique volontaire d'internalisation des coûts environnementaux. Il s'agira de confier à la taxation ce rôle important de régulation. L'externalité négative que représentent la pollution et les nuisances sonores du trafic aérien devrait être prise en compte dans le calcul de toutes les taxes, y compris et surtout celles qui s'appliquent aux compagnies aériennes C'est l'une des pistes de travail que je formule pour cette journée.



Lucio GUSSETTI

Directeur des travaux consultatifs au Comité des Régions

Lucio GUSSETTI est directeur des travaux consultatifs au Comité des Régions depuis novembre 2004. Il est notamment chargé d'organiser les travaux de différentes commissions spécialisées qui préparent les travaux de base dans le cadre de la consultation du Comité.

Auparavant, de septembre 2000 à octobre 2004, Lucio GUSSETTI était membre du Cabinet du Président de la Commission européenne, M. Romano Prodi. Il était chargé des relations avec le Parlement européen, avec le Conseil, avec le Médiateur; il était également chargé de l'énergie et des transports. Il a été membre du service juridique de la Commission de 1990 à septembre 2000. De formation juridique, M.GUSSETTI est avocat spécialisé dans le droit civil et administratif.

Le rôle du Comité des Régions

Bienvenue à tous au siège du Comité des Régions.

Actuellement, le Comité des Régions a essayé de mettre en place un forum où les villes et les régions européennes pourraient se rencontrer et discuter ensemble. S'il y a bien un sujet qui touche les villes et les citoyens européens, c'est celui des vols de nuit en Europe.

Nous étudions les relations entre les autorités nationales, régionales et locales. Nous débattons ici de la question et d'une gouvernance à plusieurs niveaux, de la manière dont nous pouvons résoudre les problèmes liés à ce genre de politique. L'industrie du transport aérien est une industrie globale. Et l'Europe doit résoudre ces problèmes. Il s'agit aussi d'un problème national. Et des questions économiques entrent en ligne de compte.

Il y a également des éléments locaux car les répercussions des décisions qui seront prises auront un impact à l'échelle locale. Les autorités locales jouent un rôle dans l'équilibre à tenir entre les différents problèmes soulevés ce matin.

Vols de nuit : l'Europe compétente pour réguler ?

Le cœur de la question que nous étudions aujourd'hui est de savoir s'il faut davantage de régulation à l'échelle européenne ? Je ne peux évidemment pas répondre à cette question. Mais je peux certainement développer quelques-unes des idées qui ont été avancées ici, au comité des régions.

Trois aspects à étudier : principe de proportionnalité et de subsidiarité, développement de pôles régionaux, déchets laissés dans l'environnement

Nous pensons qu'il faut s'attarder sur trois éléments. M. BLAZY en a parlé tout à l'heure :

- il y a d'abord le problème de proportionnalité et de subsidiarité. Nous devons trouver un équilibre entre la législation européenne et la législation nationale. Nous avons souvent pu constater les effets des intérêts nationaux à l'échelle européenne. Nous avons d'ailleurs assisté à cela à la suite du référendum français. Mais nous devons aussi nous assurer que les intérêts locaux sont préservés. Il ne s'agit pas de compétences. Mais on devrait confier des responsabilités précises à tous les citoyens. Ceci est un point important car les mesures établies pour les villes, l'économie, la santé nécessitent l'implication et la participation de tous les citoyens.

J'ai également abordé la question de la proportionnalité car nous discutons souvent du problème de compétence alors que nous devrions nous attarder sur le problème des ressources mises à notre disposition. Nous devons nous assurer que nous n'en faisons ni trop ni trop peu.

- Ensuite, le comité des régions a traité de problèmes similaires. Nous avons publié un rapport sur les aéroports régionaux. Je pense que cela est lié à la politique territoriale européenne. Les mêmes niveaux de gestion entrent en compte dans ce domaine: l'échelle européenne, l'échelle nationale et l'échelle locale. En abordant le sujet des vols de nuit, deux tendances ressortent. Certains veulent limiter la pollution sonore. Celle-ci devrait concerner le moins de personnes possible. D'autres, et je pense qu'il faut respecter les opinions de chacun, disent que nous devons avoir une approche plus pragmatique de la question. Nous ne devrions pas essayer d'étendre la pollution sonore mais plutôt essayer de trouver des zones où cette pollution aurait le moins d'impact possible sur l'environnement. Ceci est un sujet très complexe. Le comité des régions a pris une décision quasi unanime qui est la suivante: nous voulons développer des pôles régionaux. Nous pensons qu'il y a un problème de congestion lié à l'activité des aéroports européens. Nous sommes extrêmement inquiets au sujet de l'importante augmentation du trafic, mais nous ne sommes pas encore sûrs de la façon de limiter cette hausse à court, moyen, ou long terme. Nous avons étudié le problème pour les 5 prochaines années, mais en ce qui concerne les 15/20 prochaines années, nous n'avons aucune solution pour le moment.
- Le dernier élément est de la plus haute importance: il s'agit des déchets laissés dans l'environnement. M^{me} DEVITT veut proposer des garanties spéciales à nos concitoyens afin qu'ils ne soient pas utilisés comme monnaie d'échange au cours des débats. Nous devons établir ces règles en nous basant sur les principes de subsidiarité et de proportionnalité. Je ne pense pas que nous pourrions atteindre une harmonisation totale à l'échelle européenne.

Nous devons aussi voir les aspects positifs de la question : les deux derniers échecs des référendums auxquels nous avons assisté ces derniers jours ont montré que l'union européenne ne doit pas simplement établir des interdictions. Je suis de l'avis de M^{me} DEVITT qui dit que l'Europe doit établir des garanties car il est évident que certaines personnes dorment la nuit, mais d'autres travaillent dans les aéroports au même moment. Il y a des gens qui prennent l'avion durant la nuit. Ceci est juste un exemple pour vous montrer combien le problème est complexe.

Si une législation est proposée, j'imagine que le comité des régions l'examinera avec la plus grande attention, et que ses membres voudront donner leur avis le moment venu.

Louis CERCLERON



Maire de Notre-Dame-des-Landes

Vice-Président de la Communauté de communes d'Erdre et Gesvres

Administrateur de l'association « Ville et Aéroport »

Maire de Notre-Dame-des-Landes depuis 2001, Louis CERCLERON est très impliqué par les questions aéroportuaires. En effet, un nouveau projet d'aéroport pour le grand Ouest a été décidé. Son implantation est prévue sur sa commune de Notre-Dame-des-Landes. Il sera mis en service en 2012. Louis CERCLERON est Vice-Président de la Communauté de communes d'Erdre et Gesvres dont il préside la Commission Aéroport et Président du Syndicat Intercommunal d'Études et de Développement du Secteur à Vocation Aéroportuaire de Notre-Dame-des-Landes. Il est administrateur de l'association Ville et Aéroport depuis 2004.

Je suis le maire de Notre Dame des Landes, près de Nantes (France). L'implantation d'un aéroport international est en projet sur ma commune. Des études préliminaires sont en cours. Les habitants vont être soumis à un sondage afin que les opinions de chacun soient recueillies, et je suis convaincu que le débat sera passionné.

Exemple de création d'un nouvel aéroport en Europe: Nantes-Notre-Dame-des-Landes.

Processus de concertation et régulations à définir avant la mise en service de l'aéroport en 2012

Il y a 3 700 hectares dans cette zone. Je gère 12 quartiers et je préside un groupe inter union qui lutte contre différentes formes de nuisances telles que la pollution sonore. Je suis donc très impliqué dans les nouvelles règles à venir concernant la régulation des vols de nuit en raison des répercussions éventuelles de ces règles.

Comment devons-nous donc gérer les vols de nuit? Quelles limites allons-nous pouvoir établir?

Daniel CALLEJA parlera le premier. Il est Directeur "Transport aérien" au sein de la Direction Générale

Transports/Energie (DG TREN) à la Commission européenne.

Michael DOOMS de l'université de Bruxelles et Martin KESSEL, président de l'UECNA, interviendront également.



Daniel CALLEJA

Directeur Transport aérien – Commission européenne

M. CALLEJA a rejoint la Commission européenne en 1986, après l'entrée de l'Espagne dans l' Union européenne. M. CALLEJA est directeur des transports aériens à la Commission européenne depuis novembre 2004. Depuis septembre 1999, il est chef du Cabinet de la vice-présidente de la Commission européenne, Mme Loyola de Palacio, responsable des transports et énergie et des relations avec le Parlement européen. Pendant cette période, M. CALLEJA a conseillé Mme De Palacio dans la formulation et la définition des principes de la politique du transport de la Commission, et en particulier, il a contribué activement à la préparation et à l'adoption par la Commission du livre blanc de la politique de transport de l'Union Européenne.

La politique européenne commune des transports : une question complexe

Les sujets que nous avons à aborder sont complexes et très techniques. Comme il en a été question dans notre introduction, certains sujets relèvent de la bonne application du principe de développement durable, qui représente un objectif fondamental des traités à venir. Il s'agit d'un objectif déterminant de la politique européenne commune des transports. La question renvoie également aux principes de proportionnalité et de subsidiarité. Je reviendrais sur ces points au cours de mon intervention, mais ces principes sont à rapprocher du domaine de l'aviation en tant qu'industrie globale au sein d'un monde global dans lequel nous devons aussi tenir compte des règles internationales.

Les développements au niveau régional et économique sont des sujets essentiels. Le problème de congestion auquel nous devons faire face a été abordé dans le « Livre blanc » de la Commission. Nous y mentionnons le problème d'une congestion croissante. Dans les 20 prochaines années, nous prévoyons un doublement du trafic aérien européen. Les problèmes liés au trafic vont prendre des proportions considérables.

Nous ne pouvons pas non plus négliger les problèmes liés à la compétition et aux normes environnementales.

Au nom de la Commission, je souhaiterais vous présenter deux points importants :

Je souhaiterais d'abord vous présenter rapidement la législation européenne.

La législation européenne existante

La Commission européenne étudie le problème de la pollution sonore depuis plusieurs années, et un certain nombre de mesures ont été prises.

En 1992, l'Union européenne a voté la Directive 92-14, afin de limiter les nuisances sonores causées par l'activité aéroportuaire. Cette directive était basée sur un accord OACI qui interdisait la circulation des avions les plus bruyants dans les aéroports européens. Ces appareils, appelés "appareils de chapitre 2", ne sont plus autorisés à voler dans l'union européenne depuis le 1^{er} avril 2002.

En septembre 2001, le Conseil OACI a voté une norme de sécurité concernant la pollution sonore – que l'on appelle chapitre 4. Cette norme sera mise en place à partir de 2006 et sera applicable aux nouveaux appareils. Cela signifie qu'à partir de 2006, les normes deviendront plus strictes en ce qui concerne le niveau sonore que les avions européens peuvent atteindre au sein de l'union.

Il est vrai que les nouveaux avions en construction respectent déjà les normes du chapitre 4, mais cela ne sera pas suffisant pour améliorer la situation de crise à laquelle nous assistons dans les communes proches des aéroports.

Directive européenne 2002-30

Pour sauvegarder la protection de l'environnement après 2002, le Parlement européen ainsi que le Conseil ont donc adopté la Directive 2002-30 soumise par la Commission. Le président de ce forum a mentionné cette Directive lors de l'ouverture du débat. La Directive 2002-30 établit les règles et les procédures à suivre concernant la mise en place de restrictions dans les aéroports afin de limiter la pollution sonore.

Cette directive implique une approche équilibrée de la gestion du bruit en Europe.

Le principe est d'intégrer 4 éléments essentiels :

- Premièrement, la réduction effective du bruit provoqué par les avions.
- Deuxièmement, des mesures concernant la gestion des avions à l'atterrissage et au décollage.
- Troisièmement, la réduction du bruit et les procédures d'exploitation.
- Quatrièmement, les restrictions d'exploitation des aéroports.

Afin de se pencher sur ces problèmes, 4 mesures ou procédures doivent être mises en place.

L'objectif principal de cette Directive est de tenter d'améliorer et de sauvegarder la protection de l'environnement autour des aéroports.

Deuxièmement, nous nous devons d'agir en accord avec le marché intérieur. L'Europe dispose d'une aviation pour le marché intérieur et nous devons faire en sorte que ce marché fonctionne correctement. De plus, nous devons opérer en accord avec des procédures et des règles communes.

La Directive a permis d'harmoniser la manière de définir les appareils dont la conformité était très limitée.

Elle comporte également des règles communes concernant la façon d'évaluer les niveaux sonores à respecter avant même d'établir des restrictions liées à la pollution sonore. Cela signifie qu'il faut agir sur le bruit afin de limiter ou réduire l'activité des aéroports.

D'un autre côté, cette Directive tient également compte de restrictions d'exploitation partielles en fonction des différents moments de la journée. Il s'agit alors de la législation concernant les vols de nuit, qui fait aussi partie des mesures mentionnées dans la Directive.

Révision de la Directive 2002-30

J'aimerais vous dire que la Commission va étudier cette législation. Le Parlement et le Conseil ont demandé à la commission de rendre un rapport au plus tard en mars 2007. Le rapport portera sur la manière dont la Directive a été appliquée. Le rapport sera accompagné, si nécessaire, de propositions de lois. Nous devons également juger de l'efficacité de la Directive dans l'application de ses mesures.

La Commission travaille déjà sur ce rapport à travers la publication d'un certain nombre d'études qui tentent d'évaluer la situation sonore des aéroports de proximité.

Comment établir des restrictions sonores au niveau européen? Quels en seraient les impacts environnementaux et socio-économiques?

Une étude concernant les impacts économiques des vols de nuit est également en cours. Elle est axée sur les vols de nuit afin de conseiller les États membres et les aéroports qui envisagent de réduire les vols de nuits sur leur site.

Afin de faire en sorte que le débat concernant ces problèmes soit le plus transparent et le plus large possible, nous avons décidé de former un groupe de travail. Ce groupe de travail se réunira pour la première fois en

Juillet. Il est composé d'experts indépendants qui pourront conseiller la Commission au sujet des problèmes techniques liés aux restrictions des niveaux sonores.

Nous souhaiterions également vous dire que, par le passé, la Commission a proposé une législation sur les coûts liés aux restrictions sonores.

Nous avons proposé une Directive qui tente d'évaluer le montant de ces coûts de la manière la plus transparente et la plus équitable possible. Nous voulions inciter les compagnies à utiliser des avions moins bruyants en se basant sur les caractéristiques sonores des appareils dans le but d'adapter les coûts éventuels.

Le Parlement européen a discuté de cette Directive, mais je dois avouer que le Conseil n'a pas abordé le sujet. Le Conseil des Ministres n'a manifesté aucun intérêt pour cette Directive.

La Commission a donc dû retirer ce texte, mais comme vous pouvez le constater nous avons envisagé cette possibilité.

Quelle politique européenne sur les vols de nuit ?

Je voudrais à présent en venir au problème de restriction des vols de nuit. Quelle est la position de l'Europe sur la question ?

Tout d'abord, la Commission est tout à fait consciente de l'inquiétude grandissante des citoyens des communes proches des aéroports. Nous reconnaissons qu'il s'agit d'un problème non négligeable.

Nous pensons qu'en nous basant sur la Directive 2002-30, les États membres disposent d'une ligne directrice afin de prendre les décisions les mieux adaptées à ce problème.

Si un aéroport rencontre une réelle difficulté en rapport avec des niveaux sonores trop importants, il lui sera possible de prendre certaines mesures grâce à la Directive 2002-30.

Pas de réponse unilatérale

Mais nous ne devons pas perdre de vue que les problèmes liés à la pollution sonore ne sont pas les mêmes pour tous les aéroports de l'Union européenne. Il n'y a donc pas une réponse unique à ce problème.

M. Gussetti disait au début de la conférence: "Du point de vue de Bruxelles, il est très difficile d'agir en totale harmonie avec le reste de l'Europe".

C'est extrêmement difficile. Il faut agir au cas par cas. C'est pourquoi il est obligatoire d'étudier la situation de chaque aéroport.

Qui doit se charger de cette analyse? Devons-nous analyser le problème à Bruxelles ou ailleurs?

J'aimerais disposer de suffisamment d'employés pour mettre en place différentes choses. Mais je peux vous dire que nous n'en avons pas les moyens. Et même si un accord politique existait, nous ne pourrions pas effectuer cette analyse.

Les Etats-membres, compétent pour évaluer la situation au cas par cas

C'est pourquoi le Parlement européen ainsi que le Conseil des Ministres ont décidé que les États membres sont les mieux placés pour évaluer chacune des situations de nuisance sonore pour chaque aéroport. Ceci en accord avec les principes de proportionnalité et de subsidiarité qui apparaissent dans le texte de la Directive. Et en disant État membre, je ne parle pas des autorités nationales. Il faut impliquer des autorités compétentes: les autorités locales et régionales.

L'Europe donne la ligne directrice, les critères de régulation

Ce que nous pouvons faire à l'échelle européenne, et ce que nous avons fait jusqu'à maintenant, consiste à fournir un modèle grâce auquel nous savons que tous les États membres pourront agir en fonction de certains critères ; selon certaines règles également en accord avec les lois internationales. En effet, nous nous devons de respecter les lois OACI dans ce domaine.

Les relations Europe-OACI

Comme vous le savez, ce n'est pas la première fois que l'Europe rencontre des problèmes avec l'OACI.

Nous avons même subi une crise majeure avec les États-Unis à la suite du désaccord concernant les hushkitts. L'OACI comprend également une procédure à l'encontre de l'Europe du fait des mesures mises en place au sein de l'Union. Ce que nous n'aurions pas dû faire selon les États-Unis. Mais nous devons nous opposer à cela. Nous devons donc garder à l'esprit nos obligations internationales.

Nous savons qu'il a été demandé à la Commission de proposer une interdiction des vols de nuit à travers toute l'Europe. Nous pensons qu'il faudrait se pencher sur la question afin d'établir si une interdiction généralisée serait en accord avec les législations européennes et internationales. Nous devons aussi étudier le cas de chaque aéroport. Car comme le disaient les intervenants précédents, les impacts économiques et sociaux doivent, eux aussi, être pris en compte si nous décidons d'aller dans ce sens.

Chaque aéroport est dans une situation différente, et la situation socio-économique de chaque région correspondante doit être étudiée.

La Commission privilégie l'approche équilibrée

De ce fait, la Commission considère qu'il est important de s'assurer un équilibre. En fin de compte, il est très difficile de préserver un équilibre entre les intérêts socio-économiques en général et les problèmes de nuisances sonores.

La Cour Européenne des Droits de l'Homme a délivré le même message le 8 juillet 2003, en imposant un équilibre raisonnable entre les intérêts des personnes subissant les activités aéroportuaires d'Heathrow, et les intérêts de ceux qui gèrent et fréquentent les aéroports. Cet équilibre est très difficile à maintenir.

En conclusion, je dirai que la Commission européenne débat actuellement de la stratégie à adopter à l'avenir. Nous sommes conscients que nous nous devons d'apporter des réponses adaptées aux problèmes et aux inquiétudes de nos concitoyens. Nous sommes aussi conscients que le marché intérieur doit rester opérationnel et qu'il nous faut trouver le meilleur moyen de résoudre ce problème.

Définir les différents niveaux de régulation

Doit-on agir à une échelle européenne, nationale ou bien locale ? Voilà un problème non négligeable.

Quelle est l'échelle idéale afin que ces problèmes puissent être résolus ?

Nous avons déjà mis en place la première étape. Nous avons mis en place des procédures communes. Mais il ne s'agit pas de l'objectif final. Nous nous baserons sur les études, les rapports, et les contributions extérieures que nous attendons de cette conférence, qui, je le souhaite, seront très utiles à notre analyse.

Mais notre intention, pour le moment, est de suivre de près le déroulement de ce processus. Nous allons évaluer la situation puis nous publierons un rapport qui définira la marche à suivre.

Martin KESSEL



Président de l'Union Européenne Contre les Nuisances des Avions (UECNA).

Historique de l'UECNA

Je vous remercie de m'avoir invité aujourd'hui afin de parler au nom d'une organisation européenne qui existe depuis 1968. Une époque où l'expression « protection de l'environnement » ne renvoyait pas à une tendance politique. L'organisation que je représente aujourd'hui est donc très ancienne et combat la pollution sonore due aux activités aéroportuaires.

Nous coordonnons aussi le travail d'autres ONG. Je viens moi-même du Mouvement Francfortois contre l'Expansion des Aéroports auquel j'ai consacré 25 années de ma vie. J'habite à 3 kilomètres de l'aéroport de Francfort. C'est là où je suis né et où j'ai grandi ; et c'est toujours l'endroit où je vis aujourd'hui.

Vous pouvez donc constater qu'une grande part de ma vie est en jeu ici aujourd'hui. De plus, il ne s'agit pas seulement de l'aéroport de Francfort, mais de tous les aéroports à travers l'Europe.

L'origine des nuisances sonores causées par les vols de nuit est la même dans le cas d'autres nuisances sonores : le décollage des avions, l'atterrissage des avions, les mouvements au sol. Les essais moteurs représentent également un problème de taille aux yeux des personnes qui subissent le bruit. En effet, les activités au sol font autant de bruit que le transport de fret ou les camions.

Vous voyez qu'il ne s'agit pas uniquement des problèmes liés à l'atterrissage et au décollage. Il ne s'agit pas uniquement du mouvement des appareils. En effet, d'au-

tres nuisances sonores en rapport avec ces mouvements interviennent tout autour des aéroports.

Voici juste un petit exemple : en l'absence d'atterrissage et de décollage, notre ville et ses alentours subissent 56 décibels du fait des activités aéroportuaires à Francfort. 56 toutes les nuits, et cela au cours d'un seul mois. C'est le niveau sonore que nous subissons en l'absence de mouvement d'avion. Pas de mouvement d'avions, certes, mais les nuisances sonores au sol sont néanmoins présentes.

Nuisances aériennes et santé

Les nuisances sonores dues au trafic aérien vont être multipliées par deux. Par conséquent, le problème des vols de nuit amplifiera les problèmes de santé. Il est bien évident que de nombreuses études ont été menées concernant les problèmes de santé liés à la pollution sonore provoquée par les avions. Nous en apprendrons plus sur le sujet au cours de la journée. Ces nuisances sonores ont incontestablement des répercussions sur la santé des populations riveraines.

Il ne s'agit pas simplement d'un problème de qualité de vie, ou de mode de vie. Il ne s'agit pas de compétition entre ceux qui subiraient plus ou moins de bruit selon leur situation par rapport à l'aéroport. Le bruit causé par les avions représente la source de pollution sonore la plus importante.

10 millions d'européens subissent les nuisances aériennes

A travers diverses recherches, nous constatons que plus d'un tiers des citoyens européens souffre de la pollution sonore. Plus de 10 millions subissent les nuisances sonores causées par les avions.

En élargissant un peu notre champ d'étude, nous pouvons également constater que des personnes habitant à 50 Km de l'aéroport souffrent elles aussi du bruit des avions. Et quiconque vit près d'un aéroport sait de quoi je parle. Même en vous éloignant des aéroports vous subirez cette pollution sonore.

Le transport de fret, les voyages de plus en plus fréquents, font partie des raisons pour lesquelles le problème risque de s'aggraver.

Les vols de nuit représentent l'élément principal dans le domaine de la pollution sonore. Si l'on fait abstraction des études purement économiques, les études sur le bruit menées en décembre 2004, montrent qu'environ 10 à 12 des aéroports les plus bruyants la nuit se situent en Europe.

Si l'on examine de plus près le genre d'activité qui a lieu dans ces aéroports on constate qu'il s'agit de vols charters, de transports de fret, de vols réguliers, de transports de fret express, et de vols de transports postaux. Voilà les principales activités qui ont lieu dans ces aéroports.

Si vous examiner le problème avec encore plus d'attention, vous pourrez vous rendre compte non seulement de ce qui s'y passe, mais aussi pourquoi ces activités ont lieu dans ces aéroports.

Le "Territoire sauvage des nuisances sonores"

J'en viens ensuite à ce que j'appelle « le territoire sauvage des nuisances sonores » : il s'agit de l'absence d'organisation.

Cela signifie que si une compagnie de transport express de fret telle que DHL, UPS ou autre cherche un nouvel aéroport où débiter une activité, ou alors s'implanter quelques temps, elle demandera directement l'autorisa-

tion à cet aéroport.

Le phénomène s'est produit il y a quelques années : les compagnies naviguaient entre Baden-Baden et Strasbourg, entre Strasbourg et Metz et ont fini par obtenir l'autorisation de s'implanter à l'aéroport de Metz.

Si certains vols étaient supprimés, que dire aux personnes qui travaillent dans les aéroports ? (les emplois, la question de l'emploi et des aides sociales qui vont de paire avec les emplois).

La question que nous devons nous poser est la suivante : comment agir dans ce sens ?

Si vous voulez démarrer une activité quelconque aujourd'hui, comme par exemple ouvrir une boulangerie à Bruxelles ; ou encore, si vous voulez monter une compagnie de transport, vous ne pourriez pas l'implanter en plein centre de Bruxelles puisque vos activités seraient incompatibles avec les régulations des niveaux sonores de la ville visant à préserver l'environnement.

Il faut donc se demander pourquoi nous sommes dans cette situation de pollution sonore. Une situation chaotique et pourtant organisée autour des aéroports.

Cela n'est bon pour aucun des deux partis : la situation nuit aux populations vivant à proximité des aéroports, elle nuit également aux entreprises désireuses d'investir à long terme de manière sûre dans leurs activités.

En examinant les problèmes que nous avons à Bruxelles depuis plusieurs années, vous constaterez que la situation n'est pas bénéfique pour DHL. Le débat public actuel ne fait aucun bien à l'entreprise. De plus, l'activité peut difficilement se développer dans ces conditions.

4 aéroports européens pour le fret express qui connaît une croissance non-maîtrisée

Nous devons donc nous demander pourquoi nous nous trouvons avec 4 aéroports qui prennent actuellement en charge les services express? Il s'agit de Roissy, Bruxelles,

Cologne, et Liège. Ces aéroports représentent les points principaux de 4 grandes entreprises. En observant attentivement une carte, on s'aperçoit qu'ils sont relativement proches les uns des autres.

Nous sommes confrontés à tous ces problèmes parce que ces aéroports sont très bien situés du point de vue du transport de passagers. Ils sont proches des villes et se sont très bien développés au fil des années.

Nous devons tout de même noter qu'aucune mesure n'a été mise en place en Europe et que ces aéroports ont toujours continué à se développer.

La Commission ainsi que les politiciens se doivent donc de trouver un moyen d'établir des règles claires en matière de transports aériens.

Défense du droit au sommeil = droit de l'Homme = 8 heures

Nous exigeons donc le droit à 8 heures de sommeil par nuit, ainsi que la mise en place de mesures afin que les aéroports respectent des normes en rapport avec la santé publique. Cela sera bénéfique à tous les partis.

Nous avons 30 vols par nuit, engendrant 850 décibels.

Si l'on supprime un vol à 3 heures du matin, il pourra avoir lieu à 5 h, 6 h, ou 7 h. La cargaison peut toujours être transportée plus tard. Cela signifie qu'un vol qui n'a pas lieu durant la nuit pourra être remplacé par un vol de jour. De même, un vol charter peut tout à fait avoir lieu dans la journée. Personne n'a besoin de prendre un avion à 4 ou 5 h du matin pour partir en vacances. Les passagers seront tout à fait satisfait d'un vol prévu à 7 h car ils n'auront pas eu à se lever avant 5 h pour enregistrer leurs bagages.

Vous remarquerez donc que du fait des activités aéroportuaires actuelles et de ce qu'elles impliquent, nous devons faire très attention aux réels besoins des uns et des autres.

Nécessaire régulation du transport express - Expertise typologique des vols de nuit

Cependant, il reste un vrai problème dans un domaine : il s'agit des services de transports express. C'est un domaine dans lequel les vols de nuit sont souvent indispensables. Nous devons donc nous assurer que ces services peuvent être accomplis à un endroit où ils ne gêneraient personnes. Cela revient à faire marcher une entreprise de transports routiers hors agglomération, dans une zone industrielle où les camions peuvent se déplacer facilement.

Par conséquent, il faut examiner chaque type de vol de nuit et chaque type de pollution sonore ayant lieu la nuit. Nous devons nous demander comment gérer ces problèmes et quelles solutions y apporter afin de venir en aide à tous les partis.

Je voudrais juste vous citer un exemple auquel je me réfère très souvent : **pourquoi 200 personnes ont-elles pris l'avion ce matin à 4 h 30 pour faire le voyage Bruxelles-Warders tandis que les 200 000 personnes vivant autour de l'aéroport de Bruxelles perdaient deux heures de sommeil ?**

Ces passagers partent deux heures plus tôt parce que c'est moins cher. Peut-être ont-ils payé 20 Euros de moins sur ce vol. Pourtant, il ne font ce genre de voyage qu'une fois dans l'année. Il s'agit de leurs vacances, c'est une période agréable. Ils se lèvent tôt, ils partent, ils sont en vacances. Et cela même s'ils ne savaient pas à l'avance qu'ils devraient se lever à 4h30 du matin au moment où ils ont effectué leurs réservations.

Néanmoins, les 200 000 personnes dont je vous parlais tout à l'heure subissent ce genre de nuisance toutes les nuits. Ils ne sont pas réveillés si tôt une seule fois par an. Ils ne dorment pas d'une nuit sur l'autre à cause des vols charters partant de Bruxelles vers la Méditerranée.

Revenons aux mêmes exemples : TNT ; FEDEX ; DHL, situé aujourd'hui à Bruxelles souhaiteraient être déplacés à Leipzig, mais je suis certain que ces entreprises rencontreraient les mêmes problèmes là-bas. Je suis convaincu que nous en reparlerons d'ici quelques années.

**Un même site dédié au fret pour les expressistes,
une décision politique à prendre -
L'aéroport de fret à la campagne**

FEDEX et d'autres devraient tous être réunis sur un site approprié, si seulement un tel site existait, et si une bonne organisation était mise en place. Malheureusement, aucune mesure n'existe encore.

Cela représente un vrai problème et relève même du domaine politique.

Si des mesures étaient mises en place, nous pourrions disposer d'un bel aéroport, éloigné des zones d'habitation – proche d'une autoroute ou d'une voie de chemin de fer. Je rappelle le vieil aéroport militaire français qui se trouve à environ 110 Km de Paris. Si vous regardez sur une carte vous remarquerez qu'il n'est pas loin de la ville. On pourrait construire un autre aéroport du même genre afin que les centaines de milliers de gens habitant sous des couloirs aériens ou près des aéroports ne soient pas constamment dérangés.

Propositions de l'UECNA

Nous demandons donc la suppression des vols de nuit pendant 8 h consécutives dans les aéroports européens. Et cela, que les 8 h soient comprises entre 22 h et 6 h ou entre 23 h et 7 h.

Nous avons également une autre requête. Nous exigeons que des aéroports soient construits en dehors des agglomérations et soient exclusivement consacrés aux transports de fret.

Si vous lisez la recherche effectuée par la Commission européenne, consultez l'exemple suivant : celui du Luxembourg.

Le Luxembourg est un petit pays européen qui dispose d'un petit aéroport et où les vols de nuit sont au nombre de 3 chaque nuit. Il n'y a qu'une ou deux entreprises de transports de fret qui y travaillent. Je vous pose la question : pourquoi ces entreprises sont-elles implantées là-bas ? Cet aéroport n'est pas un aéroport international comme Francfort ou Paris. Il a une bonne situation géographique mais pourquoi ces entreprises y travaillent-elles ?

La réponse est simple : il paie peu pour leurs activités nocturnes. Mais 2 ou 3 vols par nuit ne sont pas très utiles. Ils pratiquent leurs activités par-ci, par-là, et font énormément de bruit. Une solution serait de rassembler ces activités afin de les organiser de manière cohérente.

Il faudra bien commencer un jour ; et nous demandons de commencer par les vols touristiques, les vols charters.

Le système des TGV devrait être pris en exemple dans cette nouvelle planification. Je pense que nous auront également de plus en plus d'aéroports consacrés aux transports de fret. Luxembourg n'est pas vraiment l'aéroport le plus approprié pour ce genre d'activité, mais il fonctionne de cette manière depuis des années. Cela prouve que l'association d'un grand site international et de l'activité de transports de fret n'est pas toujours indispensable dans des endroits comme Roissy, Amsterdam, ou Francfort.

Francfort est même l'aéroport le plus utilisé au monde en matière de transports de fret. Mais cette activité peut être organisée différemment.

Michaël DOOMS



Maître dans la technologie de gestion - Université de Bruxelles

Michaël DOOMS est chercheur à l'école d'affaires de Solvay de l'université de Bruxelles (VUB). Sa thèse de PhD traitera des aspects spatiaux et dynamiques de la gestion de dépositaire, avec une application aux projets à grande échelle d'investissement de capital d'équipement dans le secteur du transport. Les autres centres d'intérêts de ses recherches sont dans les domaines de l'évaluation de projet complexe dans le secteur du transport, les stratégies d'internationalisation et la stratégie de corporation

Intérêts commerciaux, acteurs en présence

Je vais essayer de vous présenter une vue d'ensemble des différents intérêts commerciaux auxquels la société actuelle doit faire face.

J'aimerais donc vous parler de plusieurs sujets.

Tout d'abord, les nécessités économiques et le développement de l'espace à l'échelle européenne. J'aimerais vous proposer des alternatives car le débat n'en finit pas et je pense qu'il reste encore beaucoup à faire en matière de recherche dans ce domaine. Cependant, je suis heureux de constater que la Commission a entamé un travail sérieux sur la question.

Ensuite, nous devons considérer les enjeux. Comme vous le savez les différents partis impliqués sur cette question ont des objectifs qui leur sont propres. Il est donc essentiel de connaître ces partis et de savoir quels sont leurs objectifs.

Il y a également un élément qui relève des autorités publiques : leur intervention est-elle nécessaire, oui ou non ? Si oui, comment ?...

Enfin, j'en viendrai à ma conclusion.

En observant les besoins économiques, nous devons d'abord nous pencher sur certains faits concernant notre économie et la manière dont l'économie globale est organisée. Et si vous vous penchez sur la question du

point de vue de la consommation effective, vous vous apercevrez qu'en tant que consommateurs, nous devenons de plus en plus difficiles à satisfaire.

Nous réclamons plus de diversité dans nos produits de consommation, et nous voulons tout, tout de suite. Il suffit de regarder le nombre de produits que proposent les commerçants.

Cela accentue la complexité du problème: d'abord du point de vue de la recherche, puis du point de vue du développement de tous ces produits de manière bien spécifique afin qu'ils correspondent aux demandes des consommateurs.

Les problèmes de logistique sont donc très complexes et tous les modes de transport jouent un rôle important.

Voilà les faits. Mais est-il vraiment nécessaire économiquement parlant de faire circuler ces avions cargos en provenance d'Asie par exemple, ou encore en provenance d'autres régions européennes?

En tant qu'universitaires, nous avons tendance à jouer l'avocat du diable et nous répondons par la négative. Mais d'un autre côté, il faut considérer les conséquences éventuelles. Les produits coûteront plus cher du fait de l'augmentation des stocks, et l'efficacité du système actuel en sera diminuée. Il faudra payer plus cher.

Il en va de même pour l'exemple donné tout à l'heure concernant le transport de passagers: les vols charters.

En fait, la réponse peut effectivement être négative, mais il faut s'attendre à des répercussions. Vous pouvez mettre en place ce que bon vous semble pendant la journée, mais il vous faudra plus d'infrastructure par la suite. Ou bien vous devrez certainement appliquer des taxes du fait de l'augmentation du trafic et les tarifs augmenteront. Nous devons déboursier plus d'argent. Sommes-nous prêts à cela?

La logique économique des grands intégrateurs et le choix de la meilleure implantation

Nous pouvons prendre pour exemple la Banane Bleue, cela se trouve sur la prochaine diapo, mais on la voit ici aussi. Regardez la carte de l'Europe. On peut voir cette concentration d'activité logistique sur ce site situé au centre du continent. Et ceci à un endroit où les richesses et la population sont concentrées de manière significative.

Pour les Intégrateurs, qui doivent impérativement accomplir leur travail afin que le consommateur soit suffisamment proche du marché, le meilleur emplacement se trouve là.

Il est difficile de déplacer ces aéroports dans des régions plus éloignées des villes. Au sein de la Banane Bleue, et même à Vatry je pense, des problèmes se poseront car les gens viendront s'installer à ces endroits puisqu'ils veulent se rapprocher de leur lieu de travail.

Tout cela est donc très compliqué. On peut également remettre en question le concept de délocalisation. Mais si l'on place une plaque tournante de transports dans une région périphérique, à petite échelle, on réduit les effets extérieurs sur les communautés locales et le bruit qu'elles subissent. Mais à petite échelle sur un plan européen, on allonge les milliers de kilomètres parcourus par les avions. Et nous savons parfaitement que le transport aérien est celui qui coûte le plus cher.

Quelles alternatives au transport aérien ?

On peut envisager d'autres alternatives: peut-on utiliser les trains à grande vitesse ? Eh bien, je dirais que, théoriquement, nous le pourrions. Mais dans ce cas, il faudrait davantage d'investissements et de lignes consacrées exclusivement aux transports de fret. De plus, si ces investissements sont nécessaires dans des régions très densément peuplées, ainsi qu'en périphérie, il faudra faire face au syndrome de Nimby.

J'en ai discuté avec de nombreuses personnes qui sont des professionnels de l'aménagement du territoire dans différents pays. Ils sont effectivement confrontés au syndrome de Nimby. Personne ne veut voir deux voies de chemin de fer traverser leur jardin.

En tenant compte des éléments économiques, on peut imaginer l'apparition d'une compétitivité en terme de vitesse, ou disons plutôt de distance. Mais aucune étude n'a été menée dans ce domaine, et je crois que cela serait nécessaire. Où se place la compétitivité par rapport aux compagnies aériennes ?

Il faut se pencher sur le fait qu'il existe une compétitivité en terme de vitesse sur les courtes distances dans le domaine des services express par exemple. On ne remplacera donc pas les vols de nuit mais on peut les limiter grâce au transport en camion. Dans tous les cas, un investissement est nécessaire.

Accepter de changer son mode de consommation

En conclusion, si nous voulons résoudre ce problème nous devons changer nos modes de consommation. Peut-on construire un grand mur tout autour de l'Europe afin de contenir le commerce international et la globalisation ?

Nous savons que le commerce international génère des richesses dans les régions périphériques des pays développés. Il faut donc envisager le problème d'un point de vue global.

Je vis dans une commune où, lorsque je suis assis dans mon jardin, je peux lire de manière distincte le nom de la compagnie à laquelle appartient l'avion qui survole ma maison. Cela ne me poserait aucun problème si j'étais sûr qu'au cours des 25 prochaines années, les vols ne passeraient qu'à certaines heures de la journée, et peut-être une nuit de temps en temps. Mais je dois en avoir la certitude.

On ne peut pas modifier le système trop souvent car dans ce cas les industriels, les aéroports, les voyageurs et les communautés locales seraient face à une grande instabilité d'un point de vue légal. Je pense donc qu'une telle instabilité engendre beaucoup de frais.

De manière plus importante, les normes écologiques et les régulations sont si différentes d'un pays à l'autre, quand elles ne sont pas inexistantes, qu'elles sont vraiment devenues des armes de compétition entre régions du point de vue des investissements.

Deux niveaux d'intervention pour les autorités publiques

Comment les autorités publiques peuvent-elles intervenir? Je pense qu'elles peuvent le faire à deux niveaux.

- on peut mettre en place une législation stricte concernant toutes les normes à établir: une définition claire de la nuit, le nombre de vols quotidiens à travers toute l'Europe. Mais je pense que cela provoquera des incohérences car les aéroports ont des activités très diversifiées, comme nous le disions au début de la conférence. Il est donc très difficile de se mettre d'accord sur le sujet.
- je pense qu'une législation plus souple apporterait une solution satisfaisante. Sur un plan moral, on peut imposer la publication de rapports étudiant l'impact des stratégies de développement environnemental. C'est exactement ce qui ressort de récents rapports flamands dans lesquels tous les protagonistes de ces affaires sont impliqués: les communautés locales, les ports, le gouvernement...

Toutes les études sont ensuite réunies afin de mettre sur pied un rapport de stratégie environnementale aboutissant à une loi. Les autorités régionales en font une loi et tous les projets de développement qui devront suivre sont

étudiés. Une fois de plus il s'agit d'une stratégie mais il en résulte une législation claire. Et cela est essentiel.

Privilégier la concertation entre les régions et les aéroports

Encore un point que je trouve très important : le fait que les discussions doivent partir de la source des problèmes. On peut mettre en place une certaine coordination entre les régions et les aéroports. Et je pense que cela peut être fait par des organisations comme A.R.C. ou A.C.I-Europe, avec l'aide du gouvernement. Mais le problème principal est le suivant : il faut une réelle coordination. Nous nous trouvons face à un problème multiple du point de vue du gouvernement. La Belgique en est le parfait exemple. Mais si l'on ne parvient pas à mettre en place une bonne coordination, on ne pourra pas trouver de terrain d'entente. Si la directive vient des autorités supérieures, les gouvernements nationaux doivent faire en sorte que la loi soit appliquée dans tout le pays. De ce fait les autorités régionales pourront intervenir et la quatrième étape serait l'incertitude législative au niveau local. En effet, la directive d'origine n'est pas forcément la même au final.

Il faut définir la solution du veto en établissant ce qui est possible et ce que l'on peut développer de manière durable. D'un point de vue scientifique, un développement durable impliquerait des développements écologique et économique durables.

Je pense donc que l'on peut trouver un équilibre, mais seulement si chacun s'implique dès le début du débat. Et les communautés locales doivent aussi prendre leurs responsabilités. Elles doivent prouver qu'elles se sentent concernées par la mise en place d'une législation provenant du gouvernement à différents niveaux.

Un bon équilibre doit être établi : je crois que nous avons besoin d'une législation stricte, de critères stricts, mais sans excès.

Débat de la table ronde n° 1

Wolfgang HOFFMANN, Commission Bruit à Cologne

Wolfgang HOFFMANN, je viens de Cologne. Je suis membre de la Commission contre le Bruit à Cologne. Nous luttons contre les vols de nuit depuis plus de 15 ans là-bas. Nous sommes en négociation avec le gouvernement local depuis plusieurs années. Cependant, les négociations n'avancent pas du fait d'un problème récurrent : celui de la concurrence entre les différents aéroports de la région. De ce fait, si nous mettons en place des réglementations, les entreprises feront affaire avec l'aéroport voisin. C'est pourquoi nous avons absolument besoin d'une solution européenne : c'est indispensable.

Il faut qu'une réglementation globale soit mise en place. Et ensuite seulement, nous pourrions envisager de voir les autorités locales agir dans le bon sens, mais selon certaines règles.

À mon avis, il n'y a pas d'autre solution, et beaucoup pensent comme moi, y compris M. KESSEL.

Une réglementation stricte doit être imposée à travers toute l'Europe. À partir de là, des mesures moins radicales pourront être prises.

Michel TRANSY, Président de l'ACENAS

Michel TRANSY, je suis membre Président de l'ACENAS (Association de riverains sur Lyon).

Nous pensons qu'un réel engagement politique est nécessaire afin de résoudre ce problème.

Il est nécessaire de réguler les vols de nuit afin de limiter les nuisances sonores qu'ils provoquent. La Commission européenne devrait se préoccuper davantage du problème des vols de nuit.

Nous avons constaté que nous importons des fraises d'Espagne et que nous les exportons ensuite vers d'au-

tres pays. Je ne suis pas sûr que tout cela soit très logique. C'est pourquoi il y a des améliorations à apporter. Je suis d'accord avec mon collègue allemand lorsqu'il propose l'instauration de taxes.

Peut-être devrions-nous considérer d'autres formes de transport ?

Plusieurs solutions sont possibles. Nous connaissons des formes de transport moins polluantes, comme les transports ferroviaires par exemple.

Daniel CALLEJA,
Directeur "Transport aérien",
DG Transports/Energie,
Commission européenne

En ce qui concerne les remarques faites à l'égard de la commission européenne, il est rare que l'on réclame des réglementations à l'échelle de l'Europe. Je suis donc heureux de vous entendre faire cette demande.

D'autre part, la Commission propose certaines mesures, et ce sont ensuite le Conseil et le Parlement qui prennent la décision de les adopter ou non.

La Directive dont il est question dans ce débat fait état de quelque chose d'important. Elle suggère un système commun dont tout le monde suivrait les règles et les procédures, et qui améliorerait la situation grâce à des garanties élémentaires. Il ne faut pas sous-estimer ce point.

Depuis 2002, un système commun a été mis en place et nous a permis d'établir certaines restrictions sur les vols de nuit, par exemple.

La Directive agit dans deux domaines :

- d'abord, elle garantit l'application des restrictions actuelles
- ensuite, elle établit un champ d'action adapté à chaque aéroport, à chaque état, et à chaque région

Il est possible d'évoluer vers des régulations communes dans les domaines de mesure du bruit, et de planification des vols.

La Directive établit une troisième chose : elle garantit l'intervention de la Commission afin d'évaluer précisément une situation.

Un rapport sera publié en 2007. Nous déciderons ensuite s'il faut évoluer, s'il y a une réelle volonté politique de légiférer à l'échelle européenne.

J'ai également abordé le sujet du texte actuel où figurent très clairement les principes de subsidiarité et de proportionnalité tels qu'ils sont établis aujourd'hui, et tels qu'ils ont été interprétés par le Conseil et le Parlement. Ce point ne permet pas d'espérer une totale interdiction à l'échelle européenne. Mais ces deux principes apportent déjà une structure grâce à laquelle nous pourrions aborder le sujet de manière plus équilibrée, ce qui nous permettrait de proposer davantage de régulations, ou même mener à davantage de restrictions dans le futur. Il nous faudra en discuter. Le temps nous le dira.

Il existe des problèmes très complexes dans le domaine économique. Cependant, il faut aussi tenir compte d'autres problèmes, tout aussi importants. Nous devons donc être réalistes et pragmatiques. Selon moi, il ne faut pas sous-estimer ce qui a déjà été fait. Nous sommes conscients du problème, mais il est évident que d'autres mesures vont être prises.

De plus, comme il a déjà été dit précédemment, tout dépendra de la volonté politique des États membres. Il est difficile pour la Commission européenne de statuer sur la situation à venir. Nous disposons d'études et de rapports grâce auxquels nous sommes en mesure de proposer certaines solutions. Mais, finalement, le Conseil des Ministres et le Parlement prendront le temps d'étudier ces questions.

Roger LERON, Président de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA)

J'ai une question pour M. CALLEJA.

Vous disiez que vous alliez procéder à une étude comparative des transports de fret de jour et de nuit. Je sais que les différentes entreprises de ce secteur maintiennent qu'elles doivent aussi travailler la nuit. C'est pourquoi ma question est la suivante : quelles seront les conséquences d'une interdiction totale des vols de nuit pour les transports de fret ?

Daniel CALLEJA, Commission européenne

Je tiens juste à être clair concernant notre champ d'action. J'ai cité la Directive tout à l'heure, et c'est en me basant sur cette dernière que nous avons mené une étude technique au sein de la Commission. Cette étude est toujours en cours.

Première remarque : nous nous demandons si nous pouvons aller plus loin dans le domaine de la limitation des niveaux sonores. Nous étudions cette question avec la collaboration de la Direction Générale de l'Environnement. En effet, les aéroports à travers l'Europe sont implantés plus près des villes. Ce qui n'est pas le cas sur les autres continents. Nous devons donc chercher à savoir s'il est possible de mettre en place une législation harmonieuse en ce qui concerne la réduction des niveaux sonores. Il existe déjà des textes qui traitent de la situation des aéroports de manière générale.

Le deuxième point qu'il nous faut aborder est celui du rapport entre les coûts et les bénéfices générés par les vols de nuit. Nous avons déjà parlé des intérêts économiques en jeu. Néanmoins, nous avons besoin de plus

de statistiques et d'informations supplémentaires afin de nous assurer que davantage de propositions sont nécessaires dans le futur.

Vous avez parlé du problème des transports de fret. C'est un problème très important car ce secteur est affecté par les vols de nuit.

Nous devons donc présenter une ligne directrice que les États membres devront suivre afin d'améliorer la situation.

Nous avons également créé un groupe de travail composé d'experts indépendants qui mettront sur pied un rapport concernant toutes ces questions. Le rapport sera terminé en mars 2007. Il pourrait être accompagné de propositions d'amendements à la Directive. C'est pourquoi votre participation est primordiale afin que nous puissions mener à bien notre travail.

Pendant que nous accomplissons ce travail préparatoire, nous sommes tout à fait disposés à prendre en compte vos suggestions et vos inquiétudes sur le sujet. Elles pourraient entrer dans le cadre d'un éventuel amendement à la Directive.

Michel LAVERNHE, Air France

Je vous parle au nom des compagnies aériennes. Nous prenons la question très au sérieux. Nous pensons qu'il faut tenir compte des questions relatives à la réduction des nuisances sonores et le développement durable. Nous étudions ces questions depuis un certain temps maintenant.

Laissez-moi vous donner quelques statistiques: depuis 1997, malgré une augmentation de 35 % de nos activités, en particulier à Roissy, la pollution sonore autour de nos aéroports a baissé d'environ 40 %.

Nous devons continuer nos efforts et nous avons mis en

place d'autres mesures pour limiter la pollution sonore à Roissy. Ces mesures datent de mars 2004 et je pense que cela prouve à quel point nous prenons le problème au sérieux.

Nous devons continuer nos efforts car il est évident qu'il nous faut répondre à des demandes de plus en plus strictes. Il faut concentrer nos efforts sur une solution équilibrée.

Nous planifions nos vols en tenant compte des décalages horaires, mais c'est relativement compliqué.

Il est difficile d'appliquer des interdictions sur les vols de nuit si l'on considère qu'il s'agit d'une mesure locale. Nous ne pouvons agir de cette manière car cela affecte des pays d'autres zones horaires. Nous devons prendre en compte ce qui se passe à Tokyo ou dans d'autres parties du monde.

Si nous ne faisons pas cas de tout cela, nous finirons par appliquer des mesures irréalistes.



Fons HERTOOG

*Maire de Haarlemmermeer,
membre du Comité des Régions,
Membre de l'ARC*

Fons Hertog est le maire de Haarlemmermeer depuis janvier 2003. Il est également membre du Comité régional de l'union européenne (1994) depuis sa création. De 1994 à 2000, Président de la politique de la ville et des campagnes, environnement, énergie et comité urbain au Comité régional et Président de la délégation hollandaise de 2000 à 2004.

Amsterdam-Schipol

Je suis maire de Haarlemmermeer, une ville riveraine de l'aéroport de Schipol implantée dans la région d'Amsterdam. Je connais donc bien le problème. Je suis également confronté au bruit à l'endroit où je vis.

Je suis d'ailleurs l'un des représentants hollandais qui a participé au grand événement d'hier soir, et dont vous avez tous entendu parler. Comme on dit aux Pays-Bas, 61.6 DbA représente déjà une nuisance sonore. D'ailleurs, l'un des sujets abordés hier soir concernait les précautions à prendre face à d'éventuels conflits au sein de l'Union européenne. Ces conflits résulteraient de l'établissement de trop nombreuses règles ou régulations. Ce qui est intéressant vu que le but de cette conférence est précisément la mise en place de nouvelles règles concernant les nuisances sonores.

Je suis membre du Comité des Régions, et nous assistons à une autre conférence dans ce même bâtiment aujourd'hui. Je suis également membre de l'A.R.C. puisque je fais partie de la délégation de la ville de Haarlemmermeer.

Nous allons à présent aborder trois cas intéressants: ceux de Roissy Charles-de-Gaulle, de Francfort, et de Bruxelles.

Les vols de nuit à Schipol

Avant de démarrer, je profite de mon statut de Président pour vous parler brièvement du développement de la région de Schipol.

Notre région est très préoccupée par le problème des vols de nuit. Ce matin, la présidente de l'A.R.C. a souligné que nous étions face à un commerce global. L'un des derniers intervenants de la compagnie Air France a fait la même remarque et cela m'a interpellé. Néanmoins, nous sommes face à un dilemme puisque nous devons trouver un équilibre entre le développement des grands aéroports et les conséquences néfastes de ce développement sur la population riveraine. Ce dilemme se pose principalement à l'échelle locale et régionale.

L'aéroport de ma région est l'un des quatre principaux aéroports européens. Il génère d'importants bénéfices sur un plan économique, qui profitent aux Pays-Bas en général et à ma région en particulier. Plus de 100 000 personnes travaillent sur cet aéroport.

Depuis la création d'une nouvelle piste – qui est aujourd'hui opérationnelle – et depuis la restriction des vols de nuit, les heures légales de nuit se situent toujours entre 23 heures et 6 heures du matin. À l'heure actuelle, les heures creuses se situent entre 6 heures et 7 heures du matin et on utilise une piste pour les départs et une piste pour les arrivées.

Les limites d'exposition au bruit dans la ville de Schipol sont basées sur une période comprise entre 23 heures et 7 heures du matin. Ces limites comprennent aussi bien les périodes creuses que les périodes de forte activité.

Aux Pays-Bas, on envisage d'étendre la période légale de ce qui est considéré comme activité nocturne à 7 heures du matin. De cette manière, on pourra réduire les nuisances provoquées par les avions. Cependant, une telle restriction entraînerait une crise économique non négligeable.

L'État hollandais travaille sur une nouvelle législation appliquée à Schipol

Le gouvernement hollandais étudie actuellement une nouvelle législation qui serait appliquée à l'aéroport de Schipol. Mais à l'heure actuelle, il n'a toujours pas été décidé de mettre en place une législation supplémentaire concernant les vols de nuit. Le gouvernement hollandais est tout à fait favorable à l'établissement de normes qui permettraient un moindre impact des vols à l'atterrissage sur le plan environnemental. Il a pour objectif une meilleure transparence des informations pour les habitants des communes voisines, un droit de regard sur les réelles activités de l'aéroport, une modification des pistes empruntées, etc. Nous avons donc besoin d'une approche plus équilibrée afin de pouvoir résoudre nos problèmes.

Le coût économique dû à la suppression des vols de nuit

De plus, si l'heure légale pour les activités nocturnes passe à 7 heures du matin, on a estimé que cela coûterait de 35 à 75 millions d'euros sur la période de 2005 à 2015. La suppression de vols de nuit coûtera aux responsables des aéroports 10 millions d'euros par an. Nous sommes donc face à un problème de taille.

Le fait de supprimer de manière radicale tous les vols de nuit pose des problèmes d'ordre légal. Je ne suis pas sûr que des propositions de loi peu réalistes ne mettront pas en danger la croissance économique qui exerce une influence certaine sur la viabilité d'une région aéroportuaire.

À l'issue de cette conférence et du débat qui l'accompagne, nous devons observer des études de cas. Je souhaiterais souligner l'importance d'une étroite collaboration

à l'échelle nationale, régionale et locale. En terme de cohésion territoriale, je souhaiterais engager les communes riveraines des aéroports dans un programme européen les concernant tout spécialement.

Ceci étant dit, nous pouvons nous pencher sur le premier cas: celui de Roissy Charles-de-Gaulle. Le sujet m'intéresse particulièrement du fait de la fusion bien connue entre KLM et Air France.

Michel-Claude LORRIAUX



Chef du Département relation avec les Riverains Aéroports de Paris

M-C LORRIAUX est le chef du Département relation avec les riverains d'Aéroports de Paris (ADP) depuis 1995. Après avoir commencé sa carrière dans le monde bancaire, comme attaché de la Direction au Crédit Agricole et au Crédit Coopératif, Michel-Claude LORRIAUX a été successivement Chef de Cabinet au Quai d'Orsay (1984-1986), Chef de cabinet au Ministère de l'Environnement (1989-1992), Conseiller technique au Cabinet du Ministre des Postes et Télécommunications (1992-1993).

Nous avons déjà dit que l'Europe était un sujet très complexe. Nous avons pu constater ce qui a eu lieu en France, dimanche dernier par exemple.

Tout le monde sait bien que les meilleures fraises proviennent de Norvège, alors pourquoi envoie-t-on des fraises espagnoles en Norvège? Je ne comprends pas vraiment pourquoi on ne pourrait pas emballer des fraises norvégiennes. C'est donc un sujet très complexe.

Historique des vols de nuit à Roissy CDG

Mais nous souhaitons assister à un développement durable des aéroports, en particulier des aéroports parisiens. Plusieurs personnes, d'horizons différents, et membre de l'A.R.C. ont déjà organisé des rencontres afin de débattre de ces problèmes. De plus, de nombreux aéroports situés dans différentes régions ont déjà participé au débat.

Mais permettez-moi de développer plus en détail le cas de Paris. Je souhaiterais résumer la situation en vous donnant quelques éléments historiques concernant les vols de nuit.

D'abord, le mois de juillet 2002 : il n'est évidemment pas du ressort d'un aéroport parisien d'opposer ses volontés aux décisions du gouvernement. Notre entreprise a ses

limite et l'État est notre principal actionnaire. Depuis juillet 2002, nous avons assisté à un grand changement. Si l'on observe l'accumulation des vols de nuit durant cette période, on constate qu'ils ont augmenté de manière conséquente au cours des 10-12 dernières années. Le trafic de nuit augmentait plus rapidement que le trafic de jour. Le gouvernement a décidé de plafonner le nombre de mouvements annuels la nuit à 22 500 mouvements entre 0 heures et 5 heures.

Cela représente un point crucial historiquement car au lieu d'être prêt à accepter une croissance illimitée, nous avons dû plafonner le nombre annuel de mouvements d'avions la nuit à 22 500.

Du fait d'une nouvelle organisation qui a permis une baisse progressive, les vols sont moins concentrés durant les horaires de nuit.

Mais comme nous l'avons déjà dit, il s'agit d'un sujet très compliqué et cela me permet de revenir sur des points qui ont été abordés ce matin.

Nous répétons que le sujet de ce débat est la pollution sonore. Alors que nous sommes parvenus à un accord sur un nombre de vols de nuit acceptable, il est clair qu'Aéroport de Paris fait office de cobaye.

Les nouvelles règles ont permis une diminution des nuisances sonores, y compris la nuit

Si vous prenez 15+9 ou 24-25, comme vous voudrez, il est évident que vous constaterez que les volumes sont plus dispersés. En tenant compte de la manière de procéder des entreprises ainsi que l'apparition de nouvelles règles, nous pouvons prouver une diminution des nuisances sonores.

Mais on constate également que la population vivant dans ces zones est toujours insatisfaite. Cette population se trouve toujours dans une position difficile et il est clair

que les données dont nous disposons doivent être affinées. La population perçoit la situation de plusieurs manières, ce qui signifie que le problème est toujours d'actualité et qu'il faut absolument s'en préoccuper.

14 règles limitant le développement d'Aéroports de Paris

Cependant, on ne peut pas ignorer les mesures que le gouvernement précédent a mis en place. Si l'on considère toutes les règles, toutes les contraintes imposées à Aéroports de Paris, nous pouvons établir une liste de 14 règles empêchant une totale liberté du développement.

Je vais vous les énumérer rapidement :

Il y a le fait que les horaires et le volume des nuisances sonores doivent être réglementés.

Il y a également toute une série de règles qui délimitent le cadre des procédures à adopter sur l'aéroport.

En novembre 2003, les appareils les plus bruyants ont été interdits.

En réalité toute la réglementation mise en place nous pose de sérieuses limites. Considérons la situation à l'échelle locale. Nous devons nous efforcer de voir les choses du point de vue des habitants des zones aéroportuaires. Mais il faut aussi rapprocher cela aux contraintes légales qui doivent être appliquées. Nous disposons donc d'un corpus de lois et de régulations relativement conséquents et grâce auquel nous pouvons renforcer les solutions qui nous permettront d'améliorer la situation des populations locales.

Tout à l'heure, M. CALLEJA a fait une suggestion concernant ce qui pourrait être fait à l'échelle européenne, ainsi que ce qui sera fait en 2007. En effet, la législation pourrait être modifiée. Je crois que cela peut être matière à réflexion à la suite de cette conférence.

Charles de COURSON



Député de la Marne

Charles DE COURSON, député de la Marne depuis 1993, Vice-Président du Conseil général de la Marne, maire de Vanault les Dames. Il est le secrétaire de la Commission des finances à l'Assemblée Nationale. Il est ancien élève de l'ESSEC (1974) et de l'ENA (1989). Enfin, il est ancien conseiller référendaire à la Cour des Comptes(1979-1993).

Je suis le rapporteur pour avis du budget spécial "Transport aérien" à l'Assemblée Nationale ; Député français et Président d'un groupe d'études parlementaire "Vols de nuit et nuisances aéroportuaires".

L'impact socio-économique des vols de nuit ?

Vols de nuit et santé

En tant que membre du Parlement, je voudrais dire que le problème des vols de nuit n'a pas été étudié du point de vue de leur impact socio-économique. Combien coûtent-ils à l'aéroport de Roissy et combien rapportent-ils à l'aéroport ? Personne ne le sait.

Nous savons que ces aéroports ont des conséquences néfastes sur la santé publique, mais nous n'avons toujours pas pu les quantifier.

Par ailleurs, les infrastructures en rapport avec ces aéroports coûtent cher. Ces coûts augmentent de manière importante à Roissy.

Nous devons aussi tenir compte des coûts des voies de chemin de fer ainsi que des routes qui mènent à l'aéroport. Il faut donc envisager un grand nombre de questions. Cependant, il est relativement difficile de faire un bilan de la situation de chaque aéroport s'il n'existe pas un minimum de coordination au niveau européen.

Passons au cas de Roissy CDG

Certains parlementaires français aimeraient voir les vols de nuit totalement interdits. Le même débat a eu lieu à propos de la chasse.

Quelle définition de la nuit ?

Interdiction totale ou couvre-feu partiel ?

Nous débattons aujourd'hui à propos de la définition des horaires de nuit : entre minuit et 5 heures du matin. Mais très peu de gens dorment si peu. La plupart des gens ont besoin de sept heures de sommeil.

Néanmoins, la notion de nuit varie selon les cultures. Tous les citoyens ne dorment pas forcément durant la nuit. L'interdiction des vols de nuit n'est donc pas une solution bénéfique à tous et nous devons garder cela à l'esprit.

Est-il possible d'interdire complètement ces vols ? Je ne crois pas que ça le soit à Roissy ni dans aucun autre aéroport. Pourquoi ? Parce que les compagnies aériennes ont dit qu'une telle mesure les ruinerait. C'est pourquoi je pense qu'une telle interdiction serait impossible.

Possibilité d'une suppression des vols commerciaux

Cependant, l'interdiction des vols commerciaux est envisageable et certaines mesures ont été prises dans ce sens. Très peu de vols Air France circulent entre minuit et 5 heures du matin. Si l'on considérait que les heures de nuit étaient comprises entre 23 heures et 6 heures du matin, il est évident qu'un plus grand nombre de vols serait concerné.

Pourtant, avec un minimum d'organisation, je crois que l'on pourrait interdire les vols commerciaux la nuit. Et je ne suis pas persuadé que cela engendrerait beaucoup de remaniements des services.

Quid des vols de fret et des vols postaux ?

Solution d'un réseau TGV-fret

Néanmoins, le problème reste posé en ce qui concerne les vols de fret et les services postaux. Le gouvernement français a pris certaines mesures. Nous sommes le dernier État membre à contrôler ses services postaux. Mais les trafics postaux ont été réduits de 25 % la nuit à Roissy CDG. Cela s'est répercuté sur les heures de collecte du courrier qui doit être réuni environ une heure à une heure et demi plus tôt chaque jour. D'ailleurs une grande partie de ce courrier est maintenant acheminée par la route.

On nous demande pourquoi les services postaux n'utilisent pas les TGV pour le transport du courrier ?

Mais cela poserait d'autres problèmes. La SNCF a bien dit qu'elle ne voulait pas que ces infrastructures fonctionnent la nuit car cela aurait des conséquences sur les travaux de maintenance. Cet argument est surprenant étant donné que l'on pourrait tout à fait avertir les ouvriers avant le passage d'un train. Je pense donc que l'on peut facilement résoudre ces problèmes.

Cependant, les avions-cargos et les services liés aux vols de nuit posent problème. Le gouvernement a passé un accord avec FEDEX mais les quatre grandes entreprises travaillant dans le même domaine ont passé des accords tout à fait satisfaisants avec d'autres États membres.

Nous pouvons prendre l'exemple de différentes villes, comme Bruxelles, ou Cologne... Ces entreprises sont soumises à certaines règles. Par exemple, elles doivent réduire le montant de leur taxe à hauteur de 50 %, ce qui est inimaginable. Afin d'encourager les transports de fret, cette réduction ne devrait pas dépasser les 20 %.

Les vols de jour et de nuit engendrent également certains frais, et nous avons un rapport de 1 à 10 à l'heure

actuelle. Mais il faut absolument trouver un équilibre entre les coûts sociaux et les autres coûts ; en effet, la sécurité sociale paie pour les anti-dépresseurs ou les somnifères que de nombreux parisiens ingurgitent. Cela représente un coût social important. Le secteur des transports aériens ne participe que très peu aux coûts sociaux et environnementaux qu'ils génèrent.

Le cas de FedEx à Roissy CDG : conséquences d'une délocalisation sur le site de Vatry (Marne)

Pour en revenir à FEDEX, si l'on met en place des modifications des conditions de fonctionnement, FEDEX devra nécessairement réclamer des compensations. Les frais de l'entreprise s'élèvent à environ 300 millions d'Euros, ils demanderont donc environ 150 millions en compensation. Une délocalisation pourrait en découler et on se demande alors qui paierait pour cette délocalisation.

La délocalisation pourrait représenter une solution si elle permettait à l'entreprise de travailler dans de meilleures conditions. Les grands intégrateurs de ce type pourraient alors travailler dans des régions peu peuplées et où les conditions de développement urbain seraient plus rigoureuses du fait de la faible densité de population.

Cela s'est produit à Vatry et je crois que c'est le seul exemple européen dont nous disposons.

Nous y avons construit un aéroport à un endroit où la densité de population est très faible : environ 5 à 6 personnes au kilomètre carré. Et cela selon les zones A, B, C, D, définies dans le Plan d'Exposition au Bruit.

Comme vous le disiez, M. le Président, cela représente des sommes astronomiques : 300 millions d'Euros ont été dépensés pour isoler et protéger les maisons.

Les délocalisations d'entreprises de fret pourraient

représenter un progrès. Un simple déménagement dans un aéroport déjà existant en Belgique ou ailleurs ne serait pas la solution idéale, nous disent-elles.

La solution de la taxation

Concevoir des plates-formes dédiées au fret

Sanctionner les compagnies : une stratégie dissuasive à renforcer

Je crois qu'il nous faut trouver un équilibre : en imposant des taxes sur les vols de nuit, au niveau des grands aéroports urbains en France, on pourrait utiliser de nouvelles plates-formes dédiées au fret dans les zones faiblement peuplées.

Il serait donc envisageable de déplacer une partie du trafic aérien à condition qu'il y ait un minimum d'organisation. Cependant, les récents résultats du référendum européen en France ont montré qu'il n'est pas possible de poursuivre la construction de l'Europe de la même façon que par le passé.

À présent, la question de la réduction de la pollution sonore : cela est tout à fait possible en délocalisant des entreprises et en imposant des régulations précises.

Il est également possible de mettre en place des amendes. Le montant de ces amendes a été augmenté et le respect des délais de paiement de ces amendes a également été amélioré.

Nous pourrions aussi mettre en place une taxe environnementale. Nous avons augmenté cette taxe en France ; elle devrait rapporter aujourd'hui 55 millions d'Euros alors qu'elle n'en rapportait que 17 millions il y a 3 ans.

Nous devons aussi nous pencher sur la question de la planification urbaine, mais je crois que si nous voulons vraiment résoudre la question des vols de nuit, nous devons d'abord transférer certaines activités vers de nouvelles plates-formes dédiées au fret.



Simone NEROME

Présidente de l'association ADVOCNAR (Roissy CDG)

Simone NEROME est médecin hospitalier. Elle est engagée dans la défense de l'environnement et la maîtrise des nuisances aériennes depuis 1999. Elle préside l'ADVOCNAR (Association de Défense Contre les Nuisances Aériennes) depuis 2002. L'ADVOCNAR est la principale association qui, au nord de la région Ile-de-France, fédère les populations concernées par les mouvements aériens des aéroports de Roissy Charles-de-Gaulle et du Bourget. L'ADVOCNAR compte plus de 1500 adhérents et regroupe une vingtaine d'associations du Val d'Oise, des Yvelines et des Hauts-de-Seine. Simone NEROME assure depuis 2004 la présidence de l'UFCNA (Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs).

Les effets des vols de nuit sur la santé des riverains Campagne de mesure de bruit de l'ADVOCNAR Enquête épidémiologique autour de Roissy CDG

Je suis heureuse d'être ici pour présenter le point de vue de l'association concernant les conséquences de la pollution sonore générée par Roissy sur la santé publique. Bien entendu, beaucoup a déjà été dit sur l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle.

C'est la première plate-forme aéroportuaire en terme de mouvements en 2004 : 526 000 mouvements annuels (atterrissages + décollages).

Il y a donc un excès de 4000 mouvements toutes les 24 heures, et une partie non négligeable de ces mouvements a lieu entre 22 heures et 6 heures du matin.

Cet aéroport tient la sixième place au niveau mondial, et la troisième au niveau européen.

Roissy CDG : l'aéroport européen le plus nuisant la nuit

Roissy est très mal classé en terme de trafic nocturne. Bien plus que certains des principaux aéroports européens.

Selon les conditions météo, entre 780 000 et 1,5 millions de personnes sont survolées.

Selon ces mêmes conditions météo, on peut apercevoir les appareils à moins 1 000 mètres, et comme je le disais, entre 44 000 et 314 000 personnes subissent directement le trafic aérien. Ce fort trafic engendre une quantité importante d'émissions sonores, en particulier la nuit.

L'aéroport dispose de 4 pistes : 2 plus 2 qui servent aux atterrissages et aux décollages. Cette répartition accentue d'autant plus le facteur de pollution sonore.

Les effets de la réduction du bruit à la source non perçus par les populations riveraines du fait de la répétition des émergences sonores et la croissance du trafic

Nous en sommes là depuis la fin des années 1990 et la déréglementation du transport aérien, lorsque le développement des entreprises de fret a provoqué l'explosion du trafic aérien nocturne.

De manière générale, on observe une réduction du bruit à la source, mais il ne s'agit que de chiffres. Et ces chiffres ne reflètent en aucun cas le sentiment de la population. On peut obtenir les mêmes chiffres en supprimant quelques-uns des appareils les plus bruyants comme par exemple la vieille caravelle, dont le bruit équivaut à celui provoqué par 120 airbus.

Cependant, si vous demandez à la population de choisir entre le passage d'une caravelle toutes les deux heures et le passage de 120 airbus toutes les 2 à 3 minutes, ils opteront sans aucun doute pour le gros appareil très bruyant.

À partir de 2002, on a pu constater qu'entre minuit et 5 heures du matin, le nombre de vols a diminué. Néanmoins, ces vols sont reportés juste avant ou juste après ces horaires. Le nombre de vols est donc très concentré.

Le non-respect des recommandations de l'OMS Le seuil des 45 dB (A)

On a essayé de définir précisément en quoi cela affectait la santé publique. En effet, il semblerait qu'il ne s'agisse pas seulement d'une nuisance pour l'environnement, mais réellement d'un problème de santé publique. Les valeurs présentes dans le guide de l'O.M.S vous montrent que l'organisation considère qu'une fois les 45 décibels atteints, les premiers troubles du sommeil apparaissent.

Nous disposons également des recommandations françaises : elles proviennent du Grand Conseil Français pour la Santé Publique réunit en mai 2004. Ce conseil a publié des recommandations basées sur des points précis tels que les horaires de passage des avions et les zones soumises à la pollution sonore. Mais ces recommandations ne sont pas vraiment respectées.

Nous avons commencé en essayant d'évaluer le bruit à l'intérieur des logements. Auparavant, nous nous étions basés sur les chiffres annuels ainsi que des données très générales, mais nous voulions savoir précisément ce que la population considérait comme la source directe de leurs troubles. Nous avons donc également mis en place des enregistrements audio afin de connaître le nombre de vols quotidiens qui passaient au-dessus des foyers. Dans certains cas, le nombre de ces vols pouvait s'élever à 87.

De plus, nous avons aussi essayé d'évaluer la valeur maximum de DbA qui pouvait être atteinte dans un foyer. Vous avez ici les chiffres correspondants à chacun des différents appareils en service au cours de l'année.

Les experts en acoustique ont mené une étude qui a montré que dans 68 % des cas, le maximum de 45 DbA recommandé par l'Organisation Mondiale de la Santé,

était largement dépassé. Dans leurs publications, les experts en sciences et en médecine ont insisté sur le fait que la population pouvait être très stressée et que cela pouvait avoir des conséquences psychologiques et pathologiques, telles que des troubles cardio-vasculaires, des difficultés à se concentrer – ce qui touche en particulier les enfants et les adolescents – des troubles du sommeil – 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.

En observant le résultat graphique représentant le sommeil d'une personne soumise aux nuisances sonores, on constate que ce sommeil est très différent de celui d'une personne qui dort paisiblement. Bien entendu, le sommeil est essentiel au bien-être psychologique et physique afin de récupérer à la fin de la journée.

Pollution atmosphérique due au transport aérien

D'autre part, il semble que le trafic aérien contribue à la pollution de l'air de manière inquiétante, mais aucune étude sérieuse n'a encore été menée. Nous avons même commencé une étude épidémiologique précise avec la collaboration du département du Val d'Oise et d'un expert qui a analysé la courbe du sommeil de 500 personnes vivant sous les couloirs aériens. Ces courbes ont été analysées et comparées à celles de personnes éloignées de ce type de zones.

Voici les zones concernées: deux d'entre elles sont situées sous les couloirs aériens ou en sont très proches, les deux autres en sont plus éloignées. Nous nous sommes également servis d'études anglo-saxonnes afin de les comparer aux résultats constatés sur nos 1000 personnes.

Nous avons établi trois questionnaires. Ils étaient très

détaillés et comportaient de nombreuses questions dirigées à la totalité des participants. Nous avons obtenu un taux de réponse très élevé. Nous avons donc réuni un certain nombre d'informations très intéressantes.

Je tiens à vous faire remarquer que les sujets étudiés étaient représentatifs du contexte socio démographique du pays de manière générale. Et vous pouvez constater que les troubles du sommeil sont statistiquement significatifs. Les personnes vivant sous les couloirs aériens présentent de réels troubles du sommeil.

Les gens ont commencé à présenter des signes de déprime : ils étaient anxieux, avaient des problèmes liés au stress qui n'étaient pas négligeables statistiquement. L'élément d'anxiété a été le plus significatif comparé au facteur déprime qui était moindre à long terme.

Les personnes de plus de 60 ans ont semblé plus sensibles. Les hommes en sont ressortis plus touchés que les femmes et les personnes vivant dans la région depuis au moins 10 ans ont accumulé les troubles et sont celles qui souffrent le plus. Vous pouvez donc constater que les gens ne s'accoutument en aucun cas aux nuisances sonores. Le problème ne disparaît pas, bien au contraire. La situation s'aggrave avec le temps et l'accumulation des nuisances.

En somme, je dirais que nous sommes face à un problème de santé publique grave, qui touche la population sur un plan personnel. Les personnes affectées sont fatiguées, elles sont plus irritables, leur vie personnelle est touchée de manière significative, elles ont plus de mal à se concentrer, et elles présentent également des troubles de la mémoire.

Ces personnes sont donc plus exposées aux accidents de travail ou à d'autres types d'accidents ; elles doivent prendre des somnifères.

Nous savons que le manque de sommeil a des répercussions sur les activités quotidiennes, sur la qualité de vie,

ainsi que sur l'économie en général.

Les personnes sujettes aux troubles du sommeil perdent environ 6 jours de travail chaque mois.

Propositions

Si un couvre-feu de plusieurs heures consécutives était mis en place dans les grands aéroports proches des zones urbaines, nous aurions fait un pas de géant. Bien entendu, il est nécessaire d'établir des règles et une législation générale afin de s'assurer qu'il n'y ait pas d'abus en termes de concurrence dans le cas où certains aéroports n'appliqueraient pas les mêmes mesures.

Débat

Roissy Charles-de-Gaulle

Michel TOURNAY,
Président de l'association AREC-Plaine de France

Président de l'Association AREC Plaine de France, qui est une association de riverains autour de Roissy, j'ai une question à poser à M. LORRIAUX et à M. De COURSON.

Vous avez dit qu'une interdiction des vols de nuit pourrait mettre en danger l'économie du transport aérien. Ensuite, j'ai noté votre remarque concernant la possibilité de délocaliser certains secteurs des transports aériens à une distance de 200 km des grandes métropoles.

Notre association a visité l'aéroport de Vatry, et nous avons constaté que de nombreuses personnes – comme M. CHIRAC, ou M. De ROBIEN – apprécient le site. L'aéroport dispose d'équipements et de locaux modernes.

Ma question est donc très simple: nous en avons déjà beaucoup parlé, et elle a fait couler beaucoup d'encre, mais rien n'a encore été fait. Pourquoi est-ce que rien n'a été fait pour développer Vatry? Où en sont les mesures concernant la réorganisation des vols de nuit et leur transfert sur Vatry? Qui a un pouvoir de décision?

M. de COURSON, Député français de la Marne

Nous évoluons dans une économie de marché libérale. Ce qui ne signifie pas qu'il n'existe aucune règle. Nous ne sommes pas au "Far West", pour reprendre les termes employés tout à l'heure. 30 000 tonnes de marchandise

seront acheminées cette année, dont 4 % en France.

Vous ne pouvez pas forcer les entreprises à venir s'implanter dans votre pays. Nous avons deux nouvelles plates-formes : à Leipzig et à Vatry. Certaines entreprises ont préféré Vatry car elles pensaient que c'était le seul aéroport qui leur permettrait de se développer sans qu'elles soient soumises à des restrictions draconiennes. D'autre part, en Allemagne, on préfère Leipzig. Mais il va y avoir des problèmes à Leipzig. Le gouvernement allemand a fait un choix politique car il a des accords avec les entreprises travaillant dans ce secteur.

Dans une économie de marché libérale, comment pouvons-nous inciter les entreprises à faire le bon choix ? Je pense qu'il faut accentuer les restrictions afin que les entreprises soient forcées de payer plus de charges et de taxes environnementales si elles veulent travailler la nuit.

Existe-t-il une réelle volonté politique d'action de la part des États membres ? Je ne le crois pas. L'approche de la Commission et d'autres États membres est ultra-libérale. Les Pays Bas par exemple, ou encore le Royaume Uni, et d'autres.

Thomas SCHAEFFER



Manager en aménagement du territoire - Aéroport de Francfort (FRAPORT)

Ingénieur et économiste depuis 1996, Thomas SCHAEFFER est stagiaire à Fraport AG (diverses fonctions) et depuis 1999, il est également responsable de la conduite du programme d'extension de l'aéroport. Ses responsabilités principales : aménagement du territoire, détermination des besoins et du développement de la capacité du service d'aéroport et des prévisions à long terme, développement des concepts d'utilisation pour l'infrastructure d'aéroport, etc...

Analyse de la situation des vols de nuit à Francfort Restrictions opérationnelles sur les atterrissages et surtaxes Planification du développement de Francfort et isolation des habitations

Le cas de Francfort peut se diviser en trois éléments : d'abord, nous avons la situation telle qu'elle se présente aujourd'hui. Nous avons des restrictions concernant les atterrissages à Francfort. Nous avons aussi un total de 150 mouvements durant la nuit (en Allemagne, les horaires légaux de nuit sont compris entre 22 heures et 6 heures du matin).

En premier lieu donc, nous avons instauré des surtaxes sur les nuisances sonores. Ces surtaxes s'appliquent aux nuisances diurnes provoquées par les appareils en circulation. Et nous appliquons des surtaxes supplémentaires à la nuit. L'atterrissage des appareils bruyants coûte jusqu'à 12 fois plus cher à Francfort que celui des appareils silencieux. Voilà où nous voulons en venir.

Deuxièmement, il y a quelques années, les autorités en charge de la planification aéroportuaire de Francfort nous ont fait part de leur décision de nous voir créer une zone dans laquelle toutes les habitations devraient être isolées d'ici 2006. Nous avons isolé 17000 habitations autour de l'aéroport de Francfort.

Les taxes payées par les compagnies aériennes couvrent les frais de ces travaux, en particulier celles des compagnies travaillant la nuit puisque ces nuisances sonores sont au cœur de notre débat.

Une concertation menée depuis 1998 : couvre-feu total contre l'ouverture d'une piste supplémentaire

La deuxième partie de mon intervention porte sur le débat commencé en 1998 à propos de l'agrandissement de l'aéroport de Francfort. Un processus de médiation a été mis en place et toutes les parties concernées (les aéroports, le gouvernement, ainsi que les communautés locales) ont abordé les points suivants :

Cette région peut-elle se permettre d'agrandir cet aéroport ? Et si oui, sous quelles conditions ?

Cette médiation s'est conclue sur les accords suivants :

- premièrement, l'aéroport doit bien être agrandi,
- deuxièmement, nous devons optimiser au maximum notre exploitation de l'aéroport existant
- le troisième point préconise qu'une interdiction des vols de nuit doit être appliquée entre 23 heures et 5 heures du matin,
- quatrièmement, nous devons réduire les nuisances sonores aux alentours de l'aéroport
- cinquième point, le processus de médiation doit aller de paire avec la région concernée ainsi que le forum de discussion, qui d'ailleurs fonctionne bien, et je pense que Mlle BARTH pourra vous en dire plus à ce propos puisqu'elle en fait partie.

Le propriétaire de l'aéroport s'est engagé à respecter les clauses ressortant de ce processus de médiation. Ce qui signifie qu'en plus de notre procédure d'approbation de planification en cours à l'heure actuelle, nous avons soumis une proposition de loi interdisant les vols de nuit

comme cela a été suggéré lors de la médiation. Nous avons aussi démarré un programme comportant 10 clauses afin de tenter de réduire les nuisances sonores grâce à différentes mesures; comme par exemple celle que je viens de mentionner concernant l'augmentation des taxes pour les avions bruyants.

Par ailleurs, nous avons mis en place quelque chose d'unique en Europe. Nous offrons aux habitants des zones que les avions survolent à très basse altitude – jusqu'à 300 mètres – la possibilité d'être indemnisés par nos soins en compensation des nuisances que nous provoquons.

Et nous discutons même de racheter les maisons des personnes qui construisent, sans le savoir, dans la zone où une nouvelle piste va être construite.

Nous essayons donc de trouver un compromis entre les intérêts de l'industrie aéronautique d'un côté, qui a besoin d'être aussi active la nuit, et les régions alentours. Il est relativement difficile de trouver un compromis, et je peux vous dire que tout le monde est contre nous. Les communautés sont contre nous; elles réclament un couvre-feu plus long, elles disent que celui-ci devrait s'étendre sur la nuit entière et qu'un autre couvre-feu devrait être appliqué le jour. Par exemple, à midi, parce que certains veulent dormir jusqu'à midi, il faut donc un couvre-feu à cette heure-là également. De même pendant le week-end.

D'un autre côté, nous faisons face aux compagnies aériennes qui ont des intérêts financiers.

Par exemple, nous avons mené une enquête durant le processus de médiation afin de connaître l'origine des interdictions imposées sur les vols de nuit. Et nous avons calculé que dans le simple cas des transports de fret, car ce sont ces vols qui sont concernés, les frais s'élèvent entre 100 et 200 millions d'Euros par an pour les compagnies aériennes. Cela représente une énorme somme

pour ces dernières et vous savez que l'industrie aérienne ne se porte pas particulièrement bien à l'heure actuelle. Vous devez donc vous demander comment faire face à ces problèmes.

C'est un processus très compliqué et je crois que le compromis atteint à Francfort est assez satisfaisant car il tient compte des intérêts de tous.

Regine BARTH



*Coordinatrice de la division des lois environnementales,
Institut OKO*

Régine BARTH, a étudié e droit à Passau et Cologne. Elle est le chef de la Division environnementale de l'Institut OKO. Une de ses principales recherches indépendantes traite des questions du Développement durable en Allemagne avec les bureaux à Freiburg, à Darmstadt et à Berlin. Mme. Barth est spécialisée dans le droit européen, la loi d'aviation, la loi de planification, l'EIA et la MER et le développement et l'évaluation des principes environnementaux de politique en général. Elle est le chef de l'équipe de consultation scientifique de l'institut OKO pour le forum régional de l'aéroport de Francfort.

L'établissement d'un dialogue au sein des différents partis concernés par le problème de l'aéroport de Francfort est, en quelque sorte, l'aboutissement du processus de médiation qui a été engagé.

Le processus de médiation à Francfort

Je travaille pour l'Institut OKÖ, qui est une organisation de recherche environnementale allemande. Dès le début du processus de médiation, nous avons fait quelques recommandations scientifiques et à présent, nous jouons en quelque sorte le rôle de conseiller d'étude scientifique au forum de dialogue régional.

J'assiste à quasiment tous les colloques et je coordonne également l'unité scientifique.

Je ne parlerais pas seulement de l'interdiction des vols de nuit à Francfort. J'aimerais aussi vous proposer un aperçu de la manière dont le processus de médiation ainsi que le dialogue régional fonctionnent à Francfort. Tout à l'heure, quelqu'un a dit que l'implication des différents acteurs était l'un des atouts principaux qui devrait être inclus dans le processus car il s'agit d'un sujet complexe ; et je peux vous assurer que les années précédentes ont confirmé cette complexité, même si

nous ne nous concentrons que sur le problème de l'interdiction des vols de nuit.

Le processus de médiation a débuté en 1998 et s'est basé principalement sur un réel engagement de la part du gouvernement de l'époque qui était un gouvernement socio démocrate vert, mais qui a été remplacé par le gouvernement conservateur qui l'avait précédé.

Ce type de processus n'est donc pas réellement soutenu à Francfort d'un point de vue politique. De plus, nous avons eu de très mauvaises expériences lors du précédent agrandissement de l'aéroport. Les affrontements qui avaient eu lieu entre les environnementalistes et la police à l'ouest, ont montré que le sujet devait être abordé différemment cette fois. Les autorités ainsi que Fraport (société gestionnaire de l'aéroport) ont demandé à ce que le problème soit abordé différemment et ont préconisé la mise en place d'un processus de médiation. L'objectif principal de la médiation était de définir jusqu'à quel point la place de l'aéroport de Francfort était importante, quels étaient les différents scénarios envisageables, et de déterminer si un agrandissement du site était réellement nécessaire. En effet, la compagnie Lufthansa avait réclamé cet agrandissement à l'époque. Cette médiation ne devait pas non plus perdre de vue les éventuelles conséquences sur l'environnement et sur la santé des personnes qui subissaient déjà de manière importante les nuisances sonores.

Les missions du groupe de médiation

Très rapidement, le groupe de médiation, auquel on a donné un pouvoir de décision dans ce domaine était composé des principales communautés voisines, de représentants de l'industrie de l'aviation, Lufthansa, et l'agence de contrôle allemande. Le groupe disposait également de trois médiateurs principaux; tous très respectés dans la région. Puis, il y avait le Président de la

chambre de commerce de Francfort, ainsi qu'un membre du clergé de la région très engagé dans le combat contre les nuisances sonore provoquées par les avions depuis plusieurs dizaines d'années.

Nous avons donc tenté de réunir un groupe de trois médiateurs impartiaux afin de savoir s'il était nécessaire d'agrandir l'aéroport ; et si oui, quelles seraient les mesures de médiation à appliquer ?

Le processus de médiation est composé de cinq points distincts. De manière générale, il s'agit d'un compromis qui aide Fraport à agrandir l'aéroport mais qui consiste également en un certain nombre de déclarations et d'engagements sans équivoque concernant la réduction du bruit, en particulier la nuit. Ensuite intervient le forum de dialogue régional qui fait partie du processus découlant de la médiation et qui a lieu en ce moment même.

Ce forum se présente de manière très similaire au processus de médiation qui l'a précédé. Plusieurs acteurs y assistent ainsi que des participants neutres tels que des églises ou des syndicats.

Des ONG étaient même présentes lorsque le processus a été mis en place, mais elles ne sont pas restées ou elles n'ont pas souhaité siéger pour le moment car elles considéraient cela plus judicieux d'un point de vue stratégique. Ce que je trouve dommage...

La mise en place d'un forum de dialogue régional

Comme vous le voyez, le forum de dialogue régional ne consiste pas seulement en un groupe de représentants réunit pour discuter de solutions éventuelles. Il existe également un bureau d'information ouvert à tous les citoyens. Beaucoup de manifestations ont lieu : des représentants du forum interviennent dans les écoles, et proposent des jeux dans les classes. Beaucoup de mani-

festations publiques ont pour but d'informer la région sur les avantages et les inconvénients qui découleraient de l'agrandissement de l'aéroport. Des informations plus neutres sont également proposées. En tout cas, c'est le but que nous nous sommes fixé. Nous proposons aussi des services comme une cartographie de la pollution sonore qui est disponible sur Internet et qui a déjà été approuvée cette année.

Il existe plusieurs groupes de travail ainsi qu'une session plénière qui dispose du pouvoir de décision dans la majorité des cas.

Présentation de la méthode de concertation

Je voudrais vous parler rapidement de notre méthode de travail. Car je pense réellement que la manière dont le sujet est abordé à Francfort est unique en Europe. Il n'en existe aucune similaire afin que l'on puisse discuter d'un si grand projet d'infrastructure avec un engagement à si long terme.

À l'heure actuelle, notre budget est d'environ 250 millions d'Euros par an ; ce qui représente beaucoup d'argent, bien sûr. Nous avons beaucoup de chance.

Nous avons donc les moyens d'étudier le sujet en profondeur et d'aller plus avant dans le processus de médiation afin d'obtenir des résultats concrets. Voilà le but principal du forum de dialogue régional. Notre but est de rendre ces cinq points concrets, ce qui est relativement difficile. Nous étudions différents scénarios avec les acteurs intéressés, et vous vous doutez bien que les positions divergent.

Il y a le programme d'application qui fait une quarantaine de pages environ, et qui comporte de nombreux détails concernant ce que le forum de dialogue régional étudiera, de quelle manière il mènera son étude, et quelles méthodes seront appliquées.

Les opinions émanant des experts de la commission représentent un travail non négligeable. Des contrôles de qualité seront toujours effectués par des experts indépendants afin qu'une double vérification soit également opérée.

Nous avons enfin des expertises ainsi que des documents dans lesquels nous essayons d'en arriver à une conclusion commune, qui, je l'admets, n'est toujours la meilleure.

Quels accords suite au processus de concertation ?

À présent, parlons rapidement des accords du processus, en particulier concernant les vols de nuit, même si le sujet a déjà été abordé. Les horaires de nuit sont compris entre 23 heures et 5 heures du matin, ce qui est aussi appliqué dans les aéroports allemands. Les mesures sont contradictoires. Certaines régions appliquent l'interdiction des vols de nuit, d'autres non. Mais cette interdiction est nouvelle à Francfort et elle est difficile à réaliser car 150 vols sont aujourd'hui en circulation chaque nuit et il faudrait se débrouiller pour que cette activité n'ait plus lieu au cours de ces six heures.

L'interdiction des vols de nuit est une mesure critiquée de toute part. Bien entendu, les compagnies aériennes et en particulier les transporteurs frets disent que cette interdiction nuit à leurs affaires, ce qui est évident. Ces compagnies menacent d'ailleurs d'engager des poursuites judiciaires si l'on en vient à interdire totalement les vols de nuit.

Les municipalités et les groupes écologistes préconisent des horaires de nuit compris entre 22 heures et 6 heures du matin, ce qui représente la définition légale de la nuit en Allemagne. De plus, ils insistent sur le fait que le potentiel aérien de Francfort en tant qu'aéroport international pourrait être mis en danger.

La meilleure façon de réaliser le projet dépend du bon vouloir de Fraport, et l'aéroport semble tout à fait disposer à adopter ce projet. Ceci représente une avancée énorme en matière d'interdiction des vols de nuit.

Cela doit se faire dans les bonnes proportions et de manière non discriminatoire; ce que l'on doit aussi aux lois européennes et allemandes.

Les conséquences d'un couvre-feu total à Francfort pour la compagnie Lufthansa

Combien cela coûtera-t-il aux entreprises de transport de fret telles que Lufthansa, qui est l'une des principales entreprises de ce secteur à Francfort? En quoi vont-elles être affectées par ces réformes? Ceci est tout aussi important pour donner une dimension légale à la décision qui sera prise. Dans le cas où le projet les touche au point de menacer leurs activités ou encore de les mener à la faillite, il est possible que l'on envisage une autre solution afin que leurs activités actuelles puissent se poursuivre. Cela fait également partie de la dimension légale du projet. Ces entreprises ont des droits et nous ne devons pas les oublier.

Mieux vaut tenir compte des conséquences tout de suite, et chercher à résoudre les éventuels problèmes. D'ailleurs, nous n'avons pas encore agi dans ce sens au cours des discussions régionales, mais nous nous y attelons en ce moment même.

Quelles compensations peut-on apporter pour les problèmes rencontrés?

Les entreprises les plus touchées sont principalement celles basées dans leur ville d'origine pour des raisons évidentes. En effet, elles sont forcées de renvoyer leurs avions à Francfort durant la nuit pour qu'ils soient réparés ou inspectés. Cela signifie que leurs activités sont moindres durant la journée si on les compare à celles d'entreprises basées sur d'autres sites et qui, elles,

seraient gagnantes dans le cas d'une interdiction des vols de nuit.

Nous ne voulons pas nous trouver face à une telle situation, même si la commission européenne n'aime pas traiter les problèmes des transporteurs régionaux. Mais, d'un point de vue régional, nous nous devons d'étudier la question.

Nous tentons de nous baser sur les 5 ou 6 dernières années pour faire le genre d'expertise dont nous parlons aujourd'hui, et l'expérience apportée par le processus de médiation nous fait pencher pour une approche centrée sur les discussions plutôt qu'une approche plus détournée, où les opinions de chacun ne seraient pas considérées.

Lufthansa et beaucoup d'autres travaillent toujours conjointement, mais d'un autre côté, lorsque tous ces partis sont confrontés à Fraport pendant la procédure officielle, ils tiennent un autre discours.



John STEWART

Président d'HACAN CLEARSKIES

John Stewart est le président de HACAN ClearSkies, une des principales associations de riverains de l'aéroport de Londres-Heathrow. Il est également président d'AirportWatch, qui est une organisation nationale réunissant tous les groupes opposés à l'extension d'aéroports au Royaume-Uni. Il est également vice-président de l'UECNA.

La prochaine session après Rob et moi-même, sur le cas de la Belgique va nous permettre de faire un grand pas en avant pour trouver des solutions.

Je pense que l'une des opportunités est que la Commission va réviser la Directive européenne sur le Bruit. J'espère que cela se fera pour 2007.

Il me semble qu'il existe déjà une partie de la législation qui s'applique à tous les États Membres et que la Commission va la mettre à jour. Cette révision doit permettre d'insérer des propositions claires sur les vols de nuit. Ce qu'il manque à mon avis à l'heure actuelle, avec la Directive européenne sur le bruit, ce sont des mesures précises et accompagnées d'une vraie définition du niveau sonore.

Auparavant, avec la Directive sur la qualité de l'air, les mesures et les niveaux sonores étaient imprécis. Si les mesures et les niveaux sonores sont imprécis, ils sont devenus les limites légales sur lesquelles ont dû travailler tous les États Membres...

Avant moi, Rob Gibson va vous présenter très brièvement le cas d'une collectivité, Hounslow, directement confrontée aux nuisances de Londres-Heathrow.

Rob GIBSON, Conseiller territorial au sein de la collectivité d'Hounslow

Je suis Rob Gibson. Je représente la conseillère à Hounslow Madame Ruth Cathbury, par ailleurs membre

de l'ARC. Elle ne pouvait être parmi nous aujourd'hui et je vous prie de l'excuser.

La position de notre collectivité s'agissant des vols de nuit à Heathrow et plus généralement du développement de cet aéroport est claire. Nous sommes pour que des limites de développement soient enfin arrêtées. Il y a une réalité difficile à vivre et due à la proximité des habitants de Hounslow avec l'aéroport de Londres-Heathrow. Une tension existe à l'échelle locale et nous essayons d'opérer une médiation constructive entre les riverains et les autorités aéroportuaires.

Quand nous parlons de vols de nuit dans cette zone, je précise que cela impacte environ 2 millions de personnes...

Nécessité d'un cadre législatif précis à l'échelle européenne sur le Bruit

MerciRob, je crois que le chemin à suivre pour le bruit en général et pour les vols de nuit en particulier serait de développer ce modèle. Ce modèle que l'Union Européenne a déjà fait pour la pollution de l'air.

De quelles limites sommes-nous en train de parler? Nous avons tous nos idées et nos opinions mais il me semble nécessaire d'avoir une position commune. Comme vous le savez, les experts ont recommandé des niveaux sonores pour le bruit de jour et pour le bruit de nuit.

Un seuil de bruit à fixer clairement sur la période de nuit

Le bruit la nuit est très discuté. Comme nous le disions, c'est 45 dB (A) au maximum. La moyenne est à 30 dB (A). Pourquoi ignorons-nous l'"OMS", l'Organisation Mondiale de la Santé et ses recommandations sur les seuils de bruit à ne pas dépasser? Pourtant, tous les Etats-membres de l'Union européenne ont en théorie signé pour la mise en place de ce seuil de bruit.

De telles recommandations devraient être insérées en 2007 dans la Directive européenne révisée sur le Bruit.

Aujourd'hui, il y a des discussions. Il y a des discussions sur la nuit et il y a des discussions sur le jour; il y a des discussions sur l'aviation et des discussions sur le trafic. L'élément majeur dont il faut se préoccuper est le seuil du bruit à fixer pour la période nocturne. Il me semble que le seuil de bruit pour la période nocturne est plus facile à fixer que pour le jour ou le bruit lié au trafic.

Qu'est ce qui est le plus facile à isoler? Le bruit émergent des avions qui volent la nuit.

Les questions n'ont jamais bien été posées. À savoir, si le bon indicateur est la santé, les populations gênées par le bruit. Dans certains cas, il convient d'opter pour des restrictions de trafic la nuit. En effet, pour les aéroports principaux, cela pourrait être une interdiction des vols la nuit pendant huit heures consécutives.

La Commission Européenne suggère maintenant huit heures. Et huit heures, c'est le temps nécessaire pour le sommeil des populations.

Impact économique des vols de nuit

La Commission a parlé entre autre de l'étude faite sur l'impact économique des vols de nuit et il semble que l'étude est presque finie. Elle concerne l'effet des restrictions et des interdictions sur l'économie de l'industrie aéronautique.

Ce qu'elle ne regarde pas, ce sont les effets d'une interdiction des vols de nuit sur le plan de l'économie européenne et nationale. Si vous interdisez ou limitez les vols de nuit, cela aura des conséquences négatives sur l'emploi dans l'industrie aéronautique.

Ce qui n'a pas été fait et qui doit être fait, c'est de regarder les restrictions ou les interdictions des vols de nuit à

un niveau économique plus large.

Laissez-moi très rapidement vous donner un exemple : un homme d'affaires voyageant de Singapour, durant la nuit, vers Heathrow, afin d'attraper un vol tôt le matin pour se rendre à une réunion à Stockholm. La personne paye probablement un supplément, et ce vol de nuit donne du travail aux ouvriers de nuit. Mais si les vols de nuit étaient interdits à Heathrow, cet homme d'affaires devrait passer une nuit supplémentaire ici à Londres ou à Stockholm. Ce serait alors un manque à gagner pour l'industrie aéronautique.

Interdiction des vols de nuit : opérationnellement possible ?

En conclusion, je pose la question suivante, si nous avons une interdiction ou des restrictions opérationnelles des vols de nuit comme cela est recommandé par les normes de l'OMS, est-ce opérationnellement possible ? C'est très intéressant et c'est là où le rapport de la Commission Européenne est excellent, je pense.

Laissez-moi juste vous lire une citation. Elle dit, et ce sera la conclusion : "si les mêmes restrictions s'appliquent à toutes les lignes aériennes concurrentes pour les voyages européens longs courriers, elles doivent être capables d'adapter leurs horaires et de passer au-dessus des problèmes de congestion et de connexions et voler de jour".

La question souvent posée : ne sommes-nous pas dans un monde qui réclame des interdictions de vol de nuit, qui réclame des restrictions ? Et que dire aux populations qui souffrent de ces nuisances ? Ces populations qui n'ont pas le pouvoir de régir le développement du transport aérien.

L'OMS : une bonne instance de régulation

Il s'agit de trouver des solutions opérationnelles. Sur les niveaux de bruit, la seule entité indépendante que nous ayons est l'OMS, Organisation Mondiale de la Santé. Si elle est impliquée, elle pourrait suggérer restrictions et interdictions des vols de nuit.

Parce que la matinée est passée très vite, le cas de Bruxelles-National n'a pu être examiné et débattu. Nous aurons un débat sur le cas de Bruxelles mais avant cela je laisse la parole à Rob GIBSON. Rob est conseiller dans une collectivité locale située à Hounslow, qui se trouve près de Heathrow.

Beaucoup d'avions la survolent. Donc Rob va dire un mot rapide sur les positions de l'autorité locale quant à la situation autour de Heathrow.

Sabine VAN DE POELE



Responsable des affaires réglementaires DHL

Sabine VAN DE POELE est diplômée en Économie et en Management européen (Master). Elle est responsable des affaires réglementaires de DHL depuis 2001.

Je suis contente d'avoir l'opportunité d'être ici aujourd'hui et de pouvoir être également la voix d'un des opérateurs de l'aéroport de Bruxelles. Mon nom est Sabine Van De Poele et je suis responsable des affaires réglementaires chez DHL.

DHL : l'industrie de l'express

Je pense que le rôle de l'industrie de l'express est clair pour vous tous. Nous offrons un service de livraison J+1.

Le secteur de l'express apporte sa contribution économique. Nous avons les chiffres exacts du nombre d'emplois que nous créons. Des études sont disponibles ainsi que l'étude de la Commission européenne qui a été effectuée l'année dernière sur le site Web de l'Association de l'Express Européen. Ce qui est important est que nous soutenons également le développement régional (connexions avec toutes les villes européennes et le reste du monde).

Pourquoi est-il nécessaire pour DHL de voler la nuit ? Le fonctionnement du "Hub"

Un des éléments les plus importants : nous devons voler la nuit. Pourquoi ?

Certains clients préparent leur colis le jour, de sorte que nous l'emportons le soir. Il va au Hub. Ensuite, il est embarqué vers sa destination finale. Il arrive de nouveau

à une station pour être enfin livré chez le client final, tôt le matin. Ainsi pour une compagnie, il est très important de ne pas perdre de temps, et c'est l'un des éléments principaux de notre économie aujourd'hui. Tout doit être rapide, tout doit être bon marché et nos clients l'exigent.

DHL développe beaucoup d'activités parce que la logistique devient de plus en plus importante. Nous sommes une compagnie qui propose un service dans le monde entier et donc nous avons 450 avions dédiés opérant dans notre réseau. Nous espérons avoir deux lignes aériennes, une au Royaume-Uni : DHL-Air, et l'autre ici à Bruxelles, Transports Aériens Européens.

Nous avons au départ de Bruxelles, chaque nuit, environ 25 vols. Deux, que nous avons appelés les "Sous-Hubs", et qui sont des vols qui relient Bruxelles à d'autres villes européennes. Nous soutenons l'approche Belge parce qu'alors finalement nous avons eu un cadre européen pour la gestion de bruit. L'approche Belge a été expliquée ce matin par M.CALLEJA, ainsi je n'expliquerai pas ceci de nouveau mais je me concentrerai juste sur la façon dont est cela a été mis en application ici à Bruxelles.

Réduction du bruit à la source - La flotte de DHL

Ce dont nous parlons c'est la réduction du bruit à la source, chose à laquelle nous avons fait face avec le Boeing 727 qui a été remplacé par le 757, un avion moins bruyant. Ce fut un investissement sur 4 ou 5 ans d'environ 1.2 milliards d'euros.

Procédures d'approche à moindre bruit

En outre, nous sommes constamment en train de regarder comment optimiser les procédures de vol. Il y avait des interdictions dans l'approche de descente continue,

une meilleure technique pour employer la puissance ascensionnelle et ainsi de suite. Tout ceci a un impact sur la réduction de bruit.

Les restrictions existantes à Bruxelles-National

Restrictions existantes à Bruxelles: les quotes-parts, le nombre de mouvements qui est limité, des normes d'émissions de bruit imposées par le gouvernement de Bruxelles, etc.

Nous avons réduit le nombre de personnes affectées par le bruit des avions de plus de 40 %. Ainsi, moins de personnes sont affectées par le bruit des avions au cours des années. Pourtant, le nombre de plaintes s'est accru.

Aujourd'hui, nous assistons à une amélioration de la situation et nous avons pensé qu'il était possible de construire une plate-forme de correspondance intercontinentale, ici à Bruxelles. Aujourd'hui nous avons employé environ 6500 personnes, à Bruxelles, et nous avons pour ambition de doubler la capacité et augmenter le nombre d'emplois. En 2008, un nouveau « Hub » sera établi à Leipzig. Donc il n'y a aucune création de nouveaux emplois ici.

Peggy CORTOIS

Administratrice déléguée de l'UBCNA

Peggy CORTOIS est administratrice-gérante d'une société de production événementielle, riveraine de l'aéroport de Bruxelles-National et Administratrice-déléguée de l'Union Belge Contre les Nuisances des Avions (UBCNA).

Une politique du Gouvernement belge volontariste à mener pour réduire efficacement le bruit des avions

Les avions ne doivent pas être un conflit communautaire comme c'est malheureusement le cas en Belgique. Ils ne s'expriment en aucune langue mais survolent les 3 régions de la Belgique en perturbant de la même façon le sommeil de millions de riverains. Les Gouvernements doivent travailler ensemble pour obtenir des résultats qui se concrétisent directement sur les avions, seul moyen de limiter le bruit au profit de tous et non par un jeu inefficace de modification des routes aériennes ou de rotation des pistes, par une dispersion discriminatoire qui ne tient pas du tout compte de la densité de population des zones survolées.

Non nécessité économique des vols de nuit

Les vols de nuit ne sont pas une nécessité économique. Aucune loi, aucun critère économique n'impose aux compagnies aériennes de fret express de voler la nuit.

Ce n'est que pour de strictes raisons de concurrence interne au secteur des sociétés de messagerie express dit aussi des « intégrateurs », que les vols de nuit ont vu... le jour!

Le principe est simple à comprendre, pour des raisons commerciales, les sociétés ont suggéré insidieusement à leurs clients un ramassage des colis de plus en plus tardif et la nécessité d'une livraison à destination de plus

en plus tôt; de ce fait la période de nuit, pendant laquelle règne une certaine inactivité économique partielle dans le monde des affaires, est mise à profit pour véhiculer les colis et les amener à destination, en assurant le transport des colis pendant la nuit.

Le progrès technique des moyens de communication se substitue au vol de nuit

Les moyens de communications modernes (fax, mail, internet) apportent des solutions concrètes à l'urgence de transmission de documents, les vols de nuit ne représentent donc absolument pas une nécessité économique pour cause d'urgence.

Une disposition réglementaire européenne comme unique solution

Seule une disposition réglementaire européenne d'interdiction de tous les vols de nuit en Europe pour les seuls aéroports qualifiés « d'urbains » entre 23 et 06 heures apporterait une solution à cette problématique, tout en permettant le maintien de l'emploi en faisant atterrir tous les avions avant 23 heures et en ne les autorisant à décoller qu'à partir de 6 heures du matin, et de ce fait en modifiant les heures de prise et remise des colis d'à peine maximum 2 heures.

Quelle définition européenne de la nuit ?

L'Europe doit aussi définir la durée de la plage horaire dite de nuit, en Belgique pour les types d'avions utilisables de nuit, la nuit se termine à 6 heures; par contre pour les niveaux de bruit endurés par les riverains, la nuit se termine à 7 heures.

Historique de l'implantation de DHL à Bruxelles

DHL, devenue filiale à 100 % de la Deutsche Post, est une activité rentable. L'État belge a fait les doux yeux à DHL pour s'installer à Bruxelles en 1984, DHL paye peu de loyers pour les hangars occupés ainsi que pour son centre de tri. DHL utilise de tous vieux avions, rentabilisés et amortis depuis plus de quinze ans, DHL a toutes les facilités pour travailler à Bruxelles. N'oublions pas que DHL et donc la Poste allemande, concurrence directement la poste belge en s'étant lancé dans le créneau de la distribution rapide de colis, paquets et autres pièces de rechange.

DHL, principal utilisateur de créneaux nocturnes à Bruxelles

Sans DHL, il n'y aurait pratiquement pas de vols pendant la nuit à l'Aéroport de Bruxelles-National. DHL exploite +/- 50 mouvements d'avions par nuit, soit 25 atterrissages et 25 décollages. Pendant l'été, de nombreux vols charters viennent s'ajouter aux mouvements bruyants d'avions cargos, souvent ces charters partent vers 04 heures du matin.

Interdire les vols de nuit pour satisfaire les riverains

Les vols de nuit n'apportent rien à la Belgique, ni à l'Aéroport. Il s'agit d'un moyen artificiel de créer du trafic à l'Aéroport de Bruxelles-National. La seule solution aux problèmes légitimes de tous les riverains serait une suppression pure et simple de tous les vols de nuit, sans exception, pendant la période de nuit entre 23 heures et 6 heures locales à Bruxelles. Tous les riverains, dans quelque région qu'ils se trouvent, seraient ainsi définitivement épargnés des nuisances sonores des avions pendant la nuit.

Les derniers avions, certes plus modernes mais bruyants

en fonction de leur masse totale importante au décollage comme des MD-11 ou des Airbus 300 qui ont un chiffre de bruit individuel (Quota Count) de 11 devraient également prochainement interdit de vol pendant la nuit.

Quota count et gros porteurs

De ce fait, la limite maximale de quota count par mouvement d'avion la nuit, fixée à 12 depuis le 1^{er} janvier 2003, doit encore être diminuée vers une limite de 8 voire 4 comme les Régions le demandent, en attendant la suppression définitive de tous les vols de nuit depuis l'Aéroport de Bruxelles-National.

De même, il est inadmissible que des avions gros porteurs anciens aux quotas counts très élevés (de 40 à 85 quotas count) décollent dès 06 heures du matin en traversant tout Bruxelles.

Une définition des niveaux de bruit individuels des avions pour les tranches horaires délicates de 06 à 08 heures du matin, ainsi que de 21 à 23 heures du matin serait une autre réalisation concrète à prendre en vue de protéger ces périodes "sensibles", soit fixer une limite au quota count 24 pour les périodes sensibles du matin et du soir, et au quota count 48 pour la journée de 08 à 21 heures locales.

L'action nécessaire de l'État et des collectivités

L'État Fédéral et les Régions doivent définir rapidement les niveaux de bruit admis par les survols d'avions à hauteur de chaque sonomètre et instaurer un système d'amendes ou sanctions financières à toute compagnie aérienne dont les avions dépasseraient les limites de bruit autorisées par sonomètre.

Le Service de Médiation de Bruxelles-National devrait devenir une Autorité de contrôle indépendante type ACNUSA (France)

Comme l'exploitant aéroportuaire BIAC tient à la fois le rôle du contrôleur et du contrôlé, il serait opportun et judicieux de transformer l'efficace Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National en une Autorité Indépendante de Contrôle et de Médiation des Nuisances Sonores Aériennes sur le modèle de l'ACNUSA française. L'ACNUSA est devenue une Autorité à part entière, respectée, écoutée, appréciée et qui est devenue compétente pour les prescriptions applicables aux stations de mesure de bruit, la diffusion des informations sur le bruit auprès des riverains, rendre un avis sur les plans de gêne sonore ou d'exposition au bruit, les modifications des procédures de départ, d'attente et d'approche, le contrôle du respect des chartes de qualité de l'environnement sonore

La Commission Européenne devrait intervenir pour que tous les aéroports européens soient mis sur le même pied d'égalité sans aucune concurrence de nuit, en interdisant l'ensemble du trafic de nuit en Europe; ou du moins pour les aéroports situés trop près des centres urbains.

Révision de la définition de l'aéroport "urbain"

Ainsi dans un premier stade la définition de l'aéroport de type « urbain » doit prioritairement être corrigée dans la Directive 2002-2030 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. L'Aéroport de Bruxelles-National est selon l'UBCNA de type « urbain », mais comme il possède des pistes d'une longueur supérieure à 2000 mètres, qu'il offre des liaisons intercontinentales malgré

qu'il soit situé au centre d'une très grande agglomération et qu'un grand nombre de personnes souffrent du bruit des avions, il n'est PAS considéré comme « urbain » au sens de la description des aéroports faite par cette Directive.

Cette Directive devrait être renforcée par des sanctions pour les États qui ne respectent pas le principe d'une approche équilibrée dans la prise de décision de mesures applicables en vue de résoudre le problème du bruit dans un aéroport situé sur leur territoire. Ce qui est assurément le cas de la Belgique, où le Gouvernement Fédéral prône la dispersion des nuisances sonores des avions, sans aucune action à la source du bruit, en éparpillant de tous côtés les nuisances sans tenter d'en limiter leur émission.

Une information pas toujours transparente

Les Autorités se refusent à communiquer toute information, prétextant que toute donnée transmise se retournera contre eux ou sera utilisée dans le cadre de procès et autres actions en justice ; ce qui est inadmissible : des avions dits Chapitre 2 atterrissent de temps en temps au mépris des Directives 92/14 et 98/20, des avions « hush-kittés » continuent parfois à évoluer la nuit, des gros porteurs avec quota interdit décollent de nuit, les procédures aériennes ne sont pas respectées et les normes de vent déterminées pour l'utilisation de certaines pistes ne sont pas appliquées pour faire plaisir à tel ou tel Ministre afin de ne pas survoler sa propriété.

Les États ne prennent en compte que l'impact économique positif des vols de nuit, les coûts de santé ou de maladie des riverains perturbés par les vols de nuit, ou encore des frais d'expropriation des zones trop survolées ne sont jamais pris en charge dans toutes les décisions.

L'isolation, compensation insuffisante pour le riverain

J'habite dans un des quartiers anciens les plus densément peuplés autour de l'Aéroport de Bruxelles, l'isolation est un leurre qui cloître le riverain chez lui et le condamne à dormir toutes fenêtres fermées. Je suis d'accord d'être expropriée mais à la valeur réelle de ma maison sur le marché de l'immobilier, mais cela l'État Fédéral refuse de l'imaginer. On nous promet depuis plus de 5 ans un Fonds d'Indemnisation, il n'a toujours pas été créé, pas un centime n'a encore été versé.

Les vols de nuit ne sont pas une nécessité économique, et nous défendons leur interdiction générale au niveau européen en priorité pour les aéroports « urbains ».

Débat

Bruxelles-National

John STEWART,
Président de Hacan Clear Skies

Merci à toutes les deux.
Questions ou commentaires de ce qui a été dit ici ?

Un intervenant dans la salle

Je vis également près de Bruxelles. Je suis un épidémiologue. Je travaille sur les conséquences médicales des vols de nuit et du bruit des avions en général.

Je pense que la situation en Belgique est en effet un peu spéciale. Je suis heureux d'entendre de l'UBCNA que le bruit à Bruxelles n'est pas totalement dispersé mais qu'il l'est seulement un peu.

Il n'y a pas de désert, il n'y a pas de lacs. La seule conclusion possible pour le gouvernement est que si des avions survolent certaines régions, cela est intolérable. Personne ne les veut. Et les vols de nuit doivent disparaître de Bruxelles.

M. Charles De COURSON, Député français

La personne qui représentait DHL peut peut-être répondre à une simple question.

Comment DHL, qui est l'un des intégrateurs européens principaux, voit-il la possibilité de reconsidérer le développement de ses activités, avec à l'esprit un respect pour le sommeil des populations et la prise en compte des citoyens européens qui apprécieraient la paix et la tranquillité durant la nuit ?

Sabine VAN DE POELE,
Responsable des affaires réglementaires DHL

Naturellement c'est possible. Ce qui est important, c'est de respecter la Directive européenne de gestion du bruit. Et nous avons fait beaucoup d'efforts pour réduire les nuisances sonores.

Et l'un des exemples, ce sont les nouvelles technologies. Nous voyons des avions avec une plus grande capacité. Il est très important d'avoir une gestion planifiée, accompagnée d'une politique des Transports. Si vous mettez tous ces éléments ensemble, alors vous aurez une situation acceptable qui rend possible le développement.

Emmanuelle HOCQUARD DE KERLEAU,
FedEX

Je représente FedEx. Je souhaiterai ajouter quelques mots à la réponse de DHL faite à Charles de Courson. Clairement, l'environnement est quelque chose qui est extrêmement important pour nous, quelque chose sur quoi nous travaillons chaque jour. Et je veux juste ajouter quelque chose à ce qui a été dit aujourd'hui. Il y a des projets d'intermodalité avec le transport ferroviaire. Nous avons le projet d'un TGV de fret qui relie toutes les destinations à moins de 600 kilomètres. Je pense à Roissy Charles-de-Gaulle qui a maintenant remplacé des avions par des trains.

La SNCF et le Ministère des Transports se sont beaucoup impliqués.

Ainsi nous accomplissons un progrès et nous nous inspirons des politiques intermodales de ce type pour tenter de remplacer des avions par des trains. Évidemment, c'est une chose indispensable à faire.

Mais également, les transports routiers parce qu'ils permettent de remplacer le fret partant en avion et de le mettre sur la route (fret camionné).

Une question à l'attention de M^{me} Van De Poele, DHL

Est-ce un problème si les avions décollent deux heures plus tard ?

Sabine Van de Poele, DHL

Malheureusement, ce n'est pas si simple parce que tout est basé sur un réseau. Ainsi, comme je l'ai montré il y a des vols de Bruxelles vers l'Espagne et il y aura alors des paquets allant à Barcelone. Cela signifie que le réseau est basé sur le fait que nous devons respecter les connexions et avoir la possibilité, évidemment, de ne pas manquer ces connexions. C'est un réseau très complexe

M. Jean-Pierre BLAZY, Président de l'Association « Ville et Aéroport »

Ce n'est pas réellement une question, c'est une réaction à la présentation que nous avons eue.

Je ne pense pas que nous pouvons continuer de dire que nous souhaitons avoir un dialogue constructif pour le futur si nous nous contentons de la réduction limitée du bruit à la source, les efforts des compagnies pour réduire les nuisances sonores et du remplacement des avions bruyants par des avions moins bruyants.

En effet, ce qui pose un problème aux riverains que nous représentons en tant qu'élus, c'est la fréquence des vols qui s'est accrue et surtout la répétition de la gêne sonore qu'il faut considérer comme une question majeure pour les populations riveraines.

Je pense qu'aujourd'hui il y a des mesures de contrôle qui doivent être prises, des mesures de planification urbaine, et c'est en effet une responsabilité de l'État, et pas simplement des autorités locales. Nous avons une situation spécifique en Belgique. Je sais cela, mais je ne pense pas que nous puissions avoir ce chantage permanent à l'emploi, cette menace de la délocalisation, et un refus total de trouver les compromis appropriés.

Je pense que c'est juste une question d'organisation, c'est un choix que les compagnies peuvent faire et qui doit être fait. À partir de là, nous pouvons accomplir le progrès ensemble mais cessons d'employer toujours les mêmes arguments et d'accuser les gouvernements, les services publics, et les autorités locales en particulier.

Un intervenant dans la salle

J'ai une question concernant DHL. DHL quitte Bruxelles pour déménager sur Leipzig. Ce début de délocalisation engendre quelques sentiments partagés à Leipzig. Certains se félicitant et d'autres naturellement craignant le bruit. Quelles étaient les réactions à Bruxelles parmi les citoyens? Je veux dire qu'il y a des perdants et des gagnants... Comment est-ce perçu ici?

M. Maurice SEEWALD, Association Air Libre

Mon nom est Maurice SEEWALD, je parle au nom de l'association Air Libre qui est l'organisation qui essaie de maintenir Bruxelles vivable.

Ce qui a été dit ici sur la recommandation de ce que nous avons appelé les "sociétés de choix" au sujet du transport de marchandises, semble être un accord pour ne pas trop donner la priorité à la qualité de la vie. Je suis très surpris et je dis ça au nom d'Air Libre.

Je regrette que le directeur de la DG TREN, M. Daniel CALLEJA, ne soit plus ici. Nous sommes très étonnés que la Commission Européenne ne saisisse pas l'exemple de Bruxelles pour montrer la voie à suivre. Pour la simple raison que Bruxelles est l'endroit où la Commission européenne siège. Il a été décidé l'instauration des vols de nuit, au centre-ville, ce qui n'est pas un très bon exemple de choses à faire.

M^{me} Sabine VAN DE POELE, DHL

Il n'est pas correct de dire que nous employons toujours les mêmes arguments. Nous essayons d'instaurer un dialogue et j'ai déjà dit que nous devrions essayer de faire tout ce qui est possible pour collaborer efficacement avec les décideurs afin de concrétiser une situation qui est, disons-le, une situation gagnante pour tout le monde. Par définition, nous n'aimons pas voler la nuit. Nous n'inventons pas un service, nous offrons un service dont ont besoin des clients. Il est plus coûteux de voler la nuit, ainsi par exemple nous payons des taxes d'atterrissage deux fois plus importantes à Bruxelles, que pour le jour. Ainsi pourquoi devrions-nous, d'un point de vue économique, payer deux fois plus cher que si nous pouvions voler le jour?

Certaines personnes étaient en faveur de l'interdiction des vols de nuit. Ainsi, elles sont heureuses et tranquilles de voir que DHL part. D'autres regrettent qu'il n'y ait aucune possibilité de création d'emplois. Nous avons été confrontés à des sentiments partagés.

Roger LERON



Président de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA)

Diplômé de l'Institut d'Études Politiques de Grenoble, licencié en droit et diplômé d'Études Supérieures de Sciences Politiques, Roger LERON est président de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA). Premier adjoint au maire de Valence entre 1977 et 1995, conseiller régional Rhône-Alpes entre 1977 et 2000, il est député de la Drôme de 1988 à 1993 et rapporteur de la loi du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit et au budget de l'aviation civile pour avis. Il assure la présidence du Conseil National du Bruit de 1993 à 1996.

Création et missions de l'ACNUSA en France

L'ACNUSA est née d'un problème en région parisienne, suite à l'extension de Roissy CDG. Nous avons essayé d'obtenir une confrontation entre les divers partenaires: le gouvernement, les compagnies, l'administration, les riverains, et les diverses associations de riverains.

Et le gouvernement a suggéré que nous devrions créer une autorité indépendante, qui est en fait la seule de ce type en Europe à l'heure actuelle. Et le rapporteur de la loi qui a créé l'ACNUSA était Jean-Pierre BLAZY, qui est le président de "Ville et d'Aéroport".

C'était une très bonne idée d'avoir une organisation indépendante, laquelle pourrait dire un grand nombre de choses aux différents partenaires concernés. Aujourd'hui, il y a 8 membres, 6 sont désignés par le gouvernement et 2 sont désignés par le président de l'Assemblée Nationale et le président du Sénat. L'indépendance est garantie par le fait qu'en principe nous ne pouvons pas renouveler notre mandat.

Que faisons-nous ? Initialement, nous avons la possibilité de proposer un certain nombre de recommandations, et également quelques définitions, des sanctions concernant le non-respect des seuils de bruit. Les aéroports peuvent être le sujet de recommandations de l'autorité en ce qui concerne la définition.

L'ACNUSA émet des recommandations

Nous regardons les recommandations qui peuvent s'appliquer aux mesures liées au bruit et au couloir aérien. Nous essayons de nous assurer que dans les dix aéroports principaux en France, il y a cohérence entre les couloirs aériens définis et les seuils de bruit fixés.

Nous organisons des campagnes publiques d'information.

Nous avons également défini un indicateur sonore. Un indicateur pour prévoir en termes d'exposition au bruit ou de pollution sonore et avant cela a été une concertation avec les autorités concernées : le Lden est l'indicateur qui a été ajouté à un index qui est un peu compliqué.

Nous avons senti qu'il valait mieux suggérer un index différent qui pourrait permettre une meilleure comparaison au niveau européen, plutôt que d'avoir un index en français. Je pense que cela permettrait un meilleur dialogue entre les aéroports. Au final, évidemment nous avons les mêmes problèmes et c'est une bonne idée d'avoir le même indicateur pour mesurer ces problèmes. Nous avons choisi cet index et le gouvernement a décidé de le garder et de l'utiliser. Ainsi le plan de gêne sonore nous permettra de mesurer le niveau de gêne que subissent les riverains.

Dispositif d'aide aux riverains - Plan de Gêne Sonore - Insonorisation des logements

Les personnes dont le logement est situé dans le Plan de Gêne Sonore peuvent bénéficier d'une aide pour l'insonorisation. Les plans d'exposition au Bruit révisés ont également été mis en application, excepté en région parisienne. C'est là qu'on observe la plupart des difficultés. Mais l'administration s'est vraiment mise « hors la loi » parce que le plan d'exposition au bruit n'est pas encore révisé et ne le sera pas à l'échéance prévue par la loi (31.12.2005).

L'ACNUSA doit également donner son avis sur tous les textes législatifs relatifs aux niveaux de bruit maximum par exemple. Il est également important, c'est ce que l'on constate pour Bruxelles, que nous puissions donner notre avis sur tous les changements de procédures de départ, procédures d'arrivée, tout ce qui se rapporte au dispositif de circulation aérienne. Nous nous rencontrons pour discuter de ces problèmes.

L'ACNUSA et son pouvoir de sanction

Par ailleurs, l'ACNUSA dispose d'un pouvoir de sanction. Nous pouvons infliger des amendes, qui peuvent aller jusqu'à 20000 euros par vol. En 2005, j'ai récemment signé le dernier mandat et j'ai déjà un million d'euros pour 2005. Ainsi, je pense que d'ici la fin de l'année, nous aurons 2 millions et demi d'euros pour les dix aéroports français en termes d'amendes.

Donc voilà ce que fait l'autorité indépendante, son rôle et sa fonction. Elle a été créée en 2000 et nous avons demandé 5 ans après une évaluation de notre rôle et des tâches qu'il y aurait à effectuer.

Ainsi, au prochain congrès vous aurez la possibilité de consulter l'évaluation et ainsi vous faire votre opinion, à savoir si cette autorité est réellement utile ou si cela est une perte de temps.

Position de l'ACNUSA sur les vols de nuit

Sur le sujet d'aujourd'hui en particulier, nous avons dit en 2001, dans notre tout premier rapport d'activité, que le problème des vols de nuit était quelque chose de très important.

Mais nous ne pouvions pas faire une recommandation pour une interdiction totale des vols de nuit en France. Tout d'abord, parce que pour toutes nos recommandations, nous devons expertiser et s'assurer que la recommandation pourra être suivie.

La deuxième raison était que nous ne pouvions pas nous prononcer pour une interdiction unilatérale en France et rendre cela unique à la France. Cela signifie qu'il n'y aura aucune mesure correspondante dans d'autres pays en Europe. Nous avons senti que cela était simplement impossible.

Cela signifie qu'il pourrait y avoir des restrictions opérationnelles concernant les vols de nuit, parce que c'est un gros problème, et que nous devons aujourd'hui faire quelque chose pour les riverains concernés.

Nous devons regarder les choses en reprenant les bases au cas par cas, aéroport par aéroport et essayer de gagner une heure, deux heures, ou trois heures, en les poussant pour cela. Et c'est ce sur quoi nous encourageons les aéroports.

Mais il n'y a plus de discussion au sujet de la nuit, comme la Directive européenne qui indique que la nuit est égale à 8 heures consécutives. La seule discussion que nous ayons maintenant est, comment cela doit-il être appliqué ? Mais les 8 heures consécutives sont défi-

nies maintenant. Le nombre d'associations combattent pour les 8 heures et le texte existe maintenant.

Nécessité d'aéroports dédiés au trafic fret

Pour revenir à la question du bruit et de ce qui se passe en France, cela signifie qu'il y aura des aéroports qui fonctionneront la nuit, s'il n'y a aucun bruit, s'il n'y a pas beaucoup de résidents autour, comme à VATRY. Mais s'il y a une limite pour certains aéroports, cela ne signifie pas qu'il doit y avoir des limites pour tous les aéroports. Aujourd'hui, nous avons 4 à 5 aéroports saturés.

Allons-nous continuer d'apporter du trafic dans ces aéroports? Allons-nous essayer de trouver des solutions? À Roissy CDG, pour le moment, il y a mille quatre cents vols par jour.

Il y a des personnes qui ont 350 vols au-dessus de la tête chaque jour. Si c'est quelque chose que les responsables peuvent traiter, est-ce faisable et raisonnable? Je pense que nous devrions regarder les bases effectives avec un esprit plus large pour progresser.

Économie du fret express

Un autre élément dont je voudrais parler concerne la question des activités de fret express. Il y a un paradoxe dans tout ça. Des études sur la question du transport de fret la nuit, ses impacts économiques, c'est quelque chose qui existe dans tous les aéroports parce que les personnes qui traitent le fret la nuit ont prouvé qu'il y a une utilité économique et sociale. Cela est vrai.

Mais le problème est que s'il n'y a aucun fret de nuit, comment cela se passe d'un point de vue économique? S'il n'y a aucune activité de fret la nuit, comment les compagnies fonctionneraient-elles? Les choses fonctionneraient-elles mieux ou pire?

Je ne sais vraiment pas mais c'est une étude qui n'a pas été faite et qui je pense devrait être faite. C'est vraiment une étude que nous devons commencer en missionnant les autorités compétentes.

La situation en Europe est totalement différente d'un aéroport à l'autre, et d'un pays à l'autre. C'est un élément que nous devons prendre en considération. Si les avions font du bruit, ils doivent essayer de limiter celui-ci autant que possible, et en particulier, là où il y a beaucoup d'habitants et c'est là tout le paradoxe : là où il y a la plupart de la population, il y a la plupart des vols, et il est, en effet, difficile de réorganiser cela.



Bernard GARANDEAU

*Secrétaire général de l'association « Ville et Aéroport »
1er adjoint au Député Maire de Mérignac
Vice-Président du Conseil général de la Gironde*

1er Adjoint au Député Maire de Mérignac, Bernard GARANDEAU est délégué aux finances et au développement économique. Il est vice-président du Conseil général de la Gironde en charge de la solidarité et du logement social, secrétaire général de l'association « Ville et Aéroport ». Ingénieur diplômé de l'École Nationale d'Aviation Civile, il a fait une partie de sa carrière professionnelle dans les services du contrôle aérien. Il est également engagé dans la défense du développement durable du transport aérien et celle du cadre de vie.

Nous allons continuer cette discussion, et parler des propositions que nous pouvons faire à la fin de cette conférence.

Je suis le secrétaire général de Ville et d'Aéroport. Notre association se compose d'élus nationaux concernés directement par les aéroports. Nous étudions les impacts économiques et sociaux des aéroports. Et nous défendons les intérêts de nos riverains. Nous regardons naturellement les soucis économiques mais également l'environnement, une sorte d'approche humaniste.

Définir la période de nuit, un impératif

La première chose que nous devons faire est de définir ce qu'est la nuit. La Commission européenne déclare que la nuit c'est 8 heures, mais nous avons vu, par exemple, que les enfants vont au lit plus tôt dans certains pays. Ainsi, je pense que nous devons avoir une définition précise de ce qu'est la nuit et la façon dont celle-ci pourrait être introduite dans un règlement.

Est-ce que nous pouvons définir la durée exacte de la période, est-elle de sept ou huit heures ? Pouvons-nous avoir une interdiction complète pendant cette période ? Pouvons-nous avoir un certain niveau de tolérance pour certains vols ? Beaucoup de gens pensent qu'ils devraient y avoir une législation européenne plus précise que la Directive 2002-30. Les règlements devront tenir compte des situations des aéroports à travers l'Union Européenne. En France, nous tenterons de comparer les aéroports qui ont différentes caractéristiques en termes de volume de passagers, de pollution sonore.

Appliquer le principe de précaution et le principe de développement durable

Nous avons besoin d'une loi européenne spécifique très précise. À Bordeaux, nous sommes en faveur de l'expression et de la décentralisation. C'est la raison pour laquelle, en général, nous ne voulons plus une participation européenne mais il ne faut pas oublier qu'un vol se fait à travers l'Europe. Ainsi donc, l'Europe est impliquée dans les vols réguliers. L'Union Européenne a la compétence au sujet de la santé et nous avons vu que les vols de nuit ont un effet sur la santé. Ainsi nous devons nous conformer au principe de précaution, et au principe du développement durable.

Vols de nuit : légiférer à l'échelle européenne comme à l'échelle nationale

En ce qui concerne les vols de nuit, s'il y avait une interdiction, alors les compagnies iraient dans d'autres États membres. Donc, cela entraînerait une distorsion de concurrence. Ainsi, c'est une raison pour laquelle nous avons besoin d'interdire dans le cadre d'une législation européenne. Les autorités locales doivent également fonctionner avec les autorités nationales.

Avec l'exemple de Francfort, qui est l'un des plus grands aéroports européens, il y a eu beaucoup de dialogue, ce qui a permis un progrès.

Nous sommes en faveur de cette Directive européenne, mais nous avons également besoin d'une législation nationale. Nous avons également besoin de discuter au niveau local. Nous devons entreprendre des négociations faisant participer les autorités locales et les riverains de sorte que les politiques aéroportuaires tiennent compte des intérêts économiques mais également des intérêts environnementaux.

Instaurer de nouveaux comportements plus vertueux des intégrateurs et compagnies de fret

En ce qui concerne les couvre-feux, ceux-ci pourraient résoudre certains problèmes de santé, mais également avoir un impact économique. Mais ces deux choses ne sont pas incompatibles. Pourquoi pourrions nous changer la manière de fonctionner des services postaux par exemple ? Pourquoi réveiller une partie de la population en ville quand cela peut avoir un impact sur eux ?

Le transport de fret par avion, est-ce la meilleure solution ? Nous devons discuter de ceci. Nous devons avoir une discussion large sur ce point, et c'est ce que nous faisons aujourd'hui. Nous avons des représentants des compagnies aériennes défendant leurs intérêts, les riverains aussi défendent leurs intérêts. Et je pense que la discussion que nous avons aujourd'hui pourrait donner des propositions intéressantes en vue d'une nouvelle législation.

Nous pouvons faire participer les élus locaux, les riverains, les dirigeants d'aéroport dans ce processus. Nous devons faire les bons choix économiques. L'incitation est l'une de nos activités, c'est pourquoi nous sommes ici aujourd'hui. Nous essayons d'obtenir de l'Union Européenne une solution à ce problème.

Bengt CHRISTENSSON



Secrétaire général de l'Airport Regions Conference (ARC)

Bengt Christensson a présidé le groupe des affaires et de l'emploi au sein de l'ARC pendant 4 ans et est aujourd'hui le nouveau Secrétaire général de l'ARC

Bengt est Manager Industriel et Commercial dans Hårryda kommun où est localisé l'aéroport International Gothenburg-Lanhdvetter. Hårryda kommun fait partie de la région d'affaire Gothenburg

En tant que secrétaire général de l'ARC, c'est la première fois que nos deux associations sont ensemble ici pour débattre d'un sujet qui est si important pour les citoyens européens. Et c'est quelque chose qui concerne la santé des personnes, en particulier pour les riverains des aéroports européens.

L'ARC représente trente régions réparties dans toute l'Europe, et pas seulement les aéroports principaux d'Europe centrale.

Les vols de nuit sont un cauchemar. Je suppose que nous vivons tous sous un couloir aérien maintenant. Comment se sent-on quand on a une piste dans sa chambre à coucher ?

La population achète toujours des maisons et loue des appartements dans le secteur qui entoure les aéroports, parce que c'est parfois un endroit très agréable à vivre. Ce sont des secteurs très attrayants. Mais ce ne sont pas les pires. Je pense à ceux vivant dans des secteurs relativement tranquilles près des aéroports. Quand les lignes aériennes et les couloirs aériens sont changés, ce secteur devient particulièrement bruyant. Je crois que leur situation est encore pire.

Maintenant, nous avons d'autres secteurs près des aéroports, directement affectés par le bruit comme Martin KESSEL l'a précisé plus tôt.

Le Bruit : un motif de la création de l'ARC

Le bruit est la question la plus importante pour les autorités locales sur lesquelles sont implantés les aéroports. Plus l'aéroport est grand, plus le problème est grand. Le bruit était l'une des premières raisons qui a présidé à la création de l'ARC. Il est toujours l'une des premières priorités dans le travail de notre organisation.

En même temps, nos communautés ont des avantages de croissance économique rapide et un nouveau développement autour des aéroports. Avec l'ascension globale des marchés, les aéroports sont des dispositifs principaux du 21^{ème} siècle, l'économie et la prospérité de l'Europe.

L'aviation crée le bruit, elle crée la congestion dans les régions principales, et elle apporte la prospérité.

En même temps, nous ne devons pas oublier que la croissance économique générée par les aéroports crée de meilleures conditions pour notre bien-être, pour la santé et la qualité de vie en général.

Pour les citoyens vivant dans les zones aéroportuaires, parfois il pourrait être juste d'instaurer un couvre-feu sur les vols de nuit, mais parfois pas. Plus vous pensez aux vols de nuit, et à ce que nous avons entendu aujourd'hui et les effets possibles d'une législation commune sur les vols de nuit, plus cela est compliqué à obtenir. Il y a beaucoup d'aspects à prendre en compte.

Des modes de vie différents à prendre en compte au niveau européen sur la période 24 heures

Parfois, dans certains pays, vous allez au lit quand d'autres vont dîner. Nous avons différentes manières de vivre les 24 heures dont nous parlons. Il y a des différences culturelles et nous devons naturellement accepter cela. Nous entrons également rapidement dans une économie globale. Je pense que nous devrions considérer que, quand nous parlons du fret aérien, 25 % ou 30 % sont

dédiés aux marchandises et le reste du fret aérien correspond au transport de passagers, et nous devons également être au centre de l'Europe où les vols principaux arrivent depuis que le fret aérien est une affaire continentale.

De quelle nuit parlons-nous ? Est-ce seulement de la nuit européenne ou est-ce la nuit en Amérique du sud, ou en Chine ? Est-il plus important de considérer la nuit au niveau européen ou au niveau international ?

Si nous considérons une interdiction totale des vols de nuit en Europe, nous entendons qu'il s'agit de fermer nos aéroports entre 23 heures et 6 heures.

Quelle serait la réaction au niveau international ? Est-ce qu'une interdiction des vols de nuit serait considérée comme une restriction technique ? Si une telle interdiction doit être suivie par d'autres dans le reste du monde, il serait certainement impossible d'avoir des vols internationaux pendant la nuit.

Quel est le seuil de perturbation la nuit ? Avons-nous un niveau sonore simple qui est accepté comme une norme européenne ? Sommes-nous prêts à accepter les conséquences dites d'un niveau général inférieur de 5 dB ?

L'exemple suédois

Dans mon pays, la Suède, une étude d'impact a été faite. La Suède n'est pas du tout urbanisée de la même manière que dans d'autres parties de l'Europe. Même en Suède, les effets sont si grands que la plupart des projets urbains ont été arrêtés. Beaucoup de nos zones urbaines n'ont pu continuer à se développer.

Mais imaginons votre environnement si vous avez baissé le niveau de décibel dans vos villes ou autour de vos aéroports de 5 dB. Je peux vous assurer que dans la plupart des cas, il n'est pas possible de changer le niveau de perturbation sonore avec environ 5 dB sans changer la structure urbaine entière.

Mais faisons simple. Disons que les 55 dB sont une norme avec laquelle tous les Européens peuvent vivre. Je ne soutiens pas que c'est le juste niveau mais j'essaye juste de donner un exemple.

Serait-il si facile de pouvoir dire :

- Ayons une législation à travers l'Europe qui nous donnerai une ligne directrice sur les vols de nuit dans les régions où le seuil serait au-dessus de 55 db entre 23 heures et 6 h00?

De nouveau cela ne peut pas être si facile.

Interdire les vols de nuit nuirait au potentiel de croissance économique du fret, du charter, de l'express et du postal

Je veux dire qu'il y a un potentiel de croissance économique qui est en danger.

Cela signifie que presque 1/3 de la capacité d'aéroport en Europe n'est pas utilisé.

Pouvons-nous nous le permettre ? Et que serait l'effet de notre prospérité en termes d'offres d'emploi etc. ?

Et si nous avons un règlement européen et que l'on observe que cela concerne quelques personnes vivant dans la zone du bruit ?

Cela peut très bien être le cas dans les parties de l'Europe où la densité de population est faible.

En fait, beaucoup de régions voudraient voir croître leur trafic aérien, parce qu'elles ont plus à gagner qu'à perdre dans la croissance du trafic aérien.

Le fret aérien dédié est un marché en expansion et s'étend au niveau Européen. Les vols de nuit, comme nous l'avons entendu, semblent être une condition nécessaire pour cette industrie et pour le « juste-à-temps ».

Devrait-il y avoir une interdiction de vol la nuit, si il n'y avait que quelques vols chaque nuit ?

Quel niveau de bruit serait le plus juste à enregistrer ? ou n'est ce pas les vols de nuit, en général, le problème ? Ou le problème serait sur certaines trajectoires de vol qui devraient être limitées ?

Peut-être y-a-t il différentes techniques à appliquer pour atténuer la gêne sonore ? Cela pourrait être des quotas, des restrictions pendant certaines heures ou des périodes, ou de certains avions, des procédures pour le décollage et l'atterrissage, etc.

Je ne suis pas un technicien mais je suis sûr que la dernière technique n'a pas encore été inventée.

Bien sûr, il existe des moyens différents dans chaque région.

Je viens de parler des effets des vols de nuit sur la vie urbaine. Je crois vraiment que le vol de nuit est une des plus importantes questions auxquelles les régions aéroportuaires doivent répondre et faire face. C'est bien sûr un problème principal de secteurs résidentiels autour de nos principaux aéroports mais je ne suis pas convaincu qu'il y ait juste une solution à trouver au niveau européen. Après tout le bruit, comme je l'ai dit au commencement, est un problème local.

Vols de nuit : une solution à trouver à l'échelle régionale et locale -

L'application du principe de subsidiarité

La solution relative aux vols de nuit devrait donc aussi être traitée au niveau local et régional.

Les autorités régionales et locales voient le principe de subsidiarité comme un principe important. Je crois personnellement que c'est une question qui devrait rester au niveau de la population et au niveau politique et qu'il faut trouver l'équilibre entre les avantages d'avoir un

aéroport dans sa région en trouvant des solutions techniques, politiques et administratives sur ces problèmes: non seulement le bruit, mais aussi les émissions gazeuses et la congestion.

Le développement autour des aéroports principaux en Europe est un grand souci pour les régions périphériques européennes. Ils ont tous leurs yeux tournés sur le développement des principales régions. Pourquoi est ce si important pour l'ARC et ses membres, pour les régions aéroportuaires en Europe ?

Le programme de travail de l'ARC

En analysant l'ordre du jour européen, l'ARC et ses membres se trouvent au carrefour de trois tâches politiques essentielles :

- La première est d'augmenter la croissance de l'économie européenne selon la stratégie de Lisbonne. Les membres de l'ARC ont un rôle majeur à jouer, puisque nos membres représentent les régions principales avec les aéroports principaux dans chaque pays et, par conséquent, les moteurs de l'économie en Europe. Dans des régions de l'ARC nous trouvons des centres politiques, économiques et de recherche en Europe. Le reste de l'Europe est dépendant de l'accès aux régions principales, pour développer l'économie dans leur région et en Europe.
- La deuxième tâche est d'augmenter et de cultiver de nouvelles relations avec des régions dans les nouveaux États membres.
- La troisième tâche est d'accomplir la stratégie de Gothenburg, peut-être la plus importante.

La croissance doit être durable. Dans un sens, cela nous assure toutes les conditions qui répondent à nos besoins pour le développement économique, pour la préservation de l'environnement et la qualité de la vie. Cela signifie que nous devons optimiser le secteur du transport d'un point de vue environnemental, y compris l'aviation avec d'autres modes de transport dans la perspective de Réseaux Trans Européens.

Il est également important d'inclure d'autres moyens de transport et d'avoir un mélange plus équilibré de transports, particulièrement sur les courtes distances, où d'autres moyens de transport sont compatibles et plus environnementaux.

Le transport aérien est considéré par beaucoup comme non durable, mais nous savons tous qu'il est indispensable pour la croissance de l'Europe.

L'ARC pense que les problèmes environnementaux pour les citoyens des régions aéroportuaires sont également un problème pour les régions périphériques

Le transport aérien cause des problèmes au niveau local et régional. Il devrait être traité, dans le même temps, au niveau européen.

L'ARC a reconnu la complexité de la question des vols de nuit et la difficulté de définir une législation européenne commune aujourd'hui.

Les moyens de pression de l'ARC

Les membres de l'ARC utilisent cette plate-forme pour augmenter et partager les meilleurs exemples de pratiques. C'est ce dont nous avons discuté aujourd'hui, et nous devons améliorer et développer notre stratégie environnementale. Nous travaillons en groupe et avec d'autres projets européens.

Avec 30 régions membres, nous avons le pouvoir d'influencer la politique européenne et d'attirer l'attention, au niveau local et régional.

Enfin, je voudrais mentionner que l'ARC est sur le point de lancer un nouveau projet intitulé « la maîtrise du bruit des avions » dans les régions, appelé MANIC.

Pendant deux ans, ce projet tentera de répondre à cette question de façon technique, avec une approche régionale et locale. J'espère que nous serons capables de présenter les résultats lors de notre conférence bi-annuelle de l'ARC d'ici la fin 2006.

Jean-Pierre BLAZY



Construire le compromis audacieux, compromis de progrès...

Je voudrais remercier chaleureusement l'ensemble des intervenants et participants qui ont contribué à faire avancer le débat sur la question d'actualité sensible des vols de nuit en Europe.

Après le temps des réflexions, le temps des propositions. Je tiens à rappeler ce que je formulais ce matin dans mon introduction : dans un secteur où les intérêts sont évidemment contradictoires entre l'économie du transport aérien et ses contraintes environnementales, il faut aboutir ensemble **au compromis audacieux, compromis de progrès.**

Quel peut être le contenu de ce compromis à construire pour la période à venir ?

Il doit opérer sur deux échelles.

...à l'échelle européenne, par voie réglementaire ...

Pour cela il faut nous entendre tous au préalable sur la **définition de la « nuit »**. Pour un compromis durable il faut que l'on soit en cohérence sur le plan environnemental et sur le plan économique afin d'éviter notamment les effets de dumping.

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.**

L'association « Ville et Aéroport » considère qu'il convient de retenir la proposition 22h-6h et non pas 23h-7h. 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.

Les travaux des différentes sessions ont permis de souligner que le problème des vols de nuit est moins la question des émissions de gaz à effet de serre que la question du bruit.

Pour garantir la pérennité de ce compromis, il faut par ailleurs que l'Union européenne se fasse entendre au sein de l'assemblée de l'OACI, que sa représentation soit renforcée. L'Europe ne doit plus céder sous la pression des Etats-Unis qui tourne le dos au principe de développement durable. On l'a vu sur l'affaire des hushkitts, sur la ratification du protocole de Kyoto...

Sur ces postulats, faut-il réglementer les vols de nuit à l'échelle européenne ? Si l'on répond « oui », quelles sont les voies de progrès et sous quelle(s) forme(s) ?

Les progrès technologiques à attendre des motoristes ont atteint un pallier. On ne peut pas espérer de saut technologique à court et moyen terme. La réduction du bruit à la source est donc nécessairement limitée pendant que l'on assiste à une reprise du trafic.

Sur la nuit il existe donc des mesures de couvre-feu total, partiel, couvre-feu sur les avions les plus bruyants, des quotas de bruit, des restrictions d'exploitation, des mesures d'aménagement et de gestion du territoire.

Une seule solution incitative qui pourrait être mise en place à l'échelle européenne est l'instauration d'une taxe environnementale via une politique d'internalisation du coût environnemental. Elle serait universelle au niveau européen, appliquée à toutes les compagnies. Elle aurait un rôle de dissuasion et inciterait les compagnies à ne pas voler la nuit sur les grands aéroports européens situés au centre de grandes agglomérations (« aéroports urbains » tels que ceux listés par la directive européenne : Berlin-Tempelhof, Stockholm-Bromma, London-City, Belfast-city), mais aussi les grands aéroports internatio-

naux proches des grandes agglomérations (Roissy-CDG, Milan-Malpensa, London-Heathrow, ...).

Parallèlement à la taxe on pourrait préconiser l'instauration d'un plafond du nombre de créneaux à attribuer pour chaque saison aéroportuaire. Cela renvoie à ce qui a été décidé dans le cadre du ciel unique européen...

Le principe de subsidiarité appliqué par les Etats membres est contraint par les risques de distorsion de concurrence. « L'objectif recherché peut donc être mieux réalisé au niveau communautaire grâce à l'adoption de règles harmonisées concernant l'introduction de restrictions d'exploitation dans le cadre des règles de gestion du bruit » (Directive 2002/30 du 26 mars 2002).

Il ne s'agit pas de remettre en question le principe de subsidiarité. Au contraire, il faut maintenir ce principe. Néanmoins, face au risque de décision unilatérale, le règlement à l'échelle européenne est donc justifié. Il faut une réglementation plus forte et plus rapide.

...et à l'échelle des Etats membres, par voie réglementaire et / ou de négociation...

J'en viens maintenant à la nécessité de réglementer à l'échelle des Etats membres par voie réglementaire et/ou par voie de négociation entre les acteurs locaux. Le principe de subsidiarité s'applique et il faut encourager l'ensemble des acteurs à construire le compromis audacieux au niveau local.

Il s'agit par exemple de favoriser des couvre-feux totaux ou partiels, dans une démarche qui peut être progressive, sur la base d'une définition préalable de la « nuit » au niveau européen (22h-6h).

M. SCHAEFFER et MME BARTH nous ont très bien expliqué comment à Francfort un couvre-feu total entre 23h et 5h a pu être négocié contre l'ouverture d'une 4ème piste.

C'est l'exemple qu'on peut trouver des solutions, arriver au compromis via une négociation qui a duré quatre ans avec les élus, les associations de riverains.

Les activités fret seront transférées sur l'aéroport de Hahn située à 120 km.

A Roissy CDG qui apparaît comme le contre-exemple, il est temps de se mettre autour de la table pour construire le compromis de progrès. 500 000 franciliens subissent les vols de nuit. Pourquoi ne pas penser différemment les choses ?

Je propose que soit étudiée au cas par cas la possibilité de créer des **plates-formes dédiées aux vols de nuit , au fret et au charter. Vatry, situé dans une zone faiblement peuplée, est sous-utilisé et serait immédiatement opérationnel pour accueillir les vols de nuit de CDG.**

Il faut qu'au niveau de chaque Etat membre, une politique raisonnée d'aménagement du territoire soit mise en place, c'est-à-dire favorisant une intermodalité active avec les voies terrestres (train, route) et créant des liaisons rapides entre ces plates-formes spécialisées « vols de nuit » et les centres villes.

On constate que l'intermodalité pour le trafic passager est engagée même si le réseau TGV européen n'est pas tellement développé. Or, l'intermodalité sur le fret est au niveau zéro. Il faudrait développer le réseau européen de TGV fret permettant de transporter les conte-neurs d'avions.

Outre la voie réglementaire, il est essentiel d'organiser la concertation pour arriver à construire le compromis. Les instances de concertation sont multiples.

L'acceptation du développement du transport aérien par les milliers de riverains est à ce prix.

Il faut négocier les termes de l'équilibre entre le développement et l'environnement.

Ex : Bruxelles-National, pas de négociation ;

Francfort/sur/le Main (Négociation quatre ans) ; Roissy CDG (Solution du développement au détriment de l'environnement).

Certes, il faut prendre en compte le développement économique, l'emploi mais sans faire de chantage à l'emploi quand on veut aussi appliquer la contrainte environnementale.

Il y a lieu de réfléchir à la politique aéroportuaire. Je vois quatre axes principaux :

- 1) la demande de transport aérien est plus forte sur le fret
- 2) l'énergie
- 3) la saturation environnementale
- 4) les infrastructures

Il faut penser le système aéroportuaire de la façon suivante :

D'un côté, les grands aéroports « urbains » sur lesquels ont été instaurés des couvre-feux ; de l'autre côté, des plates-formes dédiées aux vols de nuit (fret, charters, passagers) en zone faiblement peuplée fonctionnant en bipôle avec ces grands aéroports.

Cette journée est la première étape de cette construction. Dans la période à venir, il s'agira de déterminer comment l'on pourra, entre nos deux associations « Ville et Aéroport » et l'ARC, continuer à travailler ensemble ?

Il me semble important d'ouvrir en amont la discussion avec les parlementaires européens concernés et de saisir ensuite à la fois le Parlement européen en soumettant une plate-forme de propositions communes, et la Commission européenne à qui l'on demandera de réagir suite à la publication des actes de ce colloque.

Le Commissaire aux Transports, Jacques BARROT, qui regrette de ne pouvoir être parmi nous aujourd'hui, sera également saisi.

10 millions de riverains subissent quotidiennement les nuisances sonores dues au trafic aérien. Les vols de nuit représentent 550000 mouvements annuels sur les grands aéroports européens. A l'évidence, c'est la nuisance la plus mal supportée par les populations et nous avons vu que les effets sur la santé sont préoccupants.

Parallèlement au projet de résolution non abouti de certains députés européens visant à interdire les vols de nuit entre 23h et 7h sur les aéroports européens, une pétition circule. Le mouvement citoyen existe dans toute l'Europe même si nous sommes encore loin du million de signatures, nécessaire pour obliger la Commission européenne à présenter un projet de loi...

Si les rapports sont aujourd'hui conflictuels du fait d'intérêts divergents entre les acteurs du transport aérien, il faut rechercher ensemble pour la période à venir les voies du compromis de progrès sur cette question.

Sergi ALEGRE CALERO



*Maire-Adjoint d'El Prat de Llobregat
Membre de l'Airport Regions Conference*

Sergi ALEGRE-CALERO a été, au conseil municipal d'El Prat de Llobregat, Conseiller chargé des affaires environnementales (1991-1999), Conseiller chargé de l'éducation (1993-1995), Conseiller chargé des affaires sociales (1993-1995). Il est aussi Maire-Adjoint chargé de l'éducation et des affaires environnementales (1995-1999), Maire-Adjoint chargé du développement urbain, des déplacements et des affaires environnementales (1999-nowdays).

M. ALEGRE-CALERO est aussi Conseiller auprès du gouvernement de Barcelone (1995-aujourd'hui), Vice-président de la compagnie aérienne Aigües (1995-aujourd'hui), Conseiller du Parc naturel de Collserola (1995-1999), et Conseiller auprès de la Fédération des communes catalanes (1991-aujourd'hui).

Localisation des vols de nuit et localisation des nuisances

El Prat est une ville riveraine de l'aéroport de Barcelone (22 millions de passagers/an).

Après ce qui vient d'être dit, et après d'autres conférences auxquelles nous avons pu participer, il faut dire que les vols de nuit sont un problème à certains endroits et pas à d'autres. Je vis à 2 km de l'aéroport, et nous n'avons pas de problème de vols de nuit.

Peut-être que quelques personnes seront en désaccord sur ce point, car c'est un problème pour des millions de personnes sur quelques centaines d'endroits en Europe et à travers le monde.

Selon une approche plus scientifique, nous tous et spécialement les politiciens et les autorités, nous savons que c'est un problème pour la santé, nous savons que c'est un marché économique, nous savons combien un million de passagers est important pour l'économie. Nous devons regarder cela, c'est le but. Quel but ?

Pour moi, c'est de mettre les choses dans l'arène politique avec les politiciens, le public et les économistes.

Nous avons besoin d'une législation européenne, nous avons besoin de limites, nous avons besoin d'objectifs et nous avons besoin d'échéances. Pas plus que ça et pas moins que ça. Et nous avons besoin d'une gestion locale de ce problème.

Comment chaque aéroport, chaque région obtiennent-ils ces objectifs et ces limites ?

Pour une réglementation planifiée

En particulier avec des plannings car nous ne réglerons pas ce problème aujourd'hui. Nous pourrions le régler d'ici 10, 15 ou 20 ans.

Les compagnies doivent planifier leurs activités avec des dates limites, des cibles et des limites. Manchester n'a pas de problème, les régions sont contentes d'avoir un développement économique lié aux vols de nuit, et ils en sont très fiers. C'est donc complètement différent de la façon de penser à Bruxelles.

Un aspect important est de mettre le trafic élevé des vols dans la matrice de l'économie. Il faut instaurer une amende pour le bruit, il faut installer l'isolation, il faut mettre la sécurité sociale, taxes, ils se battent contre les compagnies « low cost ». Ils peuvent le faire, s'ils ont le temps et ils doivent le faire, ils n'aiment pas mais cela fonctionne partout.

L'interdiction des vols de nuit est un leurre

Je pense que nous devons trouver un meilleur chemin, c'est mon opinion, que d'essayer d'interdire. J'ai peur de dire que cela ne va pas se passer comme ça.

Personne ne va interdire le trafic sur les autoroutes, personne ne va interdire les trains de nuit et pourtant il y a beaucoup de personnes affectées.

Ales KUTAK

*Conseiller Transports au Ministère de l'Environnement
de la République Tchèque.*

Le cas de Prague-Ruzyně

Quelles mesures de réduction des vols de nuit ?

Je voudrais faire un court exposé de la situation rencontrée à l'aéroport de Prague-Ruzyně, qui est notre seul grand aéroport.

Quelques mesures mises en application pour la réduction des nuisances sonores dues aux vols de nuit :

- Des limites instaurées pour les mouvements par heure : ils sont limités à 3 atterrissages et 3 décollages.

- Il y a des limites sur les créneaux nocturnes la nuit, seules les catégories d'avions de faible bruit, selon la classification ICARE, peuvent se voir attribuer des créneaux la nuit.

Conflit ouvert après la décision d'une 3^e piste

Qu'en est-il aujourd'hui ? Le conflit est ouvert à propos de la 3^e piste. L'aéroport a décidé cette piste afin d'obtenir un couloir d'atterrissage dans un secteur moins peuplé.

D'un autre côté, à cause d'une augmentation constante du trafic aérien, il y aura à l'extrémité trois pistes entièrement utilisées au lieu de deux à l'origine.

Bonne solution : une nouvelle piste plus éloignée de Prague et transfert du transport de fret

Étonnamment, c'est le Ministère du Développement des régions qui a demandé à ce que la nouvelle piste soit plus éloignée de Prague et que tous les transports aériens de fret soient transférés sur un autre aéroport.

On bloque les constructions de nouvelles maisons familiales, ce secteur restant de Prague est extrêmement attractif pour la construction de maisons familiales mais vous ne pouvez pas le faire parce que vous êtes de plus en plus prêt de l'aéroport et personne ne veut avoir un Boeing au-dessus de sa tête quand il fait un barbecue.

L'inégalité de développement des différentes régions : le transfert d'activités comme solution

Une seule différence en République Tchèque est celle entre la capitale et toutes les autres régions. Donc je pense qu'ils veulent transférer quelques activités sur d'autres aéroports, lesquels ne seront pas trop près de Prague.