

Des experts épinglent les vols de nuit

Un rapport, commandé par une association de lutte contre les nuisances aériennes, affirme que l'on peut réduire les vols de nuit sans pour autant affecter l'activité économique.

Le Parisien - Bénédicte Agoudetsé | Publié le 13.11.2012, 07h00



ROISSY. L'étude rendue publique par l'Advocnar compare l'activité nocturne de Roissy avec celles d'Heathrow (Royaume-Uni), de Francfort (Allemagne) et de Schipol (Pays-Bas). | (LP/OLIVIER CORSAN.)

Mais oui, on peut réduire les vols de nuit de l'aéroport [Paris](#)-Charles-de-Gaulle (CDG) sans déstabiliser l'activité économique ni menacer les emplois. C'est en substance ce qu'affirme le rapport présenté hier au Grand Palais, à [Paris](#), par l'Advocnar, l'une des principales associations de lutte contre les nuisances aériennes et leurs conséquences sanitaires pour les riverains.

L'Advocnar a rendu publique les conclusions de l'étude qu'elle veut « utiliser pour provoquer une vraie réflexion chez les pouvoirs publics et être enfin entendue face aux professionnels qui nous opposent leur logique économique, explique Alain Péri, le vice-président de l'association. L'Etat doit jouer son rôle d'arbitre. » Cette étude, qui compare les vols de nuit à Roissy avec ceux d'Heathrow au Royaume-Uni, de Francfort en Allemagne et de Schipol aux Pays-Bas — où les vols ont été plafonnés —, a été réalisée par CE Delft, un cabinet d'experts indépendants.

Des risques pour la santé

Dans ce domaine, les conclusions du rapport rejoignent celles de Patrick Kruissel, le président de l'Advocnar. « Les conséquences des vols de nuit sur la santé des riverains sont connues : hypertension, troubles cognitifs chez les enfants et troubles importants du sommeil provoquent en journée somnolence, accidents de la route et du travail », détaille-t-il.

La France plus permissive

Les réglementations en matière de vols de nuit ne sont pas les mêmes d'un pays européen à l'autre, analyse Jasper Faber, l'auteur de l'étude. De 22 heures à 6 heures, 61255 mouvements sont enregistrés en 2010 à Roissy, contre 27200 entre 23 heures et 7 heures à Heathrow, où le trafic est limité, et 40515 à Francfort, où le couvre-feu a finalement été instauré. « CDG a donc deux fois plus de vols la nuit que les autres aéroports, et privilégie le fret, de manière très étalée, de 0 heure à 5 heures, là où les autres aéroports préfèrent les vols passagers, correspondances vers l'Europe, low-cost ou charters, sur des plages plus courtes la nuit. A Heathrow, ils sont concentrés au petit matin, entre 4h30 et 6 heures. »

On surestime leur impact économique

Jasper Faber le dit sans ambages : « Les données mentionnées par les rapports sur l'activité économique de Roissy sont faussées. » Ainsi, elles ne prennent pas en compte plusieurs aspects négatifs, plus de vols c'est aussi plus d'importations, sans parler des voyageurs qui vont dépenser leur argent à l'étranger plutôt qu'en France. « N'oublions pas le coût environnemental

du survol et celui, sanitaire, du bruit des avions la nuit. Tout cela modère notablement les chiffres avancés. Et notamment celui des 1400 emplois créés par million de passagers. Des ratios bien supérieurs à ceux relevés aux Etat-Unis et dans d'autres pays d'Europe. »

L'Advocnar prévoit sur le sujet une réunion publique le 12 décembre à Montmorency.

L'étude est à retrouver en ligne sur : www.advocnar.fr.