



Assemblée nationale
126 rue de l'Université
75355 PARIS 07 SP

Note de M. Gérard SEBAOUN,
Député du Val d'Oise

à l'attention de :

Mme Delphine BATHO, Ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie
M. Frédéric CUVILLIER, Ministre délégué aux Transports, à la Mer et à la Pêche

VOLS DE NUIT AEROPORT ROISSY-CHARLES-DE-GAULLE

Copies :

- *M. Jean-Marc AYRAULT, Premier ministre*
- *MM Jean-Pierre BLAZY, Dominique LEFEBVRE, Philippe DOUCET, François PUPPONI, Jean-Noël CARPENTIER, Députés du Val d'Oise*
- *MM Alain RICHARD, Robert HUE, Sénateurs du Val d'Oise, et Mme Dominique GILLOT, Sénatrice*

Suivi par

Nicolas Tcheng, assistant parlementaire : 06 28 65 75 20 / gsebaoun@assemblee-nationale.fr

1. Introduction

Le sujet du trafic aérien nocturne est une question sensible pour les riverains des aéroports, pour les populations survolées et les opérateurs aéroportuaires. Les manifestations organisées ces dernières années par diverses associations et collectifs de plus en plus organisés, témoignent de l'engagement de nombreux citoyens pour la réduction des nuisances aériennes.

En Ile-de-France, ce sont plus de 5 millions de personnes qui sont survolées à moins de 3000 mètres d'altitude.

Les habitants que nous rencontrons régulièrement sont très attentifs aux propositions concrètes du nouveau Gouvernement et de la nouvelle majorité sur ce dossier.

L'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle est à la fois générateur d'activités économiques importantes mais aussi d'externalités négatives que les opérateurs aéroportuaires ne peuvent pas occulter. Il est du devoir des autorités publiques de tenir compte des impacts sanitaires du trafic aérien notamment nocturne.

L'aéroport Roissy-CDG est, parmi ses principaux concurrents européens, celui qui présente la réglementation la moins limitative concernant les vols de nuits, et donc celui qui compte le trafic le plus important avec son cortège de nuisances nocturnes.

La plupart des études sur l'impact d'un éventuel plafonnement des vols de nuit étaient jusqu'ici commandées par Aéroports de Paris – ADP et surestimaient l'importance économique de ce trafic aérien. L'ADVOCNAR, association de défense contre les nuisances aériennes, a commandé à un cabinet indépendant* une étude sur ce point, qui a été rendue publique le lundi 12 novembre 2012. Cette étude constitue l'un des socles de cette note.

Sommaire

2. Vols de nuit : comptages, état de la réglementation et impacts sanitaires
3. Impact du trafic aérien sur l'emploi
4. Propositions de réponse

**L'étude a été confiée au cabinet CE DELFT, organisme indépendant de recherche spécialisé dans le développement de solutions structurelles et innovantes aux problèmes environnementaux, basé aux Pays-Bas. Ce cabinet a déjà été l'auteur de plusieurs études sur l'aviation et travaille pour de nombreux organismes tels que la Commission européenne.*

2. Vols de nuit : comptages, état de la réglementation et impacts sanitaires

A. Externalités négatives du trafic aérien nocturne

Le trafic aérien en règle générale, de jour comme de nuit, est à la source de nombreuses externalités négatives qui ne sont jamais prises en compte par les études financées par les opérateurs aéroportuaires.

Si certaines externalités sont difficiles à monétariser, comme la pollution atmosphérique, d'autres en revanche pourraient l'être. Le trafic aérien est par exemple responsable d'une décote relative des biens immobiliers, alors même que nombre de communes environnantes comptent d'importants quartiers populaires défavorisés et des opérations de rénovation urbaine. Il est nécessaire qu'une étude des pouvoirs publics soit menée sur ce point afin d'évaluer cette décote relative des biens immobiliers.

Cependant c'est le bruit des aéronefs qui constitue la principale externalité négative des vols de nuit. L'impact sanitaire se traduirait par un accroissement des risques d'hypertension artérielle, risques cardio-vasculaires associés, d'anxiété et de consommation de médicaments. Les vols de nuit sont particulièrement responsables de troubles du sommeil dont les répercussions sont importantes sur la santé et la vie quotidienne des riverains. Une étude sanitaire complète mériterait d'être conduite sur l'impact de ces troubles du sommeil sur la capacité d'apprentissage des enfants ou encore les accidents du travail.

L'Organisation mondiale de la Santé a fixé à 45 dBA le seuil sonore à ne pas dépasser pour que le sommeil soit réparateur pour l'organisme. Or, en Vallée de Montmorency par exemple, qui n'est pourtant pas directement limitrophe de l'aéroport, les mesures montrent que les avions au décollage la nuit dépassent systématiquement cette limite.

L'OMS indique qu'au-dessus de 55 dB « la situation est considérée comme dangereuse pour la santé publique. Les effets contraires à la santé se produisent fréquemment, un pourcentage élevé de la population est gênée, et il y a des preuves limitées que le système cardio-vasculaire est sous stress. » Les périodes les plus sensibles sont celles du début et de la fin de nuit.

B. Comptage des vols de nuit

Selon Eurostat, en 2011 :

Aéroport	Nombre total de mouvements	Dont mouvements de nuit	Pourcentage des vols de nuit
Paris – CDG	514 059	59 210 (22h – 6h)	11,5%
Schiphol	425 189	30 314 (23h – 7h)	7,1%
Heathrow	476 293	27 400 (23h – 7h)	5,7%
Francfort	480 871	0 (couvre-feu 22h – 5h)	Sans objet

L'aéroport de Roissy-CDG compte donc deux fois plus de vols de nuit que ses concurrents directs : Schiphol (Amsterdam) et Heathrow (Londres). Il s'agit essentiellement des vols de fret à CDG.

C. Etat de la réglementation concernant les vols de nuit

L'étude CE DELFT 2012 a étudié et comparé la réglementation actuelle des aéroports de Roissy-CDG, Schiphol, Heathrow et Francfort (les principaux concurrents européens) et montré que la plateforme parisienne est celle dont la réglementation est la moins restrictive.

Il convient avant tout de remarquer que les quatre plateformes disposent de dispositifs visant à limiter la circulation de nuit des aéronefs les plus bruyants. Ces restrictions ne sont aucunement harmonisées et varient d'un aéroport à l'autre mais existent. De la même manière, les quatre aéroports imposent une taxe sur le bruit. Une étude pourrait être menée sur les différentes réglementations et taxes en la matière afin de déterminer les solutions les plus efficaces.

Concernant la restriction du nombre de mouvements aériens :

- L'aéroport de Francfort a imposé un couvre-feu couvrant toute la nuit de 23h à 5h. Par ailleurs, sur les périodes 22h-23h et 5h-6h, le nombre de vols est limité à 133.
- L'aéroport de Schiphol a imposé une limite de 88 vols par nuit entre 23h et 7h. Une seconde restriction interdit plus de 49 mouvements (départs et arrivées) par heure.
- L'aéroport d'Heathrow a imposé une limite d'environ 16 vols entre 23h30 et 6h (2550 vols en hiver et 3250 vols durant l'été). Le reste de la nuit n'est pas réglementé.
- L'aéroport Charles-de-Gaulle a imposé un plafond de 55 vols sur le « cœur de nuit » de 00h à 4h59. Le reste de la nuit n'est pas réglementé.

La réglementation sur le « cœur de nuit » adoptée pour l'aéroport parisien n'est en rien satisfaisante :

- elle a entraîné une augmentation significative des vols sur les tranches 22h-00h et 5h-7h, ne permettant pas une restriction réelle du nombre de vols de nuit
- elle concentre le bruit sur le début et la fin de la nuit qui sont les moments les plus sensibles pour le sommeil.

L'aéroport CDG compte d'ailleurs moins de vols en fin de soirée et début de matinée (juste avant et juste après la nuit) que ses concurrents : une restriction sur les vols de nuits repoussera une grande partie des vols de la nuit vers ces périodes.

3. Impact du trafic aérien sur l'emploi

La question de l'emploi est généralement mise en avant pour maintenir les vols de nuit sur la plateforme CDG sans restriction. Si la question de l'emploi est particulièrement importante dans le contexte économique actuel, l'étude CE DELFT 2012 montre que l'impact positif du trafic aérien doit être relativisé.

L'étude CE DELFT 2012 montre que le nombre d'emplois du secteur aérien est souvent très surestimé et faussé par une méthode de calcul linéaire qui additionne les emplois directs, indirects, induits et catalytiques (alors même que ces derniers sont très difficiles à quantifier) entraînant des doubles comptages.

Ce mode de calcul le plus fréquemment utilisé en France dans les rapports ne tient aucunement compte des interactions économiques et des impacts négatifs. Une plateforme aéroportuaire est à la fois créatrice d'emplois (centre commercial par exemple) mais aussi destructrice d'emplois locaux (petits commerces par exemples), or seule la première dimension est prise en compte. Les effets sur l'emploi des aéroports sont toujours exprimés en termes bruts et non en termes net (les effets de remplacement et de déplacement des emplois ne sont pas comptés). Ces rapports suggèrent donc que toutes les personnes directement ou indirectement employées se retrouveraient sans travail en l'absence d'aéroport, alors que les activités seraient redéployées ailleurs.

Deux études amènent à relativiser le poids réels du trafic aérien dans la création d'emploi :

- Selon la première : 1% de trafic supplémentaire crée 0,25% d'emplois en plus (Bruekner 2003, Green 2007)
- Selon la seconde : 30% de trafic supplémentaire crée 3% d'emplois en plus (Oxford Economic Forecasting 2004)

L'augmentation du trafic aérien a donc un impact presque marginal sur la création d'emplois directs.

Au total des aéroports européens, de 1998 à 2007, le trafic aérien a augmenté annuellement de 8,8% quand le nombre d'emploi a augmenté annuellement de 2,7%. L'emploi généré par le secteur aérien par unité de trafic diminue donc relativement. Cela concerne tous les hubs européens. Ainsi, à Roissy CDG, le nombre d'emplois par mille d'unités de trafic est passé de 1344 en 1991 à 1076 en 2010*.

Le secteur aérien est de moins en moins créateur d'emplois. Le nombre d'emplois par millions de passagers diminue très fortement ces 10 dernières années (-56% au niveau européen). Le développement du modèle low cost est également responsable de la moindre création d'emploi.

Les rapports communément édités par les opérateurs aéroportuaires produisent donc des chiffres bruts qu'il convient de relativiser fortement.

Il convient de noter enfin que les compagnies aériennes ont aujourd'hui un degré de flexibilité important qui leur permet d'adapter leur réseau à de possibles restrictions sur les vols de nuit. Alors que les principaux concurrents de Roissy-CDG prennent des mesures de ce type, l'aéroport parisien ne perdrait donc pas sa compétitivité. La Lufthansa a trouvé des solutions pour s'adapter au couvre-feu imposé sur la plateforme de Francfort.

*sources : étude CE DELFT 2012

4. Propositions

Après cette présentation, voici les actions qui pourraient être mise en place rapidement :

A. Mise en place d'une restriction réduisant le nombre de vols de nuit par l'instauration d'un plafond correspondant au niveau moyen des principaux aéroports européens concurrents de Roissy-CDG (Schiphol et Heathrow).

L'aéroport parisien compte aujourd'hui deux fois plus de vols de nuit qu'Heathrow ou Schiphol, mais moins de vols que ses concurrents juste avant la nuit et après. Ce plafond, étendu sur une durée de 7 ou 8 heures, reviendrait donc à diviser par deux le nombre actuels de vols de nuit, sans entamer la compétitivité et l'attractivité de l'aéroport parisien qui sera simplement ramené au niveau de ses concurrents.

Cette mesure forte serait constituerait un signe fort pour les 5 millions de Franciliens survolés à moins de 3000 mètres d'altitude, sans pour autant porter préjudice à l'activité économique du hub de Roissy-CDG. Elle permettrait de trancher enfin avec l'inertie des gouvernements précédents.

A noter : l'aéroport de Schiphol réfléchit à un plafonnement strict des vols de nuits, et l'aéroport d'Heathrow réfléchit quant à lui à une interdiction des vols de nuit.

B. Lancement d'une étude approfondie et indépendante sur l'impact économique complet et sur l'impact sanitaire du trafic aérien de jour et de nuit à Roissy-CDG.

La réflexion sur le long terme concernant les plateformes aéroportuaires doit s'appuyer sur une étude plus large et plus complète, indépendante et financée par les pouvoirs publics. L'accroissement important du trafic prévu pour les années à venir nécessite de repenser l'organisation du trafic aérien en Ile-de-France, y compris concernant les vols de nuits. Cette étude permettra de prendre de nouvelles mesures en complément de la restriction, tant pour améliorer le bien-être des riverains que les conditions d'exercice des opérateurs aéroportuaires.

Par ailleurs une grande conférence doit faire le point sur les conséquences sanitaires du bruit et de la pollution atmosphérique engendrés par le trafic aéroportuaire.

C. Renforcement des pouvoirs de l'ACNUSA

Cet organisme indépendant doit bénéficier de davantage de moyens de contrôle, de sanction et de mesure du bruit. Il pourrait être responsable de l'étude précédemment citée.

Gérard SEBAOUN, Député

