

# Groupe de travail vols de nuit

## Contribution de l'association ville et aéroport

### Propositions pour une réduction négociée des vols de nuit en France et en Europe

#### **Introduction à la question sensible des vols de nuit**

Le problème posé par les vols de nuit ne peut aujourd'hui être considéré comme secondaire, compte tenu de la sensibilité croissante de la société aux questions environnementales. Ainsi, seul l'encadrement et l'atténuation des nuisances liées aux mouvements d'avions la nuit permettra aux populations riveraines d'aéroports de mieux accepter le développement du transport aérien.

Des progrès sont nécessaires à court terme dans la réduction des nuisances sonores aéroportuaires, notamment la nuit. Il s'agit d'un problème national, qui concerne plus de 500 000 riverains à proximité des plates-formes et bien plus encore si l'on compte ceux qui habitent sous les couloirs aériens.

Ainsi, la multiplication des vols de nuit depuis plusieurs années suscite chez les riverains une légitime appréhension, que les pouvoirs publics se doivent désormais de prendre en compte.

Depuis 2001, plusieurs propositions de lois visant à interdire les vols de nuit en France ont été déposées. Elles ont naturellement provoqué de vives réactions de la part des secteurs économiques concernés.

Les premières recommandations de l'ACNUSA sur les vols de nuit allaient dans le sens d'une restriction des vols de nuit les plus bruyants. L'ACNUSA s'est positionnée au départ contre l'interdiction des vols de nuit à court terme et pour une limitation avec un indice événementiel du bruit des avions la nuit. Ces propositions ne devaient constituer qu'un point de départ permettant d'ouvrir un débat sérieux sur ces problèmes.

Ville et Aéroport considère que l'augmentation des niveaux sonores autour de certains aéroports proches d'agglomérations et de zones résidentielles, qui résulte du développement de la circulation aérienne, ne devrait pas conduire à priver de sommeil les populations avoisinantes pour la seule satisfaction d'exigences purement commerciales – en matière de fret par exemple, on peut songer notamment aux activités nocturnes de d'Europe Airpost et de FedEx pour le fret express.

Il est urgent qu'un vaste programme intégré de lutte contre les nuisances sonores générées par les vols de nuit soit mis en œuvre, assorti de mesures contraignantes et concrètes et tenant compte des plaintes de plus en plus nombreuses que les citoyens formulent en ce domaine.

Les élus de Ville et Aéroport sont préoccupés par la persistance et l'accroissement des niveaux sonores la nuit sur certains aéroports, comme par exemple à Roissy Charles de Gaulle, où le trafic de nuit a augmenté entre 22h et 0h et entre 5h et 6h suite à l'arrêt de Robien de 2003 qui a plafonné le nombre de créneaux attribuables entre 0h et 5h. Cette situation affecte gravement la santé de la population locale. Il en est de même pour certains aéroports de province.

Face à cet écueil, devant le silence de tous les gouvernants européens et le manque d'ambition des mesures préconisées par la Commission européenne, le groupe d'étude appelle les autorités publiques :

- ➔ à prendre les décisions nécessaires, qui sont en réalité de nature plus politique que technique,
- ➔ à s'attacher à convaincre ses partenaires européens d'engager un réel débat sur le sujet
- ➔ et émet des propositions visant à une réduction négociée des vols de nuit

### **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 traiter la question des vols de nuit, 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 France et 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 États 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**

Il faut lire 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 l'ancienne DG Transports/Energie de la Commission européenne, les vols de nuit représentaient 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 178 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 prises entre 0h et 5h leur impact réel est très insuffisant puisque seulement 2 à 3 vols par nuit ont été 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.

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'augmentation 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 plateformes 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 ?

On peut saluer l'initiative de certains députés européens membres du groupe des Verts qui avaient 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. Cette résolution a été rejetée.



## **Propositions pour une réduction négociée des vols de nuit en France et en Europe**

### **1°) action au niveau de l'Europe pour inciter a la réduction des vols de nuit (22h-6h)**

#### **a) Proposer une définition officielle de la nuit dans le cadre d'une directive**

L'association « Ville et Aéroport » considère que la définition de la période nocturne est un préalable à toute réglementation. 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.

S'agissant de la définition de la nuit, "Ville et Aéroport" considère qu'il convient de retenir la proposition 22h-6h. 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.

L'annexe I de la Directive n°2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement précise que « le jour dure douze heures, la soirée quatre heures et la nuit huit heures ; les Etats membres peuvent diminuer la période « soirée » d'une ou deux heures et allonger en conséquence la période « jour » et/ou la période « nuit » .

Il est ensuite dit que « le début du jour (et par conséquent, le début de la soirée et de la nuit) est déterminé par l'Etat membre ; les périodes par défaut sont de 7 à 19 heures, de 19 à 23 heures, et de 23 à 7 heures, en heure locale ».

Au 2) de l'Annexe I de cette Directive, il est précisé la définition de l'indicateur de bruit pour la période nocturne (Night-time noise indicator) : « la durée de la nuit est de huit heures ».

#### **b) Internaliser les coûts environnementaux du transport aérien : instaurer une taxe environnementale dissuasive selon le principe « pollueur-payeur »**

Les coûts externes du transport aérien sont largement ignorés. Le Livre Blanc sur la politique européenne des transports convient 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. Pour le transport aérien, l'exemption fiscale sur le kérosène n'est pas acceptable.

L'objectif est de favoriser les modes de transport ayant le moindre impact environnemental. Le Livre Blanc recommande de constituer des fonds d'investissements pour financer les mesures d'atténuation ou de compensation des nuisances.

Il est important de confier à la taxation ce rôle de régulation et de compensation. Ainsi, « Ville et Aéroport » préconise que l'externalité négative que représentent la pollution et les nuisances sonores du trafic aérien soit prise en compte dans le calcul de toutes les taxes, y compris et surtout celles qui s'appliquent aux compagnies aériennes.

Il s'agit de moduler les taxes aéroportuaires en fonction des horaires de décollage et d'atterrissage des avions et des densités de population.

Les coefficients de modulation de cette « éco-taxe » seront calculés de façon à taxer plus fortement les vols de nuit, et selon les critères suivants : l'heure de décollage et d'atterrissage, la densité de population autour de l'aéroport concerné.

### **c) Financer des études épidémiologiques visant à déterminer l'impact sanitaire des vols de nuit**

En France, les études épidémiologiques promises pour évaluer l'impact sanitaire des vols de nuit commencent à peine. Il semblerait qu'il ne s'agisse pas seulement d'une nuisance environnementale, mais réellement d'un problème de santé publique. Les valeurs présentes dans le guide de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) montrent qu'une fois les 45dB(A) atteints, les premiers troubles du sommeil apparaissent.

Des experts en acoustique ont mené une étude en France qui a montré que dans 68% des cas, le maximum de 45dB(A) recommandé par l'OMS était largement dépassé. Cela touche en particulier le rythme normal du sommeil des enfants et adolescents. 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.

« Ville et Aéroport » considère que l'Europe doit encourager les États membres à mener des enquêtes épidémiologiques et financer pour partie ces études lourdes. La France doit également renforcer les financements nécessaires pour réaliser ces études.

## **2°) action au niveau de la France pour une réduction négociée des mouvements de nuit entre 22h et 6h**

**a) L'objectif est d'identifier avec les compagnies aériennes les vols qui pourraient être reprogrammés sur une autre plage horaire et dont l'intérêt économique n'est pas justifié entre 22h et 6h.**

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

**c) A l'échelle des grands aéroports régionaux acrusés, il faut instaurer un couvre-feu total entre 0h et 6h compte-tenu du faible nombre de mouvements concernés**

Si l'on regarde le nombre de mouvements moyens enregistrés pour une nuit en 2010, cette mesure concerne l'aéroport de Bâle-Mulhouse (3 mouvements), Bordeaux-Mérignac (3 mouvements), Lyon-Saint-Exupéry (9 mouvements), Marseille-Provence (14 mouvements), Nantes-Atlantique (3 mouvements), Nice-Côte d'Azur (6 mouvements), Strasbourg-Entzheim (1 mouvement) et Toulouse-Blagnac (8 mouvements).

**d) Il faut négocier le dividende environnemental du projet Carex qui doit être réalisé dans le cadre des grands projets d'avenir européens.**

Le projet CAREX prévoit la mise en place à l'horizon 2012-2015 du TGV Fret entre les aéroports de Lyon, Roissy, Liège, Amsterdam et Londres. Cette initiative labellisée « Grenelle de l'Environnement » est présentée comme une démarche environnementale visant à réduire les vols de nuit. Mais dans la communication de ce projet, aucune réduction des vols de nuit n'est évoquée. Il convient donc de négocier le dividende environnemental du projet Carex qui doit participer à la réduction des vols de nuit ; celle-ci étant favorisée par le report modal air-rail.

Ce modèle de développement irait à l'encontre de la protection de l'environnement et des riverains s'il s'accompagnait en parallèle d'un développement du trafic aérien long et moyen courrier, avec plus de nuisances. Il doit privilégier au contraire la suppression des transports de fret avionné au profit du rail.

**e) Aménagement du territoire : il faut concevoir des aéroports dédiés aux vols de nuit (fret et charters) dans des zones faiblement peuplées à l'échelle du grand Bassin Parisien et à l'échelle régionale**

Par cette proposition, l'objectif est de maîtriser le développement des aéroports situés dans les zones les plus urbanisées.

Pourquoi ne pas envisager des aéroports dédiés au trafic de nuit dans des zones faiblement peuplées, bien raccordés par le rail et la route (intermodalité active) aux grandes métropoles ?

Ex.: En France, l'aéroport de Paris-Vatry situé à 150 km de Paris, constitue une solution immédiatement opérationnelle pour desservir une partie des activités fret de Roissy CDG.

Mais pour que Paris-Vatry « décolle » il faut favoriser le développement de l'intermodalité avec les transports terrestres sinon l'effet Mirabel (Canada) persiste. Il faut juger de cette faisabilité de Paris-Vatry non pas a priori mais après une étude sans a priori.

Il faut également regarder les potentialités inexploitées de l'aéroport de Châteauroux-Centre. Cet aéroport a également un rôle à jouer au sein du système aéroportuaire du grand Bassin Parisien en matière de fret (cargo, express) et de vols charters. C'est le réseau aéroportuaire du grand Bassin Parisien qui ne peut rester un objet virtuel.

Il s'agit donc de mettre en place une politique d'inter-modalité active avec le rail et la route. S'agissant de l'inter-modalité air-rail, il faut encourager l'utilisation, sur les courtes distances, des services ferroviaires à grande vitesse et développer le réseau TGV FRET. A l'échelle des grands aéroports régionaux, des solutions équivalentes doivent être recherchées.

**f) Il faut encourager l'utilisation, sur les courtes distances, des services ferroviaires à grande vitesse plutôt que celle des transports aériens**

**g) Il faut promouvoir un système d'attribution des créneaux horaires qui prennent mieux en compte les critères environnementaux tels que les niveaux de bruit nocturnes**

Il faut en effet souligner que si le niveau moyen de bruit produit par appareil a diminué, la fréquence accrue des vols a augmenté les nuisances sonores dans leur ensemble.

**h) Sur les aéroports peu actifs la nuit, il faut promouvoir le dialogue entre les directeurs d'aéroports, les riverains et les compagnies aériennes, afin de trouver des solutions négociées aux problèmes ponctuels de créneaux horaires nocturnes perturbant le sommeil des riverains.**

**i) Il faut moduler encore de façon plus marquée les taxes aéroportuaires en fonction des horaires de décollage et d'atterrissage des avions et des densités de population.**

**j) Il faut optimiser les procédures de décollage et d'atterrissage pour aboutir à des trajectoires moins agressives et donc moins bruyantes.**

**k) Il faut renforcer et étendre le système d'amendes pour non-respect de la réglementation (ex : décollages non programmés à Roissy CDG après 0h)**

**3°) l'échec d'une charte environnementale pour Roissy CDG des mesures à l'impact réel limite sur la nuit**

**Les propositions de la Ministre de l'Écologie visent non pas à réduire les nuisances pour tous mais à les partager et à les déplacer, les délocaliser.**

Ex.: nouvelle trajectoire nord entre 0h et 5h au décollage qui va impacter désormais à compter du 8 mars 2012 les communes de la Plaine de France. Cette nouvelle trajectoire de décollage la nuit évite les zones très urbanisées de l'Ouest de Roissy.

S'appuyant sur le critère de densité de population la DGAC fait cette proposition qui ne réduit pas le nombre de mouvements nocturnes entre 22h et 6h. C'est une nouvelle répartition des nuisances qui touche les populations impactées par le doublet nord.

Or, la question des vols de nuit est le point le plus sensible. C'est pourquoi il faut renforcer les contraintes imposées au trafic nocturne notamment pour les activités de fret express et suivre les préconisations de l'Organisation Mondiale de la Santé et du Parlement européen quant à la définition réglementaire de la période nocturne entre 22h et 6h. Il convient de rejeter la notion de cœur de nuit (0h-5h selon l'arrêté De ROBIEN de 2003) qui engendre depuis 2003 un report substantiel des vols sur les périodes 22h-0h et 5h-6h.

Par ailleurs, la Ministre propose à compter du 25 mars 2012 l'extension des interdictions d'atterrissages et de décollages de Roissy pendant la nuit (22h-6h) des avions les plus bruyants.

De nouvelles interdictions s'ajouteront à partir de l'hiver 2013, toujours sur la plage 22h-6h (aéronefs dont la marge est comprise entre 8 et 10 EPNdB). Cette première mesure reste en-deçà de ce que préconise l'ACNUSA : supprimer tous les avions dont le différentiel est inférieur à 13dB, soit 20% de la flotte. En effet, la mesure annoncée par NKM va écarter dans l'immédiat les A310, A320, A321 et Boeing 737 de première génération, soit 1,1% de la flotte entre 22h et 6h qui équivaut à 1000 mouvements par an.