

Introduction

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, nuisance la plus mal ressentie, permettra aux populations riveraines d'aéroports de mieux accepter le développement du transport aérien.

Cinq grandes plates-formes françaises accueillent l'essentiel du trafic aérien de nuit, c'est-à-dire des vols qui atterrissent ou décollent entre 22h et 6h du matin. Il s'agit de **Paris-CDG, Lyon-Saint-Exupéry, Marseille-Provence, Nice-Côte-d'Azur et Toulouse-Blagnac**. Les vols commerciaux de nuit transportent des passagers mais surtout du fret et notamment du fret express et du fret postal. Plus de la moitié de ces mouvements (58%) est concentrée entre 22h et minuit, 35% sont opérés entre minuit et 5h et 7% entre 5h et 6h.

L'augmentation des niveaux sonores autour de ces 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 riveraines pour la seule satisfaction d'exigences commerciales.

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.

Le 26 janvier 2004, un projet de résolution a été déposé au Parlement européen, demandant à la Commission de présenter des propositions visant à interdire les vols de nuit entre 23 heures et 7 heures dans tous les aéroports de l'Union Européenne. L'association « *Ville et Aéroport* » s'est prononcée pour un couvre-feu plus réaliste : 0h-6h, attendu que la moitié des mouvements nocturnes ont lieu entre 23h et minuit le soir et entre 5h00 et 6h00 du matin.

Cette question a été soulevée dans la plupart des pays européens, sans avoir pu être véritablement résolue nulle part. En l'absence de réglementation commune, force est de reconnaître que les différentes initiatives prises ci et là sur cette question sont loin d'être homogènes et cohérentes.

Ainsi, Roissy CDG est aujourd'hui le premier aéroport européen avec une moyenne de 160 mouvements par nuit alors qu'Orly bénéficie du couvre-feu. Les riverains d'Heathrow à Londres ont entamé une procédure judiciaire qui les a conduits jusqu'à la Cour Européenne des Droits de l'Homme, laquelle a reconnu le droit à une bonne nuit de sommeil comme un droit fondamental. Enfin, les autorités allemandes ont, quant à elle, négocié le transfert des vols de nuit de l'aéroport de Francfort sur l'ancienne plate-forme militaire de Hahn, située à 120 km.

Nul ne conteste dans ces conditions la nécessité d'adopter des mesures au niveau international et européen sur les vols de nuit. L'actuel gouvernement a pris des mesures pour Roissy CDG en gelant les créneaux horaires qui, une fois abandonnés par une compagnie, ne sont plus réattribués, et en plafonnant le nombre de mouvements entre 0h et 5h à 22500.

Mais cela reste insuffisant. Seule une réglementation élaborée à l'échelle européenne peut atteindre les objectifs précités sans distorsion de concurrence.

Sur ce thème majeur, « *Ville et Aéroport* » tiendra un colloque européen à Bruxelles en partenariat avec l'ARC (Airport Regions Conference), Association des régions aéroportuaires européennes, durant le second trimestre 2005...