

Le 6 février 2013

Observations de l'UFCNA-FNE sur le projet de rédaction d'un chapitre consacré aux vols de nuit dans le rapport annuel 2012 de l'ACNUSA.

Ces observations font suite à la réunion de travail le 30 janvier 2013 à l'ACNUSA

Introduction

Par un courrier du 4 janvier 2013 à destinataires in fine, l'ACNUSA a bien voulu soumettre à l'UFCNA - en oubliant FNE ! - le projet de chapitre de son rapport annuel 2012 qu'elle souhaite consacrer à la problématique des vols de nuit. UFCNA & FNE ont représenté ensemble les riverains dans les travaux du Groupe de travail Vols de nuit.

Tout d'abord, à la lecture du premier paragraphe de la lettre d'accompagnement nous ne pouvons que répéter ce que nous avons déjà écrit concernant les divergences entre les participants. Ce qui a été réalisé par le groupe de travail présidé par M. Rebuffel est un état des lieux concernant les vols de nuit. S'il y a eu divergence, et il n'y en a pas vraiment eu, ce ne peut être que sur cet état des lieux.

Quant à la suite, le groupe de travail avait besoin de méthode pour continuer. Définition du problème, champ d'investigation, boîte à outils, compréhension des intérêts des parties prenantes, mises en avant des options les plus pertinentes qui feraient l'objet d'une étude d'impact socio-économique avant décision politique finale. Or la vacance à la tête de l'ACNUSA de mars à juin 2012, la vacance du pouvoir politique sur la même période ont conduit M. Rebuffel à renoncer faute d'un soutien solide pour définir les étapes suivantes, conformément à sa lettre de mission. Il a invité toutefois l'ACNUSA à poursuivre le travail dans le nouveau contexte. Les opposants à l'existence même de ce groupe de travail, qui veulent que surtout rien ne change, ont tout fait pour éviter que le problème à résoudre, par le groupe de travail, ne soit jamais exprimé et donc posé clairement.

Pourquoi les associations ont-elles demandé avec insistance la mise en place de cette commission ?

Tout d'abord pour établir l'état des lieux, objet de la première étape du travail du groupe, et ensuite pour trouver, à l'issue de ce constat, le juste équilibre entre le développement économique des opérateurs du transport aérien et la protection de la santé des populations survolées, impliquant le respect du droit au sommeil tel que défini par les recommandations de l'OMS.

Pourquoi prioritairement s'attaquer aux nuisances nocturnes ?

- o Les études épidémiologiques le confirment ; le bruit des avions perturbe le sommeil des riverains et porte atteinte gravement à leur santé, avec associé, un coût sanitaire

important. Notamment, plusieurs études internationales ont mis en évidence l'augmentation de l'hypertension artérielle avec ses conséquences, infarctus du myocarde et AVC.

- o Le bruit ambiant étant plus faible la nuit et les avions opérant la nuit étant souvent plus bruyants, car plus anciens et plus gros, l'émergence de bruit atteint des seuils insupportables.
- o La nuit, les populations sont généralement regroupées dans leur foyer, donc l'impact sanitaire est maximum.
- o La justification économique d'une partie des vols la nuit est discutable, les comparaisons internationales montrent qu'il est possible de réduire les vols de nuit sans porter atteinte aux résultats économiques des opérateurs et à l'emploi.

Même si les vols de nuit constituent une problématique générale pour les principaux aéroports français, Roissy-Charles-de-Gaulle a une position particulière de numéro 1 européen pour le nombre de vols de nuit. La protection contre les nuisances aériennes est encore un sujet de santé publique pour lequel la France est en retard sur ses voisins européens.

Le projet de chapitre pour le rapport ACNUSA 2012

UFCNA et FNE, représentant les populations survolées dans le cadre du groupe de travail vol de nuit, ont rencontré l'ACNUSA le 30 janvier 2013 pour faire part en détail des commentaires sur le projet de chapitre pour le rapport de 2012.

L'analyse détaillée (voir les documents joints) a retenu 64 points surlignés en jaune dans le texte et faisant chacun l'objet d'un commentaire.

Ce qu'il en ressort de notre analyse du projet :

La présentation des travaux et du contexte est biaisée, elle ne reflète pas la réalité ni sur la raison d'être du groupe ni sur le résultat. Le groupe a fait un état des lieux, assez exhaustif, même si l'on peut toujours faire mieux.

Le champ des possibles, pour réduire les nuisances sonores la nuit, n'est pas exploré, l'Autorité décide de rejeter d'emblée toutes les mesures significatives pour ne retenir que des propositions comme le repos dominical, non évoqué ou évalué auparavant avec les associations.

Des allégations fallacieuses laissant entendre, tout au long du document que les représentants des riverains demandent une interdiction totale des vols sur la période de huit heures de nuit et cela, à seule fin de servir une argumentation basée historiquement sur cet arrêt total. Ce n'est absolument plus le cas ! Aucun membre de la commission n'a demandé l'interdiction totale des vols de nuit.

Rien, absolument rien, dans ce document sur les conséquences sanitaires des vols de nuit. Le sujet est simplement ignoré ! Pourtant sur les plates-formes concurrentes de Roissy CDG, Heathrow, Schiphol, Francfort, les vols de nuit ont été réduits significativement et ce n'est pas uniquement pour satisfaire le lobby des riverains. Les pouvoirs publics ont pris en compte les problèmes sanitaires et ont décidé de protéger les populations !

Les éléments économiques présentés sont sans rapport avec le problème posé : Les conséquences d'une réduction du nombre de mouvements la nuit. La référence à certains sigles tels que PIB, FMI, à des taux de croissance etc., ne reflète pas les conséquences pratiques d'une réorganisation de mouvements d'avions la nuit. Le résultat financier des compagnies aériennes n'est pas lié au niveau de restrictions. D'ailleurs, Francfort qui a un couvre-feu depuis novembre 2011 présente une évolution de 2012/2010 de ses tonnages de fret & courrier meilleure que celle de Roissy CDG et sans perte d'emplois liée.

Contre l'avis de l'OMS, contre la position de l'Union européenne et de nombreuses instances internationales qui confirment que le sommeil est un besoin vital et que c'est pendant la nuit, huit heures consécutives, l'Autorité revient sur ce point qui faisait consensus au sein de la commission et met en avant une nuit de sept heures ! C'est choquant, surtout après les prises de position gouvernementales en 2011 et alors que les pouvoirs publics français reconnaissent cette référence de 22h – 6h pour restreindre les avions les plus bruyants.

Enfin on trouve, tout au long du document, **une multitude de références pseudo juridiques** pour lesquelles notre questionnement sur leur justification et leur intérêt est resté sans réponse...

Que demandent les associations ?

L'idéal pour les populations survolées serait évidemment un couvre-feu de 8 heures sur les principales plates-formes situées en zone urbanisée. Les professionnels agissent avec force pour éviter toutes contraintes. Entre le couvre-feu strict de 8 heures et la situation actuelle, il existe une multitude de positions du curseur « réduction des nuisances ».

Les associations ont, pendant de nombreuses années, demandé un couvre-feu de huit heures consécutives et notamment à Roissy CDG.

Conscientes de la difficulté et des conséquences économiques, elles ont décidé, unanimement, de renoncer à la demande de couvre-feu total et d'adopter une position de compromis, acceptable par tous, celle d'aligner le niveau moyen annuel de mouvements nocturnes de Roissy CDG (nuit de 8 heures) sur la moyenne de ses trois concurrents européens principaux. Cela correspond approximativement à une division par deux du nombre des mouvements. Les modalités peuvent s'inscrire dans un plan dégressif pour arriver au résultat. Dans ce cadre très strict, les compagnies pourront librement s'organiser pour la répartition des vols passagers, express, cargos. (Cf : *Etude CE Delft*)

Cette proposition est étayée par plusieurs arguments :

- o Réduire fortement les mouvements nocturnes, permettra de réduire leur impact sanitaire et les coûts externes inhérents.
- o Mettre fin aux distorsions de concurrence entre les principaux aéroports.
- o Réussir en France ce que nos voisins européens sont parvenus à imposer sur des plates-formes de taille équivalente.
- o Il est avéré que la réorganisation du trafic sur la base de la réduction de 50% n'aura pas de conséquence économique ou sur l'emploi. L'activité ne disparaît pas, elle est transférée en journée ou sur un autre aéroport ou sur un autre mode de transport.

En complément de cette proposition, les associations demandent :

- o Une réduction équivalente des mouvements nocturnes sur les principaux aéroports situés en site urbanisé.
- o Des incitations financières renforcées pour accélérer le renouvellement des flottes.
- o Un couvre-feu sur les aéroports dont le nombre de mouvements nocturnes entre 22h et 6h est inférieur à un certain seuil (20 à 25 vols par nuit), en effet, plus le nombre de vols est restreint, moins les contraintes pour les compagnies sont élevées.
- o La mise en place de procédures opérationnelles permettant de limiter le nombre de personnes survolées.

Rappel des propositions des associations telles qu'elles figurent en résumé dans le rapport du groupe de travail

Les propositions des associations

- Mettre en place un plan de réduction ambitieux et durable des nuisances aériennes sur la tranche 22h-6h ;
- Prendre en compte dans les études d'impact les critères du nombre d'émergences la nuit et du niveau maximal de bruit des avions ;
- Plafonner les vols de nuit à Roissy CDG au niveau moyen annuel de Heathrow, Amsterdam et Francfort ;
- Mettre en place un plan de réduction du nombre de vols de nuit pour les principales plates-formes françaises en fonction des situations locales ;
- Mettre en place un plan d'action volontariste pour les avions les plus bruyants.

Conclusion

En conclusion, les représentants des populations survolées attendent des pouvoirs publics qu'ils jouent le rôle d'arbitre équitable entre les intérêts économiques du transport aérien et la protection de la qualité de vie et de la santé des citoyens concernés. Le lobby aérien est très puissant, les pouvoirs publics doivent donc être particulièrement attentifs à la défense de la partie prenante la plus faible.

Les associations demandent la poursuite des travaux du Groupe de travail Vols de nuit sous l'égide de l'ACNUSA, qui s'attachera à revenir dans le cadre de sa mission. Les vols de nuit restent une problématique française même si la dimension européenne est maintenant essentielle à la fois comme cadre global mais surtout pour apprendre de nos voisins européens, puisque c'est la France qui est en retard en termes de restriction des vols de nuit et donc de protection de la santé des populations.

Ont participé :

Pour FNE : José Cambou, Sophie Fléckenstein, René Roux
Pour UFCNA, Patric Kruissel, Alain Peri

ANNEXE : QUELQUES ELEMENTS COMPLEMENTAIRES

L'état des lieux du groupe de travail

En dépit des différentes restrictions mises en place par les pouvoirs publics pour contenir les nuisances nocturnes, les vols de nuit ont continué leur progression à un rythme légèrement supérieur à la croissance globale du trafic, ce qui souligne l'insuffisance de ces restrictions dénoncée par les associations depuis de nombreuses années.

Les associations ont toujours demandé que la nuit, cadre de toutes les études, soit une période de 8 heures consécutives conformément aux préconisations de l'OMS et de l'Union Européenne. Les restrictions mises en place sur le cœur de nuit (0h – 5h, notamment l'arrêté du 17 octobre 2002 sur Roissy CDG), période pendant laquelle nous n'avions strictement rien demandé, ont eu l'effet très pervers de reporter les vols sur les franges de la nuit. Alain Muzet, médecin spécialiste du sommeil, est venu nous expliquer en commission que ces périodes d'endormissement et de réveil étaient les plus sensibles aux troubles du sommeil, celles précisément qui concentrent les taux de croissance les plus élevés. La tranche 5h-6h est à ce titre très caractéristique de cette concentration puisque le nombre de mouvements de ce créneau horaire a doublé en moins de 10 ans.

A la concentration horaire, s'ajoute la concentration géographique, puisque l'Ile-de-France centralise 60 % du trafic national et 58 % des vols de nuit. Dans cette région dix fois plus peuplée que les autres régions françaises, le flux de trafic aérien participe aux pollutions sonore et atmosphérique déjà très importantes, attestées par les fréquents pics de pollution.

Autre constat souligné dans le rapport ; pendant la nuit, les compagnies aériennes exploitent des aéronefs dont les catégories acoustiques ne sont pas les meilleures. Et contrairement à ce que prétend le collège des professionnels, ce n'est pas les récentes restrictions mises en place en mars 2012 pour éliminer les avions les plus bruyants qui auront une influence notable sur la réduction des nuisances, puisque la part de flotte visée par l'arrêté du 20 septembre 2011 ne dépasse pas 1 % du trafic. La réglementation n'induit pas le changement, elle l'entérine !

Les associations ont rappelé, avec de nombreuses études internationales à l'appui, l'impact sanitaire des vols de nuit, notamment sur l'hypertension artérielle et ses conséquences AVC et infarctus de myocarde. Cet impact sanitaire augmente avec le nombre de mouvements, augmente avec le niveau sonore de chaque mouvement et augmente aussi avec le nombre de personnes subissant ces nuisances. Nous avons donc insisté pour avoir une comparaison des différentes plates-formes. Le nombre de personnes survolées, voire mieux le nombre de personnes soumises à tel niveau de bruit aurait été un bon indicateur de la population. Nous savons tous que le nombre de personnes gênées est bien supérieur aux personnes habitant dans le périmètre du Plan de Gêne Sonore, mais comme ce chiffre est le seul élément de comparaison disponible, nous le choisissons comme tel. Cette approche a été rejetée par les professionnels, trop éclairante sans doute car elle confirme que le maximum de nuisances en France est concentré sur la région très densément peuplée de l'Ile-de-France.

Enfin, la DGAC a présenté des prévisions de croissance du trafic aérien, très faibles à horizon 2030, alors que toutes les instances internationales annoncent un doublement. La DGAC limite ses prévisions de croissance en mouvements à 18.5% pour Roissy CDG et Orly, bel exercice de jonglerie pour rester dans les prévisions ayant permis l'instauration des Plans d'Exposition au Bruit. Depuis la DGAC a refusé de transmettre sa présentation. Secret défense ?

L'approche équilibrée

L'approche équilibrée de l'OACI ! Fantastique formule de communication ! La majorité pense que cela fait référence au développement durable, équilibre entre les intérêts économiques sociaux et environnementaux. Mais, pas du tout ! Cette approche équilibrée prend en compte en priorité les intérêts des professionnels : réduire le bruit mais au coût minimum, en envisageant des restrictions qu'en tout dernier ressort !

Comparaisons internationales

L'introduction du rapport du président Jean Rebuffel précise : « La ministre s'est montrée tout particulièrement intéressée par les comparaisons internationales, base indispensable pour envisager l'établissement de règles minimales en Europe. » Et le rapport conclut que nous devons poursuivre notre réflexion dans un cadre européen, en tenant compte des contextes propres à chacune des plates-formes.

Quelques chiffres *présentés en janvier 2012 (résultats définitifs 2012 non connus)*

2010	Heathrow	Francfort	Roissy CDG	Schiphol
Passagers (mil)	65 884	53 009	58 167	45 212
Fret + Mail (mil mt)	1 551	2 275	2 399	1 538
Mouvements	454 883	464 432	499 997	402 372

ACI Traffic Data: World airports ranking

Vols sur 8 heures de nuit				
Mvts /an	27 375	40 515	61 255	28 096
% Mvts totaux	6.02	8.72	12.25	6.98

Source: DGAC, gestionnaires

Vols sur 8 heures de nuit: estimation 2012				
Mvts /an	28 000	32 000	62 000	31 000

(1)

(2)

- (1) Nouvelle restriction à Francfort, depuis le 21 octobre 2011, introduisant un couvre-feu de 23h à 5h. Confirmée par la haute cour le 14 mars 2012
- (2) Limitation mouvements annuels jusqu'en 2020 à 32 000, puis réduction à 32 000 pour tous les Pays-Bas

Dans le rapport, impossible de faire figurer ce tableau et d'obtenir une rédaction directe et claire, pourtant **la conclusion est sans appel : nos voisins européens ont pris des mesures significatives pour réduire les vols de nuit.**

Les vols de nuit ont donc été restreints sur les trois plates-formes en concurrence avec Roissy CDG, ce qui soulève quelques interrogations :

- Les pouvoirs publics qui ont décidé, en Angleterre, aux Pays-Bas, en Allemagne de réduire les vols de nuit se sont-ils laissé à ce point égarer par le puissant lobby des riverains ?
- Ont-ils négligé à ce point les intérêts économiques des compagnies nationales ? Et plus généralement l'intérêt économique de la région voire même de la nation ?

Ou bien ont-ils simplement décidé de prendre en compte les effets sanitaires des vols de nuit et leurs conséquences économiques et sociales ?

Même s'il est toujours difficile d'expliquer après coup les fondements d'une décision politique, il est indéniable que les trois cas qui nous intéressent reflètent un compromis entre les différents intérêts pour arriver à un équilibre entre développement économique, protection de la santé et de la qualité de vie des populations survolées.

Les plates-formes concurrentes ont optimisé tous les outils de réduction des nuisances, ce qui n'a pas été fait sur Roissy CDG. Seule la restriction du nombre de mouvements est véritablement efficace. La comparaison des quatre principaux aéroports

européens (Heathrow, Francfort, Schiphol et Roissy CDG) s'est révélée pleine d'enseignements à plus d'un titre :

- o Le nombre de mouvements nocturnes sur la période de 8 heures de nuit est l'élément le plus révélateur. En effet, Roissy CDG se situe environ à un niveau double de ses concurrents étrangers, ce qui constitue une distorsion de concurrence que ne manquent pas de noter les compagnies basées des 3 autres plates-formes.
- o les 3 plates-formes concurrentes ont des restrictions sur le niveau acoustique des avions bruyants plus sévères que celles en place à CDG. Par exemple, à Francfort, seuls les aéronefs répondant aux normes du chapitre 4 sont autorisés la nuit.
- o les 3 plates-formes concurrentes ont utilisé tous les outils opérationnels de réduction des nuisances sonores. Pistes et configurations préférentielles, descentes continues, opérations vent arrière.
- o Partout le critère de densité de population, et donc de l'intérêt général, est retenu naturellement. On ne cherche pas à opposer un groupe contre un autre pour justifier de ne rien faire.
- o A Francfort, les redevances nocturnes peuvent atteindre 50 000 euros. La TNSA sur Roissy CDG ne dépasse pas 10 000 euros pour un décollage de nuit d'un avion très bruyant. Le montant moyen des amendes infligées par l'ACNUSA pour une infraction à ces restrictions est en moyenne de 7 000 euros.
- o A Schiphol, le fonds des redevances récoltées permet le rachat des habitations les plus exposées. Le niveau en France ne permet pas la mise en place d'une telle politique. Toujours à Schiphol, les remboursements des dépenses d'isolation phonique sont opérationnelles jusqu'au niveau de Lden 48 dB(A), alors qu'ils sont limités au Lden 55 dB(A) en France.

Roissy CDG est derrière, loin derrière alors, les professionnels se sont opposés à ce que figure une comparaison directe ! (Roissy CdG est même derrière Toulouse et Nice pour la restriction d'avions bruyants).

Enfin il faut noter que les compagnies se sont adaptées aux nouvelles réglementations, et leur situation financière ne s'en trouve pas affectée. Il n'y a pas de lien entre la santé économique des compagnies basées et le niveau de restrictions sur les vols de nuit.