

# Couvre-feu à l'aéroport de Francfort

## Position de Martin Kessel, Président de l'UECNA

A l'occasion du colloque de l'ODESA (Lyon-St-Exupéry) sur le thème des vols de nuit en Europe, M. Martin Kessel, Président de l'UECNA, est intervenu. Il est le premier représentant des riverains ayant obtenu le couvre-feu sur l'aéroport de Francfort après plusieurs années de négociation avec la société FRAPORT gestionnaire de l'aéroport.

Qu'en est-il aujourd'hui ?

D'après M. Kessel, le couvre-feu total est acquis entre 23h et 5h. La deuxième décision de justice prononcée par la Haute Cour allemande a confirmé le couvre-feu en mars 2012. En octobre 2011, le tribunal administratif de Kassel avait interdit les vols, de 23 heures à 5 heures, à l'aéroport de Francfort, le 4ème plus important d'Europe (derrière Amsterdam, Roissy et Londres). La décision est entrée en vigueur quinze jours après, à la grande stupeur de la Lufthansa et à la grande satisfaction des associations et des élus locaux. Malgré le recours des compagnies, la Haute Cour allemande, qui statue en dernière instance, vient confirmer ce couvre-feu.

De plus, M. Kessel indique la décision d'une limitation de 133 vols sur les plages 22h-23h et 5h-6h. Le problème persiste donc juste avant minuit et juste après cinq heures, c'est pourquoi le collectif élus-associations continue d'être mobilisé pour obtenir le couvre-feu sur huit heures consécutives de 22h à 6h comme le prévoit la définition de la nuit de l'OMS ou de l'Union européenne (cf. Directive 2002-49 sur le bruit dans l'environnement. La durée de la nuit doit être de huit heures consécutives).

M. Kessel a rappelé lors de son intervention les différentes situations de couvre-feu en Europe : Zurich, Dusseldorf (23h-5h30), Munich (0h-6h), Berlin-Tegel (0h-6h), Hambourg, Stuttgart, Vienne, Londres-Heathrow (16 vols), Orly, Bruxelles, Francfort et Amsterdam (certaines pistes et heures).

M. Kessel préconise un plan européen commandé auprès de la Commission européenne sur la question du développement aéroportuaire. Il demande également un plan sur la capacité environnementale de chaque grand aéroport européen. Enfin, il estime qu'il faut un plan de restrictions opérationnelles pour protéger les riverains contre le bruit.

Lors de ce colloque, les opérateurs de Fret (UPS, TNT, etc.) et EuropAirpost ont indiqué que 90% du fret peut être transporté dans la journée et que des délocalisations du trafic de fret peuvent très bien être envisagées sur des plates-formes secondaires dédiées.