

I) Bref rappel de la législation européenne

Si l'on fait un bref rappel de la législation européenne, on voit qu'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 1er avril 2002. En septembre 2001, le Conseil de l'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. 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 riveraines des aéroports, car l'élimination progressive des avions « chapitre 2 » est terminée.

Pour sauvegarder la protection de l'environnement après 2002, le Parlement européen ainsi que le Conseil ont adopté la Directive 2002-30 soumise par la Commission. La Directive 2002-30 du 26 mars 2002 établit les règles et les procédures à suivre concernant la mise en place de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté. Cette Directive implique une approche équilibrée de la gestion du bruit en Europe. Le principe est d'intégrer 4 éléments essentiels : la réduction effective du bruit provoqué par les avions, des mesures concernant la gestion des avions à l'atterrissage et au décollage, la réduction du bruit et les procédures d'exploitation et les restrictions d'exploitation des aéroports.

D'autre part, 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 nuit, qui fait aussi partie des mesures mentionnées dans la Directive.

II) Révision de la Directive 2002-30 du 26 mars 2002

La Commission européenne va étudier la législation relative aux vols de nuit. Le Parlement et le Conseil ont demandé à la Commission de rendre un rapport révisant la Directive 2002-30 pour le printemps 2007.

Ce rapport portera sur la manière dont la Directive a été appliquée. Il sera accompagné, le cas échéant, de propositions de lois. On peut donc y voir la possibilité d'intégrer à cette Directive une législation réglementant les vols de nuit en Europe. Une étude relative aux impacts économiques des vols de nuit a été publiée en février 2005. Elle a pour objectif de conseiller les Etats membres et les aéroports qui envisagent de réduire les vols de nuit sur leur site.

La Commission considère qu'en se basant sur la Directive 2002-30, les Etats membres disposent d'une ligne directrice pour prendre les décisions les mieux adaptées. Il faut agir au cas par cas, c'est pourquoi il est obligatoire d'étudier la situation de chaque aéroport.

Le Parlement européen ainsi que le Conseil des Ministres ont décidé que les Etats membres sont les mieux placés pour évaluer chacune des situations de nuisances sonores pour chaque aéroport. Ceci est en accord avec les principes de proportionnalité et de subsidiarité qui apparaissent dans le texte de la Directive 2002-30. Lorsque l'on parle d'Etat membre, cela ne signifie pas uniquement les autorités nationales mais aussi les autorités compétentes au niveau régional et local.

Il a été proposé à la Commission européenne un projet de résolution signé par une majorité de

députés verts visant à interdire les vols de nuit à travers toute l'Europe de 23H à 7H. La Commission pense qu'il faudrait se pencher sur la question afin d'établir si une interdiction généralisée serait en accord avec les législations européennes et internationales. Il s'agit d'étudier le cas de chaque aéroport, les impacts économiques et sociaux devant être également pris en compte.

Il est difficile de préserver un équilibre entre les intérêts socio-économiques liés aux vols de nuit et le problème des nuisances sonores générés par ces vols de nuit. C'est pourtant vers lui qu'il nous faut tendre. La Cour européenne des droits de l'homme a imposé le 8 juillet 2003 un équilibre raisonnable entre les intérêts des riverains d'Heathrow à Londres qui subissaient les vols de nuit, et les intérêts de ceux qui gèrent et fréquentent les aéroports la nuit.

III) Doit-on réglementer les vols de nuit à l'échelle européenne, nationale ou locale ?

Si l'on tient compte de la situation concernant les vols de nuit en Europe et de la législation existante, si l'on tient compte des différentes règles mises en place dans certains Etats membres, on s'aperçoit qu'il y a encore beaucoup à faire dans ce domaine. Nous pouvons observer ce qui est effectué à l'échelle locale sur Roissy CDG, Francfort ou Bruxelles par exemple.

Devons-nous opter pour une législation européenne ? Est-ce la meilleure solution ? Nous avons des législations locales, régionales et nationales, mais nous devons aussi nous poser la question d'une législation européenne.

Quel type de compromis audacieux peut être atteint en Europe sur cette question des vols de nuit ?

Le trafic de nuit, en particulier le fret, est en augmentation. Certains pays essaient de limiter le nombre de mouvements la nuit.

Si l'on prend l'exemple de Roissy CDG, on enregistre 160 mouvements chaque nuit entre 22h et 6h. Il s'agit de l'aéroport européen le plus nuisant la nuit. L'impact des mesures de restrictions sur la nuit à Roissy CDG est tout à fait minime : cela revient à supprimer seulement 2 à 3 vols entre 0H et 5H du matin. Mais on assiste à des effets de report avant minuit et après cinq heures. Or, les populations ont tendance à se coucher avant minuit et n'ont pas l'intention de se lever à 5 heures du matin.

IV) Interdiction totale ou couvre-feu partiel ?

La Directive qui doit être révisée suggère un système commun dont chaque Etat membre suivrait les règles et les procédures. Depuis 2002, ce système commun a été mis en place et permet d'établir certaines restrictions sur les vols de nuit. Par exemple, la Directive agit dans deux domaines : elle garantit l'application des restrictions actuelles et 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 de bruit, et de planification des vols.

Dans le texte actuel de la Directive figurent les principes de subsidiarité et de proportionnalité. 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 on peut aborder le sujet de manière plus

équilibrée, ce qui nous permettrait de proposer davantage de régulations, ou même mener à davantage de restrictions à l'avenir.

On peut interdire les vols commerciaux la nuit. Le problème reste posé en ce qui concerne les vols de fret et les services postaux. Le trafic postal a été réduit de 25% la nuit. Cela s'est répercuté sur les heures de collecte du courrier qui doit être réuni environ une heure et demi plus tôt chaque jour. Une grande partie de ce courrier est maintenant acheminé par la route. Le TGV est également une solution.

Le couvre-feu partiel ne concernerait que les plus grandes plates-formes incluses dans des zones urbanisées.

V) PROPOSITIONS DE L'ASSOCIATION « VILLE ET AEROPORT » VISANT A REGLEMENTER LES VOLS DE NUIT EN EUROPE

1°) PROPOSER UNE DEFINITION OFFICIELLE DE LA NUIT AU NIVEAU EUROPEEN 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.**

En mai 2004, la DG TREN de la Commission a publié un communiqué montrant que les vols de nuit représentaient environ 10% de l'ensemble du trafic. 80% de ces vols sont liés au fret. Le communiqué recommandait donc de définir précisément les heures de la nuit entre **23H et 7H du matin**. Il ne s'agissait que d'une recommandation afin que la nuit soit considérée sur une période prolongée. C'est le premier élément sur lequel il faut se mettre d'accord.

S'agissant de la définition de la nuit, "Ville et Aéroport" considère qu'il convient de retenir la proposition 22h-6h et non pas 23h-7h comme ont pu le proposer des députés verts européens dans le cadre d'un projet de résolution visant à interdire les vols de nuit sur l'ensemble des aéroports européens. 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 »

2°) RESTRICTIONS OPERATIONNELLES DU TRAFIC DE NUIT : RECOMMANDER D'INTERDIRE LES VOLS DE NUIT AUX AVIONS LES PLUS BRUYANTS. FIXER LE SEUIL DE L'INDICE EVENEMENTIEL DE NUIT A 80 dB(A)

En France, l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA) a fixé un indice événementiel de nuit à 85dB(A). « Ville et Aéroport » souhaite ramener cet indice à 80dB(A) afin qu'il s'applique à un plus grand nombre d'avions. Ceux-ci génèrent une pollution sonore qui doit être sanctionnée. Le futur gros porteur A380 cargo ne serait pas en mesure de respecter les 80dB(A) la nuit du fait de sa masse et son bruit aérodynamique (pente faible au décollage).

Il s'agit de promouvoir un système d'attribution des créneaux horaires qui prenne mieux en compte les critères environnementaux tels que les niveaux de bruit nocturne. **Si le niveau moyen de bruit produit par appareil a diminué, la fréquence accrue des vols (forte croissance du trafic fret : près de 7% à Roissy CDG en 2004) a augmenté les nuisances sonores dans leur ensemble et en particulier la nuit.**

Nous sommes préoccupés par la persistance et l'accroissement des niveaux sonores la nuit sur certains aéroports. A Roissy Charles-de-Gaulle, le trafic de nuit a proportionnellement doublé par rapport au trafic de jour depuis 1997. **C'est l'aéroport européen le plus nuisant la nuit avec 162 mouvements enregistrés en moyenne chaque nuit entre 22h et 6h.**

3°) INTERNALISATION DES COÛTS ENVIRONNEMENTAUX DU TRANSPORT AERIEN : 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.

4°) FINANCER DES ETUDES EPIDEMIOLOGIQUES VISANT A DETERMINER L'IMPACT REEL DES VOLS DE NUIT SUR LES TROUBLES DU SOMMEIL

En France, on a essayé de définir précisément en quoi les vols de nuit affectaient la santé publique. En effet, 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 Etats membres à mener des enquêtes épidémiologiques et financer pour partie ces études lourdes.

5°) AMENAGEMENT DU TERRITOIRE : CONCEVOIR DES AEROPORTS DEDIES AUX VOLS DE NUIT (FRET ET CHARTERS) DANS DES ZONES FAIBLEMENT PEUPLEES

Par cette proposition, l'objectif est de maîtriser le développement des aéroports situés dans les zones les plus urbanisées. **Les vols de nuit représentent 550 000 mouvements annuels sur les grands aéroports européens et 10 millions de personnes les subissent quotidiennement. C'est la nuisance la plus mal supportée par les populations et nous savons que les effets sur la santé sont préoccupants.**

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 Vatry situé à 150 km de Paris, constitue une solution immédiatement opérationnelle pour desservir une partie des activités fret de Roissy CDG et ainsi permettre l'instauration d'un couvre-feu partiel à Roissy sur le cœur de la nuit

Au niveau des grands aéroports régionaux, des solutions équivalentes doivent être recherchées.

Ex : En Allemagne, l'aéroport de Hahn, situé à 120 km de Francfort, est considéré comme une solution opérationnelle pour décharger l'aéroport principal des compagnies à bas coûts, du trafic cargo et du trafic charter. L'entreprise FRAPORT détient 73% du capital de l'aéroport de Hahn, qui est le centre d'exploitation de la compagnie Ryanair en Allemagne, et la plaque tournante d'Air France cargo pour l'Allemagne. Le transfert d'une partie des activités de l'aéroport de Francfort vers celui de Hahn, décidé en concertation avec les riverains depuis l'été 2002 (Négociation d'un couvre-feu total contre l'ouverture d'une 4ème piste) implique néanmoins des investissements importants, dans la mesure où la plate-forme n'est actuellement desservie que par une route nationale.

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.